

TOMASZ BODNAR

**MAPY MENTALNE
W ANALIZIE
PRZESTRZENI MIEJSKICH
WYBRANYCH MAŁYCH
MIAST NADMORSKICH –**

IMPLIKACJE DLA POLITYKI LOKALNEJ
I ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ



Mapy mentalne w analizie przestrzeni miejskich
wybranych małych miast nadmorskich –
implikacje dla polityki lokalnej i administracji publicznej

UNIwersytet Szczeciński
ROZPRAWY I STUDIA T. (MCDLV) 1381

Tomasz Bodnar

Mapy mentalne w analizie przestrzeni miejskich
wybranych małych miast nadmorskich –
implikacje dla polityki lokalnej i administracji publicznej

Szczecin 2025

Rada Wydawnicza

Anna Cedro, Urszula Chęcińska, Katarzyna Jaworska-Biskup, Rafał Klóska,
Maciej Kowalewski, Ewa Mazur-Wierzbicka, Jarosław Nadobnik,
Grzegorz Wejman, Renata Ziemińska, Magdalena Zioło,
Andrzej Skrendo – przewodniczący Rady Wydawniczej,
Elżbieta Zarzycka – dyrektor Wydawnictwa Naukowego

Recenzent

prof. dr hab. Jerzy Sielski

Redakcja i korekta językowa

Michał Stachowski

Skład

Iga Bańkowska

Projekt okładki

raraku.pl

Tomasz Bodnar ORCID: 0000-0002-9026-9884



Wersja elektroniczna publikacji dostępna na licencji CC BY-SA 4.0
po 12 miesiącach od daty wprowadzenia do obrotu

© Copyright by Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2025

DOI 10.18276/978-83-7972-962-3

ISBN 978-83-7972-962-3 (online)

ISBN 978-83-7972-961-6 (print)

ISSN 0860-2751

WYDAWNICTWO NAUKOWE UNIwersYTETU SZCZECIŃSKIEGO

Wydanie I | Ark. wyd. 13,0 | Ark. druk. 12,8 | Format 170/240

Podziękowania

Dziękuję wszystkim tym, którzy wspierali mnie przy pracy naukowej.

Żonie, córce i rodzicom za wszelką pomoc i cierpliwość.

Promotorowi za wytrwałość i wiarę w ukończenie pracy badawczej.

Spis treści

Wstęp	9
Rodział 1. Teoretyczne podstawy badań nad postrzeganiem przestrzeni miejskich	21
1.1. Przestrzeń miejska jako kategoria analizy w polityce lokalnej	21
1.2. Mapa mentalna jako narzędzie badawcze	32
1.3. Praktyczne zastosowanie map mentalnych	42
Rodział 2. Położenie i struktura przestrzenna wybranych małych miast nadmorskich	61
2.1. Położenie	61
2.2. Charakterystyka przestrzeni miejskich	67
Rodział 3. Postrzeganie przestrzeni miejskich przez wybrane grupy mieszkańców – wyniki badań	91
3.1. Ograniczenia badawcze	91
3.2. Postrzeganie przestrzeni miejskich w świetle badań metodą map mentalnych	93
3.3. Postrzeganie przestrzeni miejskich w świetle badań metodą ankietową ...	120
Rodział 4. Wykorzystanie wyników badań w polityce lokalnej i administracji publicznej	141
4.1. „Niby-mapa” jako narzędzie wspierające strategię rozwoju miast	142
4.2. Rekomendacje w zakresie polityki lokalnej	151
4.3. Kierunki dalszych badań nad postrzeganiem przestrzeni miejskich na podstawie map mentalnych	158
Wnioski końcowe	163
Literatura	171
Spis rycin, tabel i załączników	193
Załączniki	197
Streszczenie	201
Summary	203

Wstęp

Hipotezy badawcze, cel i zakres pracy

Percepcja i postrzeganie współczesnego świata to niezwykle złożone procesy, które mogą być modyfikowane przez zbierane doświadczenia, postęp technologiczny i uwarunkowania lokalne. Każda osoba kształtuje własne postrzeganie i odczuwanie otaczającej ją przestrzeni na swój unikalny sposób. Jednocześnie istnieją różnice w postrzeganiu przestrzeni między poszczególnymi grupami ludzi. Prezentowane badanie pozwoliło sprawdzić, czy uwidaczniają się one wśród uczniów i seniorów.

Wpływ na wyobrażenie przestrzeni miasta w tych dwóch grupach badawczych jest wielopłaszczyznowy. Młodzi ludzie są narażeni na dynamiczny rozwój technologiczny i cyfryzację życia codziennego. Dla nich przestrzeń często rozszerza się wirtualnie przez ekrany smartfonów i komputerów. Natomiast osoby starsze, które doświadczyły innych uwarunkowań historycznych i technologicznych, mogą mieć bardziej tradycyjny, koncentrujący się na osobistych interakcjach i uczuciach pogląd na przestrzeń.

Tym, co wpływa na ich postrzeganie przestrzeni, jest środowisko, w którym żyją. Współczesny świat opiera się na uproszczeniu i integracji technologicznej, co jest szczególnie widoczne w sposobie, w jaki dzieci i młodzież podchodzą do przestrzeni.

Badanie różnic w postrzeganiu przestrzeni miejskiej przez osoby młode i starsze jest nie tylko interesującym zagadnieniem społecznym, ale ma również praktyczne zastosowanie w planowaniu przestrzennym. Analizując postrzeganie i preferencje obu grup, można dostosować przestrzeń publiczną tak, aby była bardziej przyjazna, dostępna i atrakcyjna dla wszystkich mieszkańców, niezależnie od ich wieku.

W pracy zostało przyjętych kilka założeń badawczych. Główna hipoteza (H1), stworzona na potrzeby procesu badawczego, zakładała, że istnieje zróżnicowanie (ilościowe i jakościowe) w postrzeganiu przestrzeni miejskich małych miast nadmorskich, które może wynikać ze specyfiki miejsca (*differentia specifica*) albo specyfiki obserwatora, jego cech demograficznych i społeczno-kulturowych.

Pierwsza hipoteza pomocnicza (H2) zakładała, że dla mieszkańców małych miast nadmorskich istotnym punktem odniesienia w przestrzeni miejskiej jest Morze Bałtyckie.

Druga hipoteza pomocnicza (H3), postawiona przed rozpoczęciem badań, zakładała, że percepcja przestrzeni miejskich (małych miast nadmorskich) jest uzależniona od ładu przestrzennego. Wśród wielu płaszczyzn ładu przestrzennego (m.in. ład urbanistyczno-architektoniczny, ład funkcjonalny oraz ład estetyczny) szczególnie istotny w kontekście badań wydaje się ład społeczny, który odnosi się do jednostkowej (lub grupowej) identyfikacji z przestrzenią, która może być determinowana wiekiem.

Trzecia i ostatnia hipoteza pomocnicza (H4), postawiona przed rozpoczęciem badań, zakładała, że wyniki badań nad percepcją przestrzeni miejskiej mają implikacyjny charakter dla polityki lokalnej, umożliwiając efektywniejsze zarządzanie przestrzenią, optymalizację strategii rozwoju miast oraz zwiększenie skuteczności mechanizmów partycypacyjnych w procesach decyzyjnych.

Każda z przedstawionych hipotez ma charakter empiryczny i została sprawdzona przez użycie różnych metod badawczych.

Na podstawie sformułowanych założeń zostały określone cele badawcze. Celem głównym była weryfikacja, czy istnieją różnice w postrzeganiu przestrzeni miejskich małych miast nadmorskich przez jej mieszkańców. Dzięki przeprowadzonym badaniom możliwe było sprawdzenie, jak wybrane grupy społeczne (wydzielone ze względu na wiek, status społeczny oraz dostępność czasową) wyobrażają sobie swoją przestrzeń miasta.

Założono dwa cele metodyczne, które zostały uwzględnione w pracach badawczych. Pierwszym z nich była ocena użyteczności metody map wyobraźniowych (mentalnych), wywodzącej się z tradycji badań Kevina Lyncha (1960) w analizach przestrzeni miejskich. W sposób szczególny dotyczyło to aktualności metody oraz ewentualnej potrzeby jej modyfikacji. Drugim celem była budowa własnego narzędzia badawczego przez połączenie metody map mentalnych oraz metody wywiadu ankiety. Dzięki połączeniu tych dwóch metod możliwe było uzupełnienie i rozszerzenie wiedzy dotyczącej badanych przestrzeni miejskich o wyobrażenia mieszkańców jednostek miejskich.

Celem aplikacyjnym było umożliwienie wykorzystania zebranych danych przez wszystkie zainteresowane podmioty, które przez aktywne działania w przestrzeni miejskiej (zarówno przez politykę lokalną, jak i udział samorządowy) chciałyby wzmocnić poczynania mające na celu rozwój miast, zwłaszcza w aspekcie marketingu terytorialnego, edukacji, turystyki i rewitalizacji.

Zakres podmiotowy prezentowanego badania przestrzeni miejskich przy użyciu metody map mentalnych i metody ankietowej koncentrował się na mieszkańcach małych nadmorskich miast. Analiza map mentalnych opierała się na perspektywach, doświadczeniach i postrzeganiu przestrzeni miejskiej przez mieszkańców. Istotnym wskazaniem badawczym było zrozumienie, w jaki sposób mieszkańcy tych miast postrzegają i interpretują otaczającą ich przestrzeń miejską. Badanie skupiło się na różnych grupach społecznych, podzielonych na seniorów i uczniów¹. Dzięki takiemu podziałowi możliwe było głębsze zrozumienie możliwych różnic w uzyskanych mapach mentalnych.

Zakres przestrzenny wykonanego badania przestrzeni miast nadmorskich obejmował sześć wybranych jednostek miejskich, położonych nad Bałtykiem w województwie zachodniopomorskim (Darłowo, Dziwnów, Międzyzdroje) i w województwie pomorskim (Hel, Ustka, Władysławowo). Wybór tych konkretnych miast był wynikiem uwzględnienia ich wielkości, określonej liczbą ludności oraz różnic w zakresie rozwoju i charakteru przestrzeni miejskich w różnych regionach nadmorskich. Małe miasta nadmorskie różnią się pod względem rozwoju przestrzeni miejskich, takich jak porty, plaże, zabytki i tereny rekreacyjne. Dlatego połączenie metody map mentalnych i metody ankietowej umożliwiło uwzględnienie cech doświadczanej przestrzeni miasta, które mają wpływ na wyobrażenia o niej. Realizacja badań w wybranych miastach pozwoliła na uzyskanie bardziej kompleksowego i reprezentatywnego obrazu percepcji przestrzeni miejskiej.

Zakres czasowy badań terenowych obejmował lata 2021–2022. Okres ten umożliwił zebranie przy użyciu map mentalnych i kwestionariusza z pytaniami kafeteryjnymi aktualnych danych na temat percepcji przestrzeni wśród mieszkańców i jej użytkowników z uwzględnieniem obecnego kontekstu społecznego, gospodarczego i urbanistycznego małych miast nadmorskich.

¹ Autor przez uczniów (wyrażeniem synonimicznym używanym w tej pracy jest młodzież szkolna) rozumie osoby pobierające naukę na poziomie klas 4–6 szkoły podstawowej. Natomiast seniorzy (wyrażeniem synonimicznym używanym w tej pracy są osoby dorosłe) definiowani są jako osoby powyżej 55. roku życia. Wydzielenie tych dwóch grup badawczych nastąpiło przez identyfikację wspólnych cech łączących te osoby: chęć nauki i rozwoju, znaczenie relacji społecznych, aktywność fizyczna, ograniczona mobilność, dyspozycyjność czasowa, potrzeba aktywności społecznej (więcej patrz Rozdział 3.1).

Metody badań, źródła danych

Analiza przestrzenna map mentalnych, zawarta w niniejszej monografii, została oparta na opracowaniu Lyncha (1960). Wyróżnionych przez niego pięć elementów przestrzennych, na których podstawie możliwe jest stworzenie uogólnionego obrazu miasta, daje możliwość sprawdzenia, jak respondenci widzą swoje miasto. A są to: drogi, krawędzie, rejony, węzły i punkty orientacyjne (przy czym do jednego elementu można zaliczyć kilka wskazań z jednego szkicu mentalnego, np. do dróg można wliczyć tory kolejowe, rzekę i ulice). Jednakże klasyfikację poszczególnych segmentów przestrzeni do wydzielonych, głównych elementów przestrzennych wykonał autor badania na podstawie własnych modyfikacji i dzięki dostosowaniu tej metody do badanych małych miast nadmorskich. Technika użytą w celu wprowadzenia zawartości map mentalnych oraz odpowiedzi ankietowych do wspólnego arkusza z danymi jest kodowanie. Narzędzia badawcze, jakimi autor posługiwał się w czasie używania powyższych metod badawczych, to: książka kodowa (klucz kodowy) i macierz danych (arkusz analityczny).

Ponadto w dalszej części procesu badawczego zostały użyte metody statystyczne w celu poukładania, uporządkowania i przeanalizowania zebranych danych. Za pomocą narzędzi badawczych statystyki (miar) możliwe było sprawdzenie zależności pomiędzy pytaniami kwestionariuszowymi a szkicami map mentalnych.

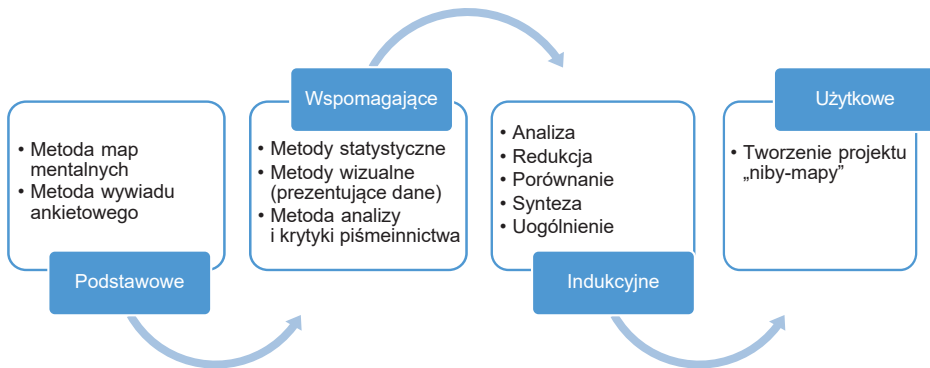
Analiza struktury zbiorowości dla tego procesu badawczego została wykonana za pomocą miar tendencji centralnej, a dokładnie dominanty, mediany i średniej arytmetycznej.

Na podstawie przeprowadzonej analizy użytych miar zdecydowano, aby w niniejszej monografii stosować skorygowany współczynnik kontyngencji C-Pearsona ze względu na opracowywane dane statystyczne. Ponadto zostały przyjęte następujące interpretacje dla poszczególnych wartości współczynnika:

- 1) $< 0,2$ – brak związku liniowego pomiędzy badanymi cechami,
- 2) $0,2$ do $0,39$ – zależność niska,
- 3) $0,4$ do $0,69$ – zależność umiarkowana,
- 4) $0,7$ do $0,89$ – zależność znacząca,
- 5) $> 0,9$ – zależność bardzo silna (Peternek, Kośny 2011).

Ostatnią grupą metod używanych w procesie badawczym są metody: porównania, analizy, syntezy, wnioskowania, które zostały użyte podczas oceniania i sprawdzania zebranego (i zakodowanego) materiału badawczego. Ponadto w końcowym etapie badań została wykorzystana metoda uogólnień, aby móc stworzyć obraz miasta na podstawie map mentalnych zebranych wśród uczniów oraz seniorów.

Dzięki używaniu różnorodnych metod badawczych² możliwe było kompleksowe zrealizowanie badań i sprawdzenie, w jaki sposób respondenci wybranych miast widzą przestrzeń, w której żyją. Analiza i interpretacja wspomogły proces oceny percepcji jej użytkowników. Za pomocą poniższego schematu (ryc. 1) przedstawiono użyte metody badawcze. Jako główne kategorie zostały zaprezentowane grupy zawierające poszczególne użyte metody, które mają istotne znaczenie w kontekście ukończonego postępowania badawczego.



Rycina 1. Metody badawcze użyte w postępowaniu badawczym

Źródło: opracowanie własne.

Jeśli założymy, że reprezentacja przestrzeni jest przede wszystkim wizualna, wówczas najbardziej odpowiednim sposobem jej eksternalizacji jest przedstawienie graficzne. Szkice mogą być postrzegane jako graficzne reprezentacje tego, co ludzie mają na myśli. Oczywiście wartość odręcznie narysowanego szkicu zależy od tego, w jaki sposób respondenci zakodują trójwymiarowe środowisko w formie obrazu czy wyobrażenia i jakich technik mentalnych użyją, aby przekształcić ten obraz w dwuwymiarowy rysunek na papierze (Mordwa 2003).

W badaniu terenowym wzięło udział łącznie 1200 respondentów z sześciu miast – Darłowa, Dziwnowa, Helu, Międzyzdrojów, Ustki i Władysławowa (tab. 1).

² Użyte w postępowaniu badawczym metody są łatwe w interpretowaniu otrzymanych wyników, natomiast symulacje, które zostały przeprowadzone przy użyciu bardziej zaawansowanych metod badawczych, pokazały, że uzyskany efekt byłby bardzo zbliżony do osiągniętych wyników.

Tabela 1. Liczba respondentów, którzy wzięli udział w badaniu terenowym

	Uczniowie	Seniorzy	Razem
Darłowo	245	49	294
Dziwnów	62	21	83
Hel	47	31	78
Międzyzdroje	127	44	171
Ustka	256	54	310
Władysławowo	211	53	264
Łącznie	948	252	1200

Źródło: opracowanie własne.

Badania na potrzeby monografii zostały przeprowadzone wśród młodzieży uczęszczającej do klas 4–6 szkoły podstawowej i pośród seniorów ze względu na różnice w rozwoju dotyczącym myślenia przestrzennego³ oraz łatwość dotarcia

³ Według Piageta (1978; za: Hamm, Rosłan 1990), który zapoczątkował najważniejsze badania nad tym zagadnieniem, klucz do zrozumienia tej kwestii leży w interakcji między środowiskiem a jednostką we wczesnym dzieciństwie. Z drugiej strony autor stawia hipotezę, że same dzieci przyczyniają się do tego przez własne osiągnięcia strukturalne. Myślenie przestrzenne u rozwijających się dorosłych osiąga się przez wiele rozróżnialnych etapów rozwojowych. Myślenie przestrzenne jest warunkiem wstępnym kształtowania, planowania oraz wykorzystywania środowiska fizycznego do własnych potrzeb. Dlatego rozwój myślenia przestrzennego oraz celowe i racjonalne wykorzystanie przestrzeni są współzależne. Według Mühlicha i in. (1978; za: Hamm, Rosłan 1990) dzieci nabywają „dorosłe” myślenie przestrzenne w czterech etapach: 1) etap sensomotoryczny – zaczynając od pełnej identyfikacji własnego „ja” ze światem, dziecko uczy się rozróżniać siebie i otoczenie przez eksperymentalne manipulowanie przedmiotami, każdy obszar sensoryczny początkowo ma swoją własną domenę praktyczną, ale pod koniec tego etapu ma domenę uogólnioną – faza ta trwa od 1,5 do 2. roku życia; 2) etap przedoperacyjny – sensomotoryczne myślenie dziecka zmienia się w myślenie symbolami, obszar wstępnego przetwarzania jest statycznym obrazem mentalnym – faza wstępnego przetwarzania kończy się w wieku 7 lat; 3) etap operacji konkretnych – na tym etapie dzieci uczą się przez manipulowanie przedmiotami oraz przez proste operacje logiczne liczenia i rozdzielania, odkrywają, że przestrzeń ma niezmiennie proporcje, niezależne od zawartych w niej obiektów, i zdają sobie sprawę, że objętość, waga i materiał obiektów nie zmieniają się wraz z transformacją, egocentryczna orientacja w przestrzeni zostaje przezwyciężona – etap ten kończy się około 12. roku życia; 4) etap operacji formalnych – jest to etap abstrakcji, w miarę rozwoju dziecko uczy się formułować hipotezy i abstrakcyjnie uświadamiać sobie wszystkie możliwe adaptacje między sobą a światem, pojawiają się pojęcia odległości, długości, objętości i powierzchni, możliwe jest zrozumienie nie tylko czysto abstrakcyjnych przestrzeni, ale także rzeczywistych przestrzeni metrycznych i euklidesowych. W „dorosłym” myśleniu przestrzennym pozostają techniki i spostrzeżenia z wcześniejszych etapów. W nieznanym środowiskach są one aktualizowane za

do obydwu grup społecznych. Mimo że uczniowie i seniorzy są na różnych etapach życia, istnieje kilka wspólnych cech, które mogą łączyć obydwie grupy. Chęć nauki i rozwoju jest jednym z tych aspektów. Uczniowie znajdują się w fazie zdobywania wiedzy zarówno w szkole, jak i przez doświadczenia życiowe. Z drugiej strony, wielu seniorów nadal ceni chęć nauki i rozwijania swoich umiejętności, zarówno w kontekście formalnym (przez uczestnictwo w kursach), jak i nieformalnym (np. samodzielne zgłębianie nowych dziedzin). Kolejną wspólną cechą jest znaczenie relacji społecznych. Uczniowie w okresie szkolnym kształtują relacje rówieśnicze, przyjaźnie oraz te z nauczycielami. W przypadku seniorów relacje społeczne są nadal istotne, zarówno te rodzinne, jak i z innymi osobami w podeszłym wieku. Społeczność odgrywa kluczową rolę w dobrej jakości życia seniorów. Aktywność fizyczna to kolejny element łączący obydwie grupy badawcze. Uczniowie często angażują się w różnorodne aktywności fizyczne zarówno w ramach zajęć wychowania fizycznego, jak i w czasie wolnym. Podobnie wielu seniorów docenia korzyści płynące z aktywności fizycznej, która może obejmować spacerowanie czy różne ćwiczenia. Potrzeba aktywności społecznej i uczestnictwa społecznego jest istotna zarówno dla uczniów, którzy często biorą udział w aktywnościach społecznych w szkole, organizacjach młodzieżowych i klubach, jak i dla seniorów, którzy również angażują się w taką działalność. Działa to nie tylko na korzyść zdrowia psychicznego i emocjonalnego seniorów, ale także pomaga im integrować się i przekazywać zdobyte doświadczenie. Dodatkowo, zarówno uczniowie, jak i seniorzy mają ograniczoną mobilność (np. przez ograniczone [ze względów prawnych czy zdrowotnych] możliwości uzyskania prawa jazdy) i są dyspozycyjni czasowo. Warto zauważyć, że indywidualne różnice są znaczne i nie każdy uczeń czy senior musi posiadać wszystkie wymienione cechy. Niemniej te wspólne elementy mogą stanowić podstawę do zrozumienia różnic w postrzeganiu przestrzeni między tymi dwiema grupami społecznymi.

Cechą charakterystyczną badań nad percepcją przestrzeni jest to, że kładą one znaczny nacisk na wyniki, które zawierają element bardzo subiektywny, toteż wymóg reprezentatywności próby jest praktycznie pomijany (Mordwa 2003). Ponadto autor badania dołożył wszelkich starań, aby uzyskać jak największą liczbę ankiet wśród uczniów oraz seniorów. Badania terenowe zostały przeprowadzone w latach 2021–2022.

każdym razem aż do całkowitego ustabilizowania. Obecnie rozwój myślenia przestrzennego zależy już od kontekstu społecznego, w którym odbywa się nauka, a warunki tego kontekstu mogą mieć znaczący wpływ (Hamm, Roslan 1990).

W każdym z miast dwuetapowe badania wśród uczniów zostały zrealizowane w szkołach podstawowych, w których dyrekcja i rady rodziców (oraz nauczyciele prowadzący zajęcia) pozwolili je przeprowadzić⁴. Badania odbyły się w następujących placówkach:

- 1) Szkole Podstawowej nr 1 w Międzyzdrojach,
- 2) Szkole Podstawowej im. 5-go Kołobrzieskiego Pułku Piechoty w Dziwnowie,
- 3) Szkole Podstawowej nr 3 im. Króla Eryka Pomorskiego w Darłowie,
- 4) Społecznej Szkole Podstawowej im. Lotników Morskich STO w Darłowie,
- 5) Szkole Podstawowej nr 1 w Ustce,
- 6) Szkole Podstawowej nr 3 im. gen. Mariusza Zaruskiego w Ustce,
- 7) Niepublicznej Szkole Podstawowej „Adventure” w Ustce,
- 8) Szkole Podstawowej w Zespole Szkół nr 1 we Władysławowie,
- 9) Szkole Podstawowej nr 2 we Władysławowie,
- 10) Szkole Podstawowej w Zespole Szkół Ogólnokształcących w Helu.

Najwięcej uczniów wypełniło kwestionariusze w Ustce, Darłowie i Władysławowie, natomiast najmniej (ze względu na rozmiar jednostki osadniczej i stan ludności) w Helu, Dziwnowie i Międzyzdrojach (tab. 1).

Uczącą się młodzież⁵ z klas 4–6 można uznać za właściwą do tego rodzaju badania, ponieważ osoby w tym wieku znajdują się na początku drogi edukacyjnej w szkole i z łatwością przychodzi im odwzorowywanie graficzne doświadczanej przestrzeni. Według wydzielenia Mühlich’a i in. (1978; za: Hamm, Roslan 1990) młodzież znajduje się w trzecim lub na początku czwartego etapu rozwoju myślenia przestrzennego. Ponadto wcześniejsze badania przy użyciu map mentalnych odbywały się wśród studentów czy starszej młodzieży (np. licealnej), dlatego tego typu dociekania autor uznał za niszę naukową.

Autor badania jako drugą grupę badawczą wybrał seniorów (osoby powyżej 55. roku życia), gdyż tak jak uczniowie ludzie starsi również spędzają swój

⁴ Spośród wszystkich miast jedyną placówką oświatową, w której autor nie mógł przeprowadzić badania jest Szkoła Podstawowa nr 2 w Ustce.

⁵ W monografii jako wyrażenia synonimiczne wyrazu „uczniowie” były używane pojęcia: dzieci i młodzież (szkolna) oraz inne o zbliżonym znaczeniu, oznaczające respondentów w wieku szkolnym, którzy wzięli udział w badaniu terenowym. Brak jednolitego podziału różnicującego, wydzielającego i definiującego osoby zaliczane do „dzieci” i „młodzieży” w dostępnych autorowi publikacjach naukowych (Pawliczuk 2006; Olszewski 2011; Głód, Miotła 2014; Rawicka 2020) pozwala sądzić, że jest on zmienny w zależności od przyjętego podziału i analizowanego kryterium. Jednakże dla większej czytelności przyjęto, że dolny wiek badanych uczniów to 10 lat, co wynika z ich możliwości samodzielnego poruszania się po mieście (Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, art. 43 ust. 1), a tym samym doświadczenia i oceny przestrzeni miejskich.

czas w zorganizowanych grupach. Dominującą płcią w tej grupie badawczej były kobiety, ponieważ chętniej korzystają z różnych form spędzania czasu wolnego. Dzięki różnorodnym zajęciom/spotkaniom udało się przeprowadzić badania we wszystkich analizowanych miastach i dotrzeć do (możliwie) jak największej liczby respondentów. Dociekania wśród seniorów zostały przeprowadzone w:

- 1) Uniwersytecie Trzeciego Wieku w Międzyzdrojach,
- 2) Oddziale Polskiego Związku Emerytów, Rencistów i Inwalidów w Międzyzdrojach,
- 3) grupach modlitewnych funkcjonujących przy parafii rzymskokatolickiej pw. św. Piotra Apostoła w Międzyzdrojach,
- 4) Uniwersytecie Trzeciego Wieku w Dziwnowie,
- 5) Klubie Seniora w Darłowie,
- 6) Oddziale Polskiego Związku Emerytów, Rencistów i Inwalidów w Darłowie,
- 7) Uniwersytecie Trzeciego Wieku w Darłowie,
- 8) Uniwersytecie Trzeciego Wieku w Ustce,
- 9) Klubie Seniora w Ustce,
- 10) Oddziale Polskiego Związku Emerytów, Rencistów i Inwalidów we Władysławowie,
- 11) Uniwersytecie Trzeciego Wieku we Władysławowie,
- 12) Klubie Seniora we Władysławowie,
- 13) Klubie Seniora w Helu,
- 14) Oddziale Polskiego Związku Emerytów, Rencistów i Inwalidów w Helu,
- 15) Uniwersytecie Trzeciego Wieku w Helu.

Najwięcej respondentów wśród seniorów było w Ustce, Władysławowie i Darłowie. Niewiele mniej ludzi wypełniło kwestionariusze w Międzyzdrojach i Helu, natomiast najmniej w Dziwnowie (tab. 1).

Jednocześnie warto zauważyć, że wcześniej takie badania nie były realizowane ani dla seniorów, ani osób w średnim wieku ze względu na trudności z dotarciem do danej grupy, „brakiem czasu wolnego potencjalnych respondentów” oraz z uwagi na ich niechęć do wypełniania bardziej skomplikowanych kwestionariuszy. Innym ograniczeniem z tym związanym jest kwestia dotarcia do grupy osób, które chętnie biorą udział w życiu społecznym, są otwarte na nowe działania podejmowane w mieście i ciekawe nowych projektów. Prawdopodobne jest, że gdyby istniała możliwość dotarcia do innych osób w podeszłym wieku (do pojedynczych osób), np. w domach, to otrzymane wyniki byłyby zupełnie inne, a obraz miasta stworzony na podstawie większego zróżnicowania w tej grupie badawczej mógłby ulec zmianie.

Wszystkie etapy badawcze i samo badanie zostały przeprowadzone przez jego autora⁶. Duże znaczenie przy projekcie badań miał czas, jaki respondenci będą musieli poświęcić, aby wypełnić kwestionariusz, ponieważ autor musiał zrealizować badanie w ciągu 45 minut w każdej klasie. Ten sam warunek dotyczył ankietyzacji wśród seniorów, ponieważ najczęściej badanie było częścią wcześniej ustalonego spotkania/wykładu i trwało kilkanaście/kilkadziesiąt minut.

Kwestionariusz ankiety składał się z pustej strony, na której powstawały szkice (zał. 2, zał. 3, zał. 4), oraz strony zadrukowanej (zał. 1), na której znajdowało się pięć pytań dotyczących przestrzeni miasta oraz trzy pytania z metryczki (płeć, wiek i przybliżone miejsce zamieszkania). Wszystkie pytania dotyczące aspektów przestrzennych miały charakter otwarty lub wielokrotnego wyboru, ponieważ pozwala to na większą swobodę wypowiedzi. Jest to szczególnie ważne przy badaniu percepcji, których nie można od początku skategoryzować (Mordwa 2013).

Po krótkim wprowadzeniu i rozdaniu kwestionariuszy respondenci przystępowali do wykonywania szkicu miasta z własnej perspektywy oraz – po jego ukończeniu – do odpowiedzi na pytania zamieszczone z drugiej strony. Po ukończeniu zadania oddawali kwestionariusze prowadzącemu badanie. Ankietyzacja miała charakter swobodny i otwarty. Dużą istotnością charakteryzowała się kolejność realizowanych poleceń. Wykonywanie szkiców miast w pierwszej kolejności miało na celu uniknięcie sugerowania się pytaniami (ma to największy wpływ na uzyskanie prawdziwego, bezstronnego obrazu mentalnego badanej przestrzeni miasta).

Układ pracy

Praca składa się z czterech rozdziałów, które skupiają się na analizie przestrzeni miejskich oraz wykorzystaniu map mentalnych w badaniach nad percepcją przestrzeni małych miast nadmorskich.

Pierwszy rozdział przedstawia teoretyczne podstawy analizy przestrzeni miejskiej. Wprowadzenie do polityki lokalnej oparto na publikacjach Markowskiego (1999) i Masika (2010). Kolejna część zawiera charakterystykę kluczowych zagadnień związanych z miastem i jego przestrzenią, bazując na pracach Jałowieckiego

⁶ Jedynie w dwóch szkołach (Szkoła Podstawowa nr 3 w Ustce i Szkoła Podstawowa nr 3 w Darłowie) autor nie mógł osobiście nadzorować prowadzonych badań ze względu na ograniczenia związane z pandemią COVID-19 i wybuchem wojny w Ukrainie. Każda ankietowana klasa była nadzorowana przez nauczyciela prowadzącego daną klasę na podstawie dokładnych instrukcji przygotowanych przez autora. Instrukcje zawierały informacje o tym, jak przeprowadzić ankietę w taki sposób, aby uzyskać wyniki istotne statystycznie.

(2011), Kowalczyka (2011) i Orchowskiej (2014). Ostatnim omawianym aspektem są procesy percepcyjne i postrzeganie przestrzeni, analizowane w kontekście badań Dudek-Mańkowskiej (2011), Żyszkowskiej (2016) oraz Bernaciaka i Palickiego (2017). W dalszej części rozdziału przedstawiono metodę map mentalnych, jej historię, zastosowania oraz znaczenie w badaniach społecznych. Przegląd literatury w tym zakresie oparto na opracowaniach Lyncha (1960), Hauzińskiego (1998), Nieścioruka (2013), Nawrockiego (2015) i Sobali-Gwosdza (2018). Ostatnia część rozdziału dotyczy praktycznego zastosowania danych zebranych za pomocą map mentalnych. Analizując ich przydatność w marketingu miejsc, uwzględniono prace Dudek-Mańkowskiej i Balkiewicz-Żerek (2015), Grębowca i Nyklewicz (2020) oraz Nowaka (2021). Możliwości zastosowania w edukacji omówiono na podstawie badań Kopcia (2004), Sacharczuka i Szwarca (2019) oraz Osóch i Czaplińskiej (2019). Wpływ map mentalnych na planowanie rozwoju turystyki przeanalizowano w kontekście prac Michałowskiego (2003), Płockiej (2009) oraz Cericia (2019). Użyteczność map mentalnych w odniesieniu do zagadnień związanych z rewitalizacją zaprezentowano na podstawie publikacji autorstwa Lorensa i Martyniuk-Pęczki (2009), Prusik i Żróbki (2014) oraz Russek (2017).

W rozdziale drugim przedstawiono położenie (m.in. geograficzne, komunikacyjne oraz historyczne) badanych małych miast nadmorskich. Druga część rozdziału zawiera szczegółową charakterystykę przestrzeni miejskich poszczególnych miast, opartą na dokumentach planistycznych, takich jak uchwały rad miejskich dotyczące studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miast.

Rozdział trzeci zawiera wyniki badań przeprowadzonych z wykorzystaniem metody map mentalnych oraz wywiadu ankietowego. Analiza dotyczy postrzegania przestrzeni miejskich wśród uczniów i seniorów. Wyniki zostały zinterpretowane w kontekście różnic w percepcji przestrzeni miejskich w wybranych małych miastach nadmorskich.

Czwarty rozdział omawia praktyczne zastosowanie wyników badań w kontekście polityki lokalnej i administracji samorządowej. Przedstawiono projekt „niby-mapy” – przewodnika po mieście dla młodzieży, opracowanego na podstawie map mentalnych i wyników ankiet. Zaproponowano również rekomendacje dla administracji samorządowej i państwowej w zakresie zarządzania przestrzenią publiczną oraz wdrażania strategii rozwoju miast. Ostatnia część rozdziału zawiera propozycje kierunków dalszych badań nad percepcją przestrzeni miejskich na podstawie metody map mentalnych.

Rodział 1

Teoretyczne podstawy badań nad postrzeganiem przestrzeni miejskich

1.1. Przestrzeń miejska jako kategoria analizy w polityce lokalnej

Pochodzące z greki słowo „polityka” określa sztukę zarządzania państwem. W najoğólniejszym rozumieniu polityka to „umiejętność konstruowania struktur władzy, uprawnień oraz relacji społecznych, pozwalających na celowe działania” (Pietraszewski 1983). Inne podejście do polityki akcentuje relacje pomiędzy centrum władzy a pozostałymi uczestnikami życia społecznego i gospodarczego. Można zatem powiedzieć, że polityka to aktywność planowana przez kierowniczy organ organizacji społecznej, mająca na celu realizację celów istotnych dla jednej lub wielu sfer życia społecznego, przy czym między organem zarządzającym a członkami organizacji występuje relacja władzy (Markowski 1999, za: Masik 2010).

Źródło polityki tkwi w konflikcie i różnicach interesów oraz aspiracji grupowych, wynikających ze zróżnicowania społeczeństwa. Podmiotem polityki jest więc władza państwowa oraz każda organizacja, grupa społeczna albo jednostka angażująca się w działania, których zamiarem jest wywieranie wpływu na przebieg spraw o charakterze publicznym (Winiarski 2006, za: Masik 2010). O ile podmiotem jest jednostka lub organizacja wpływowa na bieg wydarzeń, o tyle przedmiotem są sprawy, które jej dotyczą. Przedmiotem może być zatem edukacja, opieka zdrowotna, sztuka, infrastruktura techniczna i inne.

Podmiotem polityki lokalnej¹ jest władza lokalna. Składa się ona z władzy samorządowej oraz osób mających możliwość podejmowania i wykonania decyzji pochodzących z układu ponadlokalnego. Dużą część lokalnej władzy tworzy personel instytucji lokalnych, decyzyjnych (elita władzy) oraz osoby spoza instytucji,

¹ Stosowanym wyrażeniem synonimicznym będzie „polityka miejska”, „polityka regionalna”.

stanowiące elity wpływu, które cieszą się prestiżem, autorytetem w społeczności lokalnej, lecz mogą mieć wpływ na władzę lokalną w postaci opinii. Do najważniejszych podmiotów władzy lokalnej należy zaliczyć samorząd lokalny, jak również władzę sądowniczą, władzę partii politycznych, instytucji finansowych, społecznych, gospodarczych (np. sieci usługowe), instytucji oświatowych, Kościoła katolickiego czy też władzę policji i wojska (Wendt 2001). Wydaje się, iż spośród wymienionych ośrodków władzy najważniejszą funkcję w zakresie przedmiotowym pełni samorząd lokalny, a zwłaszcza samorząd gminy, który posiada zdecydowanie więcej uprawnień niż samorząd powiatowy (Tucholska 2007).

Władza lokalna odgrywa kluczowe role w środowisku lokalnym, łącząc funkcje usługowe i polityczne. Władza lokalna musi integrować funkcję usługową, polegającą na administrowaniu sprawami społecznymi, z funkcją polityczną, która obejmuje regulację konfliktów na szczeblu lokalnym w kwestiach o znaczeniu publicznym. Te często sprzeczne funkcje wymagają znalezienia wspólnego punktu równowagi. Jałowicki (2002) proponuje z kolei postrzeganie władzy zarówno jako regulatora życia społecznego, jak i podmiotu aktywnie uczestniczącego w wytwarzaniu przestrzeni. Według niego władze publiczne, zarówno rządowe, jak i samorządowe, pełnią nie tylko rolę regulacyjną, ale są także aktywnymi uczestnikami społecznego kształtowania przestrzeni. Przejawia się to m.in. przez budowę obiektów użyteczności publicznej czy rozwój infrastruktury transportowej, co wpływa na sprawność funkcjonowania miasta.

Władza lokalna, przez wytwarzanie przestrzeni, kreuje warunki życia dla społeczności, pełniąc tym samym funkcje praktyczne. Polityka lokalna jest zatem działalnością władz skoncentrowaną na sferze społecznej, gospodarczej i kulturalnej, prowadzoną w warunkach ciągłej rywalizacji o zasoby i ich redystrybucję. Jej celem jest nie tylko zdobycie i utrzymanie władzy, ale także stymulowanie rozwoju, w tym przypadku rozwoju lokalnego. W kontekście konkretnego terytorium, takiego jak gmina, możliwe jest precyzyjne określenie celów tego rozwoju. Markowski (1999, za: Masik 2010) zaprezentował możliwości formułowania tych celów z perspektywy trzech głównych obszarów:

- 1) ogólnospołecznych wartości – wynikających z przyjętych w danym społeczeństwie systemów idei oraz hierarchii wartości;
- 2) uwarunkowań zewnętrznych – związanych z podporządkowaniem celów rozwoju systemów lokalnych celom systemów wyższego rzędu;
- 3) problemów społeczności lokalnych – obejmujących przede wszystkim warunki bytowe mieszkańców oraz potrzeby związane z rozwojem i funkcjonowaniem jednostek gospodarczych.

Problemy społeczności lokalnych koncentrują się na warunkach życia, wyzwaniach jednostek gospodarczych oraz usługowych. Wartości i idee ogólnospołeczne wpływają na wybór i realizację zadań o charakterze ogólnym, a także na sposób rozwiązywania problemów danej społeczności, np. gminy. Problemy lokalne są również rozwiązywane przez realizację zadań delegowanych przez wyższe szczeble władzy. Poprawa warunków życia i podniesienie ich jakości prowadzą z czasem do ewolucji wartości ogólnospołecznych, co skutkuje zmianą priorytetów i uznaniem za kluczowe innych rodzajów problemów. W tych obszarach zachodzą zatem interakcje, które przyczyniają się do przejścia systemu na wyższy poziom rozwoju społeczno-gospodarczego (Masik 2010).

Pośród wielu detali tworzących miasto na szczególne zainteresowanie zasługuje przestrzeń. Tworzy ona nie tylko kategorię „surowca” czy pewnego rodzaju „bazę” dla etapu początkowego zagospodarowania miejskiego, w następnej kolejności mocno oddziałując na różne funkcje obszaru zurbanizowanego, lecz i czynnik określający perspektywy ekspansji zdolności twórczych wszystkich użytkowników i jeden z najważniejszych wymiarów wzmocnień wszelkich działalności (Czornik 2015). Przestrzeń publiczna czy społeczna stanowią „fragment przestrzeni miejskiej, który – poprzez sposób swojego urządzenia oraz lokalizację w strukturze urbanistycznej – jest przeznaczony na potrzeby realizacji bezpośrednich kontaktów pomiędzy uczestnikami życia społecznego oraz inne potrzeby społeczne korzystających z niego zbiorowości, pozostając jednocześnie fizycznie dostępny dla wszystkich zainteresowanych osób” (Liszewski 2001; Lorens 2007, za: Bierwiazczonek 2015: 12). Według Popławskiej (2016) tradycyjnie socjologowie miasta, uściślając przestrzeń miejską, zaznaczali, że o jej bycie i charakterze decyduje nie tylko kompozycja urbanistyczna, ale także zamieszkujący ją ludzie². Mocno uwypuklali fakt, że podsystem urbanistyczny wpływa na mieszkańców miast, jednakże z drugiej strony sami ludzie kształtują ten podsystem. W efekcie tkanka miejska rewaloryzuje się powoli, jest odzwierciedleniem preferencji, upodobań i możliwości majątkowych ludzi, którzy ją materializują (Lorens 2007; Dymnicka 2013). Miasto traktowane jako przestrzeń zakłada istniejący w niej podział, ale jednocześnie pozwala traktować je jako relację między poszczególnymi komponentami (Błahut 2011).

² Według geografii humanistycznej „miejska przestrzeń odpowiada doświadczeniu cielesnemu, a zatem miejscem styku obu przestrzeni i pierwszym źródłem bodźców staje się nie intelekt, lecz ludzka skóra, która jest w stanie wyczuć teksturę, temperaturę czy zapach. Ciało w tym rozumieniu jest obiektem scalającym wszelkie poznanie zmysłowe, które reaguje, przetwarza i komunikuje swoje doświadczenie przestrzeni w wielowymiarowy sposób” (Maćków 2014: 82).

Przestrzeń miejska to jednoznacznie wyróżniający się fragment przestrzeni geograficznej, który „tworzą ludzie, grupy społeczne, instytucje, systemy działań itp. Powstaje w efekcie wykorzystania różnych czynników miastotwórczych, obiecująco przekładających się na poszczególne cele jednostek poszukujących swojego miejsca na Ziemi. Przestrzeń miejska jest warunkiem istnienia środowiska miejskiego (Majer 2010), które determinuje zachowania wszystkich grup użytkowników miasta tak, iż funkcjonując w niej, wzajemnie na siebie oddziałują” (Czornik 2015: 117). Wallis (1990, za: Popławska 2016: 140) definiował przestrzeń miejską jako „system złożony z dwóch organicznie powiązanych, współdziałających na zasadzie sprzężeń zwrotnych, lecz autonomicznych podsystemów – urbanistycznego i społecznego”. Liszewski (2014: 38) uważa za przestrzeń miejską: „część (podprzestrzeń, przestrzeń cząstkowa) przestrzeni geograficznej, odznaczającą się specyficzną organizacją i krajobrazem, na której dominuje pozarolnicza działalność człowieka, a obszar ten ma określony formalnie status prawny. Przestrzeń ta zamieszкана jest przez wyróżniającą się wieloma indywidualnymi cechami społeczność lokalną”. Kwantyfikatorem przestrzeni miejskiej jest jej pozarolnicza funkcja ekonomiczna, organizacja, „społeczność miejska” i status prawny, czyli cechy funkcjonalne, organizacyjne i społeczne (Liszewski 2014). W przestrzeni miejskiej wyróżnia się następujące rodzaje przestrzeni (Rogowska 2016):

- 1) przestrzeń publiczna – jest to centrum miasta z siecią ulic oraz placów, zbiorem ważnych pomników, budowli czy obecnością zieleni. To przestrzeń otwarta dla najróżnorodniejszych form kontaktu oraz zachowań codziennych, a także odświętnych (Dymnicka 2013);
- 2) przestrzeń prywatna – jest przestrzenią rodziny;
- 3) przestrzeń grupowa – wyznacza obszary, w których będzie mogła zaistnieć możliwość bezpośrednich zależności jednostek w ramach wybranej grupy społecznej;
- 4) przestrzeń półpubliczna – jest dostępna dla wszystkich, ale kontakty między osobami są ograniczone (np. plac zabaw, który jest dostępny dla mieszkańców osiedla) (Rogowska 2016).

Miejskie przestrzenie publiczne charakteryzuje dostępność, otwartość, masowość oraz jawność, co stanowi przeciwwagę dla przestrzeni publicznych i prywatnych (Bartoszek i in. 1997; Franta 2004; Hładkiewicz 2006; Cegłowska, Matykowski 2010; Bierwiazzonek, Nawrocki 2012; Konecka-Szydłowska 2016; Ratajczak 2018). Planowanie miasta z uwzględnieniem jego przestrzeni publicznych bazuje na komponentach przestrzennych oraz tożsamości krajobrazowej (Pokrzywnicka, Juchnevic 2013). W literaturze bardzo często zdarza się, że definicja przestrzeni miejskiej

utożsamiana jest z definicją miasta. Wraz z upływem lat coraz trudniejszym zadaniem wydaje się współczesne określenie jednej obowiązującej definicji miasta. Obecnie używane terminy stają się coraz bardziej technokratyczne. Podkreślają raczej specyfikę zagospodarowania przestrzennego obszaru zurbanizowanego aniżeli sposoby funkcjonowania społeczności miejskich. Skrajnym przypadkiem tej tendencji jest sposób pojmowania miasta, zaproponowany w publikacji wspólnie przygotowanej przez KE³ i OECD⁴ w 2012 roku. Dwaj autorzy raportu – Dijkstra i Poelman – zaproponowali skomplikowaną procedurę wytyczania granic miast, a właściwie obszarów zurbanizowanych. Fundamentem tej procedury jest poszukiwanie komórek (formatu 1 km²), w których gęstość zaludnienia stanowi więcej niż 1500 osób na 1 km². Znajdujące się obok siebie komórki o takiej gęstości zaludnienia tworzą rdzeń obszaru miejskiego (tzw. miejskie centrum), jeśli całkowita liczebność tak sporządzonego klastra wynosi 50 tysięcy osób. Sąsiadujące obszary, z liczbą ludności nie mniejszą niż 50% ludności wyznaczonego centrum, tworzą jego otoczenie. Według takiej procedury w całej Unii Europejskiej wyróżnić można 806 miast, z czego na Polskę przypada 61. Przyjmując taką perspektywę badawczą, nie uwzględnia się miast, w których żyje mniej niż 50 tysięcy mieszkańców, oraz tych, które mają stosunkowo niewielką gęstość zaludnienia. Taki sposób analizowania różnych przestrzeni zurbanizowanych w Europie ma pozwolić na:

- 1) dokonywanie celniejszych porównań pomiędzy poszczególnymi ośrodkami miejskimi,
- 2) poszukiwanie idealnego modelu rozwoju miast,
- 3) ujawnienie hierarchii miast.

Przyjęta procedura jest wysoce zdehumanizowana, czyli nie uwzględnia człowieka oraz całej społeczności miejskiej jako podstawowych wyznaczników działania miasta (Bierwiałonek 2015).

³ „Komisja Europejska – organ wykonawczy Unii Europejskiej odpowiedzialny za bieżącą politykę Unii, nadzorujący prace wszystkich jej agencji i zarządzający jej funduszami. Komisja posiada wyłączną inicjatywę legislacyjną w zakresie prawa unijnego oraz jest uprawniona do wydawania rozporządzeń wykonawczych” (KE 2023).

⁴ „Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (Organisation for Economic Cooperation and Development – OECD) jest organizacją międzyrządową, której podstawowym celem jest promowanie polityki nastawionej na: osiągnięcie możliwie najwyższego, trwałego wzrostu gospodarczego, zatrudnienia oraz standardu życia w państwach członkowskich, przy jednoczesnym utrzymaniu stabilizacji finansowej, [...] co oznacza współdziałanie na rzecz równomiernego rozwoju gospodarczego oraz promowanie rozwoju handlu światowego, opartego na wielostronnych niedyskryminacyjnych zasadach, zgodnie ze zobowiązaniami międzynarodowymi” (RP 2023).

Według Markowskiego (1997, za: Niemczyk 2018) miasto to megaprodukt, a więc zbiór korzyści, których konsumpcja jest ściśle powiązana z danym miejscem. Produkt ten pełni różne funkcje, np. mieszkaniową, turystyczną, inwestycyjną, a wynika to z obfitego zbioru jego adresatów. Interesantów można podzielić na wewnętrznych i zewnętrznych, wydzielając w pierwszej grupie między innymi mieszkańców stałych oraz okazjonalnych i lokalnych przedsiębiorców, a w drugiej grupie – turystów krajowych i zagranicznych, specjalistów i wysoko wykwalifikowanych robotników (Raszkowski 2012, za: Niemczyk 2018).

Badania przeprowadzane na potrzeby niniejszej monografii były realizowane w małych miastach nadmorskich województwa zachodniopomorskiego i pomorskiego. Małe miasto może być definiowane w różnoraki sposób, w zależności od dyscypliny, która się nim zajmuje. Socjologia definiuje je jako określony typ społeczności lokalnej, wraz z jej charakterystyką, zainteresowaniami, postawami, zachowaniami i relacjami międzyludzkimi, tworzącymi określone środowisko społeczne, moralne i kulturowe (Bagiński 1998, za: Kowalczyk 2011). W architekturze jest to niewielka, czytelna na planie, zwarta przestrzennie grupa budynków na niewielkim obszarze oraz zgromadzenie ludzi, którym te budynki służą, a także interakcje zachodzące między tymi elementami i wewnątrz nich (Gzell 1996, za: Kowalczyk 2011). W naukach społecznych najczęściej stosowanym kryterium, uwzględnianym także w definicjach architektonicznych, jest ilościowe kryterium demograficzne. Najczęstsza definicja małego miasta podaje, że jest to miasto do 20 000 mieszkańców (Kachniarz 1993; Gzell 1996; Bagiński 1998; Matczak 2007, za: Kowalczyk 2011).

Przestrzeń małej miejscowości posiada cechy, które mogą odnosić się do całego miasta, poszczególnych zagadnień przestrzennych lub mieszkańców małej miejscowości. Do tych cech przestrzeni małomiasteczkowych należą między innymi (Gzell 1996, za: Kowalczyk 2011):

- 1) niewielkie wymiary fizyczne,
- 2) czytelny schemat planu,
- 3) wpływ bodźca miastotwórczego na plastykę miasta,
- 4) zabytkowość układu urbanistycznego,
- 5) ewolucyjny charakter zmian,
- 6) personalizacja kwestii przestrzennych i wyraźne odzwierciedlenie działalności jednostki w skali miejskiej,
- 7) historia kształtowania się jako stolicy danego regionu.

Wielość dyscyplin naukowych zaangażowanych w badania nad miastem może być przyczynkiem do odejścia od tradycyjnych dziedzin nauki przez przedmiot (pole) ich badań. Wtedy dzięki interdyscyplinarności nauk można byłoby definiować ją poszczególnymi elementami, hasłami, np. wiedzy o mieście czy też badań miejskich (Kaltenberg-Kwiatkowska 2011; Kajdanek 2012).

Obecną przestrzeń miast w Polsce zamieszkuje zbiorowość ludzka zróżnicowana społecznie i demograficznie. Zbiorowość ceniąca sobie anonimowość oraz wykazująca przeważnie bierny stosunek do własnego otoczenia i chęć odosobnienia od reszty społeczeństwa. A miasto to miejsce funkcjonowania człowieka, jego zamieszkania oraz pracy, a także wypoczynku i samorealizacji. Człowiek jest najważniejszym użytkownikiem i baczny obserwator środowiska miejskiego. W czasie zamieszkiwania w środowisku podejmuje rzeczywistość materialną, w której bytuje, z jej wartościami funkcjonalno-przestrzennymi, z jej pozytywnymi oraz negatywnymi cechami, a także buduje związek uczuciowy z otaczającą przestrzenią. Będąc mieszkańcem, dostosowuje swoje reakcje do środowiska, przybierając wybraną postawę (Orchowska 2014). Zawsze ostatecznym odbiorcą wszelakich działań miastotwórczych jest człowiek. Dobre miasto gwarantuje swoim mieszkańcom (Lewicka 2009):

- 1) poczucie bezpieczeństwa,
- 2) emocjonalny związek z miejscem,
- 3) dostęp do usług oraz zaspokojenie podstawowych potrzeb,
- 4) zadowolenie z miejsca zamieszkania,
- 5) możliwość rekreacji,
- 6) poczucie kontroli,
- 7) pracę,
- 8) rozwój osobisty,
- 9) przyjemność estetyczną,
- 10) relacje z innymi ludźmi.

Najogólniej funkcja miasta rozumiana jest jako całokształt działalności społeczno-gospodarczej, wykonywanej przez miasto w krajowym systemie gospodarczym. Identyfikując tę działalność z działaniami jego mieszkańców (Matczak 1989), wyróżnia się następujące funkcje (Mandal 2013):

1. Refleksja poznawcza (metafora) – funkcja miasta w tym kontekście jest wynikiem refleksji podmiotu (obserwatora, badacza) nad rzeczywistością miejską i zależy od przyjętych przez autora kryteriów; często ma charakter intuicyjny i reprezentuje szczególną formę doświadczenia, wynikającą z połączenia form materialnych i społecznych, a także szczególnej atmosfery w mieście.

2. Rodzaje aktywności mieszkańców (społeczna struktura zawodowa) – koncepcja funkcjonalna odnosi się do całokształtu społecznego życia zawodowego miasta, przy założeniu, że każdy rodzaj pracy wykonywanej przez mieszkańców jest przejawem wzrostu funkcjonowania miasta. O najważniejszej funkcji miasta decydują mieszkańcy.
3. Atrybuty obiektu lub miejsca (rzeczy, elementy) – funkcje w tym ujęciu to atrybuty związane z przeznaczeniem i wykorzystaniem materialnych form, przedmiotów i miejsc przestrzeni miejskiej, np. przeznaczenie branżowe – funkcja branżowa.
4. Rodzaj pracy w mieście (typ aktywności miejskiej) – funkcja jest utożsamiana ze strukturą stanowisk pracy w mieście, a nie ze strukturą pracy ludności; funkcjonowanie miasta traktowane jest jako struktura gospodarcza (gospodarka), składająca się z różnych podmiotów (firm) wytwarzających dobra materialne i świadczących usługi.
5. Klastry pracy lub zamieszkania – tak zdefiniowane funkcje opisują miasta jako miejsca, w których koncentrują się dwa główne elementy rozwoju miejskiego (mieszkanie i zatrudnienie); określają miasto jako miejsce pracy lub zamieszkania w odniesieniu do stosunku liczby miejsc pracy w danym mieście do liczby mieszkańców tego miasta.
6. Relacja (podejście strukturalno-funkcjonalne) – w tym sensie funkcja miasta odnosi się do określonego systemu osadniczego, którego częścią jest miasto (określenie pełnionej przez nie funkcji) i który zależy od funkcjonowania innych układów osadniczych.

Więzi z miastem definiują wszelkie zależności i stosunki, jakie sprawiają, że poszczególne osoby chcą w nim przebywać krótko albo permanentnie. Więzi łączące ludzi z miejscem ich zamieszkania są bardzo często zbieżne albo tożsame z więziami społecznymi, dzięki którym dochodzi do identyfikacji z otoczeniem oraz współmieszkańcami (Majer 2016). Według Malikowskiego (1984, za: Michalska-Żyła 2008) pojęcie więzi z miastem obejmuje zasadniczo dwa wymiary – subiektywny stosunek do miasta oraz zespół obiektywnych powiązań mieszkańców z miastem. W skład tych zależności wchodzić względy społeczno-obiektywne, czyli różnorakie systemy powiązań, jak rodzina, dom, praca, a także subiektywne, które odnoszą się bezpośrednio do wrażenia przywiązania do miasta jako wartości (Znaniecki, Ziółkowski 1984, za: Michalska-Żyła 2008).

„Przestrzeń miejska jest coraz bardziej sfragmentaryzowana, dzieląc się na mniej lub bardziej wyodrębnione enklawy” (Jałowiecki 2011: 24). Ludzie mieszkający w miastach, które liczą ponad pół miliona mieszkańców, nigdy nie poznają ich

w całości. Nie są w stanie się z nimi zaznajomić, ponieważ życie większej części z nich rozgrywa się w mniejszych lub większych fragmentach miast oraz określonych miejscach (Białous 2013). To jednak daje możliwość uznawania ich za znany, bliski oraz indywidualny zakres przestrzeni. Prawie każdy ma w mniejszym lub większym mieście „własne” miejsca, z którymi wiąże go subiektywne uczucia albo emocje, i traktuje je jako osobiste (Majer 2015). Człowiek jest istotą społeczną, natomiast miasto – miejscem powstawania oraz rozwoju cywilizacji i kultury, które oferuje możliwość wyboru różnorodnych miejsc kontaktów czy spotkań (Gyurkovich 2007). Dlatego też miasta powinny być dostępne i przyjazne wszystkim użytkownikom, niezależnie od ich płci, wieku czy stopnia sprawności fizycznej (Lechowska 2018).

Percepcja⁵ jest bazowym procesem poznania. Dzięki możliwości obserwacji oraz odbierania bodźców docierających z najbliższego otoczenia umożliwia egzystowanie w nim oraz pozwala na jego poznanie. Najważniejszymi kanałami, przez które bodźce docierają do człowieka, są zmysły: wzrokowe, słuchowe i skórne, które odgrywają największą rolę w orientowaniu się w przestrzeni (Bańka 2002; Staszak 2013). Według Podsiedlika (1993) percepcja jest procesem społecznym, który pośredniczy w relacjach między ludźmi a ich środowiskiem. Percepcja jest dynamicznym pojęciem, które opisuje całość ludzkiego doświadczenia świata, w tym teorie, wiedzę, klasyfikacje, mity i relacje między zjawiskami. Percepcja nie jest tylko procesem fizjologicznym, ale także psychosomatycznym, który łączy postrzeganie emocjonalne (sensoryczne) z postrzeganiem za pomocą zmysłów (Cichy-Pazder 2007, za: Budner, Mazur 2015). Podstawę percepcji przestrzeni i jej interpretacji stanowi petryfikacja, czyli utrwalenie się w formie niepodatnej na zmiany (Wolski 2014). Percepcja nie jest jedynym pojęciem, które opisuje relację człowieka z przestrzenią. Związane z nią są także takie pojęcia jak: postrzeganie, odbiór, czytanie, wrażenie zmysłowe, poznanie, doświadczenie. Stanowią one następne stopnie poznawania przestrzeni, jej zamierzonego odbierania i rozumienia (Bernaciak 2014; Żyszkowska 2016). Najczęściej jednak terminy te są w literaturze uznawane za synonimy słowa „percepcja” i tak w tej monografii będą traktowane. Przestrzeń ciągle podlega waloryzacji przez użytkowników. Jej społeczne postrzeganie można opisać dzięki użyciu schematu semiotycznego, czyli przestrzeń tworzy w nim komunikat oznaczający, który następnie jest postrzegany przez odbiorcę, potem klasyfikowany

⁵ Według *Słownika języka polskiego* jest to świadome odbieranie bodźców i informacji za pomocą zmysłów (Sobol 2002). Natomiast według Hibszer (2013, za: Dacy-Ignatiuk 2019) jest to proces aktywnego odbioru, analizy oraz interpretacji zjawiska, w którym przetwarzane są informacje na podstawie zarejestrowanej w pamięci wiedzy o środowisku.

oraz porządkowany, aż wreszcie waloryzowany (wartościowany). W wyniku tych działań użytkownik projektuje autoocenę zajmowanego punktu w przestrzeni, który następnie skutkuje ustalonymi zachowaniami codziennymi (Bartoszek i in. 1997, za: Bernaciak, Palicki 2017).

Wszelkie aktywności umysłu, związane z percepcją oraz poznaniem, ostatecznie prowadzą do powstania obrazu rzeczywistości. Jego kształt zależy od bardzo wielu czynników, które mogą pokaźnie deformować rzeczywistość. Do najistotniejszych z nich należą (Bernaciak 2014):

- 1) uwarunkowania wewnętrzne – etap rozwoju człowieka, aktywność, poprawność funkcjonowania zmysłów, cechy osobowości, znajomość postrzeganego otoczenia, stan emocjonalny;
- 2) uwarunkowania pośrednie – kontekst obiektów w otoczeniu, złudzenia wzrokowe;
- 3) uwarunkowania zewnętrzne – natężenie bodźców, kształt otoczenia, uwarunkowania środowiskowe.

W rozróżnieniu procesów percepcji istnieją pewne zależności, odnoszące się do grup odbiorców przestrzeni, którzy przejawiają zbliżone zachowania, a ich interesy bardzo często są zbieżne. Za najbardziej uniwersalny i jednocześnie podstawowy można uznać podział na następujące grupy (Jałowiecki 2010):

- 1) władze miejskie,
- 2) mieszkańców,
- 3) inwestorów,
- 4) turystów.

Jest to prosta klasyfikacja, jednakże w obrębie wskazanych grup względnie łatwo można wyznaczyć cechy wspólne oraz podobne motywacje, odnoszące się do podejmowanych działań (Bernaciak 2014).

Kreacja pożądanego percepcji miejsca w gronie różnych grup jego użytkowników staje się jednym z fundamentalnych zadań w obecnym funkcjonowaniu jednostek terytorialnych oraz stanowi niezwykle ważne wyzwanie dla samorządów gminnych (Glińska 2010). Wyrazisty, rozpoznawalny wizerunek coraz częściej tworzy główny walor miejsca lub danego obszaru, decydujący o jego wyższości konkurencyjnej na rynku terytoriów (Glińska i in. 2009). Punktem wyjścia dla tego procesu jest identyfikacja dotychczasowego sposobu postrzegania wybranego terytorium w opinii ustalonych grup odbiorców poczynają marketingowych, dotyczących danego obszaru (Glińska 2010).

Wizerunek miasta ma charakter subiektywny. Kształtowany jest przez osobę w zależności od jej cech społeczno-demograficznych. W literaturze badacze podają, że wiek oraz wykształcenie są głównymi determinantami wizerunku miejsca

(Niemczyk 2018) i może być on różny w poszczególnych grupach opinii (Daszkiewicz 2012). Nie wyczerpuje to jednak pełnego zbioru determinant. Obok nich pojawiają się również inne, dotyczące jednostki ludzkiej, oraz takie, które odnoszą się do danej jednostki terytorialnej (Niemczyk 2018). Definicje wizerunku miasta tworzone są od lat 60. XX wieku, kiedy zaczęło rozwijać się zainteresowanie naukowców koncepcją wizerunku. Najbardziej znaną jest ta stworzona przez Kotlera i Baricha (1991, za: Dudek-Mańkowska 2011: 45), która mówi: „Wizerunek może być zdefiniowany jako suma wierzeń, idei, wyobrażeń, jakie osoba ma w stosunku do miejsca”. Najciekawszą oraz najpełniejszą definicję zaproponowała Dudek-Mańkowska (2011: 46), wedle której „wizerunek miasta to zespół subiektywnych odczuć (komponenty afektywne wizerunku) i opinii (komponenty kognitywne wizerunku) jednostki oraz związków zachodzących pomiędzy tymi elementami, które powstały w wyniku napływu informacji z różnych źródeł”. Każde miasto, bez względu na posiadane walory czy wielkość, może wykreować pożądany wizerunek. Kluczem do sukcesu jest specjalistyczna wiedza, kreatywność oraz kompetencje analityczne osób odpowiedzialnych za tworzenie wizerunku miast (Kostrzewska 2020). Zdaniem Mefferta (1989, za: Rurański, Niemczyk 2013) obraz miasta można budować, odwołując się do jego tożsamości. Meffert pisał również, że tożsamość miasta składa się z trzech następujących elementów (Meffert 1989; Szromnik 2010; Rurański, Niemczuk 2013):

- 1) Identyfikacji wizualnej miasta (*der Stadtdeign*) – są to symbole, za pomocą których można zidentyfikować i odróżnić jedno miasto od drugiego. Obejmuje ona system znaków graficznych, stosowanych w materiałach urzędowych i reklamie, takich jak herby, flagi, logo, przyjęte kolory, koncepcje graficzne i typografia, a także architekturę i symbole miasta, wyrażone w postaci logo i piktogramów. Ten system ekspozycyjny stał się klasyką w marketingu regionalnym.
- 2) Systemu komunikacyjnego (*die Stadtkommunikation*) – jest to system komunikacji z mieszkańcami i światem zewnętrznym, który obejmuje wszystko to, co stanowi *public relations* i *publicity*, a także szeroko rozumiane działania promocyjne.
- 3) Kultury miasta (*die Stadtkultur*) – kultura odnosi się do zespołu wartości, zasad, obyczajów, tradycji oraz charakterystycznych postaw i opinii, które charakteryzują daną społeczność. Obejmuje ona również kulturę osobistą ludzi, sprawność sprawowania władzy, utrzymywanie porządku publicznego oraz wszelkie inne cechy miejskiego środowiska społecznego.

1.2. Mapa mentalna jako narzędzie badawcze

W swojej książce Wright (1947) uznał obraz świata w ludzkim umyśle za najciekawszą *terra incognita* naszych czasów i wskazał na rysujący się w tym obszarze potencjał rozwoju zainteresowań i badań. Jednak dopiero w latach 60. XX wieku rozpoczęły się na szeroką skalę interdyscyplinarne badania nad percepcją przestrzenną, prowadzone przez geografów, psychologów, socjologów, urbanistów i architektów. Były one odejściem od deterministycznych i mechanistycznych modeli, wyjaśniających relacje między człowiekiem a jego otoczeniem – przewartościowaniem świata, które zakładało konieczność ponownego przemyślenia podstawowego pojęcia przestrzeni, wzbogacenia go o aspekty społeczne i kulturowe, zwrócenia większej uwagi na pojedyncze fakty, a także skutkowało pojawieniem się nowych perspektyw badawczych (Lisowski 2003; Tobiasz-Lis 2015).

Podstawy orientacji przestrzennej⁶ człowieka kształtują się w wyniku odbioru informacji z otoczenia i twórczego ich przetwarzania na bazie doświadczenia, wiedzy i mentalności⁷. Sama percepcja jest selektywna i nie reaguje na wszystkie bodźce jednakowo, lecz skupia się na wybranych. Orientacja w przestrzeni miejskiej jest bezpośrednio związana z koncepcją wyobrażalności środowiskowej (*imageability*). Koncepcja ta zakłada, że każde środowisko, czy to naturalne, czy stworzone przez człowieka, posiada elementy wyróżniające je spośród innych, czy to ze względu na szczególne cechy, takie jak kształt, kolor lub wielkość, czy też ze względu na wbudowane lub osadzone symbole (miejsca o szczególnym znaczeniu historycznym, religijnym lub społeczno-kulturowym). Cechy przestrzenne są łatwe do rozpoznania i zapamiętania, a jednocześnie mogą być wykorzystywane w komunikacji interpersonalnej jako punkty odniesienia dla większej liczby osób w wybranym środowisku. Obiekty o tak spektakularnym wyglądzie stają się kategoriami doświadczenia osobistego i społecznego, a tym samym zaczynają być podstawowymi wyznacznikami wiedzy o sąsiedztwie oraz podstawą osobistej nawigacji, orientacji przestrzennej i wymiany informacji w społeczeństwie (Bańka 2002; Tota 2015; Nawrocki 2015).

⁶ Według definicji Kantarka (2013, za: Tota 2015) orientacja przestrzenna to podstawowa zdolność człowieka (o różnym stopniu uświadomienia i posiadania), która pozwala nam żyć i działać w przestrzeni i czasie. Jej zakres rozpoczyna się od określenia fizycznego stosunku ciała ludzkiego do przestrzeni, do ludzi, do poszczególnych elementów w przestrzeni oraz określenia relacji między ludźmi a przedmiotami, miejscami oraz powiązaniemi.

⁷ W swojej publikacji Kuryłowicz (1996, za: Tota 2015: 184) definiuje ją jako zdolność do określania swojego położenia w stosunku do elementów tworzących przestrzeń, „która jest procesem wytwarzania mentalnego obrazu – mapy otoczenia”.

Według Hauzińskiego (1998) w naukach psychologicznych (np. w psychologii środowiska) istnieją dwie podstawowe definicje map (percepcyjnych), oparte na znanych teoriach i potwierdzone przez różne badania:

1. Mapa poznawcza – jest wytworem organizacji personalnej, reprezentującej określony obszar środowiska przestrzennego. Mapy poznawcze wynikają z indywidualnej aktywności, ale ich źródło stanowią specyficzne zdolności behawioralne, które autorzy nazywają mapowaniem poznawczym (jest to termin opisujący zdolność poznawczą lub umysłową do gromadzenia, organizowania, zapamiętywania i manipulacji informacjami o środowisku przestrzennym) (Downs, Stea 1977, za: Hauziński 1998; Redei i in. 2011; Bláha, Pastuchová Nováková 2013)⁸.
2. Mapa behawioralna – w niej określone zachowania pojawiają się zawsze w miejscach z pewnymi ograniczeniami, wynikającymi z natury środowiska fizycznego. Wczesne odkrycia dotyczące znaczenia tego oczywistego faktu doprowadziły do znacznego wzrostu liczby badań nad związkiem między różnymi aspektami zachowania a przestrzenią fizyczną, w której są obserwowane. Wszystkie powyższe typy danych są składnikami mapy behawioralnej (Ittelson i in. 1970, za: Hauziński 1998).

Według Rylkego (2011) jako dodatkowe wydzielenie można dołączyć mapę znaczeń. W przeszłości jej odpowiednikiem była mapa funkcji pełnionych przez przestrzenie przeznaczone do realizowania tych funkcji. O różnych znaczeniach poszczególnych części krajobrazu decydowało nagromadzenie (gęstość) miejsc spełniających badaną funkcję. Zasady tworzenia takich map znaczeń zostały ustalone przez socjologów miejskich. W Polsce byli to: Wallis (1971, 1990) i Czerwiński (1974). Na tej podstawie powstaje mapa sensoryczna, która obrazuje zjawiska krajobrazu w umyśle oraz postrzeganą intensywność bodźców (krzywa wrażeń – Wejchert 1984). Kategorie rejestrowanego krajobrazu są ściśle określone i nie mają charakteru otwartego. Można przyjąć, że – wyodrębniając typowe elementy składające się na krajobraz – da się zrekonstruować mapę wyobrażeniową, która określa cechy krajobrazu ważne dla mieszkańców.

Do konstruowania map poznawczych wymagane są określone zdolności poznawcze, a mapy te odzwierciedlają nie tylko fizyczne cechy świata zewnętrznego, ale także cechy indywidualnego wyposażenia poznawczego (Hauziński 1998;

⁸ Według Kary (2013, za: Stryjewska, Janda-Dębek 2016) mapę poznawczą można zdefiniować jako osobistą reprezentację środowiska i znajdujących się w nim obiektów, która obejmuje wszystkie wewnętrzne procesy, pozwalające na pozyskiwanie i manipulowanie informacjami o charakterze środowiska przestrzennego.

Kulczyńska, Matykowski 2011). Same natomiast nawyki percepcyjne kształtują się w dużej mierze przez dziedziczenie wzorców z poprzednich pokoleń i po prostu tworzenie tradycji (Jałowiecki, Szczepański 2001; Skiba 2006; Bazan-Krzywoszańska i in. 2015). My, jako ludzie, używamy mechanizmów mapowania poznawczego do rozumienia, kodowania i przechowywania informacji o obiektach i ich właściwościach, tak abyśmy mogli odtworzyć te dane w innych sytuacjach (Hauziński 2010, za: Stryjewska, Janda-Dębek 2016). Mapy poznawcze można określić jako rodzaj trójwymiarowego modelu, który da się oglądać z wielu perspektyw. Taka konstrukcja czyni je bardziej elastycznymi i użytecznymi. Pozwala na eksplorację środowiska z różnych perspektyw i dostosowuje się do zmian w samym środowisku i pozycji jednostki (Taylor, Tversky 1992, za: Stryjewska, Janda-Dębek 2016). Obrazy mentalne są konstruowane z fragmentów wiedzy pobieranych z pamięci długotrwałej, a interpretacja związana z tymi fragmentami staje się częścią obrazu (Logie 2001, za: Bertel i in. 2006). W konsekwencji reinterpretacja obrazu w umyśle jest często trudna. Jednakże, gdy obraz zostaje uzewnętrzniony (np. w postaci szkicu lub diagramu), jego treść może być łatwo reinterpretowana (Verstijnen i in. 1998, za: Bertel i in. 2006). Komplementarna funkcjonalność obrazów i procedur rozumowania wizualnego w zakresie reinterpretacji stoi na tle ścisłego sprzężenia zaangażowanych podsystemów mentalnych (Kosslyn, Sussman 1995, za: Bertel i in. 2006).

Konkretnym przykładem takiego prostego opisu może być stereotyp, który według Schaffa (1981) wykazuje następujące cechy: ma pochodzenie społeczne; jego obiektem jest głównie grupa ludzi; zawsze wiąże się z ładunkiem emocjonalnym; jest trwały i odporny na zmiany; jest całkowicie sprzeczny z faktami lub tylko częściowo zgodny z faktami; stwarza poczucie prawdy (Sobala-Gwosdz 2018). Mapowanie poznawcze wywodzi się z obserwacji, że długotrwałe związki mieszkańców z poszczególnymi obszarami skutkują doświadczeniami przechowywanymi w pamięci w postaci reprezentacji przestrzeni i czasu. Wiele procesów poznawczych, takich jak percepcja wieloznacznych obrazów, pamięć, planowanie, rozwiązywanie problemów czy aktywność spontaniczna, można opisać w trzech krokach (Tota 2015):

1. Przygotowanie mózgu i wykonanie zadania.
2. Czekanie na zjawienie się podświadomych skojarzeń, aby zrobić krok w kierunku rozwiązania.
3. Świadome obserwowanie najciekawszych korelacji.

Zrozumienie miasta można osiągnąć jedynie przez żmudne zapamiętywanie szczegółowej sekwencji cech, rozmieszczonych na tyle niedaleko siebie, że każdy kolejny punkt jest zawsze blisko poprzedniego. Główną funkcją reprezentacji przestrzennej jest ułatwienie procesu lokalizowania obiektów i siebie w środowisku

oraz poruszania się po dużych obszarach. Pełni ona rolę organizatora doświadczenia. Mniejszymi elementami reprezentacji przestrzennej są punkty i drogi. Dlatego środowisko zewnętrzne można sobie wyobrazić jako przestrzeń, składającą się z potencjalnych punktów orientacyjnych i potencjalnych dróg (Tota 2015). Według Ducha (2013) uczenie się czegoś nowego powinno opierać się na wcześniej zdobytej wiedzy, na istniejących strukturach pojęciowych i relacjach (przekształceniach) między nimi. Jest to przestrzeń, w której powinny pojawić się nowe elementy. Jednak bez podstawy uczenie się będzie nieefektywne i pozostanie na poziomie formuł przechowywanych w pamięci (Bazan-Krzywoszańska i in. 2015; Tota 2015).

Wyobrażenia łatwo poddają się przetwarzaniu. Mechanizmy wyobrażeniowe obejmują rekodowanie (transmorficzne lub izomorficzne) informacji ikonograficznych. Młodkowski (1998, za: Mordwa 2003: 20) uważa, że wszelkie przekształcenia zachodzą w mentalnych reprezentacjach przestrzeni, „czyli na śladach pamięciowych tworzących neuronalny jej substrat”. Według niego mechanizmy te nie są nieznane, niemniej wyróżnia on siedemnaście podstawowych form manipulacji obrazami. Najważniejsze z nich to (Mordwa 2003):

- 1) reintegracja, czyli łączenie różnych elementów w przestrzeni na zasadach atypowych,
- 2) multiplikacja – zwielokrotnienie danego typu elementów,
- 3) majoryzacja – powiększenie całego obrazu lub tylko jego centralnej części,
- 4) hiperbolizacja – naruszenie proporcji z podkreśleniem elementów obrazu,
- 5) schematyzacja – uproszczenie kształtów,
- 6) metamorfoza – ewolucyjne zmiany pierwotnej formy obrazu,
- 7) translokacja – przesunięcie pewnych elementów obrazu względem innych,
- 8) skaning – poszukiwanie w obrazie wybranych elementów przez ruch całkowitego obrazu.

Wspomniane powyżej mapy mentalne są jedną z najczęściej stosowanych metod badawczych. Niektórzy autorzy uważają tę metodę za mało wiarygodne narzędzie analizy reprezentacji przestrzeni rzeczywistej, ponieważ związek z miejscem jest wysoce wpływowy, a aspekty związane z życiem badacza i jego własnym wkraczają w treść szkicu (Schmeinka, Thurston 2007, za: Stryjewska, Janda-Dębek 2016). Pomimo tych zastrzeżeń przez większą część naukowców mapy wyobrażeniowe są uważane za równie wiarygodne i dokładne jak odmienne metody pomiaru wiedzy przestrzennej (Blades 1990; Pinheiro 1998, za: Stryjewska, Janda-Dębek 2016). Rysunki szkicowe są schematycznymi przedstawieniami reprezentacji przestrzennej stworzonej przez wybrane osoby. Badając różnice w mapach poznawczych

między poszczególnymi grupami i typami ludzi, należy wziąć pod uwagę, że struktura obrazów jest związana z odtwarzaniem wyników procesu pozyskiwania informacji, a nie występuje losowo na etapie raportowania (Buttenfield 1986, za: Stryjewska, Janda-Dębek 2016). Sam Lynch (1960) zajmował się raczej zbiorowym wizerunkiem (*public image*) mieszkańców miasta niż indywidualnymi różnicami w postrzeganiu przestrzeni (pozostawionymi psychologom) (Nawrocki 2015). Mniej znaczącym czynnikiem może być fakt, że mapy są rysowane z lotu ptaka, a respondenci mają różne kompetencje rysunkowe. Jednak żaden z tych czynników nie ma wpływu na umiejętność odczytania, czy pewne elementy znajdują się w prawidłowym położeniu na rysunku, oraz na to, jak poprawna (dokładna) i szczegółowa jest mapa szkicowa w porównaniu z mapą właściwą (Stryjewska, Janda-Dębek 2016).

Tradycyjne badanie map mentalnych obejmuje analizę dokumentów stworzonych przez respondentów. Kwestionariuszami tymi mogą być mapy (szkice) lub opisy wybranego hasła-miasta. W przypadku map analizuje się przykładowo: sposób rysowania, orientację obrazu, układ między obiektami, obecność lub brak pewnych elementów, powiększenie lub pomniejszenie określonych obszarów oraz liczebność występowania danych elementów w przestrzeni. W przypadku opisów szczególną uwagę zwraca się na walory danego miejsca (Bazan-Krzywoszańska i in. 2015). Można mówić o trzech głównych obszarach badawczych (Gendźwił 2006, za: Nieścioruk 2013):

1. Pierwszym z nich jest zjawisko określane jako mapowanie (kartowanie) strukturalne. W tym nurcie bada się szkice przestrzeni i analizuje charakterystyczne elementy zauważone przez respondentów. Pionierem tego typu badań był w latach 60. XX wieku urbanista Lynch (1960).
2. Drugi kierunek to ocena percepcji przestrzeni za pomocą map mentalnych, w których respondenci nie tylko przedstawiają środowisko, ale także oceniają je w kategoriach relacji najlepszy–najgorszy, bezpieczny–niebezpieczny oraz przyjemny–nieprzyjemny. Jest to mapowanie ewaluacyjne, wywodzące się z prac amerykańskiego geografa Goulda (1966).
3. Ostatnim kierunkiem jest wykorzystanie map wyobraźniowych do badania i oceny środowiska oraz identyfikacji zagrożeń. Sporządzanie map szkicowych i map strukturalnych jest uznaną metodą badawczą. Wskazywano na jej ograniczenia i braki, ale z drugiej strony podkreślano również, że jest mniej podatna na błędy niż inne metody badań wiedzy przestrzennej (Bell i in. 2004).

Na podstawie danych zebranych przy użyciu metody map mentalnych można określić, jakie są wyobrażenia przestrzenne mieszkańców. Jak wykazały różne badania wykorzystujące tę metodę, szkice można połączyć z danymi społeczno-demograficznymi, aby uzyskać informacje o tym, jak kobiety i mężczyźni postrzegają miasto, czy jak postrzegają je osoby starsze i dzieci. Podobnie można wykorzystać informacje na temat okresu zamieszkania, warunków materialnych lub tego, gdzie ludzie mieszkają i jak poruszają się po mieście. Na przykład badania Nawrockiego (2015) wykazały, że postrzeganie miasta przez osoby mieszkające w dzielnicach peryferyjnych jest zupełnie inne niż w przypadku mieszkańców z dzielnic centralnych. Przez narysowanie mapy mentalnej – a dokładniej zaznaczenie początku szkicowania – możliwe jest określenie konceptualnego punktu zakotwiczenia mieszkańców miasta. Od tego miejsca rozpoczyna się tworzenie mapy, a pozostałe elementy rysowane są wokół niego (Lynch 1960, za: Nawrocki 2015).

Rysowanie map mentalnych nierzadko łączono z zaznaczaniem na pracach ocen (wyrażanie opinii) oraz emocji (preferencje), dzięki czemu w rezultacie powstają mapy oceniające. Możliwe jest także, tak jak w badaniach Nasara (1990), zaznaczanie najbardziej oraz najmniej przyjemnych obszarów lub też najbardziej przyciągających, najbardziej charakterystycznych, najładniejszych, najbezpieczniejszych przestrzeni publicznych miasta, jak w badaniach przestrzeni publicznych Katowic i Gliwic, zrealizowanych przez Bierwiazonka i Nawrockiego (2012), a nawet przywiązania do danego obszaru oraz lubienia go, jak w badaniach Lewickiej (2012).

Innym zastosowaniem jest analiza nazw miejscowych na mapach poznawczych: w badaniach prowadzonych przez Masnego (2008) w Pszczynie znaleziono wiele nazw świadczących o lokalnej tożsamości. W szkicach występują następujące nazwy dialektalne: „kirof” – cmentarz, „moja chałpa” – mój dom, „stary i nowy targ” – targ miejski, „tanksztela” – stacja benzynowa, „stowki” – stawy w parku (Nawrocki 2015).

Lynch (1960) uważa, że w procesie odnajdywania się w mieście strategiczną rolę odgrywają mentalne obrazy zewnętrznego świata fizycznego. Wyobrażenie to jest produktem aktualnych wrażeń i wspomnień z poprzednich doświadczeń. Obraz ten służy do interpretacji napływających informacji i kontroli zachowania. Na podstawie badań percepcji trzech miast – Los Angeles, Jersey City i Bostonu – wyróżniono podstawowe elementy, które są jednocześnie składnikami metody, pozwalającej na klasyfikację obiektów na szkicowej mapie środowiska miejskiego. Pięć elementów zostało przez niego zdefiniowane następująco (Hauziński 1998; Ciobanu 2008;

Gendźwiłł 2009; Balencourt, Zafra 2012; Nieścioruk 2013; Al-Ghamdi i in. 2015; Bazan-Krzywoszańska i in. 2015; Nawrocki 2015; Tota 2015; Filomena i in. 2019):

1. Ścieżki (*paths*) – to kanały, które obserwatorzy, zwykle sporadycznie lub potencjalnie, przekraczają. Należą do nich drogi, chodniki, pasy, kanały i linie kolejowe. Dla wielu osób te elementy są dominujące w ich postrzeganiu miasta. Poruszając się po mieście, ludzie rozpoznają i porządkują relacje między ulicami i innymi elementami.
2. Krawędzie (*edges*) – to elementy liniowe, które nie są postrzegane przez świadomego obserwatora jako ścieżki. Reprezentują dwa etapy drogi, granicę obszaru lub przerwę w ciągłości liniowej, taką jak linia brzegowa, linia kolejowa, mur lub koniec możliwości poruszania się w przestrzeni. Krawędzie to mniej lub bardziej penetrowalne bariery, które oddzielają poszczególne obszary miasta lub zapewniają połączenie między dwoma różnymi obszarami. Krawędzie nie są dominującym elementem miasta. Są jednak często ważną cechą porządkującą w obrazach mentalnych, zwłaszcza gdy służą do ujednolicenia różnych obszarów. Taką funkcję pełnią na przykład rowy i mury.
3. Rejony (*districts*) – to średniej wielkości obszary miasta o identyfikowalnych i podobnych cechach, zapisanych w dwóch wymiarach w umyśle obserwatora (np. dzielnice), przy założeniu, że znajdują się one w mieście lub poza nim. Ludzie konstruują obraz swojego miasta w oparciu o rejony, ale nie jest łatwo określić, czy nie korzystają oni częściej ze ścieżek. Zależy to nie tylko od ich preferencji, ale także od cech miasta.
4. Węzły (*nodes*) – to strategiczne punkty w obrębie obszaru miejskiego, punkty koncentracji lub węzły, które są ważne dla ruchu. Może to być pętla komunikacyjna, punkt przesiadkowy, skrzyżowanie tras, punkt przejścia z jednej struktury do drugiej i tym podobne. Węzeł może być również prostym agregatem, skupiskiem pewnych użytecznych lub fizycznych cech środowiska. Niektóre węzły tworzą centralny obszar dzielnic, promieniują na inne obszary lub stają się ich symbolem (określane są wówczas również jako rdzeń, centrum). Koncepcja węzła nawiązuje do pojęcia ścieżki, gdzie węzeł jest najbardziej odpowiednią drogą (pasażem) podróży. Jest ona bliska także pojęciu rejonu, kiedy to centrum odzwierciedla cechy charakterystyczne danego rejonu.
5. Punkty orientacyjne (*landmarks*) – to prosta definicja obiektu fizycznego, takiego jak budynek, znak, sklep czy wzgórze. Jego użycie wymaga wyodrębnienia pojedynczego elementu z dużej liczby możliwych obiektów. W tym przypadku obserwator znajduje się poza obszarem obserwacji (może podążać ścieżką).

W swoich pracach nad mapowaniem przestrzennym miast Lynch i Rodwin (1970, za: Hauziński 1998) przedstawili zasadę tworzenia kategorii opisujących związki między fizyczną formą środowiska miejskiego a zachowaniem człowieka. Zaproponowali system analizy jakości, ilości i rozkładu przestrzennego cech i typów obiektów, występujących we wszystkich rodzajach środowisk miejskich. Badacze stwierdzili, że urbaniści często opierają swoje działania planistyczne na intuicji, tradycji społecznej lub powierzchownej atrakcyjności udogodnień, a ignorują kwestie związane ze skutecznością ludzkich działań w zaspokajaniu konkretnych potrzeb. Statyczne i holistyczne podejście planistów jest źródłem konfliktów i niezadowolonych mieszkańców. Aby tego uniknąć, Lynch i Rodwin (1970, za: Hauziński 1998) zaproponowali pięć kryteriów wyróżniania kategorii w analizie formy miejskiej:

- 1) analizowane kategorie muszą coś znaczyć w skali miasta oraz być testowalne i opisywalne w dużej skali,
- 2) analizowane kategorie muszą zawierać opisy cech fizycznych (np. forma) lub opisy rozmieszczenia aktywności i nie mogą łączyć tych kategorii,
- 3) analizowane kategorie powinny mieć zastosowanie do całego miasta,
- 4) kategorie powinny być reprezentatywne i weryfikowalne,
- 5) analizowane kategorie powinny mieć istotny wpływ na realizację celów człowieka i powinny obejmować wszystkie ważne cechy fizyczne środowiska.

Podstawowe założenia teorii wizerunku miasta Lyncha (1960) prowadzą do następujących wniosków:

1. Krajobraz miejski, podobnie jak właściwości mentalne jego mieszkańców, stanowi podstawę przestrzennej organizacji wiedzy o mieście oraz jego mieszkańcach. Początkowo jest on poznawany i zapamiętywany, później funkcjonuje jako obraz mentalny (mapa), który umożliwia zdobywanie kolejnych informacji i realizację celów różnych działań.
2. Krajobraz miejski składa się z kilku specjalnych kategorii, odpowiadających kulturowemu, ekonomicznemu, społecznemu, naukowemu i technologicznemu środowisku rozwoju mieszkańców miasta.
3. Krajobraz miejski jest konstrukcją społeczną, a mapa miasta jest subiektywnym obrazem krajobrazu miejskiego.
4. Jeżeli krajobraz miejski w skali całego miasta konstruuje tożsamość jego mieszkańców, wspólną historię i tradycję, to mapa miasta odzwierciedla indywidualną historię życia, proces kształtowania się tożsamości i relacje ze środowiskiem zewnętrznym.

Kategorie wyróżnione przez Lyncha (1960) są zdeterminowane zainteresowaniem kwestią związku między cechami przestrzeni miejskiej a możliwością kształtowania jej mentalnego obrazu. Kategorii związanych z możliwościami adaptacji jednostki do otaczającego ją środowiska przestrzennego jest jednak znacznie więcej. Znaczenie tych kategorii konwertuje się wraz ze zmianami etapu rozwoju jednostki oraz zmianami w zakresie aktywności społecznej. Zróżnicowanie treści map poznawczych jest wynikiem wybiórczości procesów poznawczych, różnorodności doświadczeń, różnic w behawioralnych strategiach zaspokajania potrzeb oraz zróżnicowania środowisk życia. Tak więc cechy danego obiektu lub celu w środowisku jednostki (np. częstotliwość, intensywność występowania, natężenie oddziaływania) sprzyjają jego zapamiętaniu lub ignorowaniu (Hauziński 1998).

Zakłada się więc, że pomimo indywidualnych cech mieszkańców/użytkowników istnieją cechy wspólne dla poszczególnych mieszkańców/użytkowników przestrzeni miejskich, pozwalające na wyróżnienie społeczności miejskich, które w ten sam sposób rozpoznają, waloryzują i funkcjonują w danej przestrzeni. Ponadto jednym z kryteriów segmentacji próby osób może być poczucie tożsamości lokalnej. Możliwe jest zatem przeprowadzenie badań analizujących związki pomiędzy poczuciem tożsamości lokalnej a jej wpływem lub brakiem wpływu na wartościowanie i codzienne funkcjonowanie jednostek i społeczności miejskich (Parysek, Mierzejewska 2013, za: Górski 2017). Analiza społecznego wizerunku obszaru (miasta) może być narzędziem pozwalającym na lepsze zrozumienie użytkowników danego elementu przestrzennego, co umożliwi planowanie działań (w tym działań aktywizujących) lepiej odpowiadających potrzebom użytkowników wybranego obszaru (Górski 2017).

Oprócz błędów w reprezentacji map poznawczych, wynikających z właściwości procesów percepcji i procesów poznawczych, indywidualne postrzeganie otoczenia charakteryzuje się też znacznymi różnicami między poszczególnymi grupami i typami ludzi. Próby określenia czynników wpływających na rysowanie mapy poznawczej danego obszaru nadal stanowią ważny temat badań naukowych. Najogólniej rzecz biorąc, czynniki te można rozdzielić na dwie kategorie: czynniki związane z fizycznymi cechami postrzeganego środowiska oraz czynniki wynikające z subiektywnych cech osób postrzegających.

Prawie wszystkie obszary miejskie są niepowtarzalne ze względu na swoje cechy geograficzne, architektoniczne i topograficzne. Podstawowe typy przestrzeni można wyróżnić na podstawie funkcji, jaką dana forma urbanistyczna pełni w „tkance miejskiej”, co wynika z jej specyfiki. Od starożytności najbardziej podstawowymi elementami systemów miejskich w naszej kulturze były place i ulice (Lose 2015,

za: Stryjewska, Janda-Dębek 2016). Ich forma, układ i funkcja są bardzo różne. Plac jest miejscem gromadzenia się, postoju i przebywania. Ulica natomiast jest jak żyła, umożliwiająca mieszkańcom poruszanie się, przemieszczanie i docieranie do określonego celu. Obydwa elementy można zaprojektować tak, aby ich układ zapadał w pamięć (i był czytelny) (Gehl 2009, za: Stryjewska, Janda-Dębek 2016). Co istotne, pewne przestrzenie są preferowane przez mieszkańców, którzy chętnie spędzają w nich czas i czują się tam bardziej komfortowo. Na przykład łatwiej jest znaleźć drogę z punktu A do punktu B przez tę przestrzeń niż jakąkolwiek inną. Zestaw cech środowiska, które ułatwiają uczenie się, zapamiętywanie i nawigację, nazywany jest czytelnością (Lynch 1960). Może to wpływać na reakcje emocjonalne i postrzeganie atrakcyjnych i estetycznych przestrzeni (Bell i in. 2004, za: Stryjewska, Janda-Dębek 2016). Na czytelność otoczenia składają się następujące czynniki: łatwość generowania reprezentacji mentalnych, łatwość odnajdywania się w nich, łatwość przywoływania i uczenia się (Lewicka, Bańka 2008, za: Stryjewska, Janda-Dębek 2016). Czytelna kognitywna mapa przestrzenna charakteryzuje się większą szczegółowością (rozumianą jako liczba oznaczonych obiektów) i dokładnością (precyzja oznaczenia obiektów z ich rzeczywistym położeniem w środowisku), gdyż jej układ przestrzenny jest łatwiejszy do zapamiętania. Według Lyncha (1960) przestrzenie czytelne (czyli dobrze zaprojektowane pod względem wzornictwa) zapadają w pamięć ze względu na zawarte w nich obiekty (symbole) oraz trasy, które są powszechnie znane i łatwo dostępne. Założenie to pozwala na badanie możliwości obrazowania krajobrazu mentalnego miasta oraz porównywanie cech jednego miasta z drugim. Umożliwia badanie różnic w strukturze mapy poznawczej między odmiennymi kulturowo podgrupami ludności i różnymi grupami wiekowymi (Hauziński 1998).

Oprócz inteligencji na reprezentację mapy poznawczej wpływają także różnice płci (Everitt, Cadwallader 1972; Orleans, Schmidt 1972) oraz powiązane z nimi różnice związane ze zdolnościami wzrokowo-przestrzennymi (Moir, Jessel 1989), poznawczymi stylami zależności i niezależności (Nosal 1990, 2008; Kimura 2006) oraz miejscem wychowania. Niektórzy naukowcy wykazali, iż przynależność do wybranej klasy społecznej (Goodchild 1974; Karan i in. 1980), opanowanie miasta (Evans i in. 1981) oraz wiek (Francesato, Mebane 1973; Hospers 2010) mogą być również przyczyną różnic w kreowanych mapach poznawczych. Różnice międzypłciowe w uzdolnieniach przestrzennych przypisuje się uwarunkowanym ewolucyjnie teoriom, powiązanym z różnicami w aktywności mężczyzn i kobiet – zgodnie z ujęciem zbieracko-łowickim (Silverman i in. 2007), dotyczącymi na przykład wielkości terenu przydomowego oraz obszaru codziennych, zwyczajnych aktywności.

Kobiece i męskie mapy poznawcze różnią się w aspektach ilościowych, takich jak szacowanie odległości między obiektami (Stephan i in. 2014). Powszechna teza mówi o tym, że mężczyźni mają lepsze zdolności wzrokowe i przestrzenne. Wyjaśnienia, dlaczego tak jest, są różne. Witkin przypisuje te zdolności stylowi percepcyjnemu, zwanemu Field Dependence–Independence (FDI), który wyjaśnia, w jaki sposób percepcja jest determinowana przez pole percepcyjne (Kimura 2006; Farmaki i in. 2019). „Zależność – niezależność od pola związana jest z określonością spostrzeżeń (osoby niezależne od pola jasno i dokładnie opisują to, co spostrzegają), aktywnością/pasywnością w odniesieniu do detali pola, stabilnością spostrzeżeń (osoby zależne od pola cechuje niestabilność sądów, zlewanie sekwencji spostrzeżeń), manipulacją alternatywami (osoby niezależne od pola w przeciwieństwie do zależnych nie tylko dostrzegają alternatywy, ale również potrafią je wyjaśnić), zdolnością do różnicowania reakcji na zmieniające się bodźce (osoby zależne mają skłonność do persewacji), porządkiem w opracowywaniu postrzeżeń (osoby zależne odtwarzają całość bez wyróżnienia dominującej struktury, natomiast osoby niezależne od pola koncentrują się na detalach), radzeniem sobie z całością (osoby niezależne od pola ujmują całość w postaci zorganizowanej i zróżnicowanej, natomiast osoby zależne przedstawiają całość mało spójną wewnątrznie, ubogą w detale)” (Bednarek, Orzechowski 2008; Bednarek 2011, za: Stryjewska, Janda-Dębek 2016: 230). Innymi słowy, można założyć, że osoby niezależne od pola tworzą spójne i ustrukturyzowane mapy poznawcze, ponieważ łatwiej im nadać strukturę przestrzenną swoim poznawczym reprezentacjom środowiska, podczas gdy osoby zależne od pola tworzą bardziej zniekształcone mapy, ponieważ mają trudności ze zrozumieniem tej struktury.

Bardzo ciekawą cechą wpływającą na obraz, mapę poznawczą jest również to, gdzie się wychowaliśmy. Nie da się przecież zaprzeczyć, że środowisko, w którym spędzamy większość czasu, zwłaszcza w okresie dojrzewania, może wpływać na rozwój specyficznych strategii orientacyjnych i wrażliwości na różne rodzaje bodźców (zarówno środowiskowych, jak i semantycznych) (Stryjewska, Janda-Dębek 2016).

1.3. Praktyczne zastosowanie map mentalnych

Prezentacja wyników badań z wykorzystaniem metody map mentalnych ma duży potencjał technologiczny oraz graficzny. Metoda prezentacji wymiarów oceny ewaluatywnej może być łatwo zrozumiana przez odpowiednich interesariuszy. Ponadto zbiorcza mapa mentalna, prezentująca poszczególne zagadnienia i problemy badawcze, może przynieść cenne korzyści, zwłaszcza w organizacjach odpowiedzialnych za rozwój przestrzenny miasta. Szerokie zastosowanie metody

map mentalnych w projektach badawczych dotyczących zagadnień przestrzennych powinno być z pewnością dostrzeżone przez władze publiczne, których działalność bezpośrednio lub pośrednio zależy od uwarunkowań społeczno-przestrzennych. Dane⁹ i wyniki uzyskane za pomocą tej metody mogą przyczynić się do identyfikacji i rozwiązania wielu nierozstrzygniętych dotąd problemów społecznych i sytuacji konfliktowych na określonych obszarach. Mimo że metoda map mentalnych jest od wielu lat stosowana w warsztatach badaczy nauk społecznych, bardzo rzadko wykorzystuje się ją w projektach badawczych dotyczących różnych zagadnień z dziedziny życia społecznego. Wysoki poziom umiejętności technicznych (niezbędnych do przygotowania i przeprowadzenia badań kwestionariuszowych oraz przetwarzania danych) nie ułatwia stosowania tej metody.

Ponadto metoda map mentalnych jako samodzielna metoda pomiaru nie jest wystarczająco efektywna poznawczo i nie dostarcza kompleksowych danych empirycznych do wyjaśnienia obserwowanych zjawisk życia społecznego, zachodzących na danym obszarze, i zalecane jest jej uzupełnienie innymi metodami badawczymi. Sytuacja ta stwarza możliwości innowacyjnych rozwiązań i zmian metodologicznych w zakresie wykorzystania tej metody w różnych obszarach tematycznych związanych z relacjami człowiek–przestrzeń. O małej popularności metody mapowania mentalnego wśród badaczy nauk społecznych świadczy również stosunkowo niewielka liczba polskich publikacji naukowych na ten temat (Klimek 2011).

Mapy mentalne to narzędzie używane do reprezentowania i zrozumienia sposobu, w jaki ludzie postrzegają przestrzeń swojego miasta. Mogą być wykorzystywane w różnych obszarach działalności, w tym w marketingu terytorialnym, edukacji, turystyce i rewitalizacji.

Przez wiele lat marketing interpretowany był jako forma pozyskiwania klientów dzięki dokładnemu rozpoznawaniu i zaspokajaniu ich potrzeb, jednak to spojrzenie z biegiem czasu musiało ulec znacznej modyfikacji. Przekształcenie to nastąpiło już na początku lat 70. XX wieku po opublikowaniu historycznej tezy Kotlera

⁹ Dane empiryczne zebrane od respondentów muszą zostać zdigitalizowane, aby umożliwić analizę i późniejszą interpretację. Ponieważ metoda map mentalnych pozwala na gromadzenie zarówno danych ilościowych, jak i jakościowych, każdy typ danych należy rozpatrywać indywidualnie. Dane ilościowe powinny być wprowadzane do specjalnie przygotowanej w tym celu matrycy danych (zakodowane). Taka procedura pozwala na zastosowanie ewentualnej obróbki statystycznej na dalszym etapie procesu badawczego (Gould 1974, za: Klimek 2011). Dane jakościowe powinny być z kolei przetworzone cyfrowo za pomocą sprzętu komputerowego (np. skanerów) i zapisane w formacie, który może być przetwarzany przez programy komputerowe do edycji plików graficznych. Do analizy danych jakościowych często wykorzystuje się poszczególne odcienie kolorów, przypisane do odpowiednich zmiennych/wskaźników na mapie zbiorczej (Klimek 2011).

i Levy'ego o rozrastaniu i pogłębianiu się marketingu oraz przedstawieniu nowego spojrzenia na rozwój procesu wymiany między różnego rodzaju podmiotami. Koncepcja ta podkreśla potrzebę interesu publicznego, dzięki czemu znacznie zwiększa się przedmiotowy i podmiotowy obszar działań marketingowych – obejmuje między innymi instytucje i organizacje *non profit* oraz różnego szczebla jednostki terytorialne (Cholewa 2000, za: Grębowiec, Nyklewicz 2020). W związku z tym wśród nowych obszarów zainteresowań marketingowych znalazł się *place marketing*, w języku polskim nazywany marketingiem terytorialnym lub komunalnym. W zależności od zróżnicowania przestrzennego jednostek można wymienić terminy pochodne i pokrewne występujące w piśmiennictwie, takie jak marketing: miejsc, gminny, przestrzenny, terytorialny, urbanistyczny lub regionalny (Florek 2013, za: Grębowiec, Nyklewicz 2020). W Polsce jako początek marketingu terytorialnego określa się moment przemiany ustrojowej, zapoczątkowanej we wczesnych latach 90. XX wieku, gdy powstały pierwsze jednostki samorządu terytorialnego, czyli gminy (Florek 2013, za: Nowak 2021). W tym czasie samorządy otrzymały autonomię w zakresie gospodarki finansowej i rozwoju w jednostkach przestrzennych oraz administracyjnych. W warunkach gospodarki wolnorynkowej samorządy musiały zająć się marką i wizerunkiem miasta, aby przyciągnąć inwestorów i turystów (Kizielewicz 2013; Rudolf 2016). Specjaliści są zgodni co do tego, że wyodrębnienie terminu „marketing terytorialny” i nadanie mu należytej roli było jak najbardziej przełomowe i potrzebne w celu usprawnienia działań jednostek samorządów terytorialnych oraz odpowiedniego zaspokajania potrzeb mieszkańców danego regionu oraz działających w nim przedsiębiorstw (Florek 2013, za: Nowak 2021).

Według Kotlera (1993) marketing terytorialny¹⁰ to społeczny i menadżerski proces tworzenia wymiany wartości oraz wzajemnych relacji podmiotów komunalnych z ich partnerami. Uważa on również, że marketing występuje wszędzie tam, gdzie mamy do czynienia z działaniami polegającymi na wymianie określonych wartości między jednostkami lub grupami. Szromnik (2002, za: Brelik 2010) twierdzi, że marketing jest zwykle traktowany jako proces zarządzania, który daje możliwość odczytywania, przewidywania, a tym samym zaspokajania potrzeb i pragnień klientów. Z tej perspektywy marketing terytorialny może być rozpatrywany

¹⁰ W tej monografii marketing terytorialny rozumiany jest w znacznie węższym znaczeniu aniżeli marketing miejsc (który jest pojęciem zawierającym wszelkie możliwe przestrzenie nadające się do działań marketingowych), ponieważ monografia dotyczy analizy wybranych przestrzeni jednostek miejskich, a nie marketingu poszczególnych ich fragmentów czy punktów w przestrzeni.

jako rynkowa koncepcja funkcjonowania jednostki lokalnej w ramach zarządzania w celu zaspokojenia potrzeb i pragnień społeczności lokalnej. Według Sekuły (2005) marketing terytorialny to rynkowa koncepcja zarządzania gminami (powiatami, województwami) w celu zaspokojenia potrzeb obecnych i przyszłych klientów. Efekty ekonomiczne marketingu danego terytorium przejawiają się we wzmacnianiu bazy ekonomicznej i zwiększaniu dochodów budżetowych.

Najważniejszym celem marketingu terytorialnego jest ingerencja w postawy, opinie i wzorce zachowań poszczególnych grup klientów wewnętrznych i zewnętrznych przez tworzenie odpowiednich środków i instrumentów stymulujących relacje wymiany (Meffert 1989, za: Grębowiec, Nyklewicz 2020). Oznacza to kształtowanie zachowań, opinii i postaw konsumentów zgodnie z interesami gminy, miasta, regionu czy województwa. Synchronizacja działań narzędzi marketingowych, bezpośrednio związanych z kreowaniem wizerunku jednostki terytorialnej, oraz narzędzi wchodzących w skład *promotion mix*, które uzupełniają prowadzone działania, powinna stanowić podstawę do sformułowania przesłanek określonej strategii marketingowej dla danej jednostki przestrzennej. Połączenie wszystkich tych narzędzi ma bowiem bezpośredni wpływ na wizerunek i postrzeganie otoczenia przez obecnych i przyszłych mieszkańców oraz inwestorów (Grębowiec, Nyklewicz 2020).

Przeprowadzając badania terenowe, można uzyskiwać dane o charakterze ilościowym oraz jakościowym. Wyróżnia się kilka następujących różnic pomiędzy nimi (Sokołowicz 2020):

1. Badania ilościowe – oparte są na standaryzowanych kwestionariuszach, obejmują większą próbę badawczą, istnieje niewielka możliwość wpływu badacza na badanych, możliwe jest przeprowadzenie analizy statystycznej dotyczącej całej badanej zbiorowości, występuje przewaga technik statystycznych.
2. Badania jakościowe – oparte są na mniej rygorystycznych narzędziach badawczych, koncentrują się na pytaniach otwartych, ekstrapolacyjnych, próba badawcza jest niewielka, możliwy jest duży wpływ badającego na uzyskiwane wyniki, występuje przewaga technik społecznych i psychologicznych, używanych przy analizie i interpretacji.

W zależności od przyjętych celów badawczych i sposobu przygotowań do przeprowadzenia badań z użyciem map mentalnych (w połączeniu z innymi metodami, np. kwestionariuszowymi) możliwe jest uzyskanie danych zarówno jakościowych, jak i ilościowych.

Marketing terytorialny powinien opierać się na działaniach, które realizują potrzeby i wymagania społeczności lokalnej. Takie przedsięwzięcia winny być szczegółowo zaplanowane oraz realizowane w sposób przemyślany, a także uwzględniać

wymagania różnych grup społecznych, które mogą bardzo się od siebie różnić. Inne będą potrzeby rodzin z dziećmi, inne studentów, a jeszcze inaczej będą prezentować się wymagania starszych osób (Gnat 2015, za: Nowak 2021).

Skuteczny plan marketingu lokalnego powinien uwzględniać wszystkie okoliczności i dążyć do maksymalnego zadowolenia mieszkańców. Promocja regionu ma na celu przekonanie, że jest to lukratywne miejsce do inwestowania dla dużych i małych firm, idealne miejsce do osiedlania się i edukacji, a także interesujące miejsce do odwiedzenia, które warto wybrać jako destynację podróży ze względu na zajmujące atrakcje turystyczne. Miasta konkurują ze sobą, tworząc własne marki, aby przyciągnąć uwagę wyżej wymienionych podmiotów, przy czym konkurencja ta prowadzi do ciągłych zmian i rozwoju działań promocyjnych danego terytorium (Nowak 2021).

Głównymi składnikami marki miejsca, powiązanych z omówionymi w poprzednim podrozdziale procesami percepcyjnymi, są jej tożsamość i wizerunek. Tożsamość miejsca to zbiór atrybutów tworzących określony kontekst dla procesu komunikacji z otoczeniem przez pryzmat, przez który miejsce chce być postrzegane przez otoczenie (Wiktor 2001, za: Dudek-Mańkowska, Balkiewicz-Żerek 2015). Tożsamość miejsca jest konstruowana przez dużą liczbę różnych elementów, które umożliwiają identyfikację i odróżnienie miejsca od innych, tworząc jego indywidualność i charakter (Łuczak 2000, za: Dudek-Mańkowska, Balkiewicz-Żerek 2015). Odbiór tożsamości miejsca tworzy określony obraz tego miejsca. Wyrażna tożsamość ma istotny wpływ na to, jak miejsce jest postrzegane (Stanowicka-Traczyk 2008, za: Dudek-Mańkowska, Balkiewicz-Żerek 2015). Tożsamość to „autopercepcja” podmiotu, natomiast wizerunek to jego wygląd i rezultaty (Altkorn 2002, za: Dudek-Mańkowska, Balkiewicz-Żerek 2015). Wizerunek miejsca to zbiór relacji pomiędzy subiektywnymi odczuciami jednostki (emocjonalny komponent wizerunku) i wyobrażeniami (poznawcze komponenty wizerunku) a tymi elementami, które powstają w wyniku przepływu informacji z różnych źródeł (Dudek-Mańkowska 2011; Manczak 2012; Dąbrowski 2013; Dudek-Mańkowska, Balkiewicz-Żerek 2015; Stanowicka 2016). Związek między tożsamością a wizerunkiem ustala się przez działania z zakresu *public relations*, które polegają na tworzeniu pozytywnych i trwałych więzi z otoczeniem oraz budowaniu zaufania do podmiotu (Kielecka 2005, za: Orfin 2012).

O ile emocjonalny komponent obrazu (wizerunku) związany jest przede wszystkim z cechami miasta, o tyle komponent poznawczy dotyczy tego, co miasto oferuje. Obraz miasta jest zatem mentalnym odzwierciedleniem rzeczywistości postrzeganej przez jednostkę. Nie jest on stały, ale kształtuje się w czasie. Tworzą go cechy

terytorium (fizyczne i społeczno-ekonomiczne), cechy odbiorców przekazu wizerunkowego (społeczno-ekonomiczne, społeczno-demograficzne, społeczno-kulturowe i psychologiczne) oraz ich dotychczasowe doświadczenia z danym miejscem, a także zachowania i opinie innych osób (opinie rodziny i znajomych, przekazy z literatury i mass mediów, zachowania władz lokalnych i innych grup związanych z miastem) (Dudek-Mańkowska 2011, za: Dudek-Mańkowska, Balkiewicz-Żerek 2015).

Rozwój wizerunku jest jednym z wielu celów strategicznych dla miasta, które chce się rozwijać (Orfin 2012), i zależy od wcześniej przeprowadzonej segmentacji rynku odbiorców (Nowacki, Zmysłony 2012). Mocne powiązania z wizerunkiem miasta (jak wynika między innymi z materiału zebranego do poprzedniego podrozdziału) ma prezentacja wizualna przedstawiona przez Lyncha (1960), opierająca się na pięciu kategoriach analizy. Wybór tych kategorii dostarcza nam materiału źródłowego do budowania wizerunku miasta. Dopiero po uwzględnieniu relacji między poszczególnymi elementami taki obraz zaczyna się formować. Ta analiza obrazu dała Lynchowi możliwość zrozumienia, jak miasto było postrzegane przez jego mieszkańców. Autor *The Image of The City* wykorzystał ją następnie do wskazania cech, jakie muszą posiadać poszczególne elementy składające się na miasto, aby było ono miejscem zorganizowanym i w łatwy sposób identyfikowalnym (Nawrocki 2015). To z kolei może dać solidne podwaliny pod rozpoczęcie działań z zakresu marketingu terytorialnego badanego obszaru.

Geografia jest jednym z przedmiotów w polskich szkołach. Obejmuje tematy ważne dla zrozumienia współczesnego świata oraz funkcjonowania w nim człowieka. Dostarcza istotnych treści, przygotowując młodych ludzi do rozwiązywania ważnych problemów przyrodniczych, społecznych, gospodarczych i kulturowych. Jednocześnie nie straciła ona swoich odwiecznych wartości, wspomagających wyjaśnianie świata i przybliżanie jego różnorodności oraz złożoności wraz z całym systemem związków i relacji między jego poszczególnymi składnikami. Geografia szkolna, mimo ogromnego potencjału, nie ma jednak stabilnej i zadowalającej sytuacji ani dobrych perspektyw na przyszłość¹¹ (Rodzoś 2022).

W latach 90. XX wieku nastąpił okres radykalnych zmian ekonomicznych, politycznych i światopoglądowych w polskiej edukacji (w tym w edukacji geograficznej) (Zatorski 2014). Geografia jest jednym z przedmiotów, których zmiany te dotyczyły

¹¹ Głównym celem edukacji geograficznej w przyszłości będzie przygotowanie uczniów do rozumienia, kwestionowania i refleksji nad zagadnieniami geograficznymi, z którymi mają do czynienia (Chang, Kidman 2020, za: Piróg 2022) oraz przygotowanie ich do procesów myślowych, takich jak analiza faktów naukowych – zrozumienie procesu/problemu – wyjaśnianie (sobie i innym) – podawanie przykładów – refleksja (Piróg 2022).

w istotnym stopniu. W ciągu ostatnich 25 lat geografia doświadczyła nie tylko rewizji programowej, ale także zmiany swojego statusu (co nie przyniosło jednak zadowalających efektów edukacyjnych i wychowawczych). Po fazach wycofania jej ze szkół podstawowych i znacznego ograniczenia treści w szkołach średnich reformy strukturalne w 2017 roku odwróciły sytuację. Geografia została ponownie wprowadzona jako samodzielny przedmiot w szkołach podstawowych w wymiarze czterech godzin lekcyjnych w ciągu czterech lat – od klasy V do klasy VIII. W liceach ogólnokształcących jest z kolei nauczana przez trzy lata we wszystkich klasach programowych, a w klasach profilowanych (o profilu geograficznym) lekcje geografii traktowane są tak samo jak inne przedmioty stanowiące podstawę profilu (Rodzoś 2022; Szkurlat i in. 2022).

Edukacja o regionie, czyli nauczanie o „małej ojczyźnie”, jest ważnym elementem procesu dydaktyczno-wychowawczego. Wiele badań nad dydaktyką geografii skupia się na kolejności eksploracji przestrzeni geograficznej przez dzieci, sugerując, że powinna być ona inicjowana i prowadzona od najbliższego (ich „własnego” miejsca na świecie – „małej ojczyzny”, najbliższej szkoły lub miejsca zamieszkania) do najdalszego (innych krajów europejskich, innych kontynentów) miejsca (Niemcówna 1929; Wuttke 1965; Pulinowa 1994, 1997, 2003; Hibszer 2000, za: Dacy-Ignatiuk, Hibszer 2020). Okolice domu i szkoły, poznawane na lekcjach w terenie, są kategoriami przestrzennymi, w których kształtowane są prymarne pojęcia geograficzne i nabywane są umiejętności geograficzne (m.in. Nałkowski 1920; Hrabyk, Sawicki 1921; Chałubińska 1954, 1959; Wuttke 1965; Romer 1968; Świtalski 1990, 1991; Szkurlat 1991, 1992, 1996, 2005; Angiel 1992, 1993, 1996, 2007, 2008, 2009a, 2009b; Zająć 1995; Podgórski 1997; Cichoń 2004; Cichoń, Dybska-Jakóbkiewicz 2008; Cichoń, Piotrowska 2010 oraz Dybska-Jakóbkiewicz 2016, za: Dacy-Ignatiuk, Hibszer 2020). Podstawowym zagadnieniem w edukacji o regionie jest identyfikacja z bliskim, określonym środowiskiem, tzw. poczucie zakorzenienia (Cichoń, Dybska-Jakóbkiewicz 2008). Wykorzystując najbliższe otoczenie (szkołę lub dom rodzinny) jako „poligon” geograficzny, uczniowie uczą się obserwować, analizować i badać swoje środowisko geograficzne jako całość, czyli dokonywać syntezy. Jego położenie i najbliższa okolica wyznaczają potencjalny zakres geograficznych treści kształcenia do realizacji w terenie oraz umożliwiają zastosowanie różnorodnych środków dydaktycznych, ponieważ środowisko geograficzne jest idealną „pracownią” geograficzną oraz „laboratorium” przyrodniczym (Angiel 2007; Niewińska 2007, za: Dacy-Ignatiuk, Hibszer 2020). Podsumowując definicję edukacji o regionie podał Radwiłowicz (2007), wedle którego edukacja o regionie oparta jest na wieloaspektowych treściach dydaktycznych i stanowi

obszar wychowania, obejmujący edukację, w tym działania nauczycieli i uczniów, dostarczanie dzieciom i młodzieży wielostronnej wiedzy o regionie, racjonalne i aktywne funkcjonowanie w nim oraz tworzenie „małej ojczyzny”, w której naucza się, jak przyroda i społeczeństwo ludzkie współistnieją. Jest to też zarazem przedsięwzięcie do wychowania patriotycznego, z szacunkiem dla innych.

O związku ludzi z miejscem i jego ważnej roli w procesie uczenia się oraz rozwoju człowieka pisała Mendel (2017, za: Sacharczuk, Szwarc 2019), podkreślając znaczenie kształtowania się kapitału społecznego, wynikającego z biografii człowieka, wspólnoty społecznej i identyfikacji mieszkańców z miejscem/przestrzenią, w którym żyją. Miejsce odgrywa ważną rolę w edukacji lokalnej i jest szczególnie przydatne w środowiskach wielokulturowych, gdzie potrzebne są specjalne środki przekazu, aby dowiedzieć się, co łączy, a co dzieli. Analizując miejsce z perspektywy pedagogicznej, można brać pod uwagę różne jego aspekty. Na przykład miejsce może być określone przez obiektywne współrzędne na powierzchni ziemi. Miejsca obejmują również formy materialne i układy, takie jak ulice, place, pomniki i budynki. Miejsca mogą być również analizowane pod względem nadawanego im znaczenia, czyli subiektywnego i emocjonalnego stosunku osoby do miejsca (Agnew 1987, za: Sacharczuk, Szwarc 2019). Miejsca są wreszcie ważnymi kategoriami w życiu jednostek przez nadawane im znaczenia. Stają się istotnym wyznacznikiem środowiska lokalnego i pomagają odpowiedzieć na jedno z podstawowych pytań tożsamości: „Skąd pochodzę?”. Siła środowiska lokalnego i miejsc, które wyznaczają jego granice, wynika z faktu, że są one integralną częścią życia jednostek i grup społecznych (Sacharczuk, Szwarc 2019).

Dotychczasowe inicjatywy edukacji regionalnej w Polsce dzieliły się na dwa nurty (Kopeć 2004):

1. Pierwszy nurt – „kulturowy” – skupia się na edukacji regionalnej mniejszości etnicznych. W tym nurcie na pierwsze miejsce spośród celów edukacyjnych wysuwa się poszukiwanie tożsamości etnicznej i narodowej. W przeciwieństwie do nurtu drugiego bardzo ważną rolę odgrywają tu podręczniki i inne materiały do nauczania języka (Michalski 2003, za: Kopeć 2004).
2. Drugi nurt to regionalistyka lub geograficzna edukacja regionalna, będąca jedną z głównych tradycji geograficznych. Są to badania bardziej teoretyczne, które pokazują, jak nauczyciele powinni uczyć, na jakie treści mają zwracać uwagę i jak rozkładać akcenty w czasie zajęć. Jest to więc bardziej „przewodnik dydaktyczny” dla nauczycieli aniżeli tradycyjny podręcznik. Może być wykorzystywany nie tylko w klasach szkolnych, ale także przez każdego, kto chce poszerzyć i pogłębić swoją wiedzę o swoim regionie (Kopeć 2004).

Zadaniem edukacji regionalnej jest rozszerzanie przestrzeni środowiska życia ludzi o miejsca przypisane do obiektywnego oraz szerszego środowiska, a także dodanie ich do sfery subiektywnej. Celem edukacji regionalnej jest uświadamianie i pokazywanie znaczenia środowiska obiektywnego, w tym również miejsc społecznie ważnych, a także ułatwianie subiektywizowania ich (Sacharczuk, Szwarc 2019). Synak (2000, za: Sacharczuk, Szwarc 2019) twierdzi, że celem edukacji o regionie jest zapewnienie świadomości własnej tożsamości lokalnej oraz regionalnej, a jej funkcją jest:

- 1) kształtowanie tożsamości grupowej,
- 2) uczenie tolerancji wobec innych społeczeństw,
- 3) integrowanie ludzi z różnych regionów,
- 4) przygotowanie do życia w ojczyźnie, kształtowanie patriotyzmu regionalnego i narodowego,
- 5) tworzenie społeczeństwa obywatelskiego i porządku demokratycznego,
- 6) krzewienie poczucia odpowiedzialności wobec „małej” ojczyzny i „wielkiej” ojczyzny,
- 7) tworzenie współodpowiedzialności wobec innych.

Z badań, które przeprowadzili Tomalkiewicz (1994), Kowolik (1999), Hibszer (2004), Szkurlat (2004), Awramiuk (2007) i Awramiuk-Godun (2009), wynika, że dzieci mają najsilniejszą świadomość najbliższego otoczenia, niezależnie od wieku. Dzieci mają silne ogólne postrzeganie miasta jako całości ze względu na ograniczoną mobilność na dużych obszarach, ale znają szczegółowo swoje najbliższe otoczenie (Kowalczyk 1992, za: Cichoń, Dybska-Jakóbkiewicz 2008; Gajowniczek 2014). W wieku przedszkolnym i w początkowych latach edukacji w szkole podstawowej obszar ten poszerza się o szkołę, często też o drogę do niej oraz miejscowość zamieszkania i inne znane dziecku miejsca (Gajowniczek 2014).

W literaturze można znaleźć wyniki badań dotyczących percepcji uczniów, przy czym najczęstszą grupą eksperymentalną są studenci (Fuller i in. 2003; Boyle i in. 2007, za: Cichoń 2008). Brak wyników badań dotyczących percepcji i oceny krajobrazu przez uczniów szkół podstawowych przyczynił się do pierwszego tego rodzaju eksperymentu terenowego, przeprowadzonego przez Cichoń (2004, za: Cichoń 2008). Zastosowanie ankietyzacji wśród dzieci i młodzieży przy użyciu metody map mentalnych może stanowić kolejny interesujący aspekt badań nad istotnością i weryfikacją efektów kształcenia o własnym regionie czy jednostce osadniczej. Spośród kilku prac o tej tematyce, które wydano w ostatnich latach, warto wspomnieć publikacje Dudy (2018), Osóch i Czaplińskiej (2019) oraz Bodnara (2021).

Elementem łączącym wymienione prace jest zastosowanie metody map mentalnych oraz wsparcie jej przez użycie metody kwestionariuszowej, która pozwala na weryfikację oraz rozszerzenie zakresu udzielanych odpowiedzi dotyczących badanej przestrzeni. W każdym z tych opracowań zostały przyjęte trochę inne kryteria i sposób oceny (co jest w pewien sposób zależne od charakteru jednostki osadniczej i samego badającego). Praca Dudy (2018) opiera się na metodzie analizy szkiców linearnych (w których większość naszkicowanych elementów ma charakter liniowy) i powierzchniowych (większość elementów na narysowanej mapie to różnego rodzaju powierzchnie) według Appleyarda (1969) i nie do końca ta metoda jest spójna z rozwiązaniami zastosowanymi w kolejnych wymienionych artykułach. Prace Osóch i Czaplińskiej (2019) oraz Bodnara (2021) w znacznym stopniu korzystają z metod badawczych użytych także w tej monografii, w której analiza zebranego materiału została oparta na pięciu typach elementów przestrzennych zaproponowanych przez Lyncha (1960). Wnioski na temat wiedzy o regionie, jakie można wysnuć na podstawie obydwu wyżej wymienionych prac i przeprowadzonych badań, są następujące:

1. Znaczący wpływ na wyobrażenia o mieście ma sposób poruszania się w i poza nim. Im uczniowie mieszkają dalej od „centrum”, tym ich wiedza przestrzenna o mieście jest uboższa ze względu na używany najczęściej środek transportu (przejazdy samochodem).
2. Uczniowie w czasie badań najczęściej z miastem identyfikują jego „bliższe lub dalsze centrum”. Są tam prawdopodobnie zlokalizowane miejsca, które są najczęściej odwiedzane, są lubiane i stanowią największe atrakcje w mieście.
3. Im młodszy wiek respondenta, tym mniej elementów pojawia się na mapie mentalnej. W starszych klasach mapy mentalne zawierają więcej elementów i są bardziej szczegółowe, co może wynikać z indywidualnej eksploracji przestrzeni oraz samodzielności uczniów, a także z etapu rozwoju edukacyjnego.
4. Z badań przeprowadzonych przez Bodnara (2021) w Gryficach można wnioskować, że dzieci i młodzież słabo identyfikują symbol miasta, co daje podstawy do zastanowienia się nad sposobem prezentowania zagadnień „lokalnych” na zajęciach lekcyjnych.
5. Badania przeprowadzone przez Osóch i Czaplińską (2019) w Szczecinie potwierdziły słabą znajomość przestrzeni, co uwiaryściło naszkicowanie przez niewielką liczbę osób atrybutów Szczecina, takich jak parki, akweny czy elementy powiązane z jego położeniem.

Zjawisko turystyki, ujmując najprościej, można definiować jako przemieszczanie się człowieka w przestrzeni. Działalność turystyczna dotyczy kilku płaszczyzn z różnorodnych sfer bytu człowieka. Są to między innymi płaszczyzny: gospodarcza, przestrzenna, społeczna, kulturowa, zdrowotna i wychowawcza (Liszewski 1995). Przecławski (1995, za: Płocka 2009: 6) definiuje turystykę jako „całokształt zjawisk ruchliwości przestrzennej, związanych z dobrowolną czasową zmianą miejsca pobytu, rytmu i środowiska życia oraz z wejściem w styczność osobistą ze środowiskiem odwiedzanym (przyrodniczym, kulturowym bądź społecznym)”. Turystyka jest zjawiskiem społeczno-gospodarczym, zwanym ruchem turystycznym, który – jak wspomniano powyżej – jest wywoływany z jednej strony przez określony popyt (zapotrzebowanie) na dobra i usługi turystyczne, a z drugiej strony przez podaż (produkcję) dóbr i usług turystycznych. Ruch turystyczny charakteryzuje się następującymi cechami: wolna wola w kwestii decyzji o podróży, czasowe opuszczenie miejsca stałego zamieszkania, wypoczynkowy/poznawczy/zdrowotny/zarobkowy/rozrywkowy cel wyjazdu (Płocka 2009).

Przestrzeń turystyczna jest wyróżniającą się częścią przestrzeni geograficznej. Obejmuje naturalne elementy przyrodnicze powłok ziemi (środowisko naturalne), trwały wpływ działalności człowieka na to środowisko (środowisko gospodarcze) oraz środowisko ludzkie w sensie społecznym (Liszewski 1995) i składa się z czterech następujących elementów (Włodarczyk 2011):

1. Dziedzictwo przyrodnicze – odnosi się do lokalnych zasobów niezwiązanych z rozwojem turystyki. Dziedzictwo naturalne obejmuje struktury geologiczne, ukształtowanie terenu, wodę (powierzchniową i podziemną), warunki klimatyczne i roślinność.
2. Dziedzictwo kulturowe – są to lokalne zasoby wynikające z (często bardzo odległej czasowo) działalności człowieka na tym obszarze, a ich powstanie jest niezależne od rozwoju turystyki.
3. Infrastruktura – lokalne zasoby, które są istotne dla rozwoju turystyki oraz uzupełniają podstawowe elementy i zwiększają atrakcyjność turystyki w regionie (zakwaterowanie, obiekty gastronomiczne, obiekty paraturystyczne, zewnętrzne i wewnętrzne połączenia transportowe)¹².

¹² Według Niedziółki (2011) „infrastruktura turystyczna, zwana również zagospodarowaniem turystycznym, jest najważniejszym czynnikiem rozwoju turystyki. W literaturze przedmiotu podkreśla się, że szczególne znaczenie w zagospodarowaniu turystycznym ma tzw. baza materialna turystyki”. Natomiast według Boguckiej (2010) jest to „zespół obiektów i urządzeń, stanowiących wyposażenie danego obszaru, szlaku lub miejscowości, umożliwiających zaspokojenie potrzeb ruchu turystycznego”. Wszystkie przytoczone definicje mają zbliżony sens i wszystkie są bliskoznaczne z tą stworzoną przez Włodarczyka (2011).

4. Ludzie – to podmioty (użytkownicy) obszaru turystycznego, które wykonują określone czynności turystyczne, a także są jego mieszkańcami (gospodarzami). Są to osoby, które organizują i zarządzają obszarem turystycznym, a także te, które działają w nim jako przedsiębiorcy.

Oczywiste jest, że przestrzenie turystyczne są w różnorakim stopniu wypełnione powyższymi elementami, a ich wzajemne proporcje oraz relacje pozwalają na znacznie bardziej szczegółowe określenie ich charakteru.

Istnieją dwa uzupełniające się aspekty przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego – jej nadmorska i morska specyfika (Cerić, Więckowski 2019, za: Cerić 2019). W związku z tym możliwe jest wyróżnienie dwóch form turystyki powiązanej z obszarem morza (Cerić 2019):

1. Turystyka nadmorska – jest związana z brzegiem, a jej przestrzeń obejmuje wąski pas morza, którego szerokość jest określona przez niewielką głębokość wody. Turystyka przybrzeżna obejmuje tradycyjną turystykę pływacką i sporty wodne. W miastach nadmorskich istnieje również turystyka poznawcza, która koncentruje się na poznaniu układu miasta, w tym strefy przybrzeżnej, portu i historycznej części miasta. Turystyka nadmorska może również obejmować turystykę poznawczą natury, która obejmuje zwiedzanie wybrzeży, wydmy, klifów i linii brzegowych.
2. Turystyka morska – związana jest z morzem pełnym i obejmuje turystykę wypoczynkową i rejsy wycieczkowe. Turystyka morska obsługiwana jest przede wszystkim przez porty na lądzie.

Butowski (2014, za: Cerić 2019) zdefiniował morski obszar turystyczny jako realny obszar geograficzny, obejmujący wody morskie i powiązane z nimi funkcjonalnie obszary lądowe, odwiedzany przez turystów ze względu na występujące w nim specyficzne walory morskie. Zaucha (2018, za: Cerić 2019) ustrukturyzował obraz obszaru morskiego, wyznaczając morskie strefy lokalizacyjne i struktury liniowe. Choć proponowany schemat jest uproszczeniem rzeczywistości, lokalizacja turystyki nadmorskiej (kąpieliska i tereny kąpieliskowe) oraz turystyki morskiej (żegluga morska) jest wyraźnie widoczna i jako przestrzeń turystyczna funkcjonuje w dużej mierze w układzie pasmowym (Cerić 2019).

Do późnych lat 50. XX wieku mieszkańcy nadbałtyckich miast utrzymywali się przede wszystkim z rybołówstwa i handlu. Jednak wraz z rosnącym znaczeniem turystyki jako części gospodarki narodowej (oraz utrudnieniami w gospodarce morskiej) nastąpiło stopniowe odejście od tradycyjnych form zatrudnienia (Tokarz, Pawlicz 2004). Turystyka jest ważnym elementem rozwoju społeczno-gospodarczego

regionów nadmorskich¹³. Wielkość, struktura i dynamika przyjazdowego ruchu turystycznego wpływają na rozwój działalności gospodarczej, mającej na celu zaspokojenie tego ruchu. Im większa liczba turystów, tym silniejszy rozwój funkcji turystycznej regionu (Hącia 2011, za: Hącia 2012). Wiedza na temat oczekiwanych skutków procesów turystycznych staje się coraz ważniejsza dla rozwoju atrakcyjnych regionów jako miejsc turystycznych. Biorąc te informacje pod uwagę podczas kształtowania działalności turystycznej, możliwe jest zminimalizowanie negatywnego wpływu turystyki na rozwój regionu i zmaksymalizowanie wpływu pozytywnego (Hącia 2017).

Ze względu na rosnącą rolę procesów społeczno-gospodarczych oraz miękkich czynników lokalizacji coraz ważniejsze staje się kreowanie wybranego wizerunku jednostki lokalnej, rozumianego jako wizerunek multisensoryczny, oddziałujący na wszystkie zmysły konsumenta. Samorządy, podobnie jak przedsiębiorstwa i organizacje, kierują się uniwersalnymi regułami gry rynkowej, a zrozumienie tego mechanizmu może dać im natychmiastową przewagę konkurencyjną. Jednym z ważnych rynków, na którym rośnie konkurencja między gminami, jest rynek usług powiązanych z turystyką. Zwłaszcza w nadmorskich miastach i gminach turystyka jest czasami głównym (jeśli nie jedynym) źródłem dochodów mieszkańców. Anachroniczny oraz stereotypowy wizerunek wybrzeża w Polsce jako tradycyjnej (masowej) destynacji wypoczynkowej, opartej na połączonych walorach 3 x S (*Sea, Sand, Sun* – morze, piasek i słońce), nie spełnia wymagań wynikających ze zwykłego popytu na turystykę i jednocześnie nie tworzy przewidywanych efektów po stronie podaży. W kontekście, w którym zewnętrzni interesariusze są podstawą, a czasem nawet warunkiem możliwości rozwoju, takie postrzeganie znacznie osłabia pozycję gmin nadmorskich w obecnym otoczeniu rynkowym.

¹³ W regionach, w których turystyka pozostaje funkcją dominującą, często z wyłączeniem innych rodzajów działalności, stanowi ona największe zagrożenie dla środowiska, przyczyniając się do aneksji obszarów przyrodniczych oraz powodując przekształcenia i degradację walorów turystycznych. Jest także istotnym wyznacznikiem formy, struktury i charakteru zagospodarowania przestrzennego oraz działalności gospodarczej i dlatego powinna być traktowana jako potencjalne narzędzie osiągania zrównoważonego rozwoju regionu (Niezgoda 2006, za: Meyer 2013). Strefa brzegowa Morza Bałtyckiego powinna być postrzegana jako obszar, w którym istnieje wyraźny konflikt między rozwojem gospodarczym a ochroną istniejących tu naturalnych krajobrazów i naturalnych systemów krajobrazowych (Dobracki, Uścińowicz 2010, za: Kwiatkowska, Marks 2016). Należy dążyć do zrównoważonego rozwoju środowiska przyrodniczego, turystyki, społeczności lokalnych i gospodarki. Jest to możliwe i konieczne, jeśli aktywne podmioty układu (to są ci poza środowiskiem naturalnym) są gotowe nałożyć na siebie pewne ograniczenia, ponieważ ich funkcjonowanie (które determinuje rozwój turystyki) bezpośrednio i pośrednio zależy od zasobów środowiska i ich jakości (Meyer 2013).

Co więcej, ten zmieniony obraz coraz bardziej odbiega od rzeczywistości. W ostatnich latach próby dywersyfikacji podstawowej oferty, zwłaszcza przez intensywny rozwój aktywnego wypoczynku, znacząco zmieniły charakter turystyki nadmorskiej, ale jej nowe oblicze nie zostało jeszcze zastąpione prawidłowym wizerunkiem regionu (Czaplińska, Kavetsky 2019).

Działania te muszą być ze sobą zharmonizowane, aby miasto jako całość miało jasno określony pozytywny wizerunek (Stanowicka-Traczyk 2007). Ważne jest również stworzenie odpowiedniego odbioru społecznego przez podkreślenie unikalnych i charakterystycznych cech danego obszaru oraz wzmocnienie jego oryginalnego wizerunku w świadomości ludzi, także przez przemyślany system identyfikacji wizualnej. Wdrożenie jednolitej i spójnej koncepcji promocji gminy, opartej na unikalnych i charakterystycznych cechach miejsca, zapewni osiągnięcie wyjątkowości i autentyczności zarówno oferowanego produktu turystycznego, jak i całej gminy (Czaplińska, Kavetsky 2019).

Dlatego też punktem wyjścia dla miejskich działań i akcji związanych z kreowaniem zaplanowanego wizerunku danego miejsca jest wybór najbardziej atrakcyjnych z marketingowego punktu widzenia składników miejskiej tożsamości, czyli „wyróżników tożsamości”. Są to elementy, które w istotny sposób odróżniają je od konkurencyjnych miast na rynku i tworzą jego wyjątkowość, indywidualność i charakter (Stanowicka-Traczyk 2007). Innym sposobem jest tworzenie tzw. produktów miejskich (przez ustaloną politykę promocyjną). Produkty miejskie to materialne i niematerialne elementy szeroko rozumianej struktury funkcjonalnej i przestrzennej miasta, które podlegają wymianie rynkowej. Produkty te mogą być niemal wszystkim, co jest związane z miastem. Przykładem elementu materialnego może być choćby marka lokalna, zwłaszcza marka nazwana na cześć miasta. Z marką piwa niewątpliwie związane jest miasto Żywiec. Za produkty miasta należy również uznać zabytki i charakterystyczne budynki. Wiele polskich miast ma rynki, ale te w Krakowie i Kazimierzu Dolnym tworzą szczególny miejski wizerunek. Gdańsk z kolei dostarcza konkretnych i dobrych przykładów elementów niematerialnych, które uznawane są za produkt miejski. Idea „solidarności” miała potencjał, by stać się produktem skutecznie promującym miasto, jednakże późniejsze konflikty uniemożliwiły jej kontynuację (Michałowski 2003).

Jednym z narzędzi, które mogą zostać użyte w celu sprawdzenia wizerunku miasta, zweryfikowania jego atrakcyjności czy uzyskania wyróżników tożsamości, może być metoda map mentalnych. Przez analizę elementów zawartych na szkicu możliwe jest wyodrębnienie najpopularniejszych punktów orientacyjnych – miejsc,

które potencjalnie mogą stać się wyróżnikami tożsamości. Jednym z kolejnych etapów może być stworzenie opracowań/przewodników, które umożliwiałyby zwiedzanie danej jednostki osadniczej.

„Niby-mapy” to zaprojektowane i zilustrowane przewodniki po mieście, często tworzone przez zbieranie i analizowanie szkiców map mentalnych, narysowanych przez przedstawicieli określonych grup społecznych. Mogą być przeznaczone dla dzieci, nastolatków, dorosłych i rodzin. Zamiast typowych elementów mapy, takich jak tytuł, legenda i skala, „niby-mapa” pokazuje tylko ogólny obraz ważnych i interesujących miejsc w mieście lub regionie¹⁴. Dzięki przeprowadzonym badaniom terenowym ich uczestnicy mogą stworzyć mentalną mapę miasta z punktami orientacyjnymi (i innymi elementami), przy czym częstotliwość występowania wskazuje popularność danego miejsca. Ponadto do tego obrazu można dołączyć kwestionariusz, aby jeszcze bardziej wesprzeć proces tworzenia „niby-mapy”. Kolejnym etapem procesu powstawania takiej mapy jest znalezienie najpopularniejszych miejsc oraz stworzenie projektu z wcześniej wybranymi miejscami. Następnym krokiem jest utworzenie warstwy językowej dla przewodnika i zaprojektowanie grafiki. Kolejny etap to dopracowanie i dopasowanie warstw tekstowych i graficznych. W efekcie powstaje przewodnik, który odkrywa miasto na nowo i prezentuje jego najciekawsze miejsca w nieco inny sposób. Całość może być dodatkowo wsparta opracowaniami dla opiekunów, które zawierałyby te same atrybuty miasta, jednak ich opis byłby przeznaczony dla dorosłych odbiorców.

Autor celowo używa pojęcia „niby-mapy” zamiast „NIEMAPY” (ze względu na ograniczenia wynikające z praw autorskich), ponieważ to drugie sformułowanie utożsamiane jest z już stworzoną serią przewodników po różnych miejscach, które za pomocą atrakcyjnego opracowania graficznego prowadzą do najciekawszych punktów na danym obszarze.

Współczesne procesy przestrzenne w mieście coraz częściej są powiązane z zagadnieniami rewitalizacji. Termin ten jest czasami nadużywany. Jest on bowiem często stosowany w kontekście procesu przywracania pełnej funkcjonalności systemów miejskich. Jednak właściwie rozumiany proces rewitalizacji, czyli kompleksowej odnowy (również ze społeczno-gospodarczego punktu widzenia), przyciąga coraz większą uwagę władz lokalnych, opinii publicznej i mediów. Jednym z powodów takiego stanu rzeczy jest fakt, że procesy te, oprócz poprawy

¹⁴ „Niby-mapa” nie jest mapą, ponieważ nie spełnia warunków definicyjnych. Jest to bardziej szkic, rysunek danej jednostki miejskiej, dlatego nawiązuje do Lyncha (1960).

stanu technicznego istniejących starych budynków i sanacji społeczno-gospodarczej, przyczyniają się do zachowania tożsamości kulturowej obszaru, regionu lub miejscowości, np. przez ochronę ważnych wartości krajobrazu kulturowego (Lorens, Martyniuk-Pęczek 2009).

Wyrażenie „rewitalizacja” pojawia się w wielu dyscyplinach zajmujących się transformacją struktur miejskich, w tym w geografii, w naukach zajmujących się gospodarką przestrzeni, urbanistyce, ekonomii, socjologii i polityce. Publikacje z poszczególnych dyscyplin różnią się pod względem przyjmowanych perspektyw, w zależności od tego, w jaki sposób autorzy pojmują znaczenie różnych aspektów rewitalizacji. Przytoczone poniżej definicje uzupełniają się wzajemnie, dokładnie określając badaną problematykę.

Według Billerta (2004) rewitalizacja to proces kompleksowej regeneracji obszarów zurbanizowanych, w których obszar, funkcja i treść zostały strukturalnie zdegradowane, co doprowadziło do krytycznej sytuacji, która uniemożliwia lub znacznie utrudnia prawidłowy rozwój gospodarczy i społeczny obszaru oraz zrównoważony rozwój miasta jako całości. Rewitalizacja jest zatem odpowiedzią na krytyczną sytuację na obszarach miejskich i składa się ze złożonego zestawu działań koordynowanych i zarządzanych przez sektor publiczny (gminy) w oparciu o aktywną współpracę organów politycznych i administracyjnych oraz podmiotów społecznych. Należy zauważyć, że rewitalizacja jest odpowiedzią na sytuację kryzysową, a zatem nie może wystąpić na obszarach, których nie można zdefiniować jako zdegradowane. Degradacja ta dotyczy nie tylko przestrzeni, ale także funkcji i substancji. Rewitalizacja polega zatem na rozwiązywaniu problemów danego obszaru w odniesieniu do wszystkich tych sfer.

Istotną kwestią jest odróżnienie rewitalizacji od innych form¹⁵ kompleksowych interwencji w przestrzeni miejskiej (Russek 2017):

1. Rewitalizacja jest odpowiedzią na krytyczną sytuację, w jakiej znalazł się dany obszar, przejawiającą się na różnych poziomach.

¹⁵ Wyróżnia się trzy formy odnoszące się do procesów zachodzących w budowlach, budynkach oraz ich zespołach, a także strukturach miejskich: 1) remont – przywrócenie budynku albo zespołu budynków do stanu, jaki istniał we wcześniejszym cyklu życia; 2) modernizacja – oznacza renowację zakończoną wprowadzeniem nowego, lepszego, bardziej wydajnego lub dodatkowego, zwiększającego komfort wyposażenia; 3) rewaloryzacja – oznacza „przywrócenie wartości”, jest to remont lub modernizacja obiektu o wartości historycznej, często obejmująca dodatkowe badania i prace badawcze, mające na celu ujawnienie i wyeksponowanie wartości historycznej i kulturowej budynku lub grupy budynków (Skalski 2006, za: Prusik, Zróbek 2014).

2. Rewitalizacja to kompleksowy, spójny i wieloaspektowy plan działań, wzajemnie powiązanych i wzmacniających się, mających na celu wprowadzenie zmian jakościowych (w tym pozytywnych zmian wizerunkowych) na danym obszarze.
3. Rewitalizacja jest działaniem ukierunkowanym na sferę społeczno-gospodarczą i ekonomiczno-przestrzenną, a rozwój budownictwa, urbanistyki i infrastruktury jest jednym ze sposobów osiągnięcia tych celów.
4. Rewitalizacja powinna być prowadzona w oparciu o współpracę różnych partnerów z sektora publicznego i prywatnego (lokalni przedsiębiorcy, uczelnie, policja itp.).

Pomimo różnic przestrzennych między miastami cele rewitalizacji są często podobne lub dotyczą podobnych kwestii. Można je podzielić na następujące kategorie (Lorens, Martyniuk-Pęczek 2009; Strzelecka 2011; Prusik, Żróbek 2014):

1. Urbanistyczno-architektoniczne – związane z renowacją, modernizacją, a w niektórych przypadkach rewaloryzacją budynków, w tym przemysłowych i mieszkalnych, oraz świadomym przekształcaniem krajobrazu kulturowego wybranego obszaru.
2. Techniczne – związane z poprawą jakości wewnętrznych struktur miejskich (w tym infrastruktury drogowej i technicznej).
3. Społeczne – ich zadaniem jest zatrzymanie postępu negatywnych trendów społecznych, przeciwdziałanie patologiom oraz wykluczeniu społecznemu, a także poprawa bezpieczeństwa publicznego.
4. Gospodarcze – związane z ożywieniem gospodarczym (w tym rozwojem turystyki, promocją przedsiębiorczości oraz wdrażaniem nowych inicjatyw komercyjnych).
5. Środowiskowe – dotyczące kwestii poprawy stanu środowiska naturalnego oraz ograniczenia zanieczyszczeń i ich emisji.

Wymienione grupy celów rewitalizacji są ze sobą powiązane. Wynika to z faktu, że wchodzą one ze sobą w interakcje i mają na siebie znaczący wpływ (poprawa stanu tkanki miejskiej, poprawa jakości środowiska oraz tworzenie warunków do ożywienia społeczno-gospodarczego). Może to oznaczać, że każde działanie prowadzone w ramach procesu rewitalizacji wiąże się z oddziaływaniem na różne obszary, co z kolei może mieć na nie pozytywny lub negatywny wpływ. Typowym tego przykładem jest realizacja kompleksowych działań w zakresie przedsięwzięć architektoniczno-urbanistycznych, które nie są wsparte działaniami w sferze społecznej i gospodarczej. W konsekwencji, pomimo przeznaczania dużych sum pieniędzy na remonty i modernizacje, poszczególne budynki szybko ulegają degradacji.

Dlatego ważne jest podjęcie działań we wszystkich obszarach procesu rewitalizacji, zwłaszcza w sferze społecznej i gospodarczej (Lorens, Martyniuk-Pęczek 2009; Boryczka 2016).

Niezależnie od celu rewitalizacji, jej przygotowanie wymaga podejścia interdyscyplinarnego i wielowymiarowego do realizowanych procesów. Działania te można podzielić na trzy główne grupy (Lorens, Martyniuk-Pęczek 2009):

- 1) planistyczno-projektowe – polegające na opracowaniu odpowiednich planów i strategii;
- 2) organizacyjno-finansowe – związane z ustanowieniem struktury organizacyjnej, niezbędnej do prowadzenia procesu rewitalizacji i zabezpieczenia niezbędnego finansowania;
- 3) promocyjno-informacyjne – wiążące się z podjęciem współpracy z mieszkańcami przy konkretyzowaniu celów oraz kierunku procesu rewitalizacji.

Wszystkie powyższe aspekty muszą być ze sobą zintegrowane. Niepowodzenie w którymkolwiek z nich może zagrozić pozytywnemu zakończeniu całego projektu. Przykładowo, brak terminowych konsultacji z mieszkańcami lub rezygnacja z autentycznej partycypacji społecznej (zwłaszcza w przypadku przebudowy budynków mieszkalnych) może prowadzić do napięć i konfliktów, które szybko przeniosą się na lokalną politykę i sparaliżują cały proces. Jeśli zaś chodzi o środki organizacyjne, istniejące struktury zarządzania są często nieodpowiednie do tak złożonych i wyrafinowanych projektów i programów. Delegowanie osób nieznających specyfiki takich działań do prac w tym obszarze może prowadzić do opóźnień w realizacji programu, a w niektórych przypadkach do zaniechania lub jedynie do fragmentarycznej jego realizacji. To samo dotyczy kwestii finansowych – operatorzy procesu rewitalizacji muszą być w stanie połączyć różne budżety, środki pomocowe i źródła prywatne, aby zapewnić właściwy poziom finansowania poszczególnych projektów. Tylko zdefiniowanie odpowiedniej strategii i umiejętne przełożenie jej na programy operacyjne i projekty zapewni ostateczny sukces procesu i stworzenie zrewitalizowanej – przez kompleksowe działania – przestrzeni miejskiej (Lorens, Martyniuk-Pęczek 2009).

Stan zagospodarowania przestrzeni miast oraz opinię dotyczącą doświadczanej przestrzeni miasta (wśród mieszkańców) najłatwiej jest zbadać przy użyciu metod ilościowych, ze względu na liczbę i płynność otrzymywanych danych. Jednakże użycie metod jakościowych pozwala na uzyskanie znacznie szerszego oraz pełniejszego zakresu informacji, aniżeli byłoby to możliwe za pomocą metod ilościowych. Liczba publikacji naukowych, łączących procesy rewitalizacyjne z percepcją

przestrzeni, jest niewielka, dlatego nisza naukowa obejmująca to zagadnienie sprawia, że możliwe jest jego rozwinięcie i doprecyzowanie. Wśród niewielu dostępnych prac obejmujących tę tematykę należy wyróżnić publikację Musiaka (2020).

Jedną z możliwych metod badawczych, która może być pomocna w czasie konsultacji społecznych przed procesami rewitalizującymi lub projektowania planistycznego, jest metoda map mentalnych. Dzięki niej można zobrazować wyobrażoną przestrzeń, poznać bezpieczne i niebezpieczne miejsca, lubiane oraz mniej chętnie odwiedzane punkty w przestrzeni miasta. Odwzorowywana na tworzonych szkicach mentalnych przestrzeń miasta stworzy spójny jego obraz, który będzie mógł być podstawą do dalszych rozważań dotyczących stanu przestrzeni i kierunków procesów rewitalizujących.

Rozdział 2

Położenie i struktura przestrzenna wybranych małych miast nadmorskich

2.1. Położenie

Małe miasta analizowane w postępowaniu badawczym są położone nad samym Morzem Bałtyckim. To unikalne umiejscowienie nad brzegiem morza ma wpływ na wiele aspektów życia społecznego, gospodarczego i środowiskowego tych miejscowości. Determinuje bowiem rozwój przestrzenny jednostek miejskich oraz znacząco wpływa na percepcję przestrzeni i wyobrażenia mieszkańców o danej jednostce osadniczej. Do badań z zakresu percepcji przestrzeni miejskiej wytypowano trzy miasta położone w województwie zachodniopomorskim (Darłowo, Dziwnów i Międzyzdroje) oraz trzy miasta znajdujące się w województwie pomorskim (Hel, Ustka, Władysławowo) (ryc. 2)¹.

Każde z wybranych miast jest samodzielną jednostką administracyjną dla własnego obszaru gminy. Międzyzdroje, Dziwnów i Władysławo są gminami miejsko-wiejskimi, „w których skład wchodzi zarówno miasta w granicach administracyjnych, jak i obszary poza granicami miast”. Ustka, Darłowo i Hel są to gminy miejskie, „których granice pokrywają się z granicą miasta tworzącego gminę” (GUS 2023). Według danych Głównego Urzędu Statystycznego największą powierzchnię miasta mają Hel oraz Darłowo, z kolei najmniejszą powierzchnią charakteryzują się odpowiednio Międzyzdroje i Dziwnów (oraz nieco większą Ustka) (tab. 2).

¹ Wszystkie mapy zostały utworzone na podstawie dostępnych podkładów kartograficznych oraz warstw tematycznych zgromadzonych na stronie ARCGIS (2023).



Rycina 2. Położenie miast na tle Polski i powiatów

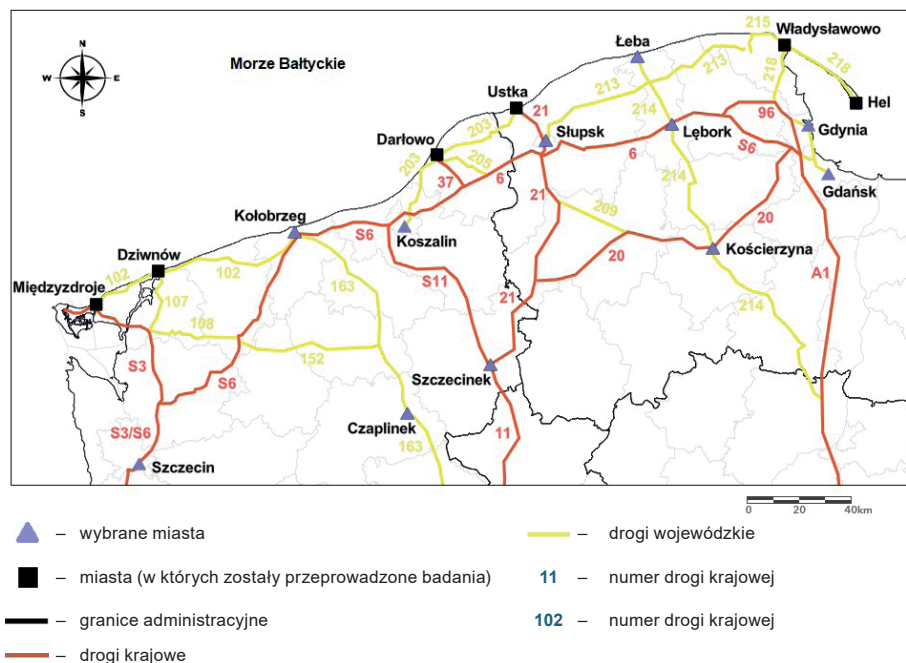
Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).

Tabela 2. Powierzchnia miast, w których zostały przeprowadzone badania

Miasto	Powierzchnia (w km ²)
Hel	21,72
Darłowo	20,21
Władysławowo	13,60
Ustka	10,19
Dziwnów	4,97
Mędzydroje	4,50

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL (2023).

Wszystkie małe miasta nadmorskie położone są przy ciągach komunikacyjnych drogowych o znaczeniu regionalnym, w bezpośrednim oddziaływaniu strefy nadmorskiej (ryc. 3).



Rycina 3. Układ wybranych dróg wojewódzkich i krajowych w Polsce

Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).

Ruch kołowy we wszystkich miastach najczęściej jest powiązany z działalnością turystyczną, gospodarczą i administracyjną (ponadto warto podkreślić, że układ drogowy ułatwia nawigowanie i percepcję przestrzeni w mieście przez wytworzony w wyobraźni schemat). Ruch ten znacznie wzrasta w miesiącach letnich, zwłaszcza podczas dni świątecznych i wolnych od pracy, a jest generowany przez walory turystyczno-wypoczynkowe obszarów nadmorskich. Dziwnów wraz z Międzyzdrojami położone są przy drodze wojewódzkiej nr 102, która przebiega przez miejscowości położone w pobliżu Morza Bałtyckiego (łączy Międzyzdroje z Kołobrzegiem)².

² Dodatkowo Dziwnów połączony jest z drogą ekspresową S3 przez drogę wojewódzką nr 107.

Podobne znaczenie ma droga wojewódzka nr 216, która przebiega w północnej części województwa pomorskiego. Łączy ze sobą Władysławowo i Hel (a zaczyna się w Redzie) i stanowi jedyną drogę umożliwiającą poruszanie się pojazdem kołowym do Helu. Ponadto we Władysławowie kończy się droga wojewódzka nr 215, która zaczyna się w pobliżu Krokowej. Najwięcej dróg o znaczeniu ponadlokalnym przebiega przez Darłowo – są to: droga nr 203 na kierunku Koszalin–Ustka oraz droga nr 205 na kierunku Sławno–Darłowo–Darłówko Wschodnie. Dodatkowo z drogą ekspresową S3 połączenie zapewnia droga krajowa nr 37. Przez Ustkę przechodzi jedna droga o zasięgu ogólnopolskim – droga krajowa nr 21, która łączy ją z Miastkiem, a także jedna droga kategorii wojewódzkiej (nr 203), która zapewnia jej połączenie z Darłowem oraz Koszalinem. System kolejowy i powiązana z nim infrastruktura istnieją w pięciu z omawianych miast (w Międzyzdrojach, Darłowie, Ustce, Władysławowie i Helu). Funkcjonują w nich dworce kolejowe i odpowiednia infrastruktura dostosowana do obsługi pasażerów – dominuje tam ruch pasażerski (nad towarowym). We wszystkich pięciu miastach widoczne jest zwiększanie się liczby osób korzystających z taboru kolejowego w miesiącach letnich oraz w dniach wolnych. Kolejną formą umożliwiającą komunikację z innymi miejscami są porty (w Dziwnowie, Darłowie, Ustce, Helu i Władysławowie) oraz przystanie (w Międzyzdrojach).

Następnym wspólnym mianownikiem jest położenie miast na historycznym Pomorzu. Obszar dawnego „Land Pommern”, czyli Pomorza, dzieli dzisiaj granica Polski na Odrze³. Jest to charakterystyczny obszar przyległy do Morza Bałtyckiego, na którym wspólna historia kształtowała się przez nieomal 700 lat. Nazwa ta została przyjęta przez mieszkańców Pomorza (w X–XI wieku) i odzwierciedlona w tytułach książąt Pomorza Wschodniego i Zachodniego od XIII wieku. W języku polskim nazwa „Pomorze” jest dość mocno zakorzeniona. Pomorze Gdańskie stało się znane jako Pomorze Wschodnie lub Pomorze Nadwiślańskie, Pomorze Zachodnie jako Pomorze Szczecińskie lub Pomorze Nadodrzańskie, a linia graniczna położona jest na wschód od Lęborka. Dodatkowo można wyróżnić Pomorze Środkowe, które w północnej części swoim zasięgiem obejmuje dawne województwo koszalińskie i słupskie (Szymski 2009). Według tego historycznego podziału Dziwnów i Międzyzdroje należą do Pomorza Zachodniego, Ustka i Darłowo do Pomorza Środkowego, a Władysławowo i Hel do Pomorza Gdańskiego.

³ Zgodnie z niemiecką nomenklaturą terytorium znane jako Pomorze jest dziś podzielone na „Pomorze Przednie” (obecnie w granicach niemieckich) i „Pomorze Tylne” (obecnie w granicach polskich).

Innym wydzieleniem historycznym, łączącym wszystkie miasta, jest czas, kiedy polskie miejscowości nadmorskie zaczynały pełnić funkcje turystyczno-wypoczynkowe. Pierwsze kurorty nadmorskie (położone obecnie w granicach Polski) zaczęły powstawać dość wcześnie, bo już pod koniec XVI wieku (np. w Sopocie). Jednak w większości polskich kurortów nadmorskich funkcja turystyczna rozwinęła się w okresie międzywojennym w postaci tzw. letnisk i uzdrowisk, a w niektórych dopiero po wojnie. W związku z tym nadmorskie ośrodki turystyczne ze względu na czas pełnienia funkcji turystycznej można podzielić na trzy grupy (Dziegieć 1991, za: Durydiwka, Duda-Gromada 2014):

- 1) ośrodki o ponad 150-letniej historii turystyki (Międzyzdroje, Dziwnów, Ustka, Hel, Darłowo) (Uch. R. M. Darłowo 2010; Dąbał 2013; Durydiwka, Duda-Gromada 2014),
- 2) ośrodki, w których funkcja turystyczna rozwinęła się w okresie międzywojennym, czyli z ponad 70-letnią tradycją (Władysławowo),
- 3) nowe ośrodki turystyczne, powstałe w okresie powojennym.

Większość badanych miast wykształciła się przede wszystkim w wyniku przemian ewolucyjnych istniejących wcześniej miejscowości. Położenie i ukształtowanie terytorium wybranych miast decyduje o profilu i charakterze ich gospodarki. Na rozwój funkcji turystycznej polskich miejscowości nadmorskich wpływają trzy główne czynniki (Durydiwka, Duda-Gromada 2014):

1. Pierwszym z nich jest charakterystyczne piaszczyste wybrzeże (oraz wały wydmore) i znajdujący się za nim las, w których dominują drzewa sosnowe.
2. Drugi to stymulujący klimat, który jest często łagodzony przez zwarte obszary zalesione, wzmacniające ludzkie ciało i mające pozytywny wpływ na funkcje układu oddechowego i sercowo-naczyniowego. Kolejną zaletą jest wysoka zawartość jodu i ozonu w powietrzu.
3. Ostatnim czynnikiem jest występowanie źródeł wód mineralnych (przede wszystkim sodowo-chlorkowych, jodkowych czy bromkowych) oraz torfów o znaczeniu leczniczym, czyli tzw. borowin, których ujawnienie wpłynęło na rozwój funkcji uzdrowiskowych (np. Ustki oraz jej okolic).

Ze względu na bezpośredni dostęp do Morza Bałtyckiego szczególny nacisk kładziony jest na wykorzystanie potencjału turystycznego⁴. Turystyka jest zatem

⁴ Do pozostałych funkcji miast można zaliczyć: działalność usługową związaną z funkcjami zamieszkania i pobytu; usługi administracyjne i związane z zamieszkaniami (edukacja i szkolnictwo, służba zdrowia, kultura czy opieka społeczna); turystyka i rekreacja oraz usługi powiązane; ochrona zasobów środowiska; gospodarka morską/rybołówstwo (Dembicka-Niemiec 2017).

ważnym sektorem gospodarki miasta i stanowi podstawę jego rozwoju. Obecny stan infrastruktury, zakwaterowania i usług wskazuje jednak, że branża turystyczna ma charakter wysoce sezonowy, co ma szczególnie negatywny wpływ na sytuację na lokalnym rynku pracy, a tym samym na sytuację gospodarczą lokalnej społeczności. Długotrwałe bezrobocie i niskie kwalifikacje zawodowe to główne problemy dotyczące lokalne społeczności. Aby przezwyciężyć tę sytuację, należy podjąć działania na różnych poziomach, takich jak wydłużenie sezonu wakacyjnego i rozwój całorocznych usług turystycznych, a także szkolenia i podnoszenie kwalifikacji mieszkańców miast.

Obszarem szczególnie cennym, determinującym walory klimatyczne, przyrodnicze i turystyczne badanych miast, jest sam akwen Bałtyku, który ma ogromny wpływ na jego mieszkańców. Ochrona zasobów Morza Bałtyckiego jest ważną częścią współpracy między państwami nadbałtyckimi. Przynosi różne korzyści środowiskowe, a także inne pozytywne efekty, związane między innymi z promocją i wzmacnianiem relacji z krajami sąsiadującymi. Traktaty i umowy międzynarodowe mają znaczenie (pośrednie lub bezpośrednie) w lokalnej analizie powiązań ekologicznych Bałtyku. Formy ochrony przyrody stosowane w poszczególnych miastach należy traktować jako sieć wzajemnych relacji, których wspólnym celem jest ochrona zasobów naturalnych. Wśród licznych form ochrony przyrody w badanych miastach (lub ich otulinach) można wyróżnić (GEOSERWIS 2023):

- 1) parki narodowe – Międzyzdroje,
- 2) rezerваты przyrody – Dziwnów, Władysławowo, Hel,
- 3) parki krajobrazowe – Władysławowo, Hel,
- 4) użytki ekologiczne – Dziwnów, Hel,
- 5) pomniki przyrody – Międzyzdroje, Ustka, Władysławowo,
- 6) obszary chronionego krajobrazu – Darłowo, Ustka,
- 7) zespoły przyrodniczo-krajobrazowe – Hel,
- 8) program „Natura 2000” – Międzyzdroje, Dziwnów, Darłowo, Ustka, Władysławowo, Hel.

Kolejnym elementem łączącym wszystkie miasta jest ich położenie w obszarze o dużych walorach krajobrazowo-przyrodniczych, które determinuje rozwój przestrzenny w wybranych kierunkach – zgodnie z lokalnymi i ogólnopolskimi zasadami polityki przestrzennej. Spośród obszarów problemowych (społeczno-ekonomicznych) powiązanych z przestrzenią badanych miast, nad którymi powinno prowadzić się dyskusję, można wyróżnić (na podstawie uchwał Rad Miejskich

dot. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego badanych miast):

1. Obniżenie jakości życia mieszkańców ze względu na sezonowość turystyki (np. znaczne obciążenie komunikacyjne, zwiększony sezonowo pobór wody, wzrost hałasu).
2. Możliwa utrata krajobrazu kulturowego i tożsamości kulturowej.
3. Ryzyko degradacji cennych i wrażliwych obszarów przyrodniczych.
4. Problemy rozwoju strefy przybrzeżnej przez przeinwestowanie i zagrożenie dewastacją (ekspansja budownictwa noclegowego na wydmach oraz w strefie brzegowej).
5. Ograniczenia w funkcjonowaniu tradycyjnego przemysłu morskiego, niepełne wykorzystanie potencjału portów, wzrost bezrobocia, spowodowany zmniejszeniem zatrudnienia w rybołówstwie lub przemyśle stoczniowym.

Każde miasto powinno charakteryzować się aktywnymi mieszkańcami, atrakcyjną przestrzenią i otwartą gospodarką. Ponadto, aby zyskać trwałe podstawy rozwoju, należy dostosować system transportowy i energetyczny do długofalowych potrzeb, racjonalnie wykorzystywać zasoby i walory przyrodnicze, krajobrazowe oraz kulturowe, a także ograniczać i efektywnie rozwiązywać konflikty przestrzenne przez tworzenie wysokiej jakości przestrzeni i przeciwdziałanie skutkom ekstremalnych zjawisk przyrodniczych (na podstawie uchwał Rad Miejskich dot. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego badanych miast).

2.2. Charakterystyka przestrzeni miejskich

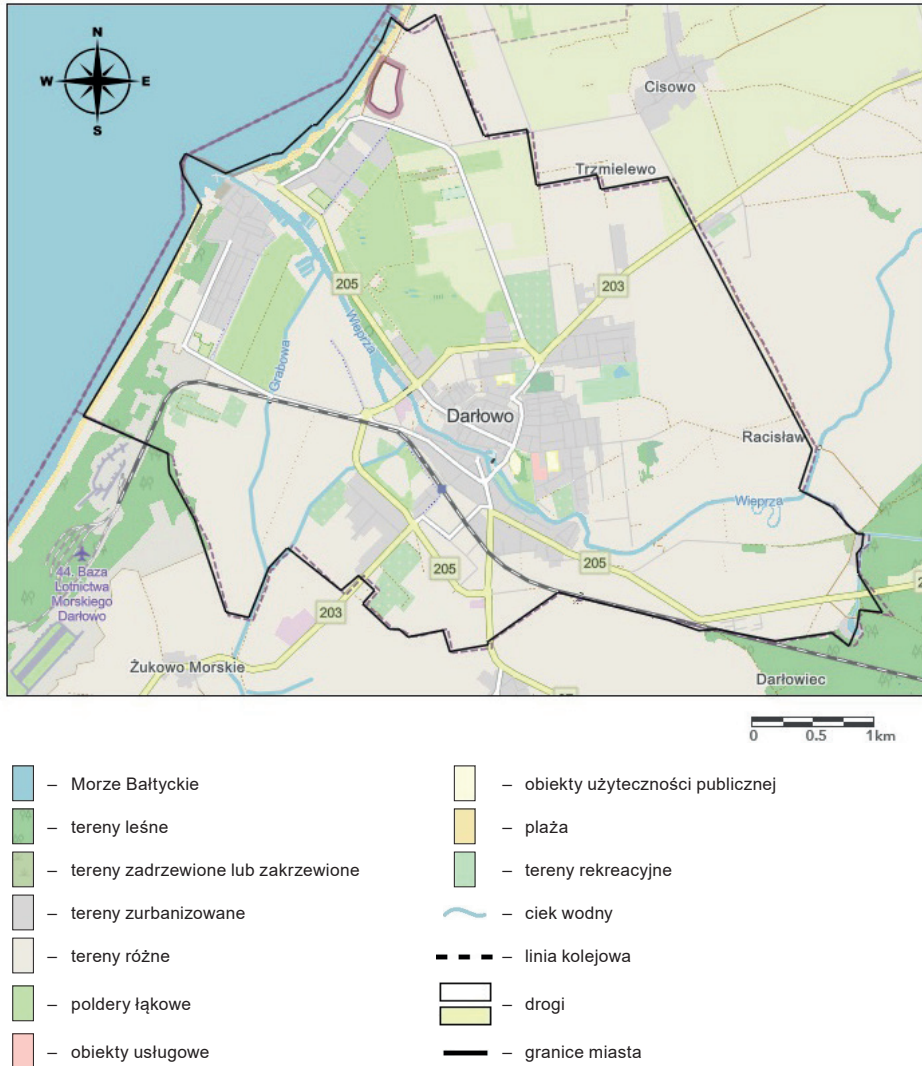
Różne formy i rodzaje przestrzeni, które pojawiły się w procesie rozwoju miast, oraz ich ciągła transformacja oznaczają, że przestrzeń miasta stanowi zróżnicowany i złożony system, ukształtowany przez zmieniający się styl życia, rosnącą świadomość ekologiczną oraz chęć odbudowy powiązań lokalnych na – często – najniższym szczeblu. Dzięki szerokiej gamie rozwiązań oraz ciągłemu poszukiwaniu nowatorskich sposobów zaspokajania potrzeb lokalnych społeczności dzisiejsze przestrzenie miejskie tworzą bardzo złożone oraz zróżnicowane sieci, które dostosowują się w każdym szczególe do oczekiwań grup w nich żyjących. Pomimo wielu rozwiązań i szeroko zakrojonych badań w zakresie przestrzeni miejskiej nadal nie udało się wyeliminować problemów w planowaniu przestrzennym

i użytkowaniu istniejących przestrzeni (Piesik 2020). Zdaniem Barełkowskiej (2007, za: Piesik 2020) złożoność i wieloaspektowość przestrzeni miejskiej, a także różnice występujące w poszczególnych ośrodkach uniemożliwiają stworzenie prostego i uniwersalnego rozwiązania na tworzenie przestrzeni przyjaznych ludziom. Nie oznacza to jednak, że należy rezygnować z dążenia do zachowania równowagi pomiędzy poszczególnymi przestrzeniami. Każda jednostka miejska charakteryzuje się innymi uwarunkowaniami, które niejako wyznaczają pewne kryteria tworzenia i rozwijania przestrzeni miejskiej.

Przedstawione na poniższych rycinach mapy prezentują uproszczone odwzorowanie przestrzeni miasta, zawierając jedynie podstawowe formy i wydzielienia przestrzenne. Wszystkie zaprezentowane mapy ukazują fragment mapy bazowej OpenStreetMap (udostępnionej w programie ArcGIS).

Przestrzeń miejska Darłowa charakteryzuje się różnorodnością pod względem funkcjonalnym (ryc. 4). To położone nad Morzem Bałtyckim miasto podzielone jest na pięć osiedli, które są jednostkami pomocniczymi miasta: Osiedle Zachód, Osiedle Południe, Osiedle Bema, Osiedle Centrum, Osiedle Darłówek. Miasto przecina rzeka Wieprza oraz Grabowa, jest także port w Darłównie. Zabudowa miejska najęściej występuje w Darłównie oraz w okolicy Starego Miasta, które jest historycznym i zabytkowym fragmentem jednostki osadniczej. Miasto w większości graniczy z polami uprawnymi oraz – w południowo-zachodniej i wschodniej części – z terenami leśnymi, a od zachodu z Morzem Bałtyckim (Uch. R. M. Darłowo 2010).

W strukturze przestrzennej zagospodarowania Darłowa wyróżnia się następujące obszary strukturalno-funkcjonalne, które warunkują obecne ich użytkowanie oraz zagospodarowanie: tereny techniczne zarządzane przez Urząd Morski; tereny używane przez wojsko (tereny zamknięte); obszary gruntów rolnych niewyszczególnionych w rozporządzeniu w sprawie zgody na zmianę przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na cele nierolnicze i nieleśne; przyległe tereny wałów przeciw powodziom wzdłuż rzeki Wieprza oraz obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią; infrastruktura drogowa oraz kolejowa oraz tereny infrastruktury liniowej o charakterze ponadregionalnym i tranzytowym; tereny portowe; tereny zabudowy przemysłowej, usługowej i mieszkaniowej; obszary przestrzeni publicznej (w tym tereny sportu i rekreacji, zieleni); tereny obiektów oraz urządzeń turystyki, a także wypoczynku.



Rycina 4. Plan Darłowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).

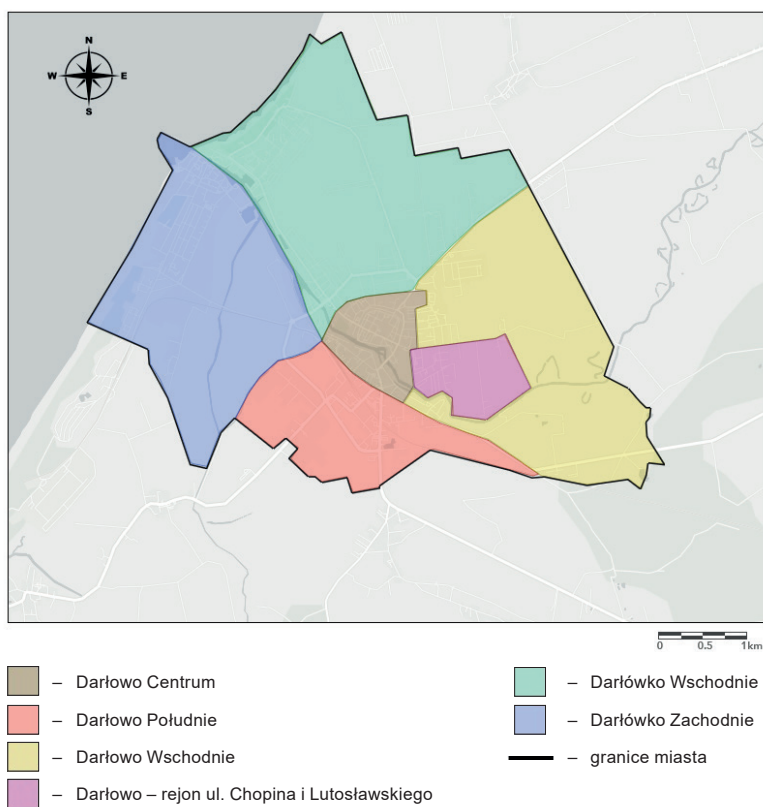
Na podstawie wyżej wymienionego wydzielenia w strukturze funkcjonalno-przestrzennej Darłowa (ryc. 5) można wyróżnić sześć jednostek, które stanowią jednorodne strefy, zbliżone pod względem zagospodarowania, charakteru i użytkowania terenu (Uch. R. M. Darłowo 2010):

1. Darłowo Południe – północny fragment między ul. Wyspiańskiego a linią kolejową, charakteryzuje się zabudową śródmiejską, głównie mieszkaniową i usługową o niskiej intensywności. Obszar na południe od linii kolejowej to przede wszystkim zabudowa przemysłowa i magazynowa. Tereny położone na południowym zachodzie obejmują głównie tereny rolnicze, ogródki działkowe i zabudowę mieszkaniową – jednorodzinną.
2. Darłówek Zachodnie – północna część przylega do wybrzeża morskiego i jest gęsto zabudowana obiektami mieszkalnymi, pensjonatami i ośrodkami wypoczynkowymi. Obszary przylegające do rzeki Wieprzy oraz tereny pomiędzy rzeką Grabową, ul. Lotników Morskich oraz projektowaną trasą Z8 są częścią infrastruktury portowej, przemysłowej i magazynowej. Pozostałe tereny to poldery łąkowe.
3. Darłówek Wschodnie – charakterystyczną cechą tej strefy jest obszar zabudowany, który tworzą ośrodki wypoczynkowo-rekreacyjne nad brzegiem morza. Pozostała część terenu to grunty orne, poldery łąkowe, ogródki działkowe (południowy wschód jednostki) oraz początek ekstensywnej zabudowy jednorodzinnej w części północnej.
4. Darłowo Centrum – obejmuje zwartą zabudowę (najczęściej) jednorodzinną na Starym Mieście i wokół niego.
5. Darłowo Wschodnie – w tej strefie dominuje zabudowa mieszkalna jednorodzinna wraz z centralnie położoną enklawą zabudowy wielorodzinnej (o charakterze blokowym). Pozostałą część, która rozciąga się w kierunku wschodnim, stanowią tereny zagospodarowane rolniczo.
6. Darłowo – rejon ul. Chopina i Lutosławskiego – obszar położony w sąsiedztwie śródmieścia. Tę jednostkę charakteryzuje zabudowa mieszkalna jednorodzinna, a także sporadycznie występujące budynki wielorodzinne. Zachodnia część strefy skupia usługi ogólnomiejskie.

W Darłowie zlokalizowane są miejsca, które mogą stanowić (według władz miejskich) o potencjale turystycznym miasta i są chętnie promowane. Na podstawie oficjalnej strony Darłowa (UM Darłowo 2023) zostały wyróżnione następujące interesujące miejsca w mieście:

- 1) Zamek Książąt Pomorskich,
- 2) fontanna-pomnik Rybaka,

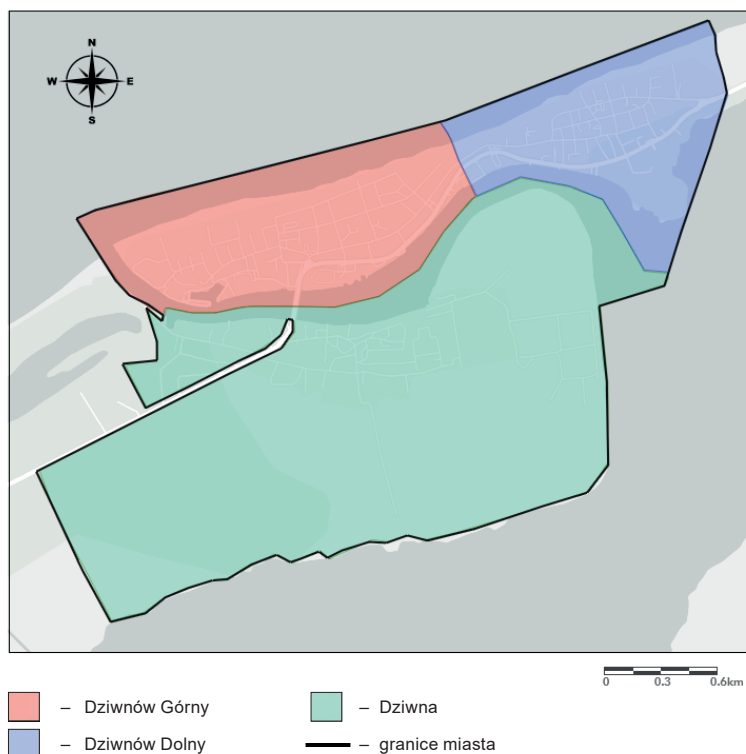
- 3) latarnia morska,
- 4) Brama Wysoka,
- 5) obiekty sakralne,
- 6) ratusz miejski,
- 7) kamienica rodziny Hemptenmacher,
- 8) plaże w Darłównku,
- 9) most rozsuwany,
- 10) fortyfikacje obronne z II wojny światowej,
- 11) Galeria Morska,
- 12) tramwaj wodny.



Rycina 5. Jednostki funkcjonalno-przestrzenne w Darłowie

Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023) oraz Uch. R. M. Darłowo (2010).

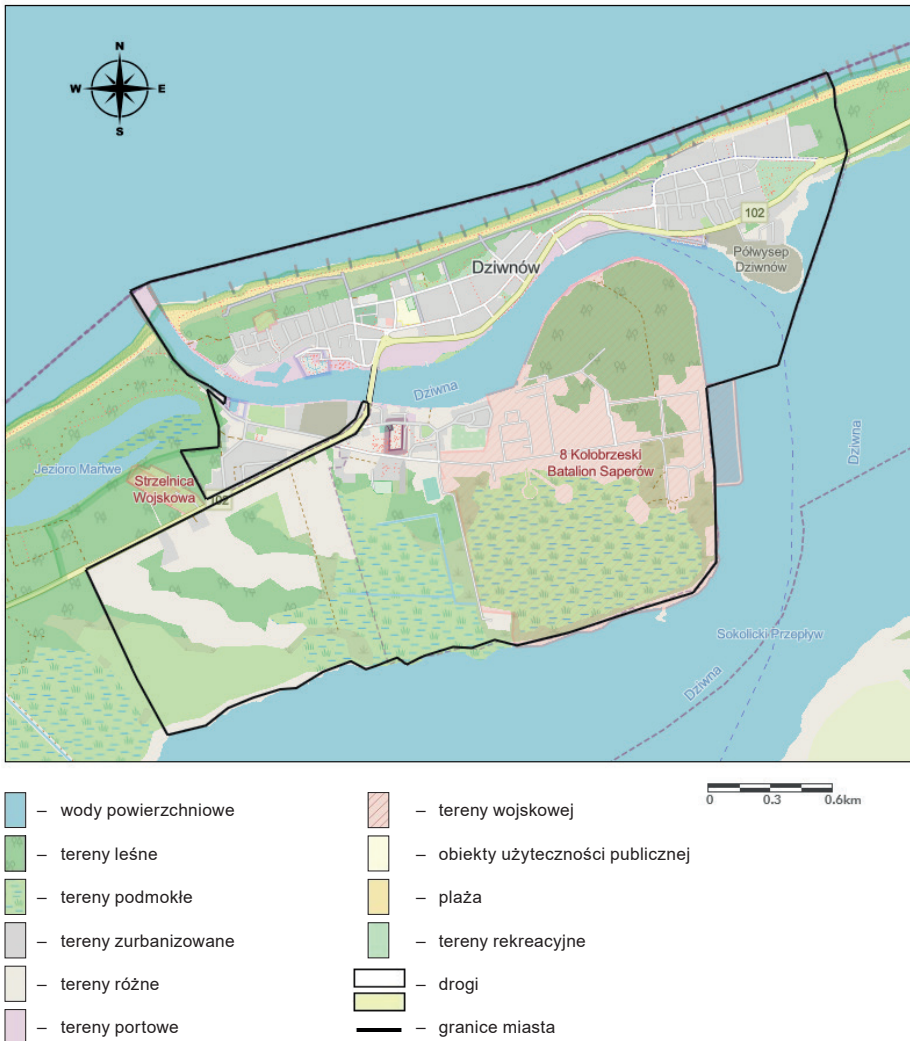
Przez uzyskanie praw miejskich w 2004 roku Dziwnów stał się lokalnym ośrodkiem centralnym. Połączenie Dziwnowa Dolnego i Górnego (ryc. 6) oraz późniejsze złączenie ze wsią Dziwną sprawiło, że miasto (choć najmniejsze z uwzględnionych w tym postępowaniu badawczym) stało się istotną dla regionu jednostką osadniczą.



Rycina 6. Podział historyczny przestrzeni Dziwnowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).

Miasto w swojej strukturze posiada port morski oraz cieśninę Dziwną. Gęstsza zabudowa mieszkaniowa, miejsca reprezentacyjne oraz liczne obiekty usługowe występują w Dziwnowie Górnym, natomiast urząd miasta oraz większość obiektów turystycznych znajdują się w Dziwnowie Dolnym. Południowa część miasta (dawna wieś Dziwna) charakteryzuje się nieliczną zabudową jednorodzinną i turystyczną, rozległymi terenami podmokłymi oraz obszarami zarządzanymi przez wojsko (ryc. 7).



Rycina 7. Plan Dziwnowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).

Miasto od południa graniczy z wodami Zalewu Kamińskiego, od wschodu i zachodu z terenami leśnymi oraz podmokłymi, a od północy z Morzem Bałtyckim. Główne funkcje miasta to organizacja przestrzeni życiowej mieszkańców. Ze względu na uwarunkowania środowiskowe miasto nie miało w przeszłości i nie ma obecnie

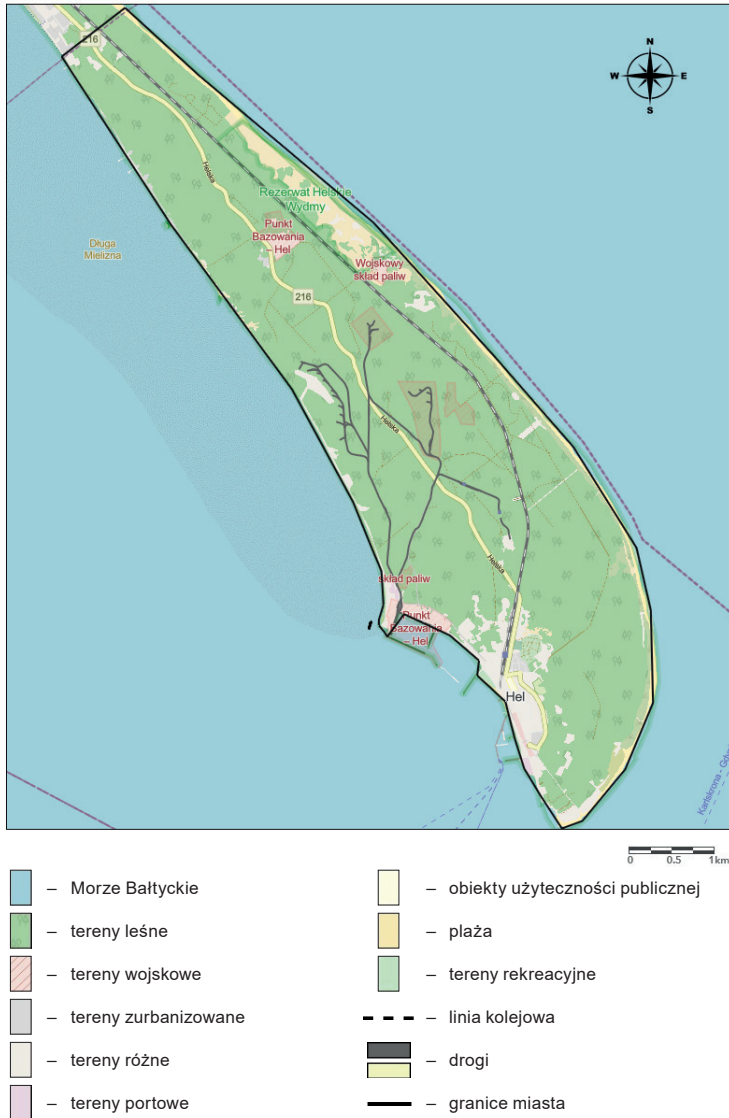
charakteru rolniczego. Istotną funkcją miasta jest rola wypoczynkowo-turystyczna, bazująca na nadmorskim oraz nadzalewowym położeniu, która rokrocznie jest rozwijana przez realizację infrastruktury jej służącej. Wykorzystanie przestrzeni miasta jest zależne od sezonowości, która jest czynnikiem charakterystycznym dla wypoczynku turystycznego nad Morzem Bałtyckim. Jednocześnie sezonowość determinuje sposób wykorzystania zasobów dostępnych w przestrzeni, w tym obiektów noclegowych i usługowych, a także infrastruktury technicznej. Istotną kwestią jest dostosowanie infrastruktury do zwiększającej się sezonowo liczby użytkowników przestrzeni miejskiej.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna Dziwnowa jest zdeterminowana warunkami naturalnymi oraz podporządkowana głównym funkcjom gospodarczym, a więc turystyce i wypoczynkowi. W zależności od zdefiniowanych warunków na obszarze miasta identyfikowane są strefy funkcjonalne i przestrzenne o różnych, dominujących lub priorytetowych rolach, takich jak funkcje: wód powierzchniowych; przybrzeżne – pas techniczny brzegu morskiego i wybrzeża; wojskowe; zieleni naturalnej; terenów o znacznej zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej lub z dominacją zabudowy dla usług turystycznych i usług wypoczynkowo-turystycznych; jak również portowe, usługowe oraz gospodarcze. Każda z wymienionych stref posiada ograniczenia rozwoju poszczególnych funkcji ze względu na wymogi ochrony środowiska kulturowego i przyrodniczego oraz krajobrazu. Uchwała Rady Miasta Dziwnów (2022), na podstawie której została napisana powyższa część monografii, nie zawiera map, które stanowiłyby podstawę do ulokowania wymienionych stref w strukturze przestrzennej i odwzorowania na stworzonej (przez autora) mapie.

Główna strona prowadzona przez Urząd Miejski w Dziwnowie (UM Dziwnów 2023) wskazuje następujące interesujące miejsca położone w przestrzeni jednostki miejskiej:

- 1) port,
- 2) kąpielisko morskie,
- 3) jezioro Martwa Dziwna, które położone jest zaraz za granicami miasta,
- 4) most zwodzony im. WOŚP,
- 5) promenada,
- 6) Aleja Gwiazd Sportu,
- 7) Park Miniatur i Kolejek,
- 8) Morskie Centrum Nauki,
- 9) falochrony,
- 10) fontanna parkowa,
- 11) tablica pamiątkowa Kurhaus.

Od prawie wszystkich stron Hel otoczony jest wodami morskimi (jedyne połączenie lądowe z krajem prowadzi przez Mierzęję Helską), co czyni go wyjątkowym pod względem przestrzeni na tle pozostałych analizowanych miast. Kumulacja zabudowań mieszkalno-usługowych koncentruje się w południowej części mierzei (ryc. 8).



Rycina 8. Plan Helu

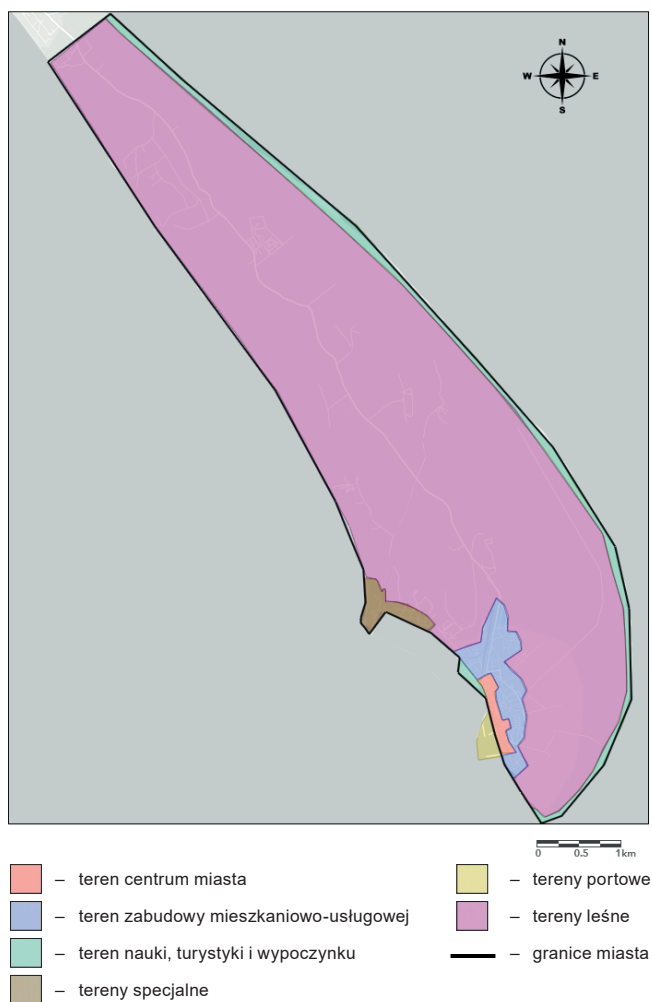
Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).

W granicach miasta dominują obszary leśne oraz tereny będące pod jurysdykcją Wojska Polskiego, co jest najbardziej widoczne podczas przemieszczania się samochodem w kierunku centrum miasta. Na podstawie Uchwały Rady Miasta Hel (2003) wyróżnia się dwie (główne) funkcje miasta, które dominują w przestrzeni: turystyczną i obronną. Funkcja turystyczno-wypoczynkowa miasta Helu realizowana jest w różnych formach, przede wszystkim w postaci wypoczynku pobytowego w ośrodkach wypoczynkowych i wynajmowanych pokojach, a także jako wycieczki jednodniowe, bez noclegów, zwłaszcza w związku z funkcjonowaniem połączenia żeglugowego z Trójmiastem. Funkcja obronna kraju służy ochronie niepodległości i suwerenności państwa i jest związana ze strategicznym położeniem miasta. Ta rola stymuluje rozwój przestrzenny miasta w różnych jego aspektach. Dzięki niej powstało kilka osiedli mieszkaniowych, ponadto funkcjonuje tu wiele usług świadczonych przez wojsko (np. wychowanie przedszkolne, usługi zdrowia) oraz wybrane urządzenia infrastruktury, które są przeznaczone dla wszystkich mieszkańców. Wyróżnić można także funkcję rybołówstwa, która obecnie nie ma już znaczenia ekonomicznego, ale jest potencjalną atrakcją turystyczną.

Ograniczony obszar zurbanizowanej przestrzeni miejskiej znajduje się od strony Zatoki Puckiej. W przestrzeni miasta występują kompleksy terenów o różnym charakterze zagospodarowania. Są to: obszar centrum miasta, tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej, tereny nauki, turystyki i wypoczynku, tereny specjalne (wojskowe), tereny portowe i obszary leśne⁵ (ryc. 9). W ramach każdego z wyżej wymienionych kompleksów występują tereny wojskowe. W rejonie portu wojennego istnieje największy kompleks terenów specjalnych. Na jego obszarze, oprócz portu wojennego oraz innych obiektów wojskowych, znajdują się: ujęcie wody, szpital wojskowy oraz oczyszczalnia ścieków. W przestrzeni miasta można wyróżnić kilka rejonów zurbanizowanych o przewadze zabudowy mieszkaniowej oraz obszar centralny, gdzie oprócz mieszkalnictwa występuje koncentracja różnego rodzaju usług i instytucji. Centrum Helu obejmuje obszar wzdłuż ul. Wiejskiej, częściowo przylegający do brzegów Zatoki Puckiej. Skupiają się tu budynki administracyjne i urzędowe, a także punkty handlowe, restauracje i inne usługi ukierunkowane na turystów. W centrum znajdują się również zabytkowe budynki (dawny kościół ewangelicki – obecnie Muzeum Rybołówstwa, i zabytkowe zabudowania).

⁵ Brak jest opracowanej i opublikowanej mapy zawierającej podział miasta na strefy funkcjonalno-przestrzenne miasta, dlatego miasto zostało skategoryzowane i przedstawione na mapie (wykonanej przez autora) jedynie na podstawie opisów słownych (które w większości nie zawierały dokładnych odniesień przestrzennych), zawartych w Uch. R. M. Hel (2003).

Ulica Wiejska jest regularnie zamykana dla ruchu kołowego i stanowi ciąg przeznaczony dla pieszych. Drugie miejsce wizytowe, czyli bulwar Nadmorski, biegnie równoległe do ul. Wiejskiej (wzdłuż brzegu Zatoki Gdańskiej). Obszar w centrum Helu jest chroniony prawnie przez konserwatora zabytków.



Rycina 9. Jednostki funkcjonalno-przestrzenne w Helu

Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023) oraz Uch. R. M. Hel (2003).

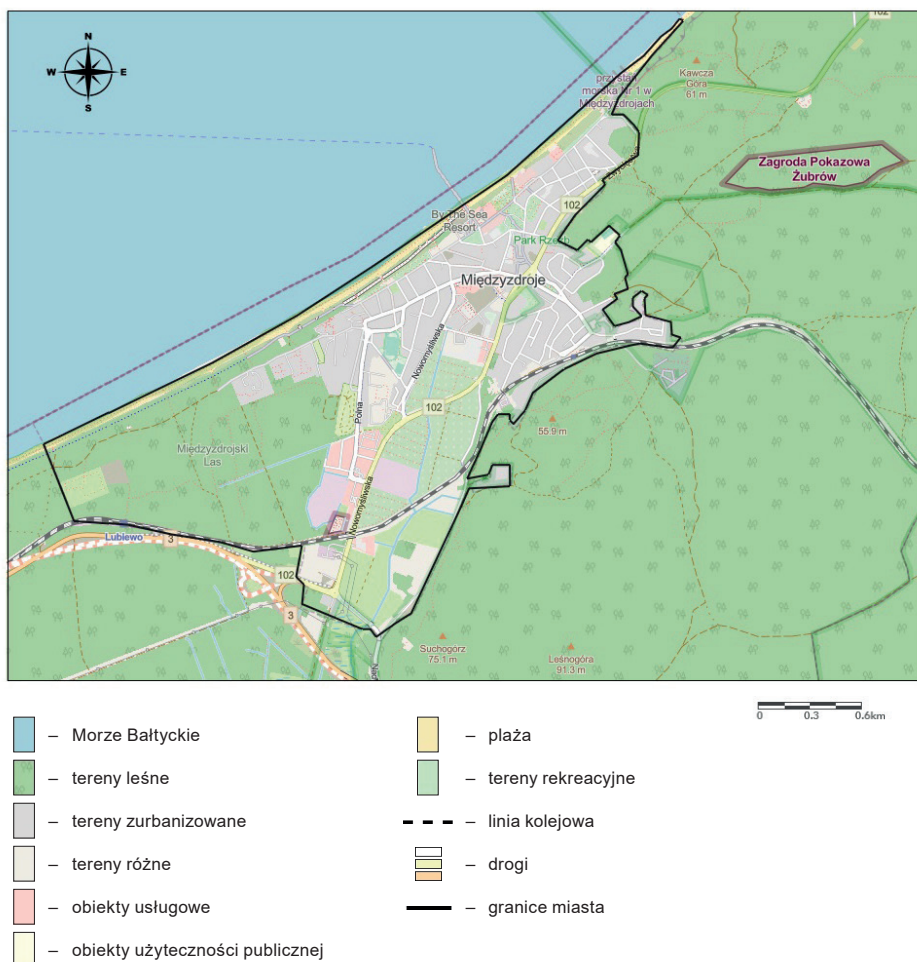
Tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej obejmują budynki mieszkalne wielo- i jednorodzinne, przeznaczone dla stałych mieszkańców (można wyróżnić trzy osiedla: Kolonia Rybacka, osiedle przy ul. Przybyszewskiego oraz osiedla wielorodzinne między centrum miasta a ul. Steyera). Dodatkowo, pomiędzy osiedlem mieszkaniowym przy ul. Przybyszewskiego a centrum miasta znajdują się tereny usługowe o niskiej gęstości zabudowy. Jest tu kościół, sklep „Polomarket”, klub garnizonowy i hotele, a także park i skwer otaczający pomnik „Obrońcy Helu”. Tereny nauki, turystyki i wypoczynku to – w rozumieniu autora – miejsca, gdzie można wykonywać czynności powiązane z wydzieleniem tego terenu. Jako miejsce wypoczynku i turystyki została wskazana plaża oraz wszelkie punkty obsługi turystycznej, świadczące usługi noclegowe na rzecz osób przyjezdnych. Natomiast jako miejsce nauki – fokarium i powiązana z nim Stacja Morska Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego oraz szkoła podstawowa. Tereny portowe służą obsłudze pasażerów oraz jako miejsce cumowania jednostek wodnych. Dominujące na mapie Helu obszary leśne w znacznej części są kontrolowane przez wojsko. Na ich obszarze znajduje się kilka muzeów oraz liczne artefakty i obiekty militarne, świadczące o wojskowej przeszłości tego miasta (Uch. R. M. Hel 2003).

Na podstawie opinii władz miejskich i informacji zawartych na oficjalnej stronie miasta (UM Hel 2023) zostały wyróżnione następujące miejsca, które są potencjalnymi atrakcjami w przestrzeni Helu i warto je odwiedzić:

- 1) Kopiec Kaszubów,
- 2) Dom Morświna,
- 3) latarnia morska,
- 4) zatopiony kuter łącznikowy K-18 Bryza,
- 5) bateria numer 31 im. Heliodora Laskowskiego,
- 6) bunkier Morskie Tajemnice,
- 7) bunkier Makabra XX wieku,
- 8) Checz Kaszubska,
- 9) fokarium,
- 10) port morski.

Przestrzeń miasta Międzyzdroje charakteryzuje się zwartą zabudową, która w części centralnej rozkłada się wzdłuż wybrzeża morskiego. Miasto nie ma swojego portu, a jedynie przystań morską, umożliwiającą przemieszczanie się statkami turystycznymi. Miasto od północy graniczy z Bałtykiem, natomiast reszta granic miasta otoczona jest przez tereny leśne (w tym Woliński Park Narodowy) (ryc. 10).

Rozwój przestrzenny miasta determinowany jest przez elementy tworzące strukturę funkcjonalno-przestrzenną, czyli uwarunkowania środowiskowe, na które wpływ mają wyznaczone obszary chronione, uwarunkowania infrastrukturalne (droga krajowa nr 3 położona obok granic miasta i trasa kolejowa nr 401, przecinająca miasto w części południowej) oraz ograniczenia wynikające z istniejących inwestycji. Czynniki te tworzyły i nadal tworzą podstawowe ramy dla określania kierunków rozwoju przestrzennego i kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej.



Rycina 10. Plan Międzyzdrojów

Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).

Główne funkcje miasta to: mieszkalnictwo i związana z nim działalność usługowa; administracja publiczna i obsługa mieszkańców (edukacja, szkolnictwo, służba zdrowia, kultura i opieka społeczna); turystyka, rekreacja i usługi powiązane; ochrona zasobów środowiska. Położenie oraz ukształtowanie przestrzeni miasta decyduje o dominującej roli turystyki w rozwoju przestrzennym miasta. Sezonowość charakteryzująca turystykę nadbałtycką determinuje również wykorzystanie zasobów przestrzennych, takich jak infrastruktura techniczna, baza noclegowa i usługowa. W szczytowych okresach sezonu wypoczynkowego, czyli w lipcu i sierpniu, liczba turystów dwu- lub trzykrotnie przewyższa liczbę mieszkańców. Infrastruktura techniczna i obiekty usługowe muszą poradzić sobie z tym wysokim skumulowanym obciążeniem, dlatego jednym z rozwiązań, mających wpływ na wykorzystanie zasobów przestrzennych w sposób racjonalny, byłoby przedłużenie sezonu turystycznego i rozszerzenie oferty o całoroczną atrakcyjną dostępność przestrzeni miasta dla osób przyjezdnych.

W przestrzeni miasta (ryc. 11) zostały wyróżnione następujące struktury funkcjonalno-przestrzenne (Uch. R. M. Międzyzdroje 2018):

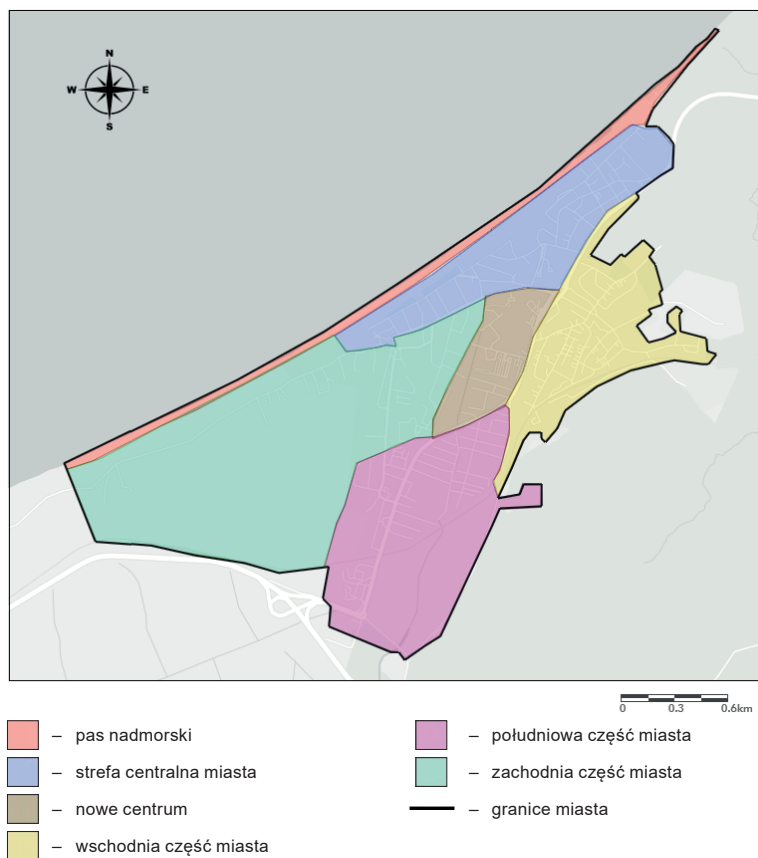
1. Pas nadmorski (w tym: plaże, wydmy nadmorskie i lasy ochronne w pasie technicznym) – w dominującej części jest to niezabudowany teren plaż, stanowiący pas techniczny brzegu wód Bałtyku, a także lasów ochronnych, które są w jego granicach. Obecnie jest to: publiczna plaża oraz zabudowania związane z bezpośrednim dostępem do niej, obiekty usługowe położone na plaży, stacja meteorologiczna, przystań morska (molo) i przystań rybacka w Międzyzdrojach.
2. Strefa centralna miasta – obszar ten obejmuje nadmorską część miasta. Wykształcona w nim struktura przestrzenna skupia historyczne zagospodarowanie kurortu i zabudowania (m.in. Park Zdrojowy im. Fryderyka Chopina). Obecne użytkowanie obejmuje: hotele, pensjonaty, tzw. apartamentowce, domy wypoczynkowe, budynki mieszkalne, obiekty handlowe, usługowe, gastronomiczne, obiekty użyteczności publicznej oraz administracji, usługi kultury oraz rozrywki oraz przestrzenie publiczne (m.in. Park Zdrojowy im. Fryderyka Chopina, amfiteatr, Międzynarodowy Dom Kultury, plac miejski przed molo i Aleja Gwiazd), ciągi pieszo-jezdne, obszary zadrzewione oraz tereny zieleni urządzonej wzdłuż pasa technicznego, obiekty oraz urządzenia sportowe.
3. Zachodnia część miasta – w części zachodniej tego wydzielenia znajduje się teren leśny. Umiejscowione są tu też śródlądne obiekty apartamentowe wypoczynkowe i mieszkaniowe, rozlokowane wzdłuż pasa nadmorskiego. W części wschodniej

jednostki planistycznej dominuje zabudowa jednorodzinna, pensjonatowa oraz usługowa, obiekty związane z zakwaterowaniem (pola namiotowe, zagospodarowane tereny zielone, ośrodki wypoczynkowe), a także budynki oświatowe (przedszkole) oraz sportowe (stadion miejski).

4. Nowe centrum – w północnej części jednostki znajdują się obiekty usługowe i mieszkalne, a na południu rodzinne ogródki działkowe, wykorzystywane jako teren rekreacyjno-wypoczynkowy, w tym również na potrzeby zakwaterowania turystycznego. W centrum znajdują się tereny niezabudowane, na których trwają prace infrastrukturalne i budowlane, związane z budową nowego centrum administracyjnego, składającego się z ratusza, biblioteki, przychodni, placu miejskiego oraz zabudowy mieszkaniowej, usługowej i parkingów – zgodnie z obowiązującym planem miejscowym zagospodarowania przestrzeni.
5. Wschodnia część miasta – to przede wszystkim tereny zabudowane budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi i wielorodzinnymi (większość zabudowy mieszkaniowej skoncentrowana jest we wschodniej części miasta). Funkcję mieszkaniową dopełniają oferowane usługi związane z: zakwaterowaniem, edukacją (szkoła), wypoczynkiem, sportem i rekreacją (m.in. siedziba Muzeum Przyrodniczego Wolińskiego Parku Narodowego, boiska i place zabaw, ośrodki wypoczynkowe, park linowy), a także religią (kościół). Dodatkowo można wydzielić: tereny infrastruktury technicznej i obszary leśne na wschodzie, a także tereny kolejowe ze stacją kolejową.
6. Południowa część miasta – to tereny zurbanizowane, ale w dużej części niezabudowane. Części zabudowane zajmują różnego rodzaju obiekty handlowo-usługowe, infrastruktura obsługi komunikacyjnej oraz obiekty przeznaczone do obsługi technicznej miasta. Ponadto zlokalizowany jest tam rekreacyjny Bałtycki Park Miniatur oraz osiedle mieszkalno-usługowe. Znaczącą część strefy zajmują rodzinne ogródki działkowe przecięte linią kolejową.

Na oficjalnej stronie miasta Międzyzdroje (UM Międzyzdroje 2023) władze wyróżnili kilka atrakcji, które stanowią o tożsamości tego miasta. Są to:

- 1) molo,
- 2) plaża,
- 3) Festiwal Gwiazd,
- 4) Aleja Gwiazd,
- 5) Woliński Park Narodowy,
- 6) zagroda żubrów,
- 7) Kawcza Góra.

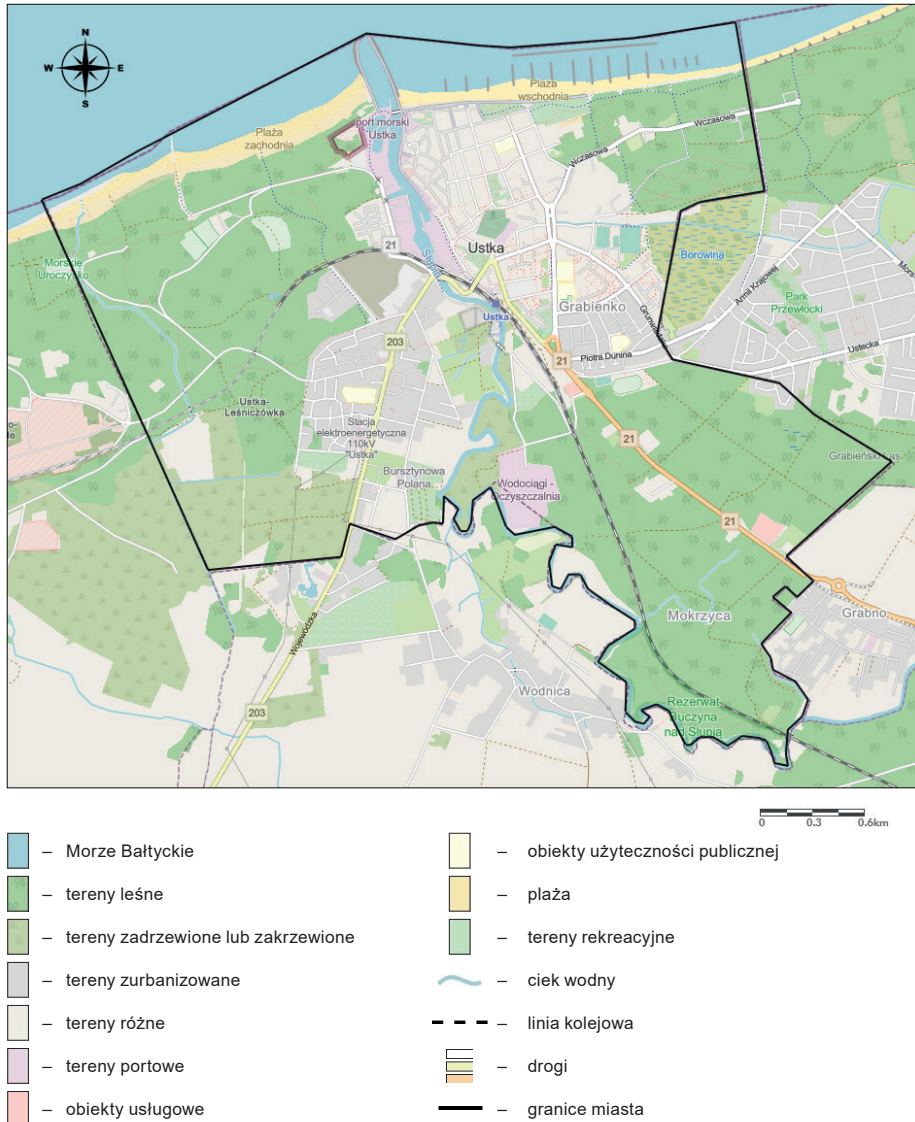


Rycina 11. Jednostki funkcjonalno-przestrzenne w Międzyzdrojach

Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023) oraz Uch. R. M. Międzyzdroje (2018).

Ustka ma uchwytny strefowy układ funkcji, który jest zdeterminowany historycznie, oraz wyraźną parcelację na część wschodnią i zachodnią. Rzeka Słupia stanowi istotną barierę ograniczającą możliwości integracji przestrzennej (ryc. 12). Ponadto miasto rozdzielone jest układem kolejowym. Na wschodzie główne funkcje przestrzeni to: mieszkaniowa, usługowo-handlowa, administracyjna, rekreacyjna i uzdrowska (plaże i ośrodki wczasowe). Na zachodzie dominują przede wszystkim funkcje przemysłowe, realizowane przez port (służący obsłudze pasażerskiej oraz statków rybackich i sportowych) oraz tereny postoczniowe; część obszaru służy także mieszkalnictwu i rekreacji (Uroczysko – plaża zachodnia). Tereny śródmiejskie są gęsto zabudowane, ale wymagają transformacji funkcjonalnej i estetycznej,

a także zmian w organizacji transportu kołowego i poprawy środowiska miejskiego. Struktura zabudowy mieszkaniowej charakteryzuje się wysokim udziałem mieszkań wielorodzinnych.



Rycina 12. Plan Ustki

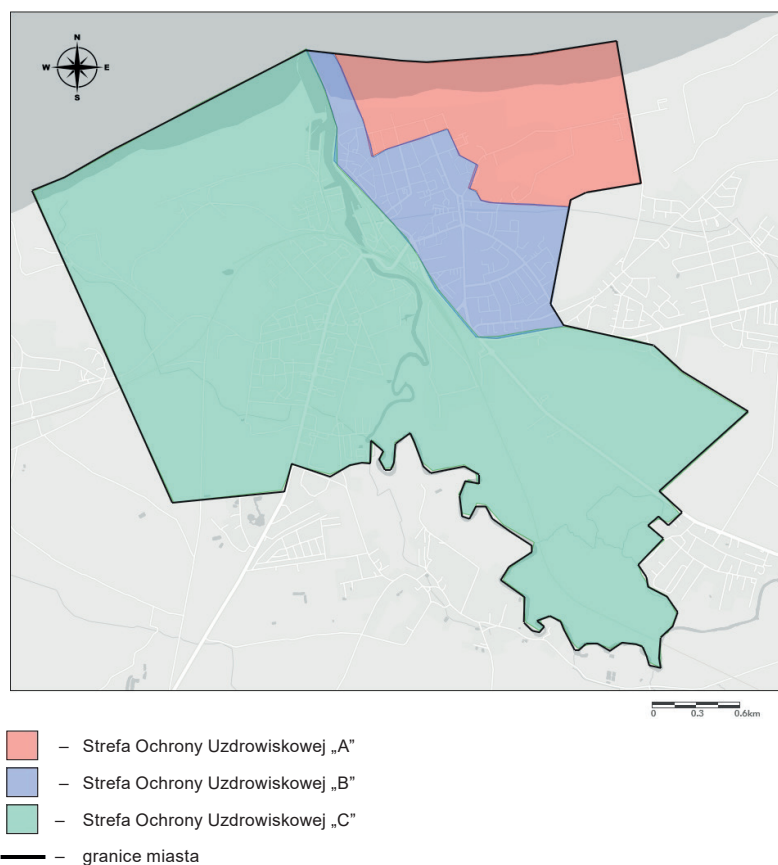
Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).

Najważniejsze dla wizerunku miasta są tereny tzw. Starej Ustki – historycznie oraz kulturowo uwarunkowane (po wschodniej stronie kanału portowego), oraz tereny nadmorskie i rekreacyjne. Miasto zachowało zabytkowy układ urbanistyczny dawnej osady rybackiej. Rewitalizowany układ Starej Ustki ma wybitne wartości dziedzictwa kulturowego o znaczeniu regionalnym. Rozwój przestrzenny miasta nie jest jedynie związany z ekspansją terytorialną pod nowe tereny inwestycyjne lub intensyfikacją wykorzystania terenów zurbanizowanych. Procesy modernizacyjne dokonywane na przestrzeni lat pokazują kierunek zagospodarowania przestrzeni Ustki i jej rozwoju. Miasto w swoich granicach posiada również liczne tereny leśne oraz obszary zagospodarowanej zieleni, które ze względu na funkcje uzdrowiskowe mają znaczenie rekreacyjne oraz zdrowotne. Miasto od zachodu otoczone jest terenami leśnymi, natomiast od południa graniczy z wsią Wodnica, od południowego zachodu z wsią Grabno oraz od zachodu z wsią Przewłoka. Północna część miasta położona jest nad Morzem Bałtyckim. Struktura miasta jest zwarta, większa część terenów zurbanizowanych mieści się w promieniu około 2 km i ma wyraźną kompozycję, uwarunkowaną historycznie i przyrodniczo. Głównymi trwałymi barierami rozwoju przestrzeni miasta są lasy i brzeg morza (Uch. R. M. Ustka 2012).

Miasto Ustka przez informacje zawarte na swojej oficjalnej stronie internetowej (UM Ustka 2023) prezentuje następujące miejsca w przestrzeni miasta, które stanowią o jej atrakcyjności:

- 1) latarnia morska,
- 2) stara osada rybacka,
- 3) port,
- 4) Stawek Upiorów,
- 5) promenada nadmorska,
- 6) kładka,
- 7) kościół pw. Najświętszego Zbawiciela,
- 8) ratusz miejski,
- 9) dom Kapitana Haase,
- 10) Zakład Przyrodolecznicy,
- 11) bunkry – park spotkań z historią,
- 12) Muzeum Chleba,
- 13) Muzeum Ziemi Usteckiej,
- 14) pomnik Usteckiej Syrenki,
- 15) ławeczka Ireny Kwiatkowskiej,
- 16) pomnik Fryderyka Chopina.

Kolejnym istotnym elementem, mającym wpływ na kierunek rozwoju przestrzennego miasta, jest nadanie mu 1 stycznia 1988 roku statusu uzdrowiska, który nałożył prawne zobowiązania do utworzenia stref ochrony środowiskowej, co znacząco wpływa na sposób organizacji przestrzeni miasta. Obowiązkiem władarzy jest wyznaczenie stref ochrony uzdrowiskowej, które są tworzone w celu zabezpieczenia elementów leczniczych, naturalnych zasobów leczniczych, walorów środowiska i obiektów uzdrowiskowych. W przestrzeni miasta zostały wyznaczone trzy strefy ochronne (ryc. 13).



Rycina 13. Strefy ochrony uzdrowiskowej w Ustce

Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023) oraz Uch. R. M. Ustka (2009).

W najważniejszej strefie „A” zlokalizowane są zakłady oraz urządzenia przeznaczone do lecznictwa uzdrowiskowego, a także inne obiekty służące lecznictwu uzdrowiskowemu albo obsłudze pacjenta i turysty (zwłaszcza pensjonaty, kawiarnie lub restauracje). Głównym kryterium środowiskowo-przestrzennym jest udział terenów zieleni, obejmujący ponad 65% danej strefy. Strefa „B” przylega do jednostki „A” i stanowi jej otoczenie, które jest przeznaczone dla obiektów: usługowych, rekreacyjnych, turystycznych, komunalnych, budownictwa mieszkaniowego, sportowych oraz innych, związanych z zaspokajaniem potrzeb mieszkańców i osób przyjezdnych użytkujących daną przestrzeń. Wyżej wymienione obiekty nie mogą mieć negatywnego wpływu na właściwości lecznicze uzdrowiska i muszą być nieuciążliwe w procesie leczenia. Strefa „C” zajmuje największy powierzchniowo obszar miasta i użytkownicy tej przestrzeni są zobowiązani do zachowania walorów klimatycznych, krajobrazowych oraz ochrony złóż surowców leczniczych. Każda z wymienionych stref posiada obostrzenia w zakresie możliwych sposobów używania i rozwijania przestrzeni miasta, lokalizacji budynków mieszkalnych, obiektów usługowych, sposobów zagospodarowania terenami leśnymi czy organizacji życia społecznego (Uch. R. M. Ustka 2009).

Od północnego zachodu Władysławowo graniczy z wsią Chłapowo, od południowego wschodu (na Mierzei Helskiej) z wsią Chałupy. Południe miasta zajmują tereny rolnicze, a od północy graniczy ono z Morzem Bałtyckim (ryc. 14).

W północnej części miasta skupiają się przede wszystkim zabudowania miejskie, a centralną część przecina linia kolejowa, co stanowi charakterystyczną cechę urbanistyczną. Istotnym elementem infrastruktury miasta jest port morski, który pełni funkcję zarówno portu rybackiego z nowoczesną przystanią żeglarską, jak i portu pasażerskiego. Rybołówstwo, chociaż obecnie ma mniejsze znaczenie gospodarcze, stało się atrakcyjną turystyczną, oferującą połowowe wyprawy morskie, podkreślając tym samym zrównoważony rozwój miasta. Rola portu jest kluczowa w zakresie turystyki, a związane z nim usługi turystyczne stanowią czynnik kształtujący rozwój przestrzeni miejskiej. Turystyka odgrywa kluczową rolę w gospodarce miasta, co również wpływa na jego zagospodarowanie przestrzenne. Nacisk jest kładziony na rozwój potrzebnej infrastruktury turystycznej, obejmującej atrakcyjne walory krajobrazowe, różnorodność obiektów noclegowych, a także połączenia komunikacyjne z innymi jednostkami miejskimi. W ostatnich latach władze miejskie skupiają się na zaspokajaniu potrzeb turystów przez różnorakie formy rekreacji. Oprócz funkcji turystycznych istotne elementy życia miejskiego to mieszkalnictwo oraz administracja, odgrywające kluczową rolę w rozwoju społecznym miasta.



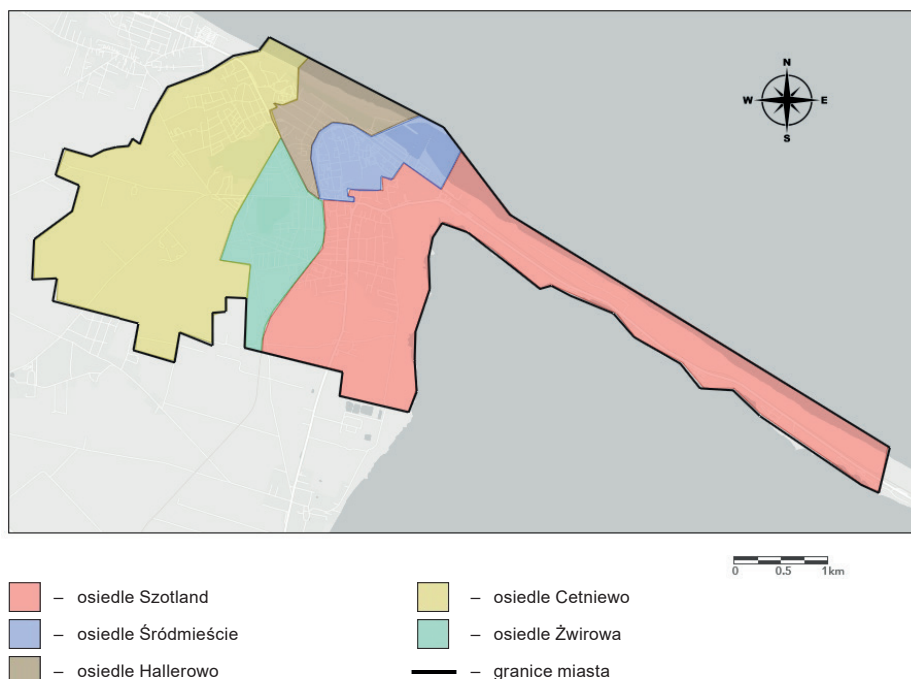
Rycina 14. Plan Władysławowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).

Przestrzeń miasta Władysławowa została podzielona na pięć jednostek (pomocniczych) administracyjnych, nazwanych osiedlami (ryc. 15), które charakteryzują się odmiennymi strukturami przestrzennymi i funkcjonalnymi.

Pierwszą wydzieloną jednostką jest osiedle Szotland, które stanowi najstarszą część miasta. Obejmuje zachodni obszar miasta (łącznie z fragmentem Mierzei Helskiej). Ulokowana jest w nim zabudowa mieszkaniowa, na którą składają się domy jednorodzinne, małe domki rekreacyjne i wypoczynkowe, a także pensjonaty z podstawowymi usługami. W granicach tego osiedla znajdują się przybrzeżne obszary łąk podmokłych oraz teren rezerwatu przyrody Słone Łąki.

Druga jednostka pomocnicza to osiedle Śródmieście. Położone jest w rejonie centralnego obszaru miasta i portu morskiego, gdzie skupiają się funkcje usługowe (w tym administracyjne) oraz występują budynki zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (i w mniejszym stopniu jednorodzinnej) w pobliżu siedziby Urzędu Miejskiego, a także hotele i pensjonaty. W sąsiedztwie Domu Rybaka położona jest część centrum miasta, która realizuje funkcje rozrywkowe, rekreacyjne i edukacyjne; znajduje się tam na przykład: letnia estrada, wesołe miasteczko oraz centrum edukacji rybackiej MERK. Jest też niezagospodarowany i niezabudowany teren pomiędzy ul. Szkutników a ul. Hallera w pobliżu siedziby Urzędu Miejskiego Władysława.



Rycina 15. Podział administracyjny Władysława

Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023) oraz Uch. R. M. Władysława (2024).

Kolejną wydzieloną jednostką administracyjną w obrębie Władysława jest osiedle Żwirowa, położone centralnie w granicach miasta. Jest to fragment miasta o funkcji osiedla mieszkaniowego z domkami na wynajem oraz pensjonatami.

Znajduje się tu także park rozrywki związany z morzem. Wzdłuż linii kolejowej przecinającej osiedle usytuowane są obiekty pełniące funkcje produkcyjne i usługowe – w rejonie ul. Tuwima i ul. Rzemieślniczej.

Następna jednostka administracyjna Władysławowa to osiedle Hallerowo, położone w jego północnej części. Jest to obszar o charakterze centrum turystycznego, z głównymi, wizytowymi ciągami pieszymi prowadzącymi na plażę (ul. Morska oraz Aleja Gwiazd Sportu). Dominuje zabudowa mieszkaniowa z pokojami na wynajem czy pensjonatami. Zlokalizowany jest tu też kwartał zabudowy usługowej wraz z obiektami turystycznymi. Cechą wyróżniającą ten fragment miasta jest chaotyczne zagospodarowanie przez tymczasowe, sezonowo otwierane obiekty usługowo-handlowe, które usytuowane są wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych wiodących na plażę.

Największe osiedle we Władysławowie, czyli Cetniewo, jest położone w jego północno-zachodnim fragmencie. Najbardziej charakterystycznym jego miejscem jest Centralny Ośrodek Sportu oraz zabytkowy kościół pw. Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny. Obszar położony na południowy zachód od ul. Droga Chłapowska stanowią przede wszystkim tereny rolnicze. Wśród nich znajduje się obszar stacji wodociągowej oraz teren wojskowy. Podobnie jak w przypadku pozostałych osiedli dominuje w Cetniewie zabudowa mieszkaniowa z pokojami na wynajem oraz zabudowa usługowa, nastawiona na realizowanie potrzeb turystów – hotele i pensjonaty. Dodatkowo znajduje się tam zrewitalizowany park miejski. Innym istotnym wydzieleniem są zabudowania związane z byłym majątkiem „Poczernino”, który jest zabudową wielorodzinną dawnego Polskiego Gospodarstwa Rolnego, zespołem zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz zespołem ogrodów (Uch. R. M. Władysławowo 2024).

Włodarze Władysławowa wskazali następujące miejsca, które w ich opinii stanowią o atrakcyjności miasta (UM Władysławowo 2023):

- 1) Dom Rybaka,
- 2) port,
- 3) Aleja Gwiazd Sportu,
- 4) kościół pw. Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny,
- 5) skwer rekreacyjno-wypoczynkowy na osiedlu Cetniewo,
- 6) Letnia Estrada Koncertowa i plac zabaw,
- 7) willa „Hallerówka”.

Rozdział 3

Postrzeganie przestrzeni miejskich przez wybrane grupy mieszkańców – wyniki badań

3.1. Ograniczenia badawcze

Ograniczenia badawcze to utrudnienia dotyczące projektu badawczego, metod badawczych, a nawet badacza, które mogą wpływać na interpretację końcowych wyników badań. Są to reglamentacje dotyczące ogólności i użyteczności wyników płynących z projektu badawczego i metod stosowanych w celu zapewnienia wewnętrznej i zewnętrznej ważności. Naukowcy często ostrożnie podchodzą do podawania ograniczeń swoich badań w publikacjach, obawiając się, że ich wiarygodność naukowa zostanie zagrożona. Jednak żadne badanie naukowe nie jest doskonałe i nie obejmuje wszelkich niewykluczonych aspektów. W związku z tym zwrócenie uwagi na ograniczenia swoich badań można uznać za przejaw uczciwości i rzetelności badawczej (Munafò, Flint 2010).

Oprócz kilku wspomnianych (we wstępie) ograniczeń, powiązanych z przeprowadzonymi badaniami, dodatkowo należy wymienić następujące czynniki:

1. Epidemia COVID-19 – zahamowanie rozwoju gospodarczego, niepewność dotycząca postpandemicznej rzeczywistości, restrykcje związane z wyjazdami służbowymi i podróżami, ograniczenia w funkcjonowaniu placówek oświatowych, przeniesienie edukacji, nauki, miejsc pracy do świata wirtualnego. Jest to tylko kilka utrudnień powiązanych z epidemią COVID-19, która skutecznie „zatrzymała świat”, w tym również ograniczyła możliwość zebrania odpowiedzi od respondentów. Badania terenowe, które autor musiał przeprowadzić w celu ukończenia zadania badawczego, nie mogłyby zostać przeprowadzone w Internecie ze względu na: braki sprzętowo-programowe (np. brak odpowiedniego oprogramowania graficznego, dostosowanego do rysowania

map mentalnych wśród uczniów i seniorów), problem z jednoczesnym zebraniem i kontrolą respondentów, którzy wypełniają kwestionariusze (wśród uczniów i seniorów), czy słabą znajomość obsługi komputera (wśród seniorów), a także zawieszenie regularnych spotkań w grupach (wśród seniorów). Dodatkowo, późniejsze postpandemiczne restrykcje bardzo mocno ograniczały autorowi nadzorowanie przebiegu badań terenowych w jednostkach oświatowych.

2. Brak dopuszczenia do przeprowadzenia ankiet – lista miast, w których miały zostać przeprowadzone badania, pierwotnie składała się z pięciu jednostek miejskich w każdym województwie (dodatkowo były to np. Mielno czy Łeba). Jednak podczas umawiania się czy już w trakcie wizyty na miejscu autor badania napotykał ogromne problemy (np. ze strony władz szkolnych czy brak możliwości dotarcia do grup seniorów), które uniemożliwiały ukończenie badań w danym miejscu. W konsekwencji powodowało to dyskwalifikację danej jednostki osadniczej w dalszym postępowaniu badawczym.
3. Dotarcie do respondentów – kolejnym wyzwaniem było dotarcie do wybranych grup ankietowanych. Ze względu na charakter badania preferowane było przeprowadzenie go w grupie osób, gdyż w ten sposób możliwe było uzyskanie nawet kilkunastu odpowiedzi w stosunkowo krótkim czasie. Praktycznie niewykonalne jest przeprowadzenie tej ankiety z indywidualnym respondentem, ponieważ koszty byłyby zbyt wysokie. Biorąc pod uwagę wszystkie ograniczenia tego narzędzia, należy uznać, że ankieta w wybranych grupach badawczych i tak jest skutecznym rozwiązaniem. Po uzyskaniu zgody dyrekcji szkoły (a w niektórych przypadkach także rady rodziców i nauczycieli prowadzących) można było bezproblemowo ankietować respondentów na wybranych poziomach edukacyjnych. Jednakże autor musiał wykazywać się kreatywnością, aby odnaleźć grupy, w których spotykają się seniorzy. Aby zmobilizować organizatorów do zaproszenia słuchaczy, autor badania musiał kilkakrotnie wygłosić wykłady na różnych Uniwersytetach Trzeciego Wieku. Często też samo przedstawienie kwestionariusza powodowało niechęć do jego wypełnienia, jednak siłą osobowości udawało się nakłonić respondentów do ich ukończenia. Zdarzało się, że seniorzy ignorowali zalecenia badającego, jak poprawnie wypełnić kwestionariusz, i najpierw odpowiadali na pytania ankietowe, a dopiero potem szkicowali miasto.
4. Wojna w Ukrainie – atak Rosji na Ukrainę 24 lutego 2022 roku spowodował konsternację i niepewność losu wschodnich sąsiadów. Ogromna pomoc humanitarna oraz wsparcie imigrantów pokazały, jak zjednoczonym narodem

potrafią być Polacy. Ograniczenia, jakie ten atak wprowadził do badań, to: brak możliwości (ze względu na ważniejsze obowiązki) wpuszczenia autora w celu przeprowadzenia ankietyzacji w szkołach, zwiększona liczba osób w klasach z uwagi na osoby, które przybyły z Ukrainy i tymczasowo uczestniczyły w zajęciach lekcyjnych, a także odwołanie spotkań w Uniwersytetach Trzeciego Wieku i klubach seniora.

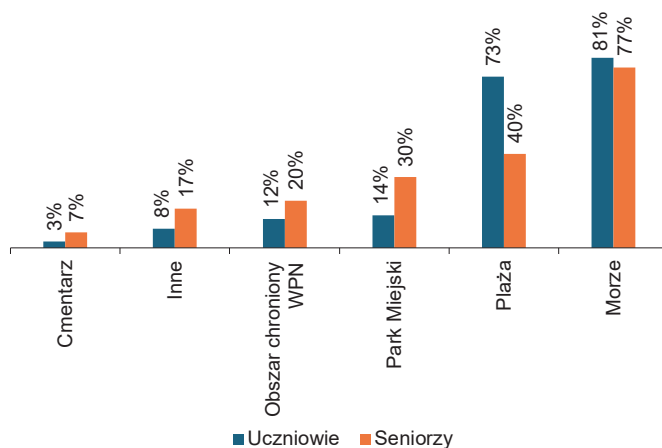
3.2. Postrzeganie przestrzeni miejskich w świetle badań metodą map mentalnych

W pierwszej kolejności dla pełnego zobrazowania wyników omówiono zawartość map mentalnych, a następnie przeprowadzono analizę przestrzenną na podstawie wydzielonych przez Lyncha (1960) pięciu elementów, które zostały uwzględnione w narysowanych szkicach wyobrażeniowych.

Wybrane rysunki miast z własnej perspektywy różnią się od siebie ze względu na zawarte w nich elementy. Spośród wszystkich 1200 zebranych kwestionariuszy jedynie w 3% prac w miejscu przeznaczonym do wykonania szkicu pozostawiono pustą stronę (w przypadku seniorów było to 14% respondentów, a wśród uczniów 1%). Potwierdza to, że osoby dorosłe mniej chętnie biorą udział w różnego rodzaju badaniach kwestionariuszowych.

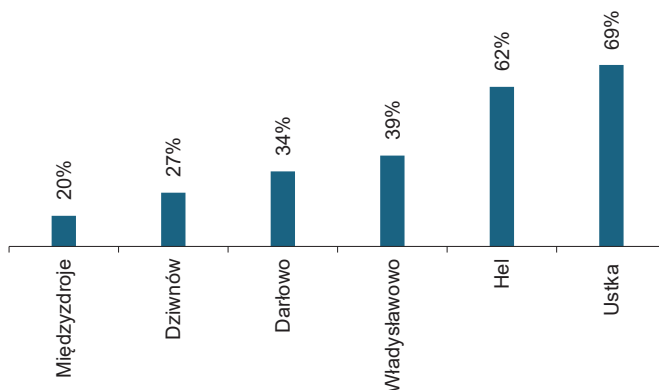
Zdecydowana większość (90%) stworzonych szkiców wyobrażeniowych została narysowana na ponad połowie strony (we wszystkich badanych miastach ich ilość jest na podobnym poziomie), co potwierdza wartość dominanty. Zdecydowanie częściej uczniowie (94%) w stosunku do seniorów (75%) wykorzystywali większą część strony, aby stworzyć szkic. W poszczególnych miastach ta proporcja jest różna. Na przykład w Darłowie było to 91% młodzieży i 65% osób starszych, w Międzyzdrojach 92% i 91% (uczniowie i seniorzy), a we Władysławowie 96% młodzieży szkolnej i 70% osób dorosłych (ryc. 16).

Kolorystyka map mentalnych może odpowiadać stopniowi zaangażowania respondenta w proces rysowania szkiców wyobrażeniowych. Wszystkie mapy mentalne seniorów zostały wykonane długopisem (autor badania dysponował tylko tym rodzajem artykułów do pisania), przez co brak jest zróżnicowanej kolorystyki. Wśród uczniów pokolorowano blisko połowę (44%) wszystkich prac. Najwięcej uczniów zdecydowało się nadać kolorystykę obrazom mentalnym w Uście i Helu. Najmniej kolorowych map mentalnych zostało stworzonych w Międzyzdrojach i Dziwnowie (ryc. 17). Jako przykład może posłużyć mapa mentalna naszkicowana przez ucznia w Helu (zał. 2).



Rycina 16. Liczba szkiców wyobrażeń wykonanych na ponad połowie strony

Źródło: opracowanie własne.

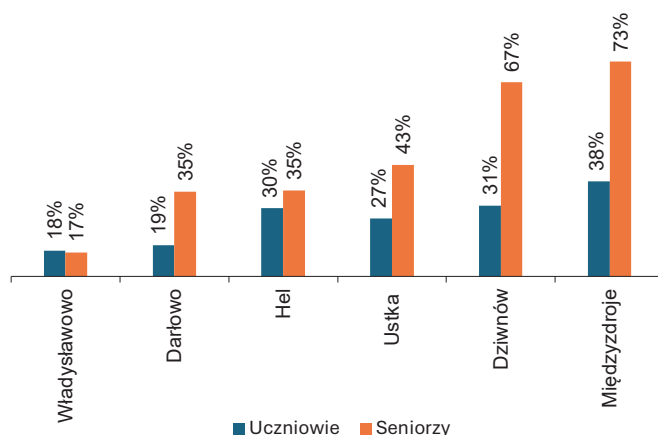


Rycina 17. Udział procentowy kolorowych szkiców wykonanych przez uczniów

Źródło: opracowanie własne.

Opisy elementów na tworzonych mapach mentalnych miały ogromne znaczenie dla autora badań ze względu na ułatwienie identyfikacji elementów przestrzennych zlokalizowanych na szkicu. Dzięki temu możliwe było ćwiczenie własnego warsztatu w celu rozpoznawania niepodpisanych elementów. Ponadto może to świadczyć o dobrej znajomości rysowanej okolicy i braku przypadkowości na przykład w zakresie nanoszonych budynków czy punktów orientacyjnych.

Spośród wszystkich wykonanych rysunków jedynie ok. 1/3 (28%) była podpisana (seniorzy zdecydowanie częściej opisywali szkice mentalne w stosunku do uczniów – 42% do 25% wszystkich map wyobrażeniowych), co uwzględnia wartość mediany dla tych wartości. Istnieje spore zróżnicowanie pod względem dodawania napisów w mapach mentalnych w zależności od badanego miasta (również uwzględniając grupę badawczą). Najwięcej map zostało podpisanych w Międzyzdrojach i Dziwnowie (47% i 40%), a najmniej w Darłowie i Władysławowie (22% i 17%). W prawie wszystkich badanych jednostkach osadniczych (oprócz Władysławowa) można zauważyć częstsze opatrywanie map podpisami przez seniorów niż uczniów (ryc. 18).



Rycina 18. Liczba map wyobrażeniowych opisanych przez respondentów

Źródło: opracowanie własne.

Nieużyteczność ma za zadanie pokazać, ile ze sporządzonych map wyobrażeniowych jest nieprzydatnych w tworzeniu macierzy danych i procesie badawczym. Bezużyteczność szkiców mentalnych można rozumieć jako: elementy krajobrazu oderwane od siebie¹, skalowane położenie², stronę zapełnioną słowami,

¹ Są to szkice mentalne, na podstawie których nie da się określić żadnych punktów orientacyjnych, dróg ani innych elementów miasta. Jest to przykładowo las, pole, drzewa lub zwykłe budowle mieszkalne.

² Jest to rysunek mentalny określający jedynie położenie miasta w stosunku do większego fragmentu powierzchni, na przykład szkic konturów Polski z zaznaczonym miastem albo fragment wybrzeża z zaznaczonym miastem.

elementy na rysunku trudne do identyfikacji³ lub inną nieczytelność⁴. Jednak często zdarzało się, że przy analizowaniu i kodowaniu map mentalnych ciężko było jednoznacznie określić powód nieużyteczności, dlatego większą wagę ma ogólna liczba bezużytecznych szkiców mentalnych. Spośród wszystkich 1200 wykonanych szkiców blisko 1/4 (23%) była nieużyteczna⁵. Na podstawie współczynnika C-Pearsona skorygowanego można wnosić, że istnieją istotne zależności między nieużytecznością rysunku a współwystępowaniem elementów krajobrazu oderwanych od siebie (0,76). Zdecydowanie więcej, bo 32% (w stosunku do 20%) nieużytecznych map mentalnych zostało wykonanych przez seniorów (aniżeli uczniów). Najczęściej o braku użyteczności mapy świadczyły elementy krajobrazu oderwane od siebie (prawie połowa nieużytecznych szkiców), trudna identyfikacja elementów na rysunku oraz inne czynniki (odpowiednio 22% i 23% prac nieużytecznych).

Najwięcej map, które były nieprzydatne w procesie analizy, zostało wykonanych w Dziwnowie, Helu i Władysławowie (prawie 1/3 – 28%), najmniej w Ustce i Międzyzdrojach (16% i 20%). W znacznej liczbie miast (w Darłowie, Dziwnowie, Władysławowie, Helu) ok. 30–40% szkiców wykonanych przez seniorów autor badań uznał za nieużyteczne. Spośród map mentalnych stworzonych przez uczniów ok. 1/5 stanowiły te bezużyteczne (np. w Darłowie – 20%, w Helu – 21%, a w Międzyzdrojach – 22%).

Podane elementy nie obejmują wszystkich możliwości opisu teoretycznego stworzonych map mentalnych. Rozmiar obszaru docelowego będzie miał wpływ na sposób tworzenia rysunków odręcznych. Podczas odwzorowywania dużych i małych obszarów środowiskowych mogą być zaangażowane dwa różne procesy. W mniejszych skalach, w tym na znanych obszarach (dzielnice, bloki mieszkalne, obszary miejskie i tym podobne), informacje zawarte w szkicu często pochodzą bezpośrednio z codziennego doświadczenia środowiskowego. Takie informacje mogą wywołać żywy wizualny obraz danego miejsca. Z drugiej strony, podczas mapowania dużego obszaru geograficznego niemożliwe jest, aby jedna osoba wiedziała wszystko o tym obszarze lub w pełni znała go osobiście. W tym przypadku

³ Są to mapy mentalne, które zawierają elementy trudne do zidentyfikowania bez odniesień przestrzennych, na przykład różnorakie kształty, jednostki pływające czy rysunki zawierające jedynie przypadkowe elementy.

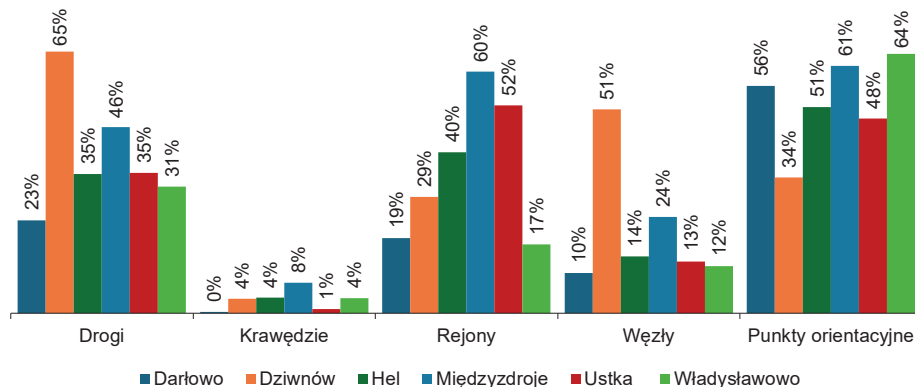
⁴ Do tej kategorii można zaliczyć na przykład pustą kartkę lub pojedyncze punkty w przestrzeni, niedające pełnego obrazu miasta.

⁵ W czasie wcześniejszych badań autora w Gryficach 22% map było nieużytecznych (Bodnar, 2021).

szkicowanie map nieuchronnie opiera się na wtórnych źródłach informacji i zdolności do ich odtwarzania (Boyle 1979, za: Mordwa 2003).

Ogólny udział poszczególnych kategorii analizy w badanych miastach został zaprezentowany na ryc. 19. Można na niej zauważyć zróżnicowanie zawartych elementów przestrzennych na szkicach wyobrażeniowych. Widoczna jest największa obecność punktów orientacyjnych na szkicowanych mapach mentalnych oraz najmniejszy udział odwzorowywanych krawędzi miasta.

Pierwszą kategorią map mentalnych, analizowanych na podstawie pięciu elementów przestrzeni wydzielonych przez Lyncha (1960), są drogi (ścieżki). Według klasyfikacji autora drogą są wszystkie elementy o charakterze liniowym, czyli: ulica, linia kolejowa, ciąg pieszy i rzeka. Według Wejcherta (1984, za: Mordwa 2003) łatwość identyfikacji drogi zależy od jej przekrojów poprzecznych i podłużnych, zakrętów i łuków, unikalnych budynków, ogólnego charakteru ulicy, funkcji, przeznaczenia, obecności charakterystycznych obiektów, intensywności i charakteru ruchu (tramwaje, autobusy, pojazdy silnikowe i piesi) oraz cech takich jak prześwity i otwarcia widokowe. Ścieżki są tym łatwiejsze do zapamiętania, im więcej mają cech własnych oraz im większą mają wartość dla formowania się życia społecznego.



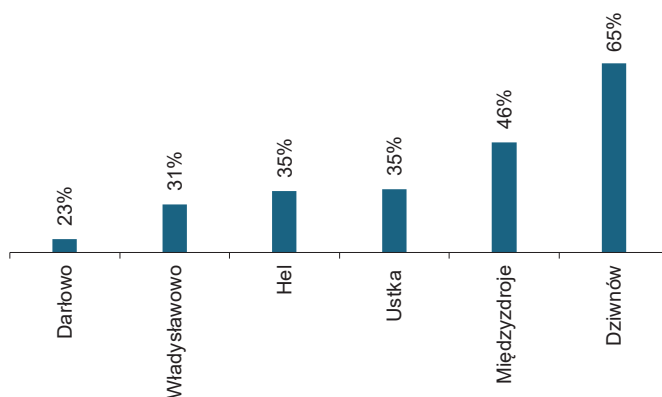
Rycina 19. Wykorzystanie poszczególnych typów elementów w mapach mentalnych respondentów

Źródło: opracowanie własne.

Ścieżki są ważnym elementem organizującym układ urbanistyczny badanych miast. Spośród wszystkich narysowanych map zostały zidentyfikowane na ponad 1/3 (35%) szkiców. Najliczniejszym elementem o charakterze liniowym były ulice, jezdnie oraz chodniki, widoczne na 91% map zawierających ścieżki, co potwierdza

wartość dominanty. Zauważalne jest również zróżnicowanie pomiędzy młodzieżą a seniorami w zakresie szkicowania dróg. Narysowało je 33% uczniów oraz prawie połowa (42%) seniorów. Może to potwierdzać teorię Matthews (1980, za: Mordwa 2003), który stwierdził, że osoby do 15. roku życia częściej odróżniają punkty orientacyjne, a osoby starsze ścieżki. Dlatego też ranga funkcjonalna poszczególnych elementów w przestrzeni jest zróżnicowana u dzieci i dorosłych. Na podstawie współczynnika C-Pearsona skorygowanego można wnosić, że istnieją istotne zależności między naniesionymi drogami i występowaniem układu drogowego na szkicach mentalnych (0,71). Mogą to być skrzyżowania ulic w układzie drogowym lub mosty (miejsce krzyżowania się rzek i dróg). Korelacje te można zaobserwować zarówno wśród seniorów, jak i młodzieży szkolnej.

Miastami, w których respondenci najliczniej zobrazowali ścieżki na własnych mapach mentalnych, są Dziwnów oraz Międzyzdroje, natomiast najmniej dróg zostało przedstawionych w Darłowie (ryc. 20).



Rycina 20. Liczba szkiców mentalnych z naniesionymi drogami

Źródło: opracowanie własne.

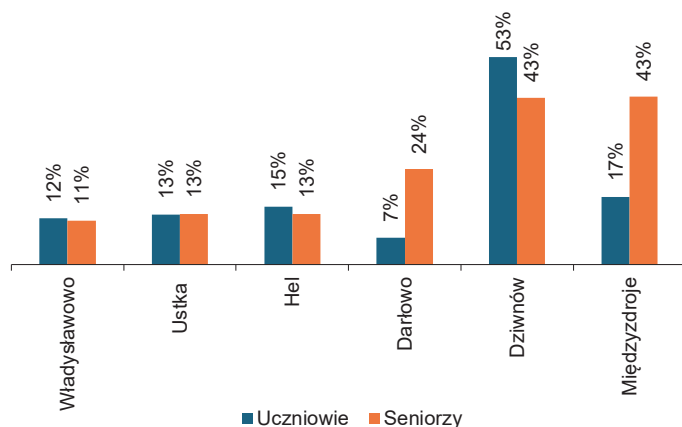
W analizowanych jednostkach osadniczych dominujące elementy liniowe są takie same. We wszystkich miastach najczęściej rysowanym elementem (ścieżką) były ulice, jezdnie oraz chodniki (od 83% do 100% narysowanych dróg). Jednak wśród elementów liniowych naszkicowanych na mapach mentalnych w Darłowie, Dziwnowie i Ustce można wyróżnić rzekę, która została wyodrębniona wśród 31%, 46% i 38% (co podpowiada wartość mediany) wszystkich narysowanych dróg, oraz tory kolejowe położone we wszystkich miastach (oprócz Dziwnowa),

które można było zauważyć na 2–7% prac zawierających ścieżki. Pozostałe elementy liniowe, takie jak promenady, aleje oraz inne, nie miały większego znaczenia (przy udziale wszystkich grup badawczych) w żadnym mieście i wynosiły maksymalnie 10% (przeważnie kilka punktów procentowych) wśród naszkicowanych dróg. W każdym mieście można zauważyć zróżnicowanie w zakresie odpowiedzi młodzieży szkolnej oraz seniorów. Widoczny jest brak korelacji pomiędzy zaznaczeniami dróg w obydwu grupach społecznych (rysowane drogi różnią się w zależności od miasta). We wszystkich odpowiedziach dominują ulice, jezdnie i chodniki. We Władysławowie (wśród młodzieży i seniorów), Helu (seniorzy) i Międzyzdrojach (seniorzy) 100% szkiców zawierających drogi miało ulice, chodniki lub jezdnie (w pozostałych miastach i grupach społecznych było to ponad 80%). Struktura zaznaczeń jest różna w każdym mieście (przy poniższym opisie nie jest brana pod uwagę dominanta zaznaczeń). W Darłowie seniorzy częściej zaznaczali rzekę i tory kolejowe niż młodzież szkolna. W Dziwnowie w udziale procentowym więcej uczniów aniżeli seniorów narysowało rzekę, natomiast osoby w podeszłym wieku częściej rysowały promenadę miejską. W mieście Hel więcej uczniów zaznaczało w swoich mapach wyobraźniowych tory kolejowe, natomiast promenada była drugą najczęściej rysowaną drogą wśród seniorów. W mapach mentalnych respondentów z Międzyzdrojów często pojawiała się (wśród młodzieży i seniorów) promenada. W Ustce rzeka była drugą najczęściej rysowaną drogą zarówno wśród uczniów, jak i wśród osób starszych. W grupie seniorów można zauważyć większą liczbę szkiców wyobraźniowych z promenadą. We Władysławowie struktura odpowiedzi wśród młodzieży, jak i osób starszych jest bardzo zbliżona. Przykładowa mapa mentalna seniora wraz z ścieżkami udostępniona została w zał. 3.

Drugim elementem mocno powiązanym z drogami są węzły. Według Lyncha (1960) węzły to strategiczne punkty w mieście dostępne dla obserwatorów, miejsca koncentracji, punkty początkowe lub miejsca docelowe przemieszczania się ludzi w mieście. Najczęściej są to na przykład rynki miejskie. Jednakże w opinii autora powyższa definicja elementu przestrzennego powinna zostać dostosowana do analizowanych jednostek osadniczych i ich historii, ponieważ w badanych miejscowościach (w znacznej części) brak jest dawnych rynków ze względu na różne etapy kształtowania się i rozwoju przestrzennego miast. Przy czym miejsca rozumiane jako „strategiczne, ważne” w mieście zostały włączone do punktów orientacyjnych, gdyż w opinii autora badań ta rola jest dominująca w tej analizie przestrzennej, a ich zaliczenie do węzłów mogłoby wprowadzić chaos. Według autora

węzły to miejsca przecięcia się elementów liniowych. Mogą to być skrzyżowania w układzie drogowym, przejazdy kolejowe, czyli miejsca krzyżowania się ulic z torami kolejowymi, oraz mosty, a więc miejsca krzyżowania się cieków wodnych z ulicami.

Wśród wszystkich wykonanych szkiców wyobrażeniowych na blisko 1/5 (16%) można wyróżnić węzły (najczęstszym węzłem było miejsce krzyżowania się ulic lub ronda – 12% wszystkich szkiców). Na podstawie współczynnika C-Pearsona skorygowanego można wnosić, że istnieją istotne zależności między rysowanymi drogami i występowaniem węzłów (0,73). Seniorzy (23%) częściej szkicowali węzły aniżeli uczniowie (14%). Może być to również powiązane z teorią Matthews'a (1980, za: Mordwa 2003) i różnicami w widzeniu przestrzennym przez młodzież i dorosłych. W Dziwnowie i Międzyzdrojach węzły zostały naszkicowane przez największą liczbę respondentów (było to 51% i 24% osób), co stanowi wynik znacznie wyższy niż w pozostałych miastach, w których było to ok. 10–14% wszystkich szkiców wyobrażeniowych. W Dziwnowie i Uście można zauważyć większą liczbę wskazań miejsc krzyżowania się ulic z ciekami wodnymi (mostów) aniżeli skrzyżowań ulicznych (odpowiednio jest to 71% do 62% i 60% do 50% narysowanych węzłów). Jedynie w Darłowie ten stosunek jest na korzyść skrzyżowań ulicznych nad liczbą zaznaczonych mostów (66% do 45%). We Władysławowie, Międzyzdrojach i Helu 100% respondentów, którzy naszkicowali węzły, narysowało skrzyżowania ulic i ronda. Jedynie w ostatniej wymienionej miejscowości 18% map mentalnych zawierało również miejsce krzyżowania się ulic z torami kolejowymi. W Darłowie, Dziwnowie i Międzyzdrojach można zauważyć zróżnicowanie w zakresie naszkicowanych węzłów w grupach uczniów oraz seniorów (ryc. 21). W Darłowie 24% dorosłych respondentów zaznaczyło węzły (ich rozkład wynosił mniej więcej po pół na skrzyżowania ulic i na mosty) i tylko 7% młodzieży uczącej się (najczęstszym wskazaniem były skrzyżowania ulic oraz mosty). W Dziwnowie ponad połowa uczniów narysowała węzły (w tym 76% z nich naszkicowało most) i 43% respondentów dorosłych (tutaj dominowały skrzyżowania ulic), co potwierdza wartość dominanty. W Międzyzdrojach węzły naszkicowało więcej seniorów (prawie połowa – 43% wszystkich prac) niż uczniów (17% zebranych map wyobrażeniowych). Wszystkie mapy mentalne w tym mieście zawierały skrzyżowania ulic i ronda. W pozostałych miastach (Helu, Uście, Władysławowie) nie widać aż tak wyraźnego zróżnicowania w obydwu grupach badawczych, ponieważ zbliżona liczba (w udziale procentowym względem całości) uczniów i seniorów naszkicowała węzły.



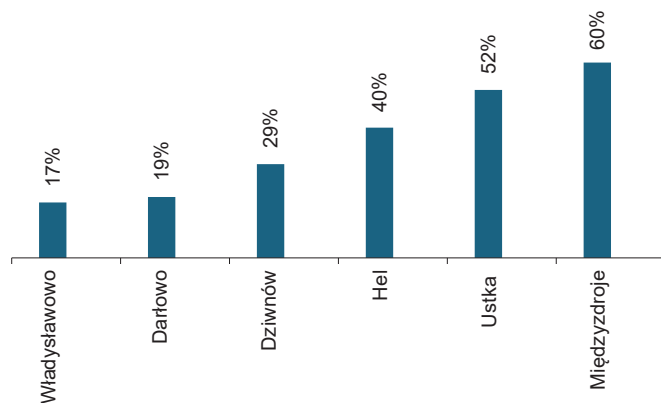
Rycina 21. Liczba węzłów naszkicowanych przez respondentów

Źródło: opracowanie własne.

Trzecim elementem wyobrażeń jest krawędź. Według autora tych badań jest to granica miasta, która pozwala ocenić, czy respondent narysował całe miasto, czy tylko jego fragment. Na podstawie uzyskanych danych można sądzić, że zdecydowana większość respondentów nie narysowała jej (97%), co również potwierdza średnia arytmetyczna. Jednak biorąc pod uwagę te niewielkie liczby, da się zauważyć, że seniorzy częściej rysowali granice miasta (są widoczne na 6% prac) aniżeli uczniowie (2% szkiców wyobrażeniowych). Najwięcej szkiców z krawędziami (8%) zostało stworzonych w Międzyzdrojach (przede wszystkim przez uczniów), natomiast jedynie 4% szkiców zawierało granice administracyjne w Dziwnowie, Helu i Władysławowie (liczba prac jest na podobnym poziomie w grupach seniorów i uczniów). W Ustce oraz Darłowie jedynie pojedynczy respondenci naszkicowali krawędzie.

Na podstawie powyższych danych można wnioskować, że większość stworzonych map odnosiła się do konkretnych obszarów, a nie do całego miasta. Z punktu widzenia uczniów granice miast są wyimaginowanymi liniami i nie mają dla nich żadnego znaczenia w rozumieniu (widzeniu) przestrzeni, a tym samym poruszaniu się w niej. Taka sama zależność może działać również w przypadku osób starszych, choć niewiele większa ogólna liczba zaznaczeń granic może dać podstawę do sformułowania tezy, że seniorzy częściej opuszczali miasto i lepiej znają granice administracyjne swojej miejscowości.

Przedostatnim elementem analizy przestrzennej są rejon-y (obszary). Lynch opisał je jako części miasta z dwuwymiarowym obszarem, rozpoznawalnym dzięki wspólnym, możliwym do zidentyfikowania cechom, które pozwalają obserwatorowi na wejście do niego. Gdy brakuje różnic z przyległymi częściami miejscowości, pomocne przy określaniu ich tożsamości może być dysponowanie przez nie kumulatywnymi nazwami oraz tradycyjnymi wewnętrznymi koligacjami. Według Wejcherta (1984) fakt, że miasto nie jest podzielone na dzielnice, utrudnia poruszanie się po nim i pozbawia je „indywidualności” (Mordwa 2003). Autor badań rejon-y rozumie jako większe wydzielenia ze struktury miejskiej, charakteryzujące się odrębnym zagospodarowaniem przestrzennym (mającym swoje granice oraz co najmniej jedną wspólną cechę łączącą dany obszar). We wszystkich miastach zostały wyodrębnione takie jednostki jak: park miejski, cmentarz, otoczenie miejsca zamieszkania, plaża, morze⁶, inne, a także wydzielenia lokalne, stworzone na podstawie struktury miejskiej (może być to m.in. port czy obszar chroniony). W tym przypadku każde miasto zostało omówione osobno ze względu na zróżnicowanie strukturalne miast i występujących w nich obszarów, a także z uwagi na powiązane z nimi różne liczby kodowe, do których zostały przypisane dane rejon-y.



Rycina 22. Liczba naszkicowanych rejonów w poszczególnych miastach

Źródło: opracowanie własne.

⁶ Zarówno plaża, jak i morze zostały zaliczone do rejonów, ponieważ: mają ograniczoną przestrzeń poprzez granice (często związane z granicami administracyjnymi jednostki osadniczej), różnią się swoją funkcją od reszty miasta oraz posiadają wspólne cechy łączące dany obszar.

Spośród wszystkich stworzonych szkiców wyobrażeniowych na 35% można wyróżnić różnorakie rejony (ryc. 22). Najczęściej występującymi rejonami są plaża i morze – zarówno wśród seniorów, jak i uczniów (co potwierdza współczynnik C-Pearsona skorygowany, który wynosi 0,81). Spośród młodzieży szkolnej 32% respondentów narysowało i wydzieliło jakiś obszar, natomiast wśród dorosłych respondentów była to prawie połowa (45%).

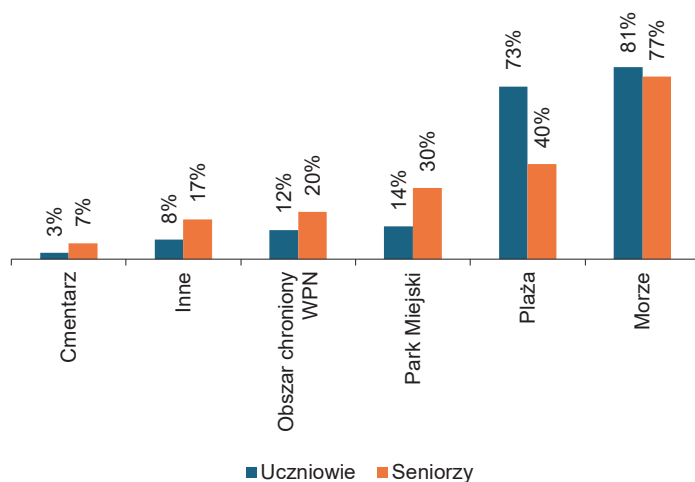
Niewielu ankietowanych w Darłowie w swoich mapach mentalnych naszkicowało jakiegokolwiek rejon (18% uczniów i 1% seniorów), dlatego opis częstotliwości zaznaczeń będzie uwzględniał wszystkie grupy badawcze, bez osobnej analizy uczniów i seniorów, ze względu na niewielką ilość obszarów u respondentów-seniorów. Darłowo jako miasto podzielone jest na dwie części: Darłówek, które stanowi nadmorską część miasta, oraz położone kilka kilometrów od Morza Bałtyckiego centrum, które stanowi jego część administracyjną. Dlatego autor wydzielił dodatkowo dwa rejony, czyli Darłówek oraz Centrum i okolice. Spośród 55 szkiców zawierających różne obszary najczęściej zaznaczanymi były morze (67%) oraz plaża (51%) – co obrazuje wyliczona wartość mediany. Na blisko 1/4 prac zlokalizowano parki miejskie⁷ oraz na 9% cmentarz komunalny. Jedynie na 5% i 2% prac z rejonami można było wydzielić „Darłówek” oraz „Centrum i okolice”. Inne zaznaczenia nie miały większego znaczenia w strukturze odpowiedzi.

Na podstawie odpowiedzi ankietowych w Dziwnowie jako dodatkowe rejony zostały zaliczone obszary (obiekty) wojskowe oraz port. Rejony można zauważyć na 29% wykonanych szkiców. Dominującymi rejonami są plaża i morze (71% i 92% zaznaczeń). Łącznie dwa parki miejskie w Dziwnowie pojawiły się na prawie połowie (38%) obszarów. Kolejną grupę stanowią inne odpowiedzi (25% szkiców z rejonami). Pozostałe rejony, takie jak: obiekty wojskowe, cmentarz, port, nie mają większego znaczenia w strukturze odpowiedzi. Spośród seniorów blisko połowa respondentów zaznaczyła jakiegokolwiek obszar (najczęściej były to plaża i morze – 80% zaznaczeń, oraz obydwie parki miejskie w Dziwnowie – połowa zaznaczeń). Jeśli chodzi o młodzież uczącą się, to rejony zlokalizowano na 23% prac. Dominowały tam plaża i morze (57% wszystkich narysowanych rejonów) oraz dwa parki miejskie w Dziwnowie (29% naszkicowanych rejonów).

⁷ W Darłowie istnieją cztery parki miejskie (rozumiane również jako wydzielone tereny spacerowo-wypoczynkowe): park Inkula, park Darłówek, park na Wyspie Łososiowej oraz park Króla Eryka.

Następne analizowane miasto to Hel. Spośród 78 respondentów 40% naszkicowało różne rejony. Najczęściej były to plaża i morze (zarówno wśród młodzieży – 74% i 84% wskazań obszarów, jak i seniorów – 17% i 67% zaznaczeń rejonów). Drugi najliczniej pojawiający się obszar to park miejski, który przez autora jest rozumiany jako las okalający tereny zurbanizowane miasta (jest to Nadmorski Park Krajobrazowy), oraz położony obok sklepu „Polomarket” park Galeria Rzeźby Kaszubskiej. To wydzielenie zostało naszkicowane na 29% wszystkich map mentalnych zawierających rejony (blisko 1/4 uczniów i 1/3 seniorów). Na 19% map mentalnych z zaznaczonymi rejonami można wyróżnić port morski Hel (który został uwzględniony zarówno przez uczniów, jak i przez seniorów). Pozostałe rejony nie mają większego znaczenia w strukturze odpowiedzi. Autor badania dodatkowo wydzielił jako obszar powiązany z lokalną strukturą miejską Stare Miasto, które odróżnia się od pozostałej części miejscowości architekturą, jednak żaden respondent nie wydzielił go jako odrębnej jednostki miasta.

Przez respondentów w Międzyzdrojach różne rejony zostały zaznaczone na 60% prac (jest to najwyższy wynik wśród wszystkich badanych jednostek osadniczych). Aż 68% szkiców mentalnych wykonanych przez seniorów zawierało naszkicowany jakiegokolwiek obszar. Wśród uczniów było to 57%. Dominantę stanowiły obszary wybrzeża morskiego, czyli plaża i morze (pośród uczniów było to ponad 70% wskazań, wśród seniorów 40% i 77% zaznaczonych rejonów). Na podstawie współczynnika C-Pearsona skorygowanego można wnosić, że istnieje istotna zależność między naszkicowaniem rejonów a odwzorowaniem plaży i morza (0,76 i 0,87). Jako dodatkowe wydzielenie autor badań dodał obszar chroniony Wolińskiego Parku Narodowego, okalającego miasto od zachodu. Najczęściej szkicowanym obszarem (przez seniorów i uczniów) była plaża (44% i 73% wskazań) i morze (77% i 81% zaznaczeń) (ryc. 23). Kolejne dwa najpopularniejsze rejony to Park Zdrojowy im. Fryderyka Chopina (oznaczony w książce kodowej jako park miejski) oraz obszar Wolińskiego Parku Narodowego. Pierwszy z wymienionych został naszkicowany na prawie 1/5 prac z narysowanym jakimkolwiek obszarem (30% seniorów oraz 14% uczniów, którzy narysowali rejony, uwzględniło właśnie ten). Obszar Wolińskiego Parku Narodowego został naniesiony i zidentyfikowany na 15% prac. Seniorzy naszkicowali ten rejon na 1/5 szkiców mentalnych spośród 44 zawierających rejon, a uczniowie na 12% spośród 73 map mentalnych z rejonami. Inne wydzielenia, niesklasyfikowane w żadnym z rodzajów rejonów, były narysowane na 8% map mentalnych. Pozostałe rejony nie mają większego znaczenia w analizowanej jednostce osadniczej.



Rycina 23. Liczba wskazań poszczególnych wydzielen przestrzennych w stosunku do map wyobrażeniowych z narysowanymi obszarami w Międzyzdrojach

Źródło: opracowanie własne.

Przedostatnim analizowanym miastem (pod względem liczebności i rodzajów rejonów w mapach mentalnych) jest Ustka. Liczba prac zawierających różne obszary stanowi w tym przypadku ponad połowę zebranych szkiców wyobrażeniowych (co potwierdza wartość mediany). Około połowa szkiców wyobrażeniowych wykonanych przez uczniów, jak i seniorów zawierała rejon. W obu grupach badawczych dominującymi rejonami były morze oraz plaża (uczniowie szkicowali je na odpowiednio 88% i 73% wskazań obszarów, natomiast seniorzy na 81% i 58% naszkicowanych rejonów). Pozostałe wydzielone rejonu nie mają większego udziału w szkicowanych mapach mentalnych (0–6%). Można nadmienić, że te nieliczne wskazania to port, różne parki miejskie położone w pobliżu plaży oraz inne rejonu, które nie zostały zakwalifikowane do pozostałych grup. Zróżnicowanie w zakresie rysowanych obszarów pomiędzy obiema grupami badawczymi jest niewielkie. Jako lokalne wydzielone jednostki w mieście autor badania wyróżnił obszar zabytkowego Starego Miasta, jednak nikt nie uwzględnił w stworzonej mapie wyobrażeniowej takiego rejonu.

Ostatnim miastem, dla którego zostanie przeprowadzona analiza przestrzenna pod względem naszkicowanych rejonów, jest Władysławowo. Jedynie na blisko 1/5 prac (17%) zostały zidentyfikowane różne rejonu. Najczęstszym obszarem odwzorowanym na szkicu były plaża oraz morze (zarówno wśród uczniów – ponad 40% map z narysowanymi rejonami, jak i seniorów – 24% i 84% map z narysowanymi obszarami). Na 22% prac z narysowanymi rejonami zostały zidentyfikowane

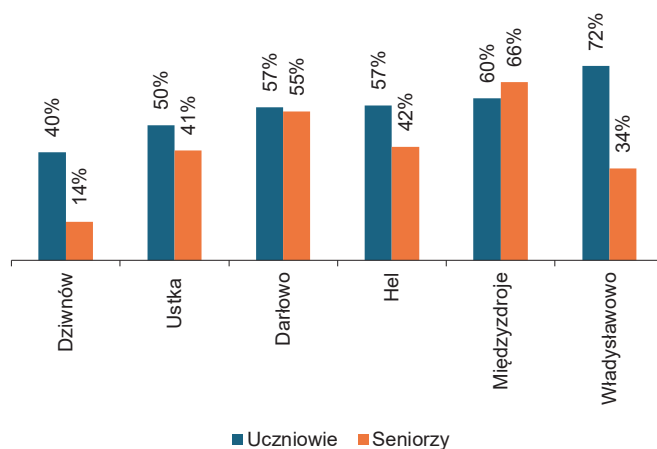
inne obszary (np. jest to parking czy obszary w mieście z wyraźnie zaznaczonymi granicami). Na 18% szkiców wyobraźniowych z rejonami widoczny jest Park Miejski im. Hieronima Derdowskiego. Jako dodatkowe lokalne grupy rejonów autor badania wydzielił port oraz obiekty (obszary) wojskowe. Wśród uczniów jedynie 9% z naszkicowanych 191 map mentalnych zawierało rejon. Najczęściej były to plaża, morze, inne rejon oraz park miejski. Prawie połowa seniorów (47%) zawarła szkic rejonów w swoich pracach. Najczęściej rysowali morze (ponad 4/5 wskazań), zaś w mniejszym stopniu odwzorowywali plażę oraz park miejski.

Punkty orientacyjne są ostatnim (jednocześnie najmniejszym) elementem określonym przez Lyncha. Są to punkty łatwe do zapamiętania (i orientacji), jednostkowe oraz unikalne w ich fizycznym kształcie. Inna synonimiczna nazwa stosowana w tej monografii to atrybuty miasta. To właśnie one wyróżniają miasto na tle innych. Dostępna infrastruktura, architektura i przestrzeń sprawiają, że miasto może być postrzegane jako bezpieczne, atrakcyjne oraz przyjazne. Według autora badań właśnie ten element w strukturze miasta jest najważniejszy ze względu na jego aplikacyjność i potencjalne możliwości badawcze w celach marketingowych. Ponadto prezentuje on (prawdziwy) obraz miasta, który jest wytworzony w wyobraźni mieszkańców.

Spośród wszystkich wykonanych szkiców na ponad połowie zostały zaznaczone punkty orientacyjne, co potwierdza dominanta. U seniorów punkty orientacyjne były zaznaczone na 44% map mentalnych, a wśród uczniów na 58% prac (ryc. 24). Analiza przestrzenna została wykonana osobno dla każdego miasta, ponieważ w każdym z nich zostały wydzielone różne (często niepowtarzalne w innych jednostkach osadniczych) atrybuty miasta, a same miejscowości różnią się strukturą przestrzenną. Jako istotne zaznaczenia autor badań przyjął te, które zostały wskazane przez ponad 10% respondentów uwzględniających atrybuty miasta.

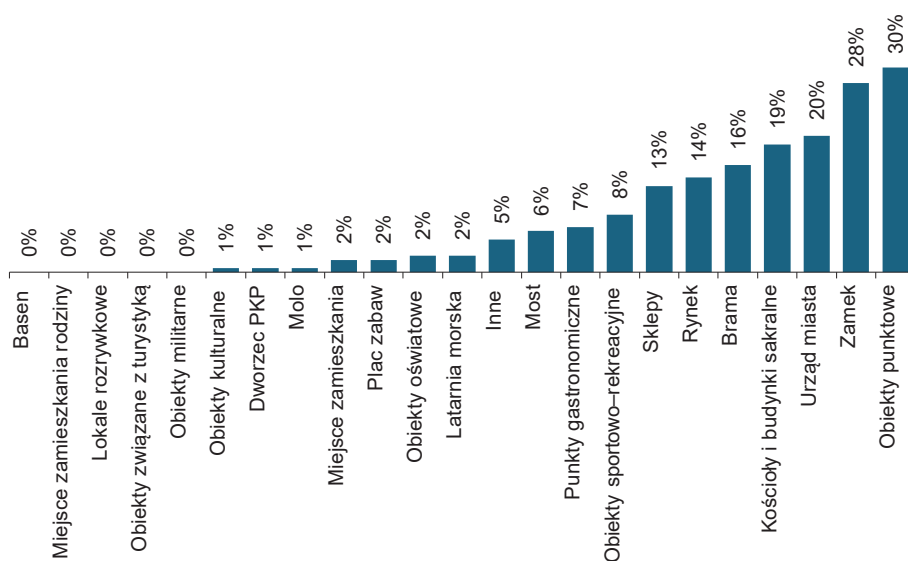
W przypadku badanych w Darłowie punkty orientacyjne zostały naszkicowane na 56% prac. Najczęściej występowały: obiekty punktowe⁸ (fontanna-pomnik Rybaka – 30% zaznaczeń), Zamek Książąt Pomorskich (blisko 1/3 zaznaczeń), zabytkowy urząd miasta (20% zaznaczeń), kościoły i budynki sakralne (kościół pw. Matki Bożej Częstochowskiej, kościół pw. św. Gertrudy, kościół pw. św. Jerzego, kościół pw. św. Maksymiliana Marii Kolbego – 19% zaznaczeń), zabytkowa Brama Wysoka (16% zaznaczeń), zabytkowy rynek w centrum miasta (14% zaznaczeń) oraz obiekty sklepowe (13% zaznaczeń). Na wykonanych mapach mentalnych nikt nie zaznaczył basenu, lokali rozrywkowych, obiektów powiązanych z turystyką lub obiektów militarnych (ryc. 25).

⁸ Według autora badań są to niewielkie punkty w przestrzeni mające znaczenie historyczne lub estetyczne, na przykład: pomniki, fontanny.



Rycina 24. Liczba naszkicowanych punktów orientacyjnych w poszczególnych miastach w podziale na grupy wiekowe

Źródło: opracowanie własne.



Rycina 25. Struktura zaznaczeń punktów orientacyjnych naszkicowanych na mapach wyobraźniowych Darłowa

Źródło: opracowanie własne.

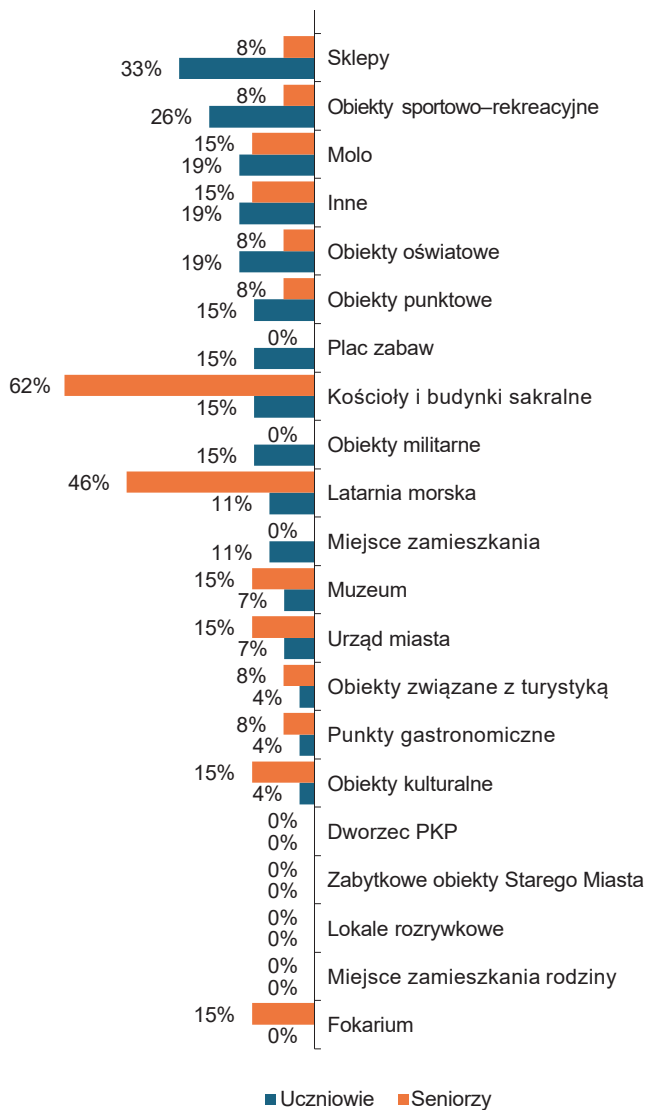
Średnia arytmetyczna ukazuje, że większość seniorów uwzględniła atrybuty miasta. Najczęściej rysowanymi punktami orientacyjnymi były: zabytkowa Brama Wysoka (56% zaznaczeń), kościoły i budynki sakralne (44% zaznaczeń), zabytkowy urząd miasta (1/3 zaznaczeń), Zamek Książąt Pomorskich i zabytkowy rynek w centrum miasta (po 26% zaznaczeń), a także obiekty punktowe (fontanna-pomnik Rybaka – 22% zaznaczeń). W grupie uczniów różnorakie punkty orientacyjne uwzględniono w przypadku 57% prac. Najczęściej występowały: obiekty punktowe (fontanna-pomnik Rybaka – blisko 1/3 zaznaczeń), Zamek Książąt Pomorskich (28% zaznaczeń), zabytkowy urząd miasta (prawie 1/5 zaznaczeń), obiekty sklepowe oraz kościoły i obiekty sakralne (po 14% zaznaczeń), zabytkowy rynek w centrum miasta (12% zaznaczeń), obiekty sportowo-rekreacyjne (10% zaznaczeń). Na podstawie danych można określić, że sposób patrzenia na miasto jest podobny w obydwu grupach badawczych, ponieważ najliczniej występują obiekty historyczne, które stanowią atrakcję tego miasta. Na podstawie współczynnika C-Pearsona skorygowanego można wnosić, że istnieje istotna zależność między rysowanym zabytkowym gmachem urzędu miasta a fontanną-pomnikiem Rybaka (0,74), tzn. na rysunkach wyobrażeniowych z naszkicowanym budynkiem Urzędu Miasta współwystępował pomnik, który znajduje się naprzeciwko. Może to świadczyć o wspólnym wyobrażeniu obu atrybutów miasta podczas rysowania tego fragmentu jednostki miejskiej.

Jedynie 34% respondentów w Dziwnowie w swoich mapach mentalnych naszkicowało lub zaznaczyło punkty orientacyjne. Najczęściej występowały: sklepy (61% zaznaczeń), obiekty oświatowe (szkoła podstawowa i liceum społeczne – blisko 1/3 zaznaczeń), obiekty sportowe oraz inne (po 21% zaznaczeń), punkty gastronomiczne (14% zaznaczeń) oraz place zabaw (11% zaznaczeń). Nikt nie zaznaczył urzędu miasta, obiektów punktowych ani Parku Miniatur i Kolejek. Wśród uczniów najczęściej pojawiały się: sklepy (64% zaznaczeń), obiekty oświatowe (32% zaznaczeń), obiekty sportowe i inne (po 20% zaznaczeń), punkty gastronomiczne (16% zaznaczeń) oraz place zabaw (12% zaznaczeń). Jedynie trzy szkice wyobrażeniowe z 21, które zostały wypełnione przez seniorów, zawierały punkty orientacyjne. Te pojedyncze zaznaczenia dotyczyły na przykład obiektów oświatowych, sklepów, kościołów i obiektów sakralnych. Brak charakterystycznych punktów w mieście czy miejsc, dzięki którym da się w łatwy sposób utożsamić miasto z jakimś atrybutem, może sprawiać, że to miejsca najczęściej odwiedzane tworzą w wyobraźni mieszkańców mapę poznawczą danej jednostki osadniczej.

Kolejnym miastem, w odniesieniu do którego została przeprowadzona analiza dotycząca liczebności punktów orientacyjnych, jest Hel. Jeśli chodzi o tę miejscowość, to na ponad połowie prac (51%) zostały naniesione punkty orientacyjne (ryc. 26).

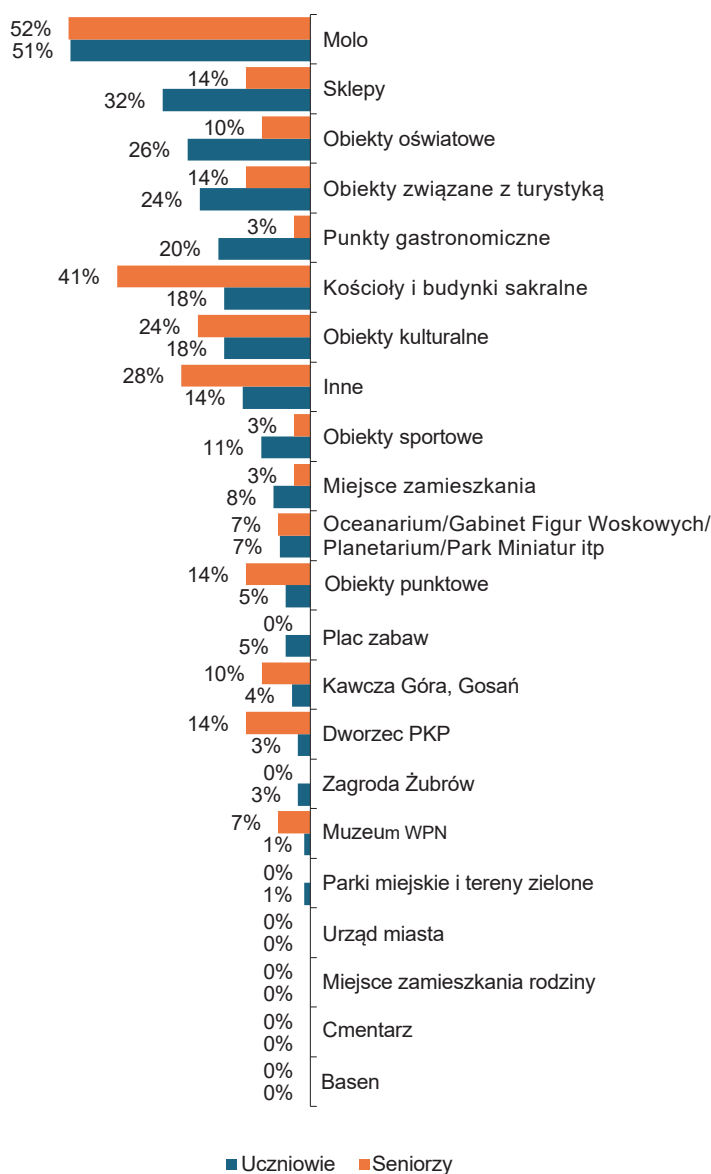
Najczęściej zaznaczane atrybuty to: kościoły i budynki sakralne (kościół pw. Bożego Ciała – 30% zaznaczeń), sklepy (1/4 zaznaczeń), latarnia morska (23% zaznaczeń), obiekty sportowo-rekreacyjne (boiska, tereny spacerowo-wypoczynkowe – 20% zaznaczeń), inne oraz molo (blisko 1/5 zaznaczeń), obiekty oświatowe (szkoła podstawowa – 15% zaznaczeń), obiekty punktowe (pomnik Obrońców Helu, pomnik Neptuna, pomnik Stefana Żeromskiego, pomnik Początek Polski – 13% zaznaczeń), obiekty militarne, place zabaw, urząd miasta, muzeum (Muzeum Obrony Wybrzeża, Muzeum Helu, Muzeum Rybołówstwa, Muzeum „Chech Kaszubska”) (po 10% zaznaczeń). Nikt lub niewielu respondentów w swojej mapie uwzględniło: lokale rozrywkowe, zabytkowe obiekty Starego Miasta, punkty gastronomiczne czy fokarium. Wśród seniorów (którzy zaznaczyli atrybuty miasta na prawie połowie prac) najczęściej występujące punkty orientacyjne to: kościoły i obiekty sakralne (62% zaznaczeń), a także latarnia morska (46% zaznaczeń). Pozostałe odpowiedzi zostały wskazane jedynie przez pojedyncze osoby. Te rzadko wymieniane atrybuty to na przykład: obiekty kulturalne, fokarium, urząd miasta, obiekty związane z turystyką czy molo. W przypadku młodzieży szkolnej, która naszkicowała mapy mentalne, na 57% prac wskazano punkty orientacyjne. Najczęściej występujące z nich to: sklepy oraz obiekty sportowo-rekreacyjne (33% i 26% zaznaczeń), obiekty oświatowe, inne i molo (blisko 1/5 zaznaczeń), obiekty militarne (bunkry i fortyfikacje w Helu), kościoły i obiekty sakralne, place zabaw, obiekty punktowe (po 15% zaznaczeń), miejsca zamieszkania i latarnia morska (po 11% zaznaczeń). Biorąc pod uwagę ogólną liczbę punktów orientacyjnych (bez podziału na grupy badawcze), można zauważyć brak bardzo dominującego atrybutu (wyróżniającego się na tle innych) (ryc. 26). Zatem każdy mieszkaniec może zupełnie inaczej widzieć miasto i w jego wyobraźni może mieć ono różną strukturę.

Aż 61% respondentów w Międzyzdrojach zaznaczyło punkty orientacyjne w swoich szkicach wyobrażeniowych (przykładowa mapa mentalna w zał. 4). Najczęściej były to: molo (ponad połowa zaznaczeń), sklepy (27% zaznaczeń), kościoły i budynki sakralne (kościół pw. św. Piotra Apostoła, kaplica rzymskokatolicka Stella Matutina – 1/4 zaznaczeń), obiekty oświatowe (szkoła podstawowa – 22% zaznaczeń), obiekty związane z turystyką (21%), obiekty kulturalne (Międzynarodowy Dom Kultury, amfiteatr – 1/5 zaznaczeń), inne (18% zaznaczeń), punkty gastronomiczne (15% zaznaczeń). Żaden respondent (lub niewielu z nich) nie zawarł w swoim szkicu: basenów, urzędu miasta, Muzeum Wolińskiego Parku Narodowego, Zagrody Pokazowej Żubrów. Zaznaczenia są odmienne wśród ankietowanych uczniów i seniorów (ryc. 27).



Rycina 26. Struktura zaznaczeń punktów orientacyjnych szkicowanych na mapach wyobraźniowych Helu

Źródło: opracowanie własne.



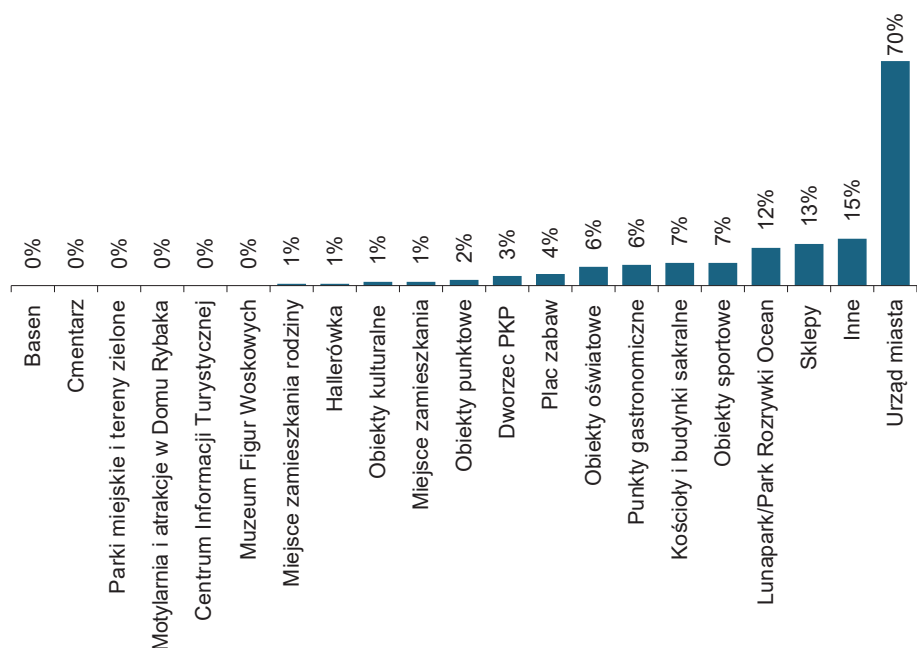
Rycina 27. Struktura zaznaczeń punktów orientacyjnych szkicowanych na mapach wyobrażeniowych Międzyzdrojów

Źródło: opracowanie własne.

Wśród szkiców mentalnych uczniów na 60% prac zaznaczono różnorakie atrybuty miasta, co potwierdza wartość dominanty. Najczęściej były to: molo (51% zaznaczeń), sklepy (32% zaznaczeń), obiekty oświatowe (ponad 1/4 zaznaczeń), obiekty związane z turystyką (24%), punkty gastronomiczne (1/5 zaznaczeń), obiekty kulturalne oraz kościoły i budynki sakralne (po 18% zaznaczeń), inne (14% zaznaczeń), obiekty sportowe (11% zaznaczeń). Seniorzy aż na 66% naszkicowanych map mentalnych uwzględnili punkty orientacyjne. Najczęściej były to: molo (52% zaznaczeń), kościoły i budynki sakralne (41% zaznaczeń), inne (28% zaznaczeń), obiekty kulturalne (blisko 1/4 zaznaczeń), sklepy, obiekty punktowe (różne pomniki położone w mieście), dworzec PKP, obiekty związane z turystyką (po 14% zaznaczeń), Kawcza Góra i Gosań (są to wzniesienia wysoczyzny morenowej w pobliżu miasta, na których zlokalizowane są punkty widokowe), obiekty oświatowe (po 10% zaznaczeń). Na podstawie przeanalizowanych danych można stwierdzić, że główny punkt orientacyjny w wyobrażonym obrazie miasta (wśród obydwu grup badawczych) to molo, które niejako stało się symbolem tego miasta. Zdecydowana dominacja tego atrybutu w mapach mentalnych mieszkańców pokazuje skuteczność działań promocyjnych tego obszaru miasta.

Przedostatnim analizowanym miastem jest Ustka. W tej jednostce osadniczej spośród 310 respondentów prawie połowa (48%) zawarła w wykonanych mapach mentalnych punkty orientacyjne. Najliczniejsze z nich to: latarnia morska (28% zaznaczeń), sklepy (ponad 1/5 zaznaczeń), punkty gastronomiczne (19% zaznaczeń), obiekty punktowe (fontanny i pomniki, np. Syrenki Usteckiej czy Fryderyka Chopina) oraz most (kładka dla pieszych – most obrotowy) (po 17% zaznaczeń). Na żadnym szkicu wyobrażeniowym (lub na niewielkiej ich liczbie) nie pojawiły się takie punkty jak: baseny, lokale rozrywkowe, muzeum, obiekty militarne, dworzec PKP, obiekty związane z turystyką. Na podstawie wartości mediany można określić, że mniej niż połowa seniorów (41%) na swoich mapach zaznaczyła jakikolwiek punkt orientacyjny w przestrzeni. Najczęściej były to: latarnia morska (41% zaznaczeń), kościoły i obiekty sakralne (kościół pw. Najświętszego Zbawiciela, kościół pw. Najświętszej Maryi Panny Gwiazdy Morza, kościół pw. św. Marka Ewangelisty, kościół pw. św. o. Pio oraz ruiny kościoła pw. św. Jana Chrzyciela i św. Mikołaja – 27% zaznaczeń), obiekty punktowe (23% wskazań), sklepy i obiekty kulturalne (dom kultury) (18% zaznaczeń), punkty gastronomiczne, obiekty zabytkowe Starego Miasta i molo (14% wskazań). Wśród kwestionariuszy zebranych od młodzieży uczącej się na połowie szkiców zaznaczono lub narysowano punkty orientacyjne miasta. Najczęściej były to: latarnia morska (26% zaznaczeń), sklepy (22% zaznaczeń), punkty gastronomiczne

(1/5 zaznaczeń), most (19% zaznaczeń), obiekty punktowe (16%). Biorąc pod uwagę ogół zaznaczeń, można zauważyć dominującą rolę atrybutów miasta powiązanych z jego „tożsamością morską”, bezpośrednim położeniem nad morzem oraz turystycznym charakterem.



Rycina 28. Struktura zaznaczeń punktów orientacyjnych szkicowanych na mapach wyobrażeniowych Władysławowa

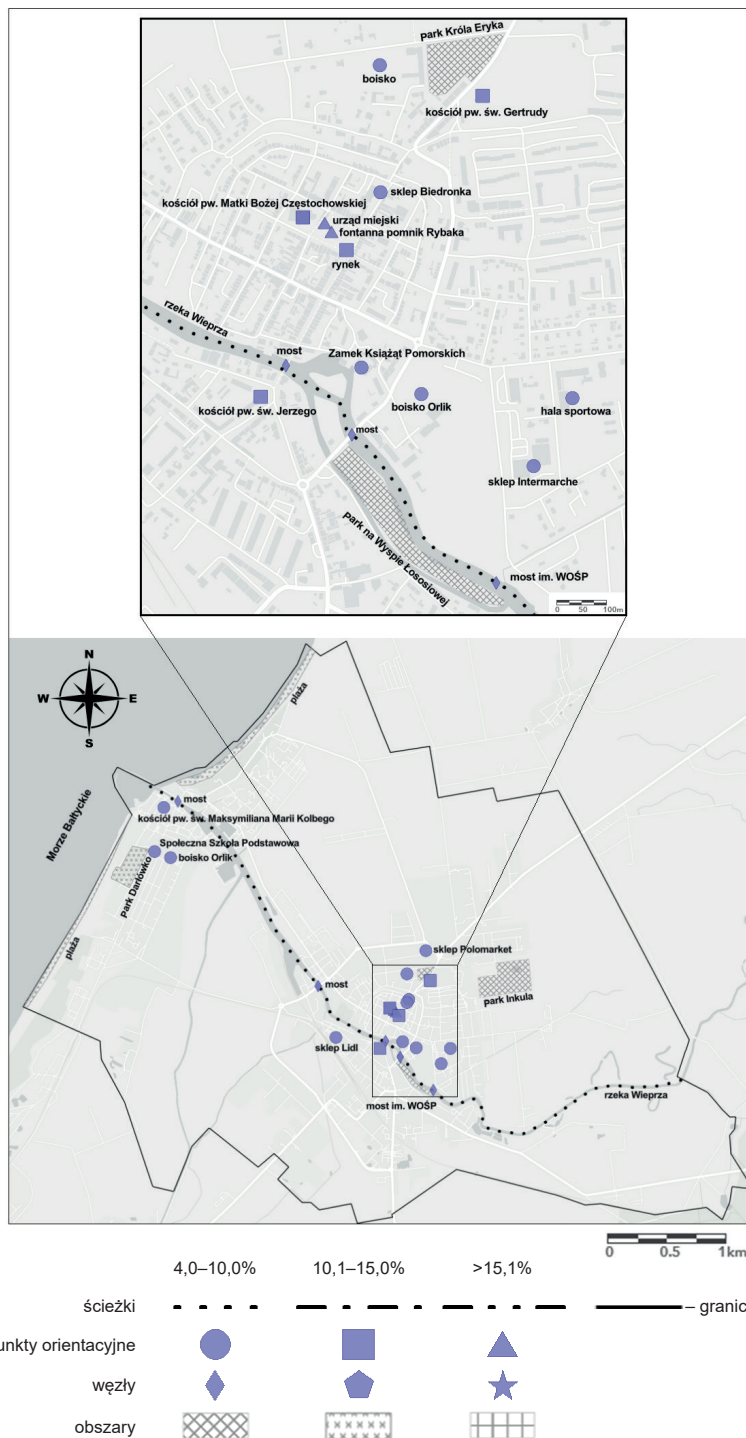
Źródło: opracowanie własne.

Ostatnim miastem, które zostanie poddane analizie pod względem zawartych w szkicach wyobrażeniowych punktów orientacyjnych, jest Władysławowo, gdzie aż 64% respondentów uwzględniło atrybuty miasta (największy udział spośród wszystkich badanych miast). Dominującym punktem orientacyjnym (dominantą) okazał się tu budynek urzędu miasta (Dom Rybaka), który pojawił się w 70% prac zawierających punkty orientacyjne. Pozostałe atrybuty miasta, które zostały naszkicowane, to: inne wskazania (15% zaznaczeń), sklepy (13% zaznaczeń), lunapark, park rozrywki „Ocean” (12% zaznaczeń). Punkty orientacyjne, których nikt nie zaznaczył, to przykładowo: baseny, parki miejskie, motylarnia, Centrum Informacji Turystycznej, Muzeum Figur Woskowych (ryc. 28). W grupie seniorów 34% respondentów naszkicowało jakikolwiek atrybut miasta na swojej mapie mentalnej.

Najczęściej pojawiały się następujące obiekty: urząd miasta (72% wskazań), kościoły i budynki sakralne (kościół pw. Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny – 22% zaznaczeń) oraz inne (1/5 wskazań). Wśród młodzieży szkolnej ponad 2/3 respondentów umieściło w swoim szkicu wyobrażeniowym co najmniej jeden punkt orientacyjny. Najczęstszym wskazaniem był: urząd miasta (70% zaznaczeń), sklepy i inne (14% wskazań) oraz lunapark (13% zaznaczeń). Pod względem zawartych w mapach mentalnych punktów orientacyjnych Władysławowo jest wyjątkowe, ponieważ jeden obiekt został uwzględniony w ponad 2/3 wykonanych prac. Przeprowadzona analiza pokazuje, jak silne jest wśród mieszkańców powiązanie wyobrażeń o mieście z charakterystycznym budynkiem urzędu miasta. Potwierdza to również współczynnik C-Pearsona skorygowany, który wskazał istotną zależność rysowanych punktów orientacyjnych i występowania wśród nich budynku urzędu miasta (0,75).

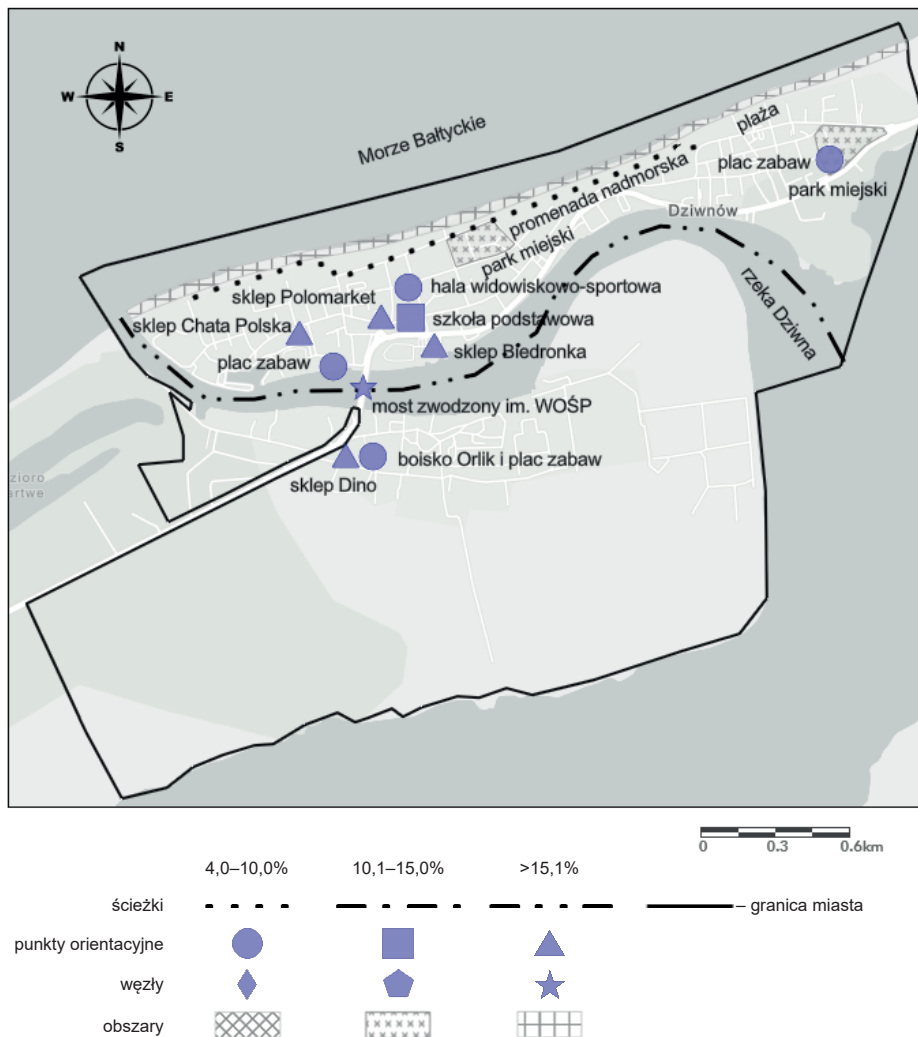
Na kolejnych sześciu rycinach (ryc. 29–34) zaprezentowane zostały stworzone uogólnione obrazy miast, utworzone na podstawie zebranych map mentalnych. Oznacza to, że przedstawione wizualizacje są efektem analizy i syntezy indywidualnych szkiców oraz wyobrażeń przestrzeni miejskiej, jakie uczestnicy badania stworzyli na podstawie własnych doświadczeń i percepcji miasta.

Elementem łączącym wszystkie miasta jest wskazywanie obiektów usługowych, które są najczęściej odwiedzane i powszechnie znane, jako punktów orientacyjnych w mieście. Ponadto rejony takie jak plaża i morze ukazują morski charakter wszystkich miejscowości, podkreślając ich położenie oraz istotność tego środowiska dla mieszkańców. Układ drogowy, który został zawarty na większości stworzonych map mentalnych, prezentuje ścieżki, którymi najczęściej poruszają się respondenci. Każdy człowiek porusza się według własnych wyobrażeń o przestrzeni miasta oraz wedle własnego uznania, określając drogi, które skutecznie doprowadzą do pożądanego celu. Wskazywanie istotnych (pod względem marketingowym i turystycznym) miejsc, np. molo w Międzyzdrojach czy Domu Rybaka we Władysławowie, pokazuje, jak wszelkie działania podejmowane przez władarzy miast wpływają na mieszkańców wybranych jednostek osadniczych. Każda jednostka miejska ma swój charakter przestrzenny, który pozwala odróżnić ją od innych oraz nadać jej indywidualne cechy. Na podstawie zaprezentowanych map, zawierających podsumowane wyniki analizy przestrzennej, przeprowadzonej za pomocą pięciu wydzielonych kategorii, można określić, że potrzebne są działania służące zwiększaniu zasobu wiedzy dotyczącej „małej ojczyzny” oraz tożsamości regionalnej, określającej miejsce człowieka w przestrzeni i związku z nią.



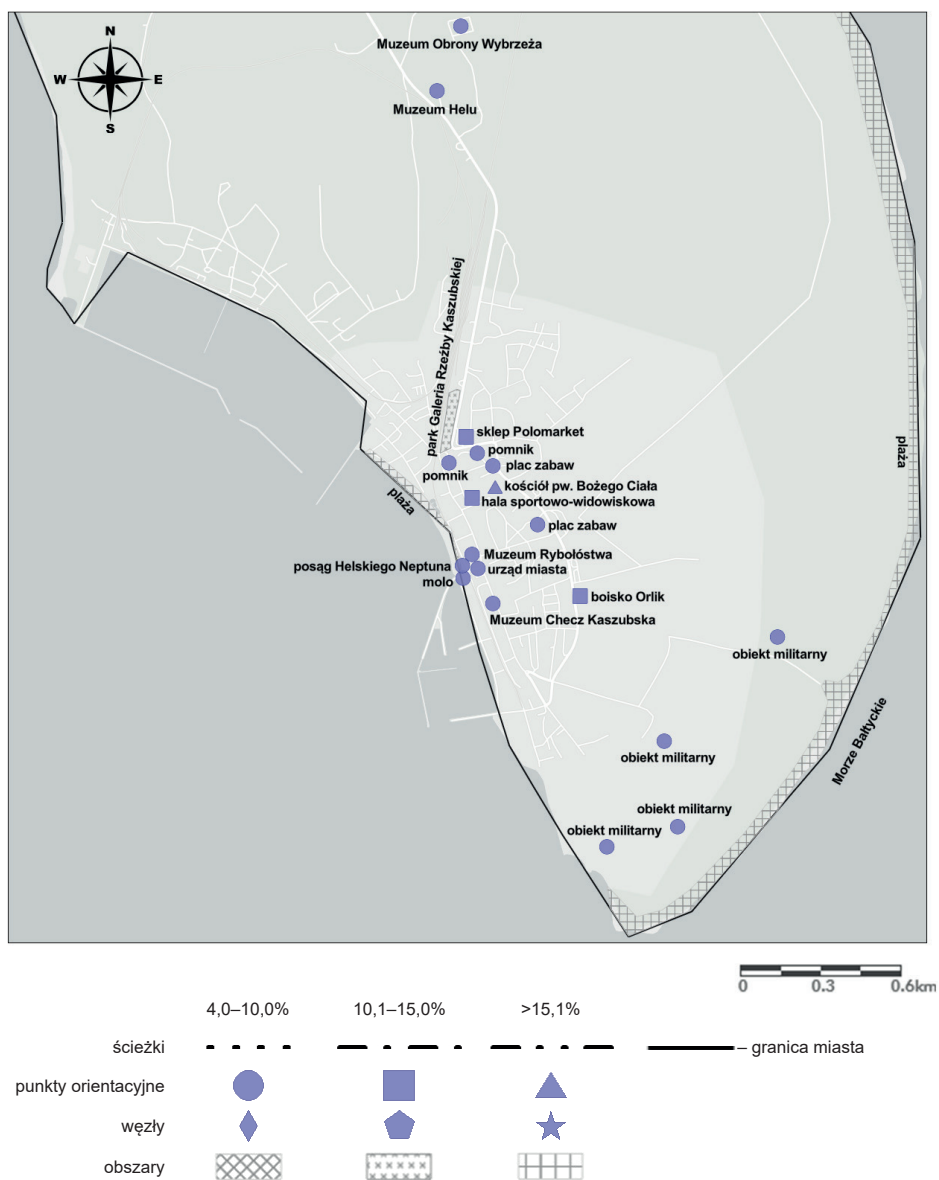
Rycina 29. Plan Darłowa z zaznaczonymi elementami miasta percypowanymi przez badanych uczniów i seniorów

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Osóch, Czaplińska (2019) oraz dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).



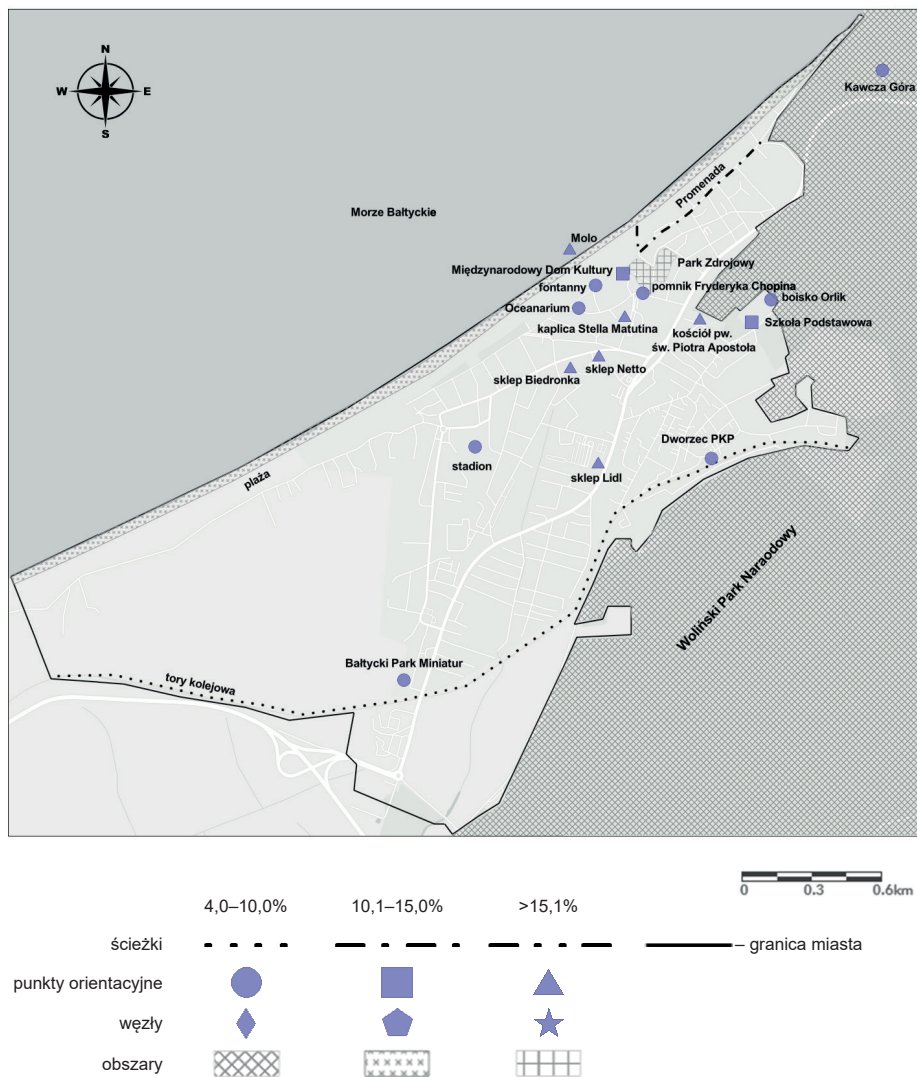
Rycina 30. Plan Dziwnowa z zaznaczonymi elementami miasta percypowanymi przez badanych uczniów i seniorów

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Osóch, Czaplińska (2019) oraz dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).



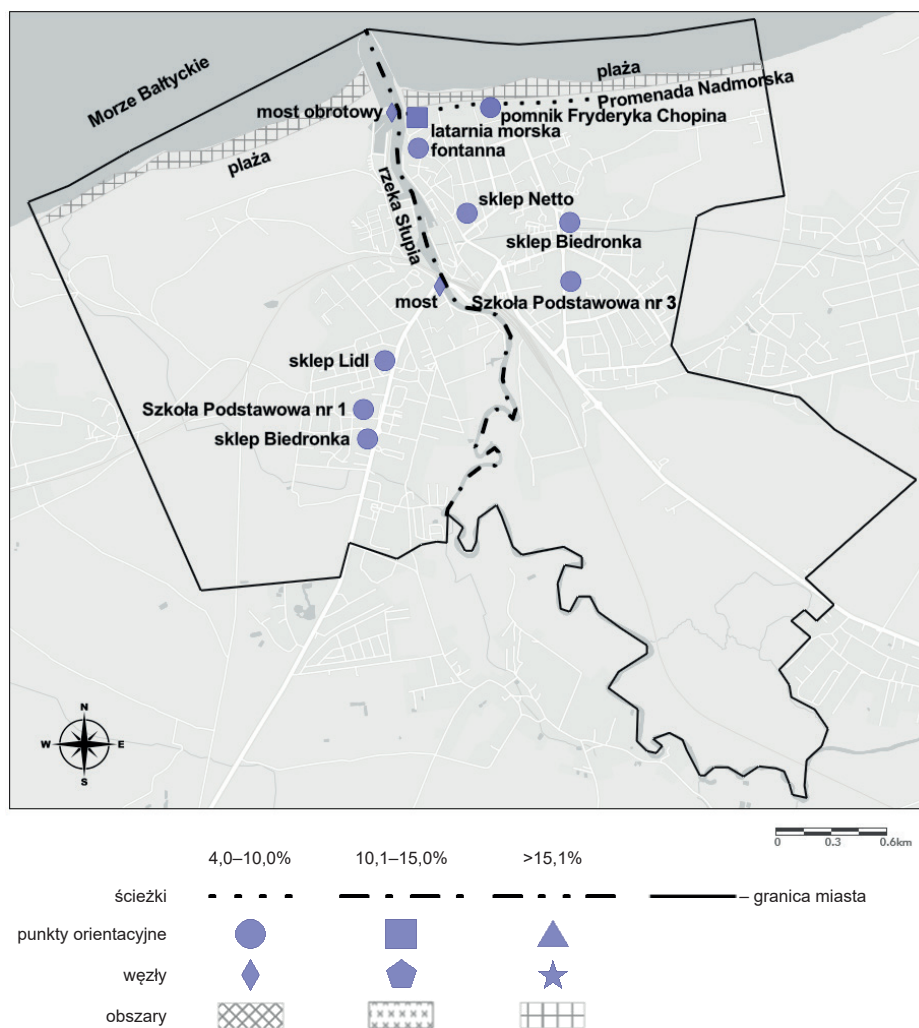
Rycina 31. Plan Helu z zaznaczonymi elementami miasta percypowanymi przez badanych uczniów i seniorów

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Osóch, Czaplińska (2019) oraz dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).



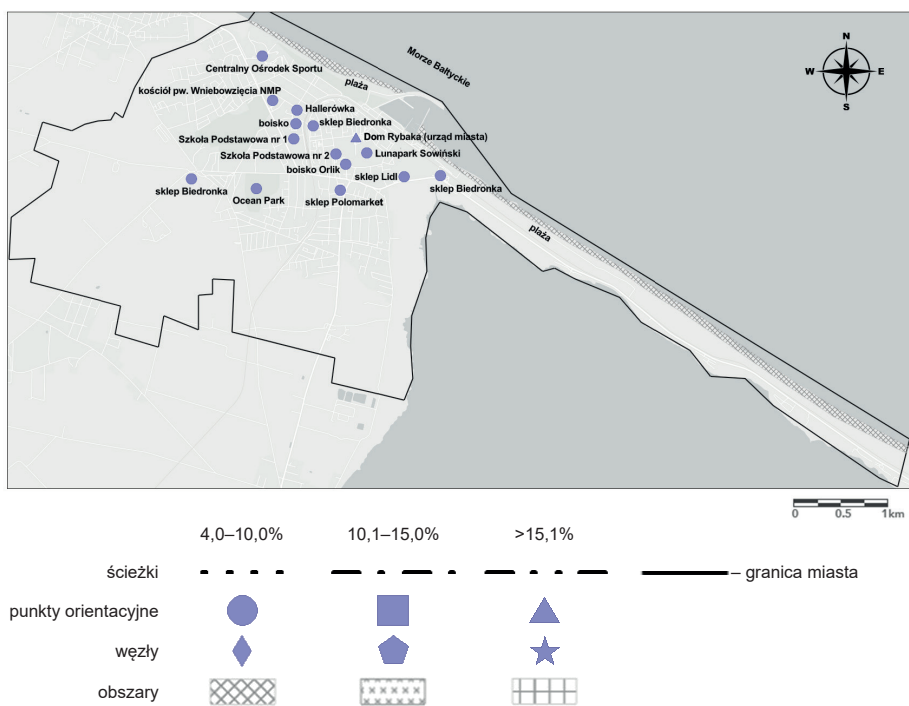
Rycina 32. Plan Międzyzdrojów z zaznaczonymi elementami miasta percypowanymi przez badanych uczniów i seniorów

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Osóch, Czaplińska (2019) oraz dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).



Rycina 33. Plan Ustki z zaznaczonymi elementami miasta percywowanymi przez badanych uczniów i seniorów

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Osóch, Czaplińska (2019) oraz dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).



Rycina 34. Plan Władysławowa z zaznaczonymi elementami miasta percypowanymi przez badanych uczniów i seniorów

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Osóch, Czaplińska (2019) oraz dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).

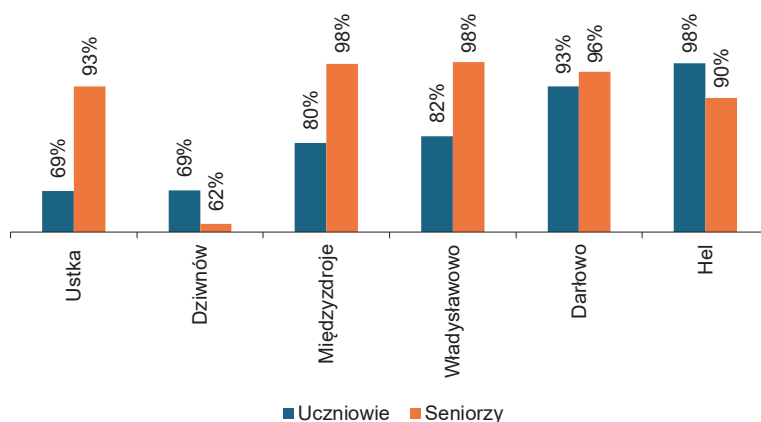
3.3. Postrzeganie przestrzeni miejskich w świetle badań metodą ankietową

W pierwszej kolejności autor badania przedstawi podstawowe dane uzyskane za pomocą pytań z metryczki, a następnie dokona analizy przestrzeni sześciu miast na podstawie odpowiedzi uzyskanych za pomocą kwestionariusza ankiety (był to drugi etap badania). Ten etap badawczy jest równie istotny co wykonane rysunki wyobrażeniowe, ponieważ uzupełnia dane, które nie zostały przedstawione na przeanalizowanych mapach mentalnych.

Spśród 1200 respondentów, którzy wzięli udział w badaniu, ponad połowę (53%) stanowiły kobiety, mężczyzn było 36%, natomiast 11% osób nie wskazało swojej płci.

Wśród seniorów było 76% kobiet, mężczyzn 12%, a 12% ankietowanych nie zaznaczyło swojej płci. Dominującą płcią (dominantą) wśród uczniów były kobiety (47%), mężczyzn było 43%, a 10% respondentów w wieku szkolnym w ogóle nie zaznaczyło swojej płci w kwestionariuszu.

Ponad 4/5 badanych (83%) mieszkało w mieście, w którym odbywało się ankietowanie, 15% dojeżdżało na czas nauki/spotkań, a 2% nie wskazało przybliżonego miejsca zamieszkania. Wśród seniorów dominującą grupą były osoby mieszkające w mieście (92%), jedynie 7% dojeżdżało na czas spotkań/wykładów. Uczniów, którzy codziennie dojeżdżali do szkoły, było 16%, a 82% mieszkało w mieście (2% respondentów w wieku szkolnym nie zaznaczyło przybliżonego miejsca zamieszkania) (ryc. 35).



Rycina 35. Liczba respondentów zamieszkujących badane miasto

Źródło: opracowanie własne.

Kolejne pytanie z metryczki dotyczyło wieku, jednak istotniejszą kwestią od wieku respondenta jest klasa (poziom edukacji), do której uczęszcza uczeń. Z uwagi na różne reformy szkolnictwa na przykład w piątej klasie były osoby, które miały 10, 11 i 12 lat. Gdyby klasyfikować uczniów jedynie na podstawie wieku, to można by ich przydzielić do trzech różnych klas. Aby dokonać precyzyjnego podziału uczniów, autor pogrupował ich według własnych notatek opisujących ankietowaną klasę. Na podstawie danych zebranych przez autora badania można ustalić, że 31% uczniów uczestniczyło w zajęciach na poziomie czwartej klasy, 40% było w klasie piątej i 29% w klasie szóstej.

W górnej części każdego kwestionariusza ankiety zostały przedstawione podstawowe informacje dotyczące badania, czyli kto je przeprowadza i czego dotyczą, znalazł się tam także komunikat zapewniający o pełnej anonimowości i informacja o celu badań (zał. 1).

W przypadku większości pytań z kwestionariusza analiza przestrzenna miast została przeprowadzona wspólnie dla trzech najczęstszych zaznaczeń, aby miasta można było porównać między sobą. Bardziej szczegółowe opisy (wskazujące różnice postrzegania przestrzeni ze względu na wiek respondentów) były tworzone dla poszczególnych miast z uwzględnieniem struktury jednostki osadniczej, jej historii i lokalnych uwarunkowań.

Pytanie, które rozpoczynało kwestionariusz, dotyczyło pierwszego skojarzenia/myśli na temat miasta i: osoby, elementu przyrody, obiektu architektury, sloganu. Pytanie to (ze względu na swoją złożoność i istotność wyników) zostało podzielone (biorąc pod uwagę powyższe wyszczególnienia) na fragmenty i w analizie było traktowane niczym osobne cztery pytania. Pierwsza stworzona grupa odpowiedzi (zawarta w książce kodowej) była taka sama dla każdej jednostki osadniczej, natomiast drugi rząd liczb kodowych pozwolił na wprowadzenie bardziej szczegółowych odpowiedzi, które odpowiadałyby warunkom lokalnym.

Początkowa część pytania dotyczyła skojarzenia miasta z osobą żyjącą albo historyczną. Pierwszy rząd liczb kodowych to: postacie rzeczywiste⁹, postacie legendarne¹⁰, relacje społeczne¹¹, emocje¹², inne, odpowiedzi pomijane¹³, brak odpowiedzi. Na podstawie mediany można określić, że spośród wszystkich ankietowanych na to pytanie odpowiedzi udzieliła ponad połowa respondentów (82% uczniów oraz 71% seniorów). Najczęściej wpisywaną odpowiedzią było skojarzenie z postaciami rzeczywistymi (a zwłaszcza z osobami reprezentującymi władze miejskie¹⁴)

⁹ Są to osoby (żyjące lub postacie historyczne), które funkcjonowały lub funkcjonują w danej jednostce osadniczej.

¹⁰ Są to postacie, które stanowią element legendy lub wyobrażenia związanego z miastem.

¹¹ Do tej grupy zostały zaliczone osoby, które mają bliską relację z respondentem, na przykład: mama, tata, przyjaciółka/przyjaciel, babcia, mąż.

¹² Są to odpowiedzi opisujące emocje, jakie łączą respondenta nie z pojedynczą osobą, ale najczęściej ze wszystkimi użytkownikami przestrzeni miasta, na przykład: *miłe, ciepłe, hałaśliwe, uczynne*.

¹³ Najczęściej odpowiedzi były pomijane (przez autora badania), gdy nie można było ich odczytać, były niezrozumiałe lub nie dotyczyły danego zagadnienia. Taki podział został przyjęty przy wszystkich analizowanych pytaniach.

¹⁴ Najczęściej tymi osobami byli ludzie zarządzający daną jednostką terytorialną (w czasach obecnych lub historycznych).

oraz relacjami społecznymi, czyli osobami z bliskiego otoczenia respondenta. Wśród uczniów, którzy wzięli udział w badaniu, 82% odpowiedziało na tę część pierwszego pytania. Najczęstszą odpowiedzią było skojarzenie z postaciami rzeczywistymi (a zwłaszcza z osobami reprezentującymi władze miejskie) oraz relacjami społecznymi. W grupie seniorów 71% osób udzieliło odpowiedzi na to pytanie. Najczęstszym wskazaniem były postacie rzeczywiste (osoby z władz miejskich oraz „patrioci lokalni”¹⁵).

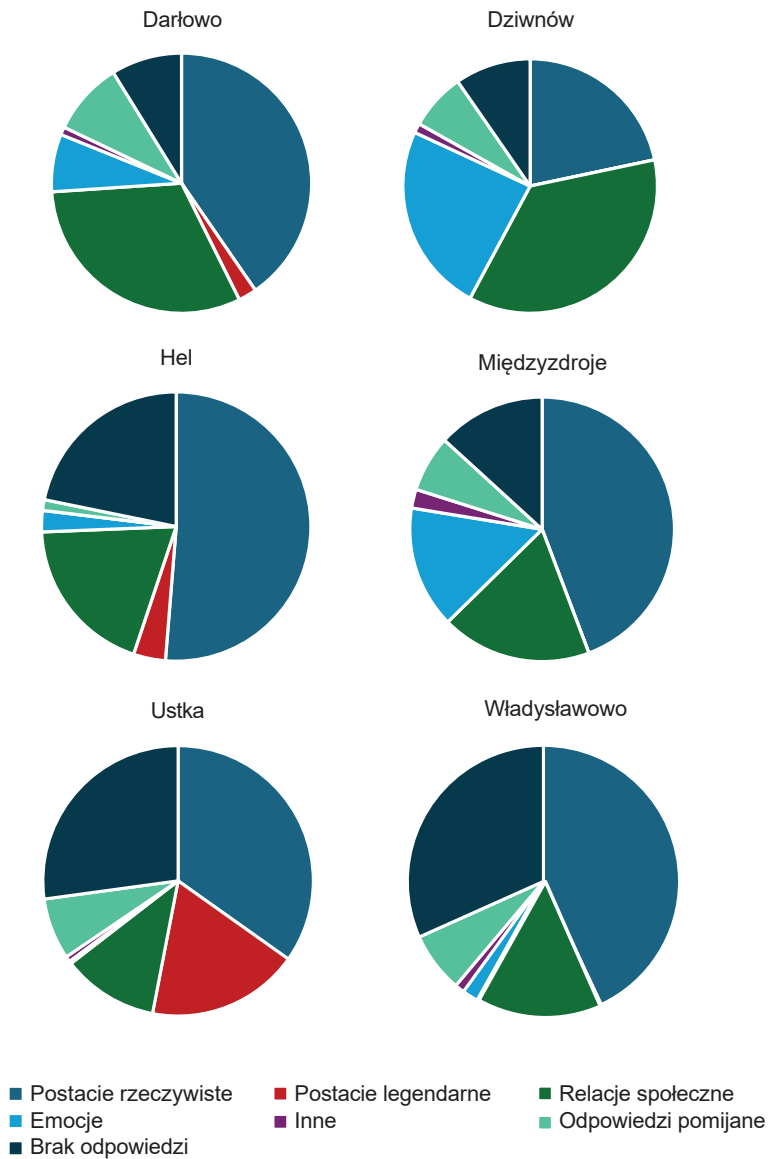
W każdym mieście zupełnie inaczej rozkładają się odpowiedzi na pierwszą część pytania (ryc. 36). Najwięcej ankietowanych nie udzieliło odpowiedzi we Władysławowie, Ustce i Helu (odpowiednio 32%, 27% i 22%). W pozostałych miastach było to 9–13%. W prawie każdym mieście (oprócz Dziwnowa) najczęstszym wskazaniem (dominantą) łączącym pierwszą myśl o mieście z osobą były postacie rzeczywiste (w Dziwnowie częściej wskazywano osoby powiązane z relacjami społecznymi). W tej grupie odpowiedzi najpopularniejszym wskazaniem były osoby należące do władz miasta (w Darłowie – 63% wskazań, w Międzyzdrojach – prawie połowa zaznaczeń, w Ustce – 42% wskazań). Zupełnie inaczej respondenci odpowiadali w Helu i Władysławowie. W pierwszej miejscowości najczęściej wskazywani byli „patrioci lokalni” oraz inni i dopiero w następnej kolejności osoby z władz miejskich. We Władysławowie najczęściej przywoływaną postacią był generał Józef Haller, który jest historycznie związany z tym miastem.

Drugą najczęstszą odpowiedzią były relacje społeczne (w Darłowie – 33%, Helu – 19%, Międzyzdrojach – 19%, Władysławowie – 15% wszystkich prac) (ryc. 36). W Ustce była to postać legendarna (18% wszystkich map), czyli Syrenka Ustecka. W Dziwnowie drugim wskazaniem były emocje związane z różnymi osobami użytkującymi przestrzeń (24% wykonanych szkiców).

Trzecia najpopularniejsza odpowiedź w połowie miast nie ma już takiego znaczenia jak poprzednie (w Darłowie, Helu i Władysławowie dotyczyła od 2% do 7% odpowiedzi) (ryc. 36), natomiast w Dziwnowie na trzecim miejscu wskazano postacie rzeczywiste¹⁶ (prawie 1/4 ankiet), w Międzyzdrojach emocje związane z użytkownikami przestrzeni (15% kwestionariuszy), a w Ustce relacje społeczne, czyli osoby najbliższe respondentowi (12% odpowiedzi).

¹⁵ Są to osoby znane lokalnie, których działalność miała wpływ na mieszkańców miasta.

¹⁶ Są to osoby, które wykonują różne zawody związane z morskim charakterem jednostki, na przykład rybacy, osoby pracujące na jednostkach pływających.



Rycina 36. Struktura odpowiedzi na pierwszą część pierwszego pytania ankietowego

Źródło: opracowanie własne.

Druga część pytania dotyczyła pierwszego skojarzenia z miastem i środowiskiem przyrodniczym. Przez autora zostało utworzonych osiem podstawowych „koszyków z odpowiedziami”, a były to: tereny zielone, emocje¹⁷, plaża, ukształtowanie¹⁸, morze, inne, odpowiedzi pomijane, brak odpowiedzi. Dominantą było podawanie odpowiedzi na tę część pierwszego pytania. Została ona udzielona przez 88% respondentów spośród 1200 osób (było to 90% uczniów i 81% seniorów¹⁹). Najczęstsza odpowiedź dotyczyła terenów zielonych (wskazanych przez 61% wszystkich ankietowanych), a dokładniej była to odpowiedź bez wskazań przestrzennych²⁰, oraz park miejski (odpowiednio 38% i 30% spośród zaznaczeń terenów zielonych). Wśród uczniów dominującą grupą odpowiedzi były tereny zielone (a zwłaszcza odpowiedzi bez wskazań przestrzennych, obejmujące prawie połowę zaznaczeń – 42%). Pośród seniorów dominowała ta sama grupa odpowiedzi, czyli tereny zielone (ponad połowa ankiet wypełnionych przez dorosłych), jednak najczęstszym wskazaniem był park miejski (40% zaznaczeń w tej grupie) oraz obszary chronione (23% wskazań w tym „koszyku”).

Struktura odpowiedzi na tę część pytania jest zbliżona w każdym mieście. Najczęściej pojawiającą się grupą odpowiedzi (we wszystkich jednostkach osadniczych) były tereny zielone. Najwięcej tego typu wskazań było w Międzyzdrojach (73%), Helu (68%) i Darłowie (66%), natomiast najmniej w Ustce (50%), Dziwnowie (53%) i Władysławowie (59%) (ryc. 37).

Druga najczęściej występująca odpowiedź to morze (w Darłowie – 8%, w Międzyzdrojach – 7%, w Ustce – 19%, we Władysławowie – 11% wszystkich odpowiedzi) oraz plaża (w Dziwnowie – 24%, w Helu – 21% wszystkich ankiet). Obie te odpowiedzi podkreślają nadmorski charakter każdej z analizowanych miejscowości, uwypuklając ich tożsamość regionalną (ryc. 37).

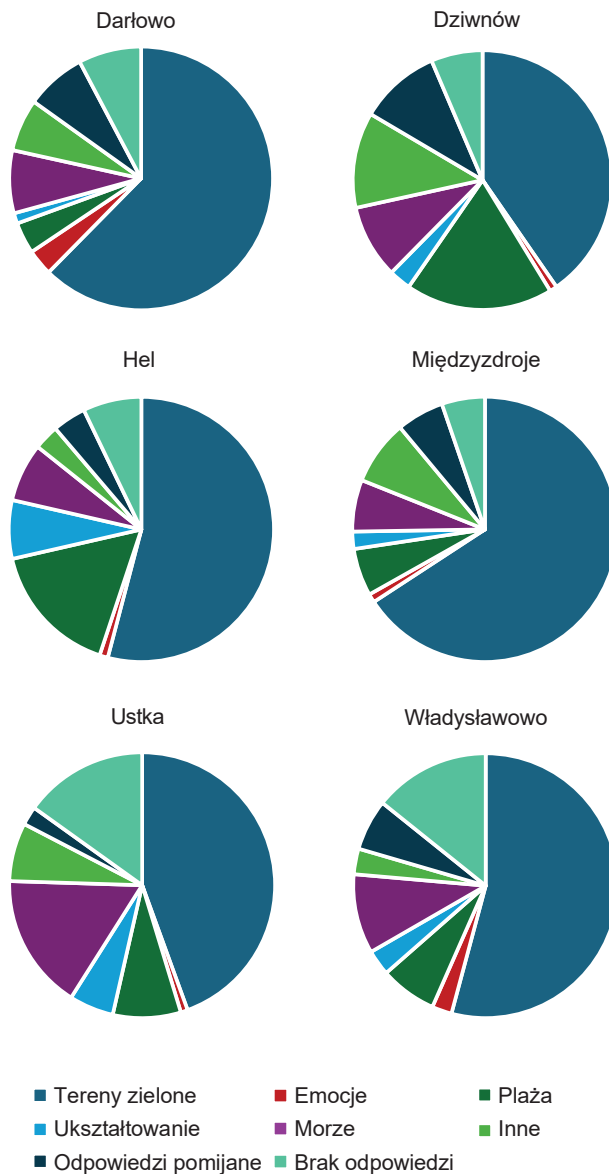
Trzecia grupa najczęściej podawanych odpowiedzi nie ma już takiego znaczenia w strukturze zebranych wyników (w każdym mieście jest to kilka punktów procentowych).

¹⁷ Są to odpowiedzi opisujące emocje i wrażenia, jakie łączą respondenta ze środowiskiem przyrodniczym, na przykład: *ładna, piękna, zadbana, ciekawa, interesująca*.

¹⁸ Odpowiedzi zawarte w tej grupie dotyczyły nadmorskich charakterystycznych form ukształtowania, takich jak wydmy czy wybrzeża.

¹⁹ Na podstawie współczynnika C-Pearsona skorygowanego można wnosić, że istnieje istotna zależność pomiędzy brakiem odpowiedzi na to skojarzenie oraz brakiem odpowiedzi na trzecie zagadnienie w pierwszym pytaniu (0,74).

²⁰ Są to odpowiedzi zawierające ogólne wyrażenia przyrodnicze, na przykład: *drzewo, krzew, trawa*.



Rycina 37. Struktura odpowiedzi na drugą część pierwszego pytania ankietowego

Źródło: opracowanie własne.

Trzecia część pytania jest związana z pierwszą myślą/skojarzeniem dotyczącym miasta i architektury. Autor badania utworzył osiem podstawowych grup odpowiedzi. Są to: układy urbanistyczne²¹, obiekty użyteczności publicznej²², obiekty historyczne²³, obiekty związane z turystyką²⁴, ciągi komunikacyjne²⁵, inne, odpowiedzi pomijane i brak odpowiedzi na zadane pytanie. Na przedostatnią część pierwszego pytania odpowiedzi udzieliło 84% ankietowanych (86% uczniów i 78% seniorów). Dominującymi grupami odpowiedzi są obiekty użyteczności publicznej oraz obiekty historyczne (odpowiednio 31% i 29% wypełnionych ankiet). Uczniowie²⁶ częściej wpisywali różne obiekty użyteczności publicznej aniżeli historyczne (34% do 26% wypełnionych kwestionariuszy), natomiast seniorzy częściej wspominali obiekty historyczne niż użyteczności publicznej (23% i 21% ankiet)²⁷.

Najczęściej pojawiające się grupy odpowiedzi różnią się od siebie w poszczególnych analizowanych miastach. W Darłowie, Helu i Ustce (odpowiednio 49%, 62% i 31% wszystkich ankiet) dominantę stanowiły obiekty historyczne. We Władysławowie obiekty użyteczności publicznej (a dokładniej Urząd Miasta – Dom Rybaka) wskazano na 58% kwestionariuszy. W Dziwnowie i Międzyzdrojach dominowały „inne” odpowiedzi (51% i 33% kwestionariuszy), a dokładnie – zbyt ogólne wskazania słowne (np. „budynek”, „ulica”, „domy”) bez precyzyjnej lokalizacji przestrzennej (ryc. 38).

Drugą najczęstszą odpowiedź na tę część pytania stanowiły: obiekty użyteczności publicznej (w Dziwnowie – 19%, w Helu – 14%, w Międzyzdrojach – 29%, w Ustce – 28% wszystkich zebranych kwestionariuszy) oraz inne (w Darłowie – 22% i we Władysławowie 13% wszystkich ankiet) (ryc. 38).

²¹ Rozumiane przez autora badania jako większe obszary miasta (najczęściej zabytkowe, historyczne). Jest to na przykład Stare Miasto.

²² Są to miejsca, do których może się dostać każdy uczestnik przestrzeni miasta (zarządzane przez osoby z sektora prywatnego, jak i publicznego).

²³ Są to najczęściej pojedyncze budynki (lub niewielkie grupy budynków), które posiadają wartość historyczną (często mają status zabytku).

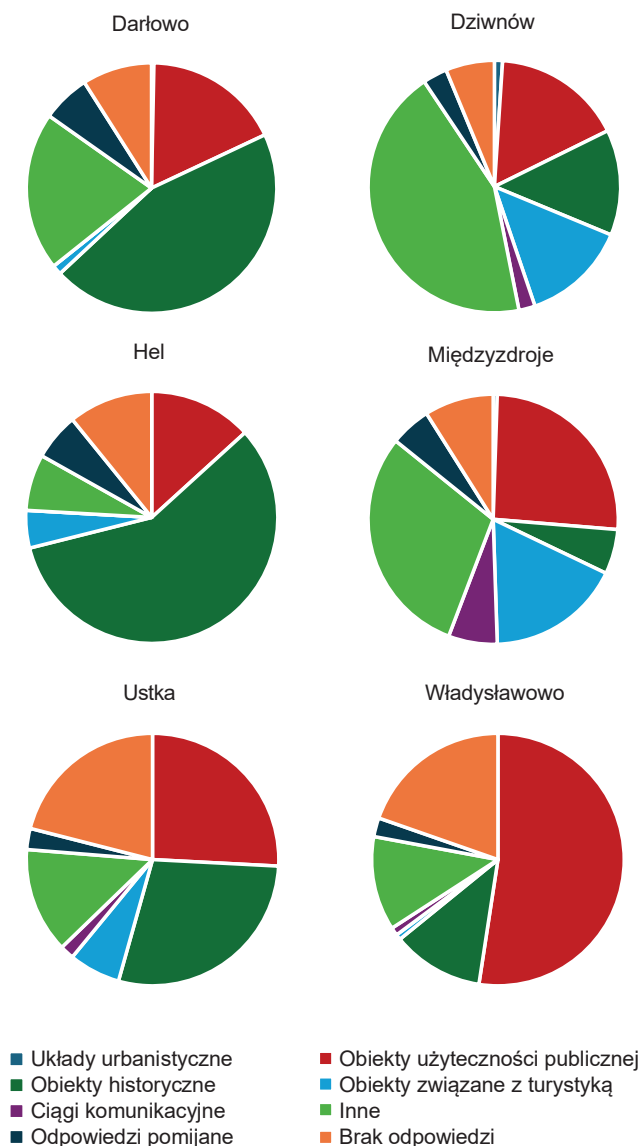
²⁴ W rozumieniu autora są to miejsca (budynki) noclegowe (na przykład hotele, apartamenty, pensjonaty) wraz z infrastrukturą towarzyszącą (na przykład restauracją, kawiarnią).

²⁵ Są to główne miejsca spacerowe (z mocno rozwiniętym sektorem usług) położone w niedalekiej odległości od morza, często stanowiące „wizytówkę” i atrakcję danej jednostki osadniczej.

²⁶ Trudnością dla respondentów z młodszych klas okazywało się czasem zrozumienie słowa „architektura”. Jednak po jak najprostszym wyjaśnieniu i zdefiniowaniu (przez prowadzącego badania) tego terminu czytelność polecenia nikomu już nie sprawiała problemu.

²⁷ Na podstawie współczynnika C-Pearsona skorygowanego można wnosić, że istnieje istotna zależność pomiędzy wpisaniem jako odpowiedź do tego pytania obiektu historycznego a podaniem przy trzecim pytaniu jakiegoś obiektu sportowo-rekreacyjnego (0,70).

Trzecia najpopularniejsza odpowiedź ma znaczenie w ogólnej liczbie odpowiedzi jedynie w Darłowie (są to obiekty użyteczności publicznej – 19% kwestionariuszy), Dziwnowie (są to obiekty historyczne i związane z obsługą turystyczną – 13% ankiet) i Międzyzdrojach (są to obiekty związane z obsługą turystyczną – 19% wypełnionych kwestionariuszy) (ryc. 38).



Rycina 38. Struktura odpowiedzi na trzecią część pierwszego pytania ankietowego

Źródło: opracowanie własne.

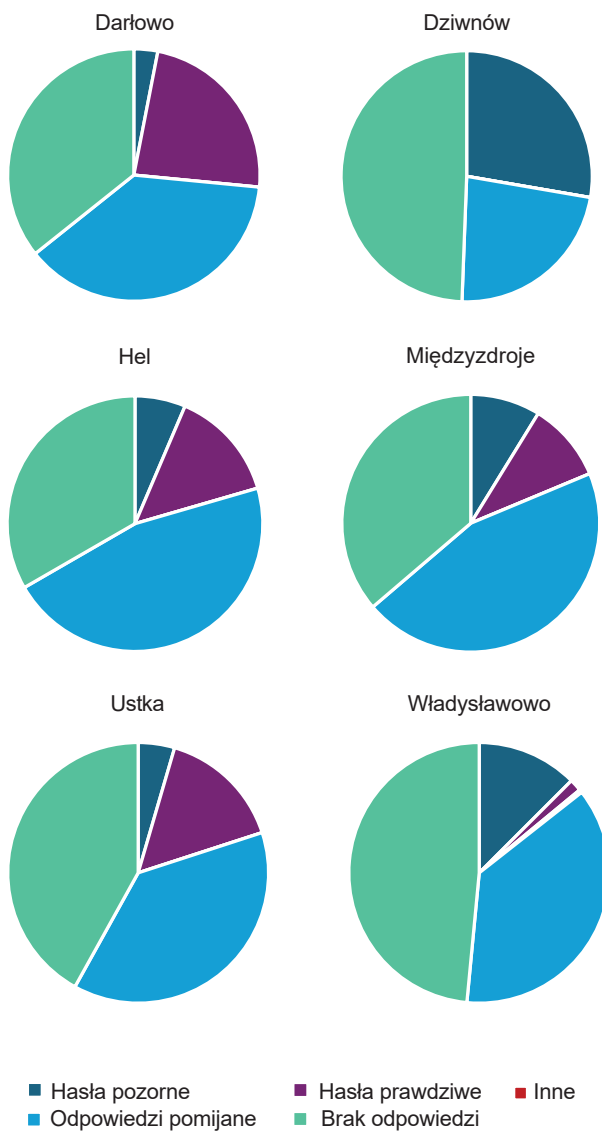
Ostatnie zagadnienie poruszone w pierwszym pytaniu dotyczyło sloganu²⁸ (użyte wyrazy synonimiczne to: hasło, zdanie, słowo, wyrażenie) związanego z badanym miastem. Na podstawie ankiet zostały utworzone cztery grupy odpowiedzi: hasła pozorne²⁹, hasła prawdziwe³⁰, inne (w tym nieczytelne), brak odpowiedzi. To zagadnienie (wedle obserwacji autora badania) przysporzyło respondentom największych problemów, dlatego prawie połowa (41%) ankietowanych ominęła tę część pytania. Kolejną dużą grupę stanowią odpowiedzi pomijane przez autora badania (38% zebranych kwestionariuszy). Najczęstsze powody rezygnacji z brania tych odpowiedzi pod uwagę to: brak związków tematycznych z danym zagadnieniem, pojedyncze słowa bez związku z zadaniem pytaniem (np. opisujące przestrzeń, budynki czy elementy środowiska przyrodniczego) lub wyrażenia opisujące na przykład zachowania lub słowa wypowiedziane przez uczestników przestrzeni miast. Wśród zebranych odpowiedzi ankietowych na 12% kwestionariuszy znalazły się oficjalne slogany określone przez badaną jednostkę miejską, a w 6% prac wypisano hasła pozorne. Uczniowie częściej podawali hasła pomijane przez autora badania, natomiast seniorzy częściej ignorowali to zagadnienie. Seniorzy wykazali się większą kreatywnością niż młodzież szkolna, ponieważ 14% z nich wymyśliło hasła pozorne (w stosunku do 8% uczniów). Odpowiedzi zawierające hasła prawdziwe zostały podane przez 12% uczniów i 13% seniorów.

Wszystkie badane miasta posiadały w oficjalnie udostępnionych materiałach slogany, służące wyróżnieniu jednostki oraz promocji. W Darłowie jest to „Darłowo – królewskie miasto”, w Dziwnowie – „Dziwnów – morze na okrągło”, w Helu – „Go Hel” i „Hel – początek Polski”, w Międzyzdrojach – „Międzyzdroje – miasto gwiazd”, w Ustce – „Ustka na fali” i we Władysławowie – „My trzymamy z Bogiem”, napisane w języku kaszubskim i widoczne w herbie miasta (choć bardzo rzadko używanym i promowanym).

²⁸ Najważniejszym zadaniem sloganu jest skuteczne przekonanie ludzi do skorzystania z reklamowanej oferty. Aby wywołać korzystne wrażenie o produkcie, podkreślić jego zalety i nakłonić do zakupu, należy odpowiednio dobrać środki językowe. Można zatem przyjąć, że slogany są narzędziami językowymi, które dzięki takim cechom, jak skuteczność i zwięzłość, są w stanie spełnić zamierzoną funkcję, to jest nakłonić do podjęcia określonego działania. Podstawowym celem sloganu jest nakłonienie odbiorcy, przy pomocy szczególnej formy językowej, do dokonania określonego wyboru lub zachowania oraz ukierunkowanie jego świadomości (Jędrzejczak, 2014).

²⁹ Są to wyrażenia często spontanicznie utworzone przez respondentów, które udają slogany (promocyjne) związane z badanym miastem (na przykład: [nazwa miasta] pełne słońca, [nazwa miasta] bliskie morzu, nasze [nazwa miasta], [nazwa miasta] bliskie sercu, [nazwa miasta] królową kurortów).

³⁰ Są to oficjalne slogany miast, które wspomagają działania marketingowe w Polsce i za granicą.



Rycina 39. Struktura odpowiedzi na czwartą część pierwszego pytania ankietowego

Źródło: opracowanie własne.

Największy udział procentowy respondentów znających slogan miasta w stosunku do wszystkich badanych odnotowano w Darłowie (23%), Ustce (15%), Helu (14%) i Międzyzdrojach (10%) (ryc. 39). W Dziwnowie nikt nie wpisał sloganu, natomiast we Władysławowie było to 2% ankietowanych (dwóch uczniów i dwóch seniorów). W tych dwóch miastach odnotowano największy udział (w strukturze odpowiedzi) haseł pozornych, które stworzyli respondenci. Może to wynikać z niewystarczającej promocji oficjalnego sloganu wśród mieszkańców.

Więcej uczniów niż seniorów w Darłowie i Ustce (biorąc pod uwagę udział procentowy w całości) wpisało poprawny slogan. W Helu i Międzyzdrojach było odwrotnie, czyli pojawiło się więcej haseł stworzonych przez seniorów aniżeli uczniów.

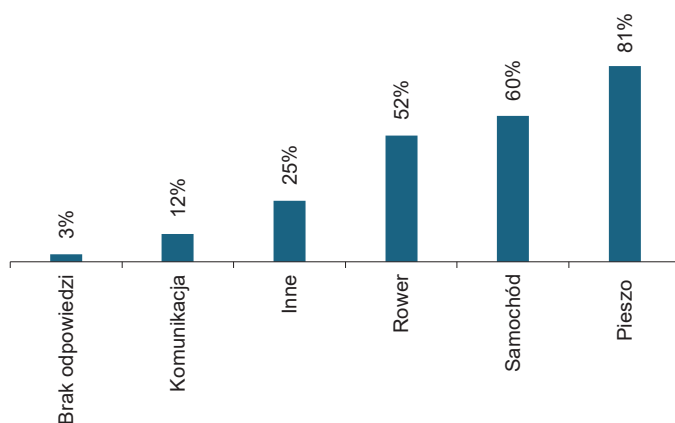
W większości badanych miast znajomość sloganów (wśród respondentów), mających ogromne znaczenie w działaniach promocyjnych, jest słaba, pomimo ich sporej obecności w różnych udostępnianych materiałach (np. w logotypie miasta, broszurach informacyjnych, na billboardach czy w reklamach radiowych).

Slogany promujące marki terytorialne powinny być proste formalnie, ale bardzo bogate semantycznie. Na bogactwo znaczeniowe niejednokrotnie wpływa odpowiedni dobór słów. Reklamodawcy często posługują się polisemią (wieloznacznością). Nierzadko slogany odwołują się również do zjawisk kulturowych i odbiorca może wzbogacić interpretację wielu z nich dzięki swojej wiedzy, która pozwoli mu odkryć w haśle na przykład kulturowe nawiązania. Za pomocą krótkich haseł promocyjnych reklamodawcy prezentują odbiorcom językowy i kulturowy wizerunek lokalnych marek. Możliwość zapamiętania sloganów jest często wspierana przez ukształtowanie intonacyjno-rytmiczne i fonetyczne komunikatu (Jędrzejczak 2014).

Drugie pytanie³¹ dotyczyło najczęściej używanego środka komunikacji do poruszania się po mieście. Odpowiadający po mieście poruszali się przede wszystkim: pieszo, samochodem³², rowerem, innymi środkami. Odpowiedzi na to pytanie nie udzieliło 37 osób, czyli 3% badanych (ryc. 40). Dominantą wśród różnych kombinacji możliwych wielokrotnych wyborów (stworzonych w książce kodowej) jest poruszanie się samochodem, rowerem oraz pieszo. Takie wskazanie zostało podane w 220 kwestionariuszach ankietowych, czyli na 18% wszystkich ankiet.

³¹ Jest to pytanie wielokrotnego wyboru. Możliwe odpowiedzi to: samochodem, komunikacją miejską, rowerem, pieszo, inne.

³² Uczniowie z racji młodego wieku samochodem poruszają się wyłącznie z rodzicami.



Rycina 40. Struktura odpowiedzi na drugie pytanie ankietowe

Źródło: opracowanie własne.

Uczniowie najchętniej po mieście poruszają się: pieszo (81% respondentów), samochodem (67% ankietowanych), rowerem (ponad połowa badanych), innymi środkami (31%, najczęściej była to hulajnoga oraz rolki/deskorolka), komunikacją miejską (11% odpowiadających). Dominantą wśród różnych kombinacji możliwych wielokrotnych wyborów (stworzonych w książce kodowej) jest poruszanie się samochodem, rowerem oraz pieszo. Takie wskazanie zostało zapisane w 220 kwestionariuszach ankietowych, czyli obejmowało 20% wszystkich ankiet. Wśród ankietowanej młodzieży szkolnej 3% osób zostawiło to pytanie bez odpowiedzi.

Seniorzy w mieście najczęściej poruszają się pieszo (80%), rowerem (42%), samochodem (32%), komunikacją miejską (13%) oraz innymi środkami (2%) (ryc. 40). Dominantą wśród różnych kombinacji możliwych wielokrotnych wyborów (stworzonych w książce kodowej) jest poruszanie się tylko pieszo. Takie wskazanie zostało zapisane w blisko 1/3 wszystkich ankiet. Wśród seniorów biorących udział w badaniu 2% respondentów nie zaznaczyło żadnego środka transportu, którym porusza się po mieście.

Na podstawie tylko powyższych danych widać różnice pomiędzy seniorami a uczniami, dotyczące wiodących form poruszania się po mieście. Seniorzy (w porównaniu z młodzieżą szkolną) chętniej korzystają z roweru niż z samochodu. Uczniowie natomiast częściej przemieszczają się za pomocą coraz bardziej popularnych środków komunikacji w mieście, czyli hulajnóg elektrycznych. Jednak wspólną cechą łączącą te dwie grupy badawcze jest dominacja poruszania się piechotą po danej jednostce osadniczej.

Trzecie pytanie w kwestionariuszu ankietowym brzmiało: „Jakie jest Twoje ulubione miejsce w [nazwa miasta], które najczęściej odwiedzasz w czasie wolnym?”. W celu analizy miast zostało utworzonych dziewięć grup odpowiedzi. Były to: obiekty architektury³³, obiekty sportowo-rekreacyjne³⁴, obiekty usługowe³⁵, miejsce zamieszkania własne lub rodziny (bliskich osób), główny, wizytowy ciąg pieszy³⁶, plaża/morze³⁷, inne, nieczytelne, brak odpowiedzi. Najczęściej wskazywaną grupą odpowiedzi były obiekty sportowo-rekreacyjne (58% ankiet), plaża/morze (25% kwestionariuszy) oraz obiekty architektury (22% ankiet). Uczniowie najchętniej czas wolny spędzają w obiektach sportowo-rekreacyjnych (60% badanych) oraz w mniejszym stopniu w obiektach architektury i na plaży/morzu (po 20% ankietowanych). Dwa najczęstsze wybory seniorów są podobne jak w przypadku uczniów, ale jednak różnicuje je udział procentowy odpowiedzi (obiekty sportowo-rekreacyjne – 52%, plaże/morze – 46%). Trzecią najczęściej podawaną odpowiedzią respondentów w podeszłym wieku były główne, wizytowe ciągi piesze (ponad 1/3 kwestionariuszy). Na podstawie współczynnika C-Pearsona skorygowanego można wnosić, że istnieje istotna zależność (wśród seniorów) pomiędzy zaznaczeniem jako ulubionego miejsca obiektów architektury a wpisaniem ciągów komunikacyjnych (pieszych) w trzecim zagadnieniu z pierwszego pytania (0,80).

Elementem łączącym wszystkie analizowane miasta jest najczęstsze wskazywanie obiektów sportowo-rekreacyjnych jako miejsc, gdzie badani lubią spędzać swój czas wolny. Najwięcej takich odpowiedzi pojawiło się w Dziwnowie i Darłowie (odpowiednio 76% i 69% ankiet), najmniej zaś w Ustce (39% kwestionariuszy). W pozostałych miastach była to wartość pomiędzy 58% a 63% (ryc. 41).

Druga najczęstsza odpowiedź na trzecie pytanie jest zróżnicowana w badanych jednostkach miejskich. Obiekty architektury są drugim wskazaniem w Darłowie (25% ankiet) i Helu (35% kwestionariuszy), plaża lub morze zostały wskazane w Dziwnowie (31% kwestionariuszy), Międzyzdrojach (37% ankiet), Ustce (31% kwestionariuszy) i Władysławowie (22% ankiet) (ryc. 41).

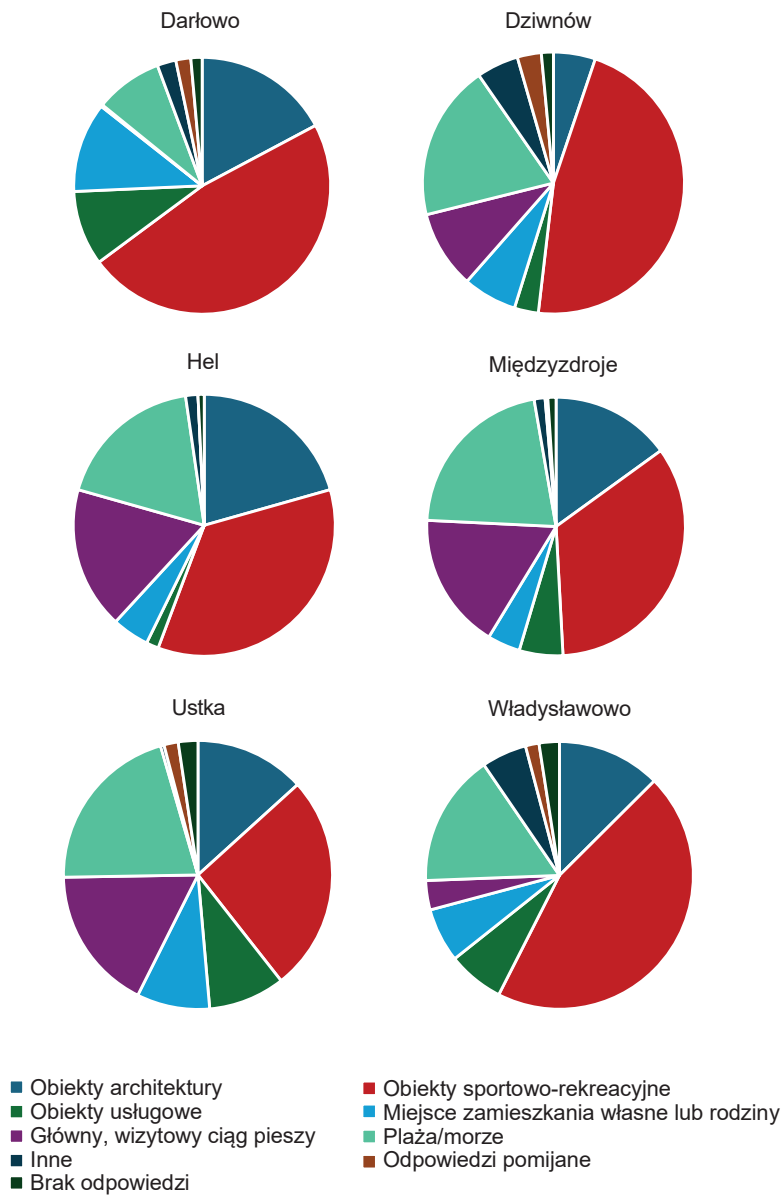
³³ Są to różne elementy zabudowy miasta, które mogą stanowić punkty orientacyjne (często charakterystyczne w strukturze miasta).

³⁴ Są to obiekty przeznaczone do uprawiania sportu (na przykład boiska), rekreacji młodzieży (place zabaw, *skate parki*) czy ogólnodostępne obszary spacerowe (na przykład lasy, parki).

³⁵ Są to wszystkie punkty świadczące usługi na rzecz mieszkańców i turystów, czyli obiekty handlowe oraz gastronomiczne zlokalizowane w mieście.

³⁶ Są to główne miejsca spacerowe (z mocno rozwiniętym sektorem usług) położone w niedalekiej odległości od morza, często stanowiące „wizytówkę” i atrakcję danej jednostki osadniczej.

³⁷ Poprzez tę odpowiedź autor badania rozumie wydzielenia strefy brzegowej, w której możliwa jest rekreacja.



Rycina 41. Struktura odpowiedzi na trzecie pytanie ankietowe

Źródło: opracowanie własne.

Trzecie najpopularniejsze wskazanie w Dziwnowie (16% badanych), Międzyzdrojach (29% ankietowanych) i Ustce (26% respondentów) to główny, wizytowy ciąg pieszy. W Helu 31% ankietowanych wskazało plażę/morze, w Darłowie 16% uczestników badania – miejsce zamieszkania własne lub rodziny, natomiast we Władysławowie 17% respondentów podało obiekty architektury (ryc. 41).

Przedostatnie pytanie zawarte w kwestionariuszu ankiety dotyczyło miejsc, których respondenci starają się unikać w mieście. Dla wszystkich jednostek osadniczych zostały utworzone takie same „koszyki” (zarówno I, jak i II rząd liczb kodowych). Pojawiły się takie odpowiedzi jak: nie ma takiego miejsca, „twarde obiekty”³⁸, „miękkie miejsca”³⁹, inne, nieczytelne, brak odpowiedzi. W grupie „twardych obiektów” można wyróżnić miejsca o następujących funkcjach:

1. Funkcja religijna – są to obiekty sakralne oraz cmentarze położone w mieście.
2. Funkcja rekreacyjna – są to wszystkie miejsca spacerowo-rekreacyjno-sportowe (np. parki miejskie, boiska, place zabaw czy tereny spacerowe).
3. Funkcja usługowa – są to obiekty, w których obsługujący świadczą usługi na rzecz innych użytkowników przestrzeni (np. sklepy).
4. Funkcja transportowa – są to wszystkie ulice, chodniki, drogi, ciągi piesze w mieście.
5. Funkcja mieszkaniowa – są to budynki mieszkalne lub domy w mieście.
6. Nieużytki – są to niezagospodarowane obszary w mieście.
7. Akweny – są to różne obszary wodne (najczęściej jest to morze lub rzeka) oraz okoliczna zabudowa.
8. Funkcja kulturalno-oświatowa – są to najczęściej szkoły (w mniejszym stopniu lokalne ośrodki kultury).
9. Inne – są to różne typy odpowiedzi, których nie można było włączyć do żadnej kategorii.
10. Ośrodki zdrowia – są to przychodnie medyczne świadczące usługi na rzecz poprawy zdrowia.

³⁸ Według autora są to wszystkie elementy/obiekty w strukturze miejskiej, których można doświadczyć materialnie.

³⁹ Według autora badania są to miejsca bez dokładnych wskazań przestrzennych, często opisujące subiektywne odczucia respondentów lub zachowania innych osób.

W grupie „miękkich miejsc” zostały wyróżnione cztery typy odpowiedzi:

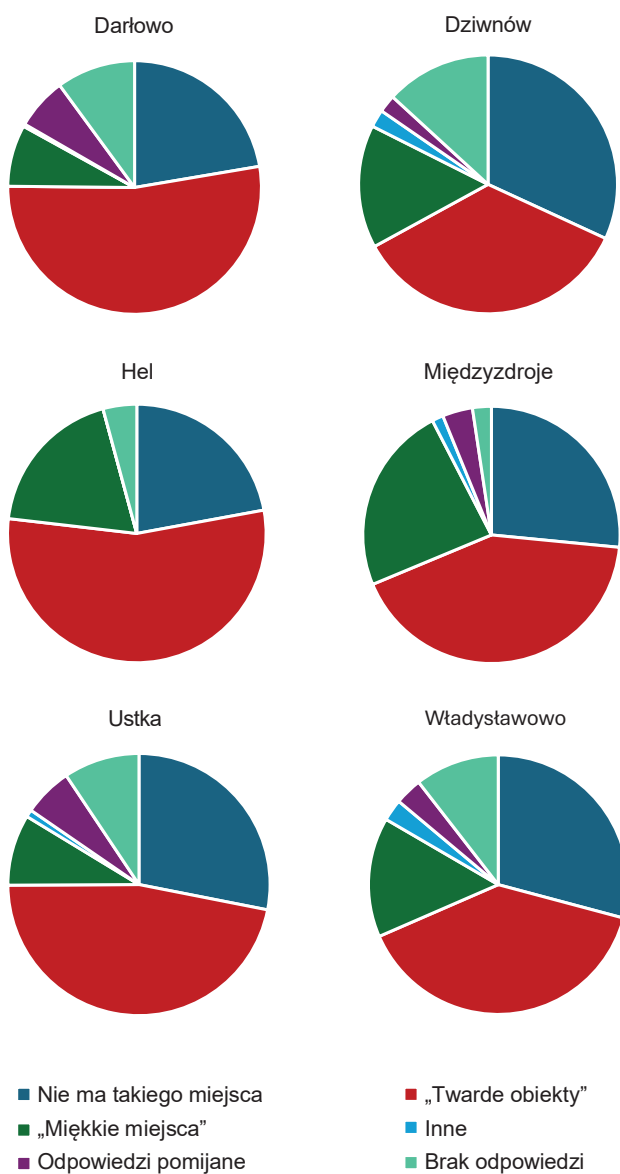
1. Miejsca opuszczone – są to lokalizacje rozumiane przez respondentów jako niezamieszkałe albo nieuczęszczane przez ludzi.
2. Miejsca niebezpieczne społecznie – są to miejsca, w których przebywają osoby pod wpływem alkoholu, różnych substancji odurzających lub potencjalnie zagrażające bezpieczeństwu respondentów.
3. Miejsca zatłoczone – są to miejsca z dużym ruchem turystycznym, który respondentom przeszkadza w funkcjonowaniu.
4. Inne – są to różne typy odpowiedzi, których nie można było włączyć do żadnej kategorii.

Na podstawie wartości mediany można wnosić, że najczęstszą odpowiedzią na to pytanie, zawartą w ponad połowie ankiet (51%), jest wskazanie na konkretne „twarde” miejsca w przestrzeni miasta (najczęściej były to obiekty z funkcją rekreacyjną) oraz odpowiedź „nie ma takiego miejsca” (wpisano je w 30% kwestionariuszy). „Miękkie miejsca” zostały zapisane w 15% ankiet, a 10% ankietowanych w ogóle ominęło to pytanie. Na podstawie rozmów prowadzonych przez ankietera po zakończonym badaniu można wnioskować, że bardzo często pominięcie tego pytania jest tożsame z odpowiedzią „nie ma takiego miejsca”. Biorąc pod uwagę tę zależność, można uznać, że drugą najczęściej wpisywaną odpowiedzią (obejmującą 2/5 ankietowanych) byłoby: „nie ma takiego miejsca”. Odpowiedzi uczniów oraz seniorów są zbliżone w zakresie procentowego udziału poszczególnych kategorii odpowiedzi. Różnice pomiędzy odpowiedziami seniorów a uczniów dostrzegalne są jedynie w grupie „miękkie miejsca”, gdzie prawie 1/3 (29%) seniorów wpisała odpowiedź zaliczoną do tej kategorii i tylko 11% uczniów. Osoby w podeszłym wieku w tej grupie najczęściej podawały wyrażenia opisujące miejsca zatłoczone.

We wszystkich miastach, w których zostało przeprowadzone badanie, najczęstszym wskazaniem były miejsca z kategorii „twarde obiekty”. Najwięcej tego typu odpowiedzi pojawiło się w Helu i w Darłowie (odpowiednio 67% i 57% wszystkich ankiet), najmniej zaś w Dziwnowie i Władysławowie (odpowiednio 39% i 44% zebranych kwestionariuszy). W Międzyzdrojach i Ustce było to 52% i 50% ankietowanych (ryc. 42).

Druga najczęstsza odpowiedź we wszystkich miastach brzmiała: „nie ma takiego miejsca”. Około 1/3 (24%–35%) respondentów w każdym mieście w ten sposób zapisywała brak tego typu miejsc w przestrzeni (ryc. 42).

Trzecie najczęstsze wskazanie zazwyczaj obejmowało „miękkie miejsca” (jednak procentowy udział tej odpowiedzi w miastach jest zróżnicowany). W Darłowie było to 9%, w Dziwnowie 17%, w Helu 23%, w Międzyzdrojach 29%, w Ustce 9% i we Władysławowie 17% badanych respondentów (ryc. 42).



Rycina 42. Struktura odpowiedzi na czwarte pytanie ankietowe

Źródło: opracowanie własne.

Ostatnie pytanie zawarte w kwestionariuszu ankiety brzmiało: „Jakich form spędzania czasu wolnego brakuje Ci w [nazwa miasta]?”. Odpowiedzi zostały podzielone na siedem grup: nie ma takiej formy, obiekty usługowe, obiekty sportowo-rekreacyjne, obiekty kulturalne, inne, nieczytelne, brak odpowiedzi. Drugi rząd liczb kodowych jest bardzo zbliżony w każdym mieście. W kategorii obiektów usługowych zostały wyróżnione następujące elementy:

- 1) galeria handlowa,
- 2) restauracja typu *fast food*,
- 3) kawiarnia,
- 4) sklepy,
- 5) restauracja,
- 6) inne.

W grupie obiektów rekreacyjnych można wyróżnić:

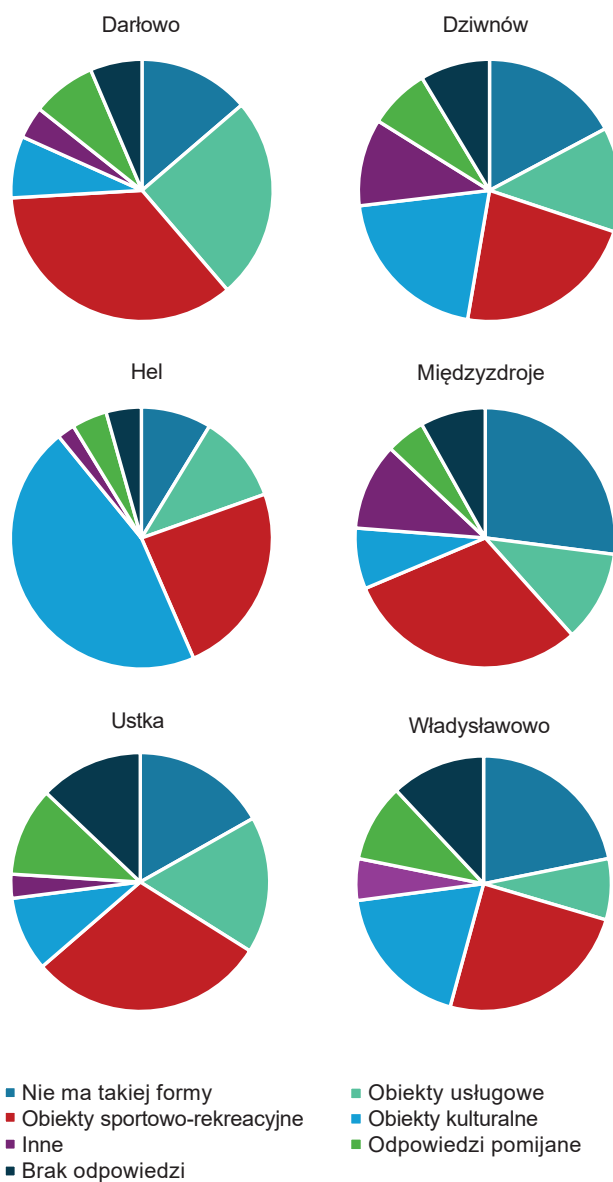
- 1) wesołe miasteczko,
- 2) park trampolin,
- 3) aqua park,
- 4) obiekty spacerowo-rowerowe,
- 5) boisko,
- 6) skate park,
- 7) plac zabaw,
- 8) inne,
- 9) lokale z rozrywkami (np. z kręglami).

Wśród podanych obiektów kulturalnych można wyróżnić takie jak:

- 1) kino,
- 2) lokal „z muzyką na żywo”,
- 3) kultura wyższa (np. teatr),
- 4) inne.

W ramach kategorii „inne” dodatkowo jako podkategoria zostały wydzielone „ciche i spokojne miejsca”.

Na piąte pytanie w kwestionariuszu ankietowym odpowiedzi udzieliło 90% respondentów (91% uczniów oraz 86% seniorów). Najczęściej odpowiedzi przypisywano do kategorii: obiekty sportowo-rekreacyjne (32%), nie ma takiej formy (20%), obiekty usługowe (17%), obiekty kulturalne (15%). Najmniej wskazań znalazło się w kategorii „inne” (5%). Uczniowie najczęściej przywoływali (jest to dominanta w tej grupie) obiekty sportowo-rekreacyjne (38%) oraz obiekty usługowe (20%), również taka sama ilość uczniów podała, że nie ma takiego miejsca. Seniorzy najczęściej wskazywali obiekty kulturalne (50%) oraz – rzadziej – obiekty sportowo-rekreacyjne lub wpisywali, że nie ma takich miejsc (odpowiednio 19% i 10%).



Rycina 43. Struktura odpowiedzi na piąte pytanie ankietowe

Źródło: opracowanie własne.

W Darłowie (39% ankietowanych), Dziwnowie (25% respondentów), Międzyzdrojach (33% badanych), Ustce (32% ankietowanych) i Władysławowie (27% badanych) jako pożądane lokalizacje w przestrzeni miejskiej najczęściej wskazywano różne obiekty sportowo-rekreacyjne. W Helu dominowały natomiast wskazania na kategorię zawierającą obiekty kulturalne (54% respondentów) (ryc. 43).

Drugim najczęstszym wskazaniem były w Darłowie (28% badanych) i Ustce (18% odpowiadających) obiekty usługowe. W Dziwnowie 26% ankietowanych chciałoby rozwoju oferty kulturalnej (w tym obiektów tego typu). W Helu natomiast wskazano obiekty sportowo-rekreacyjne (28% ankietowanych). Brak pożądaných nowych możliwości spędzania czasu wolnego był drugą odpowiedzią w Międzyzdrojach (29% badanych), Ustce (18% odpowiadających) i Władysławowie (23% respondentów) (ryc. 43).

Trzecie dominujące wskazanie jest różne w każdym z analizowanych miast. W Darłowie (15% badanych) i Dziwnowie (19% ankietowanych) jest to określenie „nie ma takiej formy”. W Helu (13% odpowiadających) są to obiekty usługowe. W Międzyzdrojach na trzecim miejscu wskazano zarówno obiekty usługowe, jak i inne (po 12% respondentów), natomiast w Ustce i Władysławowie były to obiekty kulturalne (odpowiednio 10% i 20% badanych) (ryc. 43).

Rozdział 4

Wykorzystanie wyników badań w polityce lokalnej i administracji publicznej

Mapy mentalne mogą być wykorzystywane w różnych obszarach działalności, w tym w marketingu terytorialnym, edukacji, turystyce i rewitalizacji. Poniżej zostało przedstawionych kilka propozycji, zawierających aplikacyjny wymiar możliwości użycia zebranych danych przy udziale metody map mentalnych, wspartej metodą ankietową:

1. Segmentacja rynku – uzyskane wyniki mogą być stosowane do podziału rynku przez analizę preferencji przestrzennych różnorodnych grup społecznych. Pozwala to na skuteczniejsze promowanie interesujących miejsc i unikalnych cech (wyróżników) danej jednostki miejskiej.
2. Kreowanie kierunków zagospodarowania przestrzennego – na podstawie map mentalnych i ankiet można opracować spójne kierunki rozwoju przestrzeni miast, które podkreślają wybrane cechy danej jednostki.
3. Personalizacja programów nauczania – zebrane i przeanalizowane wyniki mogą być wykorzystane do dostosowania programów nauczania geografii i historii lokalnej. Umożliwiają one zespolenie lokalnych elementów przestrzennych w procesie edukacyjnym, co sprawia, że nauka staje się bardziej związana z rzeczywistym otoczeniem uczniów.
4. Tworzenie przewodników – na bazie map mentalnych i kwestionariuszy można stworzyć przewodniki turystyczne, które podkreślają unikalne cechy danego obszaru i inspirują do ich eksploracji z perspektywy mieszkańców.
5. Zrozumienie jednostki miejskiej – mapy mentalne i ankiety mogą pomóc w zrozumieniu, jak mieszkańcy i odwiedzający postrzegają daną miejscowość. To ważne narzędzie w badaniu wizerunku miejsca i identyfikacji silnych i słabych stron danych jednostek osadniczych.

6. Partycypacja społeczna – badania terenowe za pomocą map mentalnych i ankiet mogą służyć jako narzędzie partycypacji społecznej podczas procesów rewitalizacji. Mieszkańcy mogą dzielić się swoimi wyobrażeniami na temat przestrzeni miejskiej, co umożliwia uwzględnienie ich opinii w planach rewitalizacyjnych.
7. Identyfikacja obszarów priorytetowych – analiza map mentalnych i kwestionariuszy może pomóc w identyfikacji obszarów wymagających priorytetowego wsparcia podczas procesów rewitalizacji, co prowadzi do bardziej skutecznych działań naprawczych.

4.1. „Niby-mapa” jako narzędzie wspierające strategię rozwoju miast

Na potrzeby tej monografii jako efekt aplikacyjny badań została wybrana propozycja stworzenia „nowego i zróżnicowanego” opracowania, prezentującego przestrzeń wybranej jednostki osadniczej.

„Niby-mapa” to ilustrowany przewodnik po mieście, zaprojektowany na podstawie zebranych i przeanalizowanych szkiców map mentalnych, stworzonych przez określone grupy społeczne¹. Tego rodzaju projekty mogą być prowadzone wśród dzieci, młodzieży, dorosłych i rodzin, jednakże w tej monografii ta propozycja opracowania będzie zalecana dla dzieci w wieku szkolnym². Stworzone opracowania nie zawierają typowych elementów kartograficznych, takich jak tytuł, legenda czy skala, a jedynie uogólnione rysunki mentalne ważnych i interesujących miejsc w danym mieście lub regionie. Dzięki badaniom terenowym uczestnicy tworzą własne mentalne mapy miasta, które zawierają charakterystyczne punkty (i inne elementy), a częstotliwość ich występowania wskazuje na popularność danego miejsca. Utworzony w ten sposób obraz uzupełniany jest kwestionariuszem ankietowym, który dodatkowo wspiera proces tworzenia „niby-mapy”. Ponadto włączono miejsca, które w opinii autora badania będą dopełniały (m.in. merytorycznie) tworzony projekt. Kolejnym etapem tworzenia „niby-mapy” jest konkretne

¹ Autor badania nie odnalazł w literaturze zagadnień związanych z podejmowaną w tym rozdziale tematyką, dlatego ta część została stworzona na bazie własnych przemyśleń i doświadczeń autora.

² Istnieją opracowania serii „NIEMAPY” dla seniorów, które prezentują przestrzeń wybranych obszarów i są dostosowane dla osób w podeszłym wieku. Na podstawie uzyskanych wyników również byłoby możliwe stworzenie „niby-mapy” dla seniorów, gdzie proces twórczy byłby zbliżony do zaprezentowanego w tym rozdziale.

wskazanie (najczęściej sześciu) najpopularniejszych miejsc i stworzenie projektu z wykorzystaniem wstępnie wybranych lokalizacji. Następny krok to stworzenie formuł tekstowych i grafik, które zostaną zawarte w przewodniku. Ostatnim etapem projektowym jest dopracowanie warstw tekstowych i graficznych, aby dobrze do siebie pasowały. W efekcie końcowym powstaje przewodnik, prezentujący najciekawsze miejsca w nieco inny sposób, dzięki czemu użytkownik przestrzeni może odkryć miasto na nowo.

Zbliżonym projektem jest „NIEMAPA”, czyli seria przewodników. Każda „NIEMAPA” to kreatywna mozaika pięknych rysunków, ciekawych historii i twórczych zadań. Zachęca do wspólnego spędzania czasu i umożliwia naukę przez zabawę. Ten przewodnik to seria publikacji, które nie tylko inspirują do odwiedzenia i rewizyty miejsca, ale także poruszają ważne zagadnienia, takie jak ekologia, obywatelstwo, dostępność miast i zrównoważony rozwój. Celem „NIEMAPY” jest budowa więzi oraz rozwijanie empatii. Twórcy czerpią inspiracje z architektury, kuchni, przyrody i języka, aby stymulować zmysły odbiorców i uczyć przez działanie. Od 2015 roku powstają serie wydawnicze tego rodzaju publikacji, które dotyczą miast, regionów, wybranych tematów i całego kraju. Atrakcyjność takich publikacji tkwi w oprawie graficznej autorstwa polskich ilustratorów, krótkim i wciągającym tekście oraz dopracowanej formie wydruku na grubym papierze wysokiej jakości (NIEMAPA 2023).

Przesłanki merytoryczne opierały się na stworzonym uogólnionym (syntetycznym) obrazie miasta, który powstał na podstawie naszkicowanych map mentalnych i częstotliwości występowania poszczególnych elementów przestrzennych³. Wyodrębniono trzy kategorie częstości występowania (4,0–10,0%; 10,1–15,0%; > 15,1%) czterech podstawowych elementów analizy w badanej przestrzeni⁴. Każde miasto, ze względu na swoją wyjątkową strukturę przestrzenną, będzie charakteryzowało się inną częstotliwością szkicowanych detali przestrzennych. W procesie tworzenia i wyboru na podstawie syntetycznego obrazu miasta rejonów, punktów, węzłów oraz ścieżek, czyli elementów przestrzennych, nie zostały omówione dane statystyczne, ponieważ ich analiza została przeprowadzona w poprzednim rozdziale monografii.

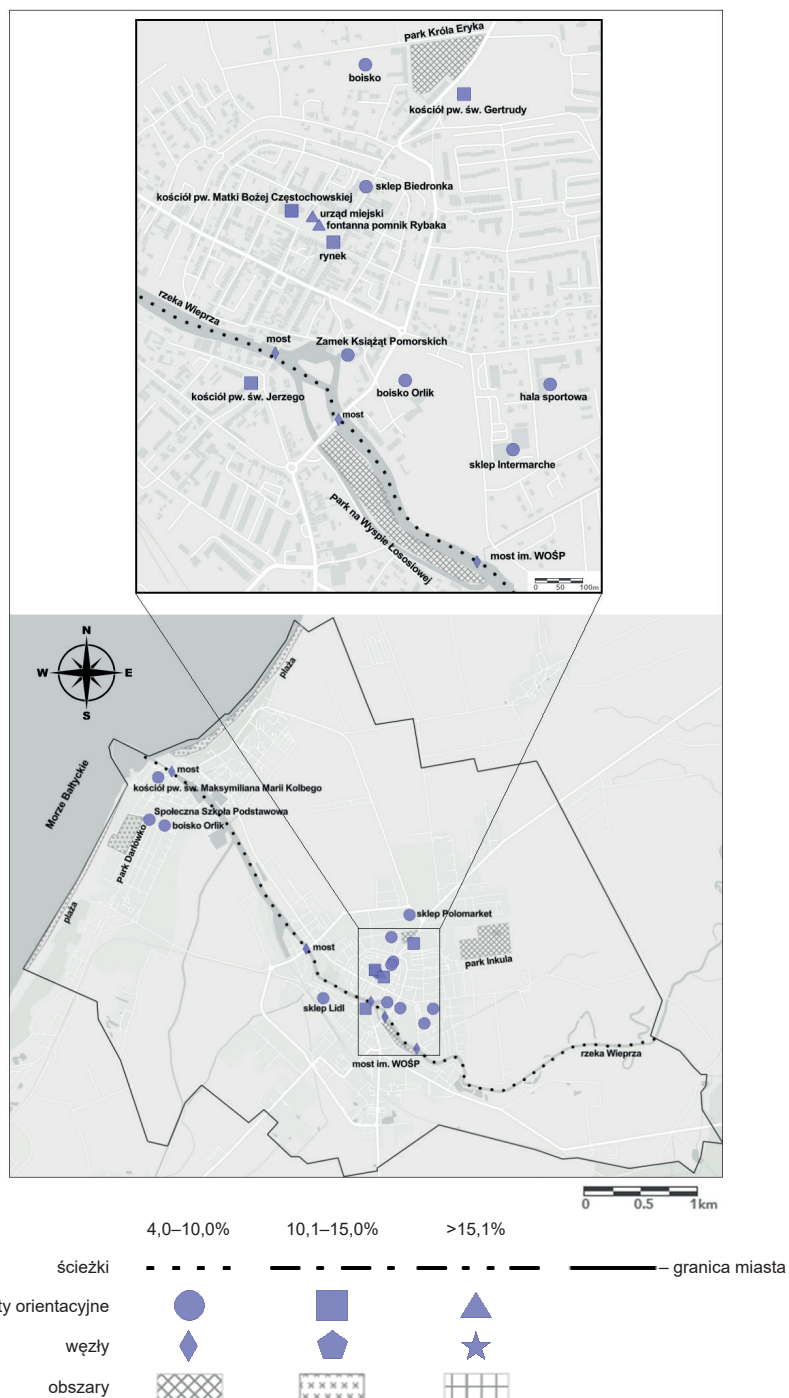
³ Na wszystkich wykonanych mapach, pomimo licznych zaznaczeń elementów przestrzennych (jednak bez dokładnych wskazań przestrzennych), nie zostały zawarte: jezdnie, ulice, chodniki oraz skrzyżowania ulic.

⁴ Pominięte zostały krawędzie, ponieważ nie mają znaczenia w przypadku tej części badawczej.

Wybór miejsc był w większości zgodny z odpowiedziami zawartymi w mapach mentalnych i kwestionariuszach ankietowych. Dodatkowo istotną rolę odgrywały tutaj intuicja, wiedza przestrzenna dotycząca wyborów i atrakcyjności dla uczniów miejsc w przestrzeni, a także własne przeczucie (oraz pozaankietowe rozmowy z mieszkańcami) autora badania, który musiał stworzyć spójne, atrakcyjne i wzbudzające zainteresowanie projekty „niby-map” dla wszystkich analizowanych miast. Wszelkie prezentowane elementy przestrzenne zostały poukładane w taki sposób, aby „wszystko było po drodze” i aby jak najsprawniej udało się dotrzeć do proponowanych miejsc. Opracowanie zostało zaprojektowane w formacie strony A3, aby przejrzystość stosowanych elementów graficznych była jak największa, jednakże ze względu na marginesy stosowane w tej monografii niemożliwe jest zaprezentowanie jej w pełnym wymiarze.

Omówienie projektu będzie składać się z dwóch części, to znaczy z części tekstowej zawartej w „niby-mapie” oraz z opisu zawartości części graficznej (dodatkowo zawierającego opisy zgadywanek), która została stworzona na potrzeby opracowania. Obie części będą stanowiły całość tego projektu i zostały dodatkowo wsparte przykładowym projektem graficznym przedstawiającym „niby-mapę”. Przy tworzeniu ostatecznego projektu na potrzeby wydawnicze istotną kwestią byłoby jak najdokładniejsze odwzorowanie przez osobę zajmującą się grafiką wybranych elementów, aby rozpoznanie ich nie stanowiło dla nikogo problemu. Na potrzeby tej monografii projekt został wykonany przez autora badań w aplikacji internetowej Canva, która ze względu na swoje ograniczenia w zakresie modyfikacji kształtów i tworzenia własnych modeli nie pozwala na stworzenie idealnego opracowania, jakie odpowiadałoby standardom wydawniczym i promocyjnym. Dodatkowo obrazki stanowią symbole wskazywanych miejsc, gdyż nie było możliwości dopasowania idealnie do wybranych punktów bardzo podobnych obrazków. Położenie elementów przestrzennych w projekcie nie jest odwzorowaniem ich lokalizacji w prawdziwej przestrzeni jednostki miejskiej.

Wszystkie zawarte poniżej wyróżnienia miejsc, opisy, zagadki i grafiki nie stanowią ostatecznej wersji tego produktu. Każdorazowo taka publikacja musi zostać dostosowana do umiejętności poznawczych uczestnika, a zawarte treści dopasowane do odbiorcy. Przewidywaną grupą odbiorców dla poniższych projektów „niby-map” są uczniowie szkół podstawowych.



Rycina 44. Darłowo na mapach mentalnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Osóch, Czaplińska (2019) oraz dostępnego podkładu kartograficznego (ARCGIS 2023).

„Niby-mapy” nie uwzględniają takiego samego położenia względem kierunków geograficznych, ponieważ zaprojektowane przewodniki prezentują wybrane miejsca bez wskazań przestrzennych oraz ich dokładnego położenia geograficznego. Stworzone tło w każdym projekcie jedynie symbolizuje daną jednostkę miejską i jej atrybuty (co zostanie opisane w poszczególnych podrozdziałach). Jednakże przy pracy nad stworzeniem ostatecznej wersji projektu wyżej wymienione elementy wchodzące w skład map oraz pozostałe nieuwzględnione w tym opracowaniu (całość mogłaby zostać rozszerzona o inne elementy) powinny zostać wzięte pod uwagę i naniesione na tworzone opracowanie dotyczące prezentacji przestrzeni miasta w sposób uatrakcyjniający przewodnik po mieście.

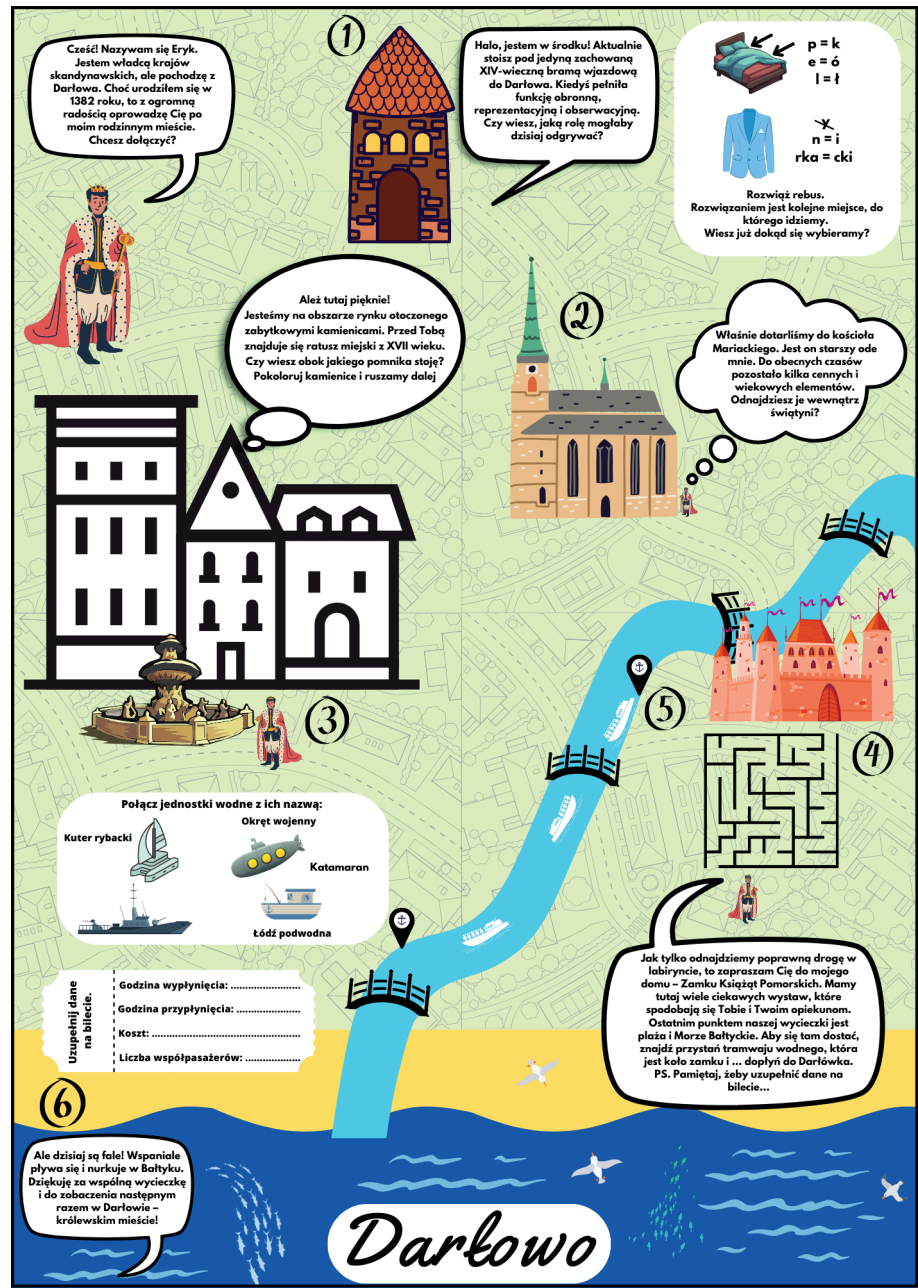
Przesłanki merytoryczne stanowią kluczowy element projektu „niby-mapy”, który jest oparty na badaniach terenowych. W celu stworzenia syntetycznego obrazu Darłowa (ryc. 44) zostały wyodrębnione następujące elementy przestrzenne: drogi (rzeka Wieprza), rejony (parki miejskie, plaża i morze), węzły (mosty, czyli miejsca krzyżowania się ulic ze sobą i z rzeką) oraz punkty orientacyjne (sklepy, rynek, kościoły i budynki sakralne, obiekty sportowo-rekreacyjne, punkty gastronomiczne, budynek urzędu miasta, obiekty punktowe, Zamek Książąt Pomorskich oraz Brama Wysoka). Niestety, stworzony uogólniony obraz Darłowa nie zawiera punktów gastronomicznych, ponieważ ten sektor usług jest bardzo popularny i nie było możliwe ich przedstawienie ze względu na liczebność obiektów (główne miejsca koncentracji usług gastronomicznych to okolice zabudowy zabytkowego rynku oraz Darłówek, zwłaszcza w pobliżu plaży). Ograniczone w częstotliwości występowania (w stworzonym uogólnionym obrazie miasta) zostały sklepy (na mapie uwzględniono jedynie te największe). Praktycznie niemożliwe byłoby odtworzenie dokładnych lokalizacji przestrzennych tych dwóch elementów ze względu na częstą sezonowość usług tego typu.

Na syntetycznym obrazie widać dwa obszary, w których kumulują się zaznaczane na mapach elementy przestrzenne. Jest to dzielnica Darłówek, położona nad Morzem Bałtyckim, oraz obszar centralny i okolice zabudowań zabytkowego rynku. Na podstawie danych przestrzennych widać rozwój miasta (w zakresie układu ulic oraz zachowanych zabytków). Dlatego w tym rejonie zostały wyznaczone następujące punkty/obszary do uwzględnienia w „niby-mapie” (UM Darłowo 2023):

1. Brama Wysoka – jest to zabytkowa brama miejska, która została zbudowana (podobnie jak zamek) w XIV wieku. Ten punkt orientacyjny został uwzględniony w „niby-mapie” na podstawie wskazań z map wyobrażeniowych.

2. Kościół Mariacki (kościół pw. Matki Bożej Częstochowskiej) – jest to zabytkowy gotycki kościół, który powstał w XIV wieku. Obecnie wewnątrz zachowane są (z poprzednich epok) liczne zabytki i elementy wystroju, świadczące o istotności tego kościoła w regionie (w tym oryginalny sarkofag i płyta nagrobna króla Eryka Pomorskiego). Obiekt ten został włączony do prac projektowych na podstawie liczby zaznaczeń na mapach wyobrażeniowych.
3. Zabytkowy rynek wraz z fontanną-pomnikiem Rybaka – jest to położony centralnie w przestrzeni miejskiej plac Darłowa. W zachodniej jego części widoczny jest ratusz miejski, a za nim kościół Mariacki (kościół pw. Matki Bożej Częstochowskiej). Przed ratuszem został postawiony w 1919 roku pomnik Rybaka, który jest jednocześnie fontanną. Instalacja artystyczna została zaprojektowana przez niemieckiego artystę Wilhelma Grossa. Całość rynku okalają barokowe i renesansowe kamienice mieszczańskie. Obiekt ten został włączony do prac projektowych na podstawie liczby zaznaczeń na mapach wyobrażeniowych oraz odpowiedzi udzielonych na trzecią część pytania pierwszego i trzecie pytanie w kwestionariuszu ankietowym.
4. Zamek Książąt Pomorskich – jest to jedyny nadmorski zamek gotycki w Polsce, zbudowany na planie bliskim kształtu kwadratu. Jego wieża mierzy 24 metry. Budowa zamku została rozpoczęta w 1352 roku za panowania Bogusława V. W XVIII i XIX wieku był wykorzystywany jako magazyn i więzienie, a po 1930 roku zaczął funkcjonować jako muzeum. Ten punkt orientacyjny został włączony do projektu przewodnika po mieście na podstawie liczby wskazań na mapach mentalnych.
5. Plaża i morze – czyli najczęściej szkicowane obszary położone w mieście.

Miejsca te zostały wybrane na podstawie liczności zaznaczeń i odpowiedzi kwestionariuszowych, ale także – w opinii autora badania – są to lokalizacje interesujące z punktu widzenia percepcji przestrzeni oraz tożsamości regionalnej. Warto odnotować, że w żadnym innym analizowanym mieście nie ma tylu obiektów zabytkowych (w znacznej części z XIV wieku) oraz tak interesującej postaci – króla tak mocno związanego z miastem. Ten wyróżnik ma w sobie ogromny potencjał zarówno turystyczny, jak i marketingowy. Dlatego wybór historycznych miejsc zaprezentowanych w „niby-mapie” stanowi podstawę do prezentacji elementów orientacyjnych, które od wieków stanowią atrybuty miasta. Ponadto autor badania ustalił, że proponowaną trasę pomiędzy centralną częścią miasta a Darłowkiem użytkownicy „niby-mapy” pokonają tramwajem wodnym kursującym po rzece Wieprzy.



Źródło: opracowanie własne za pomocą aplikacji internetowej Canva (CANVA 2023).

Na podstawie badań terenowych zostały stworzone założenia projektowe opracowane dla projektu „niby-mapy” dotyczącej Darłowa (ryc. 45). Taki przewodnik dla dzieci i młodzieży byłby alternatywą dla innych publikacji. Aby tego typu opracowanie odniosło sukces, potrzebuje ciekawego tekstu i projektu graficznego, który przyciągnie uwagę ludzi i zachęci ich do odwiedzenia miasta. W opracowaniu stworzonym dla Darłowa wybrano pięć punktów oraz rejonów położonych w przestrzeni miasta.

Część tekstowa projektu „niby-mapy” dla Darłowa rozpoczyna się wstępem „mówionym” przez króla Eryka, który w całym opracowaniu jest narratorem i przedstawia wszystkie miejsca, które powinien nawiedzić odbiorca. Pierwsze jego słowa to: „Cześć! Nazywam się Eryk. Jestem władcą krajów skandynawskich, ale pochodzę z Darłowa. Choć urodziłem się w 1382 roku, to z ogromną radością oprowadzę Cię po moim rodzinnym mieście. Chcesz dołączyć?”. Następnie jako pierwsza jest przedstawiona Brama Wysoka, którą opatrzone opisem: „Halo, jestem w środku! Aktualnie stoisz pod jedyną zachowaną XIV-wieczną bramą wjazdową do Darłowa. Kiedyś pełniła funkcję obronną, reprezentacyjną i obserwacyjną. Czy wiesz, jaką rolę mogłaby dzisiaj odgrywać?”. Następnym obiektem jest kościół Mariacki, którego opis to: „Właśnie dotarliśmy do kościoła Mariackiego. Jest on starszy ode mnie. Do obecnych czasów pozostało kilka cennych i wiekowych elementów. Odnajdziesz je wewnątrz świątyni?”. Kolejnym punktem wspólnej wycieczki, „prowadzonej” przez króla Eryka, jest zabytkowy rynek, który opatrzone tekstem: „Ależ tutaj pięknie! Jesteśmy na obszarze rynku otoczonego zabytkowymi kamienicami. Przed Tobą znajduje się ratusz miejski z XVII wieku. Czy wiesz obok jakiego pomnika stoję? Pokoloruj kamienice i ruszamy dalej”. Przedostatnim miejscem, które odwiedzi odbiorca, jest Zamek Książąt Pomorskich, do którego dodano następujące objaśnienie: „Jak tylko odnajdziemy poprawną drogę w labiryncie, to zapraszam Cię do mojego domu – Zamku Książąt Pomorskich. Mamy tutaj wiele ciekawych wystaw, które spodobać się Tobie i Twoim opiekunom. Ostatnim punktem naszej wycieczki jest plaża i Morze Bałtyckie. Aby się tam dostać, znajdź przystań tramwaju wodnego, która jest koło zamku i... dopłyn do Darłówka. PS. Pamiętaj, żeby uzupełnić dane na bilecie...”. Końcową lokalizacją odwiedzaną przez odbiorcę jest plaża oraz morze, przy których zamieszczono następujący opis: „Ale dzisiaj są fale! Wspaniale pływa się i nurkuje w Bałtyku. Dziękuję za wspólną wycieczkę i do zobaczenia następnym razem w Darłowie – królewskim mieście!”.

Część graficzna, w której będą osadzone różne elementy i zagadki nawiązujące do miasta, zawiera pięć różnych elementów uatrakcyjniających „niby-mapę”. Pierwszym z nich jest rebus, którego rozwiązanie brzmi: „kościół Mariacki”.

Aby rozpoznać słowo „kościół”, należy odgadnąć na podstawie obrazka słowo „pościel” i zamienić litery: *p* na *k*, *e* na *ó*, *l* na *ł*. Żeby odkryć drugie słowo, trzeba rozpoznać na obrazku wyraz „marynarka” i skreślić „y” oraz zamienić *n* na *i* oraz *rka* na *cki*. Drugim elementem są szkice kamienic położone na zabytkowym rynku, które trzeba będzie pokolorować. Kolejnym z nich jest przedstawienie labiryntu i króla, który musi odnaleźć poprawną drogę do swojego zamku, aby odpocząć po trudach wycieczki. Czwarta grafika proponuje połączenie odpowiednich rysunków jednostek pływających z ich nazwami (kuter rybacki, okręt wojenny, katamaran, łódź podwodna). Ostatni rysunek przedstawia szkic biletu na tramwaj wodny, łączący centralną część Darłowa z Darłówkiem, na którym uczestnik będzie musiał uzupełnić: godzinę wypłynięcia i wpłynięcia jednostki do miejsca cumowania, koszt podróży i liczbę współpasażerów. Dodatkowo tło „niby-mapy” nawiązuje do gęstej historycznej zabudowy miasta (która została przedstawiona w kolorze jasnozielonym), natomiast woda „przepływająca” przez część opracowania nawiązuje do rzeki Wieprzy (wraz z zaznaczonymi mostami oraz symbolicznymi przystaniami dla tramwajów wodnych). Widoczne w dole projektu mewy, fale i ciemnoniebieski kolor oznaczają Morze Bałtyckie, przed którym widoczna jest żółta plaża.

Projekt dla Darłowa ma (wykreowanego przez autora) narratora prezentującego przestrzeń miasta. Aby działania marketingowe były skuteczne, powinny być spójne pod względem wykorzystanych elementów utożsamiających je z daną jednostką miejską. Utworzone propozycje postaci mogą zostać wykorzystane jako elementy tworzące wizerunek miasta (i atrybuty promocyjne), a co za tym idzie – pozostawiać pozytywne wrażenia wśród osób przyjezdnych i mieszkańców.

Kreatywność to ważna cecha, jaką winny wykazywać się osoby zajmujące się tworzeniem przewodników po mieście. Dzieci i młodzież (oraz seniorzy) potrzebują interesujących i przykuwających uwagę grafik oraz „wciągających” tekstów, aby dane opracowanie w ich wyobrażeniu było interesujące. Coraz większa popularyzacja doświadczanej przestrzeni realizuje się na przykład przez wdrażanie gier miejskich lub przez aplikacje łączące rzeczywistość „realną z wirtualną”. Ma to ogromny potencjał i dostarcza inspiracji, aby projekt „niby-mapy” stworzyć też w postaci aplikacji na telefon i połączyć w ten sposób różne formy spędzania czasu w przestrzeni. Innowacyjne projekty, stanowiące *terra incognita* w zakresie opracowań dotyczących przestrzeni, stanowią niszę, która przez przychylność odpowiednich instytucji (zaprezentowanych na ryc. 46) może stać się wyznacznikiem prezentacji przeanalizowanych przestrzeni.

Inną istotną kwestią, mającą ogromne znaczenie w odbiorze stworzonego projektu „niby-mapy”, jest sposób jego prezentacji. Najbardziej uniwersalnym

działaniem, które wspomże odbiór percepcyjny opracowania, jest wydrukowanie go na grubszym papierze, który byłby wygodniejszy w użytkowaniu podczas poznawania przestrzeni miast. Dostosowanym do postępu technologicznego oraz rozwoju telefonów komórkowych sposobem prezentacji przewodnika byłoby stworzenie aplikacji na smartfona, która mogłaby „oprowadzać i prezentować” przestrzeń miasta. Przez aplikację można byłoby zwiększyć udostępniane warstwy prezentujące przestrzeń, zaprezentować więcej interesujących miejsc oraz stworzyć opracowanie na przykład w formacie „audioprzewodnika”, który mógłby być przystosowany zarówno dla uczniów, jak i dorosłych użytkowników przestrzeni.

Ważne jest, aby na podstawie przeprowadzonych badań i stworzonej propozycji opracowania prezentującego przestrzeń miasta, podjąć działania mające na celu aplikację ich do działań na rzecz rozwoju przestrzeni miasta i lepszego jej zrozumienia (i zapoznania się z nią) przez wszystkich jej użytkowników.

4.2. Rekomendacje w zakresie polityki lokalnej

Istotność badań nad wybranym aspektem ma największe znaczenie, gdy otrzymane wyniki można wykorzystać w celach aplikacyjnych. Przedstawione w niniejszej monografii badania przestrzeni małych miast nadmorskich mogą stanowić podstawę do dalszych rozważań na temat kierunku rozwoju miast, aktualnych problemów przestrzennych czy zachodzących między użytkownikami przestrzeni konfliktów dotyczących percepcji jednostki miejskiej. Z pomocą innych metod badawczych można by było rozszerzyć i uzupełnić wiedzę na temat analizowanych miast, gdyż żadne pojedyncze badania przeprowadzone w danym zakresie nie wyczerpują całkowicie analizowanego obszaru badawczego. Jednak najbardziej istotną kwestią, od której zależałoby powodzenie rozszerzenia procesu badawczego, jest pozyskanie partnerów (oraz źródła finansowania).

Warto podkreślić kilka kluczowych korzyści i działań, mogących mieć wpływ na lokalną społeczność biorącą udział w badaniu, które wynikają z zastosowania wyników badań dotyczących przestrzeni miast, uzyskanych dzięki metodzie map mentalnych i wywiadu ankietowego. Korzyści dla mieszkańców mogą być następujące:

1. Wdrażanie zmian zgodnie z oczekiwaniami – zrozumienie, jak mieszkańcy postrzegają przestrzeń miejską, umożliwi bardziej ukierunkowane zmiany i inwestycje w obszarach, które społeczności uważają za ważne. To z kolei poprawi jakość życia mieszkańców i zwiększy ich zadowolenie z miejsca zamieszkania.

2. Zwiększone poczucie przynależności – jeśli mieszkańcy wiedzą, że ich perspektywy i poglądy są brane pod uwagę w procesie planowania urbanistycznego i rozwoju przestrzeni miasta, może wzrosnąć ich poczucie przynależności do społeczności oraz zaangażowanie w działania na rzecz jej rozwoju.

Zaangażowanie społeczności:

3. Uzyskane dzięki badaniom terenowym wyniki mogą być wykorzystywane jako narzędzie do angażowania mieszkańców w procesy planowania urbanistycznego i procesy decyzyjne dotyczące rozwoju miast. Współtworzenie z lokalną społecznością rozwiązań stosowanych w przestrzeni miejskiej może sprawić, że projekty odniosą większy sukces i zostaną przez jej użytkowników docenione.
4. Stworzenie platformy do dialogu – badania mogą stanowić platformę dialogu między mieszkańcami a decydentami, mającymi wpływ na rozwój przestrzeni miasta. Pozwoli to na konstruktywną wymianę pomysłów i opinii, a także podejmowanie decyzji w oparciu o dane i społeczny konsensus.

Zrównoważony rozwój:

5. Zarządzanie zasobami miejskimi – zrozumienie, w jaki sposób mieszkańcy postrzegają wykorzystanie przestrzeni miejskiej, może pomóc w bardziej efektywnym zarządzaniu zasobami (takimi jak przestrzeń publiczna, infrastruktura i transport publiczny).
6. Zrównoważony rozwój – zastosowanie pozyskanych wyników badań może przyczynić się do rozwoju przestrzeni miejskich, opartego na zasadach, które uwzględniają aspekty społeczno-ekonomiczne i ekologiczne.

Wyniki uzyskane dzięki zastosowaniu metody map mentalnych i wywiadu ankietowego mogą przyczyniać się do rozwoju przestrzeni miast opartego na partycypacji jej użytkowników, co może przynieść potencjalne korzyści wszystkim zaangażowanym w proces rozwoju miasta.

Macierz Eisenhowera⁵ została wykorzystana do ustalenia priorytetyzacji potencjalnych odbiorców, mogących wykorzystać dane zgromadzone za pomocą analizy przestrzennej miast metodą map mentalnych i wywiadu kwestionariuszowego. Rycina 46 przedstawia potencjalnych adresatów podejmowanych działań, którzy mogą wykorzystać potencjał użytkowy przeprowadzonej analizy i syntezy wniosków przestrzennych.

⁵ Jest to metoda wizualizacji służąca do ustalenia priorytetów zadań na różnych płaszczyznach i w różnych środowiskach. Typowa macierz składa się z czterech komórek, które są opisane następującymi określeniami wskazującymi ich stopnie ważności i pilności: ważne i pilne, ważne i niepilne, nieważne i pilne oraz nieważne i niepilne (Gęborska, 2014).

Ważne i pilne: 1. Miejskie jednostki oświatowe 2. Miejskie komórki organizacyjne zarządzające przestrzenią miasta 3. Miejskie komórki organizacyjne zajmujące się promocją i marketingiem 4. Lokalne kluby i stowarzyszenia seniorów	Ważne i niepilne: 5. Lokalne ośrodki kultury 6. Władze państwowe odpowiedzialne za gospodarkę przestrzenną (Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju) 7. Władze państwowe zarządzające oświatą (Ministerstwo Edukacji i Nauki)
Nieważne i pilne: 8. Jednostki organizacyjne urzędu marszałkowskiego lub wojewódzkiego zajmujące się promocją i marketingiem 9. Władze państwowe zarządzające turystyką (Ministerstwo Sportu i Turystyki) 10. Lokalne organizacje turystyczne	Nieważne i niepilne: 11. Projektanci i planiści przestrzeni miast 12. Inne jednostki osadnicze w Polsce

Rycina 46. Potencjalni odbiorcy zebranych danych przy użyciu map mentalnych i ankiet

Źródło: opracowanie własne.

1. Podstawowymi odbiorcami, którzy mogliby skorzystać z przeanalizowanych danych, są jednostki oświatowe. Szkoły (dzięki władzom miejskim) mają duży potencjał, aby wysnute teoretyczne wnioski wdrożyć w działania mające na celu poprawę jakości i rozwoju wiedzy o regionie wśród mieszkańców. Stworzenie koła zainteresowań, które organizowałoby dla zainteresowanych wycieczki po mieście oraz oferowałoby rozszerzenie zagadnień edukacyjnych, poruszanych na zajęciach geograficznych czy przyrodniczych, sprawiłoby, że przestrzeń miasta byłaby bardziej atrakcyjna z perspektywy uczestnika przestrzeni.
2. Miejskie komórki organizacyjne zarządzające przestrzenią miasta to jednostki kompleksowo organizujące przestrzeń danych jednostek miejskich. Opinia mieszkańców na temat przestrzeni miasta i sposobów jej zagospodarowania stanowi cenną informację dla osób kształtujących lokalną przestrzeń. Wyniki uzyskane przy udziale łączonej metody map mentalnych i wywiadu ankietowego prezentują „faktyczną, dotykálną” przestrzeń miasta i mogą stanowić podstawę wszelkich rozważań i działań organizujących przestrzeń. Współpraca pomiędzy władzami miasta a mieszkańcami i respektowanie opinii ogółu respondentów sprawią, że użytkownicy przestrzeni będą mieli realny wpływ na jej wygląd.

3. Marketing i promocja miasta, prowadzone przez jednostki organizacyjne urzędów miejskich, opierają się na podejmowaniu wszelkich działań mających na celu zaprezentowanie miasta z jak najlepszej perspektywy. W ramach swoich działań mogą w najszerszym spektrum możliwości wykorzystać dane zebrane przy udziale metody map mentalnych i wywiadu kwestionariuszowego. Stworzony projekt „niby-mapy” jest opracowaniem graficznym, prezentującym przestrzeń miasta w interesujący, nietuzinkowy sposób. Jak wynika z pozyskanej wiedzy autora, niewiele jest miast w Polsce, które prezentują przestrzeń (przez różnorodne opracowania) w wyróżniający się sposób. Najczęściej przewodniki po mieście nie są dostosowane do najmłodszych odbiorców przestrzeni, a dostępne opracowania dla dorosłych zawierają ogromną ilość pól tekstowych (przekazujących często jedynie ustalenia historyczne), co osłabia ich czytelność i klarowność. Dlatego, według autora badań, istnieje nisza rynkowa na (przystępne cenowo) projekty prezentujące przestrzeń i pozostawiające pozytywny obraz miasta w wyobrażeniu uczestników przestrzeni.
4. Lokalne kluby i stowarzyszenia seniorów to miejsca zrzeszające osoby w podeszłym wieku. Seniorzy, którzy uczestniczą w różnych spotkaniach edukacyjnych, przez zwiększenie liczby zapraszanych osób (gości, wykładowców) zajmujących się badaniami regionalnymi mogliby sprawić, że wiedza dotycząca zagadnień przestrzennych byłaby łatwiej przyswajana. Sposób prezentacji danych przestrzennych ma ogromne znaczenie zwłaszcza wśród seniorów ze względu na ich częste problemy ze wzrokiem czy słuchem. Na podstawie zebranego przez autora doświadczenia (przez wygłoszenie kilku wykładów na Uniwersytetach Trzeciego Wieku) można wnosić, że osoby w podeszłym wieku chętnie poznają nowe przestrzenie i chcą zwiększać swoją mobilność o zasięgu lokalnym i ponadlokalnym, aby móc korzystać z zasobów miasta. Każdorazowe podjęcie inicjatyw rozszerzających procesy percepcyjne w jednostce miejskiej stanowiłoby bardzo duży pozytyw w rozwoju wyobrażeń o mieście.
5. Ośrodki kultury działające w małych miastach mają ogromny potencjał, który bardzo często jest niewykorzystywany z powodu peryferyjnego położenia miasta, małej aktywności mieszkańców czy braku odpowiedniego finansowania przekazywanego przez władarzy miasta. Jednym z zadań mogłoby być uatrakcyjnienie przestrzeni i prezentacja jej podczas różnego rodzaju przedsięwzięć, które mogą pozytywnie wpłynąć na percepcję i doświadczanie przestrzeni jednostki osadniczej. Inną propozycją, wynikającą z przeprowadzonych badań, jest podjęcie nowych inicjatyw (odgórnie zorganizowanych), angażujących całe rodziny we wspólne zadania mające na celu wzmocnienie

procesów percepcyjnych. Istotną kwestią jest dobre zaplanowanie podejmowanych działań. Jest to zadanie ważne z perspektywy rozwoju człowieka, jednak nie musi być podejmowane pilnie.

6. Choć zgodnie z ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym⁶ planowanie przestrzeni odbywa się na poziomie gmin, to jednak istnieją ogólne wytyczne, które prezentują kierunki i cele polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. Badania statystyczne, dotyczące lokalnego planowania i zagospodarowania przestrzeni, są realizowane również przez Główny Urząd Statystyczny, który podlega władzom państwowym (MliR 2023). Istotnym rozszerzeniem zaleceń, dotyczących ogólnych wskazań na temat kierunków zagospodarowania przestrzennego kraju, byłoby wsparcie realizowanych badań metodą map mentalnych i wywiadu ankietowego. Dane zebrane dla sześciu miast prezentują przestrzeń w sposób jakościowy, uwzględniając elementy nieuchwytnie w badaniach ilościowych. Zebrane w tym postępowaniu badawczym rekordy mogłyby wspomóc prace projektowe dotyczące ogólnopolskich wskazań przestrzennych dla małych miast, które mają inne potrzeby przestrzenne aniżeli metropolie. Jest to ważne przedsięwzięcie, które można odłożyć w czasie, aby możliwe było podjęcie dyskusji i zaplanowanie skutecznych działań.
7. Na podstawie danych zebranych przez badanie terenowe metodami map mentalnych i wywiadu kwestionariuszowego można wnosić, że istotne jest odgórne wprowadzenie wytycznych dotyczących edukacji o regionie, aby kształcąca się młodzież otrzymała szansę na zyskanie wiedzy o „małej ojczyźnie”. Niewielka liczba godzin w podstawie programowej, które nauczyciele powinni przeznaczać na regionalistykę i jej prezentację, sprawia, że przedstawiany materiał nie jest wystarczająco rozległy, aby procesy percepcyjne uczniów mogły się w pełni rozwijać. Na podstawie doświadczenia autora i osób z jego najbliższego otoczenia można wnosić, że w całym cyklu edukacji szkolnej (na żadnym poziomie edukacyjnym) lokalna przestrzeń nie była prezentowana w sposób umożliwiający zapoznanie się z nią.
8. Szerokie działania marketingowe i promocyjne, prowadzone przez władze marszałkowskie lub wojewódzkie, zachęcają do odwiedzenia danego regionu. Przez omawiane badania można byłoby udoskonalić i dostosować poczynania w taki sposób, aby włączyć atrakcyjność przestrzenną miast (z wykorzystaniem

⁶ Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 r. (Dz. U. 2003, nr 80, poz. 717).

punktów orientacyjnych czy odpowiedzi ankietowych, które padały najczęściej) w cechy identyfikacyjne miasta. Można byłoby również zaprezentować miejsca mniej popularne, ale stanowiące interesującą przestrzeń, w której można spędzić czas wolny. Na podstawie zebranych danych osoby zatrudnione w jednostkach organizacyjnych mogłyby dostosować działania marketingowe oraz promocyjne, aby jeszcze precyzyjniej oddziaływać na wybraną grupę docelową i przyciągać jeszcze więcej osób przyjezdnych (np. w miesiącach z mniejszym obłożeniem ruchu turystycznego).

9. Zebrane i przeanalizowane dane stanowią źródło informacji przestrzennych i preferencyjnych, z których mogłyby również skorzystać władze krajowe. Na podstawie wyprowadzonych wniosków, opisujących percepcję przestrzeni przez dwie grupy społeczne, można byłoby stworzyć ogólnokrajowe działania o zasięgu lokalnym, mające na celu jeszcze lepsze zapoznanie się mieszkańca z miastem. W przeprowadzonych badaniach wzięto pod uwagę dwie grupy społeczne, które mają „najwięcej czasu wolnego”, zatem dużym urozmaicheniem byłaby możliwość dobrowolnej edukacji na wybrane tematy. Miałoby to ogromne znaczenie dla wszystkich uczestników, ponieważ procesy wyobrażeniowe i percepcyjne są podstawą funkcjonowania wszystkich użytkowników przestrzeni.
10. Percepcja przestrzeni jest różna u seniorów i uczniów, różne są ich potrzeby przestrzenne i każda z tych grup inaczej się w niej porusza. Istotnym elementem, który mógłby zostać wprowadzony przez lokalne organizacje turystyczne, byłyby wspólne formy zajęć (np. w przestrzeni publicznej), bowiem pozwoliłyby na zrozumienie odmienności tych dwóch grup pokoleniowych przez znalezienie łączących je cech oraz wzbudzenie potrzeby „wczucia się w sposób widzenia pozostałych”. Przez wspólne spędzanie czasu i integrację bardzo różnych – jak się wydaje – grup społecznych rozszerzałyby się empatia, chęć zrozumienia i wymiana doświadczeń percepcyjnych.
11. Zebrane dane dotyczące przestrzeni miast mogłyby zostać wykorzystane także przez osoby zajmujące się gospodarką przestrzenną innych miast. Możliwe, że wnioski sformułowane na podstawie zebranych danych mogłyby stanowić podstawę do dyskusji dotyczących innych (zbliżonych charakterystyką do analizowanych jednostek) miast. Istnieje jednak duże prawdopodobieństwo, że żaden z uzyskanych wniosków się nie przyda. Badanie przestrzeni i planowanie jej zagospodarowania to aspekty rozwoju miasta, które powinny być prowadzone w zrównoważony sposób, z uwzględnieniem doświadczeń płynących z wcześniejszych realizacji oraz głosów użytkowników przestrzeni.

12. Inne jednostki osadnicze, przez władze miejskie i ich działania, mogą również podjąć na swoim terenie badania z zakresu oceny percepcji przestrzeni. Jednak z perspektywy niektórych włodarzy jest to zadanie nieważne i przez nich ignorowane, ponieważ nie chcą ukierunkowywać rozwoju przestrzennego, a jedynie reagować na najistotniejsze kwestie pojawiające się w opinii publicznej. Zdaniem autora każda jednostka osadnicza powinna mieć wyklarowane kierunki zagospodarowania przestrzeni oraz stworzone projekty-przewodniki, prezentujące aktualną przestrzeń w interesujący sposób.

W większości miast istnieją różne elementy, które w opinii autora badań są atrakcyjne, ale z niewiadomych powodów nie zostały wystarczająco mocno zaakcentowane (lub jedynie nieliczne prace je wskazywały) w mapach mentalnych i uzupełnionych kwestionariuszach ankietowych. Różne elementy przestrzenne mają ogromny wpływ na wyobrażony obraz miasta wśród mieszkańców oraz osób przyjezdnych. Wskazanie innych atrybutów albo mocniejsze zaakcentowanie obecnych pozwoli na rozszerzenie percepcji przestrzeni i wzrost świadomości istnienia takich elementów.

Dałowo jako jednostka miejska z bogatą historią w opinii autora swój największy potencjał ma ukryty w osobie króla Eryka Pomorskiego. Szersze działania promocyjne wśród młodzieży i seniorów pozwoliłyby na lepsze zapoznanie się z tą postacią. A marketing o zasięgu ponadlokalnym, bazujący na osobie króla Eryka, byłby atrakcyjniejszy wizualnie i mógłby wzbudzać ciekawość wśród potencjalnych turystów.

Dziwnów jest miastem stosunkowo mniej obłożonym turystycznie w porównaniu do Ustki czy Międzyzdrojów i jednym z najmłodszych badanych miast. Dlatego ogromną zaletą mogłaby być tu działalność marketingowa nawiązująca do spokoju, przyjaznej okolicy oraz dostępności usług, które są potrzebne i coraz częściej pożądane w miejscowości wypoczynkowej.

W Helu mieszkańcy bardzo rzadko wskazywali fokarium, które ciągle cieszy się ogromną popularnością wśród osób przyjezdnych, ale w wyobrażeniach mieszkańców prawdopodobnie nie. Foka jako stworzenie nie kojarzy się z agresywnym łowcą, a w wyobrażeniach rysuje się raczej jako „miły” ssak, dlatego mogłaby stanowić element utożsamiający to miasto, który można byłoby utrwalać wśród wyobrażeń i opinii dzieci oraz młodzieży. Inny atrakcyjny (i niedoceniony przez respondentów) element to wrak okrętu Rzeczypospolitej Polskiej Wicher II (oraz inne jednostki zatopione w pobliżu miasta). Niewiele jest miejsc w Polsce, gdzie istnieje możliwość obejrzenia wraku jednostki pływającej (niszczyciela), która po wycofaniu ze służby stała się elementem falochronu i wraz z innymi tego typu obiektami, zlokalizowanymi w płytkich wodach Zatoki Puckiej, świadczy o historii polskiej marynarki wojennej (UM Hel 2023).

Ustka w przestrzeni miasta ma rzeźbę wiszącą, która mogłaby stanowić ogromną atrakcję turystyczną, gdyby została włączona do działań promocyjnych miasta. Potencjał takiej instalacji artystycznej jest ogromny i tylko od władz miejskich będzie zależało, czy i jak zostanie wykorzystany. Drugim elementem przestrzennym, silnie oddziałującym na legendarne wyobrażenie o mieście, jest Syrenka Ustecka, której potencjał i silna identyfikacja przestrzenna z jej rzeźbą jest wciąż kwestią czekającą na zagospodarowanie i wielokierunkowe wykorzystanie w działach marketingowych i promocyjnych.

4.3. Kierunki dalszych badań nad postrzeganiem przestrzeni miejskich na podstawie map mentalnych

Na podstawie zebranych danych możliwe jest podsumowanie użytych narzędzi badawczych oraz rozwinięcie zagadnień, które potencjalnie mogą stanowić załączek przyszłych badań. Dzięki ukończonemu procesowi badawczemu istnieje szansa na rozszerzoną analizę przestrzenną, a ponadto dane zawarte w mapach i kwestionariuszach ankiet mogą stanowić cenne źródło informacji dla socjologów, politologów, psychologów, pedagogów czy urbanistów. Każda z tych nauk mogłaby przy udziale interdyscyplinarnych zespołów badawczych i własnej metody badawczej „spojrzeć” na miasto z innej strony, perspektywy i wyciągnąć wnioski służące dobru mieszkańców i uczestników przestrzeni jednostek miejskich. Poniżej w kilku punktach zostały sformułowane przesłanki dotyczące rozwoju badań nad przestrzenią miast, które mogą mieć implikacje zarówno w polityce miejskiej (lokalnej), jak i regionalnej.

1. Emocje towarzyszą każdemu człowiekowi i użytkownikowi przestrzeni. Sposób, w jaki osoby w różnym wieku reagują i z jakimi emocjami kojarzą się im wybrane elementy danej jednostki przestrzennej, może stanowić atrybut uzupełniający badania metodą map mentalnych. Uchwycenie emocji oraz zestawienie tego ze szkicami wyobrażeniowymi stanowiłoby niejako rozszerzenie trzeciego i czwartego pytania z kwestionariusza ankietowego. Z jakimi uczuciami (radości, smutku, niepewności, złości) kojarzą się wybrane budynki w przestrzeni miast? Czy osoby w różnym wieku inaczej „czują” miasto i jakie ogólne emocje im towarzyszą, gdy o nim myślą? Czy istnieją korelacje pomiędzy szkicowanymi punktami orientacyjnymi a emocjami, z którymi te budynki są związane (czy budynki, które kojarzą się negatywnie, też są obrazowane)?
2. Innym elementem badawczym, o który można byłoby rozszerzyć badania terenowe, jest kwestia przyszłego wyobrażenia miasta. Zestawienie dwóch rysunków mentalnych: aktualnej przestrzeni miasta oraz wyobrażonej, przyszłej

(może idealnej), pokazałoby kierunki rozwoju zagospodarowania przestrzeni jednostki osadniczej „oczami” mieszkańców. Powstający przy udziale mieszkańców uogólniony obraz przyszłego miasta ujawniłby preferencje przestrzenne mieszkańców czy zalety i wady przestrzeni danej jednostki osadniczej. Dla władz miejskich stanowiłoby to cenne źródło informacji, dotyczących potencjalnych potrzeb przestrzennych mieszkańców oraz sposobów na zagospodarowanie tych przestrzeni, których nie obejmuje jeszcze planowanie.

3. Badanie przestrzeni jednostek osadniczych metodą map mentalnych jest łatwiejsze, gdy można je przeprowadzić w zebranej grupie osób. Dlatego rozszerzenie badań wśród uczniów w innych jednostkach miejskich stanowiłoby solidną podstawę do stworzenia bazy danych, umożliwiającej porównywanie ich ze sobą. Zebrane dane z miejscowości nadmorskich można byłoby porównać z wnioskami z miejscowości górskich ze względu na podobny sposób funkcjonowania tych jednostek miejskich. Sezonowość ruchu turystycznego, dominacja usług hotelowo-gastronomicznych (powiązanych z obsługą turystyczną) czy zgłaszane przez mieszkańców problemy związane ze sposobem zagospodarowania przestrzeni to cechy łączące jednostki osadnicze na dwóch krańcowych częściach ojczyzny. Podobieństwo miast położonych w charakterystycznych dla Polski regionach mogłoby stanowić podwaliny do sprawdzenia tożsamości regionalnej i charakterystycznych atrybutów, które istnieją w każdej jednostce osadniczej. Czy uczniowie w miastach nadmorskich tak samo często rysują plażę i morze co uczniowie w miejscowościach górskich góry? Czy historia regionu i oddziaływanie procesów przestrzennych jednostki miejskiej na osoby uczestniczące w przestrzeni jest zauważalne w tworzonych szkicach mentalnych? Czy uczniom z tych odległych miejscowości brakuje takich samych form spędzania czasu wolnego?
4. Stworzone narzędzie badawcze spełniło swoją rolę zwłaszcza w ankietyzacji uczniów. Jedna godzina lekcyjna to czas, w jakim uczniowie musieli zrealizować całe zadanie badawcze. Wykonanie rysunku i udzielenie odpowiedzi na łącznie osiem pytań zajmowało respondentom cały wyznaczony czas. Wyższe klasy odpowiadały na pytania kwestionariuszowe szybciej niż młodsze, przez co starsi uczniowie mogli udoskonalić wykonany szkic wyobraźniowy. Seniorzy chętniej odpowiadali na pytania kwestionariuszowe, aniżeli wykonywali szkice map mentalnych, co uwiocznilo, że preferowany przez nich sposób uzyskiwania danych to metody wywiadu ankietowego. Użyta w tej pracy metoda map mentalnych ma wady i zalety, które z jednej strony ograniczają zakres uzyskiwanych danych przestrzennych, a z drugiej rozszerzają różne aspekty patrzenia na badaną przestrzeń.

5. Innym aspektem metodycznym, który byłby istotny przy planowaniu kolejnych badań przy użyciu metody map mentalnych, jest sposób dotarcia do badanych grup społecznych. Osoby dorosłe niechętnie biorą udział w różnego rodzaju badaniach kwestionariuszowych, dlatego największą trudność na tym etapie badawczym stanowi możliwość ankietyzacji większej liczby respondentów aniżeli pojedynczych osób. Gdyby udało się w proces badawczy zaangażować osoby związane z władzami miasta albo organizacjami działającymi na terenie jednostki miejskiej (przedstawiając im przykładowe wnioski uzyskane na podstawie wcześniejszych badań), to zaistniałaby możliwość bezproblemowego przeprowadzenia badań terenowych za pomocą metod wywiadu. Dzięki temu uogólniony obraz miasta, uzyskany na podstawie kwestionariuszy zebranych wśród różnych grup społecznych (np. obejmujących taką samą liczbę respondentów z każdej grupy badawczej), stanowiłby solidną podstawę do dalszych dociekań nad przestrzenią miast albo podjęcia działań na podstawie już przeanalizowanych danych.
6. Proces edukacyjny prowadzony w szkołach służy nabywaniu wiedzy z różnych dziedzin życia i nauki. Rozwój wiedzy i umiejętności (geograficznych oraz przestrzennych), w zależności od poziomu edukacyjnego, będzie miał odzwierciedlenie w szkicowanych mapach mentalnych. Zróżnicowanie przestrzenne, a także w zakresie liczebności poszczególnych elementów położonych w przestrzeni i odwzorowanych na szkicach wyobrażeniowych pozwoliłyby na sprawdzenie skuteczności prowadzonych działań edukacyjnych z zakresu tożsamości regionalnej oraz znajomości jednostki osadniczej. Uproszczeniem, dzięki któremu uczniowie mieliby ułatwione zadanie wykonania szkicu wyobrażeniowego własnego miasta, byłoby odwzorowanie położonego centralnie charakterystycznego punktu orientacyjnego, do którego respondenci musieliby dorysować pozostałą przestrzeń miasta.
7. Turystyka stanowi główną sferę gospodarczą, mającą istotny wpływ na rozwój przestrzenny badanych miast. Obraz miasta, który jest utworzony w wyobrażeniach mieszkańców, jest zapewne inny niż w przypadku osób przyjezdnych (przede wszystkim turystów) odwiedzających daną jednostkę miejską. Odwzorowywana przestrzeń zawierałaby zupełnie inne punkty orientacyjne, a sposób zobrazowania badanej jednostki mógłby być zależny na przykład od długości pobytu w danym mieście. Nisza naukowa, obejmująca zróżnicowanie percepcji przestrzeni u osób stale zamieszkujących badaną jednostkę i u przyjezdnych, stanowić może interesujący obszar badawczy, a uzyskane wyniki mogłyby zostać wykorzystane przez władze miejskie i organizacje w mieście w celu oceny prowadzonych działań promocyjnych.

8. Procesy rewitalizujące przez różne działania zmieniają przestrzeń miasta nie tylko pod względem architektonicznym, ale również wpływają na warstwę społeczno-gospodarczą wraz z jej użytkownikami. Kierunki zagospodarowania intensyfikacji procesów odnawiających przestrzenie miast muszą brać pod uwagę opinie mieszkańców i wszystkich użytkowników, albowiem to oni są jednymi z odbiorców odnawianych i często tworzonych elementów przestrzennych. Metoda map mentalnych, wsparta metodą wywiadu ankietowego, pozwala poznać stan zagospodarowania przestrzeni oraz wyznaczyć miejsca, w których procesy rewitalizujące mogłyby zostać dokonane. Uzyskane wyniki prezentowałyby prawdziwy obraz miasta, a poznany stan zagospodarowania wspomógłby procesy planistyczno-projektowe, które dzięki uwzględnieniu opinii użytkowników wsparłyby stworzenie takiej przestrzeni, jaka odpowiadałaby zapotrzebowaniu wszystkich odbiorców (mieszkańców, osób przyjezdnych i władz miasta).
9. Historia i dziedzictwo kulturowe danego miasta mogą znacząco wpływać na sposób, w jaki mieszkańcy postrzegają swoją przestrzeń. Analiza map mentalnych w kontekście historycznym mogłaby ujawnić, które miejsca mają dla mieszkańców największe znaczenie symboliczne i jak historia regionu kształtuje ich tożsamość przestrzenną. Badania te mogłyby również pokazać, czy rewitalizowane obszary są postrzegane jako autentyczne i zgodne z tożsamością miejsca, co ma istotne znaczenie dla polityki regionalnej i miejskiej. Wnioski mogłyby zostać wykorzystane do planowania przestrzeni w taki sposób, aby zachować lokalne dziedzictwo kulturowe, co mogłoby wspierać rozwój turystyki kulturowej oraz integrację społeczności lokalnej.
10. Nowoczesne technologie, takie jak rzeczywistość rozszerzona (AR), systemy informacji geograficznej (GIS) czy inteligentne miasta (*smart cities*), zmieniają sposób, w jaki ludzie doświadczają i rozumieją przestrzeń miejską. Rozwój badań nad mapami mentalnymi mógłby uwzględnić, w jaki sposób cyfrowe narzędzia wpływają na postrzeganie miasta, np. czy mieszkańcy częściej orientują się w przestrzeni za pomocą aplikacji mobilnych niż przez fizyczne punkty orientacyjne. Badania mogłyby także pomóc w tworzeniu bardziej intuicyjnych systemów nawigacyjnych oraz lepszym projektowaniu przestrzeni publicznych, zgodnie z potrzebami użytkowników cyfrowych.
11. Decyzje podejmowane przez władze samorządowe w zakresie zagospodarowania przestrzeni miejskiej mają bezpośredni wpływ na sposób, w jaki mieszkańcy postrzegają i korzystają z przestrzeni. Analiza map mentalnych może dostarczyć informacji o tym, jak mieszkańcy reagują na politykę inwestycyjną,

plany rewitalizacyjne czy zmiany infrastrukturalne. W badaniach można by sprawdzić, czy nowe inwestycje są postrzegane jako poprawiające jakość życia, czy wręcz przeciwnie – jako zagrożenie dla dotychczasowej struktury społecznej i przestrzennej miasta. Wyniki mogłyby pomóc w tworzeniu strategii komunikacyjnych samorządów, które lepiej uwzględniałyby oczekiwania mieszkańców i ograniczały konflikty przestrzenne.

12. Polityka lokalna coraz częściej uwzględnia mechanizmy partycypacji społecznej w procesach decyzyjnych dotyczących planowania przestrzennego. Mapy mentalne mogłyby stać się jednym z narzędzi wspierających dialog pomiędzy mieszkańcami a władzami lokalnymi. W badaniach można by przeanalizować, w jakim stopniu mieszkańcy różnych grup społecznych angażują się w konsultacje dotyczące przestrzeni miejskiej oraz jakie są ich oczekiwania wobec polityki samorządowej. Badania te mogłyby również ujawnić, które grupy mieszkańców czują się wykluczone z procesów decyzyjnych oraz jakie działania mogłyby zwiększyć ich zaangażowanie.
13. Zrozumienie, jak mieszkańcy postrzegają przestrzeń miejską, może być kluczowe dla opracowania strategii rozwoju lokalnego. Wyniki badań mogą pomóc w identyfikacji przestrzeni wymagających interwencji, takich jak zdegradowane obszary miejskie, które wymagają rewitalizacji, czy miejsca o dużym potencjale rozwojowym, które można by lepiej zagospodarować. Mapy mentalne mogą również wskazać, czy mieszkańcy identyfikują się z miejskimi strategiami rozwoju, takimi jak tworzenie nowych przestrzeni rekreacyjnych czy poprawa transportu publicznego. W ten sposób polityka lokalna mogłaby zostać dostosowana do realnych potrzeb społeczności, co wpłynęłoby na jej większą akceptację i skuteczność.

Wnioski końcowe

Człowiek odbiera otoczenie przy udziale wielu zmysłów, jednak u większości ludzi dominujący jest wzrok. Każdy użytkownik przestrzeni, pomimo że tak samo ją widzi, to inaczej ją odczuwa i sobie wyobraża. Dlatego powstający w umysłach obraz mentalny jest różny u każdego człowieka i jednocześnie zmienny oraz zależny od doświadczenia życiowego czy różnych sytuacji, które modyfikują postrzeganie niektórych elementów przestrzennych. Dzięki metodzie map mentalnych można sprawdzić, w jaki sposób respondenci odwzorowują daną przestrzeń, a zebrane i uogólnione dane pozwalają określić dominujące elementy środowiska miejskiego, które mają znaczenie dla jego mieszkańców. Orientacja w przestrzeni to umiejętność mająca ogromne znaczenie przy odwiedzaniu nowych, nieznanych miejsc. Dzięki niej można, obierając punkty orientacyjne, sprawnie poruszać się w danym miejscu. Każdy użytkownik przestrzeni znajduje różne atrybuty miasta, które ułatwiają mu przemieszanie się w nowym miejscu. Innym, często nieświadomym rozwiązaniem takich sytuacji jest albo rozwinięcie „intuicji” – poczucia przestrzeni, które czasami pomaga w nowych okolicznościach, albo lepsze przygotowanie się do podróży, które zapobiegne gubieniu się w nieznanej przestrzeni.

Wykorzystana literatura umożliwiła dokonanie analizy teoretycznej poruszanych zagadnień i uzyskanie podstaw badawczych w celu poprawnego zrealizowania badania. Badanie przestrzeni przy udziale różnych metod czy technik stanowi obiekt zainteresowania nauk społecznych od dawna. Każde kolejne pokolenie naukowców, chcących znaleźć wytłumaczenie wybranych problemów badawczych, stara się dołożyć wszelkich starań, aby uzyskane wyniki były jak najbardziej obiektywne. Zebrana literatura w znacznym stopniu wspomogła postępowanie badawcze, ułatwiając uniknięcie błędów, jakie mogą zostać popełnione w trakcie badań. Problematyka badania przestrzeni miast i używane metody badawcze stanowią obszar sporu w kontekście ich adekwatności względem procesu badawczego.

Ankietyzacja za pomocą metody map mentalnych pozwala ocenić doświadczaną przez respondentów przestrzeń i sprawdzić, jak wygląda wyobrażony obraz miasta. Wykorzystanie metody map mentalnych posiada swoich zwolenników i przeciwników, ponieważ – jak każda używana w praktyce metoda – ma także wady. Jednak na podstawie przeanalizowanej literatury uznano wyższość zalet nad wadami i ta metoda została wykorzystana, aby przeprowadzić badania wśród respondentów.

Badane miasta zostały wybrane ze względu na ich różnorodność i reprezentatywność. Każde miasto reprezentuje unikalne środowisko, które wpływa na codzienne życie jego mieszkańców i rozwój lokalnej społeczności. Zaprezentowane w pracy miasta są zróżnicowane pod wieloma względami. Przez stworzenie charakterystyki jednostek miejskich możliwe było dokonanie analizy przestrzennej, a każda z warstw tworzących miasto ma znaczenie w ostatecznym procesie percepcji miasta i odbiorze doświadczanej przestrzeni.

Przeprowadzenie analizy porównawczej wybranych miast pozwoliło na zrozumienie, jak widziana i wyobrażana jest przestrzeń miasta. Badania terenowe z wykorzystaniem map mentalnych i wywiadu ankietowego zapewniły szczegółowy wgląd w to, jak mieszkańcy postrzegają, organizują i integrują przestrzeń miejską. Pozwoliło to na wizualizację czynników ważnych dla mieszkańców, takich jak szkicowane drogi, punkty orientacyjne, obszary ulubione i miejsca omijane, oraz uwidoczniło zapotrzebowanie na wybrane nowe formy spędzania czasu wolnego. Analiza przestrzenna obrazująca miasto z tej perspektywy nie byłaby możliwa przy użyciu innych metod badawczych. Warto również podkreślić, że proces szkicowania map mentalnych i uzupełniania ankiet włączył mieszkańców w aktywny udział w badaniu, co może wpłynąć na ich większe zaangażowanie w kształtowanie swojego otoczenia, wzmocnić samoświadomość percepcji przestrzeni miasta, a także sprzyjać większej świadomości przestrzennej wśród jej użytkowników.

Ostatnia część pracy badawczej obejmowała realizację celu aplikacyjnego badań, który ma największe znaczenie dla zmian zachodzących w polityce lokalnej. Na podstawie przeprowadzonych badań terenowych i analizy przestrzennej został stworzony uogólniony obraz miasta. Może on stanowić podstawę wszelkich działań marketingowych, promocyjnych, a także w zakresie rozwoju przestrzennego, ponieważ prezentuje faktyczny stan wiedzy respondentów o mieście i ich opinie o aktualnym stanie zagospodarowania przestrzennego. Same badania można byłoby rozszerzyć o inne wątki badawcze i przeanalizować miasta według innych kryteriów albo uzupełnić je przez dodatkowe postępowanie badawcze i użycie innych metod oraz technik badawczych. Jedną z propozycji wykorzystania wysokiej częstotliwości wskazań wybranych miejsc w przestrzeni w odpowiedziach kwestionariuszowych

oraz w szkicach respondentów jest projekt „niby-mapy”. Jest to nowy sposób prezentacji najciekawszych miejsc w badanym mieście. Biorąc pod uwagę sukces tego typu przedsięwzięć w innych miastach (zaprezentowanych jako opracowane „NIEMAPY”), można przypuszczać, że taki przewodnik mógłby się przyjąć również w Darłowie, Dziwnowie, Helu, Międzyzdrojach, Ustce i Władysławowie. Ciekawy projekt graficzny jest jednym z najważniejszych elementów przyciągających uwagę odbiorców. We współczesnym społeczeństwie, funkcjonującym w świecie coraz silniej nasyconym docierającymi zewsząd obrazami, coraz trudniej jest tworzyć atrakcyjne publikacje dla dzieci i młodzieży bez elementów graficznych. Istnieje ogromna potrzeba kreowania coraz to nowszych treści promocyjnych, zachęcających do odwiedzenia danego miasta, choćby ze względu na potencjalne zyski wynikające z przyjazdu turystów. Istotną, wartą uwagi, a często pomijaną kwestią jest potrzeba tworzenia „nowoczesnych” materiałów przedstawiających daną jednostkę osadniczą, które będą skierowane do osób przyjezdnych. Dzięki nim każdy zainteresowany mógłby sam zapoznać się z odwiedzaną przestrzenią i stworzyć własne wyobrażenie o mieście. To, jak turysta zostanie „zaopiekowany” i jakiej jakości materiały otrzyma, będzie miało ogromny wpływ na jego opinię o danej jednostce miejskiej. Propozycja stworzenia „niby-mapy” odpowiada na to zapotrzebowanie ze względu na możliwość przyciągnięcia uwagi młodszych użytkowników przestrzeni i wskazanie kilku ciekawych punktów w przestrzeni, a także z uwagi na dodatkowe zadania mobilizujące do szerszego zapoznania się z przestrzenią miasta.

Sukces opracowanych „niby-map” jest zależny w dużej mierze od władz lokalnych. Od ich decyzji będzie zależeć, czy możliwe będą kolejne kroki w kierunku realizacji tego projektu. Chęć współpracy oraz otwartość na nowe propozycje to kluczowe cechy, które powinny charakteryzować podmioty współpracujące ze sobą w ramach projektu „niby-mapy”. Ostatecznym celem jest zaprojektowanie, dystrybucja oraz promocja tego rodzaju przewodnika dla dzieci i młodzieży. Zawsze wymiernym efektem końcowym podjętych działań powinno być zadowolenie osób odwiedzających dane miasto, a także pozytywny oraz atrakcyjny obraz miasta w ich wyobrażeniach. Dobre recenzje będą stanowiły podstawę do rozszerzenia oferty atrakcyjnych opracowań dotyczących przestrzeni i wskażą też innym jednostkom miejskim warte uwagi kierunki działań promocyjnych.

Uzyskane wyniki, dzięki zastosowaniu metod analitycznych oraz uogólnienia, pokazały miasto z „prawdziwej” strony. Dodatkowo użycie metody wywiadu ankietowego wspomogło proces analizy przestrzennej i interpretacji wyników. Zebrane dane mogą stanowić obiekt zainteresowania różnych instytucji oraz władz miejskich, gdyż przedstawiają w sposób syntetyczny wyobrażony przez mieszkańców obraz miasta.

Potencjalne ich wykorzystanie w marketingu terytorialnym, edukacji, rewitalizacji czy turystyce stanowi o potrzebie prowadzenia tego typu badań (i rozszerzaniu ich zakresu) w celu uzyskania jeszcze dokładniejszych danych przestrzennych.

Badania przestrzenne przeprowadzone w ramach niniejszej pracy ukazały różnicowanie wyobrażeń między dwiema analizowanymi grupami, co potwierdziło główną hipotezę (H1). Uzyskane wyniki wykazały, jakie cechy były szczególnie ważne dla młodzieży uczącej się oraz dla seniorów. Zauważalne różnicowanie w preferencjach przestrzennych oraz często odwiedzanych miejscach docelowych przez badanych wskazuje na to, że zarówno uczniowie, jak i seniorzy mają odmienny sposób percepcji miasta. Warto zauważyć, że odmienne spojrzenie na miasto między uczniami a seniorami może być także szansą do stworzenia bardziej różnicowanego i dostosowanego do różnych grup społecznych zagospodarowania przestrzennego. Konieczne może być uwzględnienie tych różnic podczas projektowania przestrzeni publicznych, a także działań mających na celu poprawę jakości życia w danej społeczności. Ponadto, zrozumienie specyficznych preferencji obu grup wiekowych może stanowić podstawę do tworzenia innowacyjnych rozwiązań urbanistycznych.

Cechą wspólną badanych miast jest ich położenie nad Morzem Bałtyckim. Plaża i morze to dominujące obszary na mapach mentalnych, co potwierdza pierwszą hipotezę pomocniczą (H2). Dzięki nim możliwy jest rozwój przestrzenny miast, który pretenduje określone gałęzie gospodarki do wzrostu. Innym wspólnym elementem badanych miast jest to, że stanowią jednostki osadnicze często odwiedzane przez turystów, przez co przestrzeń miasta musi być dostosowana do ich potrzeb. Miasta turystyczne, jak często się określa miejscowości, w których dominuje funkcja turystyczna i występuje zwiększona (najczęściej sezonowo) liczba osób odwiedzających w porównaniu z innymi miastami o podobnej wielkości, ale położonymi w głębi lądu, posiadają zdecydowanie ponadprzeciętną liczbę obiektów usługowych oraz noclegowych. Często z tego powodu przestrzeń takich jednostek miejskich jest zbyt gęsto zabudowywana, a władze miejskie nie do końca panują nad ładem przestrzennym i estetycznym. Wywołuje to negatywne opinie mieszkańców o przestrzeni własnego miasta oraz kierunkach zagospodarowania przestrzennego. Istotną kwestią jest więc tworzenie atmosfery dialogu, wzajemnego zrozumienia przez taki rozwój przestrzeni miasta, który z poszanowaniem walorów przyrodniczych będzie umożliwiał rozrost miast, uwzględniający opinie mieszkańców oraz wizje włodarzy miasta.

Kluczowym elementem potwierdzającym drugą hipotezę pomocniczą (H3) jest istnienie ładu społecznego, co oznacza, że mieszkańcy budują emocjonalne i społeczne więzi z otaczającą ich przestrzenią. Wiek, będący jednym z głównych

czynników kształtujących tożsamość i wybory życiowe, ma istotny wpływ na sposób, w jaki mieszkańcy postrzegają i identyfikują się z daną jednostką miejską. Osoby starsze bardziej cenią sobie spokój i spędzanie czasu w niezatłoczonym otoczeniu, co wpływa na ich subiektywne postrzeganie przestrzeni miejskiej. Uczniowie natomiast wykazują większe zainteresowanie dostępem do atrybutów miasta i miejsc rekreacyjno-sportowych, co może wpływać na ich postrzeganie miasta.

Potwierdzenie trzeciej hipotezy pomocniczej (H4) nastąpiło przez realizację celu aplikacyjnego, czyli „niby-mapy” dla Darłowa. Dzięki badaniom można wnosić, że percepcja przestrzeni miejskiej ma istotne implikacje dla polityki lokalnej i administracji samorządowej, umożliwiając efektywniejsze zarządzanie przestrzenią oraz optymalizację strategii rozwoju miast. Analiza map mentalnych wykazała, że mieszkańcy małych miast nadmorskich identyfikują kluczowe przestrzenie miejskie na podstawie subiektywnych doświadczeń i funkcjonalności. Wyniki badań mogą znaleźć zastosowanie w planowaniu urbanistycznym, m.in. przez uwzględnienie wskazanych przez mieszkańców obszarów problemowych i priorytetowych w strategiach rozwoju. Samorządy, które chciałyby wykorzystać i uwzględnić te dane, skuteczniej zarządzałyby przestrzenią, poprawiając ład urbanistyczny i dostosowując politykę inwestycyjną do oczekiwań społecznych. Potwierdzono zatem, że badania nad percepcją przestrzeni miejskiej mogą być cennym narzędziem wspierającym politykę lokalną, zwłaszcza w zakresie planowania przestrzennego, rewitalizacji miast i budowania skuteczniejszych mechanizmów dialogu społecznego.

Przeprowadzenie badań, w których połączono mapy mentalne i ankiety, dostarczyło głębszego i wielostronnego zrozumienia analizowanych obszarów. To podejście pozwoliło na uwzględnienie zarówno subiektywnych perspektyw mieszkańców, jak i danych uzyskanych za pomocą pytań kafeteryjnych, tworząc kompleksowy obraz przestrzeni miejskiej oraz odczuć z nią związanych. Wyniki analizy map mentalnych ukazały wyobrażenia mieszkańców, uwidaczniając, które są dla nich kluczowe w percepcji przestrzeni. Te wizualne reprezentacje dostarczyły informacji o subiektywnym wyobrażeniu miasta, które nie zostałyby uchwycone za pomocą standardowych ankiet. Zebrane kwestionariusze z kolei dały bardziej szczegółowe opinie mieszkańców na temat różnych aspektów przestrzeni miejskiej. Były one wartościowym źródłem informacji dotyczących preferencji komunikacyjnych, odczuć w zakresie bezpieczeństwa, skojarzeń związanych z przestrzenią miasta oraz opinii na temat ulubionych miejsc. Analiza połączonych danych z map mentalnych i ankiet pozwoliła na identyfikację wzorców i zbieżności między subiektywnymi wyobrażeniami a rzeczywistymi doświadczeniami mieszkańców.

Wprowadziła w głąb ich perspektyw i pozwoliła na lepsze zrozumienie, dlaczego pewne obszary czy cechy przestrzeni są tak istotne dla lokalnej społeczności. Wnioski z tych badań podkreślają znaczenie łączenia różnych metod badawczych w celu uzyskania pełniejszego obrazu przestrzeni miejskiej oraz zachowań ludzi w niej funkcjonujących. Dzięki temu podejściu możemy tworzyć miejsca, które nie tylko odpowiadają na potrzeby fizyczne, ale również odzwierciedlają głębokie związki emocjonalne i tożsamościowe mieszkańców z ich otoczeniem.

Każde zakończone postępowanie badawcze jest poddawane krytyce, dlatego poniżej zostało przedstawionych kilka obszarów problemowych związanych z przeprowadzonym badaniem terenowym:

1. Selektywność i subiektywność – jednym z głównych wyzwań związanych z mapami mentalnymi i ankietami jest subiektywność odpowiedzi. Osobiste perspektywy mieszkańców mogą być ograniczone lub skupiać się na określonych obszarach. Wybór określonych miejsc do zaznaczenia na mapie wyobraźniowej lub odpowiedzi w kwestionariuszu może być selektywny i może nie uwzględniać wszystkich aspektów badanej przestrzeni miasta (Dragan i in. 2025).
2. Brak kontekstu – mapy mentalne i ankiety dostarczają informacji na temat percepcji i preferencji, ale nie głębszego kontekstu społecznego, ekonomicznego i kulturowego. W rezultacie mogą one nie zapewniać pełnego zrozumienia przyczyn i skutków, które wpływają na odczucia i wybory użytkowników przestrzeni (Papaioannou i in. 2020; Million 2024).
3. Jakość danych – skuteczność analizy w dużej mierze zależy od jakości danych zebranych w kwestionariuszach i mapach mentalnych. Niedokładne lub nieprawidłowe odpowiedzi mogą prowadzić do błędnych wniosków lub niepełnego zrozumienia rzeczywistości.
4. Brak umiejętności technicznych – tworzenie dokładnych i wiarygodnych map mentalnych wymaga pewnych umiejętności i wyobraźni przestrzennej. Niektórym uczestnikom trudno było przedstawić swoje wyobrażenia na mapie, co mogło wpłynąć na jakość zebranych danych albo całkowitą rezygnację z wykonania zadania (Chorus, Timmermans 2010).
5. Ograniczone zastosowanie w pracach projektowych – mapy mentalne i ankiety dostarczają cennych informacji, ale nie powinny stanowić jedynej podstawy do podejmowania kompleksowych decyzji dotyczących planowania i projektowania w zakresie przestrzeni miejskich. Muszą one być poparte bardziej szczegółowymi badaniami i analizami technicznymi, wspartymi przykładowo różnymi metodami badawczymi, pochodzącymi z innych dyscyplin naukowych zajmujących się przestrzenią miast.

6. Brak dynamicznego ujęcia – mapy mentalne i ankiety rejestrują przestrzeń w danym momencie, ale niekoniecznie przedstawiają zmiany i dynamiczne procesy zachodzące w przestrzeni miejskiej na przestrzeni czasu (Glazkov 2016).

Obydwie zastosowane metody badawcze są przydatne do analizy przestrzeni miejskiej, ale mają też swoje ograniczenia. Aby badania te były skuteczne, wymagają starannego planowania, dokładnego gromadzenia danych i kontekstualnej interpretacji. Krytyczne podejście do wyników ankiet ma kluczowe znaczenie dla zrozumienia ich wartości, a także braków i ograniczeń.

Zakończenie badań umożliwia wykorzystanie zebranych danych i zaprezentowanie ich publicznie podczas lokalnych spotkań społeczności, konferencji czy seminariów naukowych. To pozwoli zaangażować mieszkańców w dalsze procesy służące rozwijaniu przestrzeni miasta. Wszystkie działania bazujące na zebranych wynikach powinny być monitorowane, aby ocenić efektywność w zakresie spełniania oczekiwań mieszkańców. Proces badawczy może być kontynuowany z uwzględnieniem zmieniających się czynników, takich jak nowe wyzwania przestrzenne w miastach czy ewoluujące potrzeby społeczne użytkowników przestrzeni miast. Istotną kwestią jest utrzymywanie dialogu ze wszystkimi potencjalnymi grupami odbiorców, którzy mogą wykorzystać zebrane i przeanalizowane wyniki badania terenowego. Badania mogą także zwiększyć świadomość mieszkańców na temat ich otoczenia i wpłynąć na ich edukację dotyczącą przestrzeni miejskiej. Po zakończeniu procesu badawczego ważne jest, aby zastosować zebrane wyniki, wprowadzając zmiany i inicjując działania zgodnie z preferencjami i potrzebami mieszkańców. Wieloaspektowe podejście, które uwzględni potrzeby społeczności, kwestie ekonomiczne i zrównoważony rozwój, jest ważne dla tworzenia przestrzeni miejskich, które są bardziej dostosowane do potrzeb mieszkańców. Same działania powinny być również prowadzone w taki sposób, który jak najlepiej służyć będzie tworzeniu bardziej atrakcyjnych i funkcjonalnych przestrzeni miejskich.

Wykorzystanie map mentalnych do analizy przestrzeni miejskiej dostarczyło cennych informacji na temat złożonych struktur i relacji występujących w środowiskach miejskich. Tworzenie takich wizualnych reprezentacji okazało się narzędziem służącym zrozumieniu fizycznego układu przestrzennego. Analiza przestrzenna jest jednak tylko jednym z narzędzi wspierających rozumienie złożoności miejskiej. Nie należy zapominać, że dane wykorzystane do stworzenia mapy mentalnej są ograniczone do dostępnych informacji i wiedzy. Dalsze badania mogłyby poszerzyć perspektywę, np. przez uwzględnienie behawioralnych i ekologicznych aspektów populacji. Ponadto proces tworzenia mapy mentalnej jest subiektywny i może się różnić w zależności od osoby, co także przekłada się na otrzymane wyniki.

Wnioski płynące z analizy przestrzeni miast dokonanej za pomocą map mentalnych stanowią wartościowe wskazówki dla wszystkich potencjalnie zainteresowanych przestrzenią miast. Dają one możliwość podejmowania bardziej świadomych decyzji związanych z planowaniem przestrzennym i rozwojem jednostek miejskich. Przy dalszym rozwijaniu tej metody analizy można będzie liczyć na jeszcze głębsze zrozumienie dynamiki miejskich obszarów oraz stworzenie bardziej harmonijnych, funkcjonalnych i dostępnych przestrzeni miejskich.

Literatura

Akty prawne

- Uch. R.M. Darłowo (2010). Uchwała Nr XLI/360/10 Rady Miejskiej w Darłowie z dnia 8 lutego 2010 r. w sprawie uchwalenia *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy miasto Darłowo*.
- Uch. R.M. Dziwnów (2022). Uchwała Nr XLVIII/497/22 Rady Miejskiej w Dziwnowie z dnia 25 sierpnia 2022 r. w sprawie uchwalenia zmian *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Dziwnów*.
- Uch. R.M. Hel (2003). Uchwała Nr VII/49/2003 Rady Miasta Helu z dnia 25 kwietnia 2003 r. w sprawie uchwalenia *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*.
- Uch. R.M. Międzyzdroje (2018). Uchwała Nr XLV/482/18 Rady Miejskiej w Międzyzdrojach z dnia 14 czerwca 2018 r. w sprawie zmiany „*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Międzyzdroje*”.
- Uch. R.M. Ustka (2009). Uchwała Nr XXXV/282/2009 Rady Miejskiej w Ustce z dnia 28 maja 2009 r. w sprawie uchwalenia *statutu Uzdrowiska Ustka*.
- Uch. R.M. Ustka (2012). Uchwała Nr XXX/266/2012 Rady Miejskiej w Ustce z dnia 19 grudnia 2012 r. w sprawie uchwalenia zmiany *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Ustka*.
- Uch. R.M. Władysławowo (2024). Uchwała Nr LXXVI/1190/2024 Rady Miejskiej we Władysławowie z dnia 10 stycznia 2024 r. w sprawie uchwalenia *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Władysławowo*.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997, nr 98, poz. 602).
- Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 r. (Dz.U. 2003, nr 80, poz. 717).

Bibliografia

- Agnew J. (1987). *Place and politics: The geographical mediation of state and society*. Boston: Allen and Unwin.
- Al-Ghamdi S.A., Al-Harigi F. (2015). *Rethinking image of the city in the information age*. *Procedia Computer Science*, 65, s. 734–743.
- Altkorn J. (2002). *Kształtowanie rynkowego wizerunku firmy*. Kraków: Wydawnictwo AE.
- Angiel J. (1992). *Warsztaty geograficzne nt. „Jak postrzegać swoje miasto?”*. *Geografia w Szkole*, 3, s. 162–164.
- Angiel J. (1993). *Jak realizować lekcje o własnym regionie*. *Geografia w Szkole*, 5, s. 282–286.
- Angiel J. (1996). *Moja ziemia na Ziemi – „mała ojczyzna”*. *Warsztaty dla nauczycieli geografii*. *Geografia w Szkole*, 3, s. 143–146.
- Angiel J. (2007). *Lekcje w terenie. Skuteczna forma kształcenia geograficznego*. *Geografia w Szkole*, 4, s. 5–11.
- Angiel J. (2008). *Edukacja geograficzna poprzez „czytanie” i percepcję miasta. Miejskie ścieżki dydaktyczne*. *Geografia w Szkole*, 4, s. 19–25.
- Angiel J. (2009a). *Granice miasta – granice w mieście: scenariusz zajęć terenowych dla uczniów gimnazjum*. *Geografia w Szkole*, 2, s. 33–37.
- Angiel J. (2009b). *Percepcja wartości malej ojczyzny i jej świadectwo*, [w:] K. Denek, L. Drożdżyński, A. Gordon (red.), *O potrzebie krajoznawstwa w edukacji szkolnej*. Warszawa–Poznań: Wydawnictwo Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego.
- Appleyard D. (1969). *City designers and the pluralistic city*. *Institute of Urban and Regional Development*. Cambridge: Institute of Urban and Regional Development.
- Awramiuk A. (2007). *Percepcja „własnego regionu” a edukacja regionalna* (maszynopis pracy doktorskiej). Warszawa: Uniwersytet Warszawski.
- Awramiuk-Godun A. (2009). *Pogranicze kultur: percepcja „własnego regionu” przez uczniów a edukacja regionalna*. Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.
- Bagiński E. (1998). *Małe miasta w strukturze osiedleńczej Polski*. Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej.
- Balencourt A., Zafra A.C. (2012). *City Marketing: How to promote a city? The case of Umeå*. Umeå: School of Business.
- Bańka A. (2002). *Spoleczna psychologia środowiskowa*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.

- Barełkowska K. (2007). *Planistyczne mechanizmy humanizacji przestrzeni architektonicznej*. Czasopismo Techniczne. Architektura, R. 104, z. 1-A, s. 7–12.
- Bartoszek A., Gruszczyński L.A., Szczepański M.S. (1997). *Miasto i mieszkanie w społecznej świadomości: Katowiczanie o Katowicach*. Katowice: Wydawnictwo Naukowe Śląsk, s. 13.
- Bazan-Krzywoszańska A., Mrówczyńska M., Skiba M. (2015). *Badania percepcji mieszkańców Zielonej Góry – mapy mentalne*. Czasopismo Inżynierii Lądowej, Środowiska i Architektury, 62(4), s. 19–32.
- Bednarek H. (2011). *Czy piloci ulegają złudzeniom percepcyjnym? Poznawcze uwarunkowania dezorientacji przestrzennej*. Sopot: Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne.
- Bednarek H., Orzechowski J. (2008). *Cognitive and temperamental predictors of field dependence-independence*. Polish Psychological Bulletin, 39(1), s. 54–65.
- Bell A.P., Greene Th.C., Fisher J.D., Baum A. (2004). *Psychologia środowiskowa*. Gdańsk: Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne.
- Bernaciak A. (2014). *Percepcja przestrzeni miejskiej – uczestnicy procesu i ich rola w przestrzeni*. Studia Periegetica, 2(12), s. 13–24.
- Bernaciak A., Palicki S. (2017). *Rola stereotypów w percepcji miejsca a tożsamość mieszkańców w procesie rewitalizacji*. Gospodarka w Praktyce i Teorii, 47(2), s. 7–18.
- Bertel S., Barkowsky T., König P., Schultheis H., Freksa C. (2006). *Sketching Mental Images and Reasoning with Sketches: NEVILLE – a Computational Model of Mental & External Spatial Problem Solving*, [w:] D. Fum, F. del Missier, A. Stocco (red.), *Proceedings of the 7th International Conference on Cognitive Modeling*. Trieste (ICCM 2006): Edizioni Trieste, Goliardiche.
- Białous M. (2013). *Společna percepcja przestrzeni w mieście o wielokulturowej przeszłości. Przykład Białegostoku*. Białystok: Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku.
- Bierwiałonek K. (2015). *Przestrzeń publiczna jako przedmiot badań studiów miejskich w kontekście współczesnego definiowania miasta*. Rzeszów: Uniwersytet Rzeszowski.
- Bierwiałonek K., Nawrocki T. (2012). *Teoretyczne spojrzenie na przestrzeń publiczną*, [w:] K. Bierwiałonek, B. Lewicka, T. Nawrocki (red.), *Rynki, malle i cmentarze. Przestrzeń publiczna miast śląskich w ujęciu socjologicznym*. Kraków: Wydawnictwo Nomos, s. 23–64.
- Billert A. (2004). *Centrum staromiejskie w Żarach; problemy, metody i strategie rewitalizacji* (https://www.zary.pl/system/obj/1488_32-strrew-1.pdf, dostęp: 3.08.2023).

- Blades M. (1990). *The reliability of data collected from sketch maps*. Journal of Environmental Psychology, 10, s. 327–339.
- Bláha J.D., Pastuchová Nováková T. (2013). *Mentální mapa Česka v podání českých žáků základních a středních škol*. Geografie, 118(1), s. 59–76.
- Błahut G. (2011). *Przestrzeń semiotyczna miasta. Problemy i propozycje badawcze*. Studia Etnologiczne i Antropologiczne, 11, s. 132–140.
- Błahut G. (2013). *Mapy mentalne jako wyobrażenia miejskich obszarów kulturowych*. Studia Etnologiczne i Antropologiczne, 13, s. 47–56.
- Bodnar T. (2021). *Obraz miasta na podstawie map mentalnych uczniów szkół podstawowych Gryfic*, [w:] J. Korpysa, P. Niedźwiecka-Rystwej (red.), *Młodzi Naukowcy 2.0*, Tom I. Szczecin: Wydawnictwo Fundacja Centrum Badań Socjologicznych.
- Bogucka A. (2010). *Przystosowanie bazy turystycznej na potrzeby osób niepełnosprawnych*. Ekonomia i Zarządzanie, 2(3), s. 93–108.
- Boryczka E. (2016). *Rewitalizacja miast* (https://www.researchgate.net/publication/303031303_Rewitalizacja_miast, dostęp: 3.08.2023).
- Boyle A., Maguire S., Martin A., Milsom C., Nash R., Rawlinson S., Turner A., Wurthmann S., Conchie S. (2007). *Fieldwork is good: the student perception and the affective domain*. Journal of Geography in Higher Education, 31(2), s. 299–317.
- Boyle M.J. (1979). *Women's maps of Sunderland: some advantages and problems of sketch mapping methods*. Cartographic Unit of the Geography Department Portsmouth Polytechnic.
- Brelik A. (2010). *Marketing terytorialny a kreowanie regionów*. Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego. Polityki Europejskie, Finanse i Marketing, 3(52), s. 322–328.
- Budner W., Mazur A. (2015). *Percepcja i funkcje przestrzeni publicznej w opinii jej użytkowników (przypadek Poznania)*. Problemy Rynku Nieruchomości. Biuletyn Stowarzyszenia Rzeczoznawców Majątkowych Województwa Wielkopolskiego, 1(43), s. 23–25.
- Butowski L. (2014). *Morska przestrzeń turystyczna*. Turyzm, 24(1), s. 57–64.
- Buttenfield B.P. (1986). *Comparing distortion on sketch maps and MDS configurations*. Professional Geographer, 38(3), s. 238–246.
- Cegłowska A., Matykowski R. (2010). *Przestrzenie publiczne i ich znaczenie w dużym mieście: przypadek Poznania*. Studia Miejskie, 2, s. 243–256.
- Cerić D. (2019). *Transgraniczna przestrzeń turystyczna obszarów morskich i nadmorskich na przykładzie Morza Bałtyckiego – próba wyjaśnienia pojęcia*. Przegląd Geograficzny, 91(4), s. 535–537.

- Cerić D., Więckowski M. (2019). *Współpraca transgraniczna w regionie Morza Bałtyckiego jako element kreowania przestrzeni turystycznej*, [w:] A. Cedro (red.), *Polska Geografia Morza. Przyrodnicze i społeczno-ekonomiczne badania morza i obszarów nadmorskich*. Szczecin: Uniwersytet Szczeciński, s. 29–44.
- Chałubińska A. (1954). „Dziś powędrujemy”. *Lekcja w klasie III o stawie nadesłana na konkurs*. *Geografia w Szkole*, 6, s. 305–307.
- Chałubińska A. (1959). *Różne drogi nauczania geografii*. Warszawa: Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych.
- Chang C.H., Kidman G. (2020). *Dawn of a new decade – What can geographical and environmental education offer for the 2020s*. *International Research in Geographical and Environmental Education*, 29, s. 1–6.
- Cholewa T. (2000). *Marketing terytorialny a marketing relacyjny*. *Marketing i Rynek*, 7(12), s. 11–16.
- Chorus C.G., Timmermans H.J. (2010). *Determinants of stated and revealed mental map quality: an empirical study*. *Journal of Urban Design*, 15(2), s. 211–226.
- Cichoń M. (2004). *Zajęcia terenowe w edukacji geograficznej i regionalnej* (praca doktorska). Poznań: Uniwersytet Adama Mickiewicza.
- Cichoń M. (2008). *Postrzeganie krajobrazu na geograficznych ścieżkach dydaktycznych*. *Przegląd Geograficzny*, 80(3), s. 443–459.
- Cichoń M., Dybska-Jakubkiewicz I. (2008). *Koncepcja nauczania o własnym regionie w koncepcji miejskiej*. *Prace i Studia Geograficzne*, 80, s. 43–50.
- Cichoń M., Piotrowska I. (2010). *Zajęcia terenowe w mieście i ich rola w procesie kształtowania umiejętności obserwacji i rozpoznawania skał (na przykładzie miasta Poznania)*, [w:] S. Liszewski (red.), *Obszary metropolitalne we współczesnym środowisku geograficznym*. Łódź: Łódzki Oddział Polskiego Towarzystwa Geograficznego, s. 367–376.
- Cichy-Pazder E.M. (2007). *Atrakcyjność miasta metropolitalnego. Wyznaczniki percepcyjne i behawioralne. Przykład Poznania*. Warszawa: Uniwersytet Warszawski.
- Ciobanu C. (2008). *The Mental Map of Neighborhoods in Bucharest. Introductory Study of Mental Geography*. *Human Geographies*, 2(1), s. 25–34.
- Cobel-Tokarska M. (2011). *Przestrzeń społeczna: świat – dom – miasto*. Warszawa: Wydawnictwo Akademii Pedagogiki Specjalnej.
- Czaplińska A., Kavetsky I. (2019). *Kreowanie nowego wizerunku turystycznego jako przejaw przedsiębiorczości samorządów gmin nadmorskich*. *Przedsiębiorczość – Edukacja*, 15(1), s. 144–157.
- Czerwiński M. (1974). *Życie po miejsku*. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.

- Czornik M. (2015). *Dzielenie przestrzeni miejskiej – uwarunkowania konsumpcji ofert lokalizacji*. Studia Ekonomiczne. Zeszyty Ekonomiczne Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, 250, s. 116–129.
- Dacy-Ignatiuk K. (2019). *Percepcja przestrzeni miasta Tychy przez młodzież gimnazjalną – wybrane aspekty*. Acta Geographica Silesiana, 13(2), s. 23–37.
- Dacy-Ignatiuk K., Hibszer A. (2020). *Treści i sposoby prowadzenia edukacji o miejscowości, w której znajduje się szkoła w opinii nauczycieli geografii województwa śląskiego*. Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Geographica, 14, s. 57–74.
- Daszkiewicz M. (2012). *Badanie wizerunku miast z wykorzystaniem metod opartych na swobodzie skojarzeń*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu, 23, s. 257–266.
- Dąbał J. (2013). *Hel, stanowisko II. Stan i perspektywy badań miasta portowego*. Gdańskie Studia Archeologiczne, 3, s. 258–282.
- Dąbrowski T. (2013). *Rola mediów w kształtowaniu wizerunku*. Marketing i Rynek, 9, s. 10–15.
- Dembicka-Niemiec A. (2017). *Zrównoważony rozwój a funkcje miast: badanie związków między zrównoważonym rozwojem średnich miast w Polsce a ewolucją ich struktury funkcjonalnej*. Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.
- Dijkstra L., Poelman H. (2012). *Cities In Europe. The new OECD–EC Definition*. Materiały Komisji Europejskiej, Regional Focus, 1.
- Dobracki R., Uścińowicz S. (2007). *Geozagrożenia polskiego brzegu Bałtyku*. Przegląd Geologiczny, 55(8), s. 639–640.
- Downs R.M., Stea D. (1977). *Maps in minds. Reflections on cognitive mapping*. New York: Harper & Row.
- Dragan A., Crețan R., Triponescu A. (2025). *Mental maps, generational insights and symbols of urban spaces in a Romanian context*. GeoJournal, 90(2), s. 64.
- Duch W. (2013). *Mózgi i Edukacja: W stronę fenomeniki neurokognitywnej*. Materiał z konferencji „Informatyka w Edukacji”, 5–7 lipca 2013, Toruń.
- Dudek-Mańkowska S. (2011). *Koncepcja wizerunku miasta*, [w:] A. Grzegorzczak, A. Kochaniec (red.), *Kreowanie wizerunku miast*. Warszawa: Wyższa Szkoła Promocji.
- Dudek-Mańkowska S., Balkiewicz-Żerek A. (2015). *Sila marki miejsca*. Marketing i Rynek, 6, s. 14–23.
- Durydiwka M., Duda-Gromada K. (2014). *Wpływ turystyki na rozwój przestrzenny miejscowości nadmorskich. Wybrane aspekty*. Turyzm/Tourism, 24(1), s. 67–71.

- Dybska-Jakóbkiewicz I. (2016). *Wyobrażenia „własnego regionu” a edukacja geograficzna* (maszynopis pracy doktorskiej). Kielce: Uniwersytet Jana Kochanowskiego.
- Dymnicka M. (2013). *Przestrzeń publiczna a przemiany miasta*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Dziegieć E. (1991). *Przemiany wsi rybackich pod wpływem rozwoju turystyki. Przykład Mierzei Wiślanej i Helskiej*. Acta Universitatis Lodziensis. Folia Geographica, 14, s. 107–120.
- Evans G.W., Marrero D.G., Butler P.A. (1981). *Environmental learning and cognitive mapping*. Environment and Behaviour, 13, s. 83–104.
- Everitt J., Cadwallader M. (1972). *The home area concept in urban analysis*, [w:] J. Mitchell (red.), *Environmental design: Research and practice*. Los Angeles: University of California Press.
- Farmaki C., Sakkalis V., Loesche F., Nisiforou E.A. (2019). *Assessing field dependence–independence cognitive abilities through EEG-based bistable perception processing*. Frontiers in Human Neuroscience, 13(345).
- Filomena G., Verstegen J., Manley E. (2019). *A computational approach to ‘The Image of the City’*. Cities, 89, s. 14–25.
- Florek M. (2013). *Podstawy marketingu terytorialnego*. Poznań: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu.
- Francesato D., Mebane W. (1973). *How citizens view two great cities: Milan and Rome*, [w:] R. Downs, D. Stea (red.), *Image and environment: Cognitive mapping and spatial behavior*. London: Edward Arnold.
- Franta A. (2004). *Reżyseria przestrzeni. O doskonaleniu przestrzeni publicznej miasta*. Kraków: Politechnika Krakowska.
- Fuller I., Gaskin S., Scott I. (2003). *Student perceptions of geography and environmental science fieldwork in the light of restricted access to the field, caused by foot and mouth disease in the UK in 2001*. Journal of Geography in Higher Education, 27(1), s. 79–102.
- Gajowniczek Z.T. (2014). *Gmina jako obszar odniesienia w edukacji regionalnej. Edukacja regionalna w gminie Latowicz – innowacja pedagogiczna*. Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Geographica, 7, s. 38–50.
- Gehl J. (2009). *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*. Kraków: Wydawnictwo RAM.
- Gendźwił A. (2009). *O prezentacji kartograficznej wyników badań map poznawczych Polski*. Przegląd Kartograficzny, 41(2), s. 115–127.
- Gęborska M. (2014). *Bariery w procesie planowania: prakseologiczne podstawy zarządzania organizacją*. Nowa Biblioteka. Usługi, Technologie Informacyjne i Media, Nr 1 (14), s. 33–57.

- Glazkov K. (2016). *Mental Maps: The Method's Limitations and a "Strange" Image in a Small Town*. *Laboratorium: Russian Review of Social Research*, 7(3), s. 106–117.
- Glińska E. (2010). *Wizerunek miasta wśród jego mieszkańców a subiektywna jakość życia – koncepcja badań*, [w:] Noworól A. (red.), *Jakość życia a procesy zarządzania rozwojem i funkcjonowaniem organizacji publicznych*, t. 1. Kraków: Instytut Spraw Publicznych UJ, s. 49–66.
- Glińska E., Florek M., Kowalewska A. (2009). *Wizerunek miasta: Od koncepcji do wdrożenia*. Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer.
- Głód S., Miotła P. (2014). *Młodzież jako grupa społeczna w ujęciu definicji naukowych*. *Trendy ve vzdělávání*, 7(1), s. 323–327.
- Gnat A. (2015). *Rola mieszkańców w komunikacji marketingowej jednostki samorządu terytorialnego na przykładzie gminy Tarnowo Podgórne*. *Handel Wewnętrzny*, 4(357), s. 78–87.
- Goodchild B. (1974). *Class differences in environmental perception*. *Urban Studies*, 11, s. 157–169.
- Gould P. (1966). *On mental maps*. Ann Arbor: University of Michigan.
- Gould P., White R. (1974). *Mental maps*. Harmondsworth: Penguin Books.
- Górski A. (2017). *Spółeczny obraz miasta jako wyznacznik działań podejmowanych w procesie rewitalizacji*. Gliwice: Wydział Architektury Politechniki Śląskiej.
- Grębowiec M., Nyklewicz M. (2020). *Rola marketingu terytorialnego w kreowaniu wizerunku miasta na przykładzie Mławy*. *Zeszyty Naukowe. Turystyka i Rekreacja*, 1, s. 20–23.
- Gyurkovich J. (2007). *Miejskość miasta*. *Czasopismo Techniczne. Architektura*, R. 104, z. 2-A, s. 105–118.
- Gzell S. (1996). *Fenomen małomiejskości*. Warszawa: Akapit – DTP.
- Hamm B., Roslan A. (1990). *Wprowadzenie do socjologii osadnictwa*. Warszawa: Wydawnictwo Książka i Wiedza.
- Hauziński A. (1998). *Znaczenie pojęcia mapy i metody jego operacjonalizacji w psychologii*. *Czasopismo Psychologiczne*, 4(3–4), s. 259–274.
- Hauziński A. (2010). *Ewolucja pojęcia mapy poznawczej w psychologii. Przegląd badań dotyczących hierarchii planów i celów działania*. *Czasopismo Psychologiczne*, 16(2), s. 275–288.
- Hącia E. (2011). *Znaczenie turystyki w rozwoju miast portowych i regionów nadmorskich*. *Logistyka*, 5, s. 624–630.
- Hącia E. (2012). *Uwarunkowania rozwoju turystyki w regionach nadmorskich w Polsce*. *Logistyka*, 3, s. 779–786.

- Hącia E. (2017). *Związki turystyki z rozwojem regionu nadmorskiego*. Ekonomiczne Problemy Turystyki, 3(39), s. 89–100.
- Hibsz A. (2000). „Mała ojczyzna” w edukacji szkolnej – rozważania o przeszłości i perspektywach edukacji regionalnej, [w:] M. Nakonieczny (red.), *Problemy środowiska i jego ochrony*, cz. 8. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Hibsz A. (2004). *Koncepcja poznawania „małej ojczyzny” (najbliższej okolicy i własnego regionu) w szkolnej edukacji geograficznej*, [w:] T. Michalski (red.), *Region i edukacja regionalna – zarys problematyki*. Pelpin: Wydawnictwo Diecezji Pelplińskiej „Bernardinum”, s. 8–20.
- Hibsz A. (2013). *Parki narodowe w świadomości i działaniach społeczności lokalnych*. Katowice: Uniwersytet Śląski.
- Hładkiewicz W. (2006). *Koncepcja przestrzeni publicznej w teorii krytycznej Jürgena Habermasa*, [w:] J.P. Hudzik, W. Woźniak (red.), *Sfera publiczna. Kondycja – przemiany*. Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej.
- Hospers G.J. (2010). *Lynch's The Image of the City after 50 Years: City Marketing Lessons from an Urban Planning Classic*. European Planning Studies, 18.
- Hrabyk P., Sawicki L. (1921). *Metodyka geografii dla I–III stopnia siedmioklasowej szkoły powszechnej*. Kraków: Wydawnictwo Orbis.
- Ittelson W.H., Rivlin L.G., Proshansky H.M. (1970). *The use of behavioral maps in environmental psychology*, [w:] H.M. Proshansky, W.H. Ittelson, L.G. Rivlin (red.), *Environmental Psychology: Man and His Physical Setting*. New York: Holt, Reinhart, Winston, s. 658–669.
- Jałowiecki B. (1988). *Spoleczne wytwarzanie przestrzeni*. Warszawa: Wydawnictwo Książka i Wiedza.
- Jałowiecki B. (2002). *Zarządzanie rozwojem aglomeracji miejskich*. Białystok: Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania.
- Jałowiecki B. (2010). *Spoleczne wytwarzanie przestrzeni*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Jałowiecki B. (2011). *Miejsce, przestrzeń, obszar*. Przegląd Socjologiczny, 60(2–3), s. 9–28.
- Jałowiecki B., Szczepański M. (2001). *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Jędrzejczak B. (2014). *O sloganach promujących miasta województwa mazowieckiego*. *Conversatoria Linguistica*, 8, s. 21–36.
- Kachniarz T. (1993). *Zagospodarowanie przestrzenne małych miast*. Warszawa: Wydawnictwo Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej.

- Kajdanek K. (2012). *O potrzebie końca socjologii miasta*. *Przestrzeń Społeczna*, 4, s. 29–44.
- Kaltenberg-Kwiatkowska E. (2011). *O oznaczaniu i naznaczaniu przestrzeni miasta*. *Przegląd Socjologiczny*, 60(2–3), s. 135–165.
- Karan P.P., Bladen W.A., Singh G. (1980). *Slum dwellers' and squatters' images of the city*. *Environment and Behaviour*, 12, s. 81–100.
- Kielecka B. (2005). *Rola public relations w kształtowaniu wizerunku przedsiębiorstwa*, [w:] G. Rosa, A. Smalec (red.), *Marketing przyszłości. Trendy. Strategie. Instrumenty. Media w kreowaniu wizerunku*. Szczecin: Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Kimura D. (2006). *Płec i poznanie*. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Kizielewicz J. (2013). *Kształtowanie marki i wizerunku miasta Gdynia jako morskiej destynacji turystycznej*. Zeszyty Naukowe SGGW w Warszawie. Polityki Europejskie, Finanse i Marketing, s. 242–254.
- Klimek J. (2011). *Społeczny obraz przestrzeni miasta: zastosowanie map Goulda w socjologicznych projektach badawczych*. *Edukacja Humanistyczna*, 1(24), s. 73–78.
- Kolek A. (2012). *Przestrzeń publiczna, przestrzeń prywatna – procesy, kierunek oraz charakter zmian zachodzących w Warszawie w okresie 1945–2012* (https://www.researchgate.net/publication/260965395_Przestrzen_publiczna_przestrzen_prywatna__procesy_kierunek_oraz_charakter_zmian_zachodzacych_w_Warszawie_w_okresie_1945-2012, dostęp: 3.08.2023).
- Konecka-Szydłowska B. (2016). *Ocena przestrzeni publicznej małych miast aglomeracji poznańskiej*. *Problemy Rozwoju Miast*. *Kwartalnik Naukowy Instytutu Rozwoju Miast*, R. XIII, z. III, s. 5–12.
- Kopeć K. (2004). *Własny region w szkolnej edukacji geograficznej wobec procesu globalizacji* (<https://depot.ceon.pl/handle/123456789/3949>, dostęp: 3.08.2023).
- Kosslyn M.S., Sussman A.L. (1995). *Roles of imagery in perception*, [w:] M.S. Gazzaniga (red.), *The cognitive neurosciences*. Cambridge: MIT Press.
- Kostrzewska M. (2020). *Ocena wizerunku miasta – na podstawie opinii mieszkańców Szczecina*. *Przegląd Zachodniopomorski*, 3, s. 155–167.
- Kosznicki A. (2017). *Tożsamość przestrzenna w badaniu przestrzeni miejskiej: Przykład gdańskiej dzielnicy*. *Przestrzeń Społeczna (Social Space)*, t. 7, 1(13), s. 94–111.
- Kotler P., Barich H. (1991). *A Framework for Marketing Image Management*. *Sloan Marketing Review*, 32(2), s. 94–104.
- Kotler P., Haider D.H., Rein I. (1993). *Marketing places: attracting investment, industry and tourism to cities, state and nations*. New York: Free Press, s. 93.

- Kowalczyk A. (1992). *Percepcja środowiska miejskiego przez dzieci (na przykładzie Warszawy)*, [w:] B. Jałowicki, H. Libura (red.), *Percepcja i waloryzacja środowiska naturalnego i antropogenicznego*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.
- Kowalczyk A. (2001). *Geografia turystyki*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Kowalczyk M. (2011). *Małomiasteczkowa przestrzeń turystyczna*, [w:] M. Durydiwka, K. Duda-Gromada (red.), *Przestrzeń turystyczna: czynniki, różnorodność*. Warszawa: Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, s. 183–185.
- Kowolik P. (1999). *Edukacja regionalna w przedszkolu*, [w:] M.T. Michalewska (red.), *Edukacja regionalna. Z historii, teorii i praktyki*. Kraków: Oficyna Wydawnicza Impuls, s. 119–135.
- Kulczyńska K., Matkowski R. (2011). *Images of the urban spaces of Cieszyn*. Bulletin of Geography, 15, s. 83–94.
- Kuryłowicz E. (1996). *Projektowanie uniwersalne. Udostępnianie otoczenia osobom niepełnosprawnym*. Warszawa: Centrum Badawczo-Rozwojowe Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych.
- Kwiatkowska D., Marks E. (2016). *Zagospodarowanie turystyczne terenów nadmorskich w Polsce – przykład Helu – Półwyspu Helskiego, Sopotu i Ustki*. Zeszyty Naukowe. Turystyka i Rekreacja, 1(17) s. 239–252.
- Lechowska E. (2018). *Piesza dostępność wybranych przestrzeni miasta w dobie starzejącego się społeczeństwa na przykładzie Poznania*. Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, 43, s. 83–108.
- Lewicka M. (2009). *Miasto jako przedmiot badań psychologii*. Warszawa: Pracownia Psychologii Środowiskowej Uniwersytetu Warszawskiego.
- Lewicka M., Bańka A. (2008). *Psychologia środowiskowa*, [w:] D. Doliński, J. Strelau (red.), *Psychologia. Podręcznik akademicki*. Sopot: Gdańskie Wydawnictwo Naukowe, s. 497–544.
- Lisowski A. (2003). *Koncepcje przestrzeni w geografii człowieka*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.
- Lisowski A. (2014). *Typy przestrzeni a geografia*. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego, 24, s. 7–18.
- Liszewski S. (1995). *Przestrzeń turystyczna*. Turyzm, 5(2), s. 87–103.
- Liszewski S. (2001). *Przestrzeń miasta postsocjalistycznego. Program badań*, [w:] B. Kortus (red.), *Człowiek i przestrzeń*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, s. 113–122.

- Liszewski S. (2014). *Miejska przestrzeń turystyczna. Metody badań, ewolucja i jej prawidłowości*. Turyzm, 24(1), s. 37–47.
- Logie H.R. (2001). *Working memory: a mental space for design and discovery*, [w:] S.J. Gero, B. Tversky, T. Purcell (red.), *Visual and Spatial Reasoning in Design II*. University of Sydney, Key Centre of Design Computing.
- Lorens P. (2007). *Tematyzacja przestrzeni publicznej jako wyraz dywersyfikacji struktury urbanistycznej miasta doby globalizacji*, [w:] M. Madurowicz (red.), *Percepcja współczesnej przestrzeni miejskiej*. Warszawa: Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, s. 83–92.
- Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (2009). *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*. Gdańsk: Wydawnictwo Urbanista.
- Lose S. (2015). *Ku urbanologii*. Wrocław: Unpublished.
- Lynch K. (1960). *The Image of The City*. Cambridge: Cambridge Mass.
- Lynch K., Rodwin L. (1970). *A theory of urban form*, [w:] H.M. Proshansky, W.H. Ittelson, L.G. Rivlin (red.), *Environmental Psychology. Man and his physical setting*. New York: The City University, s. 84–101.
- Łuczak A. (2000). *Istota tożsamości miasta*. Samorząd Terytorialny, 10, s. 46–53.
- Maćków W. (2014). *Miasto zmysłów – o afektywnym doświadczaniu przestrzeni*. Studia Kulturoznawcze, 1(5), s. 79–91.
- Majer A. (2010). *Socjologia i przestrzeń miejska*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Majer Z. (2015). *Mikropolis. Socjologia miasta osobistego*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Majer Z. (2016). *Miasto w osobistym wymiarze*. Studia Miejskie, 21, s. 9–28.
- Malikowski M. (1984). *Więź mieszkańców z miastem. Studium socjologiczne na przykładzie społeczeństwa miasta Rzeszowa*. Rzeszów: Towarzystwo Naukowe w Rzeszowie.
- Manczak I. (2012). *Wizerunek miasta turystycznego oraz jego wymiar marketingowy*. Economic and Regional Studies, 5(1), s. 105–112.
- Mandal A. (2013). *Funkcje miast i ich subiektywna percepcja (na przykładzie regionu śląskiego)*. Acta Geographica Silesiana, 14, s. 55–61.
- Markowski T. (1997). *Miasto jako produkt – wybrane aspekty marketingu miasta*, [w:] T. Domański (red.), *Marketing terytorialny. Strategiczne wyzwania dla miast i regionów*. Łódź: Centrum Badań i Studiów Francuskich, Instytut Studiów Międzynarodowych.
- Markowski T. (1999). *Zarządzanie rozwojem miast*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.

- Markowski T. (2002). *Marketing miasta*, [w:] T. Markowski (red.), *Marketing terytorialny*. Warszawa: Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk.
- Matczak A. (1989). *Problemy badania funkcji turystycznej miast Polski*. Turyzm, 5, s. 27–39.
- Matczak A. (2007). *Małe miasta w badaniach geograficznych*, [w:] E. Rydz (red.), *Podstawy i perspektywy rozwoju małych miast*. Słupsk: Akademia Pomorska.
- Matthews M.H. (1980). *The mental maps of children: images of Coventry's city center*. Geography, 65(3), s. 169–179.
- Meffert H. (1989). *Städtemarketing – Pflicht oder Kür?* Planung und Analyse, 16(8), s. 273–280.
- Mendel M. (2017). *Pedagogika miejsca wspólnego: miasto i szkoła*. Gdańsk: Wydawnictwo Naukowe Katedra.
- Meyer B. (2013). *Funkcja turystyczna a zrównoważony rozwój obszarów nadmorskich na przykładzie gmin województwa zachodniopomorskiego*, [w:] A. Rapacz (red.), *Gospodarka turystyczna w regionie. Wybrane problemy funkcjonowania regionów, gmin i przedsiębiorstw turystycznych*. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.
- Michalska-Żyła A. (2008). *Przywiązanie do miasta*. Przegląd Socjologiczny, 1(57), s. 225–248.
- Michalski T. (2003). *Nowe wyzwania stojące przed edukacją regionalną*, [w:] T. Michalski (red.), *Nowe wyzwania i tematy w edukacji geograficznej*. Warszawa: Wydawnictwo Carta Blanca.
- Michałowski L. (2003). *Turystyka i sposoby promocji miast*. Studia Regionalne i Lokalne, 4, s. 91–110.
- Million A. (2024). *Mental maps and narrative maps*. Re-Figuration of Spaces, Volume 7, s. 215.
- Młodkowski J. (1998). *Aktywność wizualna człowieka*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Moir A., Jessel D. (1989). *Płeć mózgu. O prawdziwej różnicy między mężczyzną a kobietą*. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Mordwa S. (2003). *Percepcja miast środkowej Polski*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Mühlich E., Kröning W., Mühlich-Klinger I., Zinn H. (1978). *Zusammenhang von gebauter Umwelt und sozialem Verhalten im Wohn- und Wohnumweltbereich*. Passavia: Der Bundesminister.

- Munafò M.R., Flint J. (2010). *Na ile wiarygodne są badania naukowe?* (<https://podyplomie.pl/publish/system/articles/pdfarticles/000/010/216/original/31-34.pdf?1472646744>, dostęp: 3.08.2023).
- Musiaka Ł. (2020). *Przestrzenne aspekty procesu rewitalizacji miast mazurskich a percepcja mieszkańców*. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 49, s. 97–113.
- Nałkowski W. (1920). *Zarys metodyki geografii*. Poznań–Łódź–Lublin: Wydawnictwo M. Arcta.
- Nasar J.L. (1990). *The Evaluative Image of The City*. *Journal of the American Planning Association*, 56(1), s. 41–53.
- Nawrocki T. (2015). *Wykorzystanie map mentalnych w badaniach przestrzeni publicznych. Przykład Gliwic*. *Badania Interdyscyplinarne w Architekturze*, 1, s. 4–9.
- Niemcówna S. (1929). *Dydaktyka geografii*. Lwów: Książnica Atlas.
- Niemczyk A. (2013). *Miasto – przestrzeń turystyczna Polaków*. *Studia Ekonomiczne*, 147, s. 95–106.
- Niemczyk A. (2018). *Wizerunek miasta w ocenie mieszkańców i jego determinanty*. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Marketing i Zarządzanie*, 2(52), s. 115–127.
- Nieścioruk K. (2013). *Kartograficzny obraz map mentalnych przestrzeni miejskiej i jego prezentacja oraz analiza z zastosowaniem narzędzi systemów informacji geograficznej*. *Scientiarum Polonorum*, 12(4), s. 27–40.
- Niewińska A. (2007). *Otoczenie szkoły – laboratorium przyrodnicze: zajęcia w terenie z przyrody*. *Geografia w Szkole*, 4, s. 39–42.
- Niezgoda A. (2006). *Obszar recepcji turystycznej w warunkach rozwoju zrównoważonego*. Poznań: Wydawnictwo AE.
- Nosal C.S. (1990). *Psychologiczne modele umysłu*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Nosal C.S. (2008). *Psychologia różnic indywidualnych*, [w:] J. Strelau, D. Doliński (red.), *Psychologia. Podręcznik akademicki*. Gdańsk: Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, s. 765–846.
- Nowacki M., Zmysłony P. (2012). *Segmentacja rynku turystycznego na podstawie pomiaru percepcji wizerunku miasta*. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług*, 84, s. 227–239.
- Nowak K. (2021). *Kreowanie wizerunku miasta przy użyciu narzędzi marketingu mix na przykładzie miasta Lublin*. *Zarządzanie Innowacyjne w Gospodarcie i Biznesie*, 32(1), s. 121–123.

- Olszewski B. (2011). *Uniwersalna definicja dziecka?* Przegląd Prawa i Administracji, 85, s. 205–217.
- Orchowska A. (2014). *Człowiek jako użytkownik i obserwator przestrzeni miasta*. Środowisko Mieszkaniowe, 13, s. 180–185.
- Orfin K. (2012). *Kreowanie wizerunku turystycznego za pomocą Internetu na przykładzie wybranych miast Polski*. Marketing i Zarządzanie, s. 325–334.
- Orleans P., Schmidt S. (1972). *Mapping the city: Environmental cognition of urban residents*, [w:] J. Mitchell (red.), *Environmental design: Research and practice*. Los Angeles: University of California Press, s. 141–149.
- Osóch B., Czaplińska A. (2019). *City image based on mental maps – the case study of Szczecin (Poland)*. Miscellanea Geographica – Regional Studies on Development, 23(2), s. 111–119.
- Papaioannou O., Papagiannakis A., Hatziprokopiou P.A. (2020). *Mental maps and representations of the city centre of Thessaloniki: Inhabitants' perceptions and stereotypes of the urban landscape and daily mobility*. European Journal of Geography, 11(4).
- Parysek J., Mierzejewska L. (2013). *Życie miasta: studium Poznania. Miasto i jego mieszkańcy*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Pawliczuk W. (2006). *Definicje terminu „młodzież” – przegląd koncepcji*. Postępy Nauk Medycznych, 6, s. 311–315.
- Peternek P., Kośny M. (2011). *Kilka uwag o testowaniu istotności współczynnika korelacji*. Zeszyty Naukowe WSB, 20, s. 341–350.
- Piaget J. (1978). *Theorien und Methoden der modernen Erziehung*. Wien.
- Piesik P. (2020). *Humanizacja przestrzeni publicznych miasta nadmorskiego w kontekście jego sezonowości* (maszynopis pracy magisterskiej). Gdańsk: Politechnika Gdańska.
- Pietraszewski W. (1983). *Podstawy informacyjne planowania przestrzennego*. Warszawa: PWN.
- Pinheiro J.Q. (1998). *Determinants of cognitive maps of the world as expressed in sketch maps*. Journal of Environmental Psychology, 18(3), s. 321–339.
- Piróg D. (2022). *Przyszłość i perspektywy rozwoju edukacji geograficznej w świetle studiów literatury*. Czasopismo Geograficzne, 93(4), s. 583–606.
- Płocka J. (2009). *Turystyka. Wybrane zagadnienia*. Toruń: Wydawnictwo Escape Magazine.
- Podgórski Z. (1997). *Rola lekcji w terenie w procesie nauczania i uczenia się geografii*. Czasopismo Geograficzne, 4, s. 26–31.
- Podsiedlik S. (1993). *Percepcja przestrzeni turystycznej Polski przez studentów geografii*. Turyzm, 3(2), s. 5–22.

- Pokrzywnicka K., Juchnevic K. (2013). *Energia przestrzeni publicznej współczesnego miasta*. Gdynia: Colloquium.
- Popławska J. (2016). *Przestrzeń miejska i jej przemiany w koncepcjach socjologicznych*. Warszawa: Szkoła Główna Handlowa w Warszawie.
- Prusik M., Żróbek R. (2014). *Wielowymiarowość procesu rewitalizacji w ujęciu metodycznym*. Acta Scientiarum Polonorum. Administratio Locorum, 13(3), s. 69–78.
- Przeclawski K. (1995). *Człowiek a turystyka: zarys socjologii turystyki*. Kraków: Wydawnictwo Albis.
- Pulinowa M.Z. (1994). *Teoretyczne podstawy szkolnej geografii*. Czasopismo Geograficzne, 65(3–4), s. 357–367.
- Pulinowa M.Z. (1997). *Idea edukacji regionalnej w polskiej szkole*, [w:] A. Breymeyer i in. (red.), *Przyrodnicze i społeczne walory Mazowsza w dobie restrukturyzacji*, 46 Zjazd PTG. Rynia–Warszawa: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, s. 9–17.
- Pulinowa M.Z. (2003). *Ziemia jako wartość w edukacji dziecka*, [w:] B. Dymara (red.), *Dziecko w świecie wartości*. Kraków: Oficyna Wydawnicza Impuls, s. 99–160.
- Purwanto E., Harani A.R. (2020). *Understanding the place attachment and place identity in public space through the ability of community mental map*. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 402.
- Radwiłowicz R. (2007). *O wysoką pozycję edukacji regionalnej (założenia – analiza – teza – planowanie)*. Nauczyciel i Szkoła, 1(26), s. 119–134.
- Raszkowski A. (2012). *Rola wizerunku w odniesieniu do rozwoju społeczno-gospodarczego miasta*. Studia Miejskie, 7, s. 81–89.
- Ratajczak W. (2018). *Przestrzeń publiczna w aspekcie geograficznym i społecznym*. Warszawa: Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk.
- Rawicka I. (2020). *Współczesna młodzież, jej poglądy i wyznawane wartości*. Studia Teologiczno-Historyczne Śląska Opolskiego, 40(1), s. 135–154.
- Redei M., Kincses A., Jakob A. (2011). *The World seen by Hungarian students: a mental map analysis*. Hungarian Geographical Bulletin, 60(2), s. 135–159.
- Rodzoń J. (2022). *Aktualne problemy edukacji geograficznej na różnych etapach kształcenia*. Czasopismo Geograficzne, 93(4), s. 559–581.
- Rogowska A. (2016). *Przestrzeń publiczna w mieście* (<https://journals.pan.pl/Content/97933/mainfile.pdf>, dostęp: 3.08.2023).
- Romer E. (1968). *O nauczaniu geografii. Kurs wyższy*. Geografia w Szkole, 2, s. 81–88.

- Rudolf W. (2016). *Marketing terytorialny w ujęciu relacyjnym*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Runge J. (2017). *Przestrzeń społeczna miasta – dylematy geograficzno-metodologiczne*. Acta Universitatis Lodzensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica, 27, s. 99–109.
- Rurański M., Niemczyk J. (2013). *Współczesne instrumenty kształtowania wizerunku miasta na przykładzie Wrocławia*. Studia Miejskie, 11, s. 67–78.
- Russek K. (2017). *Rewitalizacja małych i średnich miast*. Przestrzeń. Ekonomia. Społeczeństwo, 12/II, s. 31–44.
- Rylke J. (2011). *Krajobraz kulturowy. Mapy znaczeń*, [w:] S. Bernat (red.), *Niematerialne wartości krajobrazów kulturowych*. Sosnowiec: Komisja Krajobrazu Kulturowego PTG, s. 278–287.
- Sacharczuk J., Szwarc A. (2019). *Kultura regionu – inspiracje i kierunki rozwoju edukacji regionalnej we współczesnej szkole*. Kultura i Edukacja, 3(125), s. 248–267.
- Schaff A. (1981). *Stereotypy a działania ludzkie*. Warszawa: Wydawnictwo Książka i Wiedza.
- Schmeinka D., Thurston A. (2007). *The influence of travel experiences and exposure to cartographi media on the ability of ten-year-old children to draw cognitive maps of the world*. Scottish Geographical Journal, 123, s. 1–15.
- Silverman I., Choi J., Peters M. (2007). *The hunter-gatherer theory of sex differences in spatial abilities: Data from 40 countries*. Archives of Sexual Behavior, 36(2), s. 261–268.
- Skalski K. (2006). *Programy rewitalizacji w Polsce. Bilans, zarządzanie, perspektywy 2007–2013*, [w:] P. Lorens (red.), *Rewitalizacja miast w Polsce. Pierwsze doświadczenia*. Biblioteka Urbanisty, 10, Warszawa: Urbanista, s. 66–91.
- Skiba M. (2006). *Krajobraz kulturowy Zielonej Góry. Preferencje mieszkańców na podstawie map mentalnych*. Rocznik Lubuski, 32, s. 189–198.
- Skiba M. (2013). *Kształtowanie obrazu miasta. Rola prawa i mechanizmów ekonomicznych*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Zielonogórskiego, 150, s. 143–154.
- Sobala-Gwosdz A. (2018). *Osobiste doświadczenie przestrzeni miasta jako czynnik zmian wyobrażeń i stereotypów przestrzennych*, [w:] S. Sitek (red.), „Stare i nowe” *problemy badawcze w geografii społeczno-ekonomicznej*, z. 8. Sosnowiec: Polskie Towarzystwo Geograficzne. Oddział Katowicki, Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi, s. 71–84.
- Sobol E. (2002). *Nowy słownik języka polskiego*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Sokołowicz M. (2020). *Marketing terytorialny*. Łódź: Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny.

- Stanowicka A. (2016). *Psychologiczne uwarunkowania kształtowania wizerunku miasta*. Marketing i Rynek, 1, s. 2–8.
- Stanowicka-Traczyk A. (2007). *Instrumenty strategii kształtowania wizerunku na przykładzie miast polskich*. Studia Regionalne i Lokalne, 3(29), s. 53–70.
- Stanowicka-Traczyk A. (2008). *Kształtowanie wizerunku miasta na przykładzie miast polskich*. Bydgoszcz–Olsztyn: Oficyna Wydawnicza Branta.
- Staszak J.F. (2013). *W stronę geografii zapachów. Zmysły i geografia. Percepcja przestrzeni i środowiska*. Białostockie Studia Literaturoznawcze, 4, s. 41–51.
- Stephan P., Jäschke J.P.M., Oberzaucher E., Grammer K. (2014). *Sex differences and similarities in urban home ranges and in the accuracy of cognitive maps*. Evolutionary Psychology, 3(12), s. 814–826.
- Stryewska D., Janda-Dębek B. (2016). *Cechy formalne i podmiotowe a zróżnicowanie obrazu map poznawczych przestrzeni zurbanizowanych*. Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Psychologica, 9, s. 227–229.
- Strzelecka E. (2011). *Rewitalizacja miast w kontekście zrównoważonego rozwoju*. Budownictwo i Inżynieria Środowiska, 2, s. 662–663.
- Synak B. (2000). *Społecznokulturowe aspekty edukacji regionalnej*, [w:] K. Marzec-Holka (red.), *Społeczeństwo. Demokracja. Edukacja. Nowe wyzwania w pracy socjalnej*. Bydgoszcz: Wydawnictwo Akademii Bydgoskiej im. Kazimierza Wielkiego.
- Szkurlat E. (1991). *Kształtowanie umiejętności w poznawaniu własnego miasta, regionu*, [w:] *Materiały na IX Konferencję Dydaktyczną 27–28 września 1991, „Kształcenie umiejętności w procesie nauczania geografii, cz. II”*. Łódź: Uniwersytet Łódzki, Instytut Geografii Fizycznej i Kształtowania Środowiska, Zakład Dydaktyki Geografii i Krajoznawstwa, s. 18–30.
- Szkurlat E. (1992). *Poznaj swoje miasto. Materiały krajoznawcze*. Łódź: Regionalna Pracownia Krajoznawcza PTTK.
- Szkurlat E. (1996). *Poznanie mojego miasta*, [w:] M.Z. Pulinowa (red.), *Człowiek bliżej Ziemi*. Warszawa: Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, s. 192–206.
- Szkurlat E. (2004). *Więzi terytorialne młodzieży z miastem*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Szkurlat E. (2005). *Moja „mała ojczyzna” Łódź i region Polski Środkowej. Podręcznik do edukacji regionalnej w klasach IV–VI szkoły podstawowej*. Łódź: Łódzkie Towarzystwo Naukowe.
- Szkurlat E., Adamczewska M., Dziecioł-Kurczoba B. (2022). *Postrzeganie edukacji geograficznej i jej społecznej roli w Polsce* (<https://depot.ceon.pl/handle/123456789/22431>, dostęp: 3.08.2023).

- Szromnik A. (2002). *Marketing terytorialny – koncepcja ogólna i doświadczenia praktyczne*. Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk, 112, s. 37–103.
- Szromnik A. (2010). *Marketing terytorialny. Miasto i region na rynku*. Kraków: Oficyna Wolters Kluwer business.
- Szymski A.M. (2009). *Archetypiczne wartości wsi pomorskiej. Tożsamość wsi pomorskiej we współczesnym krajobrazie kulturowym (szanse i zagrożenia)*, [w:] *Polskie krajobrazy wiejskie dawne i współczesne*. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG nr 12, Sosnowiec: Komisja Krajobrazu Kulturowego PTG.
- Świtalski E. (1990). *Zajęcia w terenie w nauczaniu geografii*, [w:] A. Dylikowa (red.), *Dydaktyka geografii w szkole podstawowej*. Warszawa: Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, s. 285–313.
- Świtalski E. (1991). *Z badań nad kształtowaniem umiejętności na zajęciach w terenie*, [w:] *Materiały na IX Konferencję Dydaktyczną 27–28 września 1991, „Kształcenie umiejętności w procesie nauczania geografii, cz. II”*. Łódź: Uniwersytet Łódzki, Instytut Geografii Fizycznej i Kształtowania Środowiska, Zakład Dydaktyki Geografii i Krajoznawstwa.
- Taylor H.A., Tversky B. (1992). *Spatial mental models derived from survey and route descriptions*. Journal of Memory and Language, 31(2), s. 261–292.
- Tobiasz-Lis P. (2015). *Geografia percepcji. Osiągnięcia, problemy i perspektywy*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Tokarz A., Pawlicz A. (2005). *Analiza promocji małych miast nadbałtyckich za pomocą stron internetowych* (<https://depot.ceon.pl/handle/123456789/3893>, dostęp: 3.08.2023).
- Tomalkiewicz J. (1994). *Przestrzeń w wyobrażeniach dzieci i młodzieży*. Geografia w Szkole, 1, s. 28–30.
- Tota P. (2015). *Miasto oswojone. Znaczenie kompozycji urbanistycznej dla orientacji w przestrzeni miasta*. Środowisko Mieszkaniowe, 14, s. 180–189.
- Tuan Y.F. (1975). *Images and mental maps*. Annals of the Association of American Geographers, 65(2), s. 205–213.
- Tucholska A. (2007). *Powiat między zbiorowością a wspólnotą*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe „Scholar”.
- Verstijnen M.I., Leeuwen C. van, Goldschmidt G., Hamel R., Hennessey M.J. (1998). *Creative discovery in imagery and perception: Combining is relatively easy, restructuring takes a sketch*. Acta Psychologica, 99, s. 177–200.
- Wallis A. (1971). *Socjologia i kształtowanie przestrzeni*. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.

- Wallis A. (1990). *Socjologia przestrzeni*. Warszawa: Niezależna Oficyna Wydawnicza.
- Wejchert K. (1984). *Elementy kompozycji urbanistycznej*. Warszawa: Wydawnictwo Arkady.
- Wendt J. (2001). *Geografia władzy w Polsce*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Wiktor J. (2001). *Tożsamość i wizerunek – wyznacznik roli przedsiębiorstwa w procesie komunikacji marketingowej*, [w:] A. Czubała, J. Wiktor (red.), *Marketing u progu XXI wieku. Księga jubileuszowa dla uczczenia 70. urodzin prof. J. Altkorna*. Kraków: Wydawnictwo AE w Krakowie.
- Winiarski B. (red.) (2006). *Polityka gospodarcza*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Włodarczyk B. (2011). *Przestrzeń turystyczna – kilka słów o istocie pojęcia*, [w:] M. Durydiwka, K. Duda-Gromada (red.), *Przestrzeń turystyczna. Czynniki, różnorodność, zmiany*. Warszawa: Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, s. 15–28.
- Wolski A. (2014). *Percepcja przestrzeni w społeczności lokalnej*. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, 24, s. 77–86.
- Wójcik M., Suliborski A. (2013). *Studia regionalne. Społeczeństwo – region – miejsce*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Wright J.K. (1947). *Terrae incognitae: The place of the imagination in geography*. *Annals of the Association of American Geographers*, 37(1), s. 1–15.
- Wuttke G. (1965). *O początkach nauczania geografii*. Warszawa: Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych.
- Zajac S. (1995). *Lekcja geografii*, [w:] S. Piskorz (red.), *Zarys dydaktyki geografii*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, s. 145–152.
- Zatorski M. (2014). *Idea geografii regionalnej jako przedmiotu nauczania w okresie kryzysu geografii w szkole*. *Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Geographica*, 170(7), s. 30–36.
- Zaucha J. (2018). *Gospodarowanie przestrzenią morską*. Warszawa: Wydawnictwo Akademickie SEDNO.
- Znaniecki F., Ziółkowski J. (1984). *Czym jest dla ciebie miasto Poznań?* Warszawa: PWN.
- Żyszkowska W. (2016). *Percepcja mapy. Teorie i badania w drugiej połowie XX wieku*. *Polish Cartographical Review*, t. 1, s. 7–19.

Strony internetowe

- ARCGIS (2023). Serwis GIS „ArcGIS” (<https://www.arcgis.com>, dostęp: 3.08.2023).
- BDL (2023). Bank Danych Lokalnych (<https://bdl.stat.gov.pl>, dostęp: 3.08.2023).
- CANVA (2023). Aplikacja internetowa „Canva” (<https://www.canva.com/>, dostęp: 3.08.2023).
- GEOSERWIS (2023). Oficjalna strona Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (<https://geoserwis.gdos.gov.pl/>, dostęp: 20.05.2023).
- GUS (2023). Statystyka Regionalna (<https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/>, dostęp: 3.08.2023).
- KE (2023). Oficjalna strona Komisji Europejskiej (https://ec.europa.eu/info/index_pl, dostęp: 16.01.2023).
- MiR (2023). Oficjalna strona internetowa Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju (<https://www.gov.pl/web/archiwum-inwestycje-rozwoj/planowanie-przestrzenne>, dostęp: 1.08.2023).
- NIEMAPA (2023). Strona produktowa „NIEMAPY” (<https://niemapa.pl/>, dostęp: 5.04.2023).
- RP (2023). Oficjalna strona internetowa Rzeczypospolitej Polskiej (<https://www.gov.pl/>, dostęp: 16.05.2023).
- UM Darłowo (2023). Oficjalna strona internetowa Urzędu Miasta Darłowo (<https://www.darlovo.pl>, dostęp: 20.06.2023).
- UM Dziwnów (2023). Oficjalna strona internetowa Urzędu Miasta Dziwnów (<https://www.dziwnow.pl>, dostęp: 20.06.2023).
- UM Hel (2023). Oficjalna strona internetowa Urzędu Miasta Hel (<https://www.gohel.pl>, dostęp: 20.06.2023).
- UM Międzyzdroje (2023). Oficjalna strona internetowa Urzędu Miasta Międzyzdroje (<https://www.miedzyzdroje.pl>, dostęp: 20.06.2023).
- UM Ustka (2023). Oficjalna strona internetowa Urzędu Miasta Ustka (<https://www.ustka.pl>, dostęp: 3.08.2023).
- UM Władysławowo (2023). Oficjalna strona internetowa Urzędu Miasta Władysławowo (<https://wladyslawowo.pl/>, dostęp: 1.08.2023).

Spis rycin, tabel i załączników

Rycina 1. Metody badawcze użyte w postępowaniu badawczym.....	13
Rycina 2. Położenie miast na tle Polski i powiatów	62
Rycina 3. Układ wybranych dróg wojewódzkich i krajowych w Polsce	63
Rycina 4. Plan Darłowa.....	69
Rycina 5. Jednostki funkcjonalno-przestrzenne w Darłowie.....	71
Rycina 6. Podział historyczny przestrzeni Dziwnowa	72
Rycina 7. Plan Dziwnowa	74
Rycina 8. Plan Helu.....	75
Rycina 9. Jednostki funkcjonalno-przestrzenne w Helu.....	77
Rycina 10. Plan Międzyzdrojów	79
Rycina 11. Jednostki funkcjonalno-przestrzenne w Międzyzdrojach.....	82
Rycina 12. Plan Ustki	83
Rycina 13. Strefy ochrony uzdrowiskowej w Ustce	85
Rycina 14. Plan Władysławowa	87
Rycina 15. Podział administracyjny Władysławowa.....	88
Rycina 16. Liczba szkiców wyobrażeniowych wykonanych na ponad połowie strony	94
Rycina 17. Udział procentowy kolorowych szkiców wykonanych przez uczniów.....	94
Rycina 18. Liczba map wyobrażeniowych opisanych przez respondentów	95
Rycina 19. Wykorzystanie poszczególnych typów elementów w mapach mentalnych respondentów	97
Rycina 20. Liczba szkiców mentalnych z naniesionymi drogami	98
Rycina 21. Liczba węzłów naszkicowanych przez respondentów	101

Rycina 22. Liczba naszkicowanych rejonów w poszczególnych miastach.....	102
Rycina 23. Liczba wskazań poszczególnych wydzieliń przestrzennych w stosunku do map wyobrażeńiowych z narysowanymi obszarami w Międzyzdrojach.....	105
Rycina 24. Liczba naszkicowanych punktów orientacyjnych w poszczególnych miastach w podziale na grupy wiekowe	107
Rycina 25. Struktura zaznaczeń punktów orientacyjnych naszkicowanych na mapach wyobrażeńiowych Darłowa	107
Rycina 26. Struktura zaznaczeń punktów orientacyjnych szkicowanych na mapach wyobrażeńiowych Helu	110
Rycina 27. Struktura zaznaczeń punktów orientacyjnych szkicowanych na mapach wyobrażeńiowych Międzyzdrojów	111
Rycina 28. Struktura zaznaczeń punktów orientacyjnych szkicowanych na mapach wyobrażeńiowych Władysławowa	113
Rycina 29. Plan Darłowa z zaznaczonymi elementami miasta percypowanymi przez badanych uczniów i seniorów	115
Rycina 30. Plan Dziwnowa z zaznaczonymi elementami miasta percypowanymi przez badanych uczniów i seniorów	116
Rycina 31. Plan Helu z zaznaczonymi elementami miasta percypowanymi przez badanych uczniów i seniorów	117
Rycina 32. Plan Międzyzdrojów z zaznaczonymi elementami miasta percypowanymi przez badanych uczniów i seniorów	118
Rycina 33. Plan Ustki z zaznaczonymi elementami miasta percypowanymi przez badanych uczniów i seniorów	119
Rycina 34. Plan Władysławowa z zaznaczonymi elementami miasta percypowanymi przez badanych uczniów i seniorów	120
Rycina 35. Liczba respondentów zamieszkujących badane miasto.....	121
Rycina 36. Struktura odpowiedzi na pierwszą część pierwszego pytania ankietowego.....	124
Rycina 37. Struktura odpowiedzi na drugą część pierwszego pytania ankietowego	126
Rycina 38. Struktura odpowiedzi na trzecią część pierwszego pytania ankietowego	128
Rycina 39. Struktura odpowiedzi na czwartą część pierwszego pytania ankietowego.....	130

Rycina 40. Struktura odpowiedzi na drugie pytanie ankietowe	132
Rycina 41. Struktura odpowiedzi na trzecie pytanie ankietowe	134
Rycina 42. Struktura odpowiedzi na czwarte pytanie ankietowe	137
Rycina 43. Struktura odpowiedzi na piąte pytanie ankietowe	139
Rycina 44. Darłowo na mapach mentalnych	145
Rycina 45. Projekt graficzny „niby-mapy” dla Darłowa	148
Rycina 46. Potencjalni odbiorcy zebranych danych przy użyciu map mentalnych i ankiet	153
Tabela 1. Liczba respondentów, którzy wzięli udział w badaniu terenowym	14
Tabela 2. Powierzchnia miast, w których zostały przeprowadzone badania	62
Załącznik 1. Kwestionariusz z pytaniami kafeteryjnymi	197
Załącznik 2. Mapa mentalna Helu z naniesionymi kolorami	198
Załącznik 3. Mapy mentalne zawierające ścieżki	199
Załącznik 4. Mapy mentalne zawierające punkty orientacyjne	200

Załączniki

Załącznik 1. Kwestionariusz z pytaniami kafeteryjnymi

Ankieta

Nazywam się Tomasz Bodnar, jestem doktorantem Uniwersytetu Szczecińskiego i przeprowadzam badania na temat postrzegania przestrzeni. Ankieta jest całkowicie anonimowa i będzie służyła jedynie celom naukowym. Będę ogromnie wdzięczny za pomoc w jej wypełnieniu.

1. Dopisz do podpunktów swoje pierwsze skojarzenie dotyczące miasta (nazwa miasta) i ...?

- a. osoby (np. żyjącej lub historycznej) –
- b. przyrody –
- c. architektury –
- d. sloganu (hasła, zdania, słowa, wyrażenia) –

2. Jakim środkiem komunikacji poruszasz się po mieście (można zaznaczyć kilka)?

- a. samochodem b. komunikacją miejską c. rowerem d. piesz e. innym (jakim?.....)

3. Jakie jest Twoje ulubione miejsce w (nazwa miasta), które najczęściej odwiedzasz w czasie wolnym?

.....
.....
.....

4. Jakich miejsc starasz się unikać w (nazwa miasta) i dlaczego?

.....
.....
.....

5. Jakich form spędzania czasu wolnego brakuje Ci w (nazwa miasta)?

.....
.....
.....

6. Płeć (zaznacz odpowiednią): kobieta / mężczyzna

7. Wiek: lat

8. Miejsce zamieszkania (zaznacz jedno i jeśli to możliwe uzupełnij):

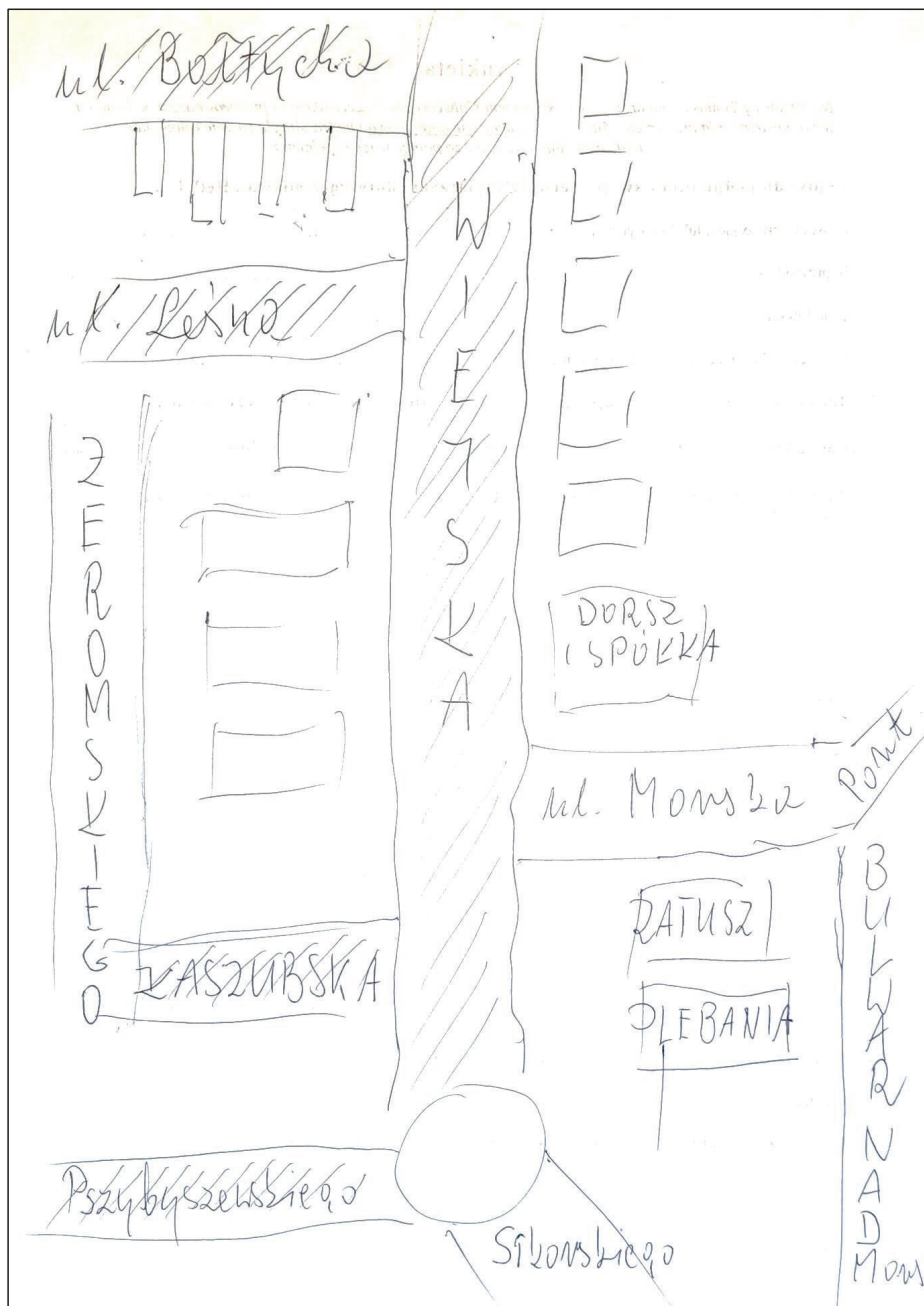
☐ (nazwa miasta)

☐ poza (nazwa miasta) (podaj miejscowość:)

Załącznik 2. Mapa mentalna Helu z naniesionymi kolorami,
wykonana przez ucznia



Załącznik 3. Mapa mentalna Helu zawierająca ścieżki,
wykonana przez seniora



Załącznik 4. Mapa mentalna Międzyzdrojów zawierająca punkty orientacyjne, wykonana przez ucznia



Streszczenie

W monografii przedstawiono analizę przestrzeni miejskiej sześciu małych miast nadmorskich: Darłowa, Dziwnowa, Helu, Międzyzdrojów, Ustki i Władysławowa.

Badania oparto na metodzie map mentalnych oraz wywiadach ankietowych, skierowanych do dwóch grup mieszkańców – uczniów szkół podstawowych oraz seniorów. W części teoretycznej omówiono zagadnienia związane z przestrzenią miejską, a także znaczenie badawcze map mentalnych oraz ich praktyczne zastosowanie w polityce lokalnej.

Celem głównym pracy było określenie różnic w percepcji przestrzeni miejskiej przez przedstawicieli różnych grup wiekowych. Przeprowadzone badania pozwoliły na identyfikację subiektywnych wyobrażeń uczniów i seniorów o strukturze badanych przestrzeni miejskich. Uzyskane wyniki wykazały zarówno podobieństwa, jak i istotne różnice w sposobie postrzegania przestrzeni przez obie grupy, co zostało przedstawione w części empirycznej.

Końcowa część monografii zawiera przykładowy projekt „niby-mapy”, rekomendacje dla administracji samorządowej i państwowej w zakresie wykorzystania wyników badań w polityce lokalnej oraz kierunki dalszych badań nad postrzeganiem przestrzeni miejskich z użyciem map mentalnych.

Słowa kluczowe: polityka lokalna, mapy mentalne, studia miejskie, postrzeganie przestrzeni miejskiej, małe miasta nadmorskie

Summary

The monograph, entitled “Mental maps in the analysis of urban spaces in selected small coastal towns: implications for local policy and municipal administration” is an analysis of urban space in six small coastal towns: Darłowo, Dziwnów, Hel, Międzyzdroje, Ustka, and Władysławowo.

The study was grounded in the mental mapping method and questionnaire surveys administered to two distinct demographic groups: primary school students and senior citizens. The theoretical section explores key issues related to urban space, the research significance of mental maps, and their practical applications in local policy.

The primary objective of the study was to determine differences in the perception of urban space among different age groups. The research enabled the identification of subjective spatial representations held by students and seniors. The findings revealed both similarities and significant differences in how the two groups perceive urban space, as presented in the empirical section.

The final section of the monograph includes a sample “niby-mapa” project, recommendations for municipal and state administrations on applying the research findings in local policy, and proposed directions for further studies on urban space perception using mental maps.

Keywords: local policy, mental maps, urban studies, urban space perception, small coastal towns



71-101 Szczecin, ul. Mickiewicza 64
tel. 91 444 20 06, 91 444 20 09
e-mail: wydawnictwo@usz.edu.pl
www.wn.usz.edu.pl

ISBN 978-83-7972-962-3 (online)
ISBN 978-83-7972-961-6 (print)



9 788379 729616