

**Piotr Węgrzynowicz**

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Wydział Gospodarki i Administracji  
Publicznej, Katedra Gospodarki Regionalnej, ul. Rakowicka 27, 31-510 Kraków,  
wegrzynp@uek.krakow.pl

## **ROLA KRAJOBRAZU W ZARZĄDZANIU WIZERUNKIEM JEDNOSTKI TERYTORIALNEJ**

**Abstract: Role of landscape in city's image management.** Landscape is an object of perception, while its image is the sum of ideas on this object. Both terms used in the title of the paper have fairly strong impact on each other. In order to manage the city's image well, it is necessary to take care of the landscape in all its areas especially in the “forgotten” and degraded ones. The aim of the author was to identify elements of landscape exposure along railway lines – areas with low aesthetic value in many cities around the world. The research area includes railway lines, in Cracow and Wrocław. The method adopted for the implementation of the study is the analysis of mental maps made in 2018 during field workshops. The paper is ended by conclusions on the landscape impact on the image of the city.

**Keywords:** landscape, image, landscape exposure, city, mental maps

**JEL codes:** M31, R52, R58

### **Wprowadzenie**

Współczesne miasto jest w literaturze często porównywane do produktu, który podlega regułom rynku jako przedmiot popytu i podaży [Musiał 2011: 23]. Jednym z elementów tej ekonomicznej rywalizacji jest wizerunek przestrzenny miasta [Florek i in. 2009: 17]. Właściwe kształtowanie tego wizerunku jest zadaniem, które należy realizować w ramach zarządzania jednostką terytorialną. Proces ten determinuje wiele czynników, których analiza wymaga zachowania długiej perspektywy czasowej. Na wizerunek rozumiany

jako całokształt subiektywnych wyobrażeń rzeczywistości, będących efektem percepcji oraz oddziaływania nieformalnych lub masowych przekazów informacyjnych [Adamczyk 2011: 12], może wpływać m.in. krajobraz danej jednostki terytorialnej.

Celem autora niniejszego artykułu była próba identyfikacji elementów krajobrazu, widzianych z perspektywy linii kolejowych, na przykładzie wybranych tras w Krakowie i we Wrocławiu. Często bowiem takie sekwencje obrazów budują pierwsze wyobrażenie na temat miasta wśród osób, które do niego przyjeżdżają. Na podstawie map mentalnych powstałych w 2018 r. podczas warsztatów terenowych sformułowano wnioski na temat sposobu, w jaki stan krajobrazu wpływa na wizerunek danej jednostki terytorialnej.

## 1. Zarys teoretyczny

Krajobraz naturalny powstał w wyniku działania sił przyrody i aktualnie jest wyróżniany na podstawie owych naturalnych cech przyrodniczych. Należy go postrzegać jako naturalne „tło” terenów przekształconych antropogenicznie, czyli krajobrazu kulturowego [Chmielewski 2012: 26]. We wprowadzeniu przytoczono definicję wizerunku miasta jako sumy wyobrażeń na jego temat. Krajobraz jest natomiast obiektem percepcji, a więc również jednym z czynników wpływających na proces powstawania tych wyobrażeń. Analiza obu pojęć zdaje się potwierdzać wpływ jednego elementu na drugi. Oceniając rolę krajobrazu w zarządzaniu wizerunkiem jednostki terytorialnej, powinniśmy odpowiedzieć na pytanie o efekty tych oddziaływań.

Zarządzanie wizerunkiem jest niezwykle złożonym przedsięwzięciem, za które odpowiedzialność powinny brać nie tylko specjalnie powołane do tego urzędowe referaty, lecz także wszystkie podmioty zeń korzystające. Działania te mogą dotyczyć wdrażania strategii wizerunkowej, będącej częścią budowy marki miasta oraz dbałości o jego wizualną tożsamość, czyli zarządzania systemem identyfikacji wizualnej [Tyliszczak, Włoszczyński 2016: 8–22]. Wszelkie programy estetyzacji i ujednolicania (np. elementów tzw. „małej architektury”) wchodzi w skład procesu tworzenia wyobrażeń o mieście za pomocą środków wizualnych. Dotyczą one często ingerencji w kompozycję urbanistyczną takiej jednostki terytorialnej, a więc także jej krajobrazu.

Zgodnie z międzynarodowym porządkiem prawnym zarządzanie krajobrazem obejmuje trzy grupy działań:

- ochrona krajobrazu – działania na rzecz zachowania i utrzymywania ważnych lub charakterystycznych cech krajobrazu tak, aby ukierunkować i harmonizować zmiany, które wynikają z procesów społecznych, gospodarczych i naturalnych;

- gospodarowanie krajobrazem – działanie w celu zapewnienia regularnego podtrzymania krajobrazu tak, aby móc kierować i harmonizować jego zmiany wynikające z procesów społecznych, gospodarczych i naturalnych;
- planowanie krajobrazu – działanie perspektywiczne mające na celu powiększenie, odtworzenie lub utworzenie krajobrazów [Europejska... 2000].

Polskie miasta mogą zarządzać krajobrazem, korzystając z rozwiązań prawnych umożliwionych m.in. przez ustawę o ochronie przyrody [2004], ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [2003] oraz ustawę krajobrazową [2015]. Zdefiniowane tam zasady mają usprawnić procesy ochrony, gospodarowania i planowania krajobrazu oraz przyczynić się do podniesienia walorów wizualnych przestrzeni, budując tym samym wizerunek jednostki terytorialnej pożądany z punktu widzenia władz.

W rzeczywistości w przestrzeni miejskiej często dokonuje się obserwacji negatywnie wpływających na całokształt wyobrażeń o danym miejscu, a którym żadne prawo nie jest w stanie skutecznie się przeciwstawić. Takie sytuacje, jak kongestia drogowa, smog, uciążliwe remonty, żebrzący ludzie, incydenty o charakterze chuligańskim, mogą występować na ulicach miast w każdym momencie i trudno im zaradzić. Na potrzeby niniejszego artykułu zbiór wszystkich obrazów (pozytywnych i negatywnych) obserwowanych przez użytkownika przestrzeni miejskiej nazwano „krajobrazem codziennym”.

Warto zauważyć, że najbardziej powszechną formą postrzegania jest percepcja w ruchu. Dynamiczne ujęcie krajobrazu codziennego jest podstawą kształtowania w świadomości mapy mentalnej otoczenia [Bogdanowski 1994: 155]. Badania na temat ekspozycji krajobrazowej dróg oraz projektowania ich otoczenia są prowadzone od połowy XX w. Najważniejszą publikacją w tym zakresie jest pozycja *The View from the Road*, wydana w Massachusetts Institute of Technology, autorstwa J.R. Myera, K. Lyncha i D. Appleyarda [Appleyard i in. 1964], której autorzy porównali widok z drogi do gry przestrzeni i ruchu. Polscy badacze, Jankowska i in. [1969], wzbogacili stan badań m.in. o analizę związku architektury z krajobrazem drogi oraz o rozprawę na temat estetyki pasa drogowego. Interesujące w zakresie otoczenia dróg są badania na temat roślinności ciągów komunikacyjnych prowadzone przez Mitkowską i Siewniaka [1996]. Problem postrzegania przestrzeni w ruchu oraz przedstawienie możliwości jego uwzględnienia w procesie projektowym jest głównym tematem monografii *Widok z drogi. Krajobraz w percepcji dynamicznej* [Forczek-Brataniec 2008]. Analizę odbioru przestrzeni z perspektywy terenów kolejowych stworzył zaś Masson [2012]. Szczególnie ta ostatnia pozycja jest interesująca z perspektywy tematyki niniejszego artykułu. Tereny kolejowe oraz te, które do nich bezpośrednio przylegają (np. dawne obszary przemysłowe), charakteryzują się często wysokim stopniem degradacji i mogą obniżać walory

estetyczne obserwowanego krajobrazu codziennego. Jacobs [2014: 269–282] nazywa te tereny *przekleństwem przygranicznej pustki*, a Lynch [2011: 74] przestrzega przed *destrukcyjnym wpływem krawędzi*, za jakie uznaje m.in. linie kolejowe. Z obserwacji autora oraz analiz opracowań kartograficznych wynika, że obszary te nierzadko mają duży udział w ogólnej powierzchni jednostek osadniczych. Ważna więc jest identyfikacja elementów krajobrazu terenów sąsiadujących z liniami kolejowymi oraz próba oceny, w jaki sposób wpływają one na całościowy wyobrażenia o danym mieście.

## 2. Metoda badań

Jedną z form przedstawiania wiedzy o środowisku jest obrazowanie umysłowe (*mental imagery*). Jako zdolność formowania mentalnych wyobrażeń bodźców zmysłowych oraz jako proces reprezentowania np. obiektów ma długą tradycję badawczą [Hauziński 2010: 279]. Cel badawczy postanowiono zrealizować przy użyciu metody analizy map mentalnych. Mapa mentalna (zwana też poznawczą lub wyobrażeniową) stanowi zbiór wyobrażeń badanej osoby lub grupy reprezentujący przestrzenną organizację zjawisk. Metoda ta jest ważnym narzędziem gromadzenia i sumowania wiedzy na temat odbioru i oceny środowiska przez ludzi [Kantarek 2013: 93]. Koncepcja mapy mentalnej została zaproponowana w latach 60. XX w. Pionierami badań nad mapami wyobrażeniowymi byli wspomniany już Lynch [2011] i Gould [Gould, Rodney 1993]. Praca badacza skupia się na analizie dokumentów wykonanych przez badane osoby – najczęściej rysunków, map, szkiców lub opisów słownych. Wyróżnia się dwa podstawowe sposoby organizacji informacji przestrzennych: sekwencyjny (liniowy) oraz przestrzenny. Tego pierwszego używa się w obszarach słabo rozpoznanych, gdy wiedza na temat danego obszaru jest lepsza, natomiast informacje przestrzenne zaczynają się systematyzować, tworząc sieć powiązanych ze sobą obiektów.

Według Bella i in. [2004: 97] definicje mapy mentalnej proponowane w literaturze bywają niejednoznaczne. Ich zdaniem, powinniśmy raczej mówić o kolażu poznawczym, składającym się z wielu różnych fragmentów informacji.

Pomimo dużej popularności tej metody, nadal najbardziej znanym przykładem badań były pierwsze próby wykonane przez zespół Lyncha [2011: 18]. W oparciu o autorską typologię krajobrazu miejskiego, w podziale na: ścieżki, krawędzie, rejony, węzły i punkty orientacyjne, wykonywano pieszy rekonesans obszaru badawczego, zaznaczając na mapie obecność różnych elementów, ich widoczność, siłę albo słabość ich obrazu oraz wzajemne powiązania. Notowano także wszelkie komentarze dotyczące konstrukcji obrazu.

Obecnie wyróżniamy dwa kierunki badań z użyciem map mentalnych. Pierwszy z nich dotyczy oceny jakości i satysfakcji ze środowiska sąsiedzkiego, a drugi – doświadczeń środowiskowych człowieka [Kantarek 2014: 94].

Badanie, będące podstawą artykułu, zostało wykonane w 2018 r. w dwóch turach, w kwietniu i w maju. Miało ono charakter sekwencyjny (liniowy) i dotyczyło oceny środowiska sąsiedzkiego. Uczestnikami były losowo dobrane osoby nieznające obszaru badawczego, w wieku od 21 do 38 lat. Pierwsza faza badań dotyczyła identyfikacji elementów ekspozycji krajobrazowej wzdłuż linii kolejowej z Wrocławia Głównego do stacji Wrocław Nadodrze. Wzięło w niej udział 16 osób (7 mężczyzn i 9 kobiet). Drugi etap odbył się w Krakowie, a jego uczestnikami było 26 osób (9 mężczyzn i 17 kobiet), na trasie pomiędzy stacjami Kraków Lotnisko–Kraków Główny. W obu przypadkach, po zakończeniu przejazdu pociągiem, uczestnicy zostali poproszeni o wykonanie map mentalnych i zaznaczenie wszystkich elementów, które zapamiętali podczas jazdy. Możliwe było także zanotowanie wrażeń o innym charakterze niż wizualne. Oba etapy badania odbyły się w pogodne dni.

Po badaniach terenowych wykonano analizę otrzymanych map, polegającą na agregacji wymienionych obserwacji w kilka grup. Na podstawie otrzymanych wyników zdecydowano się sformułować wnioski dotyczące percepcji ekspozycji krajobrazowych wzdłuż linii kolejowych oraz jej możliwego wpływu na wizerunek Wrocławia i Krakowa.

### 3. Wyniki

W efekcie przeprowadzonego badania otrzymano 42 mapy mentalne. Cechuje je dość duże zróżnicowanie pod względem wykonania; niektóre są całe utrzymane w konwencji rysunków i symboli (ryc. 1), natomiast część miała formę opisową.

Niezależnie od sposobu zaznaczania obserwacji, na potrzeby analizy zidentyfikowano 415 różnych obiektów (średnio ponad 9 na każdą mapę), które następnie pogrupowano w pięć kategorii elementów ekspozycji krajobrazowej: przyrodnicze, infrastrukturalne, zabudowa miejska, zdegradowane oraz pozostałe (tab. 1). W każdej z zaproponowanych grup znalazło się przynajmniej po kilka elementów, przy czym więcej obiektów wskazał uczestnicy krakowskiego etapu badań.

Do przyrodniczych elementów ekspozycji krajobrazowej zaliczono m.in.: rzeki, lasy, drzewa, ogródki działkowe (pomimo ich antropogenicznej formy), zwierzęta, niebo.

Największą grupę obiektów stanowiły elementy infrastruktury. Najczęściej powtarzającą się obserwacją (na 39 z 42 map) były tory kolejowe. Ponadto do

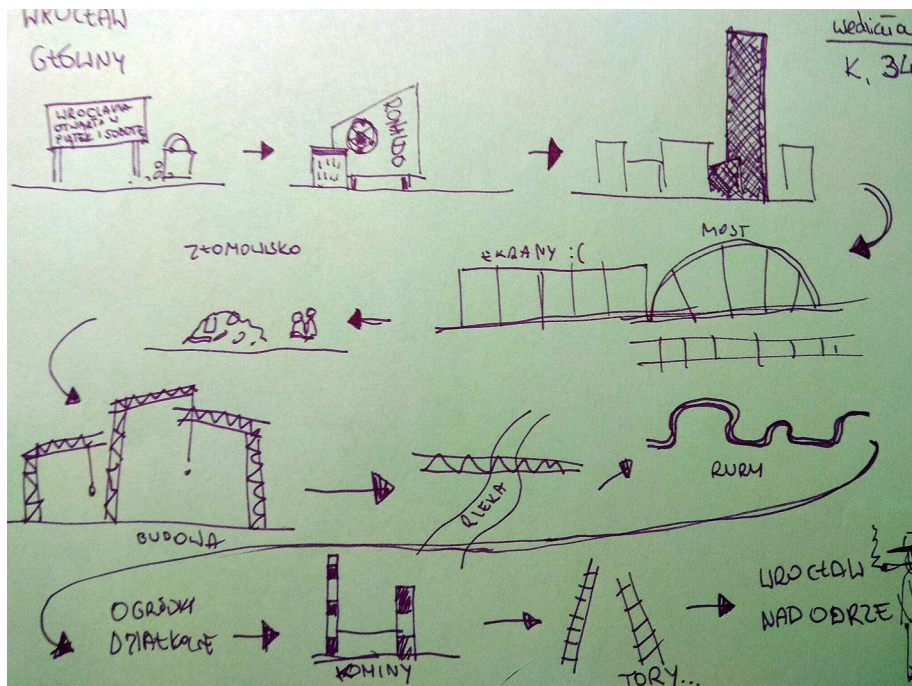
tej kategorii zaliczono: drogi, autostrady, tramwaje, samochody, rury, kominy, ekrany akustyczne, mosty, wiadukty, place budowy, remonty oraz wszystkie inne elementy infrastruktury kolejowej, tj. przejazdy, słupy trakcyjne, przystanki itp.

Trzecią co do liczby kategorią była zabudowa miejska, w której skład wchodziły: landmarki, budynki mieszkalne, obiekty biurowe, obiekty sakralne, obiekty handlowe i przemysłowe, parkingi, garaże.

Kolejną grupą były obiekty zdegradowane, takie jak: złomowiska, opuszczone budynki, zaniedbane wagony kolejowe na bocznicach oraz graffiti.

Do pozostałych elementów zaliczono głównie obserwacje dotyczące ludzi stojących na stacjach kolejowych oraz znajdujących się wewnątrz wagonu.

Najwięcej wskazanych obiektów (167 – 40,3%) reprezentowało kategorie infrastrukturalne oraz zabudowa miejska (102 – 24,6%). Uczestnicy badania zwracali również uwagę na dość liczne elementy zdegradowane (72 – 17,3%), najslabiej zapamiętali natomiast elementy przyrodnicze.



Ryc. 1. Przykładowa mapa mentalna wykonana na trasie Wrocław Główny–Wrocław Nadodrze

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 1

## Zestawienie wyników identyfikacji elementów ekspozycji krajobrazowych

Grupy zaobserwowanych elementów krajobrazu	Elementy krajobrazu					
	Wrocław		Kraków		razem	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%
Zieleń	14	8,2	31	12,7	45	10,8
Infrastrukturalne	68	40,0	99	40,3	167	40,3
Zabudowa miejska	44	25,9	58	23,7	102	24,6
Zdegradowane	38	22,4	34	13,9	72	17,3
Pozostałe	6	3,5	23	9,4	29	7,0
Razem:	170	100	245	100	415	100

Źródło: Opracowanie własne.

Poza obserwacjami rysunków konkretnych miejsc analizie poddano opisy wrażeń niewizualnych. Było ich 17, z czego 9 dotyczyło „warunków” wewnątrz pojazdu (nie były przedmiotem analizy), wśród pozostałych 8 przeważały negatywne komentarze (6) odnoszące się do złej kompozycji urbanistycznej, chaosu reklamowego, braku ciągłości zabudowy, „dziwnej” zabudowy oraz zaśmiecenia obszarów sąsiadujących z linią kolejową. Dwie pozytywne opinie dotyczyły dobrych warunków pogodowych, a także dużej ilości kwitnącej, wiosennej zieleni.

#### 4. Wnioski

Dokonując analizy wyników przytoczonych w poprzedniej części artykułu, należy zwrócić uwagę na następujące aspekty:

1. Niewielka próba badawcza (42 osoby) oraz dość wąski przedział wiekowy respondentów (21–38 lat) mógł zniekształcić wyniki, stąd należy traktować je jako sondaż.
2. Uczestnicy badania, uświadomieni co do celu zadania, byli w stanie zapamiętać wiele elementów ekspozycji krajobrazowej (średnio ponad 9 na jedną mapę mentalną).
3. Większa liczba wskazań elementów przyrodniczych na obszarze badań w Krakowie może być związana z przebiegiem tej linii kolejowej. Uczestnicy badania byli zdziwieni dużą ilością otaczającej zieleni i stosunkowo szybkim zakończeniem przejazdu na Dworcu Głównym w Krakowie.
4. Wśród obiektów przypisanych do zabudowy miejskiej często powtarzały się rysunki „landmarków”, np. Sky Tower we Wrocławiu lub Kopca J. Piłsudskiego w Krakowie (choć uczestnicy nie zawsze potrafili je nazwać).

Ich znaczenie w tworzeniu wizerunku miast podkreśla m.in. Madurowicz [2008: 6].

5. Najwięcej wskazanych elementów przypisano do kategorii infrastrukturalnej oraz zdegradowanej. Uzupełniając rysunki uczestników o treści opisów, można wnioskować, że większość ekspozycji krajobrazowej linii kolejowych zalicza się do krajobrazu dysharmonijnego i zdegradowanego według typologii Bogdanowskiego [1994]. Poparcie takiego wniosku można znaleźć również w publikacjach Jacobs [2014] i Lyncha [2011] wskazujących na zazwyczaj wysoki stopień zdegradowania takich terenów.
6. Duża liczba negatywnych konotacji związanych z poszczególnymi elementami ekspozycji krajobrazowej może wpływać na tworzenie złych wyobrażeń na temat jednostki terytorialnej i jej wizerunku.

## Zakończenie

Krajobraz jest jednym z czynników determinujących zarządzanie wizerunkiem jednostki terytorialnej. Oprócz krajobrazu będącego przedmiotem ochrony prawnej na tworzenie wizerunku może też oddziaływać krajobraz codzienny, którego charakter będzie uzależniony od jakości przestrzeni miejskiej oraz wydarzeń losowych. Największy wpływ na powstawanie negatywnych obrazów na temat miejsca przebywania ma duża ilość terenów o niskiej wartości estetycznej. Przykładem mogą być tereny kolejowe oraz te, które bezpośrednio z nimi sąsiadują. Na podstawie przeprowadzonego badania zidentyfikowano poszczególne elementy ekspozycji krajobrazowej wzdłuż 2 linii kolejowych, w Krakowie i Wrocławiu. Analiza wykonanych map mentalnych dostarczyła informacji o negatywnym wpływie wielu rozpoznanych obiektów na postrzeganie tego krajobrazu. Należy natomiast zaznaczyć pozytywny aspekt identyfikacji w panoramie obu miast kilku landmarków budujących ich wizerunek. Jeśli wizerunek jednostek terytorialnych ma być zarządzany w sposób profesjonalny, należy uwzględnić w zapisach strategicznych potrzebę planowania krajobrazu na obszarach zapomnianych lub zdegradowanych, takich jak sąsiedztwo linii kolejowych.

## Literatura

- Adamczyk J., 2011, *Promocja jako narzędzie kreowania wizerunku miasta na przykładzie Rzeszowa*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług, 75.
- Appleyard D., Kevin L., Myer J., 1964, *The view from the Road*. Massachusetts M.I.T Press, Cambridge.



- Bell P.A., Greene T.C., Fisher J.D., Baum A., 2004, *Psychologia środowiskowa*, GWP Gdańsk.
- Bogdanowski J., 1994, *Droga od percepcji do ochrony i kształtowania krajobrazu*, [w:] *O percepcji środowiska*, J. Bogdanowski (red.). Oficyna Wydawnicza Instytutu Ekologii PAN, Dziekanów Leśny.
- Chmielewski T.J., 2012, *Systemy krajobrazowe. Struktura–Funkcjonowanie–Planowanie*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Europejska Konwencja Krajobrazowa*, 2000, Rada Europy, Florencja.
- Florek M., Glińska E., Kowalewska A., 2009, *Wizerunek miasta*. Wolters Kluwer, Warszawa.
- Forczek-Brataniec U., 2008, *Widok z drogi. Krajobraz w percepcji dynamicznej*. Wydawnictwo Elamed, Katowice.
- Gould P., Rodney W., 1993, *Mental Maps*. Rutledge, New York.
- Hauziński A., 2010, *Ewolucja pojęcia mapy poznawczej w psychologii. Przegląd badań dotyczących hierarchii, planów i celów działania*, *Czasopismo Psychologiczne*, 16, 2.
- Jacobs J., 2014, *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*. Fundacja Centrum Architektury, Warszawa.
- Jankowska A., Kotowski K., 1969, *Projektowanie dróg a architektura krajobrazu*, [w:] *Konferencja naukowo-techniczna pt.: Architektura i estetyka dróg*, Poznań 7–8 października 1969: zbiór referatów, Naczelna Organizacja Techniczna, Warszawa.
- Kantarek A.A., 2013, *O orientacji w przestrzeni miasta*. Wydawnictwo PK, Kraków.
- Lynch K., 2011, *Obraz miasta*. Archivolta, Kraków.
- Madurowicz M., 2008, *Turystyka architektoniczna*, *Architektura – Murator*, 6.
- Masson D., 2012, *Expériences sensibles de la mobilité urbaine. Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*. Ed. du Patrimoine, Paris.
- Mitkowska A., Siewniak M., 1996, *Roślinność ciągów komunikacyjnych: tradycja, współczesność i perspektywy*, [w:] *III Konferencja z Cyklu „Dendrologia historyczna”, Kraków 7–8 listopada 1996 r.: materiały konferencji*. Instytut Archeologii Krajobrazu Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- Musiał R., 2011, *Kompozycja krajobrazu miejskiego – jakość i wizerunek współczesnego miasta*. *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki*, 2.
- Tyliszczak J.J., Włoszczyński A.L., 2016, *Wizerunek miasta, co, jak, dlaczego*. Wydawnictwo e-bookowe, Będzin.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* [Dz.U. 2003, nr 80, poz. 717].
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody* [Dz.U. 2004, nr 92, poz. 880].
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu* [Dz.U. 2015, poz. 774].
- Wałecki M., 1969, *Estetyka zagospodarowania pasa drogowego*, [w:] *Konferencja naukowo-techniczna pt.: Architektura i estetyka dróg*, Poznań 7–8 października 1969: zbiór referatów. Naczelna Organizacja Techniczna, Warszawa.