

Beata Warczewska

Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu

JELCZ-LASKOWICE – MIASTO W CIENIU WROCLAWIA

Streszczenie: W artykule przedstawiono wyniki badań sondażowych przeprowadzonych wśród losowo wybranych mieszkańców Jelcza-Laskowic. Celem badań było poznanie preferencji i opinii dotyczących środowiska mieszkalnego, oceny struktury przestrzennej oraz infrastruktury społecznej miasta. Analiza wyników badań empirycznych oraz charakterystyki społeczno-gospodarczej miasta pozwoliła na stwierdzenie błędów w kształtowaniu struktury funkcjonalno-przestrzennej (brak centrum) oraz niewystarczające wyposażenie w urządzenia infrastruktury społecznej, szczególnie w zakresie funkcji sportowo-rekreacyjnych.

Słowa kluczowe: małe miasta, sieć osadnicza, struktura funkcjonalno-przestrzenna.

1. Wstęp

Jelcz-Laskowice jest miastem młodym, powstałym 1 stycznia 1987 r. z połączenia dwóch wsi: Jelcza i Laskowic. Ma więc za sobą dwudziestotrzyletnią historię tworzenia się miasta, krystalizacji jego struktury przestrzennej i kształtowania więzi mieszkańców.

Inspiracją do podjęcia badań była praca *Rodowód nowego miasta Jelcz-Laskowice*¹, w której autor zadaje intrygujące, także obecnie, pytania o miejsce nowego miasta w sieci osadniczej Dolnego Śląska, o relacje Jelcza-Laskowic z dużym ośrodkiem miejskim, jakim jest Wrocław (czy ma to być nowe małe miasto w cieniu wielkiego Wrocławia, czy jeden z segmentów Wrocławia?). E. Bagiński określił strukturę przestrzenną miasta jako: niespójną, bez wykształconego centrum, będącą zaprzeczeniem ładu (przestrzennego), funkcjonalności, estetyki. Jednym z ważniejszych celów podjętych badań było poznanie opinii i postaw mieszkańców wobec nowo utworzonego miasta.

W niniejszej pracy podjęto próbę poznania opinii mieszkańców o Jelczu-Laskowicach, a także jego powiązań z Wrocławiem oraz porównania stanu istniejącego struktury przestrzennej ze stanem z okresu 1989-1992. Aby zamierzone porównanie

¹ E. Bagiński, *Rodowód nowego miasta Jelcz-Laskowice*, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1993.

było możliwe, przeprowadzono badania sondażowe, a niektóre pytania umieszczone w kwestionariuszu są podobne do tych, jakie zadawał E. Bagiński.

2. Lokalizacja miasta w sieci osadniczej Dolnego Śląska

Sieć osadniczą Dolnego Śląska tworzy 91 miast², 78% to miasta małe, liczące do 20 tys. mieszkańców, 18,7% miast liczy do 100 tys. mieszkańców, a zaledwie 2% to miasta powyżej 100 tys. mieszkańców. Wyraźnie większy od pozostałych Wrocław w 2009 r. liczył 632 146 mieszkańców. Jelcz-Laskowice, liczący w 2008 r. 15 340 mieszkańców, należy do grupy miast małych. Jest on zlokalizowany w trójkącie, którego wierzchołki wyznacza największe miasto Dolnego Śląska – Wrocław oraz dwa miasta średniej wielkości – Oława i Oleśnica. Położony jest w odległości 25,5 km od Wrocławia (w linii prostej 21,7), 11 km od Oławy (8,6 km w linii prostej) i 26 km od Oleśnicy (w linii prostej 21,7). Jelcz-Laskowice jest więc zlokalizowany w pierścieniu najsilniejszego oddziaływania Wrocławia (sięga on do 25 km od centrum miasta). Wpływ Wrocławia na rozwój miasta zatem jest niezaprzeczalny³. Można zadać pytanie o siłę tego wpływu.

Miasto jest zlokalizowane przy drodze wojewódzkiej, biegnącej z kierunku północny zachód na południowy wschód, łączącej Wrocław z Oławą. Kolejna droga wojewódzka przebiega w odległości ok. 9 km od miasta i prowadzi z kierunku południowo-zachodniego na północny wschód, łączy Strzelin z Bierutowem. Najbliższa droga krajowa nr 94 przebiega w odległości 9 km przez miasto Oława. Jelcz-Laskowice leży po prawej stronie rzeki Odry, dostanie się na jej lewą stronę jest możliwe tylko we Wrocławiu i Oławie. Dostępność komunikacyjna miasta jest znacznie ograniczona i niedogodna, co niewątpliwie ma wpływ na jego rozwój. Sytuację poprawia przebiegająca przez miasto linia kolejowa nr 277 relacji Wrocław Brochów–Jelcz Miłoszyce –Opole.

3. Krótka historia powstania miasta

Podstawowym czynnikiem miastotwórczym był dynamiczny rozwój utworzonych w 1952 r. Jelczańskich Zakładów Samochodowych. W latach 70. i na początku 80. w zakładzie tym było zatrudnionych ponad 8 tys. osób. Znaczna część pracowników dojeżdżała spoza Jelcza i najbliższej położonych Laskowic oraz Miłoszyc. Wiele osób pokonywało odległość nawet ponad 30 kilometrów⁴. W latach 60. XX wieku rozpoczęto budowę mieszkań oraz hoteli pracowniczych. Wraz z rozwojem zakładu rosło

² Porównaj: S. Korenik, *Znaczenie małych miast w rozwoju regionu Dolnego Śląska*, [w:] K. Hefner (red.), *Małe miasta a rozwój lokalny i regionalny*, Wydawnictwo AE, Katowice 2005.

³ Porównaj: S. Korenik (red.), *Kształtowanie się Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego w warunkach integracji europejskiej*, Wydawnictwo UE, Wrocław 2009.

⁴ E. Bagiński, *Rodowód nowego miasta...*

zapotrzebowanie na mieszkania, w związku z tym zaistniała potrzeba wyznaczenia nowych terenów mieszkaniowych. Nowo powstająca zabudowa mieszkaniowa była skupiona głównie wokół miejscowości Jelcz, Miłoszyce i Laskowice. Początkowo planowano utworzenie nowego miasta z połączenia tych miejscowości. Jednak, w atmosferze dyskusji i kontrowersji, powstało miasto z połączenia miejscowości Jelcz i Laskowice. W granice nowego miasta wcielono także tereny rolne leżące pomiędzy nimi oraz obszar, na którym zlokalizowane były Jelczańskie Zakłady Samochodowe. Tak utworzony organizm miał powierzchnię 1760 ha (do dziś nie uległa ona zmianie). Miasto powstało w celu zapewnienia stałej kadry pracowniczej Jelczańskim Zakładom Samochodowym. Nie zrodziło się ono w wyniku historycznego rozwoju ekonomicznego, lecz na skutek arbitralnej decyzji władz. Nowo powstałe miasto pozbawione było przeszłości kształtującej tożsamość mieszkańców. E. Bagiński zwraca uwagę, że tak „sztucznie” utworzony organizm nie wykazuje spójności przestrzennej ani społecznej, a dwuczłonowa nazwa ujawnia daleko posunięty kompromis, w wyniku którego powstało miasto.

4. Specyfika społeczno-gospodarcza miasta

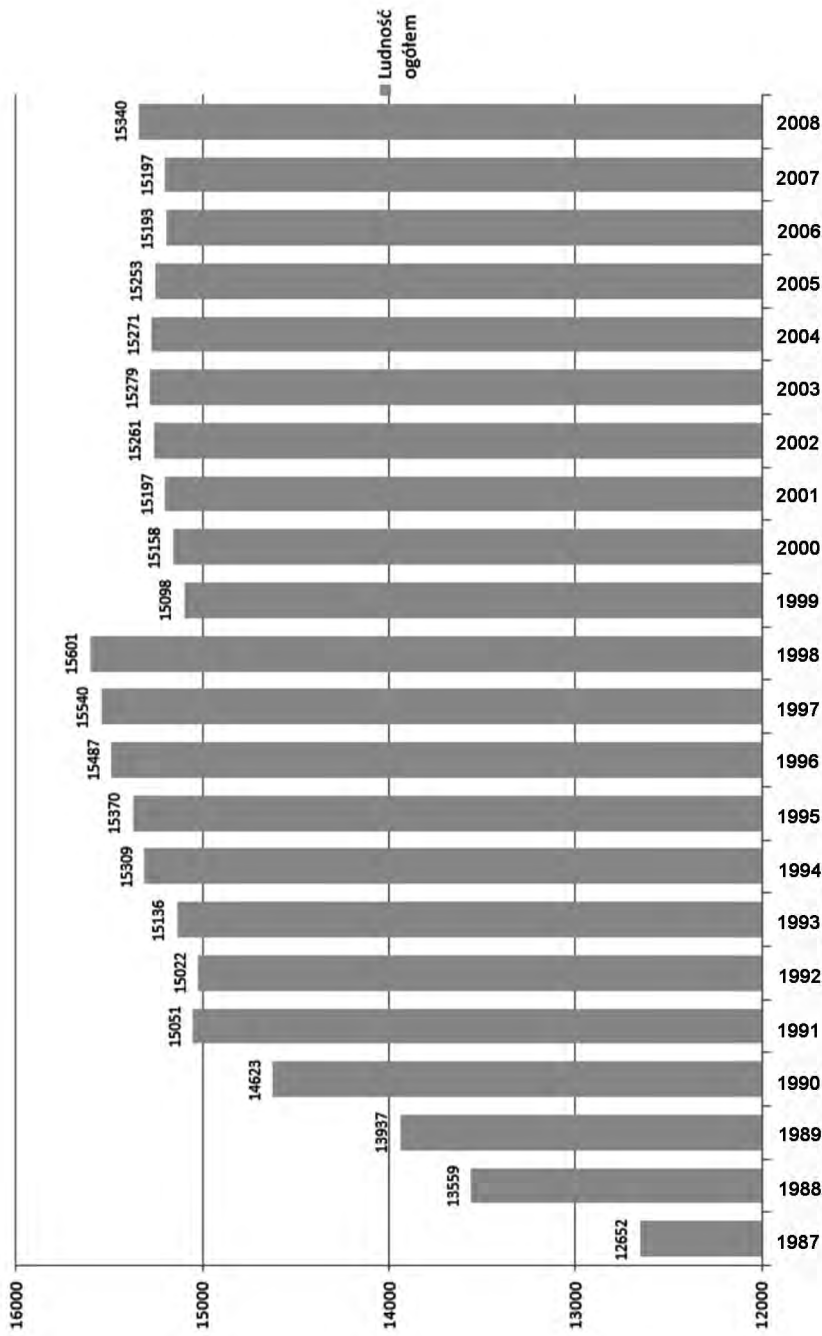
W roku powstania (1987) miasto Jelcz-Laskowice liczyło 12 652 osoby, a w roku 2008 liczyło 15 340 osób (rys. 1). W ponaddwudziestoletniej historii trwania miasta niezbyt dynamicznie wzrosła liczba jego ludności, jednak do tej pory nie osiągnęło ono prognozowanej w 1992 r. wielkości 30 000 mieszkańców⁵. Najwyższą liczbę ludności (15 601 osób) miasto osiągnęło w 1998 r.

Zmienia się liczba kobiet przypadająca na 100 mężczyzn (rys. 2). W roku powstania miasta były 94 kobiety na 100 mężczyzn. Rok później zanotowano najniższy wskaźnik: 92 kobiety na 100 mężczyzn. W 2008 r. wskaźnik ten był wysoki i wynosił 103. Wielkość wskaźnika demografowie wiążą ze stopniem urbanizacji danej jednostki osadniczej lub specyfiką miejsc pracy.

Przyrost naturalny był i jest w Jelczu dodatni, choć osiągał różne wielkości (rys. 3). W pierwszych pięciu latach istnienia miasta był on bardzo wysoki (175 w 1988 r.). Po roku 1992 wielkość przyrostu malała. Najniższy poziom wystąpił w roku 2003 (38). W 2008 r. przyrost naturalny był znacznie większy niż w latach 2006 i 2007 i osiągnął wielkość 119 osób.

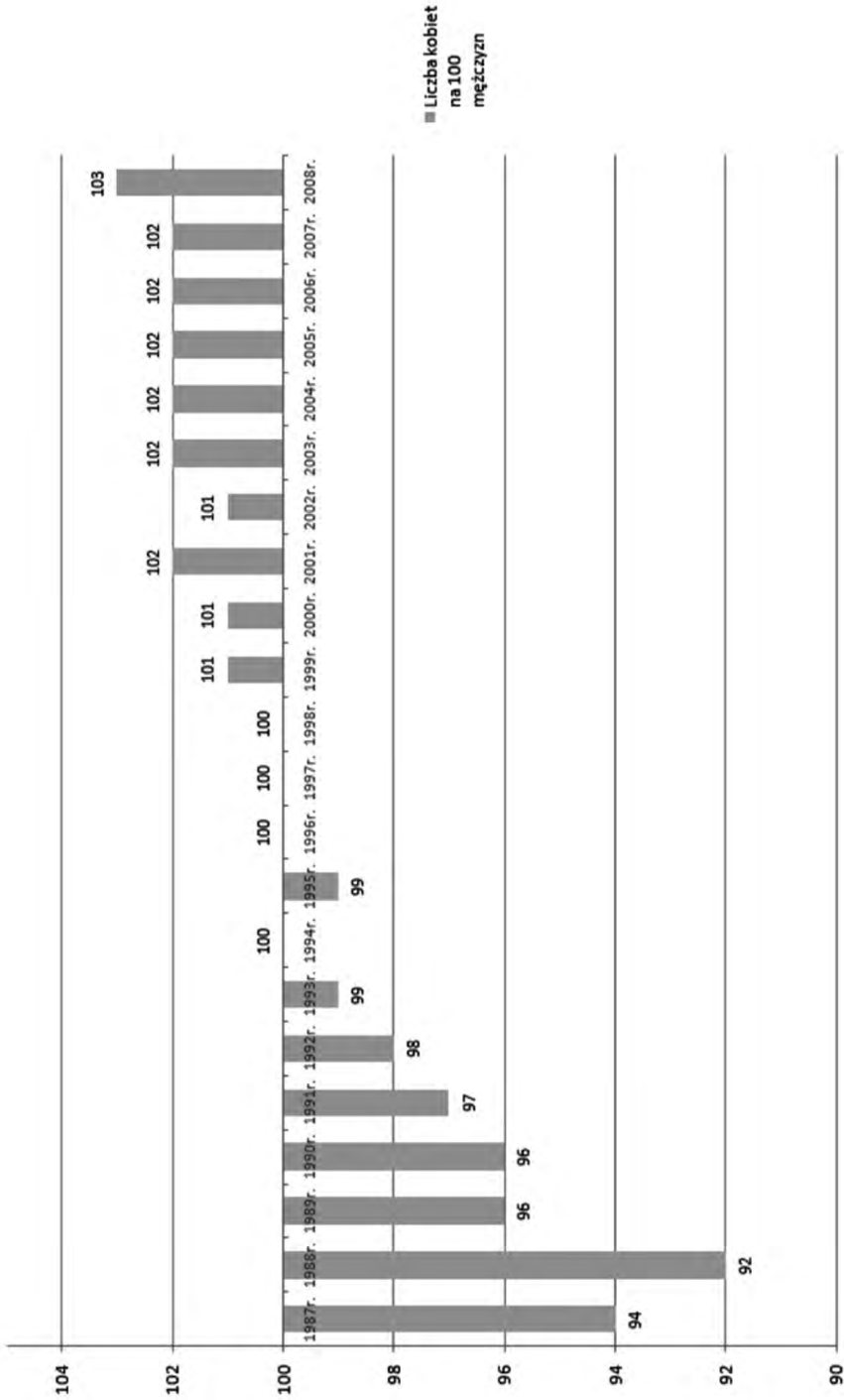
W pierwszych ośmiu latach istnienia miasta saldo migracji było dodatnie, a wielkość rocznych zameldowań znaczna (rys. 4). W roku 1990 zameldowało się w mieście 638 osób. Jednak w 1995 r. wystąpiło po raz pierwszy ujemne saldo migracji. W latach 1997-1999 saldo migracji było znowu dodatnie, jednak tym razem były to kolejno wielkości: 18, 10, 14 osób. Od roku 2000 saldo migracji jest ujemne.

⁵ E. Bagiński, *Postawy mieszkańców wobec nowo utworzonego miasta Jelcz-Laskowice*, [w:] K. Wódz, K. Czekaj (red.), *Szkoła Chicagowska w socjologii*, Uniwersytet Śląski, Katowice – Warszawa 1992, s. 224.



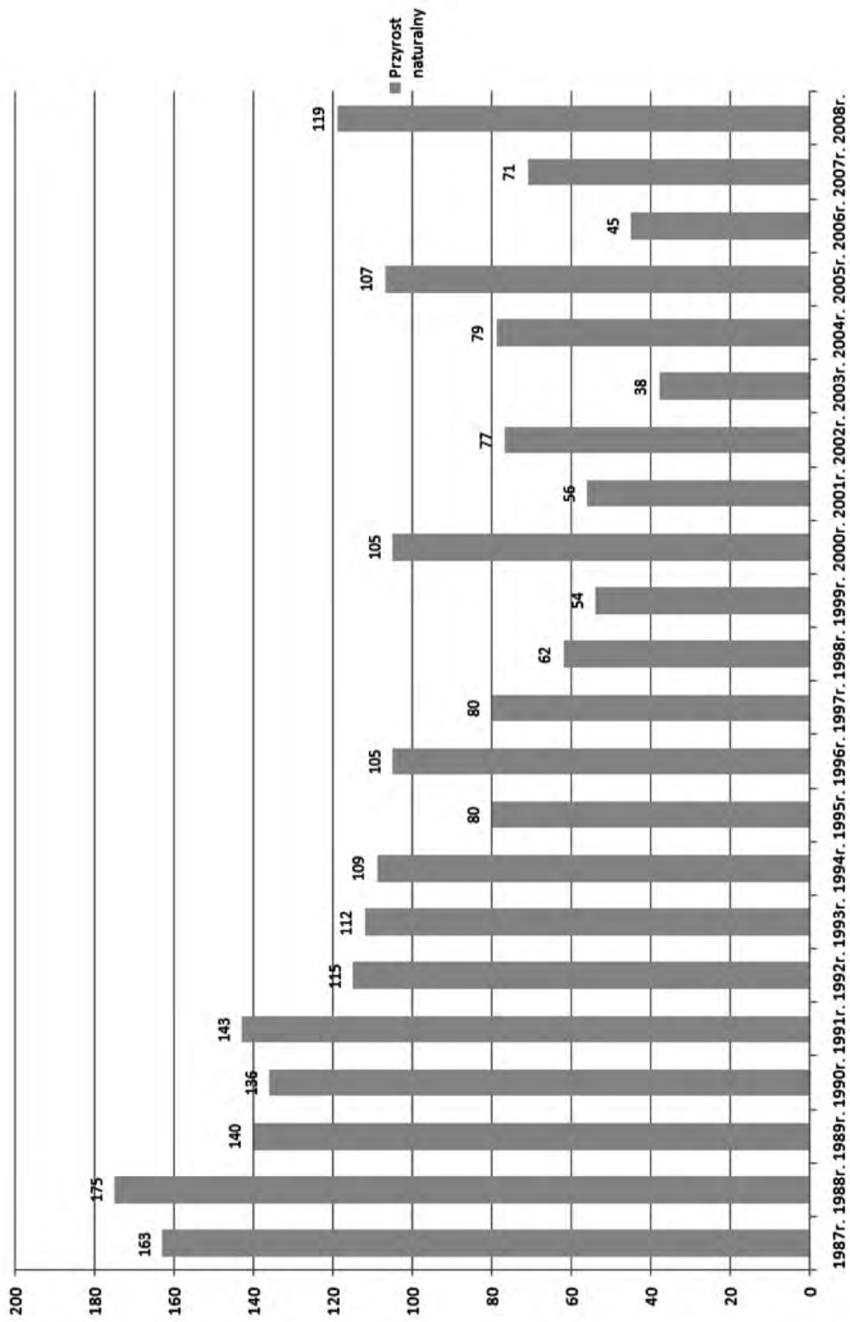
Rys. 1. Zmiana liczby ludności miasta Jelcz-Laskowice

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych www.stat.gov.pl (17.03. 2010).



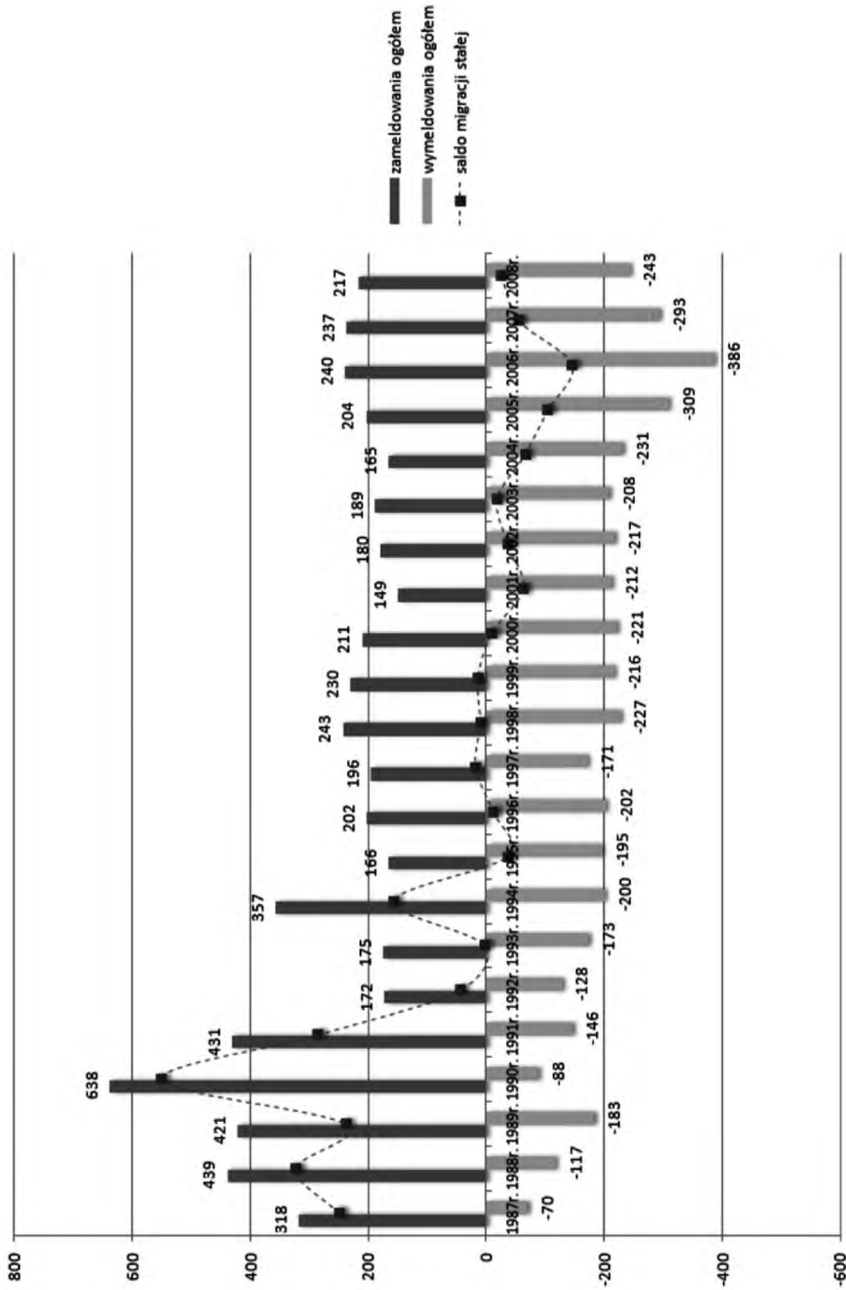
Rys. 2. Liczba kobiet przypadająca na 100 mężczyzn

Źródło: opracowanie własne, dane www.stat.gov.pl (17.03. 2010).



Rys. 3. Przyrost naturalny w Jelezu-Laskowicach w latach 1987-2008

Źródło: opracowanie własne, dane www.stat.gov.pl (17.03.2010).



Rys. 4. Saldo migracji w mieście Jelcz-Laskowice

Źródło: opracowanie własne, dane www.stat.gov.pl (17.03. 2010).

Analiza wybranych danych wskazuje na stabilizację zjawisk demograficznych, co jest uwarunkowane gospodarką miasta.

Zmiana sytuacji gospodarczej miasta była związana z restrukturyzacją polskiej gospodarki. Kryzys nie ominął Jelcza-Laskowice. Jednak od roku 2001, kiedy to utworzono obszar aktywności gospodarczej w ramach podstrefy Wałbrzyskiej SSE, zauważalna jest poprawa stanu gospodarki w mieście⁶. W ostatnich latach wzrasta liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej, a co za tym idzie – spada liczba bezrobotnych. Rozszerza się oferta usługowa miasta, w tym w zakresie usług hotelarskich, transportowych, edukacyjnych i finansowych oraz rekreacyjnych i kulturalnych⁷.

5. Postawy mieszkańców wobec miasta Jelcz-Laskowice w badaniach E. Bagińskiego

Wyniki przeprowadzonych w 1989 r. badań (wywiadów z kwestionariuszem) miały dostarczyć projektantom wytycznych do kształtowania przestrzennego nowo utworzonego miasta. W opisie tych wyników E. Bagiński podkreśla, że Jelcz-Laskowice jest miastem w cieniu Wrocławia. Miastem „w drodze”, o niestabilizowanej sytuacji społecznej i nieukształtowanej w pełni strukturze funkcjonalno-przestrzennej. E. Bagiński zwraca uwagę na wzajemne oddziaływane struktury przestrzennej i społecznej, na wpływ miejsca zamieszkania na możliwość realizacji różnorodnych potrzeb oraz przestrzenne zachowania człowieka. Z decyzją administracyjną o utworzeniu miasta nie wiązały się poprzedzające działania mające na celu kształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej nowego miasta. Na występujące braki w wyposażeniu miasta wskazywały 23 osoby na 80 pytanych. Zwracano uwagę na braki w wyposażeniu infrastrukturalnym: „brak wodociągu, gazu, kanalizacji” oraz w zabudowie „typowo miejskiej”⁸. Były też wypowiedzi oceniające negatywnie wygląd miasta: „to miasto wcale nie wygląda na miasto” oraz jego wyposażenie: „brak (...) chodników, asfaltowych ulic”⁹. Oczekiwania mieszkańców w zakresie uzupełnienia oferty infrastrukturalno-usługowej nowego miasta dotyczyły: zwiększenia liczby sklepów, nowych inwestycji infrastrukturalnych, rozwoju komunikacji – więcej dróg i chodników, parkingów i miejsc postojowych. Bagiński zwraca uwagę na to, że Jelcz-Laskowice „zaczyna swój rozwój z piętnem wielu braków miejskości”¹⁰.

Wyniki drugich badań E. Bagińskiego, przeprowadzonych po upływie czterech lat od pierwszych, są zbieżne z wcześniejszymi. Propozycje, zalecenia czy wręcz

⁶ P. Hajduga, *Wpływ specjalnej strefy ekonomicznej na funkcjonowanie małego miasta (przykład Jelcza-Laskowice)*, [w:] T. Marszał (red.), *Struktura funkcjonalna małych miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.

⁷ Tamże, s. 105.

⁸ E. Bagiński, *Postawy mieszkańców...*, s. 228.

⁹ Tamże, s. 228.

¹⁰ Tamże, s. 231.

żądania co do „wyposażenia” miasta, wyrażane przez mieszkańców, dotyczą przede wszystkim: wyposażenia miasta w instytucje i obiekty handlu, kultury, rzemiosła, sportu i wypoczynku, wyposażenia w place zabaw dla dzieci, urządzenia terenów zieleni, organizacji ciągów pieszych i parkingów. Mieszkańcy postulują także potrzebę poprawy połączeń komunikacyjnych z Wrocławiem oraz uporządkowania struktury przestrzennej miasta poprzez wypełnienie przestrzeni pomiędzy Laskowicami i Jelczem oraz planowe, przemyślane kształtowanie przestrzeni.

6. Opinie mieszkańców Jelcza-Laskowic o mieście w badaniach sondażowych

W 2010 r. przeprowadzono badania sondażowe na 50 losowo wybranych mieszkańcach Jelcza-Laskowic. Pytania w kwestionariuszu celowo sformułowano tak, aby możliwe było porównanie wyników badań współczesnych i tych sprzed 18 lat.

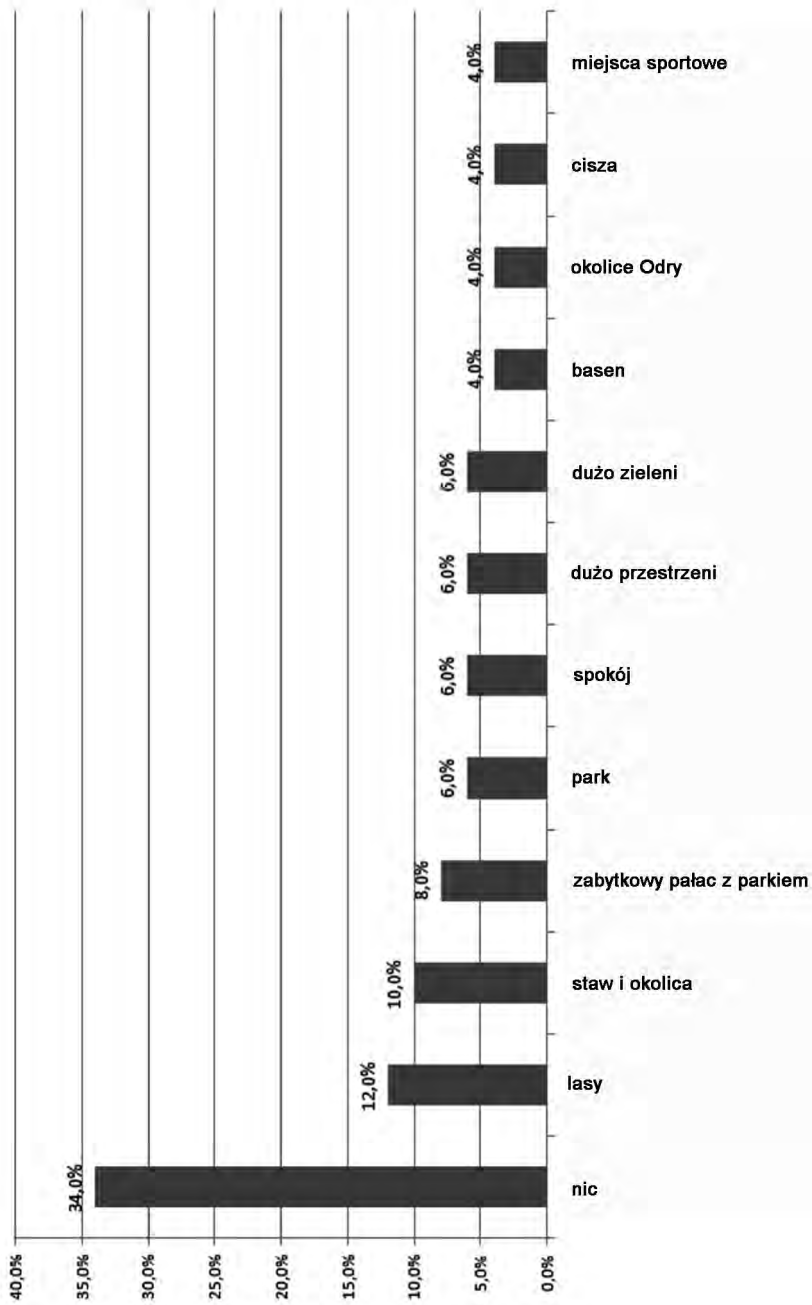
Na pytanie zadane przez E. Bagińskiego o chęć wyprowadzenia się z miasta 62,5% respondentów odpowiedziało „nie”, 37,5% ankietowanych wyprowadziłoby się z Jelcza-Laskowic. Obecnie 58% osób (29 odpowiedzi „nie”) wybranych do badań sondażowych odpowiedziało „nie”, 42% (21 odpowiedzi „tak”) zadeklarowało chęć wyprowadzenia się z miasta.

Na pytanie 8 „*co się najbardziej podoba Panu/i w mieście*” najwięcej osób (17) odpowiedziało „nic” (rys. 5). Kolejne wskazania dotyczą lasów oraz stawu z okolicą. Wyróżniającym się miejscem, na które wskazują pytani, jest zabytkowy pałac z parkiem, pełniący obecnie rolę siedziby urzędu miasta.

W odpowiedziach na pytanie 10 mieszkańcy mieli możliwość wypowiedzenia się na temat rzeczy, które im się w mieście najbardziej nie podobają (rys. 6). Najwięcej wskazań dotyczyło zaniedbanych dróg oraz zaniedbanej i zniszczonej zieleni miejskiej. Nie podoba się pytanim mieszkańcom także nadmierny ruch samochodowy, zbytnie zagęszczenie funkcji handlowej w środku miasta oraz brak miejsc rozrywki.

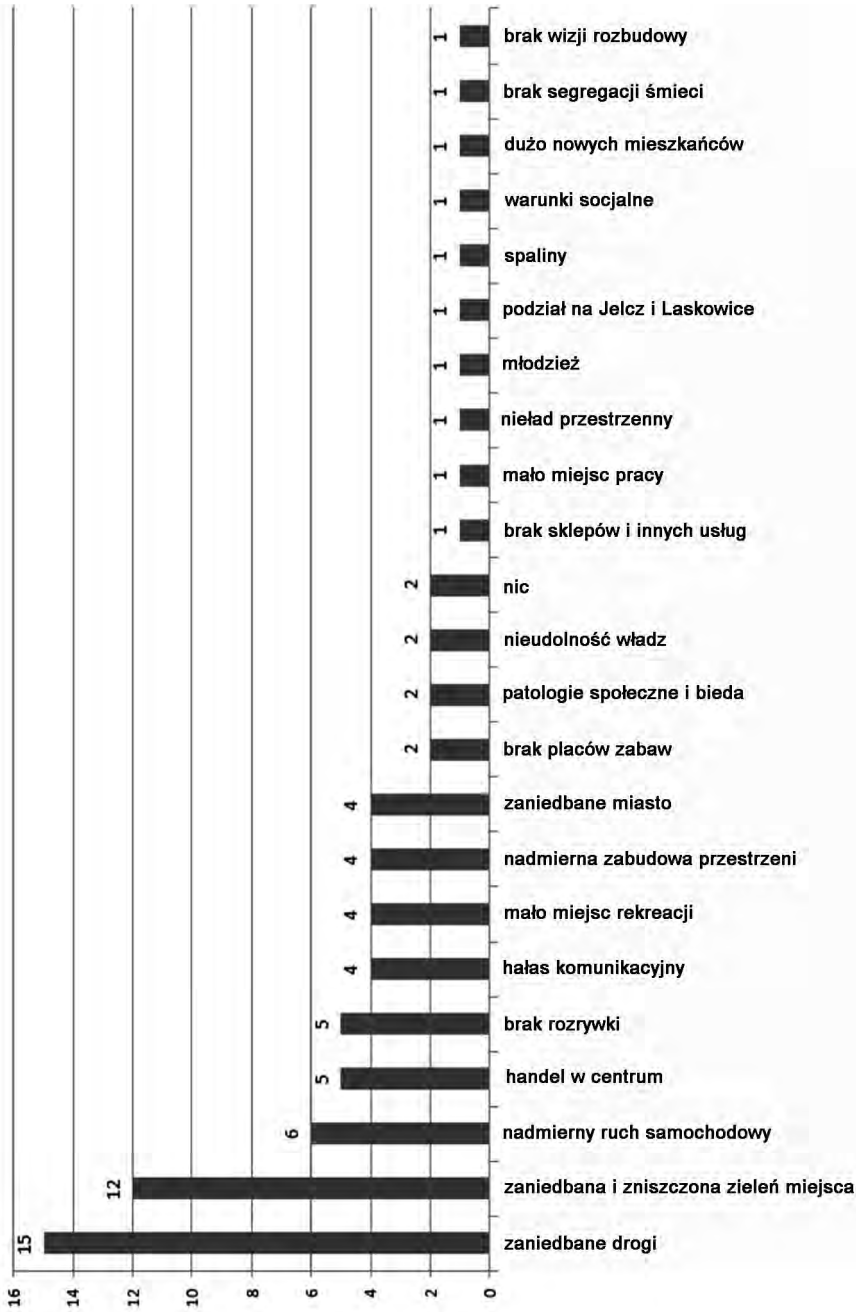
Pytanie 11 kwestionariusza badań brzmi następująco: „*Jakie uciążliwości w mieście są dla Pana/i najbardziej dokuczliwe?*”. Respondenci mieli możliwość czterech wskazań. Wśród najczęściej wymienianych na pierwszym miejscu są uciążliwości związane z komunikacją samochodową: hałas komunikacyjny, zaniedbane drogi, nadmierny ruch samochodów oraz spaliny (rys. 7). W badaniach E. Bagińskiego ankietowani wskazywali na brak utwardzonych dróg, chodników i parkingów. Zwracali uwagę na słabo rozwinięty układ komunikacyjny w nowym mieście. Obecna uciążliwość jest związana z ruchem samochodów ciężarowych do strefy ekonomicznej, które z powodu braku innej drogi przejeżdżają przez środek miasta.

Należy zwrócić jeszcze uwagę na kolejną grupę wskazań – uciążliwością dla mieszkańców jest zaniedbana zieleń miejska, brak miejsc rozrywki i rekreacji. Mieszkańcy wskazują na to, że w Jelczu-Laskowicach „nie ma dokąd pójść” (dotyczy to zwłaszcza młodzieży), a istniejące obiekty są niewystarczające.



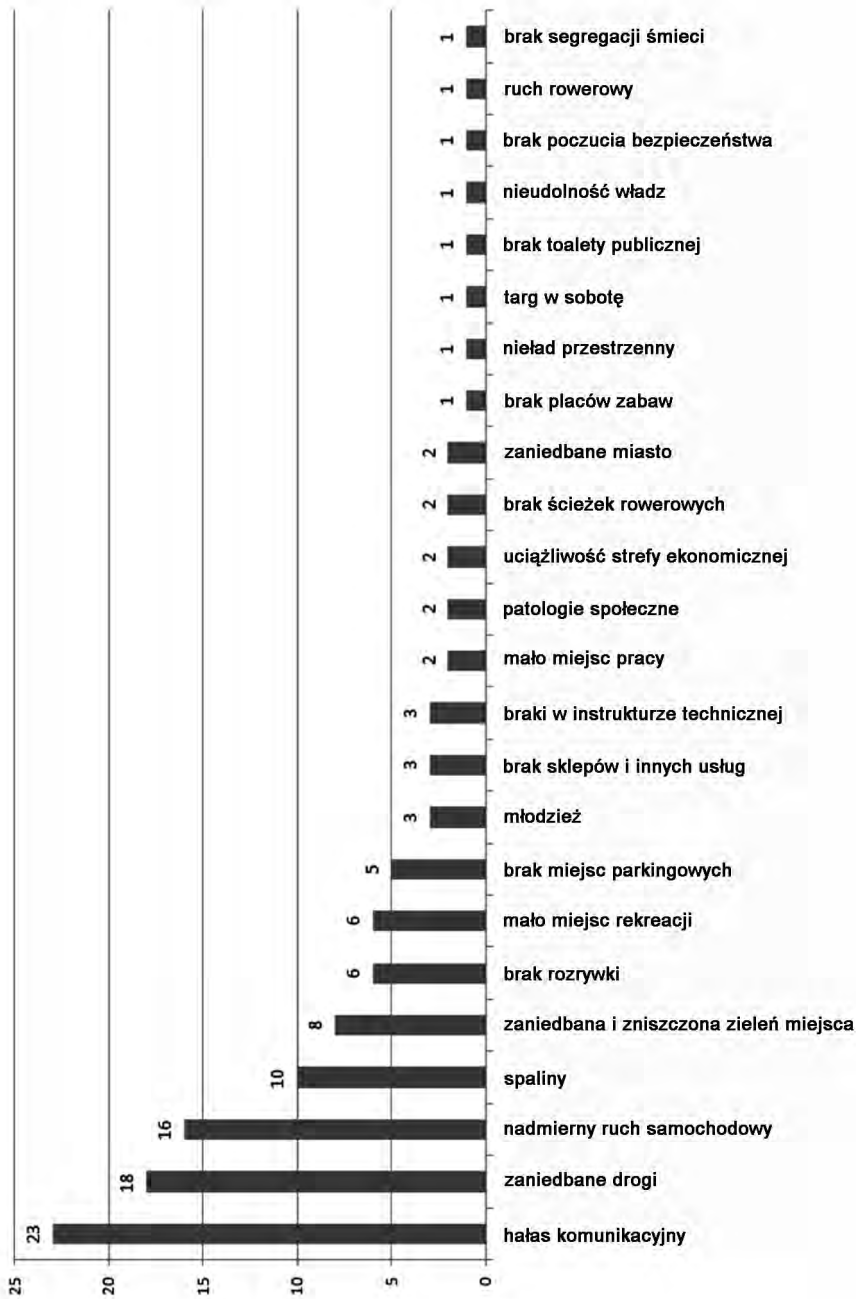
Rys. 5. Odpowiedzi na pytanie 8: „Co się Panu/i najbardziej podoba w mieście?” (w %)

Źródło: opracowanie własne.



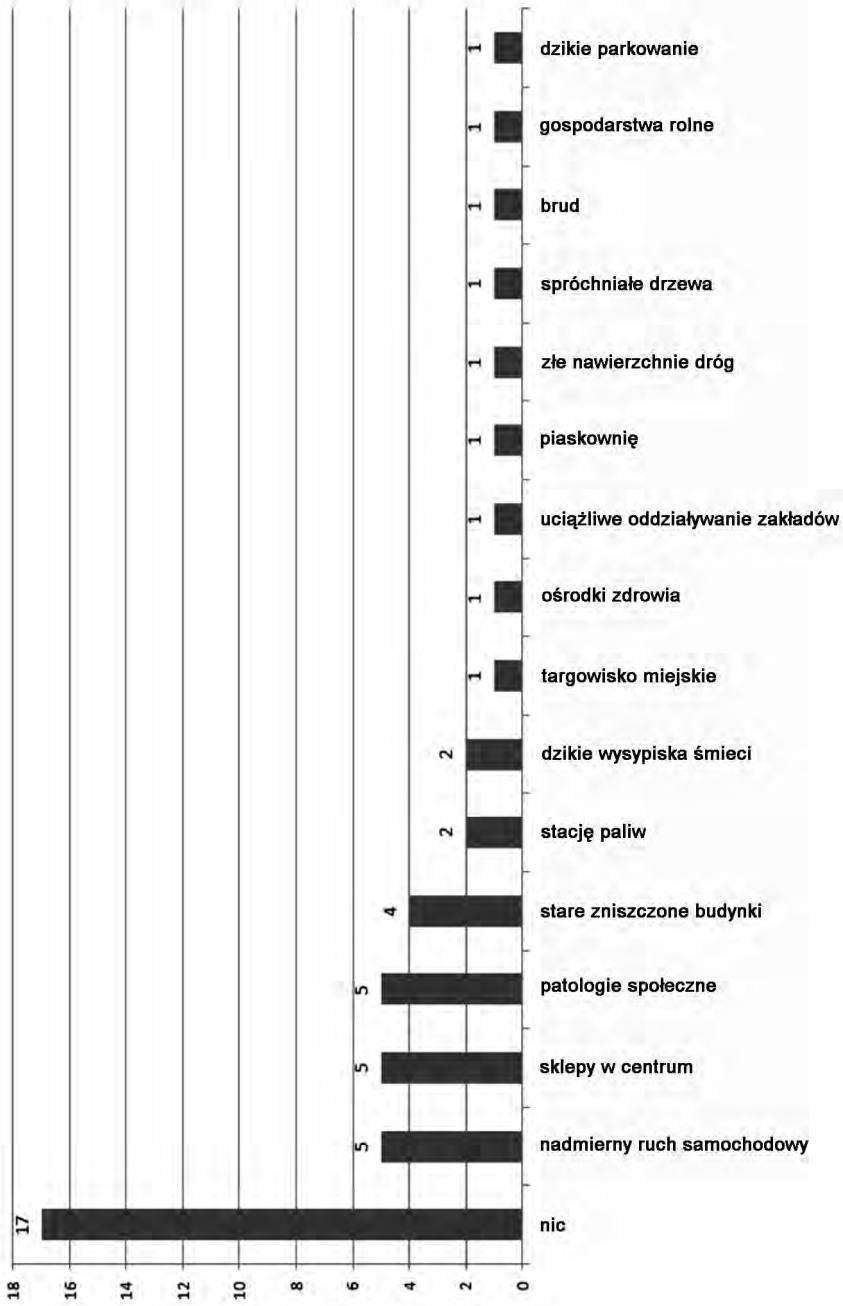
Rys. 6. Odpowiedzi na pytanie 10: „Co się Panu/i najbardziej nie podoba w mieście?” (według liczby wskazań)

Źródło: opracowanie własne.



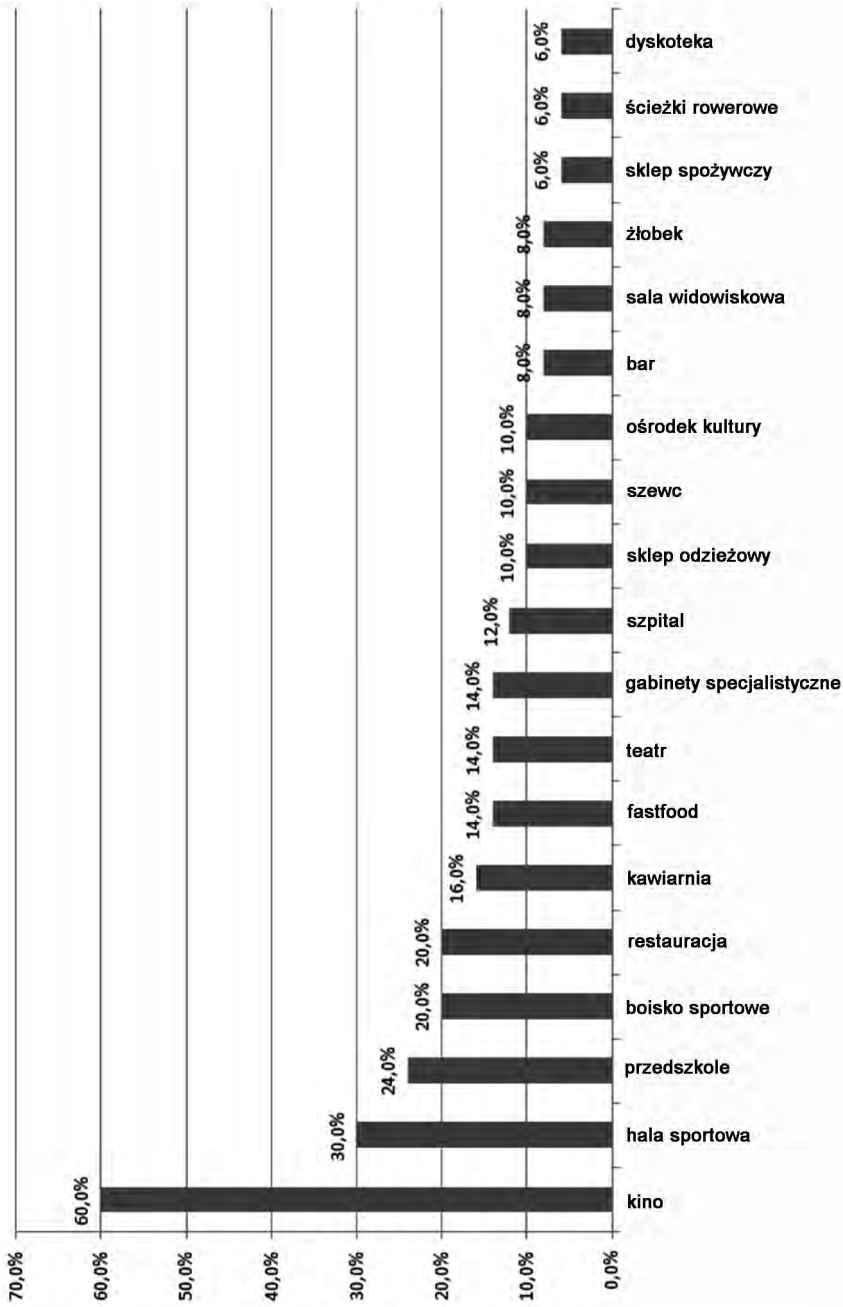
Rys. 7. Odpowiedzi na pytanie 11: „Jakie uciążliwości miasta są dla Pana/i najbardziej dokuczliwe?” (według liczby wskazań)

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 8. Odpowiedzi na pytanie 13: „Gdyby od Pana/i zależały decyzje, co nakazalby Pana/i usunąć, zlikwidować w mieście” (według liczby wskazań)

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 9. Odpowiedzi na pytanie 17: „Jakich według Pana/i usług brakuje w Jeliczu-Laskowicach” (według procentu wskazań)

Źródło: opracowanie własne.

Na pytanie 13 o to, co mieszkańcy chcieliby zlikwidować, usunąć z miasta, najwięcej osób odpowiedziało „nic” (rys. 8). Następne według liczby wskazań odpowiedzi dotyczą chęci likwidacji: nadmiernego ruchu samochodowego, sklepów w środku miasta oraz patologii społecznych (to wskazanie dotyczy przede wszystkim głośno zachowującej się młodzieży).

W odpowiedziach na podobne pytanie zadane przez E. Bagińskiego respondenci wskazywali przede wszystkim chęć likwidacji licznie występujących zjawisk patologicznych, takich jak: brud, bałagan, pijalnie piwa, meliny, sklepy alkoholowe, bałagan w ruchu kołowym, brak parkingów, zaniedbane drogi i brak chodników¹¹.

Porównanie obu grup odpowiedzi pozwala wysunąć wniosek, że sytuacja w Jelczu-Laskowicach poprawiła się, mniej w nim zjawisk negatywnych dotyczących zarówno społeczeństwa, jak i przestrzeni miasta.

Na pytanie 17 o brakujące w Jelczu-Laskowicach usługi najwięcej osób wskazywało na brak kina (rys. 9). Kolejne wskazania dotyczyły braku obiektów sportowych (hala sportowa, boisko), braku przedszkoli oraz obiektów gastronomicznych, takich jak restauracja, kawiarnia czy fastfood.

7. Podsumowanie

- Oczekiwania mieszkańców, o których pisał w 1993 r. E. Bagiński¹², nadal nie zostały w pełni zaspokojone. Miasto nie posiada wykształconego centrum, brak w nim dobrze urządzonych przestrzeni publicznych. Mieszkańcy nadal narzekają na braki w wyposażeniu infrastrukturalnym i usługowym, szczególnie wyższego rzędu. Natomiast w zakresie usług podstawowych potrzeby mieszkańców są zaspokojone.
- Niewątpliwie brakuje w mieście terenów i obiektów sportu i rekreacji oraz rozrywki. Mieszkańcy zwracali uwagę, że szczególnie dzieci i młodzież odczuwają braki takich miejsc.
- W minionych dwudziestu trzech latach istnienia miasta nie ukształtowano jego struktury funkcjonalno-przestrzennej w prawidłowy sposób. Poza wymienionymi wyżej brakami razi brak powiązania przestrzennego dawnych wsi: Jelcza i Laskowic, pozostawienie między nimi wolnej, niezagospodarowanej przestrzeni.
- Przeprowadzone badania sondażowe wykazały, że niektórzy mieszkańcy (zwłaszcza starsi) nadal postrzegają Jelcz i Laskowice jako odrębne miejscowości.
- Potencjalne możliwości rozwoju miasta ogranicza jego lokalizacja oraz niedostateczna obsługa komunikacyjna. W najbliższym sąsiedztwie miasta brakuje możliwości przeprawy przez Odrę (najbliższe mosty znajdują się we Wrocławu).

¹¹ E. Bagiński, *Rodowód nowego miasta...*, s. 58.

¹² W 1992 r. mieszkańcy oczekiwali w pełni rozwiniętej infrastruktury społecznej i technicznej, uporządkowania zabudowy miejskiej, czytelnego ładu przestrzennego oraz lepszego skomunikowania miasta z Wrocławiem. E. Bagiński, *Rodowód nowego miasta...*, s. 52.

- wiu i Oławie). Połączenie z Wrocławiem zapewnia jedna droga wojewódzka (codzienne męczące korki na tej drodze są znane mieszkańcom pracującym lub uczącym się we Wrocławiu). Miasto nie jest obsługiwane przez drogę krajową.
- Brak w pełni rozwiniętej infrastruktury społecznej i usług powoduje, że Jelcz-Laskowice pozostaje nadal miastem w cieniu Wrocławia.
 - Braki te mieszkańcy rekompensują sobie wyjazdami do najbliższej położonej Oławy oraz Oleśnicy, a także do Brzegu.
 - Zwiększyło się poczucie bezpieczeństwa mieszkańców, a patologii – zwłaszcza społecznych – jest w mieście mniej.
 - Mieszkańcy wskazują na szczególnie dokuczliwe uciążliwości wynikające z nadmiernego ruchu samochodowego (hałas, nadmierny ruch, zniszczone drogi), związanego z dojazdem do specjalnej strefy ekonomicznej.
 - Powstanie podstrefy Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej niewątpliwie przyczyniło się do rozwoju gospodarczego miasta, dało impuls do lokalizacji nowych branż przemysłowych, do obniżenia poziomu bezrobocia. Jednak rozwój obszarów aktywności gospodarczej, niepowiązany z rozwojem systemu dróg i komunikacji, spowodował wzrost uciążliwości wywołanych nadmiernym ruchem samochodów ciężarowych. W rezultacie wpłynęło to na obniżenie komfortu życia w mieście.
 - Działania pozytywne z punktu widzenia gospodarczego wywołały negatywne skutki przestrzenne i społeczne, co może wskazywać na brak integracji sfery gospodarczej, przestrzennej i społecznej w zarządzaniu rozwojem miasta.

Literatura

- Bagiński E., *Postawy mieszkańców wobec nowo utworzonego miasta Jelcz-Laskowice*, [w:] K. Wódcz, K. Czekał (red.), *Szkoła Chicagowska w socjologii*, Uniwersytet Śląski, Katowice – Warszawa 1992.
- Bagiński E., *Rodowód nowego miasta Jelcz-Laskowice*, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1993.
- Hajduga P., *Wpływ specjalnej strefy ekonomicznej na funkcjonowanie małego miasta (przykład Jelcza-Laskowice)*, [w:] T. Marszał (red.), *Struktura funkcjonalna małych miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.
- Korenik S., *Znaczenie małych miast w rozwoju regionu Dolnego Śląska*, [w:] K. Heffner (red.), *Małe miasta a rozwój lokalny i regionalny*, Wydawnictwo AE, Katowice 2005.
- Korenik S. (red.), *Kształtowanie się Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego w warunkach integracji europejskiej*, Wydawnictwo UE, Wrocław 2009.

JELCZ-LASKOWICE – THE CITY IN THE SHADOW OF WROCLAW

Summary: Jelcz-Laskowice is a "young" city that has existed for twenty years. The city came into existence as a result of joining of two villages, which even today can be easily seen in its functional structure and spatial planning. Jelcz- Laskowice has fifteen thousand inhabitants, is located twenty five and a half kilometre away from Wrocław and remains in its shadow.

Basing on two pieces of research on inhabitants' attitudes towards the new city, carried out by Professor Bagiński in 1989 and then again in 1992, as well as on a survey conducted by the author of this text, we can come to a conclusion that in the city:

- there is lack of well organised public places and a city centre,
- there is lack of sports and recreation centres as well as entertainment facilities, especially for teenagers,
- some basic services are good,
- a sense of security has increased, there are less signs of pathology,
- nowadays inhabitants mostly complain about the nuisance caused by heavy traffic (street nosie, squalid roads).