

Hubert Kotarski*

**MIASTO BEZPIECZNE, MIASTO OTWARTE
– ANALIZA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
SPOŁECZNO-EKONOMICZNEGO
WYBRANYCH MIAST**

Streszczenie

Jednym z kluczowych aspektów jakości życia człowieka jest poczucie bezpieczeństwa. Ma ono wymiar społeczny, gdyż mieszkańcy miast i miejscowości czują się bezpieczniej, gdy mogą zaspokoić swoje potrzeby socjalne, nie są zagrożeni ubóstwem, bezdomnością, wysokim ryzykiem utraty pracy oraz mają zapewnione podstawowe wsparcie w okresie senioralnym i w czasie choroby. W tekście zostanie przeprowadzona wieloaspektowa analiza poczucia bezpieczeństwa społeczno-ekonomicznego mieszkańców 66 miast na prawach powiatu. Do analizy wykorzystane zostaną wskaźniki pochodzące z statystyki publicznej, które pozwolą utworzyć indeks otwartości i bezpieczeństwa miasta. Wskaźniki grupowe wchodzące w skład indeksu będą się koncentrować na bezpieczeństwie publicznym, komunikacyjnym oraz społeczno-ekonomicznym.

Słowa kluczowe: jakość życia, bezpieczeństwo, bezpieczeństwo społeczno-ekonomiczne, studia miejskie

Wstęp

Bezpieczeństwo jest wartością należącą do katalogu najbardziej pożądaných cech egzystencji człowieka, a jego problematyką zajmuje się wiele dyscyplin szczegółowych, w tym między innymi nauki prawne, socjologia, kryminologia, nauki o polityce czy też psychologia. Według definicji *Słownika współczesnego języka polskiego* „bezpieczeństwo” to stan psychiczny lub prawny, w którym jednostka ma poczucie pewności, oparte na drugiej osobie lub sprawnie działającym systemie prawnym; przeciwieństwo zagrożenia¹.

* Uniwersytet Rzeszowski, e-mail: hkotarski@ur.edu.pl, ORCID: 0000-0002-5370-7099.

¹ *Słownik współczesnego języka polskiego*, red. B. Dunaj, Warszawa 1996, s. 51.

Pojęcie poczucia bezpieczeństwa można rozpatrywać w dwóch ujęciach – socjologicznym i prawnym². W ramach pierwszego z ujęć bezpieczeństwo jest zobiektywizowanym stanem braku zagrożenia, integralnie związanym z subiektywnym, emocjonalnym, psychologicznym odbieraniem przestrzeni jako bezpiecznej, inaczej poczuciem bezpieczeństwa³. W ramach ujęcia prawnego, mającego instytucjonalny charakter, bezpieczeństwo to ogół warunków i instytucji społecznych chroniących państwo i obywateli przed zjawiskami groźnymi dla ładu prawnego, dla życia i zdrowia, a także powodującymi duże straty materialne. Do zapewnienia bezpieczeństwa publicznego zobowiązane są wszystkie organy władzy i administracji państwowej, szczególnie instytucje wyspecjalizowane w zapewnianiu bezpieczeństwa publicznego, jak np. policja, straż pożarna itp.⁴. Rozumienie słowa „bezpieczeństwo” jest intuicyjne, a jego odbiór właściwie jednoznacznie pozytywny, coraz częściej łączy się też ono z różnymi przymiotnikami. Mówi się zatem o „bezpieczeństwie ekonomicznym i socjalnym”, „bezpieczeństwie energetycznym”, „bezpieczeństwie ekologicznym” czy „bezpieczeństwie zdrowotnym”⁵. Ze swej natury bezpieczeństwo jest czymś wysoce społecznie pożądanym. Wewnętrzny spokój, poczucie bezpieczeństwa mają bowiem bardzo istotne znaczenie dla sensownego, owocnego i satysfakcjonującego życia. Dążenie do osiągnięcia takiego stanu nie leży niestety tylko w naszych rękach. W zakresie zapewnienia bezpieczeństwa musimy liczyć także na sprawne i efektywne działanie innych, powołanych do tego osób i instytucji. Brak poczucia bezpieczeństwa to coś więcej niż obawy, że zostaniemy wulgarnie zaczepieni, okradzeni, brutalnie pobici czy napastowani seksualnie, to lęk przed utratą wewnętrznego bezpieczeństwa, uzyskanej harmonii życia i osiągniętej stabilizacji⁶. Z poczuciem bezpieczeństwa nierozłącznie wiąże się problematyka przestępczości. Poczucie zagrożenia przestępczością, jak i obiektywny

² E. Bogacka, *Problematyka badawcza z zakresu poczucia bezpieczeństwa człowieka w przestrzeni miasta*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica”, 2017, nr 27, s. 142.

³ B.J. Czarniecki, W. Siemiński, *Kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej*, Warszawa 2004, s. 11.

⁴ P. Jabkowski, *Bezpieczeństwo publiczne i zagrożenie przestępczością* [w:] *Wskaźniki jakości życia mieszkańców Poznania*, t. 1: *Studia nad jakością życia*, red. R. Cichoński, Poznań 2005, s. 135.

⁵ *Bezpieczne miasto. W poszukiwaniu wiedzy przydatnej praktykom*, red. J. Czapska, P. Mączyński, K. Struzińska, Kraków 2017, s. 8.

⁶ S. Mordwa, *Przestępczość i poczucie bezpieczeństwa w przestrzeni miasta. Przykład Łodzi*, Łódź 2013, s. 11.

poziom przestępczości na danym obszarze w znaczny sposób wpływają na poziom i jakość życia ludzi⁷.

W ramach badań i analiz mających na celu monitorowanie i diagnozowanie jakości życia społeczności miejskich ocena poczucia bezpieczeństwa oraz diagnoza poziomu przestępczości zajmuje zazwyczaj kluczowe miejsce. Wydaje się, że jest to efekt wielu czynników, z których przynajmniej dwa mają znaczenie decydujące. Po pierwsze, poczucie bezpieczeństwa lub też poczucie zagrożenia przestępczością oraz poziom tej przestępczości wywiera dość znaczący wpływ na ogólną ocenę sytuacji życiowej jednostki. Innymi słowy, niski poziom poczucia bezpieczeństwa i/lub wysoki poziom przestępczości ograniczają w znacznej mierze swobodę działania jednostki zarówno w wymiarze subiektywnych odczuć, poprzez doświadczanie dyskomfortu psychicznego, jak również realnie podejmowanych działań – rezygnowanie z przebywania w miejscach uznawanych za niebezpieczne, ograniczanie aktywności szczególnie po zmroku, rezygnację z kontaktów z innymi osobami itd. Po drugie, dezintegracja społeczności lokalnych, brak poczucia bezpieczeństwa oraz zanik poczucia związku z miejscem zamieszkania prowadzą do osłabienia kontroli społecznej, co wzmacnia prawdopodobieństwo występowania zjawisk dewiacyjnych⁸.

Metodologia

Do stworzenia indeksu otwartości i bezpieczeństwa miasta (IOiBM) wykorzystane zostały dane pochodzące z dwóch źródeł. Pierwszym źródłem, które dostarczyło największą liczbę danych, były te pochodzące z statystyki publicznej Głównego Urzędu Statystycznego, w tym przede wszystkim zawarte w Banku Danych Lokalnych GUS. Drugim źródłem danych były zasoby Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej dostępne w ramach otwartych danych (KG PSP – Otwarte dane). Zakres analizowanych danych obejmował okres 2016–2020. W celu włączenia do analizy możliwie największej liczby wskaźników, przy jednoczesnej redukcji efektu epizodyczności w zbiorze danych, do określenia wartości wskaźnika wykorzystano średnią ruchomą za okres pięciu analizowanych lat (lata 2016–2020).

⁷ R. Guzik, *Przestępczość w przestrzeni Krakowa w wyobrażeniach jego mieszkańców* [w:] *Miasto postsocjalistyczne. Organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany. XIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, red. I. Jażdżewska, Łódź 2000, s. 201.

⁸ P. Jabkowski, A. Kilarcka, *Poczucie bezpieczeństwa i poziom przestępczości w Poznaniu. Mieszkańcy, samorząd lokalny, instytucje państwa*, Poznań 2013, s. 11.

Wzór na obliczenie wskaźnika cząstkowego przyjmuje następującą postać:

$$p_{mi} = \frac{x_{mi} - \min\{x_{mi}\}_m}{\max\{x_{mi}\}_m - \min\{x_{mi}\}_m} * 100$$

$$p_{mi} \in [0,100]$$

gdzie:

x_{mi} – wartość i danej zmiennej w danym m mieście,

p_{mi} – znormalizowana wartość i danej zmiennej w danym m mieście.

Tak wyliczone miary wskaźnika cząstkowego dla danego miasta na prawach powiatu mają charakter względny i pokazują jedynie położenie miasta w stosunku do minimum i maksimum. Aby można było dokonać analiz porównawczych, przeprowadzono normalizację wartości wskaźników cząstkowych (wartości zmiennych diagnostycznych) poprzez stworzenie dla każdego miasta syntetycznych wskaźników grupowych. W procesie tym wykorzystana została taksonomiczna bezwzorcowa metoda agregacji zmiennych, polegająca na uśrednianiu znormalizowanych wartości zmiennych diagnostycznych⁹.

Dla każdego z miast uzyskano wartości wskaźników grupowych.

$$g_{ml} = \frac{\sum_{m=1}^n p_{mi}}{n}$$

$$g_{ml} \in [0,100]$$

gdzie:

p_{mi} – znormalizowana wartość i danej zmiennej (wskaźnika cząstkowego) w danym m mieście,

n – liczba wskaźników cząstkowych,

g_{ml} – wartość l -tego wskaźnika grupowego w danym m mieście.

W ostatnim etapie prac dla każdego miasta dokonano syntetycznej oceny poziomu bezpieczeństwa na podstawie wartości wskaźników grupowych, wyliczając wartość indeksu otwartości i bezpieczeństwa miasta. IOiBM jest średnią arytmetyczną grupowych wskaźników syntetycznych. Wartości obliczonego miernika syntetycznego mieszczą się w przedziale od 0 do 100, a jego interpretacja jest następująca – im wartość jest bliższa 100, tym miasto charakteryzuje się wyższym poziomem bezpieczeństwa według przyjętych kryteriów (wskaźników grupowych). IOiBM wyliczony został według wzoru:

⁹ T. Grabiński, *Wielowymiarowa analiza porównawcza w badaniach dynamiki zjawisk ekonomicznych*, Kraków 1984.

$$IOiBM = \frac{IBp_{mk} + IBk_{mk} + IBse_{mk}}{N}$$

gdzie:

IBp_{mk} – indeks bezpieczeństwa publicznego,

IBk_{mk} – indeks bezpieczeństwa komunikacyjnego,

$IBse_{mk}$ – indeks bezpieczeństwa społeczno-ekonomicznego,

N – liczba wskaźników grupowych.

Do konstrukcji indeksu otwartości i bezpieczeństwa miasta zastosowano agregację danych w trzech zmiennych grupowych: bezpieczeństwo publiczne, bezpieczeństwo komunikacyjne oraz bezpieczeństwo społeczno-ekonomiczne. Dla każdej z grup zmiennych użyto wskaźników cząstkowych. Szczegółowy opis zastosowanych wskaźników zawiera tabela 1.

Tabela 1. Wskaźniki grupowe i wskaźniki cząstkowe indeksu otwartości i bezpieczeństwa miasta (IOiBM)

Indeks otwartości i bezpieczeństwa miasta		
Bezpieczeństwo publiczne	Bezpieczeństwo komunikacyjne	Bezpieczeństwo społeczno-ekonomiczne
1	2	3
– Przepięstwa stwierdzone ogółem na 1 tys. mieszk.	– Wypadki drogowe na 100 tys. mieszk.	– Saldo migracji ogółem na 1 tys. mieszk.
– Przepięstwa o charakterze kryminalnym na 1 tys. mieszk.	– Ofiary śmiertelne wypadków komunikacyjnych na 100 tys. mieszk.	– Liczba zgonów z powodu chorób krążenia na 1 tys. zgonów
– Przepięstwa przeciwko życiu i zdrowiu na 1 tys. mieszk.	– Ranni w wypadkach komunikacyjnych na 100 tys. pojazdów	– Liczba zgonów z powodu nowotworów na 1 tys. zgonów
– Przepięstwa przeciwko mieniu na 1 tys. mieszk.	– Przepięstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji na 1 tys. mieszk.	– Liczba zgonów osób w wieku do 65 lat na 1 tys. ludności w tym wieku
– Zdarzenia wymagające udziału jednostek ochrony przeciwpożarowej na 1 tys. mieszk.	– Długość ścieżek rowerowych na 10 tys. mieszk.	– Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto
– Pożary na 1 tys. mieszk.	– Długość dróg lokalnych publicznych o twardej nawierzchni na 100 km ²	– Stopa bezrobocia rejestrowanego
– Podmioty ambulatoryjne na 10 tys. mieszk.		– Odsetek dzieci w żłobkach i klubach dziecięcych na 1 tys. dzieci w wieku do lat 3

<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
– Lekarze pracujący wg podstawowego miejsca pracy na 10 tys. mieszk.		– Liczba podmiotów gospodarczych na 1 tys. mieszk.
– Personel medyczny wg podstawowego miejsca pracy na 10 tys. mieszk.		

Uzyskane wartości mierników syntetycznych wyznaczonych dla każdego z 66 badanych miast na prawach powiatu pozwoliły na ich liniowe uporządkowanie i pogrupowanie w pięć skupisk. Kolejne grupy miast z punktu widzenia trzech wskaźników grupowych (bezpieczeństwo publiczne, bezpieczeństwo komunikacyjne, bezpieczeństwo społeczno-ekonomiczne) oraz wskaźnika – indeksu otwartości i bezpieczeństwa miasta, zostały wyodrębnione poprzez dodanie do minimalnej wartości miernika syntetycznego odpowiednio jednego, dwóch i trzech odchyień standardowych wartości wskaźnika syntetycznego. Na podstawie wartości miernika syntetycznego wyróżniono pięć skupisk miast o podobnym poziomie poszczególnych typów bezpieczeństwa, odpowiednio:

1. Niskim poziomie.
2. Średnio niskim poziomie.
3. Średnim poziomie.
4. Średnio wysokim poziomie.
5. Wysokim poziomie.

Indeks bezpieczeństwa publicznego

Pierwszym z analizowanych obszarów było bezpieczeństwo publiczne. Do konstrukcji wskaźnika indeksu bezpieczeństwa publicznego użyto dziewięciu wskaźników szczegółowych dostępnych w ramach statystyki publicznej oraz danych Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej. Analiza pozwoliła wyłonić pięć, zróżnicowanych pod względem liczebności, grup miast. W pierwszej grupie – miast o najniższym poziomie indeksu bezpieczeństwa publicznego – znalazły się cztery miasta: Legnica, Świętochłowice, Świnoujście i Wałbrzych. Wartości indeksu bezpieczeństwa publicznego dla tej grupy miast mieściły się w przedziale od 39,55 do 39,08. Co interesujące, w grupie tej znalazły się dwa miasta z województwa dolnośląskiego. Drugą grupę miast o średnio niskim poziomie indeksu bezpieczeństwa publicznego tworzyło 20 miast, których wartości wskaźnika zawierały się w przedziale od 42,02 do 51,79. W grupie tej aż 14 miast znajdowało się w województwie śląskim. Trzecią grupę miast o średnim poziomie indeksu bezpieczeństwa publicznego

tworzyło 24 miasta, dla których wartości wskaźnika lokowały się w przedziale od 52,98 do 62,26. W czwartej grupie miast o średnio wysokim poziomie indeksu bezpieczeństwa publicznego znalazło się 15 miast, których wartości wskaźnika zawierały się w przedziale od 63,06 do 72,66. Trzy miasta znalazły się wśród tych, które charakteryzowały się najwyższym poziomem indeksu bezpieczeństwa publicznego. Były nimi Białystok, Rzeszów oraz Zamość. Wartości wskaźnika dla tej grupy miast mieściły się w przedziale od 74,30 do 83,82.

Tabela 2. Indeks bezpieczeństwa publicznego miasta

Indeks bezpieczeństwa publicznego				
niski	średnio niski	średni	średnio wysoki	wysoki
Legnica	Bytom	Bielsko-Biała	Biała Podlaska	Białystok
Świętochłowice	Chorzów	Elbląg	Bydgoszcz	Rzeszów
Świnoujście	Częstochowa	Gdańsk	Chełm	Zamość
Wałbrzych	Dąbrowa Górnicza	Gdynia	Kielce	
	Gliwice	Grudziądz	Kraków	
	Gorzów Wielkopolski	Jaworzno	Lublin	
	Jastrzębie-Zdrój	Kalisz	Łomża	
	Jelenia Góra	Konin	Olsztyn	
	Katowice	Koszalin	Opole	
	Krosno	Leszno	Ostrołęka	
	Mysłowice	Łódź	Płock	
	Piekary Śląskie	Nowy Sącz	Przemyśl	
	Ruda Śląska	Piotrków Trybunalski	Siedlce	
	Siemianowice Śląskie	Poznań	Skierniewice	
	Sopot	Radom	Słupsk	
	Sosnowiec	Rybnik		
	Szczecin	Suwałki		
	Tychy	Tarnobrzeg		
	Wrocław	Tarnów		
	Zabrze	Toruń		
		Warszawa		
		Włocławek		
		Zielona Góra		
		Żory		

Indeks bezpieczeństwa komunikacyjnego

Drugim z analizowanych obszarów było bezpieczeństwo komunikacyjne. Do konstrukcji wskaźnika indeksu bezpieczeństwa komunikacyjnego użyto sześciu wskaźników szczegółowych dostępnych w ramach statystyki publicznej. Podobnie jak w przypadku poprzedniego indeksu, analiza pozwoliła wyłonić pięć, zróżnicowanych pod względem liczebności, grup miast.

Tabela 3. Indeks bezpieczeństwa komunikacyjnego miasta

Indeks bezpieczeństwa komunikacyjnego				
niski	średnio niski	średni	średnio wysoki	wysoki
Częstochowa	Dąbrowa Górnicza	Biała Podlaska	Białystok	Siemianowice Śląskie
Łódź	Gliwice	Bielsko-Biała	Bydgoszcz	
Nowy Sącz	Katowice	Bytom	Chelm	
Piotrków Trybunalski	Kielce	Elbląg	Chorzów	
Świnoujście	Konin	Gdańsk	Grudziądz	
Tarnobrzeg	Mysłowice	Gdynia	Koszalin	
	Olsztyn	Gorzów Wielkopolski	Lublin	
	Opole	Jastrzębie-Zdrój	Łomża	
	Płock	Jaworzno	Przemyśl	
	Radom	Jelenia Góra	Siedlce	
	Rzeszów	Kalisz	Suwałki	
	Sopot	Kraków	Świętochłowice	
	Szczecin	Krosno	Tarnów	
	Wałbrzych	Legnica	Toruń	
		Leszno	Tychy	
		Ostrołęka	Warszawa	
		Piekary Śląskie	Zamość	
		Poznań		
		Ruda Śląska		
		Rybnik		
		Skierniewice		
		Słupsk		
		Sosnowiec		
		Włocławek		
		Wrocław		
		Zabrze		
		Zielona Góra		
		Żory		

Pięć miast utworzyło grupę jednostek o najniższym poziomie indeksu bezpieczeństwa komunikacyjnego. W grupie tej rozpiętość wartości wskaźnika zawierała się w przedziale od 34,66 do 41,57. W drugiej grupie o poziomie średnio niskim indeksu bezpieczeństwa komunikacyjnego znalazło się 14 miast, dla których wartości wskaźnika mieściły się w przedziale od 46,21 do 58,53. Trzeci grupa miast o średnim poziomie wskaźnika bezpieczeństwa komunikacyjnego była najliczniejsza i zawierała aż 28 miast. Rozpiętość wartości dla tej grupy wahała się od 57,31 do 67,88. W czwartej kategorii miast o średnio wysokim poziomie indeksu znalazło się 17 miast. Przedział wartości wskaźnika w tej grupie wyniósł od 68,36 do 77,87. Miastem o najwyższym poziomie bezpieczeństwa komunikacyjnego były Siemianowice Śląskie, które jako jedyne znalazły się w piątej, najwyższej kategorii wskaźnika.

Indeks bezpieczeństwa społeczno-ekonomicznego

Bezpieczeństwo społeczno-ekonomiczne było trzecim obszarem analizy. Do konstrukcji wskaźnika indeksu bezpieczeństwa społeczno-ekonomicznego zastosowano osiem wskaźników szczegółowych dostępnych w ramach statystyki publicznej, koncentrujących się na elementach ruchu naturalnego ludności – zgonach z powodu chorób układu krążenia i nowotworowych, ruchu wędrownego, rynku pracy oraz dostępności opieki żłobkowej. Tak jak w przypadku dwóch pozostałych indeksów, również w tym analiza pozwoliła wyłonić pięć, zróżnicowanych pod względem liczebności, grup miast.

W pierwszej kategorii, miast o najniższym poziomie bezpieczeństwa społeczno-ekonomicznego, znalazło się 12 jednostek. Rozpiętość wartości wskaźnika zawierała się w przedziale od 25,26 do 34,97. Druga kategoria o poziomie średnio niskim liczyła 27 miast, a wartości wskaźnika mieściły się w przedziale od 36,10 do 45,05. W trzeciej grupie o poziomie średnim indeksu bezpieczeństwa społeczno-ekonomicznego znalazło się 17 miast, dla których wartości wskaźnika mieściły się w przedziale od 45,52 do 55,28. Czwartą kategorię o średnio wysokim poziomie bezpieczeństwa społeczno-ekonomicznego tworzyło sześć miast, w których wartości wskaźnika zawierały się od 56,23 do 61,83. Opole, Rzeszów, Warszawa oraz Wrocław tworzyły grupę miast o najwyższym poziomie bezpieczeństwa społeczno-ekonomicznego. Rozpiętość wartości dla tej grupy wahała się od 65,75 do 80,65.

Tabela 4. Indeks bezpieczeństwa społeczno-ekonomicznego miasta

Indeks bezpieczeństwa społeczno-ekonomicznego				
niski	średnio niski	średni	średnio wysoki	wysoki
Bytom	Biała Podlaska	Białystok	Gdańsk	Opole
Chelm	Bielsko-Biała	Bydgoszcz	Koszalin	Rzeszów
Częstochowa	Chorzów	Gdynia	Kraków	Warszawa
Grudziądz	Dąbrowa Górnicza	Gliwice	Poznań	Wrocław
Piekary Śląskie	Elbląg	Gorzów Wielkopolski	Sopot	
Przemysł	Jastrzębie-Zdrój	Kalisz	Zielona Góra	
Radom	Jaworzno	Katowice		
Siemianowice Śląskie	Jelenia Góra	Krosno		
Sosnowiec	Kielce	Leszno		
Świętochłowice	Konin	Lublin		
Wałbrzych	Legnica	Łódź		
Włocławek	Łomża	Olsztyn		
	Mysłowice	Siedlce		
	Nowy Sącz	Suwałki		
	Ostrołęka	Szczecin		
	Piotrków Trybunalski	Świnoujście		
	Płock	Toruń		
	Ruda Śląska			
	Rybnik			
	Skierniewice			
	Słupsk			
	Tarnobrzeg			
	Tarnów			
	Tychy			
	Zabrze			
	Zamość			
	Żory			

Indeks otwartości i bezpieczeństwa miasta

Indeks otwartości i bezpieczeństwa miasta powstał poprzez agregację danych w trzech zmiennych grupowych: bezpieczeństwo publiczne, bezpieczeństwo komunikacyjne oraz bezpieczeństwo społeczno-ekonomiczne. Miasta na podstawie danych cząstkowych z trzech grup zmiennych utworzyły pięć poziomów zróżnicowania IOiBM.

W pierwszej grupie miast o niskim indeksie IOiBM znalazło się 9 miast. Rozpiętość wartości wskaźnika w pierwszej grupie miast o niskim poziomie indeksu otwartości i bezpieczeństwa miasta zawierała się w przedziale od 25,26 do 34,97. W drugiej o poziomie średnio niskim znalazło się 17 miast, zaś rozpiętość wartości wskaźnika wyniosła od 46,10 do 52,45. W trzeciej grupie miast o średnim poziomie indeksu otwartości i bezpieczeństwa miasta było najwięcej miast, kategoria ta liczyła 22 miasta. Rozpiętość wartości wskaźnika w trzeciej grupie miast o średnim poziomie indeksu otwartości i bezpieczeństwa miasta zawierała się w przedziale od 53,11 do 58,58. W czwartej grupie o poziomie IOiBM znalazło się 13 miast na prawach powiatu, a rozpiętość wartości wskaźnika wynosiła od 59,01 do 63,49. Ostatnia kategoria wysokiego poziomu indeksu otwartości i bezpieczeństwa miasta liczyła pięć miast. Rozpiętość wartości wskaźnika w grupie miast o najwyższym poziomie IOiBM zawierała się w przedziale od 65,06 do 71,99. Warto podkreślić, że w grupie miast o najwyższym poziomie indeksu otwartości i bezpieczeństwa miasta znalazła się Warszawa oraz cztery miasta leżące w wschodniej części Polski, w tym dwie stolice województw podkarpackiego i podlaskiego. W grupie miast o najniższym poziomie IOiBM znalazły się aż cztery miasta z województwa śląskiego. Osiem kolejnych uplasowało się w drugiej grupie miast o średnio niskim poziomie indeksu otwartości i bezpieczeństwa miasta.

Spośród dwunastu największych polskich miast tworzących Unię Metropolii Polskich najwyższym poziomem indeksu otwartości i bezpieczeństwa miasta charakteryzowały się Warszawa, Rzeszów i Białystok. W grupie miast o średnio wysokim poziomie IOiBM znalazły się cztery kolejne polskie metropolie – Bydgoszcz, Kraków, Lublin i Wrocław. Najniższym poziomem, zaliczonym do kategorii miast o średnio niskim poziomie indeksu otwartości i bezpieczeństwa miasta charakteryzowały się dwie polskie metropolie – Łódź i Szczecin.

Tabela 5. Indeks otwartości i bezpieczeństwa miasta

Indeks otwartości i bezpieczeństwa miasta				
niski	średnio niski	średni	średnio wysoki	wysoki
1	2	3	4	5
Bytom	Elbląg	Bielsko-Biała	Biała Podlaska	Białystok
Częstochowa	Gliwice	Chełm	Bydgoszcz	Rzeszów
Dąbrowa Górnicza	Jastrzębie-Zdrój	Chorzów	Koszalin	Siedlce
Legnica	Jelenia Góra	Gdańsk	Kraków	Warszawa

<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
Nowy Sącz	Konin	Gdynia	Leszno	Zamość
Piekary Śląskie	Łódź	Gorzów Wielkopolski	Lublin	
Piotrków Trybunalski	Mysłowice	Grudziądz	Łomża	
Świnoujście	Radom	Jaworzno	Opole	
Wałbrzych	Ruda Śląska	Kalisz	Ostrołęka	
	Rybnik	Katowice	Przemysł	
	Sopot	Kielce	Suwałki	
	Sosnowiec	Krosno	Toruń	
	Szczecin	Olsztyn	Wrocław	
	Świętochłowice	Płock		
	Tarnobrzeg	Poznań		
	Wrocławek	Siemianowice Śląskie		
	Zabrze	Skiernewice		
		Słupsk		
		Tarnów		
		Tychy		
		Zielona Góra		
		Żory		

Zakończenie

Najpowszechniej stosowanym wskaźnikiem określającym poziom bezpieczeństwa jest liczba przestępstw w przeliczeniu na tysiąc lub dziesięć tysięcy mieszkańców. Jest to wskaźnik niewątpliwie użyteczny, choć nie pozwala w kompleksowy sposób zobrazować poziomu bezpieczeństwa społeczno-ekonomicznego społeczności miejskich. W ramach monitorowania i diagnozowania jakości życia społeczności miejskich oraz oceny poczucia bezpieczeństwa zastosowano bardziej rozbudowany zestaw wskaźników, który pozwolił określić poziom bezpieczeństwa w trzech wymiarach – bezpieczeństwa publicznego, komunikacyjnego oraz społeczno-ekonomicznego. Trzy zagregowane cząstkowe poziomy stworzyły kompleksowy wskaźnik poziomu indeksu otwartości i bezpieczeństwa miasta. Zaletą stworzonych indeksów i zastosowanej metodologii jest ich porównywalność w różnych momentach czasowych z zastosowanej tej samej metodologii. Na rzetelność danych wpływa ponadto wykorzystanie danych pochodzących z statystyki publicznej oraz danych Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej dostępnych w ramach otwartych danych (KG PSP – Otwarte dane). Interesującym uzupełnieniem danych zastanych byłoby wykorzystanie badań społecznych odwo-

łujących się do subiektywnego poczucia bezpieczeństwa, wyrażonego w ramach reprezentatywnych badań ilościowych zrealizowanych wśród mieszkańców miast na prawach powiatu.

Bibliografia

- Bogacka E., *Problematyka badawcza z zakresu poczucia bezpieczeństwa człowieka w przestrzeni miasta*, „Acta Universitatis Lodzensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica”, 2017, nr 27.
- Bezpieczne miasto. W poszukiwaniu wiedzy przydatnej praktykom*, red. J. Czapska, P. Mączyński, K. Struzińska, Kraków 2017.
- Czarnecki B.J., Siemiński W., *Kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej*, Warszawa 2004.
- Grabiński T., *Wielowymiarowa analiza porównawcza w badaniach dynamiki zjawisk ekonomicznych*, Kraków 1984.
- Guzik R., *Przestępczość w przestrzeni Krakowa w wyobrażeniach jego mieszkańców* [w:] *Miasto postsocjalistyczne. Organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany. XIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, red. I. Jażdżewska, Łódź 2000.
- Jabkowski P., *Bezpieczeństwo publiczne i zagrożenie przestępczością* [w:] *Wskaźniki jakości życia mieszkańców Poznania*, t. 1: *Studia nad jakością życia*, red. R. Cichocki, Poznań 2005.
- Jabkowski P., Kilarska A., *Poczucie bezpieczeństwa i poziom przestępczości w Poznaniu. Mieszkańcy, samorząd lokalny, instytucje państwa*, Poznań 2013.
- Mordwa S., *Przestępczość i poczucie bezpieczeństwa w przestrzeni miasta. Przykład Łodzi*, Łódź 2013.
- Słownik współczesnego języka polskiego*, red. B. Dunaj, Warszawa 1996.

A safe city, an open city – analysis of the level of socio-economic security of selected cities

Abstract

One of the key aspects of human quality of life is the sense of security. It has a social dimension, as the inhabitants of cities and towns feel safer when they can meet their social needs, are not at risk of poverty, homelessness, high risk of job loss, and they are provided with basic support in the senior period and during illness. The article will carry out a multifaceted analysis of the sense of socio-economic security of the inhabitants of sixty-six cities. The analysis will use indicators from public statistics, which will allow to create the Index of City Openness and Safety. The group indicators included in the Index will focus on public, communication and socio-economic security.

Keywords: quality of life, security, socio-economic security, urban studies