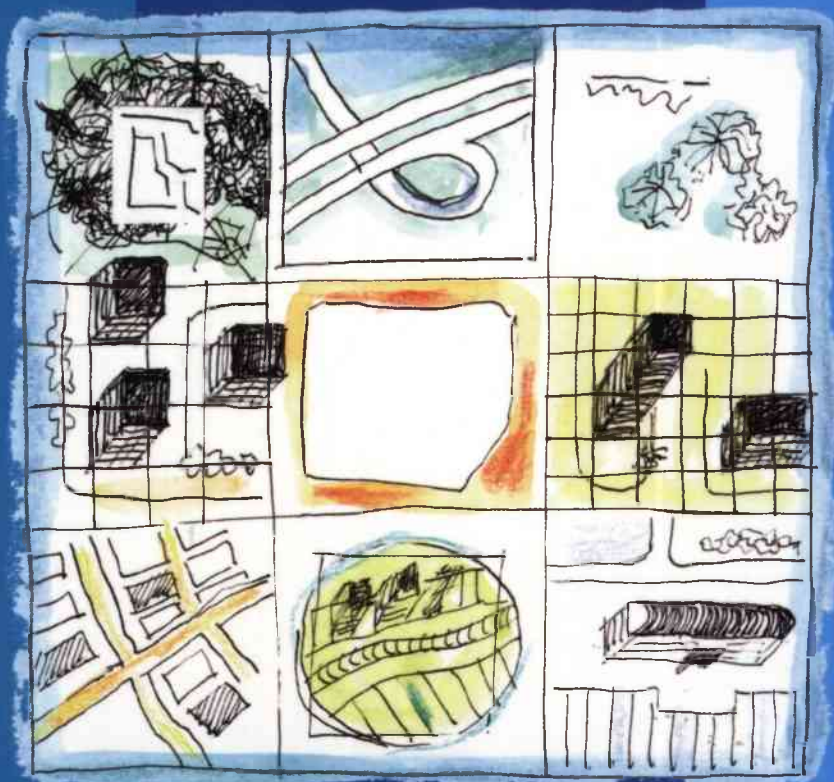


Przemiany bazy ekonomicznej i struktury przestrzennej miast

*pod redakcją naukową
Janusza Słodczyka*



UNIwersytet Opolski

**Przemiany bazy ekonomicznej
i struktury przestrzennej miast**

MIASTA W OKRESIE PRZEMIAN

Wydawnictwo Uniwersyteckiego Centrum Wydawniczego
Instytutu Historii i Kultury

**Przemiany bazy ekonomicznej
i struktury przestrzennej miast**

**pod redakcją naukową
Janusza Słodczyka**

Komitet Wydawniczy
Przewodniczący: *Stanisław Sławomir Nicieja*
Członkowie: *Stanisław Gajda, ks. Piotr Jaskóła, Adam Latała,*
Marek Masnyk, Janusz Słodczyk, Krzysztof Szczegot, Janina Hajduk-Nijakowska

RECENZENCI
Edyta Jakubowicz, Alicja Szajnowska-Wysocka

REDAKTOR
Halina Szczegot

REDAKTOR TECHNICZNY
Halina Szczegot

SKŁAD KOMPUTEROWY
Jolanta Kotura

PROJEKT OKŁADKI
Janusz Młynarski

ISBN 83-88796-69-0

Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego 45-037 Opole, ul. H. Sienkiewicza 33.
Składanie zamówień: tel. (077) 441 08 78; e-mail: wydawnictwo@uni.opole.pl
Druk: Wydawnictwo Św. Krzyża, 45-007 Opole, ul. Katedralna 4.
Nakład: 500 egz. Objętość: 28,50 ark. wyd.; 25,00 ark. druk.

Spis treści

Wprowadzenie (Janusz SŁODCZYK)	9
Część I. Przemiany bazy ekonomicznej miast	
Jerzy J. PARYSEK – Wewnętrzne i zewnętrzne uwarunkowania transformacji przestrzenno-strukturalnej i rozwoju miast polskich w końcu XX wieku	15
Klaus SCHÖLER – Rozwój miast w Niemczech Wschodnich i Zachodnich – doświadczenia wynikające z procesu transformacji	33
Tadeusz SIWEK – Czeskie miasta po roku 1989	45
Daniela SZYMAŃSKA – Niektóre zagadnienia urbanizacji w Polsce w drugiej połowie XX wieku	53
Wiesław DROBEK – Polskie nowe miasta (1977–2001)	71
Andrzej ZBOROWSKI – Współczesne procesy urbanizacyjne w Małopolsce	85
Józef KOMOROWSKI – Internacjonalizacja miast i jej uwarunkowania w Polsce	97
Anna HARAŃCZYK – Uwarunkowania konkurencyjności miast w Polsce	113
Józef JAGAS – Społeczno-ekonomiczne uwarunkowania rozwoju miast – reperspektywnie	127
Jerzy KOCISZEWSKI – Podwójna restrukturyzacja społeczna i gospodarcza miasta Wrocławia w procesie zmian systemowych	131
Zofia HASIŃSKA – Sytuacja na wrocławskim rynku pracy w latach dziewięć- dziesiątych	151
Zygmunt GÓRKA – Przemiany funkcjonalne krakowskiej dzielnicy staromiejskiej w okresie transformacji	161
Dariusz RAJCHEL – Zmiany struktury funkcjonalnej miast regionu opolskiego na podstawie proporcji zatrudnienia w sektorach gospodarki	171
Ewa SZAFRĄSKA – Przemiany struktury funkcjonalnej miast województwa łódzkiego	181
Aleksander SZWICHTENBERG – Transformacje funkcjonalne i przestrzenne Koszaliny w gospodarce rynkowej	193
Andrzej MATCZAK – Delimitacja zaplecza społeczno-ekonomicznego Łęczycy	205
Marian MACIEJUK – Zmiany struktury gospodarczej Jeleniej Góry w okresie transformacji	219
Sławomir PYTEL – Uwarunkowania i bariery rozwoju społeczno-ekonomicznego Dębicy	231
Elżbieta ZUZAŃSKA-ŻYŚKO – Przyczyny powstania i rozwoju małych miast województwa śląskiego	241
Agnieszka KWIATEK-SOŁTYS – Zmiany na rynkach pracy w małych miastach województwa małopolskiego	253
Magdalena KOSZAŁKA – Rozwój szkolnictwa wyższego w Rzeszowie	265

Jacek BORZYSZKOWSKI – Lokalna polityka i funkcja turystyczna miast wojewódzkich	273
Część II. Przemiany struktury przestrzennej miast	
Zbigniew RYKIEL – Przemiany przestrzenne polskiego miasta posocjalistycznego . . .	285
Barbara MISZEWSKA – Zmiany struktury przestrzennej miast w warunkach gospodarki rynkowej na przykładzie Wrocławia	297
Iwona KINIORSKA – Nowe determinanty w strukturze przestrzennej Kielc	313
Janusz SŁODCZYK – Wielkość miast i ich struktura przestrzenna w świetle kryteriów rozwoju zrównoważonego	323
Lidia MIERZEJEWSKA – Tereny zielone w wybranych miastach Polski	333
Tomasz WALKOWICZ – Społeczne i ekologiczne aspekty tworzenia i utrzymania terenów zieleni miejskiej	347
Renata KLIMEK – Rewitalizacja obszarów kulturowych na przykładzie Góry Św. Anny	359
Franciszek KŁOSOWSKI – Hipermarkety w przestrzeni handlowej miast aglomeracji katowickiej	373
Dušan BOGDANOV – Problemy lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych	383
Sławomir SITEK – Dostępność usług dla mieszkańców w gminie Libiąż	389

Contents

Introduction (Janusz SŁODCZYK)	9
PART I. TRANSFORMATIONS OF THE ECONOMIC BASIS OF CITIES	
Jerzy PARYSEK – The internal and external conditionings of the spatial-structural transformation and development of Polish towns towards the end of the 20 th century	15
Klaus SCHÖLER – Development of the towns in Eastern and Western Germany – experience obtained as a result of the process of transformation	33
Tadeusz SIWEK – The Czech cities after 1989	45
Daniela SZYMAŃSKA – Some problems of the urbanization in Poland in the second half of the 20 th century	53
Wiesław DROBEK – The Polish new cities (1977–2001)	71
Andrzej ZBOROWSKI – Contemporary urbanization processes in Małopolska Region	85
Józef KOMOROWSKI – The internationalization of cities and its conditionings in Poland	97
Anna HARAŃCZYK – The conditionings of competitiveness of cities in Poland	113
Józef JAGAS – The socio-economic conditionings of the development of cities – respectively	127
Jerzy KOCISZEWSKI – The double welfare and economic restructuring of the City of Wrocław in the process of system transformation	131
Zofia HASIŃSKA – The situation in the Wrocław labor market in the nineties	151
Zygmunt GÓRKA – The functional changes in Cracow's Historical Core during the transition of Poland	161
Dariusz RAJCHEL – Changes in the functional structures of Opole Region on the basis of the proportion of employment in sectors of the market	171
Ewa SZAFRAŃSKA – Transformations in the functional structure of the cities of Łódź Province	181
Aleksander SZWICHTENBERG – The functional and spatial transformations of Koszalin within market economy	193
Andrzej MATCZAK – A delimitation of the socio-economic hinterland of Łęczyca	205
Marian MACIEJUK – The changes in the economic structure of Jelenia Góra in the period of transformation	219
Śławomir PYTEL – The conditionings and barriers of the socio-economic development of Dębica	231
Elżbieta ZUZAŃSKA-ŻYŚKO – The causes behind the establishment and development of the towns of Silesia Province	241

Agnieszka KWIATEK-SOŁTYS – The changes in the labor markets of the towns of Małopolska Province	253
Magdalena KOSZAŁKA – The development of schools of higher education in Rzeszów (Resovia)	265
Jacek BORZYSZKOWSKI – The local policy and function related to tourism as represented by the capitals of provinces	273

PART II. TRANSFORMATIONS OF THE SPATIAL STRUCTURE OF CITIES

Zbigniew RYKIEL – The spatial transformations of the Polish post-socialist city . . .	285
Barbara MISZEWSKA – The changes in the spatial structure of cities in the conditions of market economy (as exemplified by Wrocław)	297
Iwona KUNIOŃSKA – The new determinants in the spatial structure of Kielce . . .	313
Janusz SŁODCZYK – The size and the spatial structure of the city in the light of the criteria of balanced development	323
Lidia MIERZEJEWSKA – Green areas in selected cities of Poland	333
Tomasz WALKOWICZ – The social and ecological aspects of formation and maintenance of municipal green areas	347
Renata KLIMEK – The revitalization of culture areas as exemplified by Góra Świętej Anny	359
Franciszek KŁOSOWSKI – Hypermarkets in the trading space of the cities belonging to Katowice agglomeration	373
Dušan BOGDANOV – Problems of location of shopping centers covering a large area	383
Sławomir SITEK – The accessibility of services to residents within the space of the Commune of Libiąż	389

Wprowadzenie

Prezentowana praca zbiorowa stanowi kontynuację, zapoczątkowanego w 2000 roku, cyklu poświęconego miastom w okresie przemian. Ukazały się wówczas dwa tomy pt. *Społeczne gospodarcze i przestrzenne przeobrażenia miast* oraz *Ekologiczne aspekty gospodarki miejskiej i nowe instrumenty w zarządzaniu miastem*. Spotkały się one z dużym zainteresowaniem badaczy i praktyków.

Większość publikacji zawartych w obecnym tomie była prezentowana na II Konferencji pt. Miasta w okresie przemian, zorganizowanej przez Zakład Geografii Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Opolskiego w maju 2001 roku. Konferencja ta zgromadziła liczne grono badaczy z różnych ośrodków naukowych. Uczestniczyli w niej także naukowcy z Czech i Niemiec, gdzie również następują przeobrażenia ośrodków miejskich w warunkach transformacji gospodarki.

Dla oceny przeobrażeń zachodzących w miastach niezbędna jest odpowiednia perspektywa czasu. Recenzując tom prof. Edyta Jakubowicz napisała m.in. „Sieć osadnicza należy do najbardziej bezwładnych zjawisk geograficznych. Jej przekształcenia przebiegają wolniej aniżeli przemiany sfery gospodarczej czy społecznej i mają w stosunku do niej charakter wtórny. Przy czym najwcześniej efekty oddziaływania są widoczne w miastach. Jednak zaledwie dziesięcioletni okres transformacji gospodarczej w Polsce jest jeszcze za krótki na formułowanie ostatecznych tez i uogólnień dotyczących sieci miejskiej”.

Zbiór artykułów zawiera obserwacje przeobrażeń w zakresie struktury funkcjonalnej i struktury przestrzennej miast. Jak podkreśla w swojej recenzji prof. Alicja Szajnowska, „w profilu tych struktur można doszukiwać się wszelkich oznak (o różnej skali i stopniu natężenia) przemian wskazujących na dokonującą się w naszym kraju transformację ekonomiczną i modernizację cywilizacyjną”.

Tom otwierają przekrojowe artykuły dotyczące przemian zachodzących w miastach Polski (J. Parysek), Czech (T. Siwek) oraz wschodniej części Niemiec (K. Schöler). Pomaga to określić, które zjawiska są charakterystyczne dla Polski, a które stanowią ogólną prawidłowość dotyczącą krajów, w których przez

40 lat panowały zasady gospodarki centralnie sterowanej. J. Parysek koncentruje się na określeniu wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań procesu przemian w miastach. Wychodząc z analizy rozmieszczenia ludności na obszarze miasta, w układzie centrum-peryferie, K. Schöler porównuje zaawansowanie procesów urbanizacji we wschodniej i zachodniej części Niemiec, wskazując na przyspieszony rozwój miast na obszarach dawnej NRD. T. Siwek natomiast rozpatruje rozwój miast w kontekście sytuacji demograficznej Czech.

Następna grupa artykułów dotyczy przebiegu procesów urbanizacyjnych w Polsce. Należą do niej rozważania D. Szymańskiej o urbanizacji w Polsce, W. Drobka o ośrodkach które stały się miastami w latach 1977–2001, A. Zborowskiego o procesach urbanizacyjnych na terenie Małopolski. Niezwykle istotne zagadnienie stanowi międzynarodowy kontekst zachodzących zjawisk. Podejmując ten problem, J. Komorowski podkreśla, że silna i dynamicznie globalizująca się gospodarka potrzebuje powiązań międzynarodowych, które realizują się w wielkich miastach i ośrodkach stołecznych.

Inna grupa artykułów dotyczy społeczno-ekonomicznych uwarunkowań rozwoju miast. Do niej zaliczyć można badania A. Harańczyk o konkurencyjności miast, J. Kociszewskiego o restrukturyzacji społecznej i gospodarczej Wrocławia, analizy dotyczące rynku pracy prezentowane przez Z. Hasińską (odnośnie Wrocławia) i A. Kwiatek-Sołtys (w małych miastach Małopolski), a także rozważania J. Jagasa. Przeobrażeń zachodzących w gospodarce wybranych miast dotyczą artykuły M. Maciejewskiej (Jelenia Góra), S. Pytla (Dębica), E. Zuzanśkiej-Żyśko (małe miasta województwa Śląskiego).

Przemiany funkcjonalne i funkcjonalno-przestrzenne miasta są przedmiotem zainteresowania Z. Górki, który analizuje krakowską dzielnicę staromiejską, E. Szafrąńskiej, omawiającej strukturę funkcjonalną miast województwa łódzkiego oraz A. Szwichtenberga, w artykule na temat funkcjonalnej transformacji Koszalina. W dwóch pracach skoncentrowano się na rozwoju określonych funkcji miasta. Są to prace M. Koszałka (o funkcji akademickiej Rzeszowa) i J. Borzyszkowskiego (o funkcji turystycznej miast wojewódzkich). Z zagadnieniem funkcji miasta łączy się problem określenia obszaru obsługiwanego przez miasto, który na przykładzie Łęczycy omawia A. Matczak.

Od dłuższego czasu geografowie i urbaniści wskazują, że procesy transformacji społecznej i gospodarczej znajdują wyraz w przestrzeni miast, podkreślając przy tym, że jest to początek długiego procesu dopasowywania się struktur przestrzennych do nowych uwarunkowań. Zagadnienia te zgrupowano w drugiej części tomu poświęconej przemianom struktury przestrzennej miast. Problematyka artykułów, które znalazły się w tej części tomu jest bardzo zróżnicowana.

Z. Rykiel przedstawia syntezę społeczno-przestrzennej struktury miasta socjalistycznego, starając się wskazać, jaki będzie dalszy przebieg procesów segregacji przestrzennej i integracji społecznej w miastach polskich.

Omawiając zmiany struktury przestrzennej Wrocławia, B. Miszewska dokumentuje je bogatym materiałem kartograficznym, co pozwala lepiej zrozumieć istotę procesów zachodzących w przestrzeni miejskiej. I. Kiniorska koncentruje się na wskazaniu nowych kierunków rozwoju przestrzennego Kielc na tle struktury przestrzennej ukształtowanej historycznie.

W prezentowanym zestawie znalazły się również dwa artykuły dotyczące terenów zieleni miejskiej (L. Mierzejewskiej oraz T. Walkowicza). Z kolei R. Klimmek przedstawia propozycję rewitalizacji obszaru kulturowego, jakim jest Góra Św. Anny.

Nowym zjawiskiem w przestrzeni miast polskich stały się tzw. hipermarkety określane inaczej jako wieloprzestrzenne obiekty handlowe. Problemy związane z ich lokalizacją i oddziaływaniem są przedmiotem rozważań F. Kłosowskiego i D. Bogdanova. Natomiast S. Sitek analizuje zagadnienie dostępności handlu i usług.

Należy zaznaczyć, że zebrane w niniejszym tomie artykuły dotyczące przemian bazy ekonomicznej i struktury przestrzennej miast nie wyczerpują tematyki, która była przedmiotem obrad wspomnianej wyżej konferencji. Ze względu na wagę i znaczenie oraz zainteresowanie problematyką społeczną i demograficzną w miastach oraz problemami zarządzania miastem w nowych warunkach przygotowano dwa odrębne tomy poświęcone tym zagadnieniom. Są to: *Demograficzne i społeczne aspekty rozwoju miast* oraz *Zarządzanie gospodarką miejską i prawne podstawy funkcjonowania miasta*.

Janusz Słodczyk

The first of these is the fact that the
 of the system is not a simple one, but
 a complex one, involving a number of
 factors, which are not always easy to
 understand. The second is the fact that
 the system is not a simple one, but
 a complex one, involving a number of
 factors, which are not always easy to
 understand. The third is the fact that
 the system is not a simple one, but
 a complex one, involving a number of
 factors, which are not always easy to
 understand.

The first of these is the fact that the
 of the system is not a simple one, but
 a complex one, involving a number of
 factors, which are not always easy to
 understand. The second is the fact that
 the system is not a simple one, but
 a complex one, involving a number of
 factors, which are not always easy to
 understand. The third is the fact that
 the system is not a simple one, but
 a complex one, involving a number of
 factors, which are not always easy to
 understand.

Część I
Przemiany bazy ekonomicznej miast

Jerzy J. PARYSEK

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

WEWNĘTRZNE I ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA TRANSFORMACJI PRZESTRZENNO-STRUKTURALNEJ I ROZWOJU MIAST POLSKICH W KOŃCU XX WIEKU

1. Wprowadzenie

Koniec XX wieku uruchomił wiele procesów społecznych, politycznych i gospodarczych, które w sumie wywarły znaczący wpływ na rozwój kontynentów, krajów, regionów i miast całego niemal świata. Wystarczy wspomnieć tylko urbanizację, przemiany poindustrialne i postmodernistyczne, globalizację i jej konsekwencje oraz rewolucję informatyczną.

Dla Polski ostatnie 10 lat XX wieku jest początkiem nowej drogi rozwoju gospodarczego i społecznego w nowych warunkach polityczno-ustrojowych. Praktycznie oznaczało to przyjęcie takiej organizacji, struktury i funkcjonowania państwa, społeczeństwa i gospodarki, w których totalitarny system nakazowo-rozdzielczy zastąpiony został przez nowy, w którym rolę regulatora przejęły prawa ekonomii i rozwoju społecznego. Warunki transformacji ustrojowej w Polsce były wyjątkowo trudne. Na głęboki i wielopłaszczyznowy kryzys gospodarczy, społeczny i polityczny nałożyły się przemiany, jakie niósł ze sobą rozwój poindustrialny świata oraz zataczający co raz szersze kręgi, proces globalizacji (Parysek 1995, 2000). Właśnie w tych nowych warunkach, różne, niekiedy całkiem nowe czynniki i nieznane uprzednio procesy zaczęły wpływać na rozwój społeczno-gospodarczy kraju, regionów, miast i wsi. Nowe warunki z jednej strony komplikowały sytuację, w jakiej należało poszukiwać efektywnych rozwiązań, a z drugiej otwierały jednak zupełnie nowe możliwości i drogi rozwoju.

Dokonujące się przemiany najwyraźniej zaznaczają się w miastach i z tych względów warto przyjrzeć się czynnikom kształtującym oblicze współczesnych miast polskich.

2. Rozwój miast w końcu XX wieku

Powojenny rozwój miast polskich był wyraźnie zróżnicowany w czasie i w przestrzeni. W pewnych okresach czasu rozwijały się jedynie niektóre kategorie wielkościowe miast, podczas gdy inne przeżywały raczej okres stagnacji czy nawet upadku. Sytuacja taka była prostą konsekwencją ustroju państwowego, jaki panował w kraju. Była także efektem: (1) zmian w podziale terytorialnym kraju, (2) zmiennej polityki rozwojowej, lokalizacyjnej i inwestycyjnej oraz (3) kondycji ekonomicznej państwa.

W pierwszych latach powojennych miasta polskie podniesiono z gruzów i zniszczeń. Nakłady inwestycyjne koncentrowano, co było oczywiste, w miastach największych, które do tego były najbardziej zniszczone. Specjalne środki przeznaczano na odbudowę Warszawy. W stosunkowo szybkim czasie, przy poważnym obciążeniu społeczeństwa, zapewniono funkcjonowanie miast i względne warunki życia ich mieszkańców. Odbudowy miast, przy różnych zresztą warunkowaniach tego procesu, nie potraktowano jednak perspektywicznie, skutkiem czego ich struktury przestrzenne nie odpowiadają dziś aktualnym potrzebom. Dalszą konsekwencją tego stanu rzeczy jest poważne ograniczenie funkcjonalności największych miast, przejawiające się w: niewydolności układu komunikacyjnego, zatłoczeniu ulic i środków publicznej komunikacji, złych warunkach ekologicznych, wysokich kosztach budowy i eksploatacji urządzeń komunalnych itp.

Poważnym czynnikiem rozwoju miast w okresie powojennym był przemysł. Lokalizacja dużych zakładów przemysłowych powodowała zawsze dynamiczny rozwój miast, szczególnie takich jak: Bielsko-Biała, Tychy, Jastrzębie Zdrój, Konin, Tarnobrzeg, Lubin, Legnica, Głogów, Bełchatów, Dąbrowa Górnicza i inne. W ślad za zakładem przemysłowym szły bowiem środki na zakładowe budownictwo mieszkaniowe i niezbędną infrastrukturę.

Znaczącym impulsem rozwoju miast były zmiany terytorialnego podziału kraju, zwłaszcza przeprowadzone w 1975 roku. Po tym roku szczególnie dużą dynamikę rozwojową wykazywały tzw. nowe miasta wojewódzkie, np. Rzeszów, Piła, Elbląg, Płock, Gorzów Wielkopolski, Włocławek, Konin, Nowy Sącz, Chełm i inne. Odbывało się to kosztem miast mniejszych, zwłaszcza powiatowych, których rozwój został w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych gwałtownie zahamowany. Dla małych miasteczek cały powojenny okres

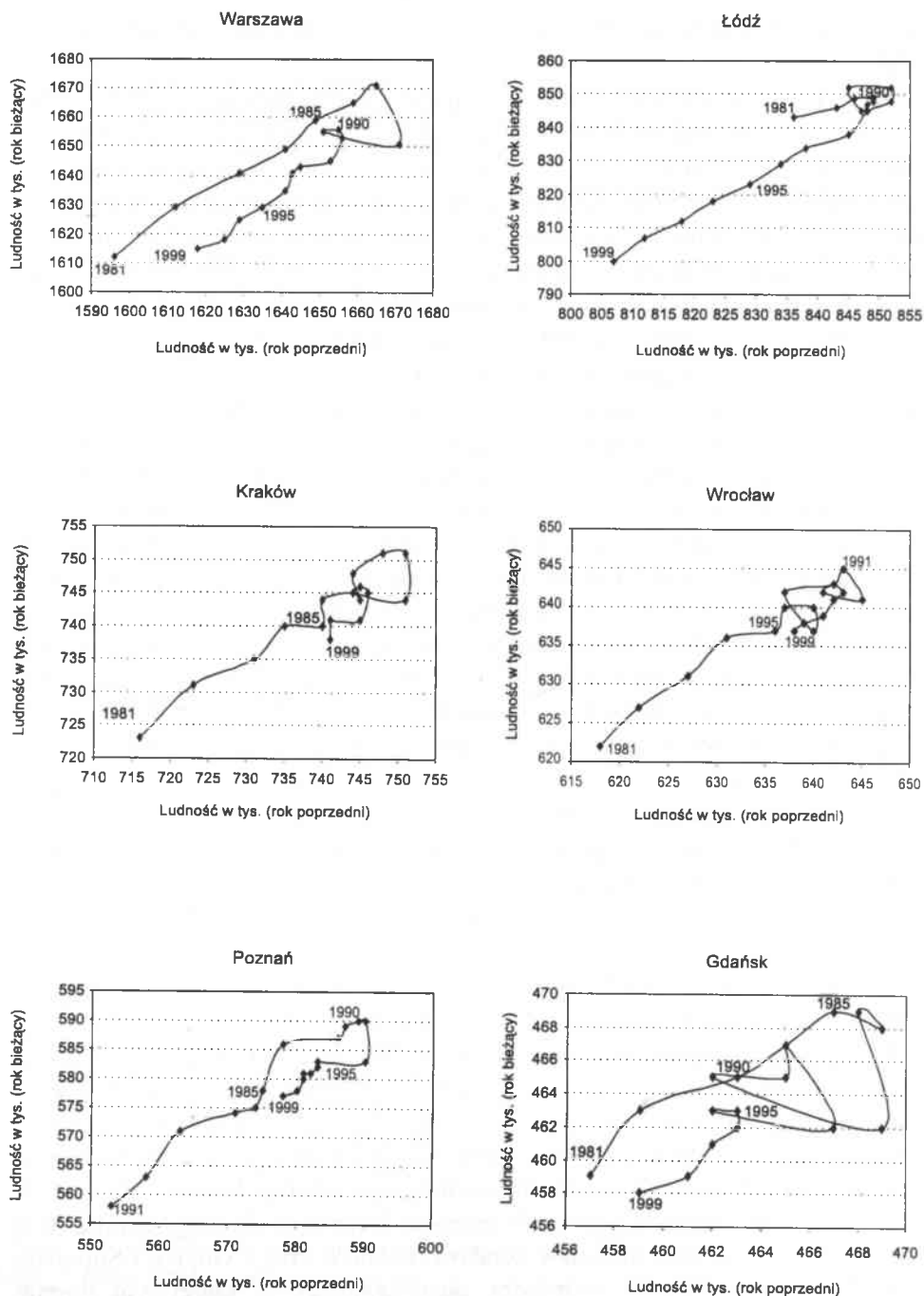
był bardzo niekorzystny (Parysek, Kotus 1997; Głębocki, Parysek, Rogacki 2000).

W latach 1950–1955 największą dynamiką rozwojową charakteryzowały się największe polskie miasta (200 tys. mieszkańców i większe). Lata 1955–1960 były pomyślne dla rozwoju miast bardzo dużych (100–200 tys. mieszkańców), natomiast lata 1960–1965, dla miast dużych (50–100 tys. mieszkańców). W latach 1965–1970 najlepiej rozwijały się miasta średnie (20–50 tys. mieszkańców), w latach 1970–1975 miasta duże, w latach 1975–1980 miasta bardzo duże, w latach 1980–1985 miasta duże, bardzo duże i średnie, a w latach 1985–1990 miasta duże i małe (10–20 tys. mieszkańców).

Lata dziewięćdziesiąte są okresem przemian w miastach, związanych z transformacją społeczno-ustrojową państwa. Jak na razie, nie zaznaczają się wyraźne tendencje rozwoju poszczególnych grup wielkościowych miast. Może tylko bardziej znaczące jest zmniejszanie się liczby ludności miast największych oraz słaba dynamika rozwojowa miast średnich, przy stagnacji pozostałych grup wielkościowych. Miasta największe wykazują spadek liczby mieszkańców, który jest uwarunkowany ujemnym przyrostem naturalnym i niekiedy ujemnym saldem migracyjnym lub przynajmniej zmniejszeniem napływu ludności do miast. Miasta polskie nie są aktualnie tak atrakcyjnym miejscem zamieszkania jak przed laty, zwłaszcza kiedy strefa podmiejska oferuje lepsze warunki życia (tańsze działki budowlane, tańsze mieszkania, mniejsze podatki, niższe ceny detaliczne, bardziej czyste środowisko, prestiż posiadania własnego domu itp.).

Lata dziewięćdziesiąte i następne ocenić należy jako nowy okres rozwoju oraz przemian przestrzenno-strukturalnych miast w Polsce, już bardziej jakościowego niż ilościowego charakteru. Okres ten dla jednych miast, zwłaszcza największych, wielofunkcyjnych oznacza nową fazę rozwoju. Dla innych, głównie małych oraz monostrukturalnych (przemysłowych), okres trudności gospodarczych i społecznych (upadki zakładów przemysłowych, bezrobocie, patologie społeczne).

Przy ogólnym trendzie dezurbanizacyjnym, największe polskie miasta wkroczyły w fazę reurbanizacji, głównie za sprawą inwestycji zagranicznych. Na obrzeżach miast powstawać zaczęły nowe obszary inwestycyjne, zwłaszcza przemysłowe oraz handlowo-usługowe, zaś w centrach pojawiły się nowe biurowce, hotele oraz inne obiekty szeroko rozumianej sfery obsługi biznesu. Na tym tle szczególnie dobrze prezentują się Warszawa, aspirująca do rangi europejskiej metropolii oraz Poznań, Wrocław, Kraków, Gdańsk wraz z Gdynią i Sopotem, które wykształcają się na metropolie rangi krajowej. W mniejszym stopniu dotyczy to Łodzi, Szczecina, Lublina, Katowic oraz bardzo dynamicznego w ostatnich latach Torunia.



Rys. 1. Trajektornie rozwoju ludnościowego największych miast polskich

Źródło: Opracowanie własne.

Reasumując powyżej przytoczone rozważania stwierdzić można, że: powojenny proces urbanizacji kraju przebiegał w zróżnicowanym, jednak systematycznie malejącym tempie. Przyrosty ludności miejskiej były z roku na rok mniejsze, aż do pewnej stabilności w tym zakresie, obserwowanej od początku lat dziewięćdziesiątych. Jednocześnie procesy urbanizacji wykazywały wyraźne zróżnicowanie regionalne. Najbardziej dynamicznie przebiegały na obszarach uprzemysłowionych oraz na terenach aglomeracji miejskich, najslabiej na obszarach rolniczych. Były one bardziej widoczne i znaczące na południu, w centrum oraz na zachodzie kraju, mniej dostrzegane w jego wschodniej części.

Wyraźne są trzy okresy zróżnicowanej dynamiki i odmiennego charakteru procesu polskiej urbanizacji. Do roku 1965 była to urbanizacja dynamiczna (urbanizacja właściwa), wiążąca się z masowym napływem ludności wiejskiej do miast. W latach 1965–1990 dynamika przyrostu ludności miejskiej osłabła, jednak była wyraźna, a proces ten przybrał charakter suburbanizacji. W latach dziewięćdziesiątych zaznaczyła się nowa specyfika procesu urbanizacji, którą można identyfikować bądź to z dezurbanizacją (rozwój stref podmiejskich), bądź z reurbanizacją (przebudowa i rozwój jakościowy największych polskich miast).

Ogólnie rzecz ujmując, proces urbanizacji Polski przejawiał się przede wszystkim w koncentracji ludności i podmiotów działalności gospodarczej w miastach największych. Było to równoznaczne z upadkiem miast najmniejszych. W okresie powojennym każda kategoria wielkościowa miast miała specyficzną dla siebie trajektorię rozwoju. Już w latach osiemdziesiątych obserwuje się pewne wyrównanie i osłabienie dynamiki rozwoju miast (ludności miast), która to dynamika w połowie lat dziewięćdziesiątych wygasła. Urbanizacja przyjęła jakościowy, a nie ilościowy wymiar, a miasta polskie weszły na drogę rozwoju poindustrialnego. O ich rozwoju nie będzie już w sposób zasadniczy decydować przemysł, a usługi, w tym szczególnie związane z obsługą podmiotów gospodarczych, handlem, oświatą, nauką, kulturą, telekomunikacją i informatyką. Oczywiście przemysł nie straci swej miastotwórczej funkcji, ale będzie to przede wszystkim nowoczesny przemysł zaawansowanych technologii.

W różnych miejscach kraju, procesy urbanizacji końca XX wieku mają odmienny charakter. Generalnie jest to dezurbanizacja, która dotyczy miast małych i średnich oraz ośrodków przemysłowych – i reurbanizacja, która charakterystyczna jest dla miast największych. W tych to właśnie miastach lokują się nowe podmioty gospodarcze, wykształcają się centra administracyjno-handlowe, powstają peryferyjne centra handlu detalicznego i hurtowego (giełdy), zanika model „blokowego” budownictwa wielorodzinnego, wykształcają się peryferyjne obszary budownictwa mieszkaniowego – rezydencjalnego oraz poprawia się estetyka. Obserwowane są też procesy, które trudno uznać za pozytywne.

Wzrasta zatłoczenie ulic miejskich, wydłuża czas dojazdu do pracy i szkoły, potęguje się hałas, zadymienie i zapylenie. Wzrastają koszty życia w mieście (koszty indywidualne) i koszty utrzymania miast (koszty ogólnospołeczne). Pogłębia się polaryzacja społeczna oraz szerzą się procesy patologii społecznej (przestępczość, alkoholizm, narkomania, prostytutka, bezdomność). Pogarsza się stan bezpieczeństwa osobistego i bezpieczeństwa mienia. Obfite żniwo zbierają choroby cywilizacyjne (nowotwory, choroby układu krążenia, schorzenia dróg oddechowych, choroby o podłożu alergicznym), wypadki drogowe, wypadki przy pracy oraz słaba odporność psychiczna mieszkańców (samobójstwa).

Bilans zysków i strat przemian w miastach nie jest może aktualnie jednoznaczny i zbyt klarowny. Należy jednak pamiętać, że Polska ciągle znajduje się w okresie przejściowym, na który wyciska swe piętno bagaż dziedzictwa „najlepszego z systemów”. W aktualnie istniejącej sytuacji wielką szansą na pomysłny rozwój jest bezwarunkowe włączenie Polski w struktury Unii Europejskiej. Z rozwoju tego skorzystają także miasta, główne ogniwa życia społeczno-gospodarczego kraju, a proces urbanizacji przybierze najbardziej odpowiedzialny charakter.

3. Główne czynniki rozwoju i przekształceń strukturalnych miast

Wiele klasyfikacji dotyczących czynników rozwoju społeczno-gospodarczego w wymiarze przestrzennym jest z natury rzeczy podobnych do siebie. W przeprowadzanych klasyfikacjach dychotomicznych wydziela się bowiem czynniki endogeniczne i egzogeniczne. Można coś takiego uczynić także w odniesieniu do czynników mających wpływ na rozwój miast i ich przemiany przestrzenno-strukturalne, zwłaszcza dokonujące się w ostatnich latach.

Za wewnętrzne, endogeniczne czynniki przemian, dokonujących się w miastach, uznaje się takie, które tkwią przede wszystkim w procesach transformacji systemowej, jakie występują w kraju. Czynniki endogeniczne to także i te, które tkwią w innych procesach wyraźnie wewnętrznego charakteru, jak i takie, które wynikają z natury samego miasta. W pierwszym przypadku chodzić będzie o głębokość przemian politycznych, gospodarczych i społecznych, o ich tempo oraz charakter, o stabilność zarysowujących się tendencji rozwojowych, w tym zwłaszcza w zakresie rozwoju demograficznego i przekształceń struktur społecznych oraz zmiany mentalności społeczeństwa itp. W drugim zaś przypadku w grę wchodzić będą: wielkość miasta, jego położenie geograficzne, pełnione funkcje, poziomu rozwoju, charakter struktury społeczno-gospodarczej, podatność na zmiany itp., które można określić mianem miejscowych czy lokalnych czynników (ograniczeń) rozwoju.

Wśród uwarunkowań zewnętrznych (egzogogenicznych), podstawowa rola przypada, jak się wydaje, procesom postmodernistycznych (czy poindustrialnych) przemian produkcji i akumulacji, globalizacji i jednemu z najbardziej znaczących dla rozwoju miast jej efektów względnie składników, tj. metropolizacji. Procesy te nadają zresztą zupełnie nowy charakter procesowi urbanizacji, traktowanemu całościowo. Ważnym egzogenicznym czynnikiem przemian jest także, stopniowo uruchamiany, proces integracji państw postkomunistycznych z strukturami zachodnioeuropejskimi.

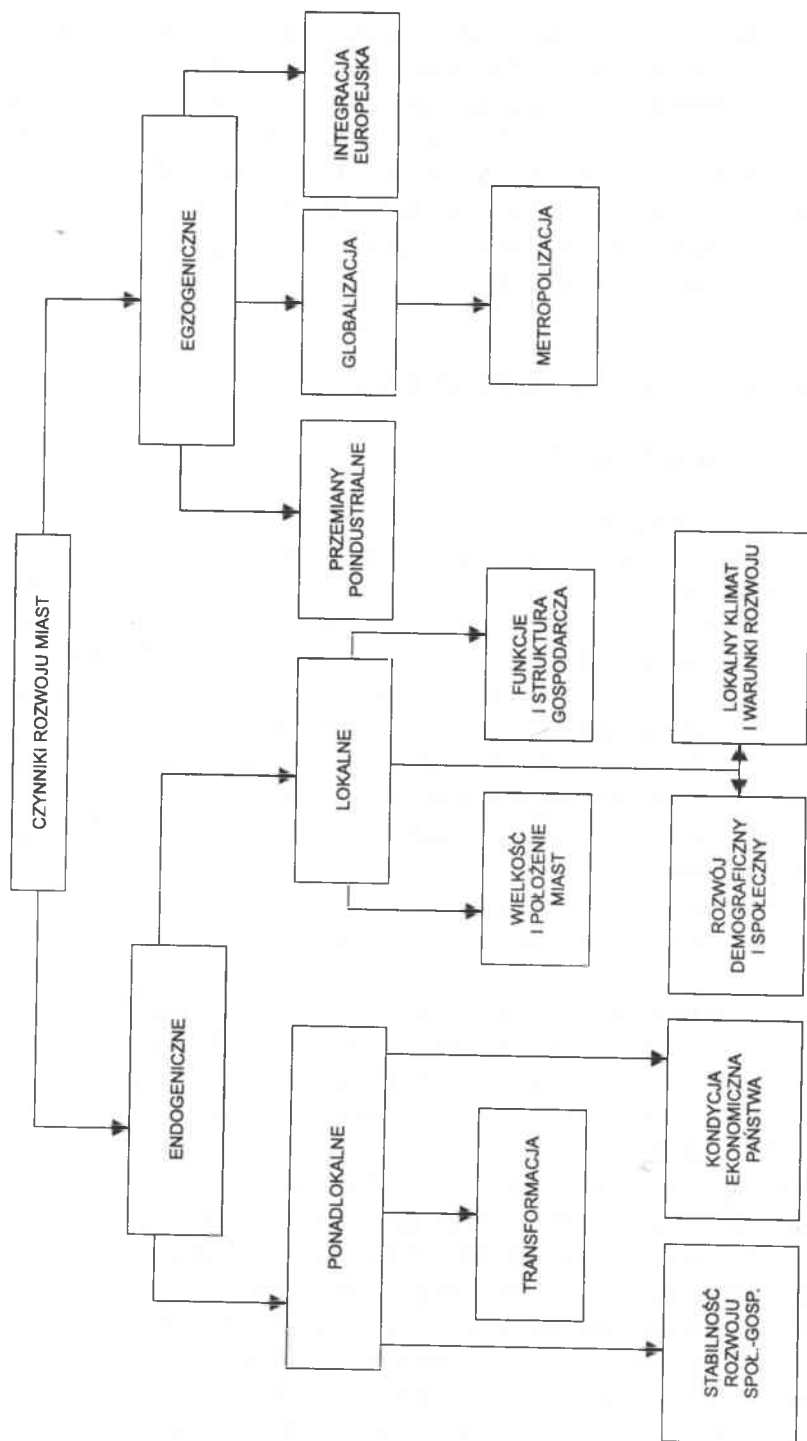
3.1. Czynniki wewnętrzne (endogeniczne)

3.1.1. Transformacja systemowa

Transformacja systemowa sprawiła, że w miejsce działających do 1989 roku polityczno-ideologicznych mechanizmów nakazowo-rozdzielczej regulacji, jako czynniki rozwoju społeczno-gospodarczego doszły do głosu prawa ekonomii i rozwoju społecznego. Wolność gospodarcza i równość podmiotów gospodujących, rynek i jego regulująca rola, prywatyzacja gospodarki i rozwój przedsiębiorczości, usunięcie bariery izolacjonizmu i otwarcie na świat, powstanie struktur samoorganizującego się społeczeństwa, zwłaszcza zarządzających miastami samorządów terytorialnych, wszystko to ujawniło się jako nowe czynniki rozwoju i przemian strukturalnych miast (Chojnicki, Czyż, Parysek 1999). Należy przy tej okazji nadmienić, że ramy przemian ustrojowych wyznaczał nowy, stopniowo wprowadzany system prawny.

Transformacja systemowa rozpoczęła się w sytuacji głębokiego kryzysu gospodarczego nie tylko w Polsce, ale w tej części kontynentu. Skutkiem tego sam proces transformacji przebiegać musiał, co jest zrozumiałe i wolno i nie bez problemów. Dodatkowym hamulcem przemian był także opór starej materii, zwłaszcza tkwiącej w dawnych strukturach władzy, co w funkcjonowaniu państwa, ale także i miast, przełożyło się na bipolarne, konkurencyjne układy polityczne postkomunistów i dawnej opozycji demokratycznej, toczących z sobą ciągłą walkę o władzę.

Przemiany ustrojowe i poszczególne składniki tych przemian miały różny wpływ na rozwój i przekształcenia miast. Były jednak przede wszystkim generatorem ich rozwoju, otwierając miasta na napływające z zewnątrz: kapitał, idee i mody. Uruchomiły rynek, jako faktyczne miejsce spotkań sprzedających i kupujących. Przyczyniły się do poważnych zmian technologii i organizacji produkcji oraz do poprawy efektywności gospodarowania. Były najważniejszym czynnikiem zmian struktury gospodarczej miast, prowadząc do intensywnego rozwoju usług i koniecznej modernizacji przemysłu. Pobudziły drobną, lokalną



Rys. 2. Czynniki rozwoju miast polskich na przełomie XX i XXI wieku
 Źródło: Opracowanie własne.

przedsiębiorczość oraz przywróciły poczucie własności prywatnej. Doprowadziły do odrodzenia się samorządu terytorialnego, faktycznego gospodarza miast, który w interesie ogółu mieszkańców mógł podjąć: 1) kompleksowe działania na rzecz rozwoju miasta oraz promocji jego zasobów i czynników rozwojowych, 2) określić preferencje, priorytety i kierunki rozwoju miast, 3) oddziaływać na ukształtowanie właściwej dla danego miasta struktury przestrzennej i ładu jego w zagospodarowaniu.

3.1.2. Rozwój demograficzny i przemiany społeczne

Lata do roku 1990 były okresem dość dynamicznego rozwoju ludnościowego miast. Słabnąca, planowana i sterowana centralnie, niewydolna gospodarka socjalistyczna nie była jednak w stanie zapewnić równowagi rozwoju ludnościowego miast i infrastruktury miejskiej, co przejawiało się w postaci kryzysu miejskiego, a czego wyrazem były: brak mieszkań i niski ich standard, niedorozwój sieci infrastruktury technicznej, przejawiający się złym stanem dróg, trudnościami komunikacyjnymi, ograniczeniami w dostawie energii, brakiem systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków, utylizacji odpadów, niedorozwojem sieci telekomunikacyjnej, degradacją substancji mieszkaniowej oraz niedorozwojem i złym funkcjonowaniem placówek infrastruktury społecznej, zwłaszcza w zakresie edukacji, ochrony zdrowia oraz kultury. Braki te kumulowały się i wyrażały w powszechnie odczuwanych trudnościach życia codziennego, które tylko w znikomym stopniu łagodziły podejmowane okazjonalnie inwestycje w tym zakresie. Na to wszystko nakładały się klasyczne trudności rynkowe. Miasto ciągle jednak działało jak magnes, przyciągając co raz to większe rzesze ludności wiejskiej, gdzie warunki życia były miejscami bardzo złe.

Miasta oferowały ludziom do nich napływającym przede wszystkim pracę oraz możliwości zamieszkania, najczęściej w: mieszkaniach zakładowych, niskiego standardu hotelach robotniczych, wynajętych kwaterach prywatnych oraz osiedlach substandardowych domków. W dalszej perspektywie (kilkunastu lat) rysowały szansę uzyskania mieszkania w bloku spółdzielczym. Dziś, kiedy wskaźnik poziomu bezrobocia w miastach kształtuje się w granicach 5–40%, nie mogą one dalej oddziaływać jako czynnik przyciągający nowych mieszkańców.

Na ratunek miastom polskim przyszedł, w pewnym sensie, dramatycznie spadający przyrost naturalny, który jeszcze kilkanaście lat temu, będąc najwyższym w Europie, stanowił podstawowy czynnik ich rozwoju. Dziś największe miasta Polski, podobnie jak i w innych krajach, systematycznie zmniejszają liczbę swoich mieszkańców. Poważniejszy napływ migrantów i wyższy wskaźniki przyrostu naturalnego charakteryzuje jedynie obszary strefy podmiejskiej, gdzie

osobom bardziej zamożnym taniej jest zbudować dom, a mniej zamożnym tańiej wynająć mieszkanie i na niższym poziomie kształtować koszty utrzymania.

Proces depopulacji miast – zwłaszcza największych – jest, jak się wydaje faktem. Mimo tego miasta polskie znajdują się jednak na drodze rozwoju, o czym świadczy zmieniające się ich oblicze. Jest to jednak bardziej pożądanym aktualnie rozwój jakościowy. Ta kategoria rozwoju oznacza silniejsze powiązanie przekształceń dokonujących się w miastach z potrzebami mieszkańców oraz osób przyjezdnych, zarówno w interesach, jak i w celach turystycznych (tabela 1).

Tabela 1. Ogólna charakterystyka 20 największych miast Polski w 1998 roku

Miasta	Liczba ludności	Przyrost naturalny	Współczynnik obciążenia ekonomicznego	Podmioty gospodarcze na 1000 mieszkańców	Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca
Warszawa	1 618 468	-4,2	60,3	139,78	2 441,49
Łódź	806 728	-7,1	59,6	94,07	1 355,75
Kraków	740 666	-1,3	57,4	111,58	1 287,69
Wrocław	637 877	-0,2	57,6	127,30	1 959,87
Poznań	578 235	-2,7	58,1	120,80	1 661,67
Gdańsk	458 988	-0,7	57,7	98,20	1 585,79
Szczecin	416 988	-1,3	56,1	123,73	1 355,45
Bydgoszcz	386 855	-0,9	58,9	98,94	1 184,78
Lublin	356 251	-0,1	56,5	92,16	1 116,89
Katowice	345 934	-2,8	57,7	107,90	1 443,99
Białystok	283 937	5,7	68,6	98,42	1 102,35
Częstochowa	257 812	-1,5	60,3	99,67	1 223,08
Gdynia	253 521	-0,3	57,3	90,00	1 290,67
Sosnowiec	244 102	-2,7	52,5	85,03	1 164,72
Radom	232 262	1,4	64,3	100,80	1 189,82
Kielce	212 383	0,5	56,6	97,89	1 319,43
Gliwice	212 164	-1,1	53,9	80,75	1 359,80
Toruń	206 158	1,2	56,3	96,47	1 621,31
Bytom	205 560	-1,3	57,2	61,45	1 115,06
Zabrze	200 177	0,2	58,3	55,71	1 434,74

Źródło: Zestawienie wg *Miasta w liczbach*, Warszawa 1999, GUS.

Pozytywne przemiany mentalności społeczności lokalnych miast mają korzystny wpływ na funkcjonowanie władzy lokalnej, która – mimo kłopotów finansowych i dbałości o własny interes, działa co raz sprawniej, troszcząc się o *milieu* miasta, będące jednym z ważniejszych czynników rozwoju – i o sam rozwój. Przemiany w sferze mentalności prowadzą też do rozwoju prywatnej, drobnej przedsiębiorczości, bardzo ważnego składnika struktury gospodarczej miast. Zagwarantowanie trwałości własności prywatnej owocuje zaś w postaci większej dbałości o tę własność, zwłaszcza o jej stan techniczny i estetykę.

Wzrost zamożności pewnej, ciągle jeszcze zbyt małej części społeczności lokalnej, przyczynia się do wprowadzania w układ przestrzenny miasta nowych elementów zagospodarowania (rezydencje, domki, wysokiego standardu budownictwo wielorodzinne, nowoczesne zakłady produkcyjne i usługowe).

Niestety obok tych pozytywnych tendencji, w miastach toczą się, a nawet nasilają, procesy patologiczne, o których już wspomniano poprzednio.

3.1.3. Lokalne czynniki i ograniczenia rozwoju

Oczywiście każde miasto jest inne, co oznacza lokalne zróżnicowanie czynników i warunków oraz możliwości i kierunków rozwoju. Współczesne miasta polskie nie tylko rozwijają się, ale także borykają się z problemami ograniczającymi ich rozwój i przekształcenia. Problemy takie sprawiają m.in.: jednostronnie wykształcona struktura gospodarcza, niski w stosunku do potrzeb budżet miejski, bezrobocie, niedorozwój infrastruktury technicznej, mała aktywność inwestycyjna, niewydolność układów komunikacyjnych, brak mieszkań, zły stan środowiska przyrodniczego oraz wspomniane już procesy patologii społecznej (Parysek 1995, 2000).

Z polskich miast stosunkowo najlepiej rozwijają się miasta największe, zwłaszcza wielofunkcyjne o zróżnicowanej strukturze gospodarczej. Te właśnie miasta mają najwyżej rozwinięte: sieć i urządzenia infrastruktury technicznej, najbardziej gęstą sieć placówek obsługi biznesu, są ośrodkami uniwersyteckimi oraz mają instytuty naukowo-badawcze, są ośrodkami kultury, handlu, wystawiennictwa oraz głównymi węzłami komunikacyjnymi kraju.

Najwyżej oceniane są przemiany w Warszawie, która w końcu lat dziewięćdziesiątych była największym po Berlinie placem budowy w tej części Europy i pozostaje nim, jak się wydaje, nadal. Wysoką rangę ma Poznań, piąte co do liczby ludności miasto Polski, korzystnie położone (w połowie drogi z Warszawy do Berlina), gdzie wyraźnie ujawnia się synergiczny efekt występowania wcale nie najbardziej korzystnych czynników rozwoju. Z Poznaniem co raz skuteczniej konkuruje Wrocław, miasto o podobnej wielkości i funkcjach, a także Kraków (kulturalna stolica Europy 2000 roku). Pozytywne przemiany zachodzą w trzech sąsiadujących z sobą miastach na Wybrzeżu, tj. w Gdańsku, Gdyni i Sopocie, których komplementarność struktury gospodarczej sprzyja rozwojowi. Do wyżej wymienionych ośrodków napływa najwięcej kapitału zagranicznego, a władze miejskie potrafią prowadzić skuteczną politykę rozwojową. Pewne trudności przeżywają: niegdyś wysoko uprzemysłowiona Łódź, drugie co do wielkości miasto Polski oraz duże miasta przemysłowe Górnego Śląska. W tych ostatnich miastach sytuacja jest wysoce skomplikowana, bowiem na prywatyzację, rekonstrukcję i restrukturyzację czeka górnictwo, hutnictwo i przemysł cięż-

ki, dziś poważnie dotowane z budżetu państwa. Są to ponadto miasta o nabrzmiałych problemach społecznych i wysokim stopniu zdegradowania środowiska (obszary górnicze i przemysłowe).

Ogólnie aktualna sytuacja jest taka, że im mniejsze miasto, tym większe są jego problemy okresu transformacji. Podobnie – im bardziej jednostronnie ukształtowana struktura gospodarki, tym więcej problemów społecznych i mniejsza szansa na rozwój. Bardziej dynamiczne są przemiany miast leżących na głównych szlakach komunikacyjnych, a także leżących w zachodniej części Polski. Podział na będące w lepszej sytuacji centrum (zachodnia i centralna część Polski) i peryferia (część wschodnia) jest bardzo wyraźny.

3.2. Uwarunkowania zewnętrzne (egzogeniczne)

3.2.1. Przemiany okresu poindustrialnego (postmodernistyczne)

W końcu lat osiemdziesiątych zamknięty został w Polsce okres rozwoju industrialnego. Nadmiernie rozbudowany, mający nieodpowiednią strukturę branżową oraz zacofany technologicznie przemysł przestał być wiodącym czynnikiem rozwoju (Kukliński 1983). Sytuacja polityczna (izolacja, krępujące struktury RWPG) nie uzasadniała, a sytuacja ekonomiczna (brak kapitału) uniemożliwiała rozwój przemysłów nowoczesnej technologii. Czynnikiem rozwoju miast musiały być więc usługi. Na te jednak, z uwagi na dość niski poziom dochodów mieszkańców, nie było aż tak dużego zapotrzebowania. Kształtująca się sytuacja gruntowała kryzys zapoczątkowany już w 1976 roku, który systematycznie, mimo pewnych wahań, pogłębiał się, w zasadzie aż do 1989 roku.

Zmiana warunków ustrojowych w 1989 roku otworzyła nowe możliwości rozwoju, który nazwać można poindustrialnym, choć był to rozwój różny od tego, jaki miał miejsce w krajach Europy Zachodniej i w USA. Wiązał się przede wszystkim z restytucją kapitalistycznego modelu gospodarczego, oczywiście z pominięciem niektórych zmian, jakie w państwach kapitalistycznych dokonały się w okresie 1939–1990. Tworzony na nowo polski kapitalizm miał zatem i ma zarówno pewne cechy rozwoju modelu fordowskiego, jak i postfordowskiego (Parysek 1992; Chojnicki 1992, 1995).

Głównym przejawem zmian poindustrialnych w Polsce, zwłaszcza zaś w miastach, jest dynamiczny rozwój usług i niemal kompletna prywatyzacja tej sfery życia gospodarczego. Znaczące są także zmiany form organizacji produkcji, przejawiające się przede wszystkim w decentralizacji zarządzania oraz wzroście znaczenia małych i średnich przedsiębiorstw, potrafiących się bardziej elastycznie zachować na rynku. Zmienia się także sama struktura produkcji, bardziej powiązana z potrzebami rynku wewnętrznego i dostosowująca się do

wymagań rynków zagranicznych. Elastyczna staje się praca i dziś wysoki poziom wykształcenia ogólnego, a nie wykształcenie wąsko specjalistyczne (pomijając sferę unikatowych specjalizacji zawodowych), daje lepsze możliwości zatrudnienia. Rolę czynnika regulującego funkcjonowanie społeczeństwa i gospodarki odgrywa prawo, coraz lepiej dostosowywane do rozwiązań zachodnich. Przepisy prawne, a nie woluntarystyczne decyzje polityczne partii rządzącej określają ramy działalności w państwie, jako terytorialnym systemie społecznym. Polska w coraz to większym stopniu staje się konstytucyjnie zapisanym państwem prawa, co nie oznacza oczywiście tego, że prawo nie jest łamane.

Przemiany poindustrialne najdobitniej zaznaczają swoją obecność w miastach, gdzie ukształtowana została, nawiązująca do realnego popytu, sieć placówek handlowych i usługowych. W centrach miast powstały liczne nowe placówki obsługi biznesu oraz nowoczesna sieć sklepów, w tym luksusowych, nastawionych na turystę zagranicznego. Na peryferiach wybudowano nie znane uprzednio w tej części Europy, centra handlowe. Powstały liczne, małe i średnie przedsiębiorstwa, dające z jednej strony zatrudnienie poszukującym pracy, a z drugiej, tak bardzo potrzebne środki budżetowe. Otwarcie gospodarki na świat umożliwiło transfer technologii, co z kolei warunkuje rozwój nowoczesnego przemysłu. Zróżnicowana, zdywersyfikowana struktura gospodarki miast kształtuje, po stronie podaży, bardziej różnorodny, a zarazem zrównoważony rynek pracy, a dobrze wykształceni, młodzi fachowcy lepiej niż przed laty, spełniają wymagania kadrowe nowoczesnych firm. Rolę czynnika regulującego rozwój miast i przekształcającego ich struktury przestrzenne odgrywa demokratycznie wybrany samorząd.

Nie są to oczywiście modelowe zmiany poindustrialne, ale ich zakres i głębokość sprawiają, że podobieństwo procesów zachodzących w Europie Zachodniej i w Polsce staje się co raz bardziej widoczne (por. Albrechts 1992; Albrechts, Swyngedouw 1989; Cooke 1990; Harvey 1990; Roobeck 1990; Chojnicki 1992; Parysek 1992). Nie ulega też kwestii, że przemiany poindustrialne są jednym z egzogenicznych czynników rozwoju i przekształceń przestrzenno-strukturalnych miast polskich – i nie tylko polskich.

3.2.2. Globalizacja i metropolizacja

Powszechnie przyjmuje się, że jednym z głównych procesów kształtujących oblicze współczesnego świata jest globalizacja. Choć proces ten badany jest i opisywany od blisko 20 lat, to jednak nie do końca zostały poznane mechanizmy jego przebiegu oraz jego efekty na krótszą i dalszą metę (Anderson 1996). Globalizacja budzi tyle samo nadziei, co obaw (Krugman 1999). Ma jednak kolosalny wpływ na gospodarkę światową, życie społeczne oraz kulturę, urucha-

miając z jednej strony procesy unifikujące (te same modele organizacji i funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa oraz te same wzorce kulturowe), a z drugiej różnicujące (pogłębianie się różnic w poziomie rozwoju i warunkach życia). Ma też niebagatelny wpływ na rozwój i fizjonomię współczesnych miast, w tym także polskich (Castells 1994; Taylor 1997; McNeill 1999).

W odniesieniu do miast globalizacja oznacza przede wszystkim: (1) powrót do idei miasta-państwa, (2) homogenizację struktur miejskich i przyjmowanego zunifikowanego modelu oraz stylu życia oraz (3) kształtowanie się miasta globalnego.

Powrót do idei miasta-państwa znajduje swoje odbicie w procesie metropolizacji. Metropolizacja zaś z kolei prowadzi do powstania miasta globalnego, różnie zresztą pojmowanego, od miasta o funkcjach światowych do wielkich zurbanizowanych aglomeracji.

W miastach polskich globalizacja przejawia się przede wszystkim w internacjonalizacji gospodarki. Proces ten postępuje stopniowo i obejmuje w zasadzie wszystkie wydzielane fazy powstawania gospodarczych struktur globalnych (Shanks 1985; Strykiewicz 1999, 2000). W działalności produkcyjnej są to kolejno: eksport towarów – transfer technologii (licencje) – utworzenia zagranicznego przedstawicielstwa handlowego – utworzenie przedsiębiorstwa zagranicznego (przyczółka) – powstanie przedsiębiorstw zagranicznych – łączenie się przedsiębiorstw zagranicznych – powstanie segmentu gospodarki globalnej. Podobnie dzieje się w handlu detalicznym i hurtowym, gastronomii, bankowości, ubezpieczeniach, consultingu i innych dziedzinach infrastruktury obsługi biznesu. Jest to oczywiście związane z dynamicznym procesem inwestycyjnym, który zmienia oblicze miast. Powstają nowe obiekty biurowe, gdzie mieszczą się przedstawicielstwa światowych i ponadnarodowych firm produkcyjnych, finansowych i handlowych, budowane są nowe zakłady produkcyjne, centra handlowe, nowe hotele, biurowce na wynajem lokali, budynki apartamentowe, zakłady gastronomiczne, centra rozrywki i wypoczynku itp. Do tych inwestycji dostosowuje się, nie zawsze we właściwym zakresie i tempie, infrastruktura miejska. Władze miast zabiegają jednak o tego rodzaju inwestycje, które rozwiązują wiele palących problemów, zwłaszcza problem bezrobocia. Na procesie globalizacji korzystają, jak na razie, miasta największe, a zwłaszcza te, w jakich ujawniają się nowoczesne czynniki lokalizacji, takie jak: wysoko kwalifikowane i młode kadry, potencjał naukowo-badawczy, zróżnicowana strukturalnie gospodarka oraz tzw. korzyści miejsca określone sprzyjającym dla inwestowania i zamieszkania *milieu* (Parysek 1997).

Globalizacja prowadzi w prostej linii do metropolizacji, a zatem do wykształcania się funkcji metropolitalnych i struktur metropolitalnych, które charakteryzują przestrzenne relacje globalnego względnie międzynarodowego za-

sięgu. Na metropolię subkontynentalną wyrasta Warszawa przeżywająca boom inwestycyjny, uważana, jak to już napisano, za drugi po Berlinie, największy plac budowy w tej części starego kontynentu. Rozwój funkcji metropolitalnych zauważany jest także w takich miastach, jak: Poznań, Wrocław, Kraków oraz w trójmieście: Gdańsku, Gdyni i Sopocie, które z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo i silne powiązania, należy traktować łącznie. W mniejszym stopniu w Łodzi, w największych miastach Górnego Śląska, Szczecinie oraz Lublinie. Obok wspomnianych już inwestycji w centrum, na peryferiach powstają nowe obszary gospodarcze (centra handlowe, magazyny, zakłady produkcyjne), tereny sportowo-rekreacyjne oraz tereny zabudowy mieszkaniowej, tym razem już bardziej shumanizowanego, niskiego budownictwa wielorodzinnego i budownictwa jednorodzinnego, w tym także typu rezydencjalnego.

Rozwija się więc zarówno rdzeń miast, jak i ich zewnętrzny pierścień. Co raz większą rolę odgrywa rewitalizacja, jednak na poważniejsze potraktowanie tego problemu w Polsce brakuje pieniędzy oraz regulacji prawnych. Kształtowane są relacje dalekiego zasięgu, charakterystyczne dla struktur metropolitalnych, tj. z innymi metropoliami w kraju i po za jego granicami (Jałowiecki 1998, 2000; Parysek 2000).

Największe miasta polskie upodabniają się do miast europejskich, jednak będąca dziedzictwem wielowiekowej historii specyfika ich zabudowy oraz balast 50 lat komunizmu ciągle decydują o ich indywidualności. Stają się więc, choć generalnie wolno, po części światowe, po części są europejskie, a po części są polskie. I takimi powinny pozostać, rewitalizując dziedzictwo kultury materialnej i rekonstruując pozostałości dawnego systemu (blokowiska).

3.2.3. Integracja europejska

Czynnikiem oddziałującym na procesy rozwoju i przemian strukturalnych miast jest też bez wątpienia proces integracji europejskiej, choć właściwa jego dynamika mieć będzie miejsce z chwilą włączenia Polski w struktury Unii Europejskiej. Trwający proces dostosowania polskiego systemu prawnego do rozwiązań obowiązujących w Unii stwarza warunki umożliwiające przyjmowanie i akceptowanie wzorców i rozwiązań zachodnich, także w zakresie planowania rozwoju miast i kształtowania ich struktury wewnętrznej. Wykorzystanie funduszy europejskich otwiera zaś możliwości realizacji pewnych inwestycji komunalnych, usprawniających funkcjonowanie miast. Inne środki przeznaczone mogą zostać na opracowywanie projektów o dużym znaczeniu dla rozwoju miasta. Nie zawsze jednak i to z różnych względów łatwą rzeczą jest skorzystanie z tych funduszy. Występują bowiem dość silnie oddziałujące ograniczenia, różnego zresztą rodzaju, od twardych wymogów formalnych, przez biurokraty-

czne przepisy wykonawcze, do blokady informacyjnej będącej wynikiem konkurencyjnej walki o środki. Nie ma też niektórych potrzebnych regulacji prawnych, np. dotyczących rewitalizacji miast, celowo uruchamianego procesu prowadzącego do nadania miastom nowego impulsu rozwojowego, do poprawy ich funkcjonowania, rewaloryzacji zabudowy czy podniesienia poziomu estetyki.

Mówiąc o wpływie procesów integracyjnych na rozwój miast, nie należy zapominać o współpracy bilateralnej miast polskich i z krajów Europy Zachodniej. Choć różny może być charakter tej współpracy, to jednak w wielu przypadkach przynosi ona określone korzyści, w tym także znaczące dla rozwoju i przemian strukturalnych w mieście.

Właściwe efekty procesu integracji ujawnią się dopiero po dołączeniu Polski do grona państw członkowskich Unii Europejskiej. Wtedy to, jak należy sądzić, otwarte zostaną pełne możliwości uzyskania środków finansowych na restrukturyzację i rozwój miast.

4. Zakończenie

O rozwoju miast polskich decyduje aktualnie wiele, różnej natury czynników. Od ich występowania, odkrycia, oceny wpływu czy znaczenia i wykorzystania zależy więc przyszłość każdego z miast. Nie wszystkie jednak czynniki rozwoju mają charakter wewnętrzny, tj. nie są związane ani z sytuacją społeczno-gospodarczą kraju względnie z lokalnymi warunkami rozwoju, jakie występują w miastach. Oznacza to, że w wielu przypadkach rozwój miast napędzać lub wzmacniać będzie oddziaływanie uwarunkowań zewnętrznych. Co więcej, to właśnie one w wielu przypadkach decydować mogą o kierunkach i dynamice przeobrażeń. Rola uwarunkowań zewnętrznych będzie tym większa, im bardziej miasta polskie prezentować się będą jako atrakcyjne miejsca lokalizacji kapitału w sferze inwestycji produkcyjnych i usługowych i im bardziej gospodarka polska włączona zostanie w układy globalne.

Oczywiście w lepszej sytuacji pozostają i pozostawać będą miasta największe, które w głównej mierze korzystać mogą z efektów wykorzystania i oddziaływania uwarunkowań zewnętrznych. Dla miast mniejszych najbardziej znaczące będą w tej sytuacji czynniki wewnętrzne, a szans na rozwój upatrywać należy w gospodarce lokalnej.

Wiele w rozwoju miast zależy i zależeć będzie od nich samych, od ich wielkości, położenia, przemian gospodarczych, *milieu*, od mieszkańców i ich postaw oraz od aktywności władz miejskich w zakresie marketingu i promocji i władze powinny o tym i wiedzieć i pamiętać, budując strategię rozwoju społeczno-gospodarczego miast.

Literatura

- ALBRECHTS L., 1992, *New challenges for urban policy under flexible regime of accumulation*, „Landsc. Urban Planning”, 22, p. 189–203.
- ALBRECHTS L., Swyngedouw E., 1989, *The challenges for regional policy under flexible regime of accumulation*, [in:] *Regional policy at the Crossroads*, ed. L. Albrechts., F. Moulaert., P. Roberts, E. Swyngedouw. J. Kingsley, London.
- ANDERSON J., 1996, *The shifting stage of politics: new medieval and postmodern territorialities?*, „Environment and Planning D: Society and Space”, 14, p. 133–153.
- CASTELLS M., 1994, *European cities, the information society and the global economy*, „New Left Review.” 204, p. 18–32.
- CHOJNICKI Z. (red.), 1992. *Studia geograficzne przemian społeczno-gospodarczych*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 159.
- CHOJNICKI Z., 1995, *Postmodern changes in the global socio-economic order*, [in:] *Baltic Europe in the perspective of global change*, ed. A. Kukliński, Oficyna Naukowa, Warszawa, p. 331–362.
- CHOJNICKI Z., CZYŻ T., PARYSEK J., 1999, *Shock-Shift in an enlarged Europe. The geography of socio-economic change in East-Central Europe after 1989*, ed. F.W. Carter. W. Maik, Ashgate. Aldershot, p. 7–26.
- COOKE P., 1990, *Back to the future*, Unwin Hyman, London.
- GLEBOCKI B., PARYSEK J., ROGACKI H., 2000, *Polska. Wielka Encyklopedia Geografii Świata*, t. 20, Wydawnictwo Kurpisz, Poznań.
- HARVEY D., 1990, *The condition of postmodernity*, Blackwell, Cambridge.
- JAŁOWIECKI B., 1998, *Współczesne przekształcenia struktury osadniczej i przestrzeni miejskiej (maszynopis)*.
- JAŁOWIECKI B., 2000, *Początki wytwarzania przestrzeni metropolitalnej w Polsce*, [w:] *Uwarunkowania i strategię rozwoju regionalnego w procesach integracji europejskiej*, red. Z. Mikołajewicz, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole, s. 311–326.
- KUKLIŃSKI A., 1983, *Diagnoza stanu gospodarki przestrzennej Polski*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 123, Warszawa.
- KUKLIŃSKI A., 1999, *Globalisation and the splitting globe: Assumptions and challenges. Conference of the Club of Rome on Globalisation – Governance – Sustainable Development*, Vienna.
- KRUGMAN P., 1999, *The return of depression economics*, Norton, New York.
- MCNEILL D., 1999, *Globalisation and the European city*, „Cities” 16.3, p. 143–147.
- PARYSEK J., 1992, *Polski przemysł a nowe warunki społeczno-ustrojowe*, [w:] *Studia geograficzne przemian społeczno-gospodarczych*, red. Z. Chojnicki, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 159, s. 75–88.
- PARYSEK J., 1995, *Duże miasta Europy i ich rola w procesie urbanizacji, rozwoju społeczno-gospodarczego i europejskiej integracji u schyłku XX wieku*, „Przegląd Geograficzny”, t. 67, 3–4, s. 225–248.
- PARYSEK J., 1997, *Podstawy gospodarki lokalnej*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- PARYSEK J., 1998a, *Poznań wobec wyzwań transformacji społeczno-ustrojowej i przemian strukturalno-prze-strzennych współczesnych miast*, [w:] *Podstawy gospodarczej polityki miasta. Studium Poznania*, red. R. Domański, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 181, s. 61–88.
- PARYSEK J., 1998 b, *Przekształcenia przestrzenno-strukturalne Poznania w okresie transformacji społeczno-ustrojowej*, [w:] *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, red. T. Markowski, T. Marszał, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 182, s. 45–66.
- PARYSEK J., 2000, *Polskie metropolie jako ogniwa procesu transformacji i przemian przestrzenno-strukturalnych (na tle metropolii europejskich)*, [w:] *Uwarunkowania i strategię rozwoju regionalnego w procesach integracji europejskiej*, red. Z. Mikołajewicz, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole, s. 347–360.
- PARYSEK J., KOTUS J., 1995, *Development patterns of Polish towns in the years 1950–1990*, „Geographia Polonica”, 66, p. 87–110.
- PARYSEK J., KOTUS J., 1997, *Powojenny rozwój miast polskich i ich rola w procesie urbanizacji kraju*, „Przegląd Geograficzny”, t. 69, 1–2, s. 33–54.
- ROOBECK A.J.M., 1990, *The crisis in fordism and the rise of a new technological paradigm*, [in:] *Globality versus locality*, ed. A. Kukliński, University of Warsaw, Institute of Space Economy, Warsaw.

- SHANKS D.C., 1985, *Strategic planning for global competition*, „The Journal of Business Strategy”, 5.3.
- STRYJAKIEWICZ T., 1999, *Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- STRYJAKIEWICZ T., 2000, *Implication of globalisation for regions and localities in an economy in transition: the case of Poland*, [in:] *Polish economy in transition: Spatial perspectives*, ed. J. Parysek, T. Stryjakiewicz, A. Mickiewicz University, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, p. 7–28.
- TAYLOR P.J., 1997, *Hierarchical tendencies among world cities: a global research proposal*, „Cities” 14.6, p. 323–332.

**THE INTERNAL AND EXTERNAL CONDITIONINGS
OF THE SPATIAL-STRUCTURAL TRANSFORMATION
AND DEVELOPMENT OF POLISH TOWNS TOWARDS
THE END OF THE 20TH CENTURY**

Summary

Stages of the development of towns in Poland in the second half of the 20th century were discussed and the major factors of the structural transformations occurring in towns were determined. Among the internal factors there were differentiated the local ones (including the size and location of towns, functions and economic structure of the town, demographic development) and supra-local ones (such as transformation, the economic condition of the state, stability of the socio-economic development). The role of the European integration as a factor which will play a special role the moment Poland joins the European Union was also underlined.

The author points to the fact that the largest cities will be the best off as they will, to the broadest extent, take advantage of the effects which result from making use of and influence of the external conditionings. On the other hand, the internal factors will be of major importance for smaller urban centers and, accordingly, practical opportunities for development here ought to be sought in the local economy.

Much in the development of cities depends and will continue so on the cities themselves, on their size, location, economic transformations, residents' attitudes, municipal authorities' activity within the field of marketing and promotion, as well as on other factors.

Klaus SCHÖLER
Uniwersytet w Poczdamie

ROZWÓJ MIAST W NIEMCZECH WSCHODNICH I ZACHODNICH – DOŚWIADCZENIA WYNIKAJĄCE Z PROCESU TRANSFORMACJI

1. Wprowadzenie

Celem niniejszego artykułu, bazującego na opublikowanej już pracy zwartej (Schöler 1999a), a dotyczącej tej samej problematyki, jest przedstawienie potencjalnego rozwoju miasta, przekształcającego się z jednostki funkcjonującej w socjalistycznej gospodarce planowej na miasto funkcjonujące w gospodarce rynkowej. Podstawę niniejszych rozważań stanowi teza głosząca, że obserwowany w ostatnich latach rozwój miast w landach wschodnich, należących do byłego obozu socjalistycznego, dogania w przyspieszonym tempie rozwój miast, obserwowany w landach zachodnich. Udowodnienie tej tezy wymaga spełnienia dwóch warunków: po pierwsze, występowania zasadniczych i systemowo determinowanych różnic pomiędzy gospodarką centralnie planowaną a gospodarką rynkową, i po drugie, występowania takich samych determinant rozwoju miast w zachodniej gospodarce rynkowej i wschodnich procesach transformacji ekonomicznej.

Warunek pierwszy można zweryfikować poprzez porównanie rozwoju miast w RFN i NRD przed rokiem 1989, natomiast warunek drugi – poprzez przedstawienie dzisiejszych problemów związanych z rozwojem miast we wschodniej części Niemiec. Sformułowana teza znajduje swoje uzasadnienie w nowej roli renty gruntowej w ekonomii transformacji. Przestrzenny podział działalności ekonomicznej nie jest już determinowany – tak jak w socjalistycznym systemie gospodarczym – wymaganiami politycznymi czy też dążeniami do minimalizacji kosztów, lecz prywatno-gospodarczą kalkulacją, związaną z maksymalizacją korzyści i zysków, przy czym wysokość renty gruntowej jest zależna od,

z reguły ograniczonej, dostępności gruntów dla potencjalnych lokalizacji inwestycji. Wysokość renty gruntowej uwzględnia się w decyzjach o lokalizacji inwestycji wraz z kosztami transportu, potencjalnymi zyskami przedsiębiorstwa czy też korzyściami gospodarstw domowych. Zatem wynikająca struktura miasta jest wynikiem indywidualnego głosowania wyborców, a nie planowania centralnego.

Od wielu lat obserwowana jest – początkowo bardzo widocznie w USA (por. Grubb 1982; Mills i Price 1984; Mills 1992) i od około trzydziestu lat w Niemczech (por. Rußig 1979; Seitz 1996) – wzrastająca tendencja do zmian w strukturze miast. Przedsiębiorstwa przenoszą swoje siedziby z centrów miast na peryferie, a gospodarstwa domowe przenoszą się z miejsc o dużej gęstości zaludnienia do miejsc o małej gęstości. Zmiany te określane są mianem suburbanizacji. Przyczyn takiej sytuacji jest wiele. Renta gruntowa w centrum wzrasta ze względu na zwiększenie popytu na centralne miejsca lokalizacji, a relatywne koszty transportu zmalały, czego przyczyną była intensyfikacja transportu indywidualnego. W wyniku przeciążenia infrastruktury komunikacyjnej i zanieczyszczenia środowiska występują w centrum negatywne efekty aglomeracji. Jednocześnie obserwowane są zmiany preferencji gospodarstw domowych w aspekcie wymagań wobec miejsca zamieszkania. Wizja posiadania własnego domku na zielonych przedmieściach miasta jest rozpowszechniona jak nigdy dotąd. Rozwój procesów suburbanizacyjnych wspierany jest zarówno poprzez najnowsze tendencje rozwojowe w zakresie technik komunikacyjnych, jak i przez politykę osiedleńczą, prowadzoną przez otaczające miasta gminy. Ogólnie można stwierdzić, że proces suburbanizacyjny powoduje kilka czynników zarówno ekonomicznych (zmiany wysokości renty gruntowej, koszty pokonywania określonych przestrzeni), jak i pozaekonomicznych (zmiany upodobań i preferencji, rozwój techniczny). Przy czym w procesie transformacji jako pierwsze pojawiają się czynniki ekonomiczne, które charakteryzują się również dużą siłą oddziaływania.

Niektórzy autorzy są zdania, że za fazą suburbanizacji podążać będzie faza reurbanizacji (por. Van Den Berg, Burns i Klassen 1987). Jako przyczynę ponownego ożywiania centrów miast podaje się kombinację działań związanych z planowaniem miast oraz ponowne „odkrycie” centrów (*City*) przez przedsiębiorstwa usługowe. Procesy suburbanizacyjne spowodowały bowiem pewne spustoszenie centrów miast. Jednakże prowadzi się bardzo niewiele badań empirycznych, które przedstawiają przykłady potwierdzające tę tezę. W krajach byłego obozu socjalistycznego degradacja centrów miast następowała z innych powodów; była ona wynikiem założeń planistycznych, dążących do stworzenia dużych placów i dróg dojazdowych w celu zorganizowania masowych demonstracji. Inną przyczyną był sposób lokalizowania nowego przemysłu na obsza-

rze miast, często niezgodny z zasadą opłacalności ekonomicznej. Tendencje te – jak zostanie wykazane niżej – nie znajdują żadnego uzasadnienia w procesach transformacji. Główna teza brzmi zatem: proces urbanizacji we wschodniej części Niemiec przebiega obecnie w przyspieszonym tempie.

Część druga niniejszego artykułu dotyczy wyników badań empirycznych przeprowadzonych we wschodnich i zachodnich Niemczech. W części trzeciej prezentuje się rozważania dotyczące rozwoju miast wschodnio-niemieckich w okresie transformacji, a część czwarta z kolei zawiera krótkie podsumowanie.

2. Rozwój miast we wschodnich i zachodnich Niemczech

Dalsze rozważania wymagają zdefiniowania pojęcia „miasta” w sensie ekonomicznym, a nie rozpatrywania go w ramach granic administracyjnych. Dlatego też pod pojęciem miasta rozumieć będziemy wszystkie połączone ze sobą, pod względem społeczno-ekonomicznym, demograficznym oraz zabudowy miejskiej, jednostki terytorialne, określane również jako region miejski (Nellner 1975). Region miejski dzielimy na centrum i peryferia (dla celów niniejszej pracy przyjęto klasyfikację Akademii Badań Przestrzennych i Planowania Miast – ARL). Centrum charakteryzuje się gęstością zaludnienia przekraczającą 500 osób na km² oraz poniżej 10-procentową powierzchnią gruntów rolnych. Peryferia z kolei charakteryzują się gęstością zaludnienia poniżej 500 osób na km² oraz powierzchnią gruntów rolnych poniżej 50%. Centrum i peryferia są powiązane funkcjonalnie, czego wyrazem są dojazdy wahadłowe ludności. Do peryferii zalicza się takie tereny, z których przeszło 20% osób czynnych zawodowo znajduje zatrudnienie w centrum.

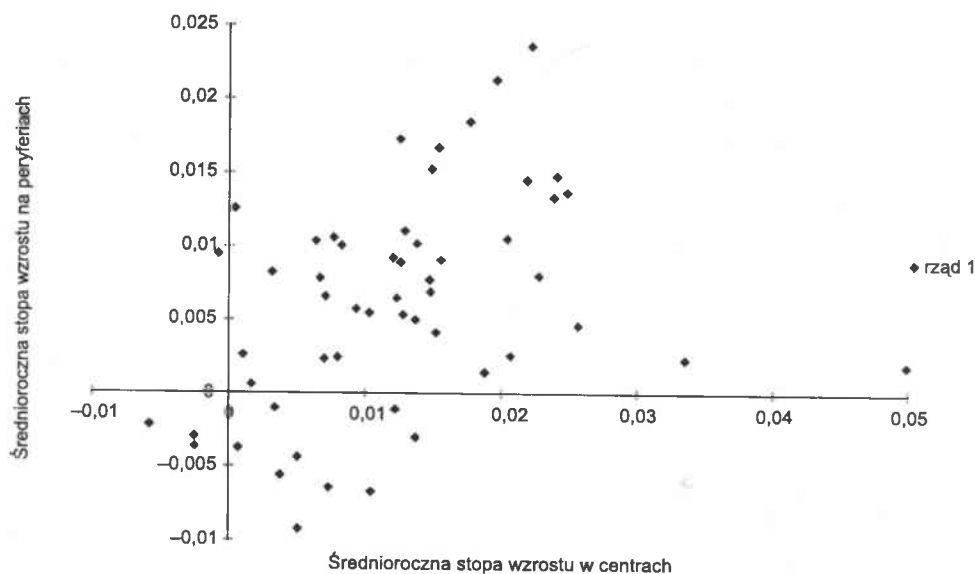
Do lat czterdziestych wszystkie miasta w Niemczech rozwijały się w takich samych warunkach zarówno ekonomicznych, jak i polityczno-ustrojowych. Podział Niemiec oraz rozwój różnych systemów gospodarczych i ustrojowych – co prezentuje dalsza część artykułu – spowodował bardzo różny rozwój struktur miejskich. Podstawę badań empirycznych stanowią wyniki obszernego, nie opublikowanego raportu pod tytułem „Długookresowe schematy rozwojowe niemieckich regionów miejskich”, opracowane przez zespół pracowników Politechniki w Dreźnie oraz Instytutu Badań Regionalnych Uniwersytetu w Kiel, prowadzonych przez autora niniejszego opracowania.

Niemcy Zachodnie. W roku 1950 w 59 przebadanych w Republice Federalnej Niemiec regionach miejskich zamieszkiwało 52% ogółu ludności i odsetek ten wzrósł do 1987 r. do 56%. Średnioroczna stopa wzrostu ludności w regionach miejskich kształtowała się na poziomie 0,6%, a więc nieco wyżej niż ogólna stopa wzrostu liczby ludności, wynosząca 0,5%. W badanym okresie wyróż-

nić można dwie fazy rozwoju, pierwszą, obejmującą lata 1950–1970, w której średnioroczna stopa wzrostu liczby ludności wynosiła 1,1% oraz drugą, przypadającą na lata 1970–1987, gdzie stopa ta kształtowała się na poziomie 1%. W pierwszym okresie stopa ta o 0,17% przewyższała stopę wzrostu liczby ludności w całym kraju, w drugim natomiast była identyczna ze stopą wzrostu w RFN¹.

Ważniejsze od ogólnych tendencji rozwojowych wydają się jednak zmiany w obrębie regionów miejskich. W okresie od 1950 do 1970 r. liczba ludności w centrach miast wzrosła w 43 regionach miejskich, w 23 przypadkach wzrost ten był większy niż na peryferiach. Przyczyn tego zjawiska należy upatrywać w powrotach ludności do zniszczonych przez wojnę i odbudowanych w latach pięćdziesiątych centrów miast oraz w napływie ludności z regionów wschodnich (Niemiec Wschodnich). Te charakterystyczne wydarzenia historyczne nałożyły się na rozpoczęte już w okresie powojennym procesy suburbanizacyjne.

Porównanie przeciętnej średniorocznej stopy wzrostu liczby ludności w centrach i na peryferiach przedstawiono na rys. 1. Współczynnik korelacji jest wprawdzie negatywny, ale osiągając wartość 0,406 – niewielki. Lata 1970–1987 charakteryzuje „niezakłócony” proces suburbanizacji zachodnio-niemiec-

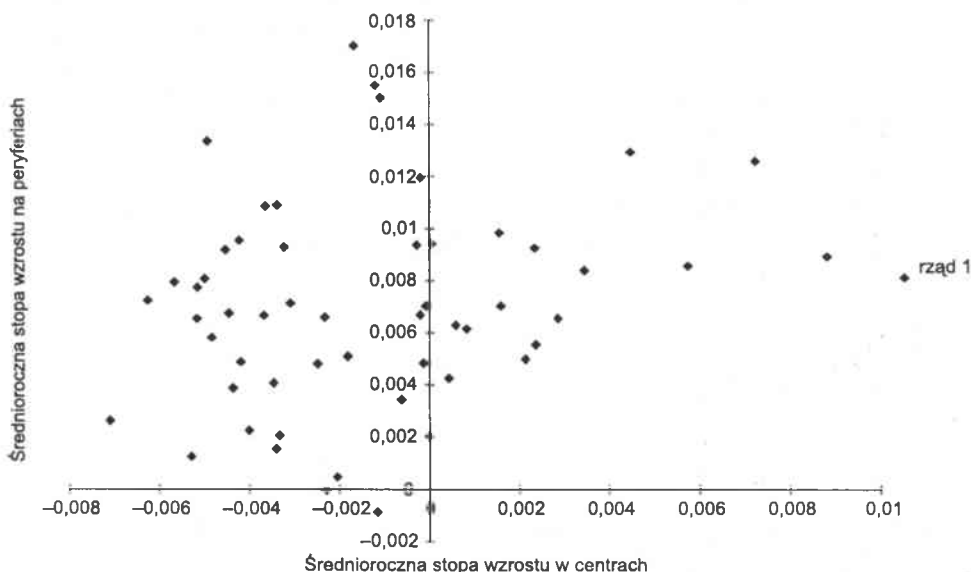


Rys. 1. Stopa wzrostu liczby ludności w Niemczech Zachodnich na peryferiach i w centrach miast w okresie 1950–1970 (średnioroczna stopa wzrostu w % na region miejski)

Źródło: Opracowanie własne.

¹ Na temat rozwoju miast zachodnich Niemiec zob. Schöler 1999a.

kich regionów miejskich. Zarówno w ogólnej liczbie ludności, jak i w liczbie ludności większości regionów miejskich zaobserwowano zjawisko stagnacji (jeżeli za stagnację uzna się stopę wzrostu plus/minus 0,25% rocznie, to tendencję taką zaobserwowano w 36 z 59 regionów miejskich. Jeżeli zaś wyjdziemy z założenia, że stagnacja to plus/minus 0,5%, wówczas tendencja taka wystąpiła aż w 49 regionach miejskich). W centrach miast występuje ogólny spadek liczby ludności o 0,8% rocznie oraz wzrost liczby ludności zamieszkującej peryferia o 0,9% rocznie. Porównując średnioroczną stopę wzrostu liczby ludności w danym okresie w centrach miast i na peryferiach, można zauważyć pewną zależność (por. rys. 2). Współczynnik korelacji wynosi 0,856, co oznacza wzrost regresji o 0,99. Innymi słowy oznacza to, że spadek liczby ludności w centrach miast jest proporcjonalny do wzrostu liczby ludności na peryferiach.



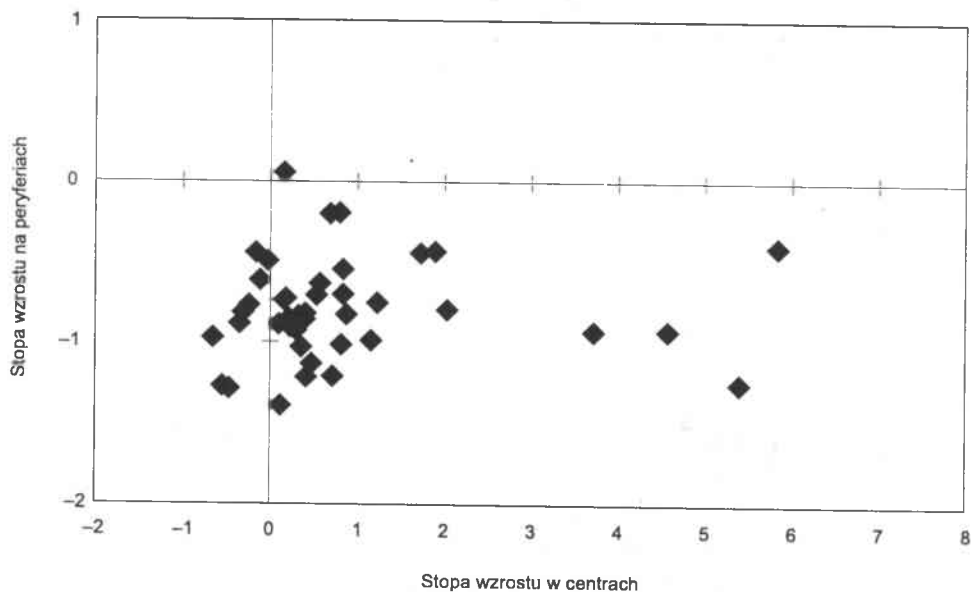
Rys. 2. Stopa wzrostu liczby ludności w Niemczech Zachodnich na peryferiach i w centrach miast w okresie 1970–1987

Źródło: Jak na rys. 1.

Niemcy Wschodnie. W 41 przebadanych w Niemczech Wschodnich regionach miejskich zamieszkiwało w 1950 r. 51% ogólnej liczby ludności kraju. Wielkość ta wzrosła do 1987 r. do 55,9%. Odnotowane wielkości badanego zjawiska w NRD są identyczne jak wielkości uzyskane w badaniach przeprowadzonych w Niemczech Zachodnich, przy czym dodać należy, że w badaniach tych uwzględniono większą w stosunku do całkowitej powierzchni NRD liczbę regionów miejskich. Średnioroczna stopa wzrostu liczby ludności w regionach miejskich kształtowała się na poziomie 0,13%, co znacznie przewyższało stopę

wzrostu ogólnej liczby ludności, kształtującej się na poziomie $-0,36\%$ (Niemcy Wschodnie odnotowały w badanym okresie spadek ogólnej liczby ludności o 1,7 mln). Analizując tendencje rozwojowe w regionach miejskich, możemy dojść do zaskakujących wniosków: w latach 1950–1987 liczba ludności zamieszkującej centra miast wzrosła z 5,6 do 6,7 mln, co stanowi przyrost o $0,4\%$ rocznie. W tym samym okresie liczba ludności zamieszkującej peryferia spadła z 4,02 do 3,15 mln, co stanowi spadek o $0,7\%$ rocznie. Oznacza to znaczny wzrost znaczenia centrów miast, natomiast liczba ludności zamieszkującej peryferia uległa zmniejszeniu z $49,5\%$ (1950) do $41,5\%$ (1970), by w 1987 r. osiągnąć wielkość $36,1\%$. W całym badanym okresie można zauważyć zależność występującą pomiędzy średnioroczną stopą wzrostu liczby ludności w centrum miast i spadkiem liczby ludności na peryferiach.

Uwzględniając podziały czasowe, dokonane w Niemczech Zachodnich w odniesieniu do Niemiec Wschodnich (do 1970 r. i od 1970 r.), można zauważyć, że centra miast charakteryzowały się większym wzrostem w drugim okresie, kiedy to współczynnik wzrostu kształtował się na poziomie $21,5\%$, podczas gdy w okresie pierwszym jego wartość wynosiła jedynie $16,2\%$. Różnica w poziomie wzrostu pomiędzy tymi okresami wyniosła zatem średnio $0,5\%$ rocznie. W okresie, kiedy w Niemczech Zachodnich występowała jednoznacznie tendencja suburbanizacyjna, w Niemczech Wschodnich obserwowano tendencję do



Rys. 3. Stopa wzrostu liczby ludności w Niemczech Wschodnich na peryferiach i w centrach miast w latach 1950–1987

Źródło: Jak na rys. 1.

koncentracji ludności w centrach miast. Porównując liczbę ludności zamieszkującej centra 41 miast z całkowitą liczbą ludności NRD stwierdzić należy, że liczba mieszkańców centrów wzrosła z 29,1% w roku 1950 do 37,0% w 1987 r.

Porównanie. Te zasadniczo różne tendencje rozwojowe obserwowane w miastach wschodnich i zachodnich Niemiec wymagają pewnej interpretacji. Wzmiankowanych różnic rozwojowych nie można w żaden sposób wytłumaczyć odmiennosćmi występującymi pomiędzy tradycjami zachodnimi a socjalistyczną teorią ekonomiki miast. Badania regionalne prowadzone w Niemczech Wschodnich w sposób odmienny definiują omawiane zagadnienia. Pojęcie „regionu miejskiego” utożsamiane jest bowiem z pojęciem „regionu miasta i peryferii”. Poza tym mówi się o równouprawnieniu i wzajemnym, pozytywnym oddziaływaniu obydwu subregionów (por. Zimm 1988). Brakuje zatem konkurencyjnej teorii ekonomiki miasta, która umożliwiałaby wyjaśnienie odmiennosć i szczególnego charakteru rozwoju miast w Niemczech Wschodnich. Dalsza część niniejszych rozważań pokazuje jednak, że taka alternatywna teoria nie jest potrzebna, zachodnioniemieckie badania regionalne dostarczają niezbędnych informacji, na podstawie których jest możliwe wyjaśnienie opisanych zjawisk. Jednakże wytłumaczenie omawianych zjawisk jedynie poprzez analizę jednej przyczyny – jak to się często praktykuje w naukach społecznych – byłoby niesprawiedliwe, należy wziąć pod uwagę wiele wzajemnie powiązanych czynników, takich jak:

a) Brak występowania renty gruntowej. W NRD, podobnie jak we wszystkich gospodarkach centralnie sterowanych, nie występował czynnik porządkujący, jakim jest renta gruntowa. Tylko w ten sposób można wytłumaczyć fakt, że w centrum miasta (*City*), zwanego w zachodniej części kraju Central Business District, czyli, jak wynika z nazwy, centrum obejmującego przedsiębiorstwa usługowe i administrację, znaczna część gruntów przeznaczana była pod zabudowę mieszkaniową lub też pozostawała nie zagospodarowana. Nie ma więc gęsto zabudowanych powierzchni, a występujące sporadycznie wysokie budowle – jak np. wieża uniwersytecka w Jenie lub Lipsku – nie są wyrazem niedoboru gruntów w centrum miasta, lecz chęcią, w sensie ekonomicznym nie uzasadnioną, uzyskania efektu w prezentacji tych obiektów. Rozmieszczenie przestrzenne przedsiębiorstw jest z kolei uwarunkowane czynnikami historycznymi, wolą polityczną, lub też często jest zrzędzeniem przypadku, a co za tym idzie jest niezależne od wartości jednostki gruntu. Zabudowania mieszkalne, powstające w centrum miasta, stanowiły swego rodzaju rekompensatę za zniszczone budowle lub też okalały te zabudowania mieszkalne, które powstały na przełomie wieków. Zatem brakowało siły napędowej dla procesu suburbanizacji w postaci niższej wartości renty gruntowej na obszarach przyległych. Nie

było czynników stymulujących zmianę lokalizacji zarówno przedsiębiorstw, jak i budynków mieszkalnych na peryferia miasta.

b) Niedostatecznie rozwinięta infrastruktura. Niezbędnym dla rozwoju procesów suburbanizacji warunkiem jest dobrze rozwinięta, nowoczesna infrastruktura, umożliwiająca korzystne pod względem ekonomicznym pokonywanie określonych odległości (por. König 1978), przy czym należy tutaj uwzględnić nie tylko wydatki jednostek gospodarczych, ale również koszty dojazdu osób prywatnych. To z kolei wymaga stworzenia systemu dróg szybkiego ruchu oraz odpowiednich połączeń kolejowych, umożliwiających szybkie pokonanie odległości dzielących miejsca zamieszkania na peryferiach i centrum miasta. Taki stan rzeczy uwzględnia m.in. wysoka liczba samochodów prywatnych. Niedostateczny poziom infrastruktury – jak to miało miejsce w NRD – stanowi kolejny czynnik hamujący procesy suburbanizacyjne.

c) Planowanie państwowe (centralne). W byłej NRD szczególnymi przywilejami cieszyły się miasta powiatowe i gminne jako miejsca, gdzie zlokalizowana była administracja lokalna, przy czym miasta powiatowe rozwijały się szybciej niż miasta gminne. W związku z powyższym ranga miast nie była determinowana dobrami, będącymi na danym terenie obiektem zainteresowania podmiotów gospodarczych oraz ich zasięgiem, ale wyłącznie poprzez centralno-miejskie funkcje administracyjne, które w gospodarkach rynkowych mają jedynie podrzędne znaczenie. W konsekwencji efekty wzrostu wynikającego z uprzywilejowanej sytuacji miast ograniczały się jedynie do ich centrów i hamowały dodatkowo, łącznie z czynnikami wymienionymi w punktach a i b, procesy suburbanizacyjne.

Wymienione wyżej czynniki nie mają jednak identycznego znaczenia dla rozwoju regionów miejskich w Niemczech Wschodnich i Zachodnich. Bez wątpienia czynnikiem decydującym był brak renty gruntowej odzwierciedlający ograniczoną dostępność gruntów położonych w określonej od centrum miast odległości. Dopiero w konsekwencji tego zjawiska powstaje właściwa krajom socjalistycznym struktura miast oraz tendencja zaniedbywania infrastruktury i rozwoju peryferii.

3. Rozwój miast Niemiec Wschodnich w okresie transformacji

Jak kształtują się zatem zmiany w rozwoju miast Niemiec Wschodnich w okresie transformacji? Zmiany dokonujące się w strukturze miast można podzielić na trzy zasadnicze fazy:

Faza 1. Wraz z przekazaniem praw własności do gruntów byłym ich właścicielom, jak również potwierdzeniem praw do gruntów dzisiejszych właścicieli

oraz instytucjonalnym ukształtowaniem rynku nieruchomości (poświadczenie własności, księgi wieczyste itd.) oraz instytucji prywatnych (maklerzy, zrzeszenia, związki itp.) – stworzone zostały przesłanki do kształtowania się cen gruntu. Ceny te kształtują się w zależności od ich lokalizacji, czyli od odległości od centrum. Specyfika tego rynku przejawia się w tym, że oferta gruntów – podobnie jak podaż dzieł sztuki artystów epok minionych – nie zwiększa się; podaż gruntów w określonej odległości od centrum miasta jest wielkością stałą. W przypadku, kiedy reprivatyzacja gruntów czy też przyznanie praw własności byłym właścicielom jest bardzo czasochłonne, wówczas dochodzi do znacznych opóźnień i zakłóceń związanych z przejściem do faz następnych. Właśnie taka sytuacja wystąpiła w Niemczech Wschodnich, gdzie zdecydowano się na wspomniane rozwiązanie, choć hamuje ono rozwój ekonomiczny, ponieważ łączy się z zasadą „zwrotu przed odszkodowaniem”.

Faza 2. Powstały w wyniku długotrwałego procesu dostosowawczego rynek nieruchomości oraz pojawienie się renty gruntowej pociągnęło za sobą zmianę miejsc lokalizacji podmiotów rynkowych w ramach posiadanych zasobów lokalowych miasta. Procesy te spowodowały przeniesienie się na peryferia tych sfer działalności gospodarczej, które wymagają dużych powierzchni (np. sklepy meblowe). Natomiast przedsiębiorstwa o niewielkim zapotrzebowaniu na powierzchnię użytkową oraz o dużej rentowności lokalizują swoje siedziby w centrum miasta (np. banki i firmy ubezpieczeniowe). Znajdujące się w centrum pomieszczenia mieszkalne przekształcane są w pomieszczenia biurowe, natomiast osiedla będące do tej pory heterogeniczne pod względem poziomu dochodów mieszkańców wydzielają się i łącząc się z innymi tworzą nowe dzielnice mieszkalne, według kryterium przynależności do określonej warstwy społecznej. Wskazane tendencje rozwojowe są z punktu widzenia społeczno-politycznego niekorzystne, jednakże w tym przypadku, jak i w wielu sferach ekonomii, bezpośrednia ingerencja państwa jest najdroższą, a zarazem i najgorszą formą polityki socjalnej i strukturalnej.

Faza 3. W efekcie powstawania nowych budynków zagęszczają się Central Business-Districts (*City*) oraz dochodzi do suburbanizacji. Tendencje te można uzasadnić w następujący sposób: koszty użytkowania powierzchni nie zabudowanych, a położonych w centrum są bardzo wysokie, co można łatwo sprawdzić, porównując je z kosztami sąsiadujących działek, wykorzystywanych pod względem ekonomicznym. Poza tym w społeczeństwie otwartym i pluralistycznym zanika funkcja „manifestacyjna” przesadnie dużych, centralnie położonych placów oraz dróg dojazdowych. Obecnie działania planistyczne zorientowane są na wzrost zaludnienia centrów, co ma miejsce np. w centrum Berlina (Berlin-Mitte) czy też w Dreźnie, w okolicach starego rynku.

Przyczyny procesów suburbanizacji wiążą się z procesami transformacji: zbyt wysokie czynsze lokali mieszczących się w centrum miasta powodują zwiększenie zainteresowania wykorzystaniem gruntów rolnych, położonych poza granicami miasta. W ten sposób na obszarach przyległych powstają nowe osiedla mieszkaniowe oraz kompleksy przemysłowe. W konsekwencji zarówno gospodarstwa domowe, jak i przedsiębiorstwa przemieszczają się z centrum miasta na peryferia, co obserwowane jest w Niemczech Zachodnich od 1970 roku. Intensywność tego procesu uzależniona jest od pozycji miasta w hierarchii miast centralnych; im wyższa pozycja, tym wyższe są czynsze (renta gruntowa) w określonej odległości od centrum obszaru zurbanizowanego, a zarazem tym silniejsza jest tendencja do suburbanizacji.

Przedstawiony schemat fazowy, oparty na czynniku czasu potrzebnego do realizacji poszczególnych etapów w procesie transformacji, można uznać za koncepcję ideową. W rzeczywistości jednak rozwój regionów miejskich Niemiec Wschodnich podlega również wpływom politycznym. Na początku wymienić należy, wspomniany już, proces repriwatyzacji nieruchomości i gruntów. Suburbanizacja stanowi problem w rozwoju regionów miejskich wówczas, gdy rozwój ten nie jest determinowany wysokością renty gruntowej, a jedynie nie wyjaśnionymi prawami własnościowymi obowiązującymi w centrum miasta. Często bowiem prościej jest wybudować osiedle mieszkaniowe na peryferiach, aniżeli wyjaśniać prawa własności terenów budowlanych zlokalizowanych w starej części miasta. Konsekwencją owych niejasności jest wymieranie centrów, wynikające z przeniesienia lokalizacji zarówno osiedli mieszkaniowych, jak i jednostek gospodarczych na peryferia. Jest to tendencja obserwowana w niektórych miastach Niemiec Wschodnich. Poza tym nowe struktury administracyjne również determinują możliwości rozwojowe miast. Ponowne kształtowanie landów z ich stolicami powoduje spadek znaczenia miast powiatowych, a wprowadzenie reform terytorialnych na poziomie powiatowym spowodowało przesunięcie funkcji administracyjnej w ramach hierarchii miast centralnych, która również musiała zostać na nowo ustanowiona, m.in. ze względu na przesunięcia lokalizacji obiektów produkcyjnych. Należy jeszcze wspomnieć o nowym, gospodarczo-geograficznym położeniu niektórych miast, które w ramach Unii Europejskiej, przynajmniej do czasu jej rozszerzenia, będą miały znaczenie jedynie drugorzędne.

4. Zakończenie

Jak wynika z powyższych rozważań, rozwój miast w byłej NRD następuje w przyspieszonym tempie. Wspomniane dwie determinanty rozwoju – specyficzny dla systemu rozwój miast w przeszłości oraz takie same warunki rozwoju

miast dzisiaj – zostały spełnione, aczkolwiek drugi warunek spełniony został jedynie z pewnymi ograniczeniami. Porównanie rozwoju miast wschodnich i zachodnich Niemiec w latach 1950–1986 wskazywało na wyraźnie różne, uzależnione od systemu politycznego, tendencje rozwojowe. Podczas gdy w Niemczech Zachodnich obserwowano wzmożony proces suburbanizacji, w Niemczech Wschodnich odnotowywano zjawisko przeciwne – reurbanizację. Podstawową przyczynę tych procesów stanowił, bez wątpienia, brakujący mechanizm sterujący rynkiem nieruchomości. Po ukształtowaniu się rynku nieruchomości zaobserwowano w Niemczech Wschodnich rozwój miast zgodny z tendencjami występującymi w Niemczech Zachodnich. Rozwój ten jest jeszcze wprawdzie zakłócany przez nie do końca wyjaśnione prawa własnościowe oraz ograniczenia polityczne związane z rozwojem niektórych obszarów zurbanizowanych, jednakże, jak się wydaje, nie istnieje żaden argument, który przeszkodziłby przyspieszonymu, w dłuższej perspektywie, rozwojowi miast Niemiec Wschodnich.

Literatura

- GRUBB N. 1982, *The Flight to the Suburbs of Population and Employment 1960–1970*, „Journal of Urban Economics”, Bd. 11, p. 348–367.
- KÖNIG K. 1978, *Suburbanisierung und Stadtverkehr*, „Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Forschungs- und Sitzungsberichte”, Bd. 125, Hannover, s. 127–155.
- MILLS E. 1992, *The Measurement and Determinants of Suburbanization*, „Journal of Urban Economics”, Bd. 32, p. 377–387.
- NELLNER W. 1975, *Das Konzept der Stadtregion und ihre Neuabgrenzung 1970*, [w:] *Stadtregion in der Bundesrepublik 1970*, Veröffentlichung der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover.
- RUBIG V. 1979, *Siedlungsstrukturen im Stadt-Umland*, Tübingen.
- SCHÖLER K. 1999a, *Stadtentwicklung im Transformationsprozeß – Erkenntnisse aus der deutschen Entwicklung*, [w:] *Systemtransformation in Deutschland und Rußland*, (Hrsg.) P.J.J. Weltens et al., Heidelberg, s. 195–214.
- SCHÖLER K. 1999b, *Die Entwicklung westdeutscher Städte in der Nachkriegszeit*, [w:] *Deutsch-Deutsche Wirtschaft 1945 bis 1990. Strukturveränderungen, Innovationen und regionaler Wandel. Ein Vergleich*, (Hrsg.) L. Baar, D. Petzina, St. Katharinen, s. 137–152.
- SEITZ H. 1996, *Die Suburbanisierung der Beschäftigung: Eine empirische Untersuchung für Westdeutschland*, „Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik”, Bd. 215, s. 69–91.
- VAN DEN BERG L., BURNS L.S., KLASSEN L.H. 1987, *Spatial Cycles*, Aldershot.
- ZIMM A. 1988, *Berlin und sein Umland*, Gotha.

DEVELOPMENT OF THE TOWNS IN EASTERN AND WESTERN GERMANY – EXPERIENCE OBTAINED AS A RESULT OF THE PROCESS OF TRANSFORMATION

Summary

It was proved that in the last decade there has been observed an acceleration of the development of the towns lying in the eastern part of Germany, which will allow them to relatively quickly attain the level of development of West-European cities. This is connected with the introduction of principles of market economy

and the mechanism of rent of land. Analyzing the development of cities of the eastern part of Germany during the transformation period there were differentiated three stages of the process. In the first phase, the privatization processes lead to formation of market of grounds and estates. This entails the second phase, in which there follows a change in the localization of economic units in dependence on the area indispensable for their activity and ability to pay for the grounds. In the third phase, we observe an intensified infrastructure condensation in the city centers, which is typical of the West-European cities, accompanied by a simultaneous progress in sub-urbanization, that is development of housing estates and industrial zones in the areas surrounding the city. The above-described processes undergoing in corresponding eastern areas may at times be disturbed by unclear legal proprietary regulations and also by political limitations connected with development of certain urbanized areas.

Tadeusz SIWEK
Uniwersytet Ostrawski

CZESKIE MIASTA PO ROKU 1989

1. Historyczna charakterystyka miast czeskich

1.1. Początki urbanizacji

Dzisiejsza Republika Czeska była już w czasach monarchii Austro-Węgierskiej jak na Europę Środkowo-Wschodnią dość dobrze zurbanizowana. Pierwszym względnie wiarygodnym źródłem, podającym liczbę miast, była konskrypcja ludności z lat 1760/61, wg której na terenie ówczesnych Czech, Moraw i Śląska Austriackiego było z ogólnej liczby 15 457 gmin 311 miast – w tym 65 wielkich, a 246 małych (Dvořáček 1924–1926). To absolutnie historycznie najniższa liczba zarejestrowanych miast. W kolejnych konskrypcjach na historycznych ziemiach czeskich zanotowano bowiem nieustannie wzrastającą liczbę miast: w roku 1800 było to 377, w roku 1830 już 406, a w roku 1857 aż 470 miast z łącznej liczby 17 185 czeskich gmin (Dvořáček 1924–1926).

Czeską urbanizację charakteryzowała dominacja małych i średnich miast. Jedynym większym miastem była Praga, ale i ona była tylko prowincjonalnym miastem Austro-Węgier. Według historycznych danych, Praga miała w 1828 roku 89 tys. mieszkańców, granicę 100 tys. osiągnęła w roku 1837, a pierwszy spis ludności przeprowadzony w Austrii wg nowoczesnych zasad w roku 1869 stwierdził 240 tys. mieszkańców stolicy Czech. Drugie w kolejności miasto na ziemiach czeskich, najludniejsze miasto Moraw Brno miało we wspomnianym już roku 1828 w porównaniu z Pragą zaledwie 34 tys. mieszkańców, a w pierwszym spisie ludności z 1869 roku 99 tys. mieszkańców. Do większych miast czeskich w połowie XIX wieku należały jeszcze Brno, Pilzno i Liberec.

Druga połowa XIX wieku była dla miast czeskich okresem rozkwitu wynikającym z burzliwego rozwoju przemysłu i transportu. Obszar Czech, Moraw

i Śląska Austriackiego nazywano wówczas dosadnie warsztatem Austrii. Zagłębia węgla kamiennego przyczyniły się do dynamicznego rozwoju takich miast, jak Ostrawa i Kladno koło Pragi, a w mniejszym stopniu Brna i Pilzna. Dwa ostatnie razem z Pragą, Libercem i kilkoma mniejszymi miastami stały się głównymi ośrodkami przemysłu maszynowego – zwłaszcza zbrojeniowego. Rozwijała się sieć kolejowa. Pierwszym miastem czeskim, które uzyskało połączenie z Wiedniem, było w roku 1839 Brno, w roku 1845 kolej dotarła do Pragi, a w roku 1847 do Ostrawy.

W epoce industrializacji czeskie miasta szybko rosły dzięki wysokiemu przyrostowi naturalnemu, ale coraz bardziej głównym czynnikiem wzrostu liczby mieszkańców były migracje ludności wiejskiej z ich szerokiego zaplecza. Miasta rozrastały się również przestrzennie i w kilku wypadkach tworzyły się aglomeracje (Praga, Ostrawa), ale przed I wojną światową władze bardzo rzadko decydowały się na administracyjne łączenie zaglomerowanych gmin podmiejskich. Jedynym przykładem wyraźnego poszerzenia administracyjnych granic była Praga.

Ta historyczna czeska stolica od średniowiecza składała się z pięciu odrębnych miast określanych jako: Stare Miasto, Nowe Miasto i Miasto Żydowskie na prawym brzegu Wełtawy oraz Malá Strana i Hradčany z Zamkiem Praskim na lewym brzegu. Praga powstała przez połączenie czterech z nich (bez Miasta Żydowskiego) w latach 1783 i 1784 dekretem cesarza Józefa II. Miasto Żydowskie, tworzące enklawę w Starym Mieście, przyłączono do Pragi pod nazwą Józefów w roku 1850. Powierzchnia miasta wynosiła wówczas 8 km, a liczba mieszkańców – 118 tys. W dalszej kolejności do Pragi włączono w roku 1883 Vyšehrad (Wyszehrad – nie mylić z węgierskim Visegrádem), a w roku 1884 przemysłową gminę Holešovice. Powierzchnia miasta wzrosła przez to do 14 km, a liczba mieszkańców do 194 tys. W roku 1901 do Pragi włączono inną bardzo zindustrializowaną gminę, leżącą w sąsiedztwie Holešovic Libeň (7 km). Aglomeracja Pragi obejmowała na początku XX wieku o wiele więcej otaczających ją miejscowości, które w wielu wypadkach uzyskiwały same statut miasta, jak np. Vinohrady, Karlín czy Smíchov.

Dopiero po powstaniu niepodległej Czechosłowacji w roku 1918 do Pragi przyłączono 37 sąsiednich miast i gmin. W ten sposób w roku 1920 powstała wielka Praga na powierzchni 172 km, zamieszкана przez 677 tys. mieszkańców. Te granice Pragi przetrwały do roku 1960, kiedy do stolicy włączono kolejne 4 gminy (13 km), a do bardziej radykalnego powiększenia obszaru miasta doszło w latach 1968 (21 gmin) i 1974 (30 gmin). Powierzchnia Pragi wynosi więc 498 km, co jest porównywalne z innymi miastami Europy, jak np. Warszawa, Wiedeń czy Budapeszt.

Na ogół jednak do widocznych zmian w liczbie gmin w okresie międzywojennym nie doszło, gdyż w spisie ludności z roku 1921 na terenie dzisiejszej Republiki Czeskiej zanotowano 11 417, a w 1930 roku 11 768 gmin.

1.2. Urbanizacja w okresie komunistycznym

Po międzywojennym dwudziestoleciu względnego dobrobytu i stabilizacji, kiedy to miasta czeskie dynamicznie się rozwijały, nadeszła wojna, a wraz z nią stagnacja i poważny spadek liczby ludności miejskiej w wyniku eksterminacji ok. 75 tys. Żydów, a w pierwszych latach powojennych w wyniku wysiedlenia ludności niemieckiej. Ponad 3 mln Niemców (30% ludności ówczesnej Czechosłowacji) zamieszkiwało bowiem nie tylko pas graniczny wzdłuż całej ówczesnej granicy z Niemcami (przeważnie niemiecką ludność miały z większych miast np. Liberec, Karlowe Wary, Uście nad Łabą), ale dość liczne mniejszości niemieckie były praktycznie we wszystkich większych miastach czeskich (Praga, Brno, Pilzno, Ostrawa).

W roku 1945 jedną z głównych partii politycznych powojennej Czechosłowacji została partia komunistyczna, która w roku 1948 przejęła pełnię władzy i utrzymała ją do roku 1989. Czechosłowaccy komuniści realizowali sowiecki model sterowania społeczeństwem i gospodarką, co odbiło się m.in. na procesie urbanizacji. Niezawodnym narzędziem sterowania urbanizacją była polityka mieszkaniowa. Centralne podejmowanie decyzji o tym, gdzie będą budowane mieszkania i ile, decydowały o wzroście, stagnacji czy upadku miast.

Ponieważ komunistyczna ideologia kładła duży nacisk na rozwój przemysłu ciężkiego, dlatego rozwijały się przede wszystkim rejony o charakterze przemysłowym, takie jak Zagłębie Ostrawsko-Karwińskie i Czechy Północne, które w pierwszych dwu powojennych dekadach rozwijały się nawet kosztem Pragi. Od lat sześćdziesiątych władza zaczęła bardziej dbać również o stolicę. Gorzej natomiast rozwijały się miasta mniejsze, takie jak Pilzno, Liberec, Jihlava, Ołomuniec i inne. Pomimo tego statystyka tego okresu wykazywała znaczący wzrost większości miast, była to jednak w dużej mierze fikcja spowodowana poszerzaniem granic miast.

Wiele do tej pory samodzielnych gmin połączono odgórnymi decyzjami z sąsiednimi i w ten sposób liczba gmin szybko malała. Z 8896 w roku 1950 do 4104 w roku 1989. Oznacza to, że administracyjnie przestało istnieć ponad 60% przedwojennych gmin.

Administracyjny wzrost powierzchni miast czeskich w okresie władzy komunistycznej tylko częściowo był skutkiem rzeczywistej urbanizacji. Władza komunistyczna starała się poprawić swój wizerunek w oczach opinii światowej oraz starała się też nagiąć rzeczywistość do swoich dogmatów ideologicznych.

W strukturze osadniczej efektem tych starań był intensywny proces łączenia gmin w większe całości, które statystycznie wyglądały lepiej i łatwiej mogły być kontrolowane z jednego centrum. Liczba gmin jako jednostek administracyjnych malała w następujący sposób:

Tabela 1. Liczba gmin w Czechach w latach 1950, 1970, 1991 i 2000

Liczba mieszk.	1950	1970	1991	2000
do 199	4 163	1 490	1 328	1 738
200–499	4 204	2 805	1 955	1 988
500–999	1 825	1 794	1 224	1 247
1 000–1 999	734	800	647	656
2 000–4 999	374	400	347	357
5 000–9 999	91	120	131	134
10 000–19 999	37	59	71	66
20 000–49 999	22	26	41	43
50 000–99 999	5	13	17	17
100 000 i więcej	4	4	7	5
Razem	11 459	7 511	5 768	6 251

Najbardziej jaskrawym przykładem manipulacji powierzchnią miast dla celów propagandowych jest południowoczeskie miasteczko Pelhřimov, które miało przed wojną zaledwie 6,5 tys. mieszkańców, a w latach osiemdziesiątych „urośli” do 15 tys. na powierzchni ponad 100 km², tzn. większej niż administracyjna powierzchnia Paryża.

2. Przemiany po roku 1989

2.1. Założenia teoretyczne

Po upadku komunizmu w roku 1989 było pewne, że dotychczasowa ingerencja władzy w proces urbanizacji ustanie i ów proces będzie się odtąd toczył zgodnie ze swoimi nieskrępowanymi prawami. Przewidywano, że skutki autentycznej urbanizacji będą widoczne zwłaszcza w największych i najbardziej dynamicznych ośrodkach miejskich. Jedyne wielkie czeskie miasto – Praga – odzyskało bowiem po roku 1989 szansę przekształcenia się w ośrodek ogólnoeuropejski średniej klasy, a nowe okazje dynamicznego rozwoju zaistniały również przed mniejszymi czeskimi miejskimi, takimi jak Brno, Pilzno czy Czeskie Budziejowice. Przewidywano, że stagnacja dotknie te miasta, które w komunizmie rozwijały się najszybciej dzięki intensywnemu budownictwu mieszkaniowemu, tzn. ośrodków klasycznego przemysłu ciężkiego, jak np. Ostrawa i miasta północnych Czech (Uście nad Łabą, Most, Chomutov i in.).

Na końcu pierwszej dekady odtwarzania wolnego rynku można jednak stwierdzić, iż wymienione powyżej założenia teoretyczne sprawdziły się tylko częściowo, konkretnie w odniesieniu do stagnacji, a nawet spadku liczby mieszkańców miast przemysłowych. Wbrew przewidywaniom stagnacja dotknęła większość miast czeskich w latach dziewięćdziesiątych bez względu na faktyczne czy teoretyczne przesłanki dalszego rozwoju.

Tabela 2. Liczba mieszkańców w wybranych miastach przemysłowych

Lp.	Miasto	Liczba mieszkańców		
		1.11.1980	1.03.1991	1.01.2000
1	Praha	1 182 186	1 214 174	1 186 855
2	Brno	371 462	388 296	383 569
3	Ostrava	322 073	327 371	321 263
4	Plzeň	170 701	173 008	167 534
5	Olomouc	102 112	105 537	103 015
6	Liberec	96 893	101 967	99 588
7	České Budějovice	90 700	97 243	98 926
8	Hradec Králové	96 145	99 917	98 700
9	Ústí nad Labem	93 229	100 002	96 070
10	Pardubice	92 506	94 636	92 069
11	Haviřov	85 946	86 297	87 113
12	Zlín	81 024	84 522	81 400
13	Kladno	71 141	71 753	71 508
14	Most	61 543	70 670	69 852
15	Karviná	78 334	68 405	65 585
16	Frydek-Místek	55 382	63 808	61 654
17	Opava	58 778	62 815	61 171
18	Karlovy Vary	57 189	56 222	54 487
19	Teplice	53 964	53 004	52 964
20	Děčín	53 771	54 341	52 951
21	Jihlava	49 764	51 831	51 814
22	Chomutov	51 769	53 107	51 405
23	Přerov	50 593	51 300	49 153
24	Prostějov	48 505	50 074	48 925
25	Jablonec nad Nisou	42 179	45 937	45 635
26	Mladá Boleslav	41 908	44 459	43 993
27	Česká Lípa	24 801	39 424	40 059
28	Třebíč	29 989	39 316	39 755
29	Třinec	44 739	45 210	39 427
30	Tábor	31 867	36 987	36 923

2.2. Gospodarcza i demograficzna rzeczywistość ostatniej dekady XX wieku

W rzeczywistości odziedziczone po komunizmie struktury gospodarcze i społeczne wykazały dużą odporność na wprowadzane zmiany. Sztuczne pod-

trzymywanie przy życiu dawnych państwowych przedsiębiorstw-kolosów w połączeniu z zachowaniem głównych zasad polityki socjalnej i mieszkaniowej spowodowało, że migracje wewnętrzne w Republice Czeskiej wcale w warunkach wolnego rynku nie wzrosły, a ze zubożeniem części społeczeństwa nawet zmalały. Brak dostępu do tanich mieszkań spowodował zakonserwowanie stanu struktury osadniczej z poprzedniego okresu. Pomimo coraz większego zróżnicowania warunków bytowych między np. Pragę i jej okolicą oraz miastami w pobliżu granicy niemieckiej i austriackiej z jednej strony a peryferyjnymi obszarami, jak np. zachodnia część czeskiego Śląska, pewne regiony na Wyżynie Czesko-Morawskiej lub nad granicą ze Słowacją z drugiej strony, migracja wewnętrzna maleje. Ludzie tkwią nieraz w całkiem beznadziejnych obszarach, gdzie zamknięto lokalne fabryki i polikwidowano spółdzielnie rolne i PGR. Bezrobocie sięga na tych terenach 15–20%, podczas kiedy w większych miastach jest bardzo małe – w Pradze np. tylko ok. 3%. Sztynna polityka mieszkaniowa nie pozwala jednak na bardziej widoczne przepływy ludności ze wsi i małych miasteczek do bardziej dynamicznych gospodarczo wielkich miast. Dotychczas nie wystąpiły też na większą skalę migracje spowodowane zmianami struktury społecznej. Miejsce zamieszkania Czechów nadal nie jest oznaką ich pozycji społecznej jak ma to miejsce na Zachodzie. Tylko w Pradze i jej okolicy, a wyjątkowo w mniejszych miastach, powstają niewielkie dzielnice milionerów, a tzw. klasa średnia – bardzo nieliczna zresztą – nadal mieszka w miejskich dzielnicach czy na osiedlach razem z resztą ludności bez względu na pozycję społeczną czy wysokość dochodów.

Drugą, w rzeczywistości chyba nawet ważniejszą, przyczyną tego, że wraz z kształtowaniem warunków wolnego rynku w Republice Czeskiej nie nastąpiła fala intensywnej migracji do miast, jest wyczerpanie się potencjału demograficznego Republiki Czeskiej. Populacja czeska wykazuje już od roku 1994 systematyczny ubytek naturalny, tzn. więcej zgonów aniżeli urodzeń. Liczba ludności kraju zmalała z 10 320 tys. w roku 1991 do 10 250 w roku 2000, przy czym ubytek naturalny w latach 1994–1999 wynosił ponad 100 tys. osób, lecz liczba ta była częściowo skorygowana przez dodatnie saldo migracji zagranicznej – przede wszystkim ze Słowacją. Społeczeństwo oczekuje obecnie na weryfikację tych danych przez powszechny spis ludności, który odbył się w Republice Czeskiej 1 marca 2001 roku. Po znakiem zapytania jest jednak po raz pierwszy w nowoczesnej historii wiarygodność danych spisowych, albowiem tegoroczny spis przebiegał w nieprawdopodobnie histerycznej atmosferze krytyki i nawoływań do jego bojkotu spowodowanej obawą nowobogackich, że będą musieli podawać stan i pochodzenie swojego majątku.

W latach dziewięćdziesiątych statystycznie wzrosła liczba mieszkańców najmniejszych gmin. Nie jest to jednak wynik deglomeracji spowodowanych przez

wzrost ich atrakcyjności, ale znowu rezultat kolejnych przetasowań administracyjnych. Tym razem w odwrotnym kierunku aniżeli w czasach komunistycznych. Zwłaszcza w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych, po wprowadzeniu autentycznego samorządu w roku 1991 doszło do masowego usamodzielniania się gmin siłą wcielonych do sąsiednich miast i miasteczek, co widać na wzrastającej liczbie gmin (patrz tabela 1). Dopiero w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych proces ten zwolnił tempo i nawet odnotowano odwrotne przypadki ponownego łączenia się małych gmin z większymi. Tym razem proces ten jest dobrowolny i wymuszony jedynie przez warunki ekonomiczne. Niektóre małe gminy, liczące zaledwie kilkudziesięciu mieszkańców, mają bowiem kłopot z pozyskaniem środków do swego gminnego budżetu, wyborem zarządu czy choćby starosty. Innym powodem integracji jest chęć uzyskania przez większe miasta czeskie wyższych dotacji państwowych, co zależy od liczby ludności. I tak np. Czeskie Budziejowice z 97 tys. mieszkańców mają o kilka milionów koron niższy budżet w porównaniu z Ołomuńcem, który ma 102 tys. mieszkańców. W prasie czeskiej pojawiła się informacja, że Czeskie Budziejowice „przekonują” sąsiednie miasteczko Hluboká nad Vltavą, które ma 3 tys. mieszkańców, aby „dobrowolnie” przyłączyli się do Budziejowic, co pozwoliłoby je przeszeregować do kategorii miast 100-tysięcznych i uzyskać o wiele większą dotację państwową.

Pewnym bodźcem wzrostu może być administracyjna funkcja wybranych miast, chociaż akurat ten czynnik jest typowy dla krajów scentralizowanych i biurokratycznie kierowanych. Nowy podział Republiki Czeskiej na administracyjne kraje, wprowadzony w roku 2000 wzbudził podobnie jak w Polsce duże emocje. Wybrane w końcu rozwiązanie nie jest wcale nowatorskie, gdyż najbardziej przypomina podział administracyjny, obowiązujący w pierwszym okresie władzy komunistycznej 1949–1960. Zgadza się jednak prawie zupełnie z wnioskami czeskich regionalistów. Miastami, które były ośrodkami władzy regionalnej (na szczeblu odpowiadającym polskiemu województwom) z lat 1960–1991, zostały Praga, Brno, Ostrawa, Pilzno, Czeskie Budziejowice, Hradec Kralowe i Ústí nad Labem, a dołączyły do nich Olomuniec, Liberec, Pardubice, Zlín, Karlowe Wary i Jihlava.

3. Końcowe wnioski

W ostatnim dziesięcioleciu minionego wieku proces urbanizacji w Republice Czeskiej bez wątpienia uwolnił się od nienaturalnych bezpośrednich ingerencji komunistycznej władzy. Czas oddziaływania decyzji podjętych w poprzednich dziesięcioleciach w sprawach dotyczących zagospodarowania przestrzeni jednak zdecydowanie jeszcze nie minął. Osiedla mieszkaniowe i domy stoją tam,

gdzie ulokowali je planiści poprzedniego systemu, a handel mieszkaniami ze względu na ich utrzymującą się nierealną oficjalną cenę jest nadal marginalny (i bardzo często nawet nielegalny). Migracje z terenów dotkniętych restrukturyzacją – przede wszystkim wiejskich i obszarów z ciężkim przemysłem – rozwiną się zapewne dopiero w przyszłości.

Pomimo tego nawet w wypadku zupełnie swobodnego przebiegu procesów urbanizacyjnych nie można przewidywać istotnego wzrostu ludności miast czeskich. Prognozy demograficzne potwierdzają, że ludność całego państwa będzie malała. W roku 2030 Republikę Czeską będzie zamieszkiwać 10 212 tys., mieszkańców według wariantu optymistycznego, 9 691 tys. według wariantu średniego, a 9 136 tys., mieszkańców według wariantu pesymistycznego (Andrle 2000). Nawet zakładając, że ubytek ludności odnotuje przeważnie wieś, przy takiej prognozie nie można przewidywać widocznego wzrostu liczebnego ludności miejskiej. Proces urbanizacji społeczności czeskiej uległ bez wątpienia zakończeniu i większość czeskich miast osiągnęła pułap swoich możliwości liczebnego rozwoju właśnie w ostatniej dekadzie ubiegłego wieku. Teraz będą liczebnie rosły tylko wyjątkowo.

Literatura

- ANDRLE A., 2000, *Demografie České republiky*, „Veřejná správa”, R. 11, nr 37, Praha s. 22–23.
DVORÁČEK F., *Soupisy obyvatelstva v Čechách, na Moravě a ve Slezsku v letech 1754–1921*, [in:] *Československý statistický věstník 1924–1926*.
Materiály Českého Úřadu Statystického.
Retrospektivní lexikon obcí ČSSR 1950–1970, Cz. I, t. 1, Federální statistický úřad Praha, 1978, 678 s.
Statistický lexikon obcí ČSSR 1992, Federální statistický úřad Praha, 1994.

THE CZECH CITIES AFTER 1989

Summary

The urbanization processes of the communist period were shed light on, followed by analyses of the transformations after 1989. Despite the departure of cities from unnatural direct rule of the communist authority, the time of decisions taken in the passed decades is not yet over. The housing estates and buildings occupy places designed for them by planners of the former system, while the real estate market, due to maintaining official unreal low prices for flats and houses still plays a marginal role. Thus, despite a relatively free course of urbanization processes, a rise in the number of city-dwellers in Czech cities is not to be expected in the nearest future. This can be concluded upon studying demographic prognoses which confirm the prediction that the population of the whole country will be on the decrease. Accordingly, the process the Czech community urbanization has come to its end with the majority of cities attaining the top levels of possible population increase in the last decade of the former century.

Daniela SZYMAŃSKA

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

NIEKTÓRE ZAGADNIENIA URBANIZACJI W POLSCE W DRUGIEJ POŁOWIE XX WIEKU

1. Uwagi wstępne

Urbanizację należy rozumieć w dwojakim znaczeniu. W wąskim, potocznym pojęciu, charakteryzującym pojedyncze aspekty tego procesu, przez urbanizację rozumie się wzrost miast i ludności miejskiej, wzrost udziału ludności miejskiej w stosunku do ogółu ludności. Określenie to jest jednak niewystarczające dla pełnej charakterystyki zjawiska urbanizacji. Na przykład wzrost liczby miast możliwy jest i wtedy, gdy zmniejsza się udział ludności miejskiej w ogóle. Poza tym w niektórych krajach rozwiniętych, pomimo że liczba ludności miejskiej nie wzrasta, jest stabilna, to wskaźnik zurbanizowania jest bardzo wysoki. Odwrotnie jest w krajach rozwijających się, w których liczba ludności miejskiej szybko rośnie, ale stopień zurbanizowania jest tu stosunkowo niski (niekiedy można tu nawet mówić o uwsiwieniu miast – ruralizacji miast), a miasta (miej-ska sieć osadnicza) cechują się małą modernizacją, występują tu wyraźne braki w wyposażeniu w podstawową infrastrukturę społeczno-gospodarczą itd.

Badanie cech rozprzestrzeniania się zjawiska urbanizacji, takich jak miejski obraz życia, miejska hierarchia wartości ujawnia zarówno intensywne przenikanie miejskiego obrazu życia na wieś, jak i skrajne powolne wciąganie w orbitę miejską wiejskich migrantów, dość długo zachowujących poprzedni styl życia na rozległych „pasach nędzy”, kształtujących się na skrajach miast w wielu krajach rozwijających się (zjawisko fałszywej urbanizacji). Stąd też urbanizację należy rozumieć w szerokim znaczeniu, dostrzegając w niej zarówno aspekty poziome, jak i pionowe. Urbanizacja rozwija się zarówno „wszerz” (pozioma), składają się na nią ekstensywne procesy urbanizacji, mające określone granice.

Na przykład proces udziału liczby ludności miejskiej, który zazwyczaj zahamowuje się, osiągając określony „pułap” (poziom). Urbanizacja „w głąb” (pionowa) to intensywne procesy, które ciągle narastają: koncentracja, dyferencjacja i intensyfikacja rodzajów działalności – funkcji, formowanie nowych struktur przestrzennych osadnictwa miejskiego, rozprzestrzenianie się miejskiego stylu życia na całą sieć jednostek osadniczych.

Świat przeżywa coś w rodzaju eksplozji miejskiej, miasta są w ciągłym natarciu i zagęszczaniu (koncentracja) populacji występuje „na własne życzenie”. W wieku XX planeta ludzi stała się planetą miast, zwłaszcza wielkich. Tempo wzrostu liczby ludności miejskiej, szczególnie tempo wzrostu miast wielkich (intensywnie wzrastające w ostatnich dziesięcioleciach) bardzo znacznie przewyższa tempo ogólnego wzrostu liczby ludności kuli ziemskiej, znanego jako „eksplozja demograficzna”. Bowiem liczba ludności świata wzrosła w latach 1800–1850 o 30%, zaś w latach 1950–1993 o 110%, to w tym samym czasie liczba ludności miejskiej świata wzrosła odpowiednio o 175% i 295% (Szymańska 1995).

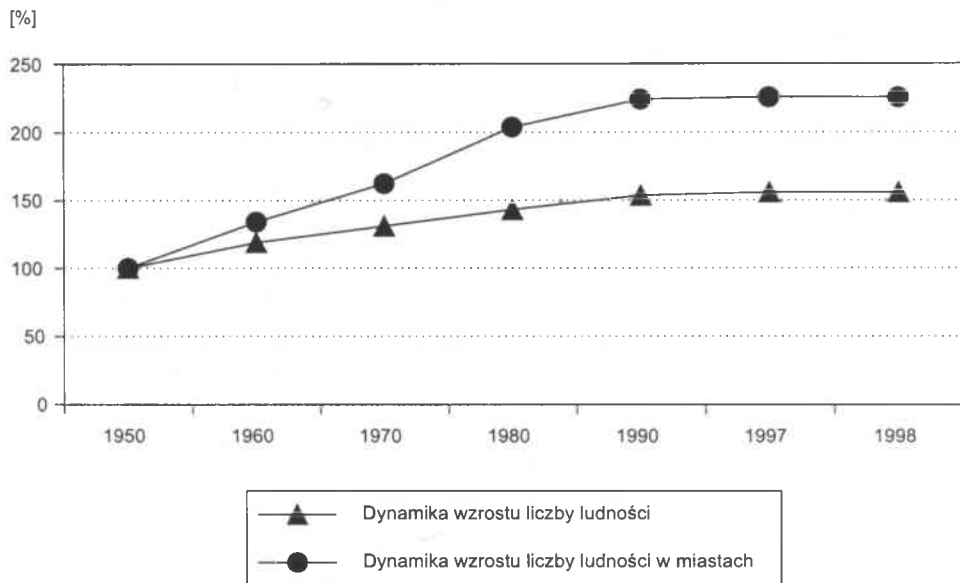
A jak proces urbanizacji przebiegał w Polsce, czy ma on taki sam przebieg i tendencje? W niniejszym artykule omówiono pojedyncze aspekty procesu urbanizacji, jakim jest wzrost liczby miast i wzrost udziału ludności miejskiej w stosunku do ogółu ludności. Jest to najłatwiej uchwytne aspekty urbanizacji.

2. Liczba miast i ludności miejskiej w Polsce w drugiej połowie XX wieku

Proces urbanizacji w Polsce po II wojnie światowej miał niezwykle dynamiczny przebieg i charakteryzował się przyspieszonym tempem, będącym wynikiem uprzemysłowienia kraju i przemian społeczno-gospodarczych. Na przestrzeni pięćdziesięciu lat Polska z kraju, w którym dominowała ludność wiejska, stała się krajem o wyraźnej przewadze ludności miejskiej. Bowiem w latach 1950–2000 odsetek ludności miejskiej wzrósł z 42,5% do 61,8%, co niewątpliwie stanowi zmianę o charakterze jakościowym.

Analizując dynamikę wzrostu liczby ludności w Polsce za lata 1950–2000, należy stwierdzić, że tempo jej przyrostu jest znacznie wolniejsze od tempa przyrostu liczby ludności w miastach. Bowiem liczba ludności w Polsce w porównaniu z rokiem 1950 wzrosła o niecałe 56% (w 2000 r.), podczas gdy w tym samym okresie czasu liczba ludności w miastach wzrosła o 126% (w 1950 r. w miastach zamieszkiwało nieco ponad 10 mln mieszkańców, a w 2000 niecałe 24 mln), zwiększając wskaźnik urbanizacji z 42,9% w 1950 roku do 61,8% w 2000 r. (porównaj rys. 1). Warto tu podkreślić, że liczba ludności miejskiej z roku na rok (do 1997 r.) ciągle wzrastała i osiągnęła pod koniec 1997 roku wartość 23 925 tys. osób, zaś pod koniec 2000 roku w 880 miastach zamieszki-

wało już tylko 23 876 tys. osób. A zatem nastąpił spadek w liczbie ludności miejskiej o 49 tys. Co prawda zjawisku temu towarzyszyło ogólne zmniejszenie liczby ludności, w 1998 roku bowiem Polskę zamieszkiwało 38 667 tys. osób, zaś w 2000 roku 38 644 osób, tj. o 23 tys. mniej niż w 1998 r.



Rys. 1. Dynamika zmian liczby ludności w Polsce w latach 1950–1998

Źródło: Opracowano na podstawie *Roczników Demograficznych GUS*, Warszawa.

Wzrósł natomiast procentowy udział ludności miast powyżej 100 tys. mieszkańców w ogólnej liczbie ludności z 18,2% w roku 1950 do 29,9% w 1997 r. (w 1990 r. wynosił on 31,1%). W analizowanym okresie (1950–1997) udział ludności miast powyżej 100 tys. mieszkańców w ogólnej liczbie ludności miejskiej wynosił ponad 40%, przy czym zauważa się procentowy wzrost tego wskaźnika do 1980 roku, gdy w miastach tej kategorii wielkościowej zamieszkiwało 50,46% ogółu ludności miejskiej, zaś od początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku obserwuje się nieznaczłą tendencję malejącą, ponieważ w roku 1990 udział ten wynosił 50,07%, a w 1997 roku już tylko 48,52%.

Na wzrost liczby ludności miejskiej w Polsce i jego dynamikę ma wpływ kilka składowych, m.in. przyrost naturalny, przyrost migracyjny, przyrost rzeczywisty w miastach oraz liczba miast. Nie wchodząc w analizę tych czynników, należy wspomnieć, że liczba miast z roku na rok się powiększa, i tak w roku 1950 było w Polsce 748 miast, w 1960 – 782, w 1970 – 799, w 1990 było ich 832, zaś w 1997 roku 858, a w roku 2000 było ich 880. Przy czym warto tu podkreślić, że w ogólnej liczbie miast zmalał udział miast małych do 5 tys. mieszkań-

ców, które w 1950 roku stanowiły 54% ogółu miast, zaś w 1997 ich liczba zmalała do 271, a ich udział procentowy wynosił już tylko 31,7%. Zmniejszył się również prawie trzykrotnie udział tych miast w ogólnej liczbie ludności miejskiej.

W odniesieniu do miast od 5 do 10 tys. osób należy zaznaczyć, że choć ich liczba zwiększyła się do 179 w 1997 roku (wzrost o 7 miast w porównaniu z 1950 r.), to ich udział w ogólnej liczbie ludności miejskiej zmniejszył się ponad dwukrotnie.

Analizując miasta do 20 tys. mieszkańców, zauważamy, że w latach 1950–1997 ich udział liczbowy spadł z 660 do 627, co stanowiło odpowiednio 88% i 73% ogólnej liczby miast. Miasta tej kategorii wielkościowej zamieszkiwało w 1950 roku 3348,8 tys. osób, tj. 31,7% i 4643,4 tys. osób w 1997, co stanowi 19,5% ogółu ludności miejskiej.

W latach 1950–1997 nastąpił wzrost liczby miast od 20 do 50 tys. z 54 do 139, jednakże zamieszkuje je prawie taki sam procent ludności miejskiej – odpowiednio 16,2% i 17,9%.

Warto tu wspomnieć, że w analizowanym okresie wzrosło zaludnienie miast od 50 do 100 tys. mieszkańców z 0,98 mln do 3,36 mln osób, a miast dużych – powyżej 200 tys. mieszkańców z 2,7 mln do 8,7 mln osób. A zatem w obu kategoriach wielkościowych nastąpił ponad trzykrotny wzrost liczby mieszkańców (tab. 1). Z roku na rok zauważa się wzrost koncentracji ludności w miastach powyżej 50 tys. mieszkańców, przy czym największy odnotowano w miastach 200 tys., gdzie liczba ludności miejskiej (w ogólnej liczbie ludności miejskiej) wzrosła z 25,4% w 1950 roku do 36,5% w 1997 roku (tab. 1). W miastach od 100 do 200 tys. osób nastąpił nieznaczny spadek koncentracji ludności z 17,4% (13 miast) do 12% (22 miasta), zaś w miastach od 50 do 100 tys. zanotowano wzrost koncentracji ludności z 9,3% do 14,1%. Rozpatrując wszystkie miasta powyżej 100 tys. mieszkańców, odnotować należy, że w 1950 roku zamieszkiwało w nich 42,8% ludności miejskiej, zaś w 1997 roku – 48,5%. Oceniając z kolei wszystkie miasta powyżej 50 tys., to w 1950 roku zamieszkiwało w nich 52% ludności miast, a w 1997 roku aż 62,6%. (tab. 1).

W ostatniej dekadzie XX wieku proces urbanizacji w Polsce nabrał innego charakteru jakościowego, zaczął się bowiem proces deindustrializacji miast i wzrost znaczenia sektora usługowego, udział sektora usług, zarówno powszechnych, jak i wyższego rzędu ciągle rośnie. Obserwuje się proces tercjalizacji, kwartenalizacji i kwinaryzacji polskich miast zwłaszcza tych dużych i jak się wydaje nabrał on już stałej tendencji wzrostowej.

W wielu polskich miastach, zwłaszcza powyżej 100 tys. mieszkańców, zaczął się proces suburbanizacji, przejawiający się m.in. odpływem ludności z miast w ich strefy podmiejskie. Proces ten obejmuje większość dużych miast Polski i zaczął się on wyraźnie przejawiać od roku 1995, kiedy to po raz pierwszy w historii Polski nastąpiło zmniejszenie napływu ludności ze wsi do miast, co

Tabela 1. Zmiany w liczbie ludności miast w Polsce w latach 1950–1997

Rok	Wyszczególnienie	Ogółem	< 5 000	5 000–9 999	10 000–19 999	20 000–49 999	50 000–99 999	100 000–199 999	200 000 i więcej
1950	A	748	409	172	79	54	14	13	7
	B	10551,8	1089	1193,9	1065,9	1707,3	976,4	1839	2680,3
	C	100,0	10,3	11,3	10,1	16,2	9,3	17,4	25,4
	D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960	A	782	333	205	123	73	22	17	9
	B	14170,3	981,4	1444,4	1648,1	2298,2	1401,6	2447,1	3949,6
	C	100,0	6,9	10,2	11,6	16,2	9,9	17,3	27,9
	D	134,3	90,1	121,0	154,6	134,6	143,5	133,1	147,4
1970	A	799	300	195	152	90	33	17	12
	B	17140,0	918,7	1396,4	2096,9	2788,6	2193,3	2534,7	5211,5
	C	100,0	5,4	8,1	12,2	16,3	12,8	14,8	30,4
	D	162,4	84,4	117,0	196,7	163,3	224,6	137,8	194,4
1980	1960 = 100%	121,0	93,6	96,7	127,2	121,3	156,5	103,6	132,0
	A	81,1	262	188	170	113	39	23	16
	B	21515,3	775	1310,9	2407,9	3520,7	2644,4	3160,6	7695,7
	C	100,0	3,6	6,1	11,2	16,4	12,3	14,7	35,8
1990	D	203,9	71,2	109,8	225,9	206,2	270,8	171,9	287,1
	1970 = 100%	125,5	84,4	93,9	114,8	126,3	120,6	124,7	147,7
	A	832	258	178	173	133	47	23	20
	B	23655,4	794,2	1254,2	2481,1	4090,4	3191,4	3015,8	8828,5
1997	C	100,0	3,4	5,3	10,5	17,3	13,5	12,7	37,3
	D	224,2	72,9	105,1	232,8	239,6	326,9	164,0	329,4
	1980 = 100%	109,9	102,5	95,7	103,0	116,2	120,7	95,4	114,7
	A	858	271	179	177	139	50	22	20
1997	B	23816,4	830,2	1263,7	2549,5	4259	3357,1	2858,4	8698,4
	C	100,0	3,5	5,3	10,7	17,9	14,1	12	36,5
	D	225,7	76,2	105,8	239,2	249,5	343,8	155,4	324,5
	1990 = 100%	100,7	104,5	100,8	102,8	104,1	105,2	94,8	98,5

A – liczba miast; B – liczba ludności w miastach w tys., C – procent ludności miejskiej; D – 1950 = 100%.

Źródło: Opracowano na podstawie *Roczników Demograficznych GUS*, Warszawa.

wiąże się z ogólnym zmniejszaniem się ruchliwości przestrzennej ludności Polski wywołanym trudną sytuacją mieszkaniową i wysokim poziomem bezrobocia w miastach. Z roku na rok zmniejsza się napływ ludności ze wsi do miast (np. w roku 1993 wynosił on 146,8 tys. osób, w 1995 roku 118,4 tys., zaś w 1999 roku już tylko 111,2 tys. osób) przy jednoczesnym wzroście odpływu ludności z miast na wieś (z 86,9 tys. w roku 1993 do 91,6 tys. w 1995 roku i do 108, 4 tys. osób w 1999 roku). Saldo migracji wieś-miasto w 1995 roku wynosiło 26,8 tys. osób, a w 1999 roku zaledwie 2,8 tys. osób i jest ono najniższym saldem po II wojnie światowej.

Po II wojnie światowej gwałtowne procesy urbanizacji zachodziły w większości krajów świata, w tym również w Polsce. Jednakże specyficznych cech polskiej urbanizacji należy przede wszystkim doszukiwać się w czynnikach, które warunkują ten proces, decydują o jego przebiegu oraz rzutują na jego społeczne konsekwencje. Nasuwa się bowiem pytanie, czy procesy koncentracji ludności w miastach w Polsce wiążą się z jednoczesnymi głębokimi intensywnymi przeobrażeniami w miastach „w głąb”, tj. pionowymi zmianami, z modernizacją przestrzeni miejskiej, z rozprzestrzenianiem się procesów modernizacji i innowacji na całą sieć osadniczą (miejska i wiejska). Nie będziemy tu omawiać pojęcia modernizacji, można ją bowiem rozpatrywać w różnych sferach i ma ona bardzo szerokie znaczenie. Warto tu jedynie wspomnieć, że konsekwencjami procesów modernizacyjnych są m.in. głębokie przeobrażenia społeczno-zawodowe, przeobrażenia w sferze ruchliwości społecznej i przestrzennej. We wczesnej fazie urbanizacji obserwuje się masowe odchodzenie ludności od zawodów związanych z rolnictwem i przechodzenie do pracy w przemyśle i budownictwie. Wiąże się to oczywiście z gwałtownymi migracjami ze wsi do miast. Fazę następną charakteryzuje szybki wzrost zatrudnienia w usługach przy dalszym bardzo wyraźnym spadku zatrudnienia w sektorze I i sektorze II. W miarę jak poziom rozwoju regionu podnosi się, spada stale udział siły roboczej zatrudnionej w sektorze pierwszym. Procent zatrudnionych w sektorze drugim rośnie do czasu zakończenia procesu uprzemysłowienia, po czym zaczyna się obniżać. Udział sektora usług, zarówno powszechnych, jak i wyższego rzędu ciągle rośnie (Domański 1993, s. 30). Stąd w najbogatszych krajach świata odsetek zatrudnionych w rolnictwie z reguły kształtuje się poniżej 10%, a odsetek pracujących w usługach znacznie przekracza 50%. Na przykład w Stanach Zjednoczonych w działalności pierwotnej zatrudnionych jest ok. 4% zawodowo czynnych, 25% w sektorze drugim, 34% w sektorze trzecjalnym, zaś 13% w sektorze kwintarnym (piątym) (Kuciński 1999).

Cechą charakterystyczną nowoczesnych społeczeństw jest również wzrost ruchliwości społecznej i przestrzennej. Częste zmiany miejsca zamieszkania traktowane są jako naturalny, nieodłączny składnik współczesnego stylu życia (Węgleński 1992, s. 12).

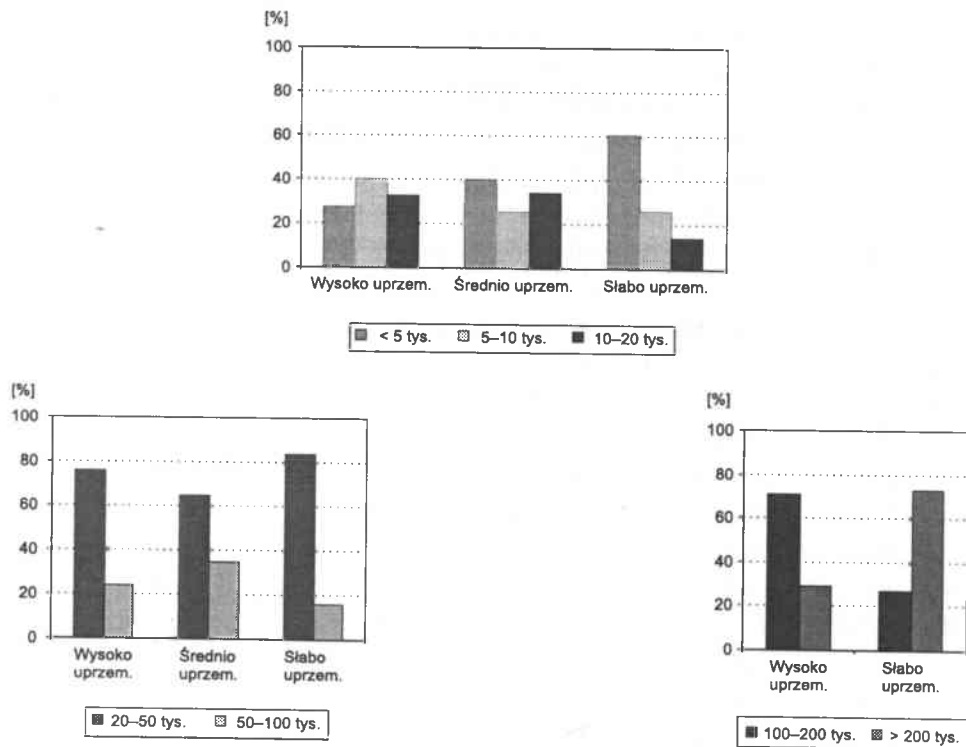
W nowoczesnych gospodarkach, opartych na wysoko wykwalifikowanej sile roboczej, najpowszechniejszym kanałem ruchliwości społecznej staje się wy-

kształcenie, które również leży u podłoża wysokich wskaźników ruchliwości przestrzennej. Dokonuje się transformacja ruchliwości przestrzennej, obserwuje się intensywne ruchy migracyjne pomiędzy miastami i w ramach obszarów miejskich oraz różnorodne ruchy o charakterze czasowym (Jerczyński 1998, s. 39).

Jak już wcześniej podkreślano, charakterystyczną cechą urbanizacji w Polsce w drugiej połowie XX wieku była jej silna zależność od wzrostu zatrudnienia w przemyśle. Zależność taka była w dużej mierze rzeczą naturalną w kraju objętym procesem uprzemysłowienia, ale szczególna siła tej zależności w Polsce wynikała również ze stosunkowo słabego tempa rozwoju sektora usługowego. Siłą napędową rozwoju gospodarki była industrializacja, a udział inwestycji przemysłowych w krajowym funduszu inwestycyjnym wynosił w poszczególnych latach pięćdziesiątych ok. 50% (Dziewoński, Malisz 1978, s. 33).

Specyficzne cechy polskiej urbanizacji zostały potwierdzone w wynikach badań M. Jerczyńskiego, który uwzględniając liczbę zatrudnionych w miastach w 1973 roku, wg trzech podstawowych sektorów gospodarki narodowej (rolnictwo i leśnictwo – sektor I; przemysł i budownictwo – sektor II i usługi – sektor III), wyróżnił dziewięć typów miast: miasta rolnicze, przemysłowe, usługowe, przemysłowo-usługowe, usługowo-przemysłowe, a także rolniczo-przemysłowe, przemysłowo-rolnicze, rolniczo-usługowe itd., dziewięć typów stanowią miasta, które nie miały żadnej dominującej funkcji. W klasyfikacji tej zdecydowanie najczęściej reprezentowane były trzy typy miast: przemysłowe, przemysłowo-usługowe i usługowo-przemysłowe. Łącznie te trzy kategorie obejmowały 67,4% wszystkich miast i zamieszkiwało w nich 93,3% ogółu ludności miejskiej (Jerczyński 1977, s. 20–53; Węgleński 1992, s. 25). Wyodrębnione przez Jerczyńskiego (1977) typy różnią się pomiędzy sobą nie tylko stopniem uprzemysłowienia, ale także innymi istotnymi czynnikami, m.in. samą wielkością miasta. Jak stwierdził Węgleński J. (1992, s. 26), dotyczy to przede wszystkim miejscowości liczących poniżej 20 tys. mieszkańców, gdzie występuje wyraźna prawidłowość: im wyższy stopień uprzemysłowienia, tym mniejsza jest wśród nich liczba ośrodków najmniejszych, liczących poniżej 5 tys. mieszkańców (rys. 2).

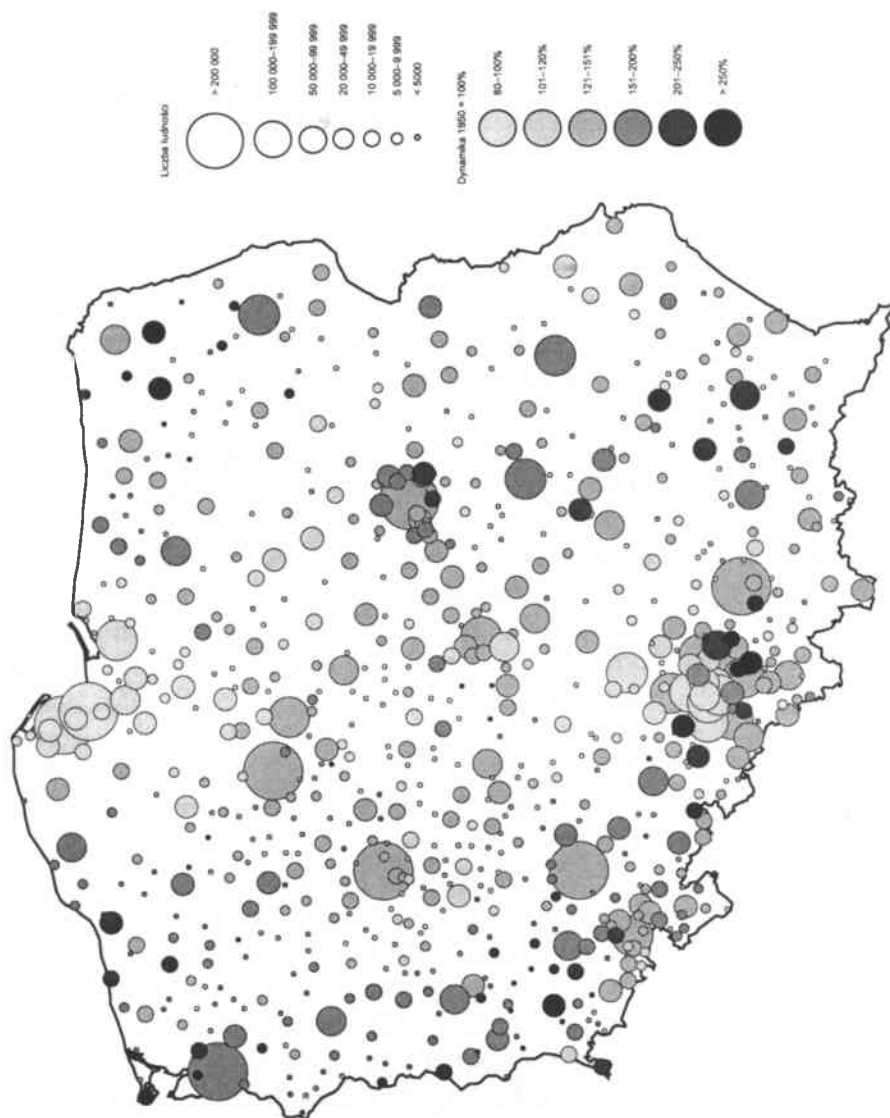
Na rysunku 2 przedstawiono zależności pomiędzy trzema poziomami uprzemysłowienia miasta (wysoko uprzemysłowione, średnio uprzemysłowione i słabo uprzemysłowione), traktowanymi każdy oddzielnie jako 100%, a jego kategorią wielkościową. Interesująca zależność występuje również wśród miast największych powyżej 100 tys., miasta wysoko uprzemysłowione bowiem składają się przede wszystkim w 70,8% z miast liczących od 100 do 200 tys. i 29,2% z miast powyżej 200 tys. osób. Zaś wśród miast słabo uprzemysłowionych przeważają miasta powyżej 200 tys. mieszkańców – jest ich 73,3%, resztę 26,7% stanowią miasta od 100 do 200 tys. osób (por. rys. 2) (Węgleński 1992, s. 26).



Rys. 2. Wielkość miast a uprzemysłowienie
 Źródło: J. Węgleński 1992, s. 26.

A zatem, przemysł nie był jedynym czynnikiem, który automatycznie zapewniał szybki rozwój ludnościowy miast i stwarzał korzystne warunki dla przebiegu procesów modernizacyjnych. Tym czynnikiem była również sama wielkość miasta. W miastach małych zależność pomiędzy wysokim uprzemysłowieniem a wzrostem liczby ludności była większa, zaś w miastach dużych powyżej 100 tys. mieszkańców zależność ta była już znacznie mniejsza, a dynamika ich rozwoju zależała w dużym stopniu od ich wielkości w mniejszym od stopnia ich uprzemysłowienia (Węgleński 1992, s. 27).

Z przeprowadzonych badań wynika, że przemiany gospodarcze i społeczne zachodzące po II wojnie światowej w istotny sposób wpływały na dynamikę i rozwój urbanizacji w Polsce. Jednak tempo tego rozwoju było różne w zależności od regionu Polski. Na przykład w latach 1950–1960, kiedy wyraźnie preferowano rozwój przemysłu ciężkiego i wydobywczego, największą dynamiką rozwoju demograficznego cechowały się miasta, których podstawą gospodarki był przemysł ciężki i wydobywczy (głównie dotyczy to miast Polski Południowej) oraz miasta położone na Ziemiach Odzyskanych (rys. 3).



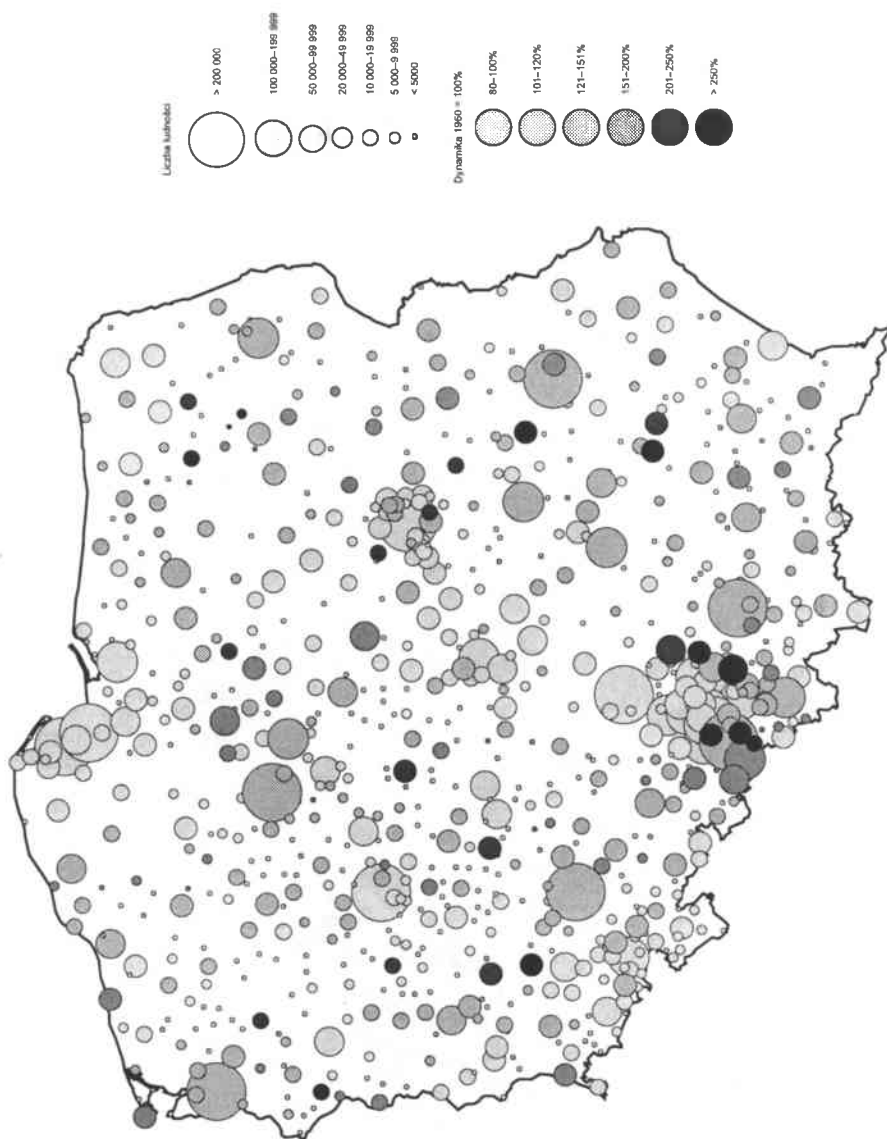
Rys. 3. Dynamika wzrostu liczby ludności miast w latach 1950-1960

W latach 1960–1970 największa dynamika rozwoju miast objęła miasta południowej Polski, gdzie podstawą ich egzystencji był nadal rozwój i lokalizacja działalności przemysłowej, zaś miasta, które znalazły się w cieniu wielkich procesów industrializacji, weszły w fazę stagnacji w sensie demograficznym, a nawet zaczęły zmniejszać swoją liczbę ludności (dotyczy to zwłaszcza miast małych do 5 tys. mieszkańców) na rzecz miast uprzemysławianych, tym bardziej że zapotrzebowaniu na nowe miejsca pracy w rozwijającym się przemyśle towarzyszyło budownictwo mieszkaniowe-zakładowe i spółdzielcze z tzw. „wielkiej płyty” dla nowo przybyłych pracowników (rys. 4).

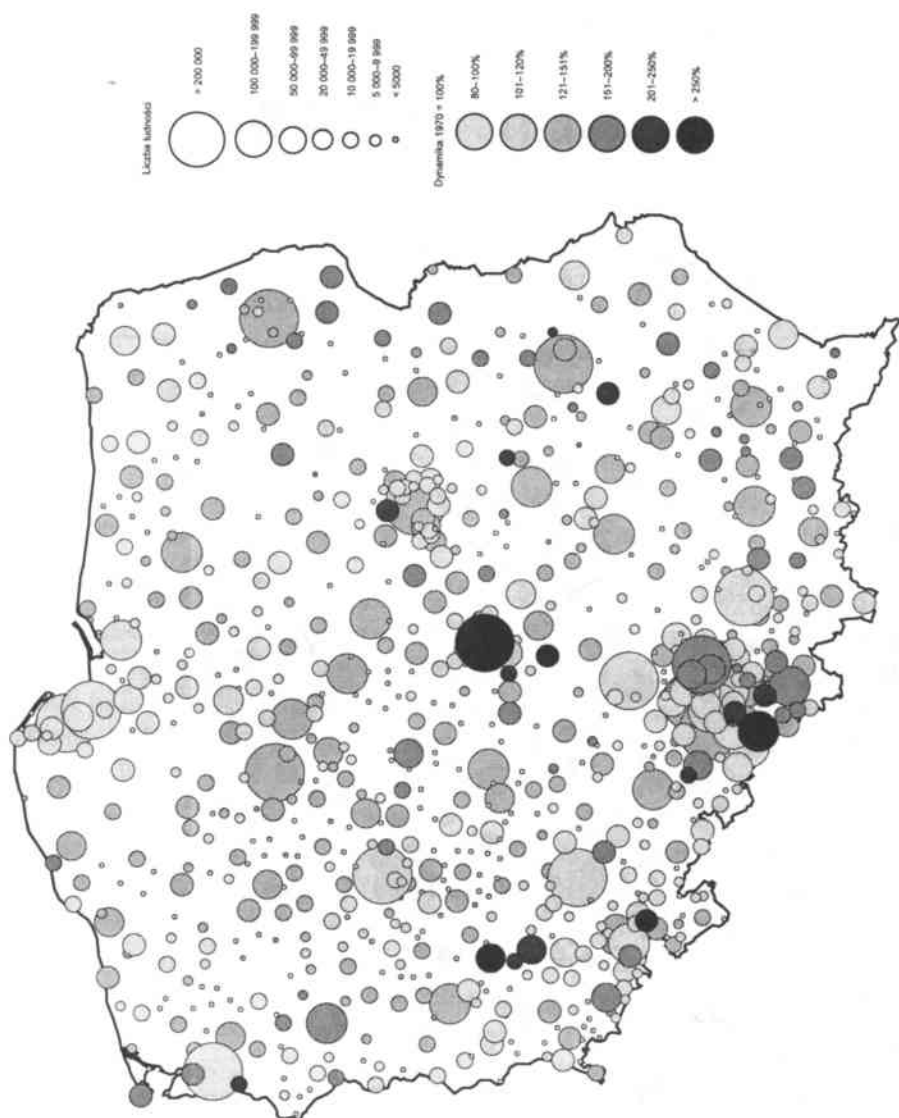
Należy odnotować, że w kolejnej dekadzie (lata 1970–1980) proces zahamowania dynamiki rozwoju ludnościowego miast objął już znacznie większą liczbę miast, stagnacja demograficzna bowiem zaznaczyła się oprócz miast małych również w miastach średniej wielkości (10–20 tys. mieszkańców i 20–50 tys. osób). W głównej mierze zahamowanie dynamiki rozwoju demograficznego odnotowano w miastach Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, Wielkopolski i Polski północno-wschodniej (rys. 5).

Dekada lat 1980–1990 cechowała się zmniejszoną dynamiką wzrostu ludnościowego miast, wywołane to było sytuacją kryzysową, która objęła całą sferę gospodarczą w tym również i miasta. Brak stabilizacji w miastach – brak pracy i mieszkań przyczynił się do osłabienia napływu migracyjnego ze wsi do miast, jak również zmniejszył się przyrost naturalny w miastach. Zdecydowaną większość miast w Polsce cechuje stabilność ludnościowa, tylko w nielicznych przypadkach obserwujemy przyrost liczby ludności, ponieważ na ogólną liczbę miast 832 w 1990 roku tylko w pięciu z nich zanotowano podwojenie liczby ludności (Łęčna, Bełchatów, Kłodzko, Barcin i Reda). Ujemną dynamikę wzrostu w tym okresie zaobserwowano w Zakopanem, Suwałkach, Nakle nad Notecią, Więcborku, Nieszawie, Kowalu, Świnoujściu i Braniewie (rys. 6).

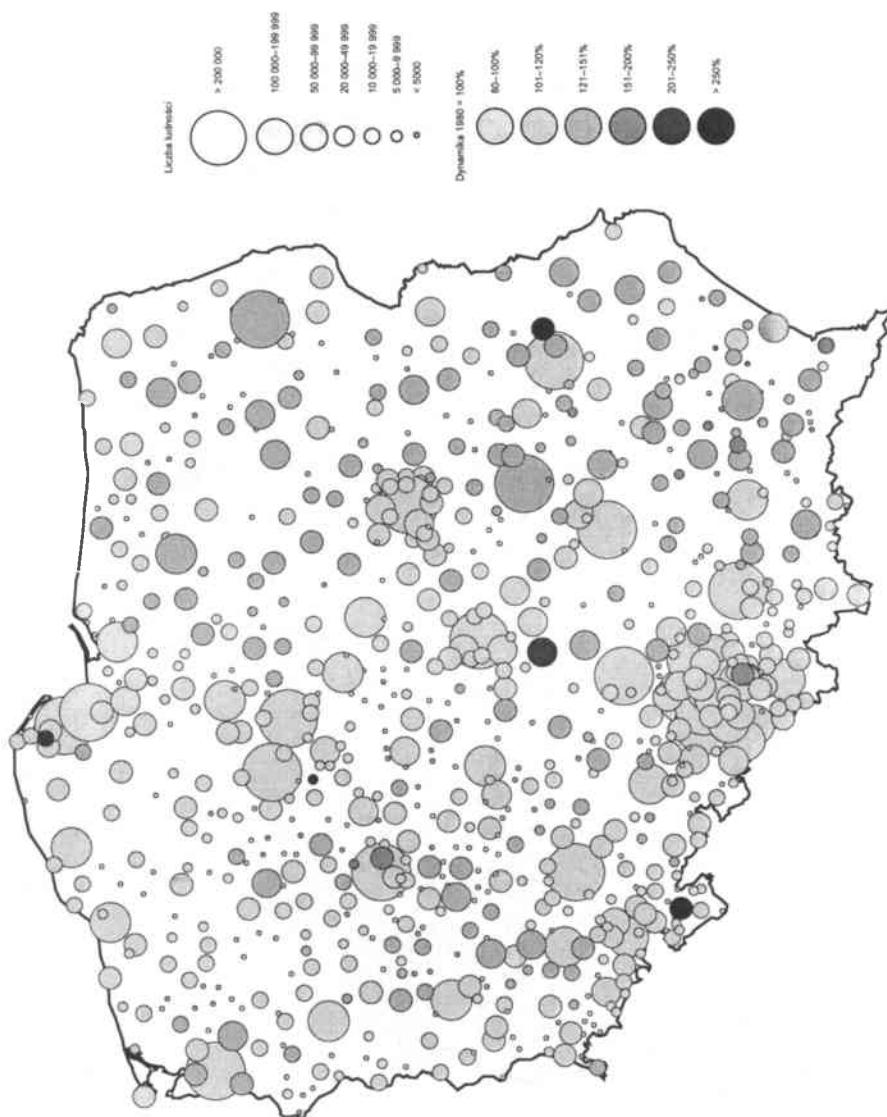
Ostatnie lata XX wieku (1990–1997) obejmują okres transformacji społeczno-gospodarczej i politycznej. W wielu miastach w Polsce obserwujemy zahamowanie wzrostu liczby ludności, w niektórych z nich zaczyna się proces depopulacji (zmniejszania liczby ludności) i suburbanizacji przejawiający się m.in. w odpływie ludności z miast w ich strefy zewnętrzne. Proces suburbanizacji zaczął się od miast największych (powyżej 200 tys.), poprzez miasta duże (100–200 tys. mieszkańców), a nawet obejmuje on miasta średniej wielkości od 50 do 100 tys. mieszkańców (rys. 7). Jak wykazały badania dotyczące Bydgoszczy, Torunia itp., generalnie obserwuje się dwie przeciwstawne tendencje. Z jednej strony odnotowujemy dość duże zainteresowanie osiedlaniem w tych miastach (choć napływ ten ciągle słabnie), z drugiej natomiast mieszkańcy wyżej wymienionych jednostek osadniczych przesiedlają się na stałe na obrzeża miast i na wiejskie tereny gmin ościennych (Szymańska 2000).



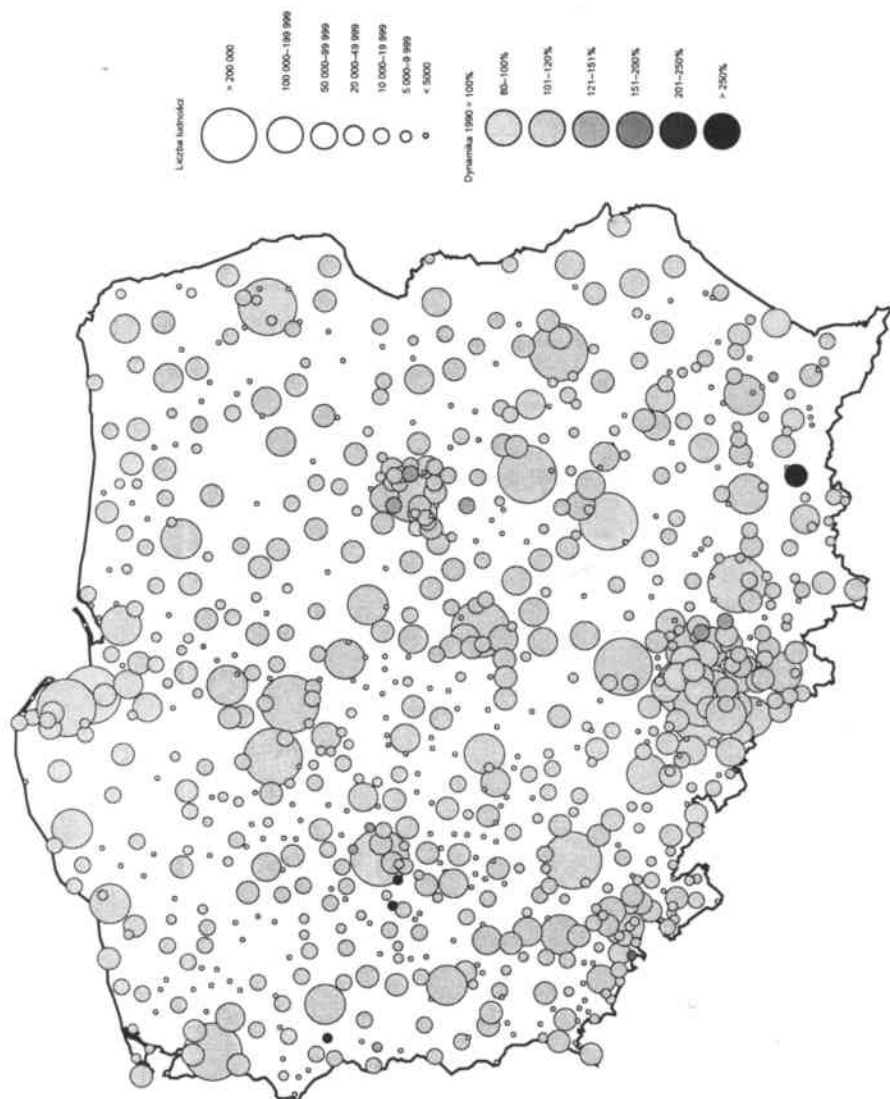
Rys. 4. Dynamika wzrostu liczby ludności miast w latach 1960–1970



Rys. 5. Dynamika wzrostu liczby ludności miast w latach 1970–1980



Rys. 6. Dynamika wzrostu liczby ludności miast w latach 1980–1990



Rys. 7. Dynamika wzrostu liczby ludności miast w latach 1990–1997



Rys. 8. Dynamika wzrostu liczby ludności miast w latach 1950–1997

Podsumowując należy odnotować, że w badanym okresie (1950–1997) bilans wzrostu liczby ludności w miastach jest dodatni, ponieważ 60% miast podwoiło liczbę ludności, w innych była stabilizacja ludnościowa, tylko w niewielu miastach nastąpiło zmniejszenie liczby mieszkańców (rys. 8).

3. Uwagi końcowe

Specyficzne cechy polskiej urbanizacji są przede wszystkim następstwem realizowanego modelu uprzemysłowienia kraju, kosztem głębokich zaniedbań w infrastrukturze technicznej i społecznej. Stąd też urbanizację w Polsce do połowy lat osiemdziesiątych XX wieku określa się niekiedy mianem „ułomnej”, czyli częściowej i niepełnej, a jej przebieg jako wyraźnie nieprawidłowy (Zagożdżon 1983, s. 68; Węgleński 1992, s. 35).

Z zadowoleniem odnotować należy, że w ostatniej dekadzie XX wieku proces urbanizacji w Polsce nabrał innego charakteru jakościowego, zaczął się bowiem proces tercjalizacji miast i wzrost znaczenia sektora usługowego i jak się wydaje nabrał on już stałej tendencji wzrostowej.

Literatura

- DOMAŃSKI R., 1993, *Zasady geografii społeczno-ekonomicznej*, PWN, Warszawa.
- DZIEWOŃSKI K. i inni, 1977, *Rozmieszczenie i migracje ludności a system osadniczy Polski Ludowej*, Ossolineum, Wrocław, s. 269–271.
- DZIEWOŃSKI K., MALISZ B., 1978, *Przekształcenia przestrzenno-gospodarczej struktury kraju*, PWN, Warszawa.
- JAŁOWIECKI B., 1982, *Strategia uprzemysłowienia a proces urbanizacji*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 119, Warszawa.
- JERCZYŃSKI M., 1977, *Funkcje i typy funkcjonalne polskich miast*, [w:] *Statystyczna charakterystyka miast. Funkcje dominujące*, „Statystyka Polski”, nr 85, GUS, Warszawa, s. 20–53.
- JERCZYŃSKI M., 1998, *Ruchliwość przestrzenna ludności – formy i procesy*, [w:] *Ruchliwość przestrzenna ludności w okresie przemian ustrojowych*, red. D. Szymańska, Wyd. UMK, Toruń, s. 31–41.
- KUCIŃSKI K., 1999, *Gospodarka współczesnego świata*, *Wielka Encyklopedia Świata*, t. 16, Wyd. Kurpisz, Poznań.
- SZYMAŃSKA D., 1995, *Zjawisko urbanizacji i jej konsekwencje*, [w:] *Badania środowiska, Materiały podyplomowego Studium Pronat na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu*, red. J. Turło, UMK, Toruń, s. 71–79.
- SZYMAŃSKA D., 2000, *The scale of impact exerted by Bydgoszcz and Toruń in the scope of permanent migration and its role in the suburbanization process*, „Polish Population Review”, No. 17, Polish Demographic Society-Central Statistical Office, Warsaw, p. 128–136.
- WĘGLEŃSKI J., 1992, *Urbanizacja bez modernizacji?*, Instytut Socjologii, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- WRÓBEL A., 1987, *Rozwój miejskiej sieci osadniczej w Polsce a rozwój gospodarczy kraju*, „Zeszyty Zakładu Geografii Osadnictwa i Ludności PAN”, nr 2, Warszawa, s. 20–31.
- ZAGOŹDŻON A., 1983, *Rola procesów industrializacji i urbanizacji w bieżącym i perspektywnym funkcjonowaniu gospodarki przestrzennej Polski*, [w:] *Diagnoza stanu gospodarki Polski*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 123, Warszawa.

**SOME PROBLEMS OF THE URBANIZATION IN POLAND
IN THE SECOND HALF OF THE 20TH CENTURY****S u m m a r y**

The course of urbanization undergoing in Poland after World War II was presented. Individual aspects of the process such as a rise in the number of cities and an increase in the percentage of urban population in the total number of people inhabiting Poland, were discussed. At the same time the process of urbanization was characterized in the context of the industrialization of the country after the War. The land management of Poland in the time after World War II followed due to the development of industry, which means that the urbanization had an industrializing character. Nowadays, it is a common occurrence that such mono-functional industrial centers are declining in the conditions of market economy. The fact that in the last decade of the former century the process of urbanization displayed a different qualitative character deserves a favorable appraisal: there started a process of de-industrialization of cities and a growth in the significance of the services sector.

Wiesław DROBEK

Państwowy Instytut Naukowy – Instytut Śląski w Opolu

POLSKIE NOWE MIASTA (1977–2001)

1. Wprowadzenie

Jeżeli spoglądamy na zbiór polskich miast w okresie ostatniego dwudziestopięciolecia (1977–2001), to możemy zauważyć, że jego liczebność zmienia się prawie corocznie. Zasadniczym powodem tej „niestabilności składu” jest powoływanie – poprzez nadawanie praw miejskich – coraz to nowych miast. W zdecydowanej większości przypadków dotyczy to jednak bardziej restytucji (przywrócenia) praw miejskich ośrodkom, które niegdyś już były miastami, niż kreowania całkiem nowych miast. Proces ten nie jest bez znaczenia dla sposobu i cech organizacji terytorialnej naszego kraju – zwłaszcza po 1989 roku, w nowej sytuacji politycznej, przy zmianie warunków gospodarczych, reguł polityki komunalnej, wzroście znaczenia struktur samorządowych oraz zmianie zasad polityki regionalnej.

Celem niniejszego szkicu jest przedstawienie zbioru polskich miejscowości, które w ostatnim ćwierćwieczu (okres 1977–2001) otrzymały status samodzielniego miasta. Przyjęcie wskazanego przedziału czasowego ma pewne uzasadnienie – w 1975 roku przeprowadzono reformę podziału administracyjnego Polski. W związku z tą reformą dokonywane były m.in. także zmiany statusu ośrodków miejskich – w okresie 1975–1976 aż 28 miast utraciło swą samodzielność poprzez przyłączenie do sąsiednich, większych ośrodków. Toteż dla oceny tendencji współcześnie zachodzących zmian ilościowych w sieci miast polskich najwłaściwszym wydaje się przyjęcie okresu poczynszu od 1977 roku.

2. Miasto polskie

W warunkach polskich formalna definicja miasta jest prosta – jest nim miejscowość mająca administracyjnie nadane prawa miejskie, bez względu na rze-

czywisty standard wielkościowo-funkcjonalny. Dychotomia miasto/wieś jest bezwzględna – nie występują żadne, przyjmowane oficjalnie w statystykach – ogniwa pośrednie pomiędzy tymi rodzajami jednostek osadniczych. Takie klasyczne, dychotomiczne traktowanie jednostek osadniczych w dystynkcji miasto – wieś traci jednak swą poznawczo-klasyfikacyjną nośność. Postępująca, zwłaszcza pod wpływem urbanizacji, komplikacja układów osadniczych, powoduje zacieranie funkcjonalnych, morfologicznych oraz społecznych różnic pomiędzy miastem a wsią. Problemy prawno-administracyjne związane z tym procesem bywają rozwiązywane w różnoraki sposób (por. Drobek 1999). W Polsce, od 1973 r. (tzn. od czasu likwidacji kategorii „osiedle” w strukturze administracyjnej osadnictwa), obowiązuje jednoznaczny podział na miasta (czyli miejscowości mające formalnie przyznane prawa miejskie) i wsie. Przyjmuje się rozwiązanie, w myśl którego przesuwanie się danej miejscowości wiejskiej w górę układu hierarchicznego sieci osadniczej (wywołane zazwyczaj czynnikami natury gospodarczej) sankcjonowane jest nadaniem mu po pewnym czasie praw miejskich (Drobek, Heffner 1993). Nie jest to wszakże proces samorzutny, a kryteria oceny i definicje także są niedookreślone (por. Szpor 1998).

W warunkach polskich niełatwo jest wskazać wymierne, bezwzględne kryteria, których spełnienie przez daną miejscowość uprawniałoby do nadania jej praw miejskich. Niekiedy podaje się pewne kwantytatywne wskaźniki poziomu rozwoju miejscowości, których osiągnięcie ma być wyjściową podstawą uznania ośrodka za mający cechy miejskie. Są nimi na przykład: liczba ludności przekraczająca 2 tys. mieszkańców (pobrzmiewa tutaj ślad decyzji Międzynarodowego Kongresu Statystycznego jeszcze z 1887 roku, podczas którego przyjęto za podstawę wyróżniania miast graniczną liczbę właśnie 2 tys. mieszkańców skupionych w jednym osiedlu; zob. Kostrowicki 1952), 75–80% ludności nierolniczej – są to więc kryteria demograficzne i funkcjonalne; ponadto trudniej wymierne: urbanistyczne, czyli posiadanie odpowiednio zwartej zabudowy (prezentującej cechy niewiejskie) oraz – co się z tym w pewnym stopniu wiąże – gęstości zaludnienia, jak również socjologiczne, rozumiane jako wykazywanie cech miejskiego stylu życia (Statystyka 1967; Szlachta 1984). Podkreśla się również konieczność posiadania przez taki ośrodek utrwalonego zaplecza – strefy wpływów (por. Kachniarz 1973; Drobek 1991).

W praktyce administracyjnej spotykamy się jednak z takim zestawem wyjątków od podanych reguł (warunkowanych położeniem, sytuacją społeczną, gospodarczą, względami genetycznymi, wreszcie także i partykularnymi), że stwierdzenie, iż nie istnieją wymierne wskaźniki bezspornie określające miejskość danego ośrodka jest całkowicie uprawnione.

Procedura nadawania (uzyskiwania) praw miejskich należy do stosunkowo skomplikowanych (por. Drobek 1996). Brakuje – jak wskazano wcześniej –

precyzyjnych, jednoznacznych kryteriów określających warunki, jakim miejscowość musi sprostać, aby uzyskać prawa miejskie. Być może jest to zresztą słuszne. W sytuacji, gdy w kraju mamy do czynienia z zasadniczymi odmiennościami (genetycznymi, gospodarczymi, społecznymi, wreszcie regionalnymi itp.) procesów formowania i rozwoju miast, tworzenie zunifikowanego układu „kryteriów miejskości” byłoby trudne. Prawdą jest jednak i to, że procedura ta jest silnie sformalizowana i zbiurokratyzowana. Ponadto – jak wynika z obserwacji – wiedza na jej temat jest na poziomie lokalnym (samorządowym) znikoma; głównie z uwagi na względną niedostępność stosownych informacji oraz dokumentów.

3. Zbiór nowych miast polskich

Według stanu na koniec 1976 roku, liczba miast w Polsce wynosiła 808. W okresie 1977–2001 wzrosła ona do 884, czyli o 76 ośrodków. Na przyrost ten złożyły się 82 nadania praw miejskich oraz 6 utrat miejskiej samodzielności – poprzez przyłączenie do innego miasta. W ostatnim dwudziestopięcioleciu nie zanotowano ani jednego przypadku odebrania praw miejskich, czyli zdegradowania miasta do rangi wsi. Wcześniej – szczególnie w okresie bezpośrednio po II wojnie światowej (lata 1945–1951) oraz w roku likwidacji kategorii „osiedle” (1973 r.) – zamiany statusu miejskiego na wiejski bywały stosunkowo częste.

Jak wspomniano, w okresie 1977–2001 przyznano prawa miejskie 82 ośrodkom (zob. tab. 1).

Tabela 1. Miejscowości polskie, które uzyskały prawa miejskie w okresie 1.01.1977–1.01.2001 r.

Miasto	Powiat	Rok nadania	Rodzaj nadania	Liczba mieszkańców w roku nadania
1	2	3	4	5
Alwernia	chrzanowski	1993	R	3 150
Annopol	kraśnicki	1996	R	2 676
Bieruń	tyski	1991	RA	21 200
Biezuń	żuromiński	1994	R	1 993
Bodzentyn	kielecki	1995	R	2 344
Borne Sulinowo	szczecinecki	1993	N	134
Brusy	chojnicki	1988	R?	3 755
Ciężkowice	tarnowski	1998	R	2 478
Czarna Woda	starogardzki	1993	R	2 743
Czchów	brzeski	2000	R	2 220
Drobin	płocki	1994	R	3 139
Drzewica	opoczyński	1987	R	4 157
Działoszyn	pajęczański	1994	R	6 712

Tabela 1. cd.

1	2	3	4	5
Frampol	biłgorajski	1993	R	1 607
Gliniojeck	ciechanowski	1993	N	2 948
Golczewo	kamieński	1990	R?	2 409
Halinów	miński	2001	N	3 100*
Imielin	tyski	1995	RA	7 553
Jelcz-Laskowice	oławski	1987	N	12 059
Józefów	biłgorajski	1988	R	2 510
Kamieńsk	radomszczański	1994	R	2 460
Kisielice	iławski	1986	R	1 720
Kleszczele	hajnowski	1993	R	1 716
Koprzywnica	sandomierski	2001	R	2 950*
Korfantów	nyski	1993	R	1 852
Kosów Lacki	sokołowski	2000	R	2 264
Krasnobród	zamojski	1995	R	2 847
Krzanowice	raciborski	2001	R	2 740*
Krynica Morska	nowodworski	1991	R	1 122
Kunów	ostrowiecki	1990	R	3 045
Lipsk	augustowski	1983	R	1 640
Lędziny	tyski	1991	RA	16 200
Lubniewice	sulęciński	1995	R	1 910
Łomianki	warszawski zach.	1989	N	11 005
Małogoszcz	jędrzejowski	1996	R	4 240
Miasteczko Śląskie	tarnogórski	1995	RA	7 552
Międzyzdroje	kamieński	1984	RA	5 400
Miłakowo	ostródzki	1998	R	2 855
Miłomłyn	ostródzki	1998	R	2 306
Młynary	elbląski	1984	R	1 543
Myszyniec	ostrołęcki	1993	R	2 691
Narol	lubaczowski	1996	R	2 054
Nekla	wrzesiński	2000	R	3 151
Nowogród Bobrzański	zielonogórski	1988	R	4 501
Nowy Wiśnicz	bocheński	1995	R	2 558
Obrzycko	szamotulski	1990	R	2 224
Oleszyce	lubaczowski	1989	R	2 890
Osiek	staszowski	1994	R	2 066
Ożarów	opatowski	1988	R	5 094
Pasym	szczycieński	1997	R	2 549
Piaski	świdnicki	1993	R	2 720
Pilawa	garwoliński	1984	N	3 050
Pilica	zawierciański	1994	R	2 144
Piotrków Kujawski	radziejowski	1998	R	4 951
Połaniec	staszowski	1980	R	5 023
Poręba	zawierciański	1982	RA	8 777
Prusice	trzebnicki	2000	R	2 299

Tabela 1. cd.

1	2	3	4	5
Pszów	wodzisławski	1995	RA	14 846
Radlin	wodzisławski	1997	RA	18 460
Radzionków	tarnogórski	1998	RA	18 280
Rydułtowy	wodzisławski	1992	RA	23 900
Ryglice	tarnowski	2001	R	2 850*
Sędziszów	jędrzejowski	1990	N	6 866
Siechnice	wrocławski	1997	N	4 066
Skała	krakowski	1987	R	3 550
Skępe	lipnowski	1997	R	3 400
Sławków	olkuski	1984	RA	7 500
Sośnicowice	gliwicki	1996	R	1 949
Suchowola	sokólski	1997	R	2 477
Świątniki Górne	krakowski	1997	N	2 019
Świerzawa	złotoryjski	1984	R	2 602
Tarnogród	biłgorajski	1987	R	3 335
Torzym	sulęciński	1994	R	2 519
Tykocin	białostocki	1993	R	2 089
Tyszowce	tomaszowski	2000	R	2 278
Wąchock	starachowicki	1994	R	3 038
Wąsosz	górowski	1984	R	2 697
Wojkowice	będziński	1992	RA	10 270
Zagórz	sanocki	1977	RA	4 343
Zalewo	iławski	1987	R	2 285
Zwierzyniec	zamojski	1990	N	3 485
Żukowo	kartuski	1989	N	4 526

Uwaga: R – restytucja praw miejskich (lub osiedlowych); RA – wyłączenie z innego miasta; R? – restytucja historycznie niepewnych praw miejskich; N – nowe nadanie; * – dane szacunkowe.

Źródło: Zestawienie własne.

W zbiorze tym wyodrębnić można – z uwagi na uwarunkowania historyczne – cztery zasadnicze grupy miejscowości:

– ośrodki z miejską przeszłością (byłe miasta, miasteczka targowe, osiedla). Jest ich łącznie 56 (68% całości zbioru), w tym dwa ośrodki (Czarna Woda i Krynica Morska), których miejskość była w przeszłości ograniczona wyłącznie do posiadania w okresie 1958/59–1973 statusu osiedla;

– miejscowości, które odzyskały miejską samodzielność po okresie, gdy były przyłączone do innych miast – w sumie 13 miejscowości, stanowiących 16% analizowanego zbioru;

– dwie miejscowości (3% zbioru), których historyczna miejskość nie jest w pełni udokumentowana;

– ośrodki, które po raz pierwszy w swej historii stały się miastami – łącznie 11 zupełnie nowych miast, stanowiących 13% analizowanego zbioru.



Rys. 1. Miasta utworzone w Polsce w latach 1977–2001

Jak można się przekonać na podstawie powyższego wykazu, wśród 82 miejscowości, które w okresie 1977–2001 uzyskały prawa miejskie, aż 71 (87%) to ośrodki, które w przeszłości miały już formalny – w pełni bądź częściowo udokumentowany – status miejski. W ostatnim dwudziestopięcioleciu proces nadawania praw miejskich jest w istocie procesem restytucji tych praw w ośrodkach, które niegdyś je już miały.

Rozpiętość wielkości miejscowości, którym nadawano w analizowanym okresie prawa miejskie, była znacząca: od liczących w chwili uzyskiwania statusu miasta poniżej 1,2 tys. mieszkańców (Borne Sulinowo, Krynica Morska) do ponad dwudziestotysięcznych (Rydułtowy, Bieruń). W zdecydowanej przewadze proces ten dotyczył jednak ośrodków małych, liczących poniżej 5 tys. mieszkańców (por. tab. 2).

Tabela 2. Liczba miast powołanych w latach 1977–2001 według klas wielkości i kryterium genetycznego

Typ miasta	Klasy wielkości (w tys. mieszkańców)						
	< 1,0	1–2	2–3	3–5	5–10	10–20	> 20
R	—	10	31	12	3	—	—
R?	—	—	1	1	—	—	—
RA	—	—	—	1	5	5	2
N	1	—	2	5	1	2	—
Razem	1	10	34	19	9	7	2

Uwaga: Skróty jak w tab. 1.

Źródło: Zestawienie własne na podstawie danych zawartych w tab. 1.

Miasteczka te stanowią ponad 3/4 całości zbioru; wśród nich znalazło się 11, które stały się miastami, mimo że nie osiągnęły poziomu 2 tys. mieszkańców. Jest to wyraziste potwierdzenie wcześniejszej tezy o względności kryteriów statystycznych przy decyzjach przyznających prawa miejskie. Z drugiej strony należy jednak pamiętać, że sieć miejska w Polsce zdominowana jest ilościowo przez ośrodki małe (por. Bagiński 1998) – aż 33% miast miało w połowie 2000 r. liczbę mieszkańców niższą od 5 tys. Jedynie 9 ośrodków liczyło w momencie awansu miejskiego powyżej 10 tys. mieszkańców – były to (poza Jelczem-Laskowicami i Łomiankami) usamodzielniające się części innych miast.

Wśród 56 miejscowości pierwszej z wymienionych grup (miast restytuowanych) w zdecydowanej przewadze (prawie 95%) są małe, liczące (w momencie nadania praw miejskich) poniżej 5 tys. mieszkańców ośrodki o dominującej funkcji usługowej – głównie obsługi lokalnego zaplecza (zwykle rolniczego), a także turystyczno-krajoznawczej (np. Ciężkowice, Krasnobród, Krynica Morska, Lubniewice, Miłomłyn, Nowy Wiśnicz, Pasym, Tykocin) i leczniczej (Korfantów, Torzym). Znaleźć można tutaj także niewielkie monofunkcyjne ośrodki przemysłowe. Największe z nich to ponadpięciotysięczne: Połaniec, Działoszyn i Ożarów – wśród mniejszych wymienić można np. Alwernię, Czarną Wodę, Drzewicę, Kunów, Małogoszcz, Nowogród Bobrzański.

Miejscowości wyłączone z innych miast to w większości stosunkowo duże (ponad połowa z nich liczy powyżej 10 tys. mieszkańców), monofunkcyjne ośrodki przemysłowe – często związane z przemysłem wydobywczym (Rydułtowy, Radzionków, Radlin, Łędziny, Pszów, Wojkowice, Imielin) i przetwórczym (Bieruń, Miasteczko Śląskie, Poręba, Sławków) regionu górnośląskiego. Poza Górnym Śląskiem położone są jedynie dwie miejscowości, które odzyskały prawa miejskie po wcześniejszym inkorporowaniu ich w obręb sąsiednich, większych miast: Międzyzdroje (przyłączone do Świnoujścia) oraz Zagórz (włączony w granice Sanoka). Działania te od początku budziły silny opór społeczności lokalnych, toteż zrezygnowano z nich stosunkowo szybko.

Grupę zupełnie nowych miast (na temat tzw. „nowych miast” zob. np. Jelonek 1989; Szymańska 1993) tworzą miejscowości spełniające różnorakie funkcje nie-

rolnicze – przemysłowe (Jelcz-Laskowice, Siechnice, Głinojeck), komunikacyjne (Pilawa, Sędziszów), mieszkaniowe (Halinów, Łomianki), rzemieślniczo-usługowe (Świątniki Górne, Żukowo), turystyczne (Zwierzyniec). Zupełnie specyficzne miejsce zajmuje w tym zbiorze Borne Sulinowo – miasteczko należące do grupy „sekretnych” (utajnionych lub zamkniętych) jednostek osadniczych, przekazanych w 1992 r. polskim władzom wojskowym, a następnie administracyjnym, obecnie starające się rozwinąć funkcję turystyczną (zob. Małachowski, Szymańska 1995; Szymańska 1996). Warto zwrócić uwagę, że prawie 2/3 tych „zupełnie nowych miast” zlokalizowanych jest w strefach zewnętrznych wielkich aglomeracji: warszawskiej (Halinów, Łomianki, Pilawa), trójmiejskiej (Żukowo), krakowskiej (Świątniki Górne), wrocławskiej (Jelcz-Laskowice, Siechnice).

Należy podkreślić, że miejscowości, które w badanym okresie uzyskały prawa miejskie, były przedtem (z dwoma wyjątkami) wsiami gminnymi (uwaga ta nie dotyczy oczywiście miejscowości grupy „RA”, będących dzielnicami większym miast). Te dwa wyjątki to Borne Sulinowo i Siechnice. Borne Sulinowo było wsią, a następnie miastem w gminie Silnowo. Po kilku jednak latach siedzibę gminy przeniesiono do miasta. Zupełnie specyficzny jest natomiast przypadek Siechnic, które były wsią, a obecnie są miastem w gminie Święta Katarzyna.

W większości restytuowanych miast odnaleźć można małomiasteczkowe atrybuty urbanistyczne, takie jak rynek i związana z jego istnieniem struktura zabudowy – niekiedy, jak np. we Frampolu (por. Kalinowski 1986), Pilicy (Górmisiewicz 1989) Tykocinie, Alwerni) – mające dużą wartość zabytkową. W niektórych, np. w Ciężkowicach, Obrzycku, Oleszycach, Pasymiu, Prusicach, zachował się ratusz. Z drugiej jednak strony, w wielu tych miasteczkach dominanta, jaką stanowi rynek, jest silnie zatarta – jest on bardziej miejscem placowym, rozbudowanym rozdrożem, placem targowym itp. niż typowym, obudowanym (mniej lub bardziej kompletnymi) pierzejami miejscem centralnym. Tak jest m.in. w Golczewie, Krasnobrodzie, Krynicy Morskiej, Myszyńcu, Nekli, Osieku, Zalewie. Dla wizualnej oceny stopnia miejskości zabudowy ważne są również zespoły zabytkowe (stanowią silną dominantę urbanistyczną, np. w Krasnobrodzie, Nowym Wiśniczu, Świerzawie, Tykocinie, Wąchocku). W niektórych restytuowanych miasteczkach spotkać można współwystępowanie starych struktur urbanistycznych i współczesnej zabudowy mieszkaniowo-usługowej (Działoszyn, Korfantów, Kunów, Nowogród Bobrzański, Ożarów).

4. Rozkład przestrzenny zbioru nowych miast

Rozkład przestrzenny miast powołanych na obszarze Polski w okresie 1977–2001 nie jest regularny. Widoczna jest wyraźna koncentracja w południo-

wo-wschodniej części kraju, przy bardzo słabej reprezentacji na Pomorzu, w Wielkopolsce i na Podlasiu (por. tab. 3).

Tabela 3. Nadania praw miejskich w latach 1977–2001 według województw i kryterium genetycznego

Województwo	Typ genetyczny nowego miasta				
	Suma	R	R?	RA	N
Dolnośląskie	5	3	—	—	2
Kujawsko-pomorskie	2	2	—	—	—
Lubelskie	8	7	—	—	1
Lubuskie	3	3	—	—	—
Łódzkie	3	3	—	—	—
Małopolskie	8	6	—	1	1
Mazowieckie	8	4	—	—	4
Opolskie	1	1	—	—	—
Podkarpackie	3	2	—	1	—
Podlaskie	4	4	—	—	—
Pomorskie	4	2	1	—	1
Śląskie	13	3	—	10	—
Świętokrzyskie	9	8	—	—	1
Warmińsko-mazurskie	6	6	—	—	—
Wielkopolskie	2	2	—	—	—
Zachodniopomorskie	3	—	1	1	1
Ogółem	82	56	2	13	11

Uwaga: Skróty jak w tab. 1.

Źródło: Zestawienie własne.

Wydaje się, że wpływ na taką sytuację mogą mieć następujące czynniki:

– zróżnicowana gęstość sieci osadniczej powodująca, że różne części kraju w odmiennym stopniu są „nasycone” ośrodkami miejskimi; nadawanie praw miejskich bywa elementem polityki zmniejszania tych dysproporcji;

– nierównomierny rozkład przestrzenny byłych miast, stanowiących – jak wskazano – podstawową grupę rodzajową osadnictwa, z której wywodzą się ośrodki podnoszone obecnie do rangi miast. Obecnie w Polsce znajduje się ponad 1000 byłych miast (por. Drobek 1999) – najwięcej z nich w centralnej i południowo-wschodniej części kraju;

– koncentracja miast i osiedli, które utraciły swą samodzielność, poprzez włączenie w obręb sąsiednich, większych ośrodków na terenie jednego województwa (śląskiego). Mimo odzyskania samodzielności przez 11 miast, na terenie tego województwa pozostaje nadal ponad 40 byłych ośrodków miejskich, obecnie części większych miast. Należy spodziewać się, że obserwowane tendencje secesyjne będą trwały nadal;

– nierównomierne zainteresowanie władz lokalnych i wojewódzkich awansowaniem co bardziej rozwiniętych ośrodków do rangi miasta, u podłoża którego

leżeć może zarówno słabość planowania regionalnego, jak też brak rozpoznania zasad wszczynania stosownej procedury i zniechęcenie się do jej – stosunkowo skomplikowanego – charakteru. Niektóre z województw kilkakrotnie – z sukcesami – podejmowały procedurę awansową dla swych miejscowości (np. liczba miast byłego województwa zamojskiego wzrosła dzięki temu w analizowanym okresie ponad dwukrotnie).

5. Po co być miastem?

Jakie są rzeczywiste korzyści dla ośrodka (a zwłaszcza dla jego mieszkańców), wynikające z nadania mu praw miejskich. Jest to zagadnienie o tyle ważne, że rozpoczęcie procedury awansowania miejscowości uzależnione jest od inicjatywy danej społeczności lokalnej. A zdarza się nierzadko, że społeczność ta nie widzi konkretnych, wymiernych korzyści, które byłyby efektem zmiany statusu ośrodka z wiejskiego na miejski. Przeciwnie – do niedawna nadanie praw miejskich ośrodkowi liczącemu ponad 5 tys. wiązało się z negatywnymi konsekwencjami finansowymi i podatkowymi dla części mieszkańców. Może również wystąpić konieczność przeprowadzenia nowych wyborów do rad gmin (por. Zell 1995). Oczywiście tylko niekiedy miało to znaczenie. Z obserwacji miast, którym ostatnio udało się odzyskać prawa miejskie, wynika, że już samo przyrzeczenie nadania im, w przeszłości odebranych, praw działa aktywizująco na społeczność tych ośrodków (zob. np. Siemiński 1991; Szmeja 1987).

Ewentualne wystąpienie z inicjatywą odzyskania praw miejskich zależne jest przede wszystkim od zainteresowania tą kwestią i ambicji środowisk lokalnych. Z moich bardzo wycinkowych obserwacji wynika, że jest ono bardzo zróżnicowane. W niektórych z ośrodków, które mają podstawy do starań o restytucję lub uzyskanie praw miejskich, kwestia ta jest rozważana (np. w Bogorii, Dobrzeniu Wielkim, Dubience, Klimontowie, Sulikowie), w innych uważa się ją za nieistotną (Kamieniec Ząbkowicki, Mysłakowice, Prószków). Należy jednak mieć na uwadze, że opinie te nie muszą odzwierciedlać odczuć większości społeczności; ponadto zmiany w składach władz samorządowych mogą znacząco przekształcać spojrzenie na strategię rozwoju danego ośrodka.

Co interesujące, niekiedy spotykałem się z zamierzeniami (bardziej właściwym byłoby powiedzieć – z tęsknotami) powrotu do statusu miejskiego w ośrodkach, które akurat z racji swej obecnej wielkości i potencjału nie mają ku temu zbyt wielkich szans. Można tutaj wskazać opinie, działania formułowane i podejmowane chociażby w Lewinie Kłodzkim, Otyniu, Skorogoszczy, czy też w Przerośli. Wyraźnie oddziałuje w tym przypadku czynnik emocjonalny – chęć odzyskania dawnego statusu, minionej świetności. Świadczy to o silnej identyfikacji ze swą „lokalną ojczyzną”, o ambicjach elit – niestety, niekiedy

nie mających realnego pokrycia w rzeczywistości. Postawy takie uznać wszakże należy za budujące.

Znaczenia czynników ambicjonalnych nie wolno nie doceniać (np. Bodzentyn o nadanie praw miejskich ubiegał się siedmiokrotnie; zob. Kaczyński, Olaszewski 1995). Błędem byłoby lekceważenie oczekiwań mieszkańców, którzy występują o nadanie ich miejscowości praw miejskich, nawet jeżeli prezentowane są opinie, że status miasta jest jedynie świadectwem pewnej dojrzałości urbanistycznej danego ośrodka (Domagalski 1993). Integracja społeczności lokalnej dla osiągnięcia jednego – powszechnie akceptowanego – celu może stać się elementem decydującym o dalszych losach miejscowości. Zwłaszcza obecnie, gdy uprawnienia samorządowe są zdecydowanie rozleglejsze, a wzrastają napięcia i rozwarstwienie społeczne (por. Bagiński 1992). To jednak w dłuższej perspektywie może nie wystarczyć. Konieczne jest, aby tworzone miasteczka uzyskiwały wsparcie ze strony państwa – kredyty, ulgi podatkowe, inwestycyjne itp. (Siemiński 1991). Taki system motywacyjny musi być oczywiście czytelny, stabilny i rzeczywisty – tylko wówczas odniesie oczekiwany skutek. Pożądanym przecież także przez państwo. Byłe miasteczka są elementem charakterystycznym dla struktury osadniczej naszego kraju; podobnych tworów nie spotyka się praktycznie w innych krajach europejskich. I zarówno formalne uporządkowanie ich statusu (poprzez nadanie praw miejskich tym, które prezentują stosowny poziom rozwoju jako ośrodki lokalne), jak też zapewnienie możliwie dużej ich części gospodarczych podstaw bytu jest zgodne z nadrzędnymi interesami strategii gospodarczej, a także ekologicznej.

Niekiedy wręcz traktuje się uzyskanie statusu miejskiego jako wyjściowy impuls rozwojowy dla danej miejscowości – wyróżnienie, otwarcie nowych możliwości, swoisty katalizator rozwoju (Siemiński 1991; por. też Pukowska-Mitka, Stobińska 1995; Stawiarski 1995).

Inicjatywa zmiany statusu ośrodka na miejski wpływa – poprzez konieczność podjęcia pewnych inwestycji i prac porządkowych – na poprawę ładu przestrzennego, standardu estetycznego i ekologicznego miejscowości oraz jej najbliższego otoczenia. Co ważne, nawet ewentualny brak sukcesu w staraniach o uzyskanie praw miejskich nie zmienia faktu, że zrealizowane inwestycje będą funkcjonować z pożądanym skutkiem dla środowiska przyrodniczego i poziomu warunków życia mieszkańców. Zaś w przypadku uzyskania statusu miejskiego możliwe jest np. powołanie straży miejskiej, w kompetencjach której mogłaby znaleźć się m.in. kontrola stanu porządkowo-sanitarnego.

Wydaje się, że winny być sprecyzowane nie tylko ambicjonalne, ale też ekonomiczne korzyści z uzyskania praw miejskich – realizowane np. poprzez stosowne agencje rządowe lub regionalne. Dla państwa ważna jest przecież pełna, nieułamna struktura hierarchiczna systemu osadniczego, poprzez który organi-

zuje ono i wypełnia swoje funkcje wobec obywateli (odwrotnie również), gdzie ośrodki lokalne i ich rozwój zajmują określone, konkretne miejsce (oczywiście przy takim typie sieci osadniczej, jaki występuje w naszym kraju). Byłaby wówczas szansa na wzbudzenie „syndromu ośrodka kluczowego” (Cloke 1979), czyli rozwoju miasteczka, indukującego procesy rozwojowe innych, sąsiednich miejscowości, położonych w jego strefie wpływów. Wypełnia ono także wszystkie te funkcje, które z różnych względów nie mogą być realizowane ani na wyższym, ani – przede wszystkim – na niższym poziomie hierarchicznym (por. Pankau 1996).

Rozważania nad uwarunkowaniami nadawania praw miejskich skłaniają także do ogólniejszej refleksji nad strategią planowania rozwoju miejskiej sieci osadniczej naszego kraju. W odniesieniu do ośrodków lokalnych – miasteczek należy przede wszystkim zastanowić się, czy należy antycypować jakąś górną, nieprzekraczalną granicę liczebności ich zbioru. Propozycje w tym względzie są bardzo zróżnicowane – w krańcowych przypadkach optują nawet za „naprawieniem krzywd dziejowych” i przywróceniem praw miejskich wszystkim ośrodkom, które utraciły je w drugiej połowie XIX w. (Siemiński 1991). Wydaje się, że najwłaściwszym rozwiązaniem jest pozostawienie możliwości uzyskiwania praw miejskich przez miejscowości, których mieszkańcy są tym zainteresowani i które realizują warunki proceduralne. Istnieje bowiem wiele miejscowości spełniających funkcje miejskich ośrodków lokalnych, a nie mających praw miejskich.

Można też zadać drugie pytanie. Czy słuszne jest zaniechanie procesu odbierania praw miejskich? Jak wspomniano, w okresie ostatnich dwudziestu pięciu lat żadne z małych miast nie utraciło swego miejskiego statusu. A przecież z pewnością znaleźć można przykłady miejscowości, które utraciły wiele ze swych funkcji centralnych, bądź też planowany w momencie nadawania im praw miejskich rozwój tych funkcji nie nastąpił w stopniu takim, jak zakładano (uzyskały one status miejski niejako „na wyrost”); niemiejski jest także układ morfologiczny tych ośrodków. Wydaje się jednak, że przy funkcjonującym systemie samorządności lokalnej byłoby niewłaściwym narzucanie centralnych, formalnych, administracyjnych rozwiązań. Decyzję w takich sprawach należałoby pozostawiać władzom lokalnym (por. np. Kotus 1997); jest tutaj też miejsce dla stymulującej roli planu regionalnego.

Literatura

- BAGIŃSKI E., 1992, *Postawy mieszkańców nowo utworzonego miasta Jelcz-Laskowice (fragment badań empirycznych w orientacji ekologii społecznej)*, [w:] Szkoła chicagowska w socjologii. Tradycja myśli społecznej i wymogi współczesnej socjologii empirycznej. Materiały pokonferencyjne, red. K. Wódz, K. Czekaj, Katowice–Warszawa, s. 223–232.
- BAGIŃSKI E., 1998, *Małe miasta w strukturze osiedleńczej Polski*, Wrocław.
- CLOKE P.J., 1979, *Key settlements in rural areas*, London.

- DOMAGALSKI M., 1993, *Burmistrz zamiast wójta*, „Rzeczpospolita” nr 188, s. c1.
- DROBEK W., 1991, *Cechy miejskie i rozwój ludnościowy ośrodków bez formalnego statusu miejskiego w województwie opolskim*, „Studia Śląskie”, t. 50, s. 245–268.
- DROBEK W., 1996, *Tryb formalny i praktyka nadawania praw miejskich w Polsce*, [w:] *Gospodarka, środowisko przyrodnicze, informacja*. Ogólnopolska Konferencja Naukowa, Pokrzywna 15–17 grudnia 1995, red. S. Czaja i in., Wrocław, s. 211–215.
- DROBEK W., 1999, *Rola miast zdegradowanych w sieci osadniczej Śląska*, Opole.
- DROBEK W., HEFFNER K., 1993, *Problemy i uwarunkowania restytucji praw miejskich ośrodka lokalnego*, [w:] *Problematyka lokalnych systemów osadniczych*, red. W. Maik, Toruń, s. 87–96.
- GÓRNIŚIEWICZ B., 1989, *Przeszłość, teraźniejszość i przyszłość wsi olkuskiej*, Warszawa–Łódź.
- JELONEK A., 1989, *Nowe miasto w badaniach geograficznych*, „Acta Universitatis Lodzensis. Folia Geographica”, nr 11, s. 289–293.
- KACHNIARZ T., 1973, *Zmiany struktury przestrzennej miast w Polsce w latach 1950–1965*, Warszawa.
- KACZYŃSKI A., OLSZEWSKI K., 1995, *Do siedmiu razy sztuka*, „Rzeczpospolita”, nr 17, s. a3.
- KALINOWSKI W., 1986, *Rozwój miast w Polsce*, [w:] *Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce. Odbudowa i konserwacja*, red. W. Zin, t. 1: *Miasta historyczne*, red. W. Kalinowski, Warszawa, s. 16–47.
- KOSTROWICKI J., 1952, *O funkcjach miastotwórczych i typach funkcjonalnych miast*, „Przegląd Geograficzny”, z. 1/2, s. 7–64.
- KOTUS J., 1997, *Podmiotowość społeczności lokalnych w dziedzinie rozwoju społeczno-gospodarczego (na przykładzie polskich samorządów terytorialnych)*, [w:] *Procesy integracji i transformacji systemowej w jednoczącej się Europie*. Materiały z konferencji naukowej II Toruńskie Spotkania Wschód-Zachód, red. Z. Jabłoński, W. Maik, „Przegląd Regionalny”, nr 2, s. 211–229.
- MAŁACHOWSKI K., SZYMAŃSKA D., 1995, *Borne Sulinowo u progu swojego rozwoju*, „Czasopismo Geograficzne”, z. 1, s. 61–68.
- PANKAU F., 1996, *Współczesne determinanty rozwoju miast polskich – ustrój samorządowy i jego funkcjonowanie*, [w:] *Nowe uwarunkowania rozwoju i kształtowania miast polskich*, red. M. Kochanowski, Warszawa, s. 81–97.
- PUKOWSKA-MITKA M., STOBİŃSKA H., 1995, *Pilica – nowe miasto w województwie katowickim*, [w:] *Wybrane zagadnienia geograficzne. Pamięci geografów Uniwersytetu Śląskiego: Józefa Szaflarskiego i Piotra Modrzejewskiego*, Sosnowiec, s. 93–107.
- SIEMIŃSKI J.L., 1991, *Teraźniejszość i przyszłość byłych miasteczek*, „Wiadomości Statystyczne”, nr 9, s. 26–29.
- Statystyka miast i osiedli 1945–1965*, Warszawa 1967.
- STAWIARSKI J.K., 1995, *Umiastowienie wsi Zasięki*, [w:] *Urbanizacja wsi w obrzeżach miejsko-wiejskich*. Konferencja naukowa, Katowice, 19–20 X 1995, red. Z.J. Kamiński, Katowice, s. 229–238.
- SZLACHTA J., 1984, *Kryteria nadawania praw miejskich*, „Miasto”, nr 11, s. 18–19.
- SZMEJA M., 1987, *Socjologiczne aspekty miejskości Korfantowa*, [w:] *Problemy przestrzennego rozwoju ośrodków lokalnych (na przykładzie Korfantowa w województwie opolskim)*, red. K. Heffner, Opole, s. 163–173.
- SZPOR G., 1998, *Informacja o zagospodarowaniu przestrzennym. Zagadnienia administracyjnoprawne*, Katowice.
- SZYMAŃSKA D., 1993, *New towns in regional development*, Toruń.
- SZYMAŃSKA D., 1996, *Socio-economic problems of the new town Borne Sulinowo*, „Eastern European Countryside” 2, p. 95–100.
- ZELL Z., 1995, *Nowe stare miasta – nowe gminy*, „Wspólnota” nr 4, s. 9.

THE POLISH NEW CITIES (1977–2001)

Summary

Looking at the set of the Polish cities in the period of the last twenty years (1977–2001), it is possible to notice that the number of the urban centers has been changing from year to year. The main reason for this

state of things was establishment of new cities by granting civic rights. Most often, however, it referred to restitution (regaining) of the civic rights by individual centers which had been cities in the past. The article presents characteristics of the set of new Polish cities and – at the same time – determines the conditions that are indispensable for an individual place to be satisfied in order that it could obtain the status of a city. According to the state for the end of 1976, the number of cities in Poland amounted to 808. Within 1977–2001 it grew to 884, that is by 76 new urban centers. This growth resulted from 82 cases of conferment of civic rights and 6 cases of losing urban independence by being annexed to another city. The author aims at providing a more general reflexion on the strategy of planning development of the urban settlement network in Poland.

Andrzej ZBOROWSKI
Uniwersytet Jagielloński

WSPÓŁCZESNE PROCESY URBANIZACYJNE W MAŁOPOLSCE

Urbanizacja jest wytworem współzależnych procesów towarzyszących przemianom społecznym i gospodarczym. Procesy te oddziałują na charakter i dynamikę rozwoju systemów miejskich. Do podstawowych procesów kreujących urbanizację zaliczamy przemiany: demograficzne, polityczne, kulturowe, ekonomiczne, społeczne i technologiczne (rys. 1). Wytworem czy też rezultatem urbanizacji jest rozwój miast tworzących systemy hierarchiczne, a we współczesnym społeczeństwie coraz częściej systemy sieciowe. Z kolei na terenach miejskich urbanizacja determinuje strukturę środowiska zabudowanego (morfologię i infrastrukturę) i krajobrazu miejskiego, wpływa też zasadniczo na przemiany w użytkowaniu ziemi. Procesy urbanizacji tworzą także społeczny obraz miasta w postaci stylu życia (urbanizm) i jej struktur ekologicznych (Knox 1994).

Dynamiczny charakter urbanizacji przejawia się m.in. w fazach cyklu rozwoju regionów miejskich. Stąd powszechnie już wyróżnia się: urbanizację, suburbanizację, dezurbanizację (kontrurbanizację) i reurbanizację. W pierwszej fazie cyklu dochodzi do uruchomienia procesów koncentracji ludności, które później oddają pola powszechnie panującym ruchom odśrodkowym (suburbanizacja i kontrurbanizacja). Cykl ten w fazie reurbanizacji prowadzi do ponownienia procesów koncentracji ludności, lecz na znacznie mniejszą skalę, w porównaniu z fazą urbanizacji. Koncentracja wiąże się tu z procesami rewitalizacji dzielnic centralnych i zasiedlaniem ich przez młodą ludność o stosunkowo wysokim statusie społecznym. Procesy te znane są pod nazwą gentryfikacji (Hamnett 1991).

Wzrost liczby ludności w obszarach miejskich, a także geograficzne rozmieszczenie miast odzwierciedlają zachodzące w przestrzeni procesy rozwoju

społeczno-gospodarczego kraju czy też regionu. Historycznie ukształtowana miejska sieć osadnicza południowej Polski, w tym dzisiejszej Małopolski, charakteryzuje się dużą stabilnością jej ogniw (Rajman 1998). Dziewiętnastowieczne procesy uprzemysłowienia nie przyniosły Małopolsce znaczących postępów urbanizacyjnych, przyczyniły się raczej do upadku części małych miasteczek i rozrzedzenia gęstej sieci miast średniowiecznych (Górka 1996). Słabe były postępy urbanizacji w obecnym województwie małopolskim także po II wojnie światowej. W 1938 r. największym miastem był liczący 250 tys. mieszkańców Kraków. Tarnów i Nowy Sącz kolejne po Krakowie co do liczby mieszkańców miasta nie przekraczały 40 tys. osób. Kraków, jako jedyne ówczesnie duże miasto na terenie dzisiejszego województwa małopolskiego, wykształcił dobrze zurbanizowaną strefę podmiejską, która w 1941 r. została niemal w całości włączona w obręb jego granic administracyjnych.

Po II wojnie światowej, gwałtowne i wielkoskalowe procesy industrializacji doprowadziły do dynamicznego, ale też niezharmonizowanego rozwoju miast, czego najlepszym przykładem był Kraków (Prawelska-Skrzypek 1990). Powstały także nowe miasta (tab. 1), zakładane przy dużych zakładach przemysłowych (Libiąż, Brzeszcze, Chełmek, Bukowno, Sułkowice), ale także jako ośrodki turystyczno-wypoczynkowe (Rabka, Szczawnica). Powstanie nowych miast nie zmieniło w zasadniczy sposób kształtu sieci osadniczej Małopolski, nie wpłynęło też znacząco na wzrost poziomu urbanizacji, który był i nadal jest stosunkowo niski. Ośrodki te, pomimo dość dynamicznego rozwoju pozostały przez długi czas monofunkcyjnymi osiedlami.

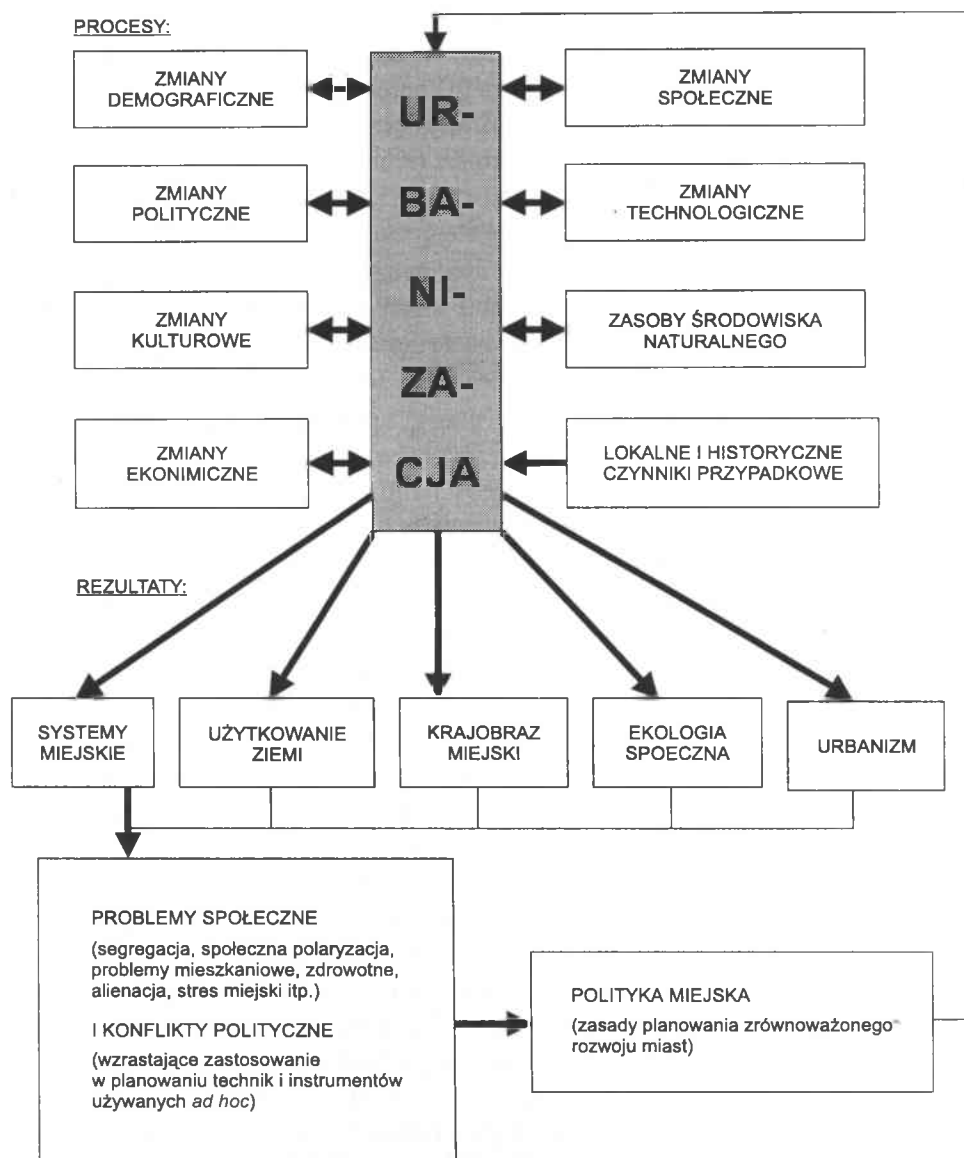
Tabela 1. Miasta województwa małopolskiego według klas wielkości w latach 1950–2000

Klasa wielkości	Liczba miast w latach						
	1950	1960	1970	1978	1988	1995	2000
4 999 i mniej	19	18	14	11	8	9	12
5 000–9 999	10	17	14	15	17	17	16
10 000–19 999	8	8	14	14	12	13	15
20 000–49 999	2	4	4	7	10	10	9
50 000–99 999	1	1	2	1	1	1	1
100 000–199 999	0	0	0	1	1	1	1
200 000 i więcej	1	1	1	1	1	1	1
Razem	41	49	49	50	50	52	55

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Nie zrównoważony rozwój miast, głównych ośrodków pracy, przejawiał się m.in. w przestrzennym rozroście stref dojazdów do pracy. Zjawisko to było konsekwencją braku możliwości zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych dla znajdującej miejsca pracy w przemyśle ludności wiejskiej. W południowej Polsce, w tym także na obszarze dzisiejszej Małopolski notowano największe w kraju

dojazdy do pracy w stosunku do zatrudnionych w miastach. W 1983 r. do Krakowa dojeżdżało 56 tys. osób, tj. 18% ogółu zatrudnionych, dojeżdżający do pracy w Tarnowie stanowili 45% ogółu pracujących w tym mieście, odpowiednio w Nowym Sączu 44,5%, a w Trzebini 62% (Gocał, Rakowski 1991).

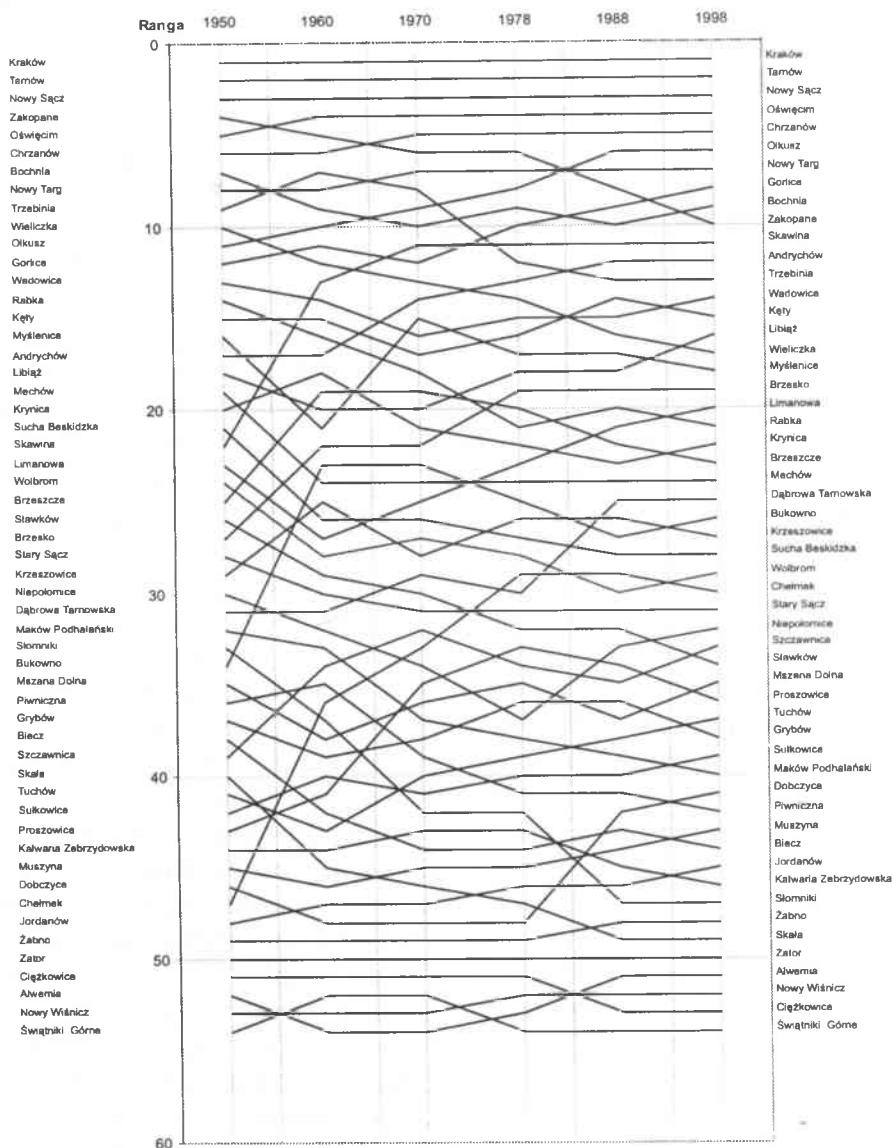


Rys. 1. Urbanizacja: procesy i rezultaty
Źródło: Knox 1994.

Obok strefy dojazdów rozwijała się strefa podmiejska. Rozwój jej był jednak słaby, decydowało o tym wiele czynników. Do ważniejszych zaliczyć należy: politykę państwa dyskryminującą rozwój budownictwa indywidualnego, brak klasy średniej, niedoinwestowanie infrastrukturalne, sztuczny podział strefy granicami administracyjnymi miast na skutek inkorporacji rozległych terenów wiejskich. Stąd też część mieszkańców w miarę nadarzających się możliwości opuszczała tę strefę, udając się do „blokowisk”. Procesy koncentracji ludności w miastach, a w zasadzie w aglomeracji morfologicznej (Zborowski 2000) były obserwowane szczególnie w miastach dużych, ponadstutysięcznych. Doprowadziły one do wzrostu udziału mieszkańców tej klasy miast (Kraków, Tarnów) wśród ludności miejskiej województwa z 48,3% w 1950 r. do 55,1% w 1988 r. Zaznaczyła się jednocześnie hipertrofia Krakowa w systemie osadniczym regionu.

Przemiany osadniczo-ludnościowe w syntetyczny sposób dobrze oddaje wykres przedstawiający zmiany w hierarchii miast województwa małopolskiego ustalone według liczby ludności. Zmiany te zostały przedstawione w długim 50-letnim okresie, obejmującym lata 1950–1998 (rys. 2).

Zmieniająca się w czasie kolejność miast, uporządkowana według liczby mieszkańców, wskazuje na znaczne zróżnicowanie dynamiki ludnościowej omawianych ośrodków miejskich. Zmiany rangi wielkości miast były bardzo częste w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, co może wskazywać na brak stabilizacji procesów urbanizacyjnych, związanych z forsowną industrializacją kraju, w tym także części obszaru województwa małopolskiego. Wspomniany brak stabilizacji można wiązać z przejściową fazą procesu transformacji urbanizacyjnej. W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych mniejsza liczba ośrodków zmieniła swoją pozycję w hierarchii wielkości miast mierzonej liczbą mieszkańców. Można zatem sądzić, że w tym okresie procesy urbanizacyjne w omawianym regionie osiągnęły wyższą fazę rozwoju. Charakteryzowała się ona znacznym uporządkowaniem dynamiki wzrostu ośrodków miejskich, przy stosunkowo dużym przyroście liczby ludności w miastach powiatowych. Podczas gdy w pierwszych dwóch podokresach zmiany rang dotyczyły wszystkich klas wielkości miast, w dwóch kolejnych objęły one przede wszystkim jednostki liczące od 10 do 30 tys. mieszkańców. Do ośrodków, które doświadczyły największego awansu w badanym okresie, należy zaliczyć nieduże miasta o funkcjach przemysłowych, np. Skawina, Chełmek, Bukowno. Słabsze tempo przyrostu ludnościowego było udziałem miast powiatowych, które niemniej jednak rozwijały się stabilnie, np. Dąbrowa Tarnowska, Brzesko, Limanowa. W całym badanym okresie względny regres zaznaczył się w ośrodkach o funkcjach uzdrowiskowo-wypoczynkowych: Zakopane, Rabka. Również znaczący spadek rangi był udziałem niedużych miast położonych w regionie miejskim Krakowa: Skąta, Słomniki, Wieliczka. Świadczy to jednoznacznie o zata-



Rys. 2. Zmiany w hierarchii miast województwa małopolskiego według liczby mieszkańców w latach 1950–1998

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Strategia Małopolski: system osadniczy*, G. Praweńska-Skrzypek, K. Trafas, A. Zborowski.

czającej coraz to większe kręgi w okresie gospodarki centralnie sterowanej strefie cienia wielkomiejskiego, wyrosłej wokół Krakowa. Sytuacja ta diametralnie zmieniła się w latach dziewięćdziesiątych, kiedy przy ogólnej stagnacji najżywiej rozwijały się właśnie ośrodki miejskie położone w orbicie wpływów Krakowa: Niepołomice, Dobczyce, Krzeszowice i Wieliczka. Związane to było z rozwojem procesów suburbanizacji zarówno rezydencjalnej, jaki i przemysłowej.

Transformacja systemowa, która objęła lata dziewięćdziesiąte, wyzwoliła procesy restrukturyzacyjne systemu osadniczego kraju (Maik 1995). Przemianom osadniczym w Polsce, ale również i w województwie małopolskim, towarzyszyły zjawiska dekoncentracji ludności miejskiej, które łączą się z drugą fazą cyklu miejskiego, tj. fazą suburbanizacji. W tym miejscu rozpatrujemy jedynie jej wymiar rezydencjonalny pamiętając, że jest jeszcze wymiar gospodarczy (suburbanizacja przemysłowa). Zjawisko suburbanizacji można obserwować, śledząc rozwój demograficzny stref rozwoju regionów miejskich. Dobrym przykładem są tu procesy rozwoju demograficznego funkcjonalnego regionu miejskiego Krakowa (tab. 2). W latach dziewięćdziesiątych zwraca uwagę postępujący dalej spadek liczby ludności zamieszkującej strefę centralną, wywołany zarówno ubytkiem naturalnym, ale także wzrastającym odpływem ludności w wieku produkcyjnym do strefy przedmiejskiej i podmiejskiej. W tych dwóch strefach lokuje się budownictwo osiedli suburbanalnych z zabudową jednorodzinnych domów stawianych przez firmy deweloperskie. Osiedla te charakteryzują się specyficznym przekrojem społecznym zamieszkującej je ludności (ponad 50,0% mieszkańców z wyższym wykształceniem) i ponadprzeciętnym poziomem życia (Zborowski, Więclaw 1999). Osiedla suburbanalne zamieszkuje także ludność migrująca ze strefy bloków. Strefa bloków jest miejscem krzyżowania się migracji odbywających się w obrębie granic administracyjnych miasta (Zborowski 1996). Nie rozwija się ona obecnie tak dynamicznie jak w okresie gospodarki centralnie sterowanej, lecz również do niej przenosi się część ludności z miasta centralnego. Jest to ludność mniej zamożna od tej zasiedlającej suburbia, lecz zazwyczaj o stosunkowo wysokim cenzusie wykształcenia. Warto zauważyć, że ludność napływająca do miasta spoza regionu miejskiego lokuje się w głównej mierze w strefie bloków. Stąd w latach dziewięćdziesiątych trudno było mówić, przynajmniej w przypadku Krakowa, o wyraźnych procesach „upadku społecznego blokowisk” i postępującej segregacji społecznej.

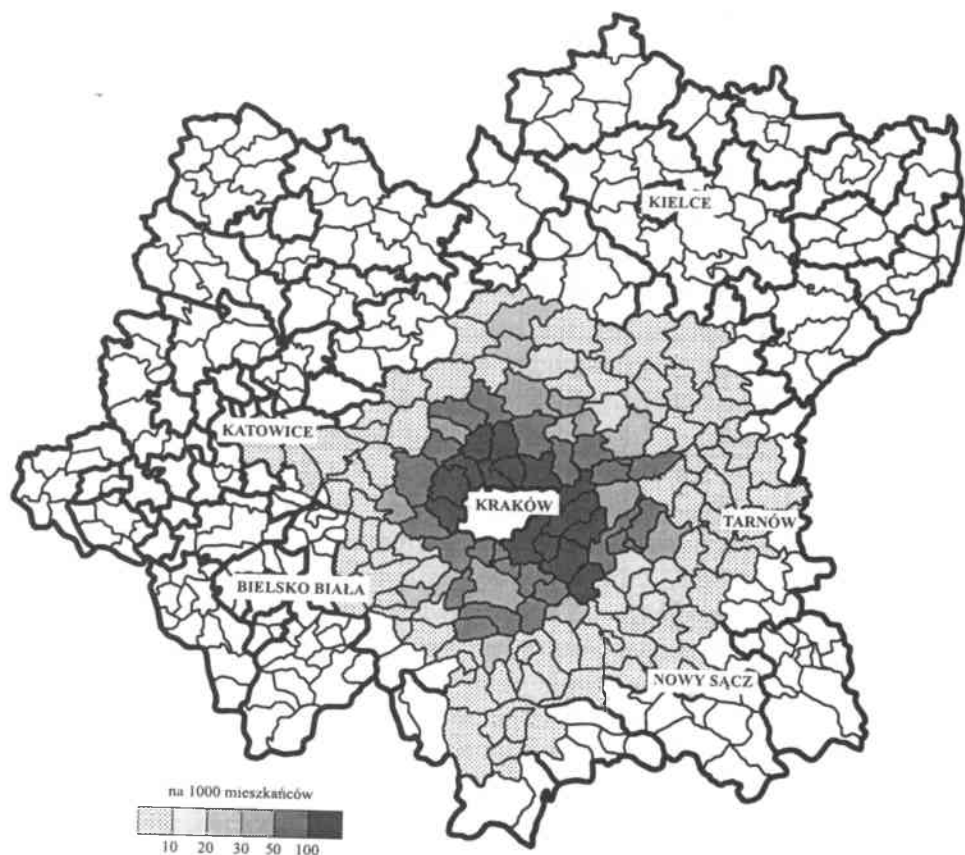
Procesom suburbanizacji towarzyszyło zjawisko krystalizacji regionów miejskich obejmujących wzrastające w skali przestrzennej dojazdy do pracy do Krakowa (rys. 3), ale także do miast średniej wielkości. Jednocześnie na skutek zachodzących procesów suburbanizacji przemysłowej i lokowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w strefach podmiejskich obserwowano spadek natężenia

Tabela 2. Rozwój demograficzny funkcji regionu miasta Krakowa w latach 1950–1998

Strefa	Liczba ludności w tys. osób w latach:						Dynamika wzrostu w poszczególnych okresach (w %)					
	1950	1960	1970	1978	1988	1998	1950–1960	1960–1970	1970–1978	1978–1988	1988–1998	
Centrum (1)	14 997	16 647	12 213	9 007	6 662	5 839	111,0	73,4	73,7	74,0	87,6	
Centrum (2)	119 856	128 384	103 711	91 424	78 352	71 307	107,1	80,8	88,2	85,7	91,0	
Obrzeże centrum	97 572	130 876	204 715	180 995	157 385	148 200	134,1	156,4	88,4	87,0	94,2	
Strefa bloków	47 891	89 269	206 627	324 600	410 501	412 026	186,4	231,5	157,1	126,5	100,4	
Strefa przedmiejska	43 842	52 862	48 867	54 543	59 974	71 033	120,6	92,4	111,6	110,0	118,4	
Strefa podmiejska	57 900	75 899	81 356	83 807	90 581	94 600	131,1	107,2	103,0	108,1	104,4	
Strefa dojazdów do pracy	410 845	434 454	451 923	468 196	522 704	553 734	105,7	104,0	103,6	111,6	105,9	
Region miejski ogółem	792 903	928 391	1 109 412	1 212 572	1 326 159	1 356 739	117,1	119,5	109,3	109,4	102,3	

Źródło: Opracowanie własne.

nia dojazdów do miast centralnych z ich bezpośredniego zaplecza (Jelonek, Niezgoda, Zborowski 1998).



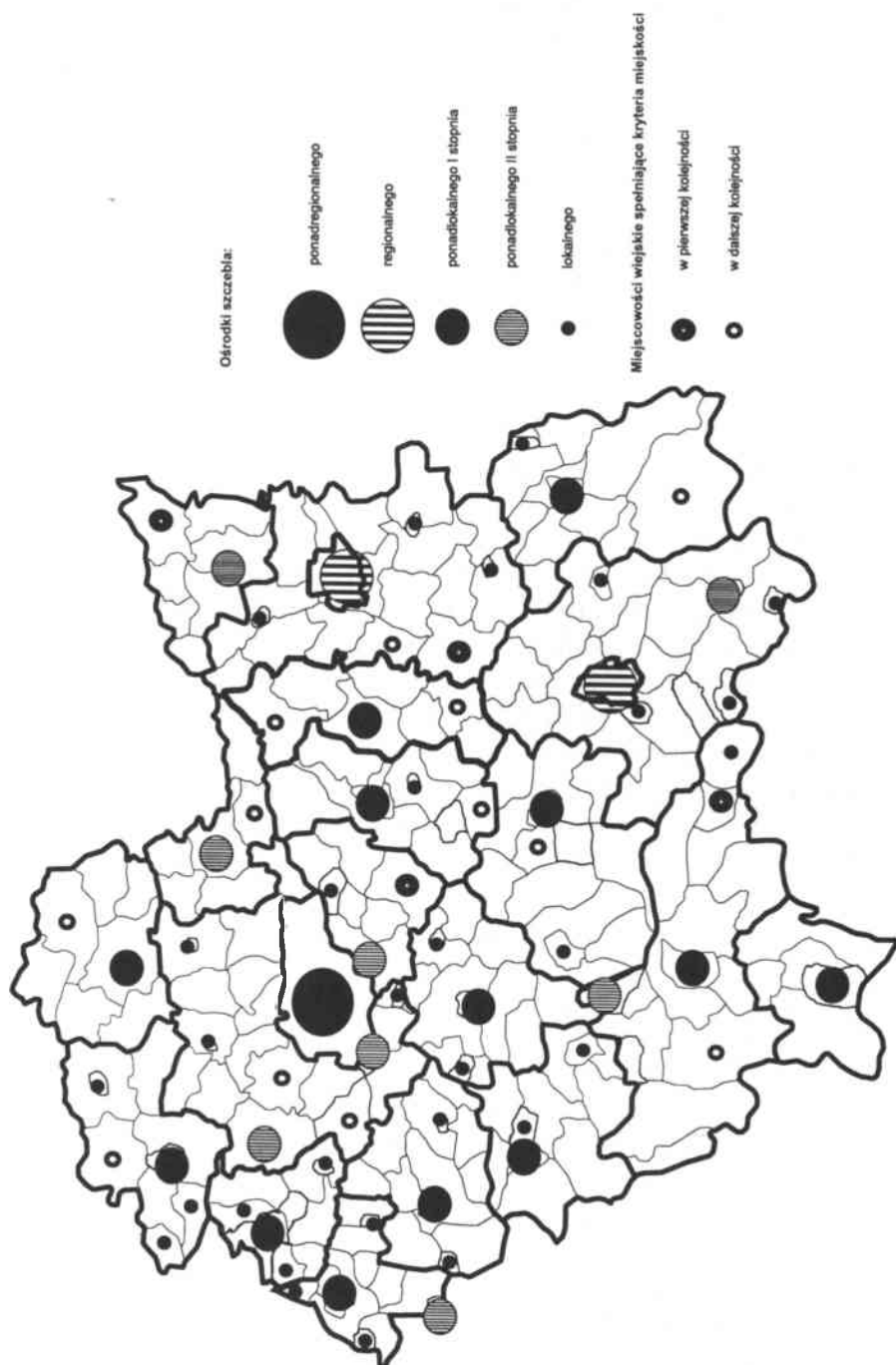
Rys. 3. Dojazdy do Krakowa do pracy w 1996 r.
Źródło: Opracowanie własne.

Wyraźny regres rozwoju, podobnie jak w całej Polsce, przeżywały miasta średniej wielkości liczące 20–50 tys. mieszkańców. Był on obserwowany w wielu ośrodkach o wybitnych funkcjach przemysłowych (np. Olkusz, Gorlice). Jest to zjawisko niekorzystne, ponieważ miasta średniej wielkości w Małopolsce są nieliczne i słabo wykształcone w systemie osadniczym omawianego regionu (poza zachodnią częścią). W systemie tym również słabo reprezentowane są miasta w klasie wielkości 50 do 100 tys. mieszkańców (Nowy Sącz).

Najdynamiczniej w ostatniej dekadzie rozwijały się w omawianym regionie miasta małe, liczące 10–20 tys. mieszkańców, które w pozostałych regionach kraju charakteryzowała stagnacja. Przejawem pozytywnych przemian sieci osadniczej Małopolski jest powołanie nowych, małych miast. Proces ten w latach dziewięćdziesiątych wyraźnie się ożywił, powstały w tym czasie 4 nowe ośrodki miejskie (Ciężkowice, Czchów, Nowy Wiśnicz i Świątniki Górne). Powstanie nowych miast, z których tylko Świątniki Górne nie miały w przeszłości praw miejskich, prowadziło do zagęszczenia sieci miejskiej województwa. Zjawiska stosunkowo wysokiej dynamiki ludnościowej małych miast nie należy łączyć z procesami kontrurbanizacji. O ich rozwoju społecznym i gospodarczym w Małopolsce decydują raczej zjawiska o charakterze endogenicznym, związane z promowaniem lokalnych inicjatyw. Przyrost ludności w części małych miast Małopolski można także łączyć z migracjami powrotnymi ludności z konurbacji katowickiej. Jest to zazwyczaj ludność w wieku emerytalnym lub przebywająca na wcześniejszych emeryturach lub rentach. Zatem można tu mówić o specyficznym procesie „kontrurbanizacji” związanej z restrukturyzacją starych okręgów i ośrodków przemysłowych.

Procesy urbanizacyjne mają także istotny wpływ na przemiany hierarchicznych układów sieci miejskiej, które łączy się z funkcjonowaniem systemu miejskiego kraju czy też regionu. Strukturę systemu miejskiego i stopień jego rozwoju bada się najczęściej na podstawie stopnia wykształcenia funkcji centralnych. Funkcje centralne obejmują działalności o znaczeniu ponadlokalnym, obsługujące szerszy obszar. Badania dotyczące stopnia wykształcenia funkcji ponadlokalnych pozwalają na wydzielenie 4, a w zasadzie 5 podsystemów osadniczych w Małopolsce (Prawelska-Skrzypek, Trafas, Zborowski 2000). Pierwszy, ponadregionalny nazywany też krajowym, tworzy Kraków (rys. 4); drugi regionalny obejmuje Tarnów i Nowy Sącz; trzeci – ponadlokalny I stopnia: Zakopane, Olkusz, Nowy Targ, Oświęcim, Gorlice, Wadowice, Limanową, Myślenice, Suchą Beskidzką, Chrzanów, Bochnię, Brzesko i Miechów; czwarty ponadlokalny II stopnia: Dąbrowę Tarnowską, Proszowice, Wieliczkę, Kęty, Krynicę, Krzeszowice i Rabkę; piąty – lokalny pozostałe miasta województwa. Zwraca uwagę brak w zachodniej części regionu ośrodka o charakterze regionalnym. Takim ośrodkiem może się stać Oświęcim. Istotną cechą systemu osadniczego Małopolski jest słaba pozycja funkcjonalna kilku miast powiatowych: Dąbrowy Tarnowskiej, Proszowic i Wieliczki. Wynika on z bliskości położenia tych miast do Krakowa i Tarnowa.

Na przemiany systemu osadniczego w Polsce, ale także w krajach Europy Środkowej oddziałują nie tylko procesy transformacji ustrojowej. Wspomniany region zastał włączony w latach dziewięćdziesiątych w światowy obieg przemian gospodarczych i społecznych kreowanych przez procesy globalizacji i me-



Rys. 4. System osadniczy województwa małopolskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Strategia Małopolski*: system osadniczy, G. Praweńska-Skrzypek, K. Trafas, A. Zborowski.

tropolizacji (Jałowiecki 2000; Sassen 1994). procesy te mają również miejsce w Małopolsce. Dotykają one przede wszystkim regionu miejskiego Krakowa, na mniejszą skalę są także obecne w mniejszych ośrodkach miejskich. Kraków ma szansę na wpisanie się do sieci ośrodków rozwoju społeczno-gospodarczego o znaczeniu europejskim, tzw. europolii. W kontekście budowania europejskiego systemu osadniczego powinny być postrzegane relacje zachodzące pomiędzy dwoma, blisko położonymi regionami miejskimi Krakowa i Katowic. Ich współpraca i budująca konkurencja będzie miała istotne znaczenie dla przeobrażeń polskiego systemu osadniczego na szczeblu krajowym, pozwoli także na wzrost roli tych dwóch regionów miejskich w przestrzeni kontynentalnej.

Literatura

- GOCAŁ T., RAKOWSKI W., 1991, *Delimitacja regionów i subregionów migracyjnych w zakresie dojazdów do pracy*, Monografie i Opracowania 332, SGPiS, Warszawa.
- GÓRKA Z., 1996, *Historyczne zmiany głównych osi osadniczych Małopolski w powiązaniu z ciągami infrastruktury i współczesny układ osadniczy regionu*, [w:] *Małopolska Regionalna Wspólnota Interesów*, Wyższa Szkoła Biznesu w Nowym Sączu, Nowy Sącz, s. 103–116.
- HAMNETT C., 1991, *The Blind Men and Elephant: the Explanation of Gentryfication*, *Transactions of the British Geographers*, NS, 16, p. 173–189.
- JAŁOWIECKI B., 2000, *Spółeczna przestrzeń metropolii*, Euroreg, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- JELONEK A., NIEZGODA J., ZBOROWSKI A., 1998, *Prognoza przemian cywilizacyjnych i kulturowych w perspektywie lat 2005–2010 na tle zmian społeczno-demograficznych oraz zmian na rynku pracy, na tle aspiracji młodzieży województwa krakowskiego*, [w:] *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Województwa Krakowskiego*, Kraków, s. 27–36.
- KNOX P., 1994, *Urbanization. An Introduction to Urban Geography*, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey.
- MAIK W., 1995, *Problematyka restrukturyzacji regionalnych i lokalnych systemów osadniczych*, [w:] *Polityka rozwoju regionalnego i lokalnego w okresie transformacji systemowej*, Uniwersytet M. Kopernika, Toruń.
- PRAWELSKA-SKRZYPEK G., 1990, *Miasta o niezharmonizowanym rozwoju w świadomości mieszkańców (na przykładzie miast polskich)*, Uniwersytet Jagielloński, Kraków.
- PRAWELSKA-SKRZYPEK G., TRAFAS K., ZBOROWSKI A., 2000, *System osadniczy*, [w:] *Diagnoza Stanu Województwa Małopolskiego*, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Kraków, s. 21–31.
- RAJMAN J., 1998, *Miejska sieć osadnicza południowej Polski w okresie transformacji społeczno-gospodarczej kraju*, „Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP w Krakowie”, z. 198, Prace Geograficzne XVII, Kraków, s. 15–23.
- SASSEN S., 1994, *Place and Production in the Global Economy*, [in:] *The City Reader 1998*, ed. T.T. LeGates, F. Stout, Routledge, London–New York, p. 299–304.
- ZBOROWSKI A., 1996, *Migracje w Krakowie w kontekście cyklu życia człowieka*, [w:] *Problemy społeczne rozwoju regionalnego*, Sosnowiec, s. 83–92.
- ZBOROWSKI A., 2000, *Transformacja stref rozwoju regionu miejskiego Krakowa w okresie gospodarki centralnie sterowanej*, „Urbane a Krajinne Studia”, nr 3, Presov, s. 135–141.
- ZBOROWSKI A., WIĘCŁAW J., 1999, *Struktura społeczna a poziom i jakość życia w suburbiach na przykładzie Krakowa*, XI Konwersatorium wiedzy o mieście, Łódź, s. 53–58.

THE CONTEMPORARY URBANIZATION PROCESSES IN MAŁOPOLSKA REGION

Summary

The present growth in the urban population and the distribution of cities in Poland reflect the past processes of the socio-economic development in given regions. In that of Małopolska Region (the voivdeship established in 1999, with Cracow as the capital), after the period of centrally managed economy – like nearly everywhere in the country – a growing trend was observed toward concentration of population in cities, mainly concerning those greater ones (over 100 thousand), whose share in the total urban population rose from 48.3% (1950) to 55.1% (1988). There was also a distinct hypertrophy of the city of Cracow in the region's settlement system.

In the 90s, there appeared new trends in the urban development, including that of the urban population de-concentration. They were observed not only in the Cracow urban region, but also in medium-sized cities. The sub-urbanization process was accompanied by that of urban regions crystallization. Those regions covered expanding commuter zones, including those of Cracow and the medium-sized cities. Simultaneously, due to the industrial sub-urbanization process and the ones of location of foreign capital in the suburban zones, the commuting intensity in relation to the city hinterland – the capital – decreased considerably.

The medium-sized cities (those ranging between 20 and 50 thousand) showed stagnation – both in the examined region individually and as regards the whole country. Such a crisis was typical of industrial centers like the ones of Gorlice and Olkusz. This was a negative phenomenon as the medium-sized cities in Little Poland are few and underdeveloped (except the western part of the province). In the regional settlement system there was only one city of 50–100 thousand, that is Nowy Sącz.

Small cities (10–20 thousand) showed the greatest growth rate in the 90s. Such cities stagnated in other parts of Poland. In Małopolska, there appeared also 5 new small cities – those of Ciężkowice, Czychów, Nowy Wiśnicz, Ryglice and Świątniki Górne.

Józef KOMOROWSKI

Akademia Ekonomiczna w Poznaniu

INTERNACJONALIZACJA MIAST I JEJ UWARUNKOWANIA W POLSCE

Wstęp

Proces otwierania się polskiej przestrzeni ekonomicznej, społecznej, a także kulturowej na powiązania międzynarodowe stał się w okresie transformacji ostatnich 10 lat jednym z najbardziej dynamicznych zjawisk w Polsce. Wobec znaczących opóźnień w rozwoju przeważającej części obszarów kraju rolę przestrzeni koncentrujących ten proces przejęły przede wszystkim największe miasta. Tylko one bowiem mogły sprostać wymogom transformacji i zaspokoić potrzeby lokalizacji nowych atrybutów rozwoju.

Po latach zastoju nastąpiło od początku lat dziewięćdziesiątych przyspieszenie procesu metropolizacji miast polskich, gdyż dawały one takie atuty, jak: środowisko wiedzy, specjalizację i zróżnicowanie zarazem, odpowiedni klimat dla nowego typu rozwoju, dynamikę działań, infrastrukturę służącą realizacji nowego modelu gospodarki i in.

W Polsce w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych zaznaczyło się silne zapotrzebowanie na skuteczne i dynamiczne spełnianie przez miasta funkcji służących powiązaniom międzynarodowym. Pojawiła się zatem potrzeba internacjonalizacji, a bodźce zewnętrzne udowodniły swój wpływ na transformację i swoje znaczenie dla miast.

1. Natura miasta międzynarodowego i procesu internacjonalizacji

Status międzynarodowy lub charakter międzynarodowy miasta jest pewnym opisowym i wyobraźalnym stanem mówiącym o zakresie i wielkości powiązań w skali międzynarodowej, odpowiadającym powszechnie przyjmowanym cechom międzynarodowości miast. Stan umiędzynarodowienia jest pochodną

działania czynników endogenicznych i egzogenicznych wykształconych w naturalnym procesie rozwojowym miasta oraz przez wieloletnią politykę władz.

Natomiast potencjał międzynarodowy jest kategorią wymiarną. Wyraża pewną gotowość, stan lub zdolność sprzyjającą podejmowaniu powiązań, które są wyzwaniem dla miasta we współczesnej internacjonalizacji i globalizacji gospodarki, opartą na posiadanym zasobie dóbr miejskich uznanych za sprzyjające powiązaniom międzynarodowym. Potencjał międzynarodowy miasta to inaczej heterogeniczny zbiór cech, z których część stanowi bezpośrednie odbicie związków ze światem zewnętrznym, a część wyraża je pośrednio (Komorowski 2000).

Stan umiędzynarodowienia różni się wyraźnie od pojęcia internacjonalizacji (umiędzynarodawiania) miasta. Internacjonalizacja bowiem to proces, który tworzy nowe lub rozwija istniejące już cechy charakteryzujące międzynarodowy status miasta. W procesie tym wartości poszczególnych cech umiędzynarodowienia zmieniają się dzięki decyzjom władz miejskich oraz przede wszystkim dzięki efektem synergicznym zachodzącym między elementami gospodarki miasta.

Internacjonalizacja miasta jest zatem przekształcaniem się systemu miejskiego polegającym na wzroście znaczenia powiązań międzynarodowych zarówno w sensie gospodarczym, społecznym, jak i kulturowym. Jest to proces o zróżnicowanej dynamice wynikającej z indywidualnej natury miast. Proces ten ujawnia bardzo szerokie możliwości badawcze w zakresie analizy wpływu powiązań międzynarodowych na sukces cywilizacyjny miast oraz na rozwój tak powszechnych dzisiaj poziomych powiązań między miastami.

Definicja, a zatem określenie natury miasta międzynarodowego nie jest proste, ponieważ, jak wskazują na to liczne prace, jest silnie uzależniona od kryteriów przyjętych za te, które najtrafniej i najpełniej charakteryzują takie miasto.

Wielu badaczy odnosi się jednak do bardzo uniwersalnego zbioru cech miasta międzynarodowego, który zaproponował P. Soldatos (Soldatos 1989, 1990). Współczesne miasto międzynarodowe charakteryzują: położenie geograficzne sprzyjające otwarciu się na świat, lokalizacja inwestycji zagranicznych (czynników produkcji), powiązania handlowo-usługowe z zagranicą, cudzoziemcy zatrudnieni w mieście, lokalizacja instytucji międzynarodowych (m.in. banków, instytucji społeczno-ekonomicznych, kulturalnych, naukowych, organizacji i szkół międzynarodowych, uniwersytetów i placówek dyplomatycznych itp.), eksport towarów i usług wytwarzanych w mieście, posiadanie przez miasto przedstawicielstw własnych instytucji społecznych, gospodarczych, naukowych i kulturalnych za granicą, rozwinięty system powiązań o charakterze społeczno-gospodarczym (np. turystyka, telekomunikacja), bezpośrednie połączenia transportowe z zagranicą (np. lotnisko cywilne), sektor usług nastawionych na obsługę powiązań międzynarodowych (sale i centra kongresowe, hotele, szkoły międzynarodowe itp.), lokalizacja środków masowego przekazu o zasięgu mię-

dzynarodowym), organizowanie różnego typu imprez międzynarodowych, rozwijanie tzw. paradyplomacji miejskiej, tj. utrzymywanie kontaktów bilateralnych z innymi miastami, etniczne zróżnicowania ludności.

Podejście P. Soldatos wyróżnia się więc dwoma kryteriami umiędzynarodowienia miasta. Pierwsze sformułować można jako „strategiczne dla nowoczesnego międzynarodowego rozwoju miasta”, uznając w nim za podstawową obecność wielkich przedsiębiorstw i organizacji międzynarodowych w formie ich siedzib głównych lub przynajmniej międzynarodowych oddziałów regionalnych. Drugie kryterium to „rozwinięta sieć usług strategicznych” potrzebnych dla funkcjonowania przedsiębiorstw i instytucji międzynarodowych, jak np. usługi hotelowe, badawczo-projektowe, prawne, konsultacyjne i in. Podejście to skupia zatem uwagę na zagadnieniu wyboru kryteriów umiędzynarodowienia w sytuacji, gdy kryteria te (niektóre z nich) mogą nie być dostatecznie reprezentatywne w świetle teorii lub interpretacji pojęcia międzynarodowości miasta. Uznaje więc sprawę wyboru szczegółowych kryteriów za problem indywidualnego charakteru miasta.

Soldatos podkreśla również, że siła międzynarodowego oddziaływania miasta oparta na funkcjach dyrektywnych, tkwiących w jego strukturze gospodarczej i pozycji przedsiębiorstw, polega na zdolności miasta do uczestniczenia w ewolucji międzynarodowych systemów gospodarczych, społecznych, komunikacyjnych itp. Z drugiej strony miasto o statusie międzynarodowym winno mieć, w sensie struktury jego gospodarki i systemu zarządzania, zdolność do kontroli oddziaływania międzynarodowych systemów na jego własny system wewnętrzny.

Prace wielu autorów (m.in. Bonneville 1994; Bonneville, Buisson 1992) potwierdzają powyższe opinie, akcentując szczególnie:

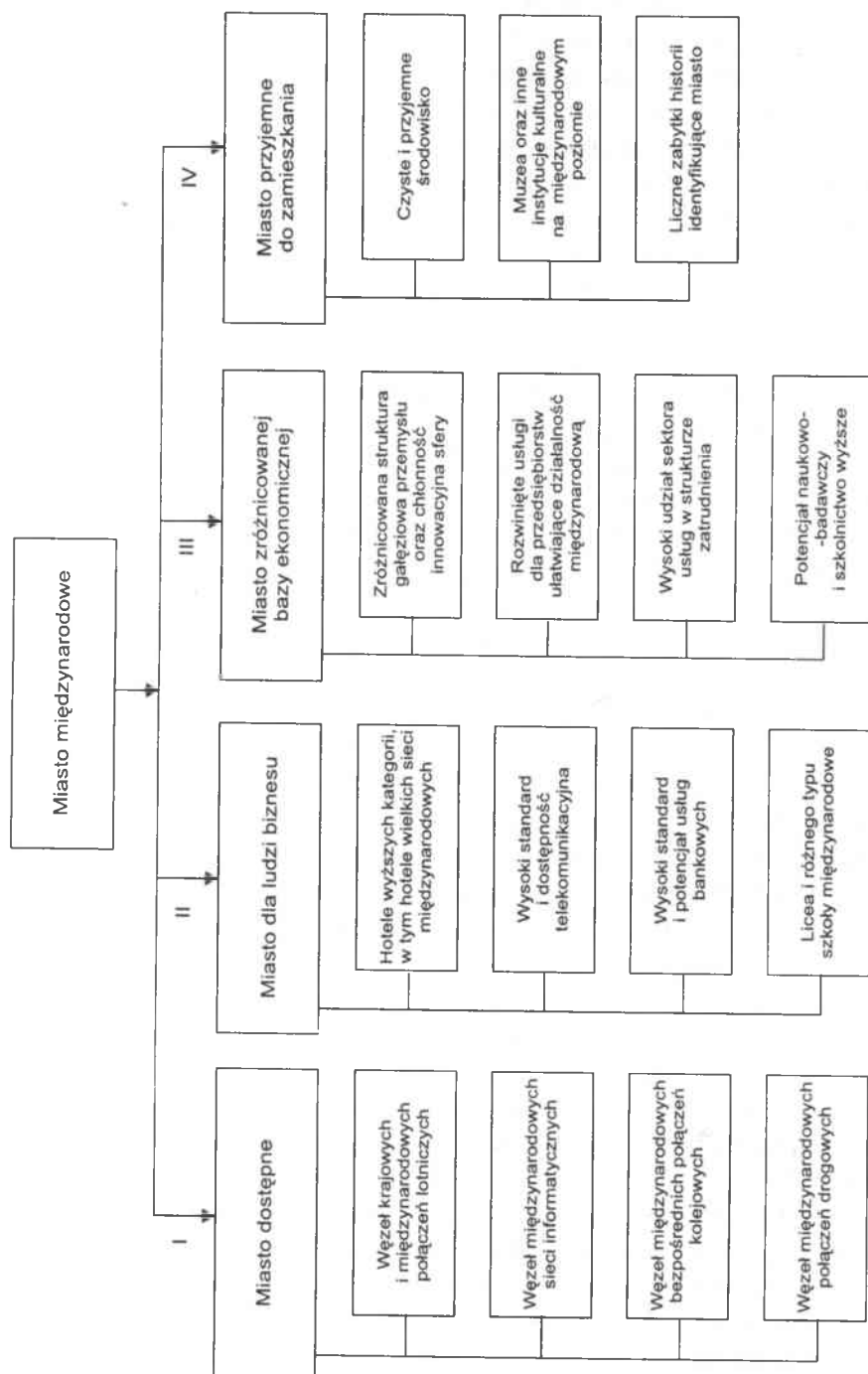
- podstawowe znaczenie zróżnicowania gospodarki miasta jako stanu o wysokiej potencjalnej wartości dla procesu internacjonalizacji, wspomaganego szczególnie przez działalność trzeciego sektora i przez przemysły innowacyjne oraz
- wysoką aktywność i zróżnicowanie zawodów mieszkańców miasta.

W licznych klasyfikacjach miast europejskich ich autorzy często opierali się na kilku ogólnych dominujących atrybutach miast międzynarodowych, takich jak:

a) zdolność kierowania gospodarką wyrażająca się możliwościami gromadzenia i rozwijania strategicznych funkcji decyzyjnych na najwyższym poziomie. Miasta takie kontrolują międzynarodowe systemy produkcji i wymiany oraz rynki finansowe;

b) pewien stopień „globalności” miasta, tj. odpowiednia masa krytyczna w dziedzinie międzynarodowych kompetencji i usług służąca m.in. zapobieganiu ucieczce „klientów” miasta do innych konkurencyjnych ośrodków;

c) trudno uchwytna ilościowo wartość, jaką jest „connectivite”, tj. zdolność instytucji i przedsiębiorstw miasta do powiązań z zagranicą oraz stopień integracji takich miast w obrębie ekonomicznych i społecznych systemów miej-



Rys. 1. Główne obszary atrakcyjności miasta międzynarodowego

I, II, III, IV – Cechy niezbędne dla procesu internacjonalizacji i wykształcenia się lub pojawienia znamion miasta międzynarodowego

Źródło: Opracowanie własne.

skich. Ten stopień integracji potrzebny jest dla funkcjonowania szeroko pojętej wymiany i synergii w zakresie funkcji produkcyjnych i usługowych, innowacji, obiegu informacji itp.

Miasto międzynarodowe scharakteryzować można więc jako przestrzeń, w której występują zależności i związki między podstawowymi, najbardziej atrakcyjnymi i kluczowymi dla procesu internacjonalizacji sferami jego funkcjonowania (rys. 1).

2. Wybrane problemy badawcze

Problematyka kształtowania się funkcji międzynarodowych miast jest bardzo różnorodna i stanowi od dłuższego już czasu przedmiot zainteresowania wielu badaczy.

Tempo procesów internacjonalizacji, a więc *de facto* wzrostu znaczenia miast, zwiększa się. W Europie Zachodniej metropolizacja w dużej mierze opiera się na ośrodkach władzy politycznej i gospodarczej oraz na koncentracji handlu i na węzłach międzynarodowej konkurencji. Coraz więcej miast chce uczestniczyć w tym procesie, gdyż jego efekty są atrakcyjne, aczkolwiek wymagają wiele wysiłku ze strony zarządów miast.

W problematyce badawczej metropolizacji, a więc także internacjonalizacji miast, można zwrócić uwagę na kilka aspektów uniwersalnych:

1. Zagadnienie internacjonalizacji miast musi uwzględniać wyraźny kontekst geopolityczny. Kontekst ten lokuje proces rozwoju funkcji międzynarodowych w sytuacji systematycznego osłabiania się roli państw narodowych w zarządzaniu przestrzenią i wymianą międzynarodową.

2. Internacjonalizacja i metropolizacja to procesy niosące ze sobą szereg korzyści, ale i zagrożeń natury gospodarczej i społecznej. Zagrożenia gospodarcze dotyczyć mogą np. obszarów otaczających, przy czym promień tych zagrożeń jest bardzo różny i zależy od struktury i natury samego miasta, np. zasięgu układu komunikacyjnego, który efektywnie obsługuje obszar otaczający. Mniejsze ośrodki mogą znaleźć się tu pod silną presją peryferializacji. Miasto, koncentrując się na wzroście swoich powiązań międzynarodowych, zwykle odwraca się od zaplecza regionalnego.

Drugim zagrożeniem może być „wymiwanie” ludności z obszarów otaczających, choć w krajach zachodnioeuropejskich nie jest to powszechne ze względu na znaczny stopień wyrównania poziomu życia i zagospodarowania. Natomiast internacjonalizacja w obrębie wielkich miast polaryzuje ich przestrzeń, przyczynia się do jej segregacji i podziałów na obszary biedne i bogate.

3. Niewątpliwie znaczącym problemem badawczym jest pomiar stanu i procesu internacjonalizacji miast. Wiąże się to bezpośrednio z wyborem zarówno kryteriów międzynarodowości, ale i następnie jej miar. W przypadku analizy

stanu winny one opisywać to, czego oczekują inwestorzy i przybysze z zewnątrz lokujący swoje przedsięwzięcia w mieście i planujący dalsze powiązania z jego gospodarką. W przypadku procesu miary te wyrażać winny te elementy miasta, które uwypuklają dynamikę powiązań. Analizy winny mieć za tło zarówno uwarunkowania ekonomiczne, jak i geopolityczne kraju.

4. Istotnym zagadnieniem badawczym jest także próba uchwycenia momentu, od którego międzynarodowość miasta zaczyna decydować o jego rozwoju i dynamice oraz o zmianach struktury gospodarki. Badania tego problemu i ich wyniki w konkretnych przypadkach ułatwiłoby w praktyce zarządzanie miastem i podejmowanie szeregu ważnych decyzji. W tym momencie istotne jest także określenie bazy wyjściowej dla internacjonalizacji miasta, owej „masy krytycznej”, która decyduje o wkroczeniu miasta na ścieżkę rozwoju międzynarodowego. Największym problemem praktycznym jest tu ograniczona statystyka miast, a na gruncie polskim jest ona wręcz uboga.

5. Miasto międzynarodowe ma ogromny atut pośrednika lub inaczej węzła transmisyjnego dla zjawisk gospodarczych, zarówno w skali międzynarodowej, krajowej, jak i regionalnej. Transmisja ta daje korzyści, ale wymaga przygotowania i sprawnego zarządzania. Potrzeby takie spełniają „miasta przedsiębiorcze” (Short, Kim 1999), w których współpraca sektora publicznego reprezentowanego przez zarządy miast i prywatnego, jest bardzo ścisła, systematyczna i wielostronna. Mechanizm funkcjonowania takich miast oraz analiza wielkości i zakresu pośrednictwa miasta w zakresie powiązań międzynarodowych to kolejny interesujący przedmiot badawczy oraz aplikacyjny.

6. Badania miast kreujących powiązania międzynarodowe są obecnie bardziej skomplikowane ze względu na otwartość granic i wielość różnego typu przepływów. Jest to proces zarówno dotyczący wielu dziedzin funkcjonowania miasta, jak i przenikający do sposobów i modeli działania instytucji oraz przedsiębiorstw o bardzo zróżnicowanym charakterze.

Ciekawym i trudnym zarazem problemem badawczym byłoby tu wytypowanie tych przedsiębiorstw, które są najlepiej przystosowane do szybkiej reakcji na zmieniające się warunki gospodarowania oraz osiągające widoczne efekty z powiązań międzynarodowych. Są to bowiem przedsiębiorstwa, których działania dostosowawcze w zróżnicowanym środowisku miasta są najefektywniejsze i one też mogłyby stanowić odniesienie dla oceny dywersyfikacji gospodarki miasta, służącej potencjalnie rozwojowi funkcji międzynarodowych.

3. Specyfika internacjonalizacji miast w Polsce

Po II wojnie światowej miasta polskie znalazły się w bardzo trudnej sytuacji. Polegała ona na ogólnym wyhamowaniu, zapoczątkowanego w dwudziestoleciu

międzywojennym rozwoju gospodarczego, ludnościowego i przestrzennego wielu, zwłaszcza dużych miast. Wśród wielu przyczyn tego zjawiska względy ideologiczne zajmowały tu dominującą rolę. Takie miasta, jak Kraków, Poznań, Gdańsk, Wrocław, Szczecin dotkliwie odczuły zmasowane wysiłki na rzecz odbudowy stolicy (Purchla, Sepioł 1997). W 1975 r. reforma administracyjna stała się kolejnym ciosem dla miast, marginalizując znaczenie dużych ośrodków i odcinając je od swoich naturalnych regionów.

Pierwsza reforma samorządowa w 1990 r. tylko w niewielkim zakresie upodmiotowiła miasta i przywróciła im należną pozycję. Miasta nadal nie mogły w pełni wykorzystywać swojego potencjału ekonomicznego, a własne osiągnięcia gospodarcze przekształcać w odczuwalny rozwój.

U progu lat dziewięćdziesiątych miasta polskie były w stanie poważnego kryzysu, który dotknął zarówno ich bazę ekonomiczną, jak i infrastrukturalną (Kołodziejcki 1992), a pesymistyczne prognozy dotyczące problemów naszych miast tamtego okresu w znacznej mierze okazały się słuszne. Jednakże wewnętrzna siła miast, tkwiąca w zachowaniach ich mieszkańców, w ich własnej percepcji oraz interpretacji przestrzeni miejskich, pozwoliła na skuteczniejsze i bardziej racjonalne procesy dostosowawcze i transformacyjne.

W miastach Polski, mimo wielu braków i zapóźnień, powiązania międzynarodowe znalazły takie atuty, jak (Kołodziejcki 1992): nowe atrakcyjne cele ekonomiczne, w tym korzyści skali, relatywne możliwości dalszej (poprzez miasta) ekspansji kapitału na kraj i poza jego granice oraz najkorzystniejsze warunki infrastrukturalne zaangażowania kapitałowego (np. dostępność komunikacyjna, obsługa finansowa, jakość czynnika ludzkiego itd.), a także rozwijający się proces polaryzacji rynku pracy,

Współcześnie wielkie miasta polskie, stając do konfrontacji z miastami UE, są w sytuacji bardzo trudnej, a często wręcz dyskwalifikującej. Wieloletnie zaniedbania w dziedzinie szeroko pojętej infrastruktury dały o sobie znać w zetknięciu z oczekiwaniami i realiami gospodarki rynkowej. Obecnie tempo napływu zagranicznych inwestycji bezpośrednich do wielkich miast uległo spowolnieniu i nie jest już tak żywiołowe i nie zważające na trudności lokalne funkcjonowania jak w początkach transformacji.

Wielkie ośrodki miejskie w Polsce nie były praktycznie objęte zorganizowanymi programami wsparcia finansowego ze strony państwa (z wyjątkiem Warszawy i w pewnym zakresie Katowic).

Miasta UE korzystały natomiast i korzystają nadal z funduszy wsparcia, przeznaczonych na realizację programów ich ogólnego rozwoju lub poszczególnych dzielnic. Na przykład w celu finansowania programów transportu publicznego lub inwestycji komunalnych działa program URBAN, wspierany funduszami Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Europejskiego Funduszu

Społecznego, a także funduszu Spójności. W latach 1994–1997 pierwszy z tych funduszy dysponował kwotą ok. 75 mld euro, a drugi ok. 46 mld euro. W 1998 r. programem URBAN objęto 118 projektów w 85 miastach UE (Kaczmarek 2000). Fundusze te, m.in. także w okresie wcześniejszym, pozwoliły na nie notowany dotąd rozkwit miast zachodnioeuropejskich we wszystkich niemalże dziedzinach.

Na tym tle bardzo jaskrawo jawi się problem pozycji konkurencyjnej wielkich miast polskich wobec miast europejskich, a także ich konkurencyjności między sobą. Nasuwają się tu dwa pytania:

– Czy wielkie miasta polskie realnie konkurują z miastami europejskimi?

Można dziś powiedzieć, iż konkurencji takiej jeszcze oficjalnie brak, a przynajmniej nie obserwuje się jej wyraźnych symptomów. Powody tej sytuacji są raczej oczywiste i tkwią w ogromnych zapóźnieniach rozwojowych naszych miast.

– Czy miasta polskie konkurują ze sobą?

Pytanie to jest bardziej skomplikowane. Jeśli spojrzeć na zagadnienie od strony procesu internacjonalizacji, wtedy słuszną wydaje się być teza, że internacjonalizacja miast polskich rodzi się z konkurencji między nimi o inwestycje zagraniczne i potrzebne im niezbędne otoczenie. Ale czy tak jest w istocie? Czy jest to już konkurencja aktywna i dynamiczna, w którą zaangażowane są w pełni zarządy miast?

Pierwsze badania internacjonalizacji miast polskich w latach 1992–1997 wykazały wyraźną reakcję wielkich i średnich miast polskich na procesy transformacyjne i potrzebę intensywnego wchodzenia w sferę powiązań międzynarodowych (Komorowski 2000).

Czy można jednakże stwierdzić, że internacjonalizacja wielkich miast polskich, choć wyraźnie postrzegana i mająca swoje widoczne już przejawy, stymulowana jest konkurencją na europejskim rynku miast? Odpowiedź jest tu raczej negatywna, gdyż miasta nasze nie mogą w tym procesie uczestniczyć w sposób znaczący. Za wyjątek uznać tu można powoli pojawiające się symptomy konkurencji w korytarzu Berlin – Poznań – Warszawa (Kukliński 1999). Nie można też zapominać o znaczącym dla rozwoju polskich miast fakcie, iż praktycznie odbywa się on głównie w oparciu na inwestycjach pochodzących z zagranicy, jest nimi pobudzany. Sytuacja ta, dopóki nie pojawi się silny polski kapitał, który w znaczny stopniu przejmie rozwój miast, dopóty proces ten nosić będzie znamiona niepewności i silnego uzależnienia.

Pozycja polskich miast może ulec zasadniczej zmianie po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Wtedy to powinny stać się obiektem zwiększonego zainteresowania inwestorów. Wzrośnie międzynarodowa atrakcyjność miast polskich i możliwości finansowe jej poszerzania, a wielkie skupiska miejskie w Polsce rozwijać się będą jeszcze wyraźniej zgodnie z regułami i konsekwen-

cjami gospodarki wolnorynkowej, które narzucać im będą procesy integracyjne w Europie (Korcelli 1996).

4. Czynniki procesu internacjonalizacji miast polskich

Celem przeprowadzonej za lata 1992–1997 próby analizy potencjału umiędzynarodowienia wybranych największych miast polskich było nie tylko zbadać w ujęciu dynamicznym jego struktury i zróżnicowania w obrębie badanej zbiorowości miast, ale także identyfikacja czynników wspólnych, tworzących ten potencjał.

Przyjęto założenie, że internacjonalizacja jest jednym z mikroprocesów biorących udział w przekształcaniu miast. Oddziaływanie tego procesu na system miejski jest jednak trudno uchwytnie w sposób bezpośredni. Trudność ta polega na przenikaniu się wielu czynników, które mają wpływ na międzynarodowy charakter miast i które z różną siłą oddziałują zarówno na ich wewnętrzne, jak i zewnętrzne systemy gospodarcze. Potencjał międzynarodowy miasta jest przestrzenią społeczno-ekonomiczną, pewną ukrytą mikrostrukturą. Nie stanowi on zatem odrębnej przestrzeni funkcjonującej własnym życiem, lecz jest niezbędnym uzupełnieniem oraz istotnym warunkiem sukcesu ekonomicznego miasta.

Na podstawie analizy danych empirycznych przyjęto, że istnieją znaczne zróżnicowania potencjału umiędzynarodowienia między badanymi miastami. Czynniki tego zróżnicowania oraz zmienności w analizowanym czasie były, oprócz liczby ludności, układy zjawisk społeczno-ekonomicznych opisanych odpowiednimi zmiennymi. Układy te, odwzorowując łącznie pewną charakterystykę międzynarodowości miast, poprzez zjawiska wyrażone wybranymi zmiennymi, uległy przekształceniom.

Wyodrębnionych zostało 7 zespołów cech opisujących potencjał międzynarodowy miasta. Zespoły te tworzą cechy bezpośrednio i pośrednio wyrażające podstawowe relacje ilościowe badanego zjawiska internacjonalizacji. Zmienne (cechy) umiejscowione zostały w obrębie głównych obszarów atrakcyjności miasta międzynarodowego (por. rys. 1). Cechy te dotyczyły siedmiu dziedzin funkcjonowania miasta, charakteryzujących się pośrednio lub bezpośrednio powiązaniami międzynarodowymi (Komorowski 2000).

Aby sprawdzić tezę o współwystępowaniu zjawisk opisywanych wytypowanymi zmiennymi związanymi z międzynarodowością miast, poddano je porównawczej weryfikacji empirycznej, stosując metodę analizy czynników wspólnych. Zidentyfikowane czynniki wspólne oraz zmienne wchodzące w ich skład stanowią pewne wektory (wskazówki) dla rozwoju miast, zorientowane na powiązania międzynarodowe, wskazując na główne elementy takiej ścieżki, które powinny być brane także pod uwagę w zarządzaniu miastem.

Zidentyfikowane zostały dwa czynniki mające wpływ na kształtowanie się potencjału internacjonalizacyjnego badanych miast.

Najważniejszy czynnik F_1 oznacza potencjał gospodarczy i międzynarodową dostępność przestrzenną miasta (bezpośrednie powiązania gospodarczo-przestrzenne z zagranicą, wsparte zamożnością miasta i jego mieszkańców). Znaczenie tego czynnika w badanym okresie wzrosło, na co wskazywał jego 28,2-procentowy udział w strukturze czynnikowej 1992 r. i następnie wzrost do 50,1% w 1997 r. Czynnik ten agreguje podstawowe wymiary internacjonalizacji na gruncie badanej zbiorowości miast, a jego struktura, składająca się ze zmiennych łączących potencjał gospodarczy miast wraz z dostępnością przestrzenną, jest układem sprzyjającym rozwojowi ich charakteru międzynarodowego. Wiodącą rolę w tym układzie odgrywają jednak możliwości finansowe miasta, które im są wyższe, tym skuteczniej oddziałują na generowanie powiązań międzynarodowych. Strukturę zmiennych skorelowanych z czynnikiem F_1 przedstawiono w tabelach 1 i 2. Natomiast uporządkowaną macierz ładunków czynnikowych według miast, stanowiącą swoisty ranking polskich miast wg wyłoniętych czynników, przedstawia tabela 3. W tabeli tej uwidoczniły się wyraźne przesunięcia miast w obrębie zidentyfikowanych czynników i ich przesunięcia w obrębie typów, do których zakwalifikowała je analiza skupień (por. tab. 4), (Komorowski 2000).

Znaczenie czynnika F_2 zidentyfikowanego jako potencjał edukacyjny i poziom wyspecjalizowanych usług otoczenia przedsiębiorczości (wsparty infrastrukturą powiązań międzynarodowych) spadło zasadniczo z 24,5% udziału w strukturze czynnikowej w 1992 r. do zaledwie 11,7% w 1997 r.

Analiza pozwoliła na sformułowanie szeregu wniosków dotyczących struktury, tempa i charakteru procesu tworzącego potencjał miast polskich dla powiązań międzynarodowych. Z ważniejszych konkluzji należy wymienić następujące:

1. Wzmocnienie znaczenia czynnika F_1 wskazuje, iż obecnie podstawową rolę w różnicowaniu potencjału służącego rozwijaniu powiązań międzynarodowych dużych miast polskich odgrywają bezpośrednie powiązania gospodarczo-przestrzenne (zarejestrowane firmy zagraniczne), wspomagane poziomem oraz dynamiką przewozów lotniczych, dochodów budżetowych oraz osiągniętym przez mieszkańców poziomem życia. Potwierdzają to wielokrotnie podkreślane w literaturze opinie, że internacjonalizacja zmierza do miast bogatych, dobrze wyposażonych i skomunikowanych ze światem zewnętrznym, zamieszkałych przez ludność o wysokich dochodach.

2. Przyjmując internacjonalizację za jedno ze zjawisk przyczyniających się do sukcesu miasta, można uznać, że czynnik F_1 stanowi zintegrowany warunek tego sukcesu, w części funkcjonowania przestrzeni społeczno-ekonomicznej miasta poddanej powiązaniom międzynarodowym. Zarówno czynnik F_1 , jak i F_2

mogą stanowić istotne wskazówki służące konstrukcji niektórych części strategii rozwojowych miast. W 1997 r. miastami największego sukcesu, związanego z potencjałem internacjonalizacyjnym, były: Warszawa, Gdańsk, Poznań, Katowice i Wrocław (por. tab. 3, 4).

3. Zmienne, wchodzące w skład czynników wspólnych, to w świetle analizy zagregowane atrybuty atrakcyjności miast, będące zbiorem synergicznie oddziałujących na siebie wartości miejskich. Czynniki oraz ich zmienne to potencjalne uogólnione elementy konkurencyjności miast polskich w okresie transformacji.

Tabela 1. Czynniki potencjału internacjonalizacji miast polskich w 1992 r.

Czynnik oraz wyjaśniany zasób zmienności	Numer zmiennej	Współczynnik korelacji zmiennej z czynnikiem	Zmienna	Nazwa czynnika (interpretacja)
F ₁ 28,2%	P4	0,7717	Liczba pasażerów w międzynarodowym ruchu lotniczym na 1000 pracujących w gospodarce narodowej	Bezpośrednie powiązania gospodarczo-przestrzenne wsparte zamożnością miasta i jego mieszkańców
	P5	0,6875	Udział przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym oraz zagranicznych firm drobnej wytwórczości w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych z rejestrowanych w mieście (w %)	
	P3	0,7030	Przeciętne wynagrodzenie brutto na 1 mieszkańca	
	P2	0,6769	Przychody budżetu miasta na 1 mieszkańca	
	P13	0,6294	Udział zatrudnionych w pośrednictwie finansowym, obsłudze nieruchomości i działalności związanej z prowadzeniem biznesu w ogólnej liczbie pracujących w gospodarce narodowej (w %)	
	P11	0,6117	Udział pracowników naukowo-badawczych oraz nauczycieli akademickich w ogólnej liczbie pracujących w gospodarce narodowej (w %)	
	P12	0,5158	Udział zatrudnionych w usługach w ogólnej liczbie pracujących w gospodarce narodowej (w %)	
F ₂ 24,5%	P10	0,9615	Liczba studentów na 1000 mieszkańców	Potencjał edukacyjny
	P9	-0,5696	Liczba podmiotów gospodarczych ogółem przypadająca na 1 przedsiębiorstwo konsultingowe	
	P7	0,5264	Liczba noclegów udzielonych cudzoziemcom w hotelach na 1000 mieszkańców	
	P8	0,5190	Liczba biur podróży na 10 000 mieszkańców	
F ₃ 7,7 %	P6	0,7913	Liczba podmiotów gospodarczych przypadająca na 1 bank	
	P1	0,6032	Pracujący w gospodarce narodowej na 1000 mieszkańców	

Źródło: Komorowski 2000.

Tabela 2. Czynniki potencjału internacjonalizacji miast polskich w 1997 r.

Czynnik oraz wyjaśniany zasób zmienności	Numer zmiennej	Współczynnik korelacji zmiennej z czynnikiem	Zmienna	Nazwa czynnika (interpretacja)
F ₁ 50,1%	P2	0,7668	Przychody budżetu miasta na 1 mieszkańca	Bezpośrednie powiązania gospodarczo-przestrzenne wsparte możliwością miasta i jego mieszkańców
	P4	0,7660	Liczba pasażerów w międzynarodowym ruchu lotniczym na 1000 pracujących w gospodarce narodowej	
	P5	0,7404	Udział przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym oraz zagranicznych firm drobnej wytwórczości w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w mieście (w %)	
	P13	0,7292	Udział zatrudnionych w pośrednictwie finansowym, obsłudze nieruchomości i działalności związanej z prowadzeniem biznesu w ogólnej liczbie pracujących w gospodarce narodowej (w %)	
	P3	0,5837	Przeciętne wynagrodzenie brutto na 1 mieszkańca	
	P12	0,4907	Udział zatrudnionych w usługach w ogólnej liczbie pracujących w gospodarce narodowej (w %)	
F ₂ 11,7%	P10	0,7473	Liczba studentów na 1000 mieszkańców	Potencjał edukacyjny
	P6	-0,7201	Liczba podmiotów gospodarczych ogółem przypadająca na 1 bank	
	P1	0,7089	Pracujący w gospodarce narodowej na 1000 mieszkańców	
	P8	0,6115	Liczba biur podróży na 10 000 mieszkańców	
F ₃ 2,4%	P11	0,6122	Udział pracowników naukowo-badawczych oraz nauczycieli akademickich w ogólnej liczbie pracujących w gospodarce narodowej	
	P7	0,5936	Liczba noclegów udzielonych cudzoziemcom w hotelach na 1000 mieszkańców	
	P9	0,5462	Liczba podmiotów gospodarczych ogółem przypadająca na 1 przedsiębiorstwo konsultingowe	

Źródło: Jak w tab. 1.

Tabela 3. Ranking miast według wartości ładunków czynnikowych w latach 1992 i 1997

1992					
Miasta	F ₁	Miasta	F ₂	Miasta	F ₃
Warszawa	2,776	Lublin	2,101	Łódź	2,037
Gdańsk	0,832	Katowice	1,275	Kraków	0,642
Szczecin	0,389	Kraków	1,042	Poznań	0,585
Katowice	0,299	Poznań	0,851	Wrocław	0,535
Poznań	0,268	Wrocław	0,566	Częstochowa	0,486
Łódź	0,142	Gdańsk	0,062	Bydgoszcz	0,376
Kraków	0,051	Rzeszów	-0,014	Gdańsk	0,056
Wrocław	-0,143	Warszawa	-0,156	Warszawa	-0,082
Kielce	-0,338	Kielce	-0,186	Radom	-0,129
Bydgoszcz	-0,462	Toruń	-0,206	Lublin	-0,129
Białystok	-0,480	Szczecin	-0,240	Białystok	-0,333
Częstochowa	-0,556	Łódź	-0,499	Szczecin	-0,368
Rzeszów	-0,563	Częstochowa	-0,923	Toruń	-0,508
Toruń	-0,577	Bydgoszcz	-0,979	Kielce	-0,728
Radom	-0,651	Białystok	-1,275	Katowice	-0,816
Lublin	-0,987	Radom	-1,419	Rzeszów	-1,624
1997					
Miasta	F ₁	Miasta	F ₂	Miasta	F ₃
Warszawa	2,772	Katowice	2,049	Kraków	1,351
Gdańsk	0,335	Rzeszów	1,178	Warszawa	0,933
Poznań	0,300	Poznań	0,691	Wrocław	0,612
Katowice	0,182	Lublin	0,628	Poznań	0,532
Wrocław	0,127	Kielce	0,255	Szczecin	0,477
Łódź	-0,002	Toruń	0,231	Gdańsk	0,419
Szczecin	-0,127	Warszawa	0,030	Lublin	0,192
Kraków	-0,179	Kraków	-0,082	Katowice	0,056
Bydgoszcz	-0,234	Gdańsk	-0,109	Białystok	-0,154
Rzeszów	-0,267	Wrocław	-0,381	Łódź	-0,163
Kielce	-0,280	Szczecin	-0,448	Toruń	-0,357
Radom	-0,346	Częstochowa	-0,550	Częstochowa	-0,518
Białystok	-0,484	Bydgoszcz	-0,662	Rzeszów	-0,607
Toruń	-0,510	Białystok	-0,686	Bydgoszcz	-0,638
Częstochowa	-0,541	Łódź	-0,960	Radom	-1,037
Lublin	-0,745	Radom	-1,183	Kielce	-1,098

Źródło: Jak w tab. 1.

Tabela 4. Potencjał miast polskich dla internacjonalizacji – typologia miast w latach 1992–1997

1992	1997
I typ: Warszawa	I typ: Warszawa
II typ: Gdańsk, Kraków, Łódź, Poznań, Wrocław	II typ: Katowice, Kielce, Lublin, Rzeszów, Toruń
III typ: Kielce, Rzeszów, Szczecin, Toruń	III typ: Białystok, Bydgoszcz, Częstochowa, Łódź, Radom
IV typ: Katowice, Lublin	IV typ: Gdańsk, Kraków, Poznań, Szczecin, Wrocław
V Typ: Białystok, Bydgoszcz, Częstochowa, Radom	

Źródło: Jak w tab. 1.

Zakończenie

Jednym z warunków rozwoju powiązań międzynarodowych jest zapotrzebowanie na internacjonalizację. Wynika ono z jednej strony z potencjału ludnościowego miast, z ich struktury gospodarczej, poziomu wykształcenia ludności, potencjału intelektualnego, bazy ekonomicznej, infrastruktury, itp. Z drugiej strony warunkiem niezbędnym zapotrzebowania na internacjonalizację jest stan i dynamika gospodarki kraju (w tym regionu) oraz uwarunkowania geopolityczne. Można sądzić, że te dwa ostatnie czynniki stanowią współcześnie zasadniczą siłę napędzającą proces umiędzynarodowienia, wyzwalającą pozostałe czynniki i elementy, które z kolei są niezbędnym uzupełnieniem procesu. Mamy tu do czynienia z typowym sprzężeniem zwrotnym i dopełniającą się zależnością. Przykłady najbardziej dynamicznie rozwijających się miast o cechach międzynarodowych pochodzą przecież z krajów i gospodarek silnie integrujących się w układzie międzynarodowym.

Silna i dynamiczna globalizująca się gospodarka potrzebuje powiązań międzynarodowych realizowanych w wielkich miastach i ośrodkach stołecznych. Bierność miast w procesach dostosowywania się do wymagań gospodarki międzynarodowej prowadzi do ich marginalizacji i poważnych strat gospodarczych i cywilizacyjnych.

Literatura

- BONNEVILLE M., 1994, *Internationalisation of non-capital cities in Europe: Aspects, processes and prospects*, „European Planning Studies” 2(3), p. 267–285.
- BONNEVILLE M., BUISSON A., 1992, *L'internationalisation des villes en Europe: un meme défi, des processus differents. Colloque: l'avenir des villes – excellence(et) ou diversité*, Lyon 1991 décembre, s. 85–110.
- KACZMAREK T., 2000, *Szanse rozwoju polskich miast w procesie integracji europejskiej*, [w:] *Procesy społeczno-gospodarcze w Polsce w końcu XX wieku*. Praca zbiorowa pod red. J. Paryska i H. Rogackiego, s. 91–106.
- KOŁODZIEJSKI J., 1992, *Kryzys i perspektywy rozwoju polskich miast w gospodarce rynkowej*, [w:] *Gra o miasto*, red. B. Jałowiecki, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 157, Warszawa, s. 39–51.
- KOMOROWSKI J.W., 2000, *Współczesne uwarunkowania gospodarczo-przestrzenne internacjonalizacji miast polskich*, „Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej”, Seria II, z. 157, Poznań.
- KORCELLI P., 1996, *Aglomeracje miejskie w procesie transformacji – zarys problematyki*, „Zeszyty IGiPZ PAN”, nr 41, Warszawa, s. 5–12.
- KUKLIŃSKI A., 1999, *Berlin – the global metropolis in the 21 st century*, [in:] *The competitiveness of regions in the polish an european perspective*, ed. R. Domański, PWN, Warszawa, s. 263–273.
- PURCHLA J., SEPIOL J., 1997, *Metropolie a rozwój regionalny Polski*, „Samorząd Terytorialny”, nr 11, Warszawa, s. 3–17.
- SHORT J.R., KIM Y., 1999, *Globalisation and the city*, Addison Wesley Longman, New York–Essex.
- SOLDATOS P., 1989, *La nouvelle génération des villes internationales*, Montréal IEVI.
- SOLDATOS P., 1990, *Exposé sur le theme: L'Attractivité de la ville et son image de marque au plan international*. Colloque international sur les villes européennes: „Stratégies et projets urbains”, Collection Etudes et Travaux, No. 17, Conseil de L'Europe, Strasbourg, s. 38–52.

THE INTERNATIONALIZATION OF CITIES AND ITS CONDITIONINGS IN POLAND

Summary

The process of internationalization of cities, which has come greatly delayed into the Polish urban space, was presented. The first two parts of the work were devoted to terminological questions and theoretical assumptions. The factors of internationalization of the Polish cities were quantified, which in turn allowed making a ranking list of cities according to predetermined factors. The author offers a typology of cities according to the degree of internationalization during two periods. This makes it possible to determine how the types changed within five years. It was found that strong and dynamically globalizing economy needs international links which are realized in big cities and capital centers. The passiveness of cities in processes of adjusting to the demands of international economy leads to depreciation and serious economic and civilizational losses.



Anna HARAŃCZYK

Akademia Ekonomiczna w Krakowie

UWARUNKOWANIA KONKURENCYJNOŚCI MIAST W POLSCE

Wraz z rozwojem nowego społeczeństwa i gospodarki ulegają zasadniczej zmianie warunki, w których funkcjonują i rozwijają się miasta. Uruchomione zostały określone procesy, w wyniku których przekształca się baza ekonomiczna, funkcje i przestrzeń miast.

Miasta polskie uzyskały swoją podmiotowość umożliwiającą im tworzenie własnych strategii rozwoju, a więc swobodę w decydowaniu o wyborze drogi rozwoju, ale stały się jednocześnie bardziej zależne od warunków otoczenia i mechanizmów gospodarki rynkowej.

Otwarcie gospodarki, jakie nastąpiło w wyniku zmian systemu gospodarczego, zmieniło w zasadniczy sposób uwarunkowania zewnętrzne rozwoju regionalnego Polski.

Zasadniczą cechą otwartej gospodarki rynkowej jest jej umiędzynarodowienie, wzmacniane procesami integracyjnymi Polski z Unią Europejską, charakteryzujące się przepływem dóbr, usług i informacji w skali globalnej. Umiędzynarodowieniu sprzyja szybki rozwój środków transportu i systemów informatycznych, rozwój instytucji ponadnarodowych oraz coraz swobodniejszy przepływ kapitału.

Szerokie otwarcie gospodarki prowadzi do unifikacji życia społecznego i gospodarczego. Obecnie głównym motorem stała się konkurencyjność, a głównym jej polem są miasta rywalizujące między sobą o rangę i znaczenie w skali krajowej, europejskiej i światowej.

1. Sieć osadnicza Polski

Sieć osadnicza Polski jest integralną częścią osadnictwa europejskiego. Uformowanie się systemu osadniczego Polski było wynikiem splotu wielu czynni-

ków wzajemnie oddziałujących na siebie, które stymulująco wpłynęły na rozwój i rozmieszczenie w przestrzeni różnych funkcji miastotwórczych.

Przewiduje się, że na początku XXI wieku głównymi ogniwami sieci osadniczej będą (*Koncepcja polityki 2000*):

1. Metropolia stołeczna, której ranga i szanse rozwoju w systemie europejskim są współcześnie porównywalne z Wiedniem, Marsylią, Genewą, Tulużą, Neapolem, Dortmundem, Antwerpią, Kijowem, Pragą i Budapesztem. Wzrost jej znaczenia jest potencjalnie możliwy jednak pod warunkiem, że Warszawa sama znajdzie i uruchomi siły modernizacyjne po to, aby stać się atrakcyjnym i konkurencyjnym miejscem dla lokalizacji kapitału, innowacyjności i przedsiębiorczości europejskiej;

2. Zbiór potencjalnych biegunów (ośrodków) rozwoju społeczno-gospodarczego o znaczeniu europejskim (tzw. europoli), które w procesie konkurencji międzynarodowej (europejskiej) tworzyć będą coraz silniejsze węzły przedsiębiorczości i innowacyjności, oddziałujące na całą polską i europejską przestrzeń. Powstawać one będą w warunkach konkurencji o przyciągnięcie i lokalizację kapitału. Obecnie, jako kształtujące się europole, z najwyższymi szansami na dalszy rozwój, można traktować Warszawę, Trójmiasto, Poznań i Kraków. Do ośrodków, które mogą potencjalnie w dłuższym czasie wykorzystać szanse na rozwój w układzie konkurencji europejskiej można zaliczyć także: Szczecin, Wrocław, Łódź, Katowice, Lublin, Białystok, Rzeszów, a także biopolarną aglomerację Bydgoszcz–Toruń;

3. Pasma potencjalnie najwyższej innowacyjności i aktywności społeczno-gospodarczej kształtujące się współzależnie z budową i modernizacją międzynarodowego i krajowego systemu infrastruktury technicznej (głównym jego elementem będzie system autostrad i linii kolejowych, telekomunikacyjnych, paliwowo-energetycznych);

4. Sieć krajowych, ponadregionalnych i regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju kreowanych w strefach, które z powodu historycznie ukształtowanego opóźnienia cywilizacyjnego i recesji transformacji ustrojowej wymagają aktywizacji za pomocą czynników zewnętrznych, inaczej grozi im trwała peryferyzacja i marginalizacja. Do ośrodków tych można zaliczyć przede wszystkim: Olsztyn, Koszalin, Elbląg oraz kilkanaście innych ośrodków o znaczeniu regionalnym, a także subregionalnym;

5. Strefy i ośrodki gospodarki turystycznej, w których najwyższe w kraju wartości środowiska przyrodniczego i unikatowe wartości kultury materialnej pobudzać będą popyt europejski – główne źródło ich potencjalnej aktywizacji;

6. Europejska i krajowa sieć ekologiczna ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczego.

2. Czynniki konkurencyjności miast

W naukach ekonomicznych pojęcie konkurencyjności stosuje się na każdym poziomie agregacji, od pojedynczego wyrobu (konkurencyjność produktów), przedsiębiorstw (konkurencyjność firm), branż i sektorów produkcji do regionów lub mikroregionów.

W skali regionalnej konkurencyjność jest to zdolność regionów do przystosowania się do zmieniających się uwarunkowań pozwalających utrzymać się lub poprawić swoją pozycję w ujęciu globalnym. Natomiast w ujęciu lokalnym przez konkurencję należy rozumieć wysiłki, które zmierzają do promocji danej miejscowości we współzawodnictwie z innymi miejscowościami.

Na poziom konkurencyjności miast wpływają *endogeniczne i egzogeniczne* czynniki rozwoju. Wewnętrzny aspekt konkurencyjności związany jest z optymalnym wykorzystaniem jego potencjału gospodarczego, a więc lokalnych zasobów surowcowych, majątkowych i ludzkich, przedsiębiorczości i innowacyjności, postępu naukowo-technicznego, wyposażenia w kapitał itp. Przy czym ważny jest tu nie tylko rozmiar, jakość, dostępność i efektywność wykorzystania, lecz i adekwatność do ogólnej strategii. Kształt i stan zagospodarowania przestrzennego miasta wpływa na jego konkurencyjność w wymiarze lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym.

Natomiast w wymiarze zewnętrznym poziom konkurencyjności jest determinowany przez czynniki niezależne od władz lokalnych i regionalnych, wynikające z efektywności i skuteczności polityki makroekonomicznej oraz ogólnej sytuacji gospodarczej i politycznej na świecie. W skali krajowej ogólne ramy konkurencyjności określa polityka przestrzenna państwa i inne decyzje odnoszące się do działalności gospodarczej podmiotów krajowych i zagranicznych, polityki finansowej (podatki, kredyty, subwencje), a także krajowej infrastruktury technicznej i systemów ochrony środowiska przyrodniczego, respektująca zasady zrównoważonego rozwoju. Przykładem podnoszenia konkurencyjności miast i regionów tą drogą jest np. tworzenie Specjalnych Stref Ekonomicznych lub Wolnych Obszarów Celnych. Skalę międzynarodową natomiast określają porozumienia międzynarodowe i bilateralne odnoszące się do standardów, procedur oraz wymagań dotyczących życia gospodarczego i przepływu informacji, a także powiązań komunikacyjnych, tj. drogowych, kolejowych i informatycznych.

Rola poszczególnych czynników konkurencyjności miast zmienia się w czasie. Tak więc w coraz większym stopniu na zdolność konkurencyjną jednostek gospodarczych czy osadniczych wpływają nie tylko cechy charakteryzujące ich wewnętrzną strukturę, ale i środowisko w jakim funkcjonują. Czynniki konku-

rencyjności miast omówione zostały szerzej w pracy A. Harańczyk i M. Musiał (1999).

Konkurencyjność między miastami może być zamierzona lub nie. Istnieje ona jednak zawsze, każde bowiem miasto ma pewne warunki korzystne, unikatowe cechy, którymi dysponuje, a których nie mają lub mają w niższym stopniu inne miasta, które tworzą jego otoczenie konkurencyjne. Prowadzi to do tego, że miasta specjalizują się w jednej lub kilku dziedzinach. Rodzaj i stopień specjalizacji miasta jest ściśle związany z rolą, jaką ono pełni w sieci osadniczej. Każde miasto pełni określone funkcje wynikające z jego naturalnych uwarunkowań i akumulacji zasobów. Specjalizacja miasta jest konkurencyjna wówczas, gdy miasto wyróżnia się spośród innych produkcją dóbr lub usług, przyciągających kapitał z innych konkurencyjnych miast. Miasta współzawodniczą między sobą o kapitał, szczególnie kapitał inwestycyjny, tworzący miejsca pracy i przynoszący dochód, o wykwalifikowaną siłę roboczą zdolną do wytwarzania innowacji i stosowania nowych, zaawansowanych technologii oraz zarządzania wielkimi korporacjami.

Istotnym czynnikiem, wzmacniającym konkurencyjność miasta, jest promocja. Polega ona na prezentacji zalet i możliwości miasta na zewnątrz poprzez różnego rodzaju wydawnictwa, organizowanie imprez o charakterze ogólnosiatowym, udział w targach, wystawach. Promocja ukierunkowana do wewnątrz, czyli do mieszkańców jest środkiem integracji mieszkańców. Może odbywać się ona np. poprzez prasę lokalną, lokalne stacje radiowe itp.

Konkurencyjność miast i regionów może mieć charakter konkurencyjności bezpośredniej lub pośredniej¹. Konkurencyjność wpływa na postępowanie podmiotów gospodarczych i styl życia społeczeństwa, a więc bezpośrednio i pośrednio na wszystkie sfery życia (Wysocka 2000).

W sferze gospodarczej konkurencyjność stymuluje tworzenie firm zdolnych do współzawodnictwa w zakresie: profilu produkcji, zastosowania nowoczesnych technologii, efektywności ekonomicznej oraz ekspansji marketingowej na rynku zbytu. Na konkurencyjność miast znaczny wpływ ma rozwój instytucji otoczenia biznesu. W sferze tej bardzo ważne jest właściwe prowadzenie gospodarki gruntami, przygotowanie terenów uzbrojonych oraz szerokie promowanie atrakcyjnych ofert lokalizacyjnych, przyciągających kapitał krajowy i zagraniczny.

¹ *Konkurowanie bezpośrednie* definiuje się jako rywalizację upodmiotowionych jednostek terytorialnych, które współzawodniczą ze sobą o różnego typu korzyści (np. o dostęp do środków finansowych, przyciąganie zewnętrznych inwestorów i utrzymanie kapitału w regionie, lokalizację inwestycji, agend i instytucji rządowych itp.), czyli o rozwój społeczno-gospodarczy, gwarantujący wysoką jakość życia. Natomiast *konkurowanie pośrednie* polega na budowaniu warunków otoczenia regionalnego dla podmiotów gospodarczych w nich działających pozwalających na uzyskanie przewagi konkurencyjnej w elementach poza kontrolą ich działania. Jest ono wyrażane i mierzone zdolnościami konkurencyjnymi tychże podmiotów w nich zlokalizowanych (por. T. Markowski 1999).

W sferze społecznej na konkurencyjność miast wpływają przede wszystkim kwalifikacje i poziom wykształcenia społeczeństwa, co wiąże się z koniecznością przyspieszonego rozwoju szkolnictwa średniego i wyższego o profilu odpowiadającym współczesnym wymaganiom. Zmienność koniunktury i warunki współzawodnictwa wymuszają zwiększenie mobilności społeczeństwa wpływającej na elastyczność rynku pracy, czemu musi towarzyszyć tworzenie sprzyjających warunków budownictwa mieszkaniowego o odpowiednio zróżnicowanym standardzie. Konkurencja miast w sferze społecznej uzależniona jest przede wszystkim od pobudzania aktywności i przedsiębiorczości ludności oraz wzmocnienia działalności stowarzyszeń twórczych i zawodowych promujących innowacyjność.

W sferze ekologicznej konkurencyjność wiąże się z właściwym wykorzystaniem walorów środowiska przyrodniczego na cele wypoczynku i turystyki, co pociąga za sobą konieczność sprostania wymaganiom w zakresie ochrony najcenniejszych elementów ekosystemów przyrodniczych oraz dbałości o jakość zasobów wodnych, powietrza atmosferycznego i gleby. Środowisko przyrodnicze można traktować jako regulator działalności gospodarczej i społecznej, w aspekcie zachowania standardów międzynarodowych.

Elementem, wiążącym wszystkie czynniki konkurencyjności w poszczególnych sferach życia, jest infrastruktura techniczna, której stawiane są szczególnie wysokie wymagania. Najważniejszą rolę odgrywa dostępność komunikacyjna spełniająca standardy europejskie. O konkurencyjnej pozycji miast decydują bowiem ich powiązania autostradowe, szybkie połączenia kolejowe i lotniska, tworzące wspólne węzły logistyczne. Powstające wzdłuż głównych tras komunikacyjnych korytarze rozwoju dają największe szanse aktywizacji miast znajdujących się w zasięgu ich oddziaływania.

We współczesnych warunkach globalnego przepływu wiedzy i informacji niezbędny jest odpowiednio szybki postęp w rozwoju systemów telekomunikacyjnych i informatycznych, umożliwiających korzystanie z nowych technologii pobudzających innowacyjność i w sposób bezpośredni decydujących o konkurencyjności produkcji.

Trzecim elementem w sferze infrastruktury technicznej, wpływającym na podniesienie konkurencyjności miast, są sprawne, bezawaryjne systemy zasilania w energię elektryczną, gaz i wodę, a także dobrze zorganizowana utylizacja odpadów i oczyszczanie ścieków. Do ważnych działań w gospodarce komunalnej zaliczyć należy dbałość o stan sanitarny i estetykę miast, ze szczególnym uwzględnieniem przestrzeni publicznych, które decydują o atrakcyjności miasta.

Wagi przypisywane poszczególnym czynnikom konkurencyjności miast zmieniają się w czasie. Wraz z rozwojem postępu technicznego i społecznego zaczynają nabierać coraz większego znaczenia czynniki, które dotychczas uzna-

wane były za mało istotne, np. czynnik dostępności komunikacyjnej, bazy naukowo-badawczej i edukacyjnej. Wzrasta również znaczenie czynnika warunków środowiskowych zwłaszcza jakości środowiska naturalnego oraz ładu w stanie zagospodarowania miast i regionów.

3. Analiza przekształceń strukturalnych w miastach Polski

3.1. Założenia metodyczne badań

Na rozwój miast i jego konkurencyjność wpływa wiele czynników, jednak uwzględnienie w opracowaniu ich pełnej listy nie jest możliwe z powodu niedokładności i niekompletności danych statystycznych istotnych dla charakterystyki badanego problemu oraz z braku odpowiednich informacji statystycznych. Dobór odpowiednich mierników przesądza bowiem o wartości przeprowadzonych badań. Jest on dokonywany w dwóch etapach. Etap pierwszy polega na doborze i typizacji szerokiego zestawu mierników, etap drugi na eliminacji z pierwotnego zestawu cech o mniejszych walorach „diagnostyczności”. Prawidłowy wybór cech zaliczany jest więc do najważniejszych i najtrudniejszych etapów przeprowadzanego badania.

Analizę 20 największych miast Polski za 1999 rok przeprowadzono metodą opisową oraz metodą J. Perkala na podstawie następującego zestawu mierników:

- x_1 – gęstość zaludnienia,
- x_2 – liczba zgonów niemowląt na 1 tys. żywych urodzeń,
- x_3 – procent ludności w wieku produkcyjnym,
- x_4 – procent ludności w wieku poprodukcyjnym,
- x_5 – liczba ludności napływającej do miast ogółem na 1000 mieszkańców,
- x_6 – procent pracujących,
- x_7 – dochody ogółem budżetu miasta na 1000 mieszkańców,
- x_8 – dochody własne budżetu miasta na 1000 mieszkańców,
- x_9 – procentowy udział dochodów własnych w dochodach ogółem budżetu miasta,
- x_{10} – podatki lokalne na 1 mieszkańca,
- x_{11} – procentowy udział wydatków inwestycyjnych w wydatkach ogółem budżetu miasta,
- x_{12} – procent ludności korzystającej z sieci wodociągowej,
- x_{13} – procent ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej,
- x_{14} – procent ludności korzystającej z sieci gazowej,
- x_{15} – długość sieci wodociągowej w km na 1 km²,
- x_{16} – długość sieci kanalizacyjnej w km na 1 km²,
- x_{17} – długość sieci gazowej rozdzielczej w km na 1 km²,

- x_{18} – zużycie wody w gospodarstwach domowych w m^3 na 1000 mieszkańców,
- x_{19} – zużycie energii elektrycznej w gospodarstwach domowych w kWh na 1000 mieszkańców,
- x_{20} – zużycie gazu w gospodarstwach domowych w m^3 na 1000 mieszkańców,
- x_{21} – liczba odbiorców gazu na 1000 mieszkańców,
- x_{22} – liczba mieszkań na 1000 mieszkańców,
- x_{23} – powierzchnia użytkowa mieszkań w m^2 na 1000 mieszkańców,
- x_{24} – liczba mieszkań oddanych do użytku na 1000 zawartych małżeństw,
- x_{25} – liczba mieszkań oddanych do użytku na 1000 mieszkańców,
- x_{26} – liczba sprzedanych mieszkań komunalnych na 10 000 mieszkańców,
- x_{27} – liczba miejsc w hotelach na 1000 mieszkańców,
- x_{28} – liczba miejsc noclegowych w obiektach turystycznych,
- x_{29} – emisja zanieczyszczeń powietrza pyłowych i gazowych w tys. t/rok,
- x_{30} – ilość odpadów przemysłowych uciążliwych dla środowiska (tys. t/rok),
- x_{31} – udział terenów zielonych ogólnodostępnych i osiedlowych w ogólnej powierzchni miasta,
- x_{32} – powierzchnia gminnych lasów,
- x_{33} – liczba przedsiębiorstw państwowych na 1000 osób pracujących,
- x_{34} – liczba spółek z udziałem kapitału zagranicznego na 10 000 pracujących,
- x_{35} – liczba fundacji,
- x_{36} – liczba podmiotów gospodarczych na 1 km^2 ,
- x_{37} – liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców,
- x_{38} – liczba podmiotów z kapitałem zagranicznym,
- x_{39} – liczba podmiotów gospodarczych w sektorze prywatnym na 1000 mieszkańców,
- x_{40} – liczba lekarzy medycyny na 10 000 mieszkańców,
- x_{41} – liczba pielęgniarek na 10 000 mieszkańców,
- x_{42} – liczba łóżek w szpitalach na 10 000 mieszkańców,
- x_{43} – liczba ludności na 1 aptekę,
- x_{44} – liczba abonentów telefonii przewodowej na 1000 mieszkańców,
- x_{45} – liczba placówek pocztowo-telekomunikacyjnych ogółem,
- x_{46} – liczba woluminów w bibliotekach publicznych na 1000 mieszkańców,
- x_{47} – liczba czytelników w bibliotekach publicznych na 1000 mieszkańców,
- x_{48} – długość gminnych i miejskich dróg o nawierzchni ulepszonej w km na 1 km^2 ,
- x_{49} – liczba uczniów w szkołach ponadpodstawowych na 1000 mieszkańców,
- x_{50} – liczba miejsc w kinach na 1000 mieszkańców.

3.2. Analiza rozwoju społeczno-gospodarczego miast Polski

W 1999 roku na terenie Polski znajdowało się 875 miast, których ludność wynosiła 23,9 mln, co stanowiło 61,8% ogółu ludności kraju. Liczba miast dużych, powyżej 200 tys. mieszkańców wynosiła 19, miast od 100–200 tys. mieszkańców było 23, miast średniej wielkości (50–100 tys. osób) było 50, miast o liczbie mieszkańców 20–50 tys. było 138, miast od 10–20 tys. – 182, miast małych: 5–10 tys. – 182, a najmniejszych (poniżej 5 tys. mieszkańców) – 281.

Miasta zajmują stosunkowo niewielką część powierzchni kraju, bo około 3%, skupiając 61,8% ogólnej liczby ludności kraju, wytwarzają 9/10 ogólnej wartości PKB. Efektywność funkcjonowania miast oraz występujące w nich warunki życia są czynnikami, które wyznaczają trajektorię transformacji gospodarczej i społecznej Polski.

Analizę rozwoju społeczno-gospodarczego badanych miast przeprowadzono w przekroju wymienionych powyżej mierników za 1999 rok. I tak, ludność w wieku produkcyjnym stanowiła średnio w badanych miastach 63,4% ludności ogółem. Poniżej średniej znajdowało się 8 miast, przy czym najniższy wskaźnik osiągnęły takie miasta, jak: Radom – 60,9%, Warszawa i Częstochowa po 62,4%, Białystok – 62,6% i Łódź – 62,7%. Najwyższymi udziałami ludności w wieku produkcyjnym charakteryzowały się miasta: Sosnowiec – 65,6%, Gliwice – 65%, Szczecin – 64,1 i Toruń – 64%.

Ludność w wieku poprodukcyjnym w badanych miastach stanowiła średnio 14,7% ludności ogółem. Najniższe wskaźniki osiągnęło 10 miast, m.in.: Zabrze, Toruń i Gliwice (po 12,6%), Białystok (12,7%), Kielce (12,8), Bytom i Radom (po 13,0%), Lublin (13,5%), Sosnowiec (13,7%) i Bydgoszcz (14,4%). Do miast o najwyższym udziale ludności w wieku poprodukcyjnym należą: Warszawa (19,3%), Łódź (19,0%), Wrocław (16,6%) oraz Kraków (16,0%).

Średnio liczba ludności pracującej ogółem w badanych miastach wynosiła 34,8%. Największy udział pracujących w ogólnej liczbie ludności mają takie miasta, jak: Katowice (53,2%), Warszawa (48,3%), Poznań (41,0%), Kraków (39,0%), Kielce (37,3%), Gliwice (36,6%) oraz Toruń (36,4%). Natomiast najniższe wskaźniki zanotowano dla miast: Zabrze (25,6%), Sosnowiec (27,0%), Radom (27,1%), Bytom (28,5%) oraz Łódź (29,8%). W pozostałych miastach wskaźnik ten wahał się w granicach 31,2–34,6%.

Gospodarkę finansową miast charakteryzują wskaźniki: x_7 , x_8 , x_9 , x_{10} , x_{11} . Średnie dochody budżetu miasta w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców w badanych miastach wynosiły 1 409 420,6 zł. Poniżej tej średniej znajdowało się 13 miast. Najniższe współczynniki miały miasta: Gliwice, Szczecin, Łódź i Kielce. Najwyższe dochody budżetu miasta osiągnęły zaś: Warszawa, Wrocław, Poznań, Toruń, Gdańsk, Katowice oraz Zabrze.

Średnia wartość dla cechy x_8 wynosi 497 636,3 zł. Najwyższymi dochodami własnymi w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców charakteryzuje się: Warszawa, Wrocław, Gdańsk, Zabrze, Toruń oraz Szczecin. Poniżej średniej znajdowało się 12 miast, dla których wskaźnik wahał się w granicach od 495 285,2 do 242 861,3 zł.

Udział dochodów własnych w dochodach ogółem budżetu miasta przedstawia wskaźnik x_9 . Średnia wartość tego wskaźnika w badanych miastach wynosi 33,8%. Powyżej tej wartości znajdowało się 9 miast. Maksymalną wartość osiągnęła Warszawa (58,2%), minimalną zaś Bytom (21,6%).

Wskaźnik – podatki lokalne na 1 mieszkańca – średnio dla badanych 20 miast wynosi 6,7 zł. Powyżej średniej znajduje się 8 miast, wśród których najwyższą lokatę uzyskują Gliwice (17,9) i Warszawa (15,3). Minimalną wartość podatków lokalnych w przeliczeniu na 1 mieszkańca osiąga Bytom (0,4), a następnie Kielce (1,1), Sosnowiec (1,5) oraz Radom (2,3).

Udział wydatków inwestycyjnych w wydatkach ogółem budżetu miasta obrazuje wskaźnik x_{11} . Najniższymi udziałami charakteryzuje się Bytom (7,3%). Powyżej średniej było 10 miast, a najwyższy wskaźnik wystąpił w Gdańsku (30,2%) oraz Toruniu (28,7%), Poznaniu (27,7%) i Warszawie (27,2%).

Gospodarkę komunalną i mieszkaniową w miastach charakteryzują wskaźniki od x_{12} do x_{26} . Odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej w badanych 20 miastach kształtuje się na poziomie 97,2%. Najniższe wskaźniki w tym zakresie osiągnęły Bydgoszcz (94,7%) oraz Kraków i Poznań (po 94,9%), najwyższe zaś Bytom (99,6%), Katowice, Zabrze i Łódź (po 99,1%) oraz Częstochowa (98,6%). Z sieci kanalizacyjnej korzysta 91,5 ogółu ludności mieszkającej w badanych miastach, przy czym minimalną wartość osiągnęła Częstochowa (78,3%), a maksymalną Bytom (96,9%). Natomiast z sieci gazowej korzysta 30,3% ogółu ludności. Najniższy odsetek występuje w Częstochowie (25,5%), a największy w Warszawie (37,4%).

Przeciętne zużycie wody w gospodarstwach domowych na 1 tys. mieszkańców wynosi 56,2 m³. Największym zużyciem wody charakteryzują się miasta: Warszawa (75,2), Bytom (73,4) oraz Sosnowiec (64,9), najniższym: Białystok (44,9), Gdynia (45,9) i Bydgoszcz (46,3). Przeciętne zużycie energii elektrycznej w gospodarstwach domowych na 1 tys. mieszkańców dla wszystkich miast kształtuje się na poziomie 661 378,8 kWh (minimalna wartość występuje w Kielcach – 473135,8, maksymalna w Warszawie – 866727,1), natomiast przeciętne zużycie gazu na 1 tys. mieszkańców wynosi 342,7 m³ (przy czym najniższe zużycie występuje w Bytomiu – 226,7 m³, a największe w Poznaniu – 538,0 m³).

W badanym roku średnia liczba mieszkań w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców w badanych 20 miastach kształtowała się na poziomie 345,4. Powyżej tej średniej plasowało się 6 miast: Bytom (350,3), Częstochowa (350,6), Sosnowiec (363,8), Katowice (381,8), Warszawa (388,7) i Łódź (405,2). Minimalną

wartość tego wskaźnika osiągnął Radom (313,0). Powierzchnia użytkowa mieszkań na 1 tys. mieszkańców wynosiła średnio 16 298,6 m². Najwyższe wskaźniki w tym zakresie osiągają: Katowice (20756,3), Poznań (19859) i Warszawa (19355,6). Poniżej średniej znajduje się 9 miast, dla których wskaźnik waha się w granicach od 16298,6 do 18178,4 m². Kolejny wskaźnik obrazuje liczbę mieszkań oddanych do użytku na 1 tys. mieszkańców, która średnio wynosi 2,8. Do miast o najniższej wartości tego wskaźnika należą: Zabrze (0,1), Bytom (0,2), Gliwice (0,4), Sosnowiec (0,5) oraz Katowice (0,6). Największą liczbę oddanych do użytku mieszkań osiągnęły miasta: Białystok (8,0), Gdynia (4,9), Kraków i Lublin (po 4,7), Toruń (4,6) oraz Warszawa (4,2).

Turystykę w badanych miastach scharakteryzowano za pomocą dwóch wskaźników x_{27} i x_{28} , obrazujących bazę noclegową. Liczba miejsc w hotelach w przeliczeniu na 1000 mieszkańców dla badanych miast średnio wynosi 3,7. W Radomiu wskaźnik ten osiąga wartość tylko 0,1, natomiast w Krakowie na 1000 mieszkańców przypada 9,7 miejsca. Z kolei średni wskaźnik dla badanych miast dotyczący liczby miejsc noclegowych w obiektach turystycznych wynosi 4096,0. Najwyższe wartości tego wskaźnika mają Warszawa, Kraków oraz Gdańsk, najniższe natomiast Bytom, a następnie Zabrze i Radom.

Analizując kolejną cechę dotyczącą liczby abonentów telefonii przewodowej w przeliczeniu na 1000 mieszkańców, można stwierdzić, że średnio w badanych miastach liczba ta wynosi 320,9. Maksymalną wartość osiąga Warszawa (479,4), a minimalną Bytom (197,1). Liczba placówek pocztowo-telekomunikacyjnych w badanych miastach średnio wynosi 48,2. Powyżej tej średniej znajduje się 7 miast, przy czym najwyższy wskaźnik osiąga Warszawa (130), najniższą liczbę tego typu placówek mają: Zabrze (18), Gliwice i Toruń (po 22), Gdynia i Radom (po 24) oraz Sosnowiec i Bytom (po 25).

Liczba woluminów w bibliotekach publicznych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców średnio wynosi 2638,5 tomów. Maksymalną wartość osiągnął Szczecin (4080,7), minimalną zaś Zabrze (1566,4). Z kolei największą liczbę czytelników w bibliotekach publicznych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców ma Sosnowiec (259,4 osoby), najmniejszą Radom (112,6 osób).

Największą liczbą uczniów w szkołach ponadpodstawowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców wyróżniają się miasta: Kielce (156,9), Białystok (137,0), Radom (132,3) oraz Toruń i Lublin (po 131,8). Najmniejszą liczbę uczniów mają: Zabrze (73,5), Łódź (83,6) oraz Bytom (83,9).

Stan środowiska naturalnego scharakteryzowano za pomocą czterech cech x_{29} , x_{30} , x_{31} i x_{32} . Ilość odpadów przemysłowych uciążliwych dla środowiska w badanych 20 miastach wynosiła 898,2 ton/rok. Największą ilość odpadów wytworzyły Katowice (3727,9), w pozostałych miastach wskaźniki te mieszczą się w przedziale od 79,3 do 2427,7 tys. ton/rok.

Udział terenów zielonych ogólnodostępnych i przeznaczonych na cele osiedlowe w miastach stanowi 1,3%. Poniżej średniej znajduje się 12 miast (w granicach od 0,3–1,2%). Do grupy miast o najwyższych wskaźnikach zaliczamy miasta: Bydgoszcz (4,5%), Warszawa, Wrocław i Katowice (po 2,1%) oraz Łódź (2,0%). Trzeci wskaźnik z tego zakresu obrazuje powierzchnię lasów gminnych. Kształtuje się on na poziomie 509,7 ha. Najwięcej lasów mają miasta: Szczecin (2059,0 ha) i Poznań (2056,1 ha), najmniej: Lublin (0,1 ha), a następnie Kielce (4,0 ha). W Bytomiu zaś wartość ta wynosi zero.

Kolejna grupa wskaźników obrazuje przekształcenia strukturalne gospodarki zachodzące w polskich miastach. Liczba przedsiębiorstw państwowych na 1 tys. osób pracujących średnio w badanych miastach wynosi 0,4. W takich miastach, jak: Radom, Łódź i Kielce wskaźnik ten waha się w granicach od 0,56 do 0,60. Najniższe wskaźniki można zauważyć w takich miastach, jak: Gdynia (0,17), Zabrze i Częstochowa (po 0,18) oraz Toruń (0,23). Liczba spółek z udziałem kapitału zagranicznego na 10 tys. pracujących wynosi 42,9. Najwięcej spółek zanotowano w Warszawie (135,7), Szczecinie (80,9), Wrocławiu (77,7) i Poznaniu (70,4). W grupie miast o najniższych wskaźnikach dotyczących liczby spółek z udziałem kapitału zagranicznego znalazło się 13 miast, w tym m.in.: Sosnowiec (14,0), Białystok (15,2), Bytom (16,7) i Radom (17,8).

Wskaźnik charakteryzujący przekształcenia strukturalne w badanych miastach to także liczba fundacji, który średnio wynosił 164,4. Tylko w trzech miastach wartość ta była wyższa (Warszawie, Krakowie i Poznaniu), w pozostałych 17 miastach była poniżej średniej.

Ochronę zdrowia w badanych miastach scharakteryzowano za pomocą trzech wskaźników. Liczba łóżek w szpitalach w przeliczeniu na 10 000 mieszkańców średnio wynosi 81,8. Poniżej średniej było 5 miast, powyżej 7, a pozostałe 8 badanych miast oscylowało wokół średniej. Kolejne dwa wskaźniki przedstawiają liczbę lekarzy i pielęgniarek w przeliczeniu na 10 000 mieszkańców. Wskaźnik x_{40} charakteryzujący liczbę lekarzy średnio osiąga wartość 37,7. Najwyższe wartości mają miasta: Katowice (65,7), Lublin (47,8) i Białystok (46,1), natomiast najniższe występują w Gliwicach (26,4), Radomiu (28,2) i Bydgoszczy (29,0). Średnia wartość dla cechy x_{41} wynosi 71,9. Najwięcej pielęgniarek podobnie jak lekarzy mają te same miasta Katowice (111,6), Lublin (98,1) i Białystok (90,2), najmniej z kolei Gdynia (46,7) i Gliwice (49,1).

3.3. Klasyfikacja miast ze względu na poziom rozwoju

Ocenę poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego badanych miast przeprowadzono za pomocą metody J. Perkala. W badaniach wykorzystano 28 cech,

a mianowicie: $x_2, x_3, x_4, x_6, x_7, x_8, x_{18}, x_{19}, x_{20}, x_{22}, x_{23}, x_{25}, x_{27}, x_{29}, x_{30}, x_{31}, x_{33}, x_{34}, x_{35}, x_{39}, x_{40}, x_{41}, x_{42}, x_{44}, x_{47}, x_{48}, x_{49}, x_{50}$.

Spśród wytypowanego zbioru zmiennych cztery cechy uznano za destymulanty (x_2, x_4, x_{29}, x_{30}), pozostałe cechy określono mianem stymulant. Następnie wszystkie cechy doprowadzono do porównywalności poprzez standaryzację zero-jedynkową.

Z przeprowadzonych badań wynika, że w 1999 roku miastem o najwyższym poziomie rozwoju była Warszawa (0,83). Do miast charakteryzujących się wysokim wskaźnikiem rozwoju należą także: Poznań (0,50), Wrocław (0,48), Katowice (0,47) i Kraków (0,24) – por. tabelę 1.

Tabela 1. Wartości wskaźnika W_i

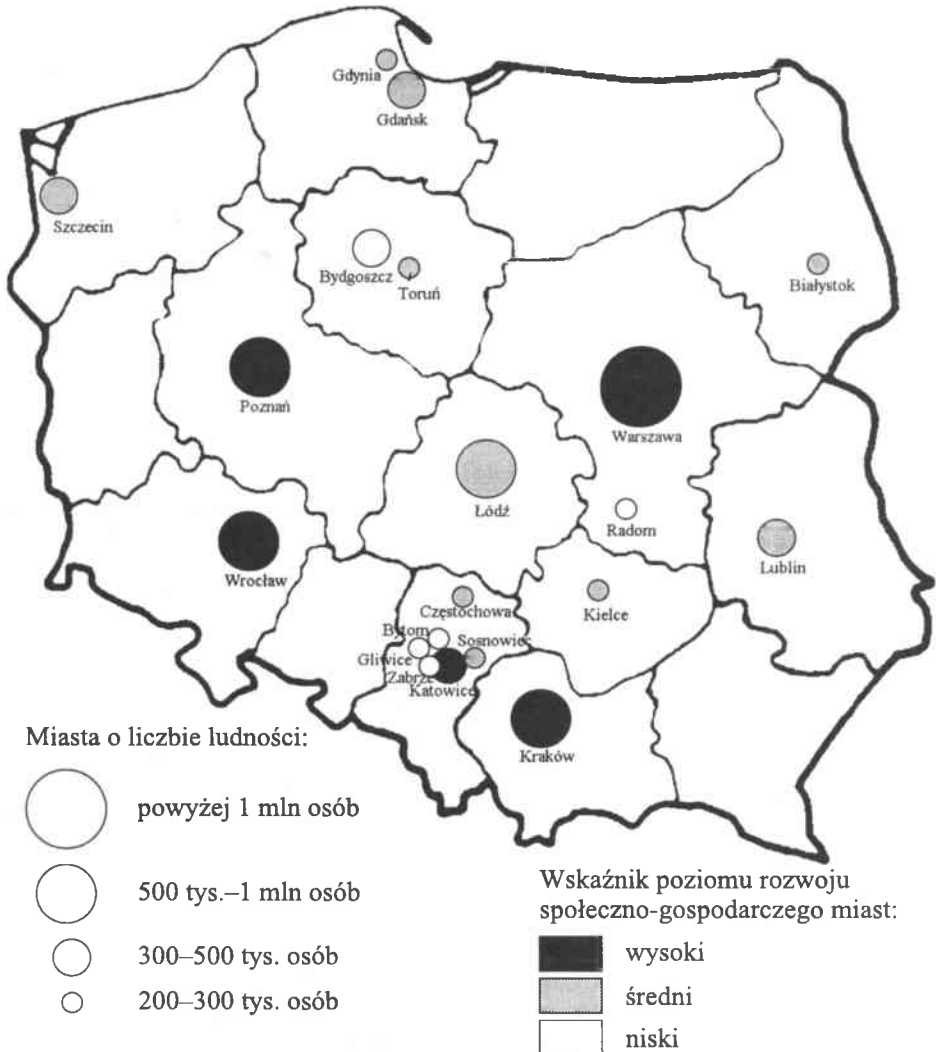
Miasta	Wskaźnik W_i
M. st. Warszawa	0,83
Poznań	0,50
Wrocław	0,48
Katowice	0,47
Kraków	0,24
Szczecin	0,19
Lublin	0,15
Kielce	0,08
Białystok	0,07
Łódź	-0,08
Sosnowiec	-0,12
Toruń	-0,14
Częstochowa	-0,19
Gdańsk	-0,19
Gdynia	-0,21
Bydgoszcz	-0,27
Gliwice	-0,30
Radom	-0,45
Bytom	-0,50
Zabrze	-0,56

Źródło: Obliczenia własne.

Do miast średnio rozwiniętych należały: Szczecin, Lublin, Kielce, Białystok, Łódź, Sosnowiec, Toruń, Częstochowa, Gdańsk, Gdynia.

Grupę miast najstąbiej rozwiniętych stanowiły miasta: Bydgoszcz, Gliwice, Radom, Bytom i Zabrze.

Klasyfikację miast ze względu na poziom rozwoju społeczno-gospodarczego przedstawiono na rys. 1.



Rys. 1. Rozwój społeczno-gospodarczy miast w Polsce

4. Zakończenie

Globalizacja gospodarki i bliska perspektywa integracji europejskiej tworzą nowe warunki działania dla polskich regionów i miast. Wpływają bezpośrednio na rangę poszczególnych miast, ich rolę i znaczenie w sieci osadniczej. Ułatwiają współpracę międzyregionalną, ale zmuszają również do walki konkurencyjnej z regionami UE. Następuje nowa koncentracja przestrzenna związana

z jednej strony z korzyściami wielkich miast i ich obszarów peryferyjnych, a z drugiej z ekspansją sieci wymiany w skali międzynarodowej.

Miasta konkurują ze sobą w wielu dziedzinach, a procesy globalizacyjne występujące w gospodarce polskiej są jednym z czynników mobilizujących miasta do rywalizacji. Do głównych dziedzin konkurencyjności miast zalicza się:

- efektywne środowisko gospodarcze i społeczne miasta;
- istnienie przedsiębiorstw zdolnych do adaptowania innowacji;
- dostępność węzłowa (przestrzenna);
- środowisko kulturowe społeczeństwa;
- migracje ludności;
- jakość usług publicznych;
- stan środowiska naturalnego;
- skuteczność i doświadczenie władz lokalnych w zarządzaniu miastem;
- dostępność medialną.

Miasta, chcąc być konkurencyjnymi, powinny realizować cztery następujące główne funkcje, mianowicie być centrum technologicznym, kulturowym i biznesu, centrum targów międzynarodowych, centrum informacji oraz komunikacji oraz środowiska międzynarodowego.

Literatura

- HARAŃCZYK A., MUSIAŁ M., 1999, *Konkurencyjność miast polskich w perspektywie członkostwa w Unii Europejskiej*, maszynopis, Akademia Ekonomiczna w Krakowie, Kraków, ss. 103.
- Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, 2000. Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Warszawa, grudzień.
- MARKOWSKI T., 1999, *Zarządzanie rozwojem miasta*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- WYSOCKA E., 2000, *Polskie miasta w warunkach konkurencyjności*, „Człowiek i Środowisko”, z. 1, IGPiK, Warszawa.

THE CONDITIONINGS OF COMPETITIVENESS OF CITIES IN POLAND

Summary

The problem of internationalization of cities in Poland was discussed, paying a special attention – foremost – to the factors which stimulate this process. The factors include competitiveness and rivalry among cities in the fight for their position in the national, European and world space. The author also carried out an analysis of the structural transformations in the Polish cities both by the descriptive method and that of Perkal, with the use of a set of 50 measures. Then a classification of cities was proposed with a differentiation between ones of high, middle and low index of development. Apart from Warsaw, which is characterized by the highest index of development, the cities of high index include: Poznań, Wrocław, Katowice and Cracow. It was indicated that cities – by aiming at competitiveness – should perform four main functions, that is: to be a technological, cultural and business center, to host international fairs, to be a center of information and communications, as well as one of international environment.

Józef JAGAS
Uniwersytet Opolski

SPOŁECZNO-EKONOMICZNE UWARUNKOWANIA ROZWOJU MIAST – REPERSPEKTYWNIE

1. Środowisko a człowiek

Człowiek został stworzony przez środowisko i stąd jest jego częścią składową. Zawsze dostosowywał się do jego zmian i to dość głębokich w długim okresie czasu. W swoim rozwoju wykorzystał wszystkie jego walory. Budował osiedla i miasta w rejonach środowiska najbardziej odpowiadającym jego potrzebom.

Harmonia między człowiekiem a otoczeniem oznacza niski poziom sił wytwórczych. Poziom ten powodował, że człowiek ze swoimi osadami niejako wtopił się w to środowisko. Wiele przykładów można podać na wykorzystanie walorów środowiska dla osadnictwa człowieka. Wydaje się, że takim najtrafniejszym przykładem wykorzystania wszystkich możliwych walorów środowiska jest Alhambra. To nie tylko mauretańska twierdza, ale miasto ogrodów z urządzeniami wykorzystującymi siły natury, funkcjonującymi do dnia dzisiejszego.

2. Rozwój sił wytwórczych, powstanie kapitalistycznych stosunków ekonomicznych

Doskonalenie procesów produkcji poprzez wiele wynalazków prowadzi do postępu technicznego przyjaznego pracy.

W okresie rewolucji przemysłowej miał miejsce przepływ siły roboczej z miast historycznie ukształtowanych poprzez warunki naturalne do miast powstających wokół odkrytych zasobów, czy sprzyjających rynków zbytu,

a całkowicie oderwanych od sprzyjających warunków naturalnych, jak np. miasto Łódź (Ślodeczyk 2000).

Miasta z historycznie ukształtowaną architekturą stają się mieszaniną osiedli i fabryk. Nietrudno zauważyć, że zbyt daleko posunięta ingerencja działań gospodarczych ludzi w środowisko naturalne doprowadziła do zakłóceń w mechanizmach samoregulacji procesów przyrodniczych. Skutki gospodarczego użytkowania zasobów środowiska przekroczyły granice jego naturalnej wydajności. Technikę produkcji wielkoprzemysłowej i stworzoną przez nią cywilizację – jako określony, powszechnie panujący styl życia, obciążono winą za degradację i zanieczyszczenie środowiska, za pojawienie się ekologicznych barier wzrostu. Współczesny angielski ekonomista E.J. Mishan wszelkie zło występujące w świecie współczesnym, a prowadzące do zniszczenia środowiska naturalnego człowieka, powstania patologii społecznej, rozpadu rodziny, upadku religijności, dewiacji seksualnych itp. przypisuje rozwojowi gospodarczemu i postuluje niezwłocznie jego zahamowanie jako jedyną drogę dla ocalenia społeczeństwa przed jego degradacją (Mishan 1986). Trzeba z naciskiem podkreślić, że nawoływania do zahamowania wzrostu przemysłowego, powrotu do przeszłości w stosunkach człowiek – technika – przyroda okazały się tak samo nierealne, jak wcześniejsza wiara w przemożną siłę techniki w walce człowieka z przyrodą w jej przeobrażeniu. Rzeczywistość społeczno-gospodarcza udowadnia, że wyjście z impasu leży, nie w hamowaniu rewolucji naukowo-technicznej i ograniczaniu wzrostu gospodarczego, lecz w nadaniu temu postępowi nowych, proekologicznych kierunków i orientacji (Jagas 1995).

3. Dalszy rozwój sił wytwórczych, powstanie postępu technicznego nieprzyjaznego pracy

Postęp techniczny wyraża się w procesach automatyzacji. Automatyzacja wypiera siłę roboczą, powstają miasta kolosy otoczone slumsami. Ideolodzy polskiej drogi do kapitalizmu z przerażeniem zauważyli, że takowe powstają również w okolicach Warszawy i innych dużych miast.

Odnosząc perspektywę ekologicznego i społecznego równoważenia procesu rozwoju do obszarów miejskich, wydaje się, że zachodzi na nich przede wszystkim konieczność ochrony środowiska w kontekście celów szeroko pojętej konsumpcji społecznej, ze szczególnym położeniem nacisku na jakość środowiska w miejscu zamieszkania (J. Jagas, R. Łada-Jagas 1993). Nie osłabia to bynajmniej związków polityki środowiskowej z problematyką rozwoju ekonomicznego, lecz przenosi jedynie akcenty na określoną grupę czynników tego rozwoju, a mianowicie na czynniki związane z potrzebami psychologicznymi i estetycznymi człowieka, preferowanym przezeń modelem konsumpcji i uznawaną hie-

rarchią wartości. Szeroko rozumiana konsumpcja wpływa bowiem nie tylko na subiektywne czynniki wzrostu gospodarczego. Wiadomo, że dewastacja środowiska naturalnego, głównie zaś jego zanieczyszczenie, wpływa niekorzystnie na produkcję rolniczą i leśną, a także obniża efektywność przemysłu i jakość usług. Pogarsza też warunki życia pracy oraz stan zdrowia ludności zamieszkującej tereny koncentrujące ciężki przemysł i związaną z nim energetykę, co nie pozostaje bez negatywnego wpływu m.in. na poziom wydajności pracy zatrudnionych na tych terenach pracowników. Dotyczy to również oszczędności energii, która jest w obecnej sytuacji równoznaczna z redukcją zanieczyszczeń środowiska (przede wszystkim powietrza), oszczędzaniem zasobów środowiska naturalnego i zachowaniem jego walorów. Te zaś kształtują bezpośrednio jakość środowiska, zwłaszcza środowiska lokalnego (Jagas 2000).

4. Supermarkety – pogłębienie dysharmonii historycznie ukształtowanych miast

Powstanie supermarketów złudnie prowadzi do wrażenia rozwoju miasta: wzrostu zatrudnienia, a zatem zwiększenia popytu. Zapomina się, że powstanie supermarketu spowoduje nie tylko spadek zatrudnienia na skutek likwidacji dotychczasowego małego i średniego handlu, drobnych producentów zaopatrujących ten handel. A zatem nie mamy tu do czynienia z globalnym wzrostem podaży, która by prowadziła do globalnego wzrostu popytu, a jest to warunek trzymania równowagi. Ponadto supermarkety pozbawiają możliwości zakupu w nich przez ludzi biednych, nie korzystających z komunikacji samochodowej.

Supermarkety zakłócają harmonię dotychczasowej architektury miejskiej.

5. Supermarkety a ekologia

Nie bez przyczyny klęski żywiołowe, jakie wystąpiły ostatnio w rolnictwie, przypisuje się supermarketom. Ciekawym spostrzeżeniem w tym zakresie jest artykuł zamieszczony w tygodniku „Polityka”. Oto jego fragment: „Na próby odpowiedzi na pytanie: «Kto jest winien?» nie trzeba było długo czekać. «Winien jest system» – to najczęstsza odpowiedź. Ale co to jest «system»? Kiedy zaczęto oskarżać handlarzy zwierzętami hodowanymi o bezduszne przerzucanie trzód z miejsca na miejsce dla uzyskania najlepszej ceny, zwrócili oni uwagę, że kultura lokalnych rynków upadła wiele lat temu, wyparta przez globalne i wielkotowarowe podejście do handlu żywnością. Kilkaset małych rzeźni i masarni splajtowało w ostatnich 20 latach pod naporem wielkich przedsiębiorstw w obliczu niemożliwych do spełnienia, zdaniem ich właścicieli, wymogów sani-

tarnych Unii Europejskiej. Stąd, aby dokonać legalnego uboju, owca czy krowa musi odbyć tysiąckilometrową podróż.

«Winne są supermarkety» – brzmi inna odpowiedź. To one wymuszają niskie ceny, preferując dużych dostawców i marginalizując małych producentów. Nawet premier Tony Blair przyłączył się do tych głosów, nawołując do powrotu do tradycyjnego rolnictwa i może trochę droższej, ale za to zdrowszej żywności. Minister rolnictwa Nick Brown bynajmniej nie podpisał się pod oskarżeniami pod adresem supermarketów, ale przyznał, że epidemia przyszczyca «każe na nowo zadać pytanie o sposoby produkcji żywności» (Piotrowski 2001).

Zakończenie

Dotychczasowe rozważania nasuwają pytanie: czy człowiek jest zdolny tylko do zniszczenia naturalnego środowiska, z którego wyrósł, czy też stać go będzie na zaprzestanie dewastacji. Bo nie środowisko ma się dostosować do człowieka, a człowiek do środowiska. To nie środowisko zostało stworzone przez człowieka, to człowiek jest wytworem środowiska.

Literatura

- JAGAS J., 1995, *Wydajność pracy. Uwarunkowania systemowe*, Opole, s. 161.
- JAGAS J., JOŃCZY R., 2000, *Rola środowiska przyrodniczego w procesie rozwoju miast*, [w:] *Ekologiczne aspekty gospodarki miejskiej i nowe instrumenty w zarządzaniu miastem*, Opole, s. 53–54.
- JAGAS J., ŁADA-JAGAS R., 1993, *Czynniki środowiskowe we wzroście gospodarczym*, [w:] *Ekologiczne uwarunkowania wzrostu gospodarczego. Seminarium 19.10.1993*, Opole, s. 1–3.
- MISHAN E.J., 1986, *Spór o wzrost gospodarczy*, Warszawa.
- PIOTROWSKI M., 2001, *Płoną góry, płoną steki*, „Polityka”, nr 11(2289) z 17 III, s. 46.
- SŁODCZYK J., 2000, *Tereny przemysłowe w mieście i zmiany w ich rozmieszczeniu*, [w:] *Produktywność czynników wytwórczych w procesie rozwoju gospodarczego*, red. J. Jagas, Opole.

THE SOCIO-ECONOMIC CONDITIONINGS OF THE DEVELOPMENT OF CITIES – REPERSPECTIVELY

Summary

Cities, with their historical architecture shaped throughout centuries, are becoming a mixture of housing estates and factories. Automatization is ousting workforce, new cities are established in the form of colossal centers surrounded by slums. Ideologists of the Polish road to capitalism were terrified to notice that similar structures are appearing also in the neighborhood of Warsaw and other large Polish cities. By referring the perspective of ecological and social process of balancing the process of development to urban areas, it seems that there occurs, first of all, a need for protection of environment in the context of goals of the broadly conceived social consumerism. A particular stress should be laid on the equality of the environment in the place of residence. Supermarkets disturb the harmony of the city which was formed as a result of historical development, creating an unreal impression of the city development.

Jerzy KOCISZEWSKI

Akademia Ekonomiczna im. Oskara Langego we Wrocławiu

PODWÓJNA RESTRUKTURYZACJA SPOŁECZNA I GOSPODARCZA MIASTA WROCŁAWIA W PROCESIE ZMIAN SYSTEMOWYCH

Celem artykułu jest ukazanie w sposób syntetyczny specyfiki rozwoju społecznego i gospodarczego miasta Wrocławia w procesie zmian systemowych, jakie dokonały się w dwóch okresach w latach 1945–1957 oraz po roku 1989. Próba poznania i porównania restrukturyzacji miasta w wyodrębnionych fazach i ich skutków dla rozwoju miasta w długim okresie pozwala zweryfikować wiedzę o uwarunkowaniach długiego trwania miasta, funkcję w sieci osadniczej kraju, określić, o ile zaawansowany jest proces kształtowania się tożsamości miasta. To zaś pozwala zwrócić uwagę na szczególną drogę, jaką miasto przechodzi pod wpływem podwójnej restrukturyzacji, jaka dokonała i dokonuje się po przyłączeniu Wrocławia i całego Dolnego Śląska do państwa polskiego – nakładania się skutków restrukturyzacji z okresu zasiedlania i zagospodarowania na skutki transformacji od systemu gospodarki scentralizowanej i planowej do gospodarki rynkowej.

Podstawą predykcji o fazach i specyfice rozwoju miasta jest wypracowana metodologia badań nad długim trwaniem i wykazanie, że dotychczasowa analiza gospodarki regionalnej i przestrzennej Polski jest obciążona „kompleksem” braku pełnej zweryfikowanej wiedzy o tym, czym są miejscowości Ziemi Zachodnich i Północnych (dalej skrót ZZiP), a szczególnie Dolny Śląsk w rozwoju kraju, i na czym polega jego specyfika w procesie integracji Polski z Unią Europejską? (Kociszewski 1999). Zwraca uwagę, że w fazie pierwszej dokonywała się restrukturyzacja w warunkach, kiedy obszar ten należał do strefy interesów Związku Radzieckiego, podporządkowany celom scentralizowanej polityki ekonomicznej państwa polskiego i forsownej industrializacji, natomiast obecnie w warunkach transformacji do gospodarki rynkowej proces ten jest zdetermino-

wany głównie polityką liberalną oraz otwarciem Polski na integrację z UE. W związku z tym niekorzystne skutki restrukturyzacji, powstałe w fazie poprzedniej, w sposób zasadniczy determinują rozwój, funkcję i restrukturyzację miasta i transmisję na nowoczesne kierunki rozwoju, a głównie serwicyzację i reindustrializację. Szczególnego znaczenia nabiera tu ochrona z takim trudem kształtującej się tożsamości lokalnej. Wymaga to intensyfikacji badań nie tylko z pozycji ustalenia skutków polityki regionalizacyjnej w rozwoju kraju, ale przede wszystkim w zakresie specyfiki i czynników rozwoju, funkcji miasta (Gorzelać, Jałowiecki 1998, s. 178 i nast.). Pozwoli to na przybliżenie wiedzy o miejscowościach ZZiP i Dolnego Śląska, a tym samym ujawni odrębności tych regionów i miast jako byłych obszarów wschodnich Niemiec z pozycji doświadczeń i skutków ich rozwoju w procesie integracji z Polską każdego z osobna. Wiedza o miejscowościach ZZiP jest niepełna, relatywna, zamknięta i oparta raczej na analizie z pozycji scentralizowanej polityki ekonomicznej państwa, spenetrowana bardziej selektywnie od strony wiedzy historycznej, a w małym stopniu poznana od strony dróg rozwoju. W poszukiwaniu cech odrębności Wrocławia należy zgłębiać metodologię stanowiącą o jego właściwości ukształtowanej pod wpływem przeszłości dalszej, bliższej i teraźniejszej, poznania skutków głębokiego przełomu w wyniku zmiany przynależności państwowej i wpływu zmian systemowych na rozwój regionu w dłuższym okresie czasu (Kociszewski 1999). Jest to niezbędne w poszukiwaniu cech trwałych, przejściowych i kształtujących się obecnie, pod wpływem zmieniających się uwarunkowań miasta wewnętrznych, w regionie, ponadregionalnych oraz ponadnarodowych (*Atlas Śląska...* 1997).

W niniejszym artykule przedstawione zostaną kolejno skutki procesu restrukturyzacji społecznej i gospodarczej Wrocławia w wyodrębnionych fazach rozwoju pod wpływem zmian stosunków własności, polityki inwestycyjnej i konsekwencji dla zagospodarowania, zmian strukturalnych w przemyśle, usługach, ewolucji poziomu rozwoju miasta oraz poziomu życia warunków bytowych ludności. Czynniki te w powiązaniu z podstawowymi zmianami, jakie zachodzą w strukturze ludności, a zwłaszcza w strukturze społeczno-zawodowej, istniejącej infrastrukturze osadniczej wywołują określone kumulujące się zależności w strukturze społeczno-gospodarczej. Najistotniejszym jest jednak próba określenia cech kształtującej się tożsamości miasta na tle regionu dolnośląskiego i innych (*Oblicza polskich regionów...* 1996).

Restrukturyzacja społeczna i gospodarcza miasta w okresie zasiedlania i zagospodarowania 1945–1957

Wrocław, jako przedwojenna stolica prowincji śląskiej, mająca strategiczne znaczenie, w wyniku działań wojennych zniszczona w stopniu porównywalnym

z Warszawą, po wojnie stał się największą aglomeracją miejską na ZZiP i stolicą Dolnego Śląska, jednym z największych miast polskich. Zasiedlanie i zagospodarowanie, odbudowa i rekonstrukcja miasta, mającego rozwiniętą infrastrukturę społeczną, kulturalną i techniczną, stwarzały możliwość szybkiego rozpoczęcia działalności społeczno-gospodarczej. Korzyści aglomeracji z faktu, iż Wrocław stał się nią, sprzyjały koncentracji przemysłu i napływowi ludności. Duże skupisko zakładów sprzyjało łatwiejszemu zaopatrzeniu w materiały, napływowi kwalifikowanej siły roboczej, lokalizacji kolejnych zakładów, powstawały więc instytucje regionalne i ponadregionalne, organizacje gospodarcze i pozarządowe, państwowe i spółdzielcze. Pozwalały one rozwinąć działalność produkcyjną, handlową administracyjną, kulturalną, oświatową itp. Istotną rolę w rozwoju miasta odgrywał węzeł komunikacyjny transportu kolejowego, rzeczno- i lądowego (Tempski 1970).

Przejęcie i przywrócenie życia społecznego i gospodarczego miastu zależało przede wszystkim od zaludnienia miasta, to zaś było uwarunkowane stanem substancji mieszkaniowej oraz zakresem odbudowy miasta. W stosunku do 1939 r. zasoby mieszkaniowe Wrocławia po wojnie w wyniku zniszczeń zmalały z 197 300 mieszkań do 87 450 (Rybicki). Według danych Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej (PWRN) we Wrocławiu z października 1953 r. ich stan techniczny był katastrofalny. Praktycznie, ze względu na przyjętą strategię rozwoju kraju, nie prowadzono remontów, ograniczano się do drobnych zabezpieczeń i nie były one nawet ujęte w planach inwestycyjnych. Do 1948 r. udział Wrocławia w nakładach wynosił ok. 6,1% krajowych. Wyremontowano zaledwie 796 budynków, wskutek czego liczba mieszkań w odbudowywanych budynkach była niższa niż ubytek mieszkań wskutek dekapitalizacji (*Archiwum Państwowe we Wrocławiu*). Wraz ze wzrostem liczby ludności miasta coraz bardziej wydłużała się kolejka po mieszkania. Pomimo tego warunki mieszkaniowe we Wrocławiu w porównaniu innymi miastami w kraju były znacznie korzystniejsze, i tak wg Narodowego Spisu Powszechnego (NSP) z 1950 r.: na 1 izbę przypadało 1,39 osoby, przy przeciętnej dla miast kraju 1,55 osoby na izbę, także znacznie lepsze było wyposażenie pod względem infrastruktury gazowej, wodno-kanalizacyjnej, elektrycznej (Ginsbert).

W tych warunkach odbywał się proces zasiedlania i zagospodarowania miasta, kształtowała się nowa społeczność, tworzone były nowe stosunki własności przez nacjonalizację i etatyzację działalności gospodarczej w przemyśle i rzemiośle oraz usługach, w konsekwencji przeobrażeniu uległa cała struktura społeczno-gospodarcza. Nastąpiły istotne przekształcenia ustroju i funkcji miasta w regionie, ale też zmiany w jego poziomie zagospodarowania i rozwoju (Kociszewski 1983). Zachodzącym procesom towarzyszyła modernizacja społeczności napływowej, dynamicznie zmieniała się struktura społeczno-gospodarcza.

Głęboka restrukturyzacja miasta w okresie 1945–1958 została zapoczątkowana w pierwszych latach prawie całkowitą wymianą ludności niemieckiej na polską, przerwana została historycznie wykształcona funkcja miasta jako stolicy regionu śląskiego (Gorzelać, Jałowiecki 1998). Najistotniejszym w tych warunkach stało się zaludnienie miasta, zarówno w sposób zamierzony, jak i żywiołowy. Powstanie jednolitej społeczności ani nie było możliwe, ani najważniejsze. W latach 1945–1958 nastąpił dynamiczny przyrost ludności, która w latach 1946–1950 wzrosła z 184,8 tys. do 308,9, a w 1960 r. osiągnęła poziom 430,5 tys. osób. Sprzyjały temu korzystny przyrost naturalny, zwiększenie obszaru przez przyłączenie do miasta w 1951 r. graniczących z nim osiedli oraz dynamiczny napływ ludności z kraju i zagranicy. W porównaniu z powierzchnią miasta z 1939 r., w 1951 r. uległa ona zwiększeniu do 224,2 km². Największą grupę imigrantów ok. 3/4 stanowiła ludność ziem dawnych Polski (dalej skrót ZDP); w tym z woj. warszawskiego i Warszawy – łącznie 13% oraz poznańskiego – 11,2%, a następnie w kolejności kieleckiego – 7%, krakowskiego – 5,8 i łódzkiego – 5,6% (*Rocznik demograficzny...* 1968, tab. 13). Około 1/4 ludności przybyło z byłych ziem wschodnich Polski włączonych do Związku Radzieckiego. Polacy, którzy powrócili z krajów zachodniej Europy i z innych krajów oraz ludność autochtoniczna, stanowili niewielki procent. Wyjątkowo korzystnie kształtowała się struktura wiekowa ludności, w której udział młodzieży do 17 lat stanowił ok. 36%, a w wieku do lat 59 kobiet i do lat 64 mężczyzn – łącznie blisko 60%. Czyniło to Wrocław jednym z najmłodszych miast Polski. Jednocześnie specyficznym dla kształtowania się ludności miasta była niezwykle mobilność przestrzenna i zawodowa, ale też niskie zakorzenienie. Na 430,5 tys. mieszkańców w 1960 r. 141,3 tys. stanowili przybysze, którzy nie mieszkali w 1950 r. we Wrocławiu. O atrakcyjności Wrocławia w tym okresie świadczy fakt, że pomimo ożywienia migracyjnego, jakie wystąpiło w Polsce pod wpływem forsownej industrializacji w kraju, 3/4 imigrantów w tym okresie we Wrocławiu pochodziło z innych regionów – także odległych, a tylko ok. 1/4 z Dolnego Śląska. U ludności napływowej dominowały poczucie przymusowego pobytu w mieście, trudność w adaptacji do zastanych warunków oraz asymilacji z innymi przybyszami mającymi odmienne cechy. W większości wywodziła się ona ze wsi, miała cechy niskiej kultury cywilizacyjnej i wykształcenia, wysoką mobilność zawodową i przestrzenną, u której przeważały doświadczenia tradycyjno-zwyczajowego gospodarowania w rolnictwie.

Przejęcie przez Polskę Wrocławia spowodowało równocześnie jego głęboką restrukturyzację pod względem stosunków własności, dominację społeczną, która objęła wszystkie działy gospodarki. W przemyśle przed wojną działało 12 977 zakładów, zatrudniających 88 367 osoby – głównie małych i średnich o niskiej koncentracji. Największymi gałęziami pod względem absorb-

cji siły roboczej były odzieżowa i spożywcza – 40%, produkcji maszyn i urządzeń oraz metalowa – 33,6% (Temptski 1970). Wskutek wojny wiele z urządzeń przemysłowych uległo dewastacji, część została wywieziona przez wojska niemieckie i radzieckie. Po wojnie także polskie przedsiębiorstwa na ZDP nie funkcjonowały prawidłowo. Wiele z nich władze samorządowe nie potrafiły zagospodarować, pewna część przez długi czas była eksploatowana przez wojska radzieckie. Komasacja zakładów przemysłowych i rzemieślniczych w latach 1946–1948 i dalsze ich uspołecznienie dopełniły dzieła, tak że ich liczba w 1960 r. spadła do 1298, a zatrudniały 73 859 osób (*Statistik...*). Zaczęły dominować przedsiębiorstwa duże i średnie – głównie w przemyśle ciężkim – nastawione na produkcję zbrojeniową tzw. budowie socjalizmu, zatrudniające po kilka tysięcy osób, jak np. Państwowa Fabryka Wagonów. O ile średnie przedsiębiorstwo przemysłowe i rzemieślnicze przed wojną zatrudniało – 7, to w 1960 r. – 134 osób i ciągle rośło (Temptski 1970). Spadło znaczenie przemysłów tradycyjnie powiązanych z produkcją dla potrzeb rynku. W konsekwencji w strukturze przemysłu i rzemiosła wrocławskiego udział przemysłów odzieżowego i spożywczego zmniejszył się do ok. 19%, wiodącymi natomiast stały się produkujące środki transportu, maszynowy i urządzeń, metalowy absorbujące – 42%, a łącznie z przemysłem elektrotechnicznym ponad połowę zatrudnienia przemysłowego miasta. Było to zgodne z założeniami industrializacji kraju opartej na preferowaniu przemysłu ciężkiego z wykorzystaniem istniejących zasobów ekonomicznych, a więc nie na zwiększaniu nakładów na inwestycje nowe, ale na angażowaniu siły roboczej oraz zagospodarowaniu rezerw majątku trwałego (Temptski 1970). Z relacji wzrostu ludności, zatrudnienia i inwestycji oraz produkcji przemysłowej w latach 1950–1960 wynika, że dynamika wzrostu ludności była równie wysoka jak wzrostu zatrudnienia i wynosiła 139,4% dla ludności i 135,6% zatrudnienia przemysłowego. Jednocześnie uzyskano wysoką dynamikę wzrostu produkcji (298% przy 338% w kraju) przy skromnych nakładach inwestycyjnych, które kierowano głównie do ośrodków położonych na ziemiach dawnej Polski. Proces zasiedlania miasta służył więc przede wszystkim rozwojowi funkcji przemysłowej Wrocławia. Przy nakładach inwestycyjnych w gospodarce uspołecznionej, które kształtowały się na poziomie ok. 1,4% nakładów krajowych, udział miasta w zatrudnieniu krajowym osiągnął 2,1, a produkcji przemysłowej i rzemieślniczej osiągnął 2,6%. Zakłady największe pod koniec lat sześćdziesiątych skupiały już ok. 60% ogółu zatrudnienia przemysłowego Wrocławia. W konsekwencji wskaźnik zatrudnienia w przemyśle na 1000 mieszkańców wynosił w 1960 r. 155 przy 138 na Dolnym Śląsku oraz 101 w Polsce (Temptski 1970).

Jeśli chodzi o strukturę społeczno-gospodarczą, to przed wojną we Wrocławiu dominowały usługi, wyżej rozwinięte niż we większości miast ówczesnej Pol-

ski. Wraz z załamaniem się potencjału gospodarczego, wiodącym w kształtowaniu się powojennej funkcji Wrocławia stał się przemysł ciężki, podporządkowany celom zbrojeniowym. Znaczącej modyfikacji uległa struktura społeczno-zawodowa, w której w stosunku do przedwojennej utraciły dominację usługi – szczególnie związane z rynkiem lokalnym. W tej fazie, pomimo dynamicznie rozwijanego przemysłu, statystycznie dalej utrzymana została minimalna przewaga usług nad przemysłem. Wzrosła znacznie także funkcja przemysłowa miasta w stosunku do regionu. W usługach nastąpił wzrost znaczenia usług o charakterze materialnym, jak transportowe oraz handel hurtowy. Degradacji natomiast uległy takie usługi, jak bankowe, finansowe, ubezpieczeniowe, turystyczne, rekreacyjne, budowlane itp.

Tabela 1. Struktura społeczno-zawodowa ludności w latach 1939 i 1960

Obszar	Sektory ekonomiczne					
	I. Rolnictwo i leśnictwo		II. Przemysł i budownictwo		III. Usługi	
	1939	1960	1939	1960	1939	1960
Polska	60,9	47,7	19,9	29,0	19,9	24,3
ZZiP	28,2	40,1	32,1	30,8	39,8	29,1
Wrocław	1,2	2,3	34,8	46,1	64,0	51,6

* 1939 – ludność czynna i bierna zawodowo; ** 1960 – ludność czynna zawodowo.

Źródło: Obliczenia własne na podstawie; *Bevölkerung des Deutschen Reichs*, Bd 552, H. 1–5; Spis Powszechny 1960. *Ludność i gospodarstwa domowe*, Warszawa GUS 1965.

Zmianie uległa funkcja miasta, która była kształtowana przez odgórną scentralizowaną politykę ekonomiczną, w stosunku do przedwojennej, kiedy miasto pełniło funkcję centrum gospodarczego i administracyjnego, kulturalnego i naukowego regionu śląskiego, w ramach państwowości polskiej ograniczono jego rolę do jednostki administracyjnej, o określonych odgórnie zadaniach w stosunku do województwa wrocławskiego, którego w kolejnych latach granice oraz funkcje ulegały wielokrotnie zmianie wraz z podziałem administracyjnym kraju.

Skutki wojny i zmiany systemowe wywołały głębokie zmiany w poziomie rozwoju gospodarczego. Ścisłe określenie skali jego spadku jest dość utrudnione, głównie ze względów metodologicznych, jak i ograniczonych informacji. Z proporcji poziomu PKB *per capita* w 1936 r. (w ówczesnych Reichs Mark) wynika, że Dolny Śląsk miał ok. 2,5-krotnie wyższy poziom rozwoju niż ówczesna Polska (Kociszewski 1999); Niemcy – 963; Dolny Śląsk – 728; Polska – 329. Według szacunku Dochodu Narodowego (DN), wytworzonego w 1960 r., w Polsce udział Dolnego Śląska wynosił 8,1%, a Wrocławia – 2,1%, przy udziale 1,6% w inwestycjach i 2,3% wartości środków trwałych (DN 1963). W końcowym etapie zasiedlania i zagospodarowania wskaźnik DN na 1 mieszkańca we Wrocławiu kształtował się na poziomie wyższym niż średni w kraju. Rachunek ten oparto na efektach działań produkcyjnych (bez uwzględniania

usług), a właśnie udział usług w wartości majątku trwałego miasta przed wojną był największy. Stopień zużycia majątku trwałego powodował, że zarówno jego udział, jak i produktywność wyraźnie ustępowały jeszcze udziałowi w tworzeniu DN kraju, a ograniczenie nakładów inwestycyjnych było zgodne z przyjętą programową dekapitalizacją majątku. Pomimo tego wskaźnik produkcji czystej przemysłu wrocławskiego na 1 mieszkańca osiągnął w 1958 r. 9,9 tys. zł., przy wskaźniku krajowym 5,4 tys. zł.

Cechy rozwoju społeczno-gospodarczego Wrocławia w latach 1958–1989 i jego skutki

Rozwój Wrocławia i Dolnego Śląska w stosunku do regionu śląskiego z Katowicami i mazowieckiego z Warszawą, zaliczanych do regionów silnych o wysokim poziomie zagospodarowania, w kolejnych dekadach tracił na dynamice, a jego funkcja w kraju malała. Odbudowa miasta przeciągała się i trwała jeszcze w latach osiemdziesiątych, a starówki była kontynuowana właściwie jeszcze w latach dziewięćdziesiątych. Ta sama liczba ludności jak przed wojną zamieszkiwała Wrocław dopiero w latach osiemdziesiątych. Natomiast inne wskaźniki, jak zaludnienie miasta w stosunku do powierzchni oraz wielkość zasobów mieszkaniowych nie wróciły do stanu sprzed wojny. Wskutek ograniczonego rozwoju infrastruktura techniczno-ekonomiczna nie pozwalała na rozszerzenie funkcji oraz zaspokajanie potrzeb mieszkańców miasta. Z upływem lat pogłębiały się dysproporcje między potrzebami wzrostu przemysłowych, usługowych oraz naukowych możliwości miasta a zaległościami powstałymi przez opóźnienia w odbudowie i rozbudowie infrastruktury społecznej i ekonomicznej (*Program kompleksowego...* 1973).

Wrocław ulegał prowincjonalizacji (Wrzesiński 1992, s. 345 i nast.), stawał się jednym z miast wojewódzkim, nie mającym swojego oblicza, a wraz z podziałem administracyjnym w połowie lat siedemdziesiątych utracił swoją funkcję głównego miasta regionu. Przyjęcie w strategii rozwoju miast w Polsce założenia, że Wrocław ma lepsze wskaźniki rozwoju, spowodowało, iż nakłady inwestycyjne w mieście ulegały zmniejszeniu i stały się głównym hamulcem rozwoju. W całym procesie integracji z krajem były one (w porównaniu z siedmioma miastami Polski powyżej 300 tys. mieszkańców) najniższe. Nawet po zwiększeniu inwestycji w latach siedemdziesiątych były one niższe, jak w Warszawie, Katowicach czy Poznaniu. W latach osiemdziesiątych uległy one ponownie obniżeniu i dopiero w końcu tej dekady nastąpiło pewne ich ożywienie (*Program kompleksowego...* 1973). Słabość instytucji samorządowych oraz administracji w ramach centralnie prowadzonej polityki ekonomicznej państwa utrzymywało niedobór środków inwestycyjnych na rozwój miasta, i nie zaspokajało

jego rosnących potrzeb. Wydatki inwestycyjne w gospodarce uspołecznionej na 1 mieszkańca należały wśród miast powyżej 300 tys. mieszkańców do najniższych i dopiero w latach siedemdziesiątych przewyższyły one ten wskaźnik dla Łodzi. W ramach wydatków inwestycyjnych największy udział miał przemysł – 36%, gospodarka komunalna i mieszkaniowa – 24–25%, transport i łączność – 13,8% oraz oświata, nauka i kultura – 9%. W latach osiemdziesiątych pomimo zwiększenia wydatków na infrastrukturę społeczną i techniczną, kosztem obniżenia inwestycji w przemyśle, sytuacja miasta nie uległa znaczącej poprawie (*Program kompleksowego...* 1973). W konsekwencji następowało systematycznie starzenie się majątku trwałego, który (wg szacunku z 1971 r.) był zużyty w 43,2%, a szczególnie w gospodarce komunalnej i mieszkaniowej – 41,7% (*Program kompleksowego...* 1973), co wysunęło Wrocław pod tym względem na czoło listy miast wydzielonych. Narodowy Spis Powszechny z grudnia 1978 r. wykazał, że najwięcej mieszkań we Wrocławiu wybudowano przed 1945 r. (50,2%) i pod tym względem miasto wśród 100-tysięcznych w Polsce zajmowało 27 miejsce (*Województwo dolnośląskie...* 2000).

Miarą nienadążania budownictwa mieszkaniowego za wzrostem potrzeb ludności była liczba mieszkań oddawanych do użytku na 1000 zawieranych małżeństw. Do 1970 r. we Wrocławiu liczba ta wynosiła 761, natomiast np. w Warszawie – 1640, Krakowie – 1481, Łodzi – 1287, a w Poznaniu – 1071 (*Program kompleksowego...* 1973). Obok małej aktywności inwestycyjnej, niewspółmiernej do potrzeb, o powolnym rozwoju miasta świadczy także niewykorzystanie w stosunku do możliwości wrocławskiego środowiska naukowego, którego ożywienie było ograniczane przez niewystarczającą bazę materialną wyższych uczelni. W latach siedemdziesiątych na ośmiu wyższych uczelniach studiowało ok. 37 tys. studentów, podczas gdy w okresie przedwojennym liczba ich nie przekraczała 3 tys. Reakcją m.in. na brak mieszkań pracowników nauki była ich emigracja z Wrocławia do innych ośrodków.

Miasto nie rozwijało też zgodnie z istniejącymi możliwościami funkcji turystycznej wskutek braku dostatecznej bazy noclegowej. W latach siedemdziesiątych na ok. 160–180 tys. przebywających we Wrocławiu cudzoziemców, tylko 1/3 znajdowała możliwość noclegu. Niedostateczna modernizacja dróg oraz hamowanie budowy nowych, a szczególnie obwodnicy Wrocławia, stała się jedną z najbardziej dramatycznych barier rozwoju miasta (*Program kompleksowego...* 1973). Takie tendencje rozwoju miasta powodowały jego degradację, a niewykorzystane funkcje wymagały działań aktywizujących.

Na początku lat siedemdziesiątych miasto zostało zaliczone do tzw. problemowych i wymagających działań aktywizacyjnych. Opracowany przez Prezydium Rady Narodowej Wrocławia program rozwoju, zgodny z założeniami planu przestrzennego zagospodarowania kraju do 1990 r., objął całą aglomerację

wrocławską. Jako główne cele rozwoju miasta uznano przemysł oraz naukę. Za podstawowy czynnik aktywizacji przyjęto budownictwo mieszkaniowe. Zakładano skierowanie znacznej sumy pieniędzy na rozbudowę infrastruktury technicznej i społecznej do poziomu umożliwiającego w latach 1980–1990 zwiększenie liczby ludności z 630 do 750 tys. osób. Przewidywano, że liczba gospodarstw domowych w mieście powiększy się z 164 tys. w 1970 r. do 220 tys. w 1980 r. Jednocześnie zakładano, że liczba mieszkań, które miały być wyburzone do 1990 r., ze względu na ich dekapitalizację, wyniesie łącznie 35 tys. W to miejsce miało być zbudowane w tym okresie 150 tys. mieszkań. Realizacja tego programu trwała jednak krótko. Po wyraźnym ożywieniu rozwoju budownictwa mieszkaniowego we Wrocławiu w latach siedemdziesiątych, w latach osiemdziesiątych wybudowano 24,9 tys. (*Program kompleksowego...* 1973). Trudna sytuacja mieszkaniowa wpływała na liczbę zawieranych małżeństw, która począwszy od 1976 r. zaczęła spadać z 6266 w 1975 r. do 3927 w 1988 r. W związku z tym, w latach 1978–1988, liczba ludności miasta zwiększyła się tylko z 597,7 do 630,4 tys. osób, a jego poziom zaludnienia z 1939 r. został osiągnięty dopiero w 1981 r. Było to jednak spowodowane głównie przyłączeniem do Wrocławia 13 przyległych miejscowości w 1973 r. (*Program kompleksowego...* 1973). Symptomatycznym było też, że po okresie dynamicznego napływu ludności do miasta przypadającego na lata 1945–1957, w latach 1961–1978 jego dynamika zaczęła się zmniejszać, zaczął narastać odpływ, pomimo tego jednak Wrocław miał do końca lat siedemdziesiątych dodatnie saldo ruchów wędrowniczych ludności. W dekadzie lat osiemdziesiątych natomiast spadek napływu ludności do miasta był już wyraźny, saldo migracji w mieście było tylko minimalnie dodatnie po raz pierwszy w 1983 r., a w latach 1987–1988 ponownie było ujemne (*Statystyka Wrocławia...* 2000, s. 25).

Wskutek niedorozwoju infrastruktury mieszkaniowej, socjalnej, technicznej oraz uciążliwości życia wyczerpywały się możliwości rozwoju miasta. Zwiększenie liczby mieszkań następowało głównie w wyniku budowy nowych osiedli, natomiast wstrzymywano odbudowę i modernizację starówki, która ulegała w dalszym ciągu dekapitalizacji. Nie rozwiązano problemu dróg i układu komunikacyjnego, co stało się rażące na tle innych miast wydzielonych (*Program kompleksowego...* 1973). W latach 1945–1989 wystąpiły wyraźnie odmienne tendencje w zakresie mieszkalnictwa w porównaniu z innymi większymi miastami kraju. O ile w 1950 r. liczba osób przypadająca na 1 izbę we Wrocławiu wynosiła 1,39, to w latach osiemdziesiątych w Poznaniu – 1,55, Warszawie – 1,58, Krakowie – 1,63, a w Łodzi – 1,78. W kolejnych okresach warunki mieszkaniowe w tych miastach ulegały polepszeniu, tak że w 1988 r. poza Krakowem, stawały się zbliżone, a nawet lepsze niż we Wrocławiu (*Wrocław na tle...* 1980, s. 7).

Polityka egalitaryzmu przestrzennego polegała na proporcjonalnym rozmieszczeniu inwestycji w stosunku do zaludnienia. W stosunku do zasobów majątku trwałego nasycenie inwestycjami było daleko niewystarczające, szczególnie w infrastrukturze osadniczej. W konsekwencji, majątek trwały miasta łącznie z regionem, który jeszcze w 1961 r. stanowił 11,1% krajowego (udział w inwestycjach krajowych wynosił w 1958 r. tylko 5,8% i do 1989 r. nie przekroczył 7,8%), zmniejszył się do 8% w 1986 r. (Kociszewski 1999). Pojawiło się szereg zjawisk negatywnych, jak zagrożenie środowiska naturalnego, kryzys małych i średnich przedsiębiorstw, stagnacja usług, które zahamowały rozwój rynku lokalnego i inne (Kociszewski 1999). Pozytywnym tendencjom rozwoju, jak modernizacja społeczności miasta przez ograniczenie analfabetyzmu i wzrost wykształcenia zawodowego, zwiększenie się aktywności społeczno-zawodowej ludności, towarzyszył jednocześnie stale niski wskaźnik zasiedlenia ludności – ciągle niższy niż na ZDP czy na Śląsku Opolskim.

Kontynuowana była strategia rozwoju miasta oparta na rozwoju przemysłu, którego udział w zatrudnieniu osiągnął w 1977 r. swoje apogeum i absorbował łącznie z budownictwem 52,4% ogółu zatrudnionych miasta (*Statystyka Wrocławia...* 2000, s. 25). Wstrzymywany był rozwój innych miastotwórczych sektorów w ramach usług i ok. 1980 r. ich udział zrównał się z zatrudnieniem w przemyśle i budownictwie łącznie. W dekadzie lat osiemdziesiątych wraz ogólnym kryzysem oraz słabnącą aktywnością miasta, stabilizacją w inwestycjach, następowało systematyczne obniżanie się ogólnego zatrudnienia w gospodarce miasta, szczególnie w przemyśle i budownictwie. W strukturze przemysłu utrzymała się przewaga gałęzi elektromaszynowej, środków transportu, metalowej, które w 1985 r. łącznie absorbowwały 56,1% ogólnego zatrudnienia w przemyśle miasta (*Statystyka Wrocławia...* 2000). W konsekwencji, po raz pierwszy dzięki wolniejszemu spadkowi zatrudnienia w usługach i to zarówno w usługach materialnych, jak i niematerialnych, sektor usług stał się wiodącym w gospodarce miasta, absorbując ok. 55,7% ogólnego zatrudnienia w mieście. Koniunkturalnym było także i to, że wyraźnie zwiększyła się funkcja rolnictwa, zapewne również w wyniku przyłączenia w 1973 r. do miasta pobliskich osiedli. Paradoksem było więc, że przełom, jaki dokonał się w funkcji społeczno-gospodarczej Wrocławia w połowie dekady lat osiemdziesiątych, został spowodowany nie tyle w wyniku naturalnej ewolucji, ale głównie z powodu klęski strategii industrializacji. Miało to istotny związek z innymi elementami rozwoju, ale przede wszystkim z przeobrażeniami świadomości społeczności Wrocławia i narastającymi jej aspiracjami. Syntetycznym wyrazem produkcyjnej i usługowej funkcji miasta w tej fazie oraz osiągniętego poziom rozwoju był udział miasta w wytwarzaniu krajowego dochodu narodowego brutto (DNB). Jeśliby oprzeć się na tym wskaźniku obliczonym dla województw za lata 1976 i 1986,

uznać by można, że udział miasta (łącznie z województwem) w tworzeniu DNB kraju nie ulegał zmianie i wynosił 3,3–3,4%, co plasowało go jednak na siódmym miejscu, a więc za największymi polskimi aglomeracjami województwami. Według miernika DNB na 1 mieszkańca, poziom rozwoju Wrocławia wraz z województwem plasował go na 11, w 10 lat później w 1986 r. na 8 pozycji, i był niższy niż we wszystkich największych miastach województwach. Znacznie korzystniej natomiast wyglądała sytuacja miasta w 1986 r., według nowych obliczeń opartych na innej metodologii z 1994 r. Poziom PKB na mieszkańca był wyraźnie wyższy i sytuował Wrocław na 4 pozycji (*Problemy...* 1989). Wraz ze stabilizacją rozwoju miasta poziom życia ludności, które począwszy od okresu zasiedlania i zagospodarowania kształtowały się pod względem wyposażenia w infrastrukturę społeczną i techniczną, lecznictwa, mieszkalnictwa, kształcenia, znacznie korzystniej niż w innych regionach kraju, w kolejnych fazach systematycznie obniżały się, chociaż jeszcze do 1989 roku były lepsze niż średnio w kraju.

Cechą rozwoju Wrocławia w tej fazie była słabo jeszcze zarysowana tożsamość lokalna i regionalna. Dla celów propagandowych ówczesne władze w kolejnych okresach nadawały społecznościom regionów ZZiP w tym i Wrocławia takie cechy, jak np. pionierskość, później upodobniały się one do cech kultury ogólnonarodowej.

Skutki restrukturyzacji społecznej i gospodarczej Wrocławia w procesie przechodzenia do gospodarki rynkowej

Zmiany systemowe z początkiem lat dziewięćdziesiątych wywołały powtórnie głęboką restrukturyzację społeczno-gospodarczą Wrocławia, w wyniku zmian stosunków i struktury własności. Proces przekształceń od sierpnia 1990 r., tj. od momentu wejścia w życie ustawy o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych, do końca 1999 r. objął we Wrocławiu większość przedsiębiorstw państwowych. O skutkach przekształceń świadczy liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych, która zwiększyła się ponad dwukrotnie. Dominującym stał się sektor prywatny, a przedsiębiorstwa publiczne obejmują zaledwie ok. 1,2% ogółu przedsiębiorstw (*Rocznik statystyczny...* 1999, tab. XLV). Wśród nich najliczniejszą grupę pod względem organizacyjno-prawnym stanowią podmioty osób fizycznych, natomiast kolejną pozycję zajmują spółki prawa handlowego. Większość podmiotów gospodarczych to jednostki małe o liczbie pracujących do 5 osób, prowadzących działalność w zakresie usług rynkowych, w których najwięcej zajmuje się handlem i naprawami (34,6%), natomiast przemysłowe stanowią ok. 10%, trudniące się transportem i składowaniem (7,7%) ogółu przedsiębiorstw (*Statystyka Wrocławia...* 1999, s. 25).

Analiza porównawcza tendencji rozwoju miasta wykazuje, że w ujęciu statystycznym są one zbliżone, z pewnymi odchyleniami, do występujących w innych największych miastach kraju. Uruchomiona prywatyzacja wywołuje eliminację nadwyżek w zatrudnieniu, wpływając na wzrost bezrobocia (stopa bezrobocia w kolejnych latach w mieście spadała z ok. 9 do 2,4% w 1999 r. i była zbliżona do innych aglomeracji). Proces ten wywołał zainteresowanie kapitału zagranicznego oraz rosnący jego napływ, w pierwszej kolejności do największych aglomeracji miejskich, w tym do Wrocławia, Gdańska i Szczecina. Wśród firm zagranicznych z 46 państw, we Wrocławiu najwięcej, bo 30% pochodzi z Niemiec, 25% – z Wielkiej Brytanii, 6% – Stanów Zjednoczonych i innych krajów („Wprost” 1998). Liczba spółek z udziałem kapitału zagranicznego we Wrocławiu w 1999 r. wynosiła 1807 i sytuowała miasto wśród innych powyżej 300 tys. mieszkańców na drugim miejscu, po Warszawie (*Statystyka Wrocławia...* 1999). Podobnie jak w całym kraju powstawały też spółki handlowe z udziałem kapitału obcego, we Wrocławiu z przewagą kapitału niemieckiego, które stanowiły ok. 10% ogółu tych spółek w kraju. Prywatyzacji towarzyszą głębokie zmiany w strukturze zatrudnienia, inwestycji, majątku trwałym, strukturze produkcji i usług.

Najistotniejszą jednak zmianą dla Wrocławia jest spadek funkcji przedsiębiorstw przemysłowych. Następuje ich dekoncentracja, spada liczba i znaczenie dużych przedsiębiorstw państwowych, absorbujących większość zatrudnienia przemysłowego. Zakończyły swój żywot takie symbole realnej gospodarki socjalistycznej, jak np. Pafawag, Elwro i inne. Mechanizm rynkowy wymusił zmianę dotychczasowej struktury przemysłu na rzecz przewagi produkcji dóbr rynkowych. W strukturze produkcji sprzedanej przemysłu (według nowej klasyfikacji Europejskiej Klasyfikacji Działalności – EKD) wiodącymi są gałęzie produkcyjne (88,4%), przed górnictwem i kopalnictwem (1,0%) oraz zaopatrzeniem w energię elektryczną, gaz i wodę (10,6%). Wśród produkcyjnych natomiast wytwarzające artykuły spożywcze i napoje (10,3%), chemikalia i wyroby chemiczne (16,1%) (*Zmiany strukturalne...* 1998). Spadek funkcji przemysłu w mieście i regionie, zaliczanym dalej do wyżej uprzemysłowionych, spowodował jednocześnie obniżenie się jego funkcji w kraju i poziomie industrializacji (*Województwo dolnośląskie...* 2000).

Zauważa się powolną restrukturyzację pod wpływem stosowania nowoczesnych technologii w przemyśle maszynowym i urządzeń, chemicznym i innych, które znamionują reindustrializację. Zjawisko to dostrzega się jednak jedynie w zakresie świadczenia usług związanych z eksploatacją sprzętu wysokiej techniki (Karpiański 1994, s. 28–30). Dotyczy ono też przedsiębiorstw średnich i małych, wrażliwych na zmiany na rynku, kooperujących z przedsiębiorstwami zagranicznymi, wiążącymi swoją produkcję z istniejącymi czynnikami produk-

cji w mieście, wykorzystującymi technologię przyjazną dla środowiska naturalnego i podnoszącą jakość życia mieszkańców regionu. Restytucja funkcji małych i średnich przedsiębiorstw na Dolnym Śląsku i we Wrocławiu z okresu przedwojennego i powojennego wskazuje, jak ważnym są one czynnikiem rozwoju – potwierdzonym historycznie, pomimo zawirowań są one pod wieloma względami czynnikiem regionotwórczym. Z tych względów trudno przewidywać poważny spadek funkcji przemysłu, a pod wpływem reindustrializacji jego rola raczej wzrośnie i będzie się utrzymywać na poziomie ok. 1/3 tworzonego PKB. Nierealistyczne są przewidywania zastąpienia w bliskiej przyszłości przedsiębiorstw małych dużymi, co powoduje, że restrukturyzacja gospodarki regionu przebiega ewolucyjnie – etapami. W pierwszym etapie – do momentu włączenia miasta i regionu do UE, polega ona na modernizacji i zagospodarowaniu istniejącego majątku trwałego, a przede wszystkim powiązań z siecią komunikacyjną łączącą wschód i zachód oraz południem Europy, także bardzo słabych powiązań z ZDP i Warszawą. Przyspieszenie restrukturyzacji miasta w kolejnym etapie zależeć będzie natomiast od efektów modernizacji z etapu pierwszego, kiedy opierać się ona będzie przede wszystkim na najnowszych technologiach oraz wzroście zrównoważonym, uwzględniającym jakościowe elementy wzrostu. Rozpoczęcie w latach 1990–1992 prywatyzacji państwowych przedsiębiorstw przemysłowych początkowo wywołało jedynie niewielki spadek zatrudnienia przemysłowego, głównie ze względu na dotychczasową funkcję przedsiębiorstw dużych. Natomiast szybko zwiększyły swoją funkcję usługi, dynamizujące przeobrażenie istniejącej w mieście struktury społeczno-gospodarczej. Oparcie funkcji miastotwórczych Wrocławia na przemyśle w latach industrializacji socjalistycznej całkowicie pozbawiło miasto możliwości rozwoju zgodnie z jego naturalnymi możliwościami. Jeszcze w końcu lat siedemdziesiątych zatrudnienie w sektorze II (przemysłe i budownictwie) było równe zatrudnieniu w sektorze usług i dopiero z początkiem lat osiemdziesiątych kryzys gospodarczy w przemyśle wywołał wyraźniejszą przewagę zatrudnienia w usługach (*Statystyka Wrocławia...* 2000). Transformacja systemowa zdynamizowała rozwój banków, towarzystw ubezpieczeniowych, agencji rozwoju regionalnego, izb gospodarczych, inicjatyw społeczno-gospodarczych, promocji przedsiębiorczości, instytucji doradztwa i doksztalcania, inkubatorów przedsiębiorczości oraz innych. Jak widać, proces przekształceń strukturalnych w mieście następuje głównie pod wpływem serwicyzacji. Obok sektora przemysłowego, w którym pracuje 32,6%, absorbuje on już powyżej 67% ogółu pracujących. Zwiększa się również funkcja naukowa miasta oraz kształcenia na poziomie wyższym, co pozwala utrzymać miastu czwartą pozycję wśród ośrodków akademickich kraju, pod względem liczby kształcenia studentów (*Statystyka Wrocławia...* 2000).

Syntetycznym wyrazem efektów restrukturyzacji miasta w procesie przechodzenia do gospodarki rynkowej jest osiągnięty poziom rozwoju społecznego i gospodarczego. Ze wstępnych wyników analizy wynika, że załamanie się poziomu rozwoju Wrocławia w latach 1989–1992 w stosunku do innych największych miast było głębsze. O ile poziom rozwoju PKB na mieszkańca województwa i Wrocławia w 1986 r. (brak oddzielnych danych dla miasta), który kształtował się na poziomie 109,7% krajowego, plasował Wrocław na 4 pozycji przed aglomeracją łódzką, krakowską i poznańską, to w wyniku transformacji poziom PKB na mieszkańca w 1992 r. spadł do poziomu równego średniej dla kraju. Miasto zaś zaczęło ustępować poziomem rozwoju nie tylko aglomeracji warszawskiej, ale zostało wyprzedzone też znacznie przez poznańską, krakowską i łódzką, a wśród 49 województw wrocławskie z Wrocławiem zajmowało 13 pozycje. Obniżył się także udział aglomeracji wrocławskiej w tworzeniu krajowego PKB do 3,15% (*PKB... 1994, aneks*).

Restrukturyzacja gospodarki miasta w latach 1993–1999 wywołała przyspieszenie wzrostu gospodarczego, w wyniku czego PKB na mieszkańca podniósł się, a miasto Wrocław już 1995 r. plasowało się na 5 pozycji wśród województw i do 1998 r. pozycję tę utrzymało (*PKB wg województw... 2000, s. 53*). Powstaje jednak pytanie, czy i kiedy Wrocław osiągnął poziom rozwoju z 1989 r.? Według wersji optymistycznej, jego poziom rozwoju został odbudowany do 1994 r. Według nowej wersji na podstawie porównywalnych rachunków, wzrost gospodarczy w tym mieście w latach 1995–1998 był jednak wolniejszy niż w największych miastach – oprócz Łodzi, i stąd poziom PKB miasta w porównaniu z nimi został tylko podtrzymany. Potwierdzeniem tego jest fakt, że udział miasta w tworzeniu krajowego PKB, który po obniżeniu się w pierwszych latach transformacji, w następnych podniósł się, by ustabilizować się w ostatnich latach na poziomie 3,4%, a więc na podobnym poziomie jak w końcu lat osiemdziesiątych. Gdyby taka tendencja rozwoju utrzymywała się, to można by ją uznać, z jednej strony, za konsekwencję trudności pozbywania się nadmiernie rozbudowanej funkcji przemysłowej miasta oraz usuwania skutków zaniedbań rozwoju w dwu pierwszych fazach, z drugiej natomiast, trudności w adaptowaniu się do nowych wymogów rozwoju, opartych na nowych czynnikach rozwoju, wewnętrznych i zewnętrznych (*PKB według województw... 2000, tab. 7*).

Stabilizacja bądź nawet skłonność do obniżania się poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego miasta w tej fazie, przekłada się wprost na poziom poziomu życia kształtujących się pod wpływem słabszego budownictwa mieszkaniowego, spadku funkcji kolejnictwa, pogorszenia się ochrony zdrowia, stabilizacji w zakresie kształcenia podstawowego i średniego oraz innych. Poziom infrastruktury osadniczej i technicznej powoduje, że warunki bytowe miasta obniżyły się w mniejszym stopniu niż w całym kraju, a tym samym utrzymują się jako ko-

rzystniejsze. Jeśliby wziąć jednak pod uwagę np. poziom telefonizacji, urządzenia w zakresie infrastruktury w zakresie dostarczania, jak i oczyszczania wody oraz kanalizacji, to można by je uznać za lepsze. Jest to także efektem wyższej aktywności działalności gospodarczej gminy osiągającej korzystny budżet (*Województwo dolnośląskie...* 1999; *Rocznik statystyczny województw...* 1999, tab. XLV).

Skutki restrukturyzacji miasta wpływają na jego konkurencyjność w stosunku do innych miast kraju oraz w adaptowaniu się do UE. W dwu pierwszych fazach rozwoju znaczenie regionu opierało się na istniejącym potencjale ludzkim, pomimo wszystko dobrym zagospodarowaniu, rozwiniętej infrastrukturze technicznej i osadniczej. W latach dziewięćdziesiątych dostrzec można powolne przechodzenie od konkurencji w oparciu na zasobach do konkurencji m.in. miast, regionów, osiągane efekty jednak pod tym względem są dość mierne. Rośnie znaczenie kapitału ludzkiego w postaci dynamicznego zwiększania się zakumulowanej wiedzy i wartości myśli naukowo-technicznej itp., zdolnego do kreowania innowacji, tj. tej części potencjału ludzkiego, która bierze udział w zwiększaniu produkcji i usług akceptowanych przez rynek. Niestety, w stosunku do regionu zbyt wolno rozwija się zjawisko dyfuzji. Potwierdza to wskaźnik poziomu informatyzacji. Z porównania proporcji udziałów pracujących w sektorze informatycznym i badaniach naukowych oraz finansowania nauki i rozwoju postępu technicznego z udziałem regionu w tworzeniu PKB na tle innych krajów wynika, że Dolny Śląsk, skupiający blisko 9% pracujących w sektorze „B + R” kraju, a szeroko rozumiany sektor informatyczny, absorbujący ok. 1/4 pracujących w regionie, uczestniczy w tworzeniu PKB kraju ciągle na tym samym poziomie 7,6%. Restrukturyzacja regionu dokonuje się więc głównie pod wpływem zmian organizacyjnych i w strukturze wykorzystania majątku trwałego (*Województwo dolnośląskie...* 2000; *Rocznik statystyczny województw...* 2000, tab. XLV).

Fundamentalnym elementem dla procesu restrukturyzacji miasta jest pogłębienie się tożsamości społeczności lokalnej. Stosunki demograficzne są pochodnymi ruchu naturalnego oraz migracji. W stosunku do lat wcześniejszych, przyrost naturalny (na 1000 mieszkańców) od lat osiemdziesiątych ulega systematycznemu spadkowi, jednakże w całej dekadzie lat transformacji wykazuje głębokie załamanie, a w kolejnych latach przyjmuje stale powiększające się wartości ujemne, w konsekwencji utracił swój wpływ na wzrost liczby ludności miasta, podobnie jak i we wszystkich największych miastach. Równocześnie po dekadzie lat osiemdziesiątych, w której po raz pierwszy pojawiły się ujemne salda migracji, począwszy od 1990 r. utrzymuje się ono już na poziomie minimalnie dodatnich wartości, a w pierwszych latach napływ był nawet znacznie wyższy od odpływu. W konsekwencji po osiągnięciu najwyższej liczby ludności w 1991 r., w kolejnych latach ludność miasta ogółem ulega już systematyczne-

mu spadkowi (Kociszewski 1999) i pod tym względem upodabnia się do Poznania i Łodzi (*Procesy demograficzne...* 1999; *Województwo dolnośląskie...* 2000). Przyrost ludności utrzymuje się natomiast w Krakowie i Warszawie. Dodatkowo struktura wiekowa ludności wykazuje, że we Wrocławiu w stosunku do fazy zasiedlania, kiedy była ona określana jako wyjątkowo młoda – starzeje się, i to szybciej niż w kraju. U ludności utrzymuje się ciągle podwyższona mobilność przestrzenna i niższy poziom zakorzenienia. W porównaniu z fazą ożywienia demograficznego, kiedy Wrocław pod względem liczby ludności stał się czwartym miastem kraju, omówione tendencje stabilizacyjne, a niekiedy spadkowe, także pod względem funkcji, nie pozwoliły miastu na większą dynamikę rozwoju i wskutek powolnej odbudowy śródmieścia charakteryzuje się, w porównaniu z innymi miastami, niskim poziomem zaludnienia.

Najbardziej jednak spektakularnym skutkiem restrukturyzacji w procesie transformacji do gospodarki rynkowej jest ożywienie w specyfice postaw społeczności miasta, ujawniającego istotne różnice pokoleniowe w wartościowaniu i odnoszeniu się do miasta. Osoby urodzone w latach 1945–1970 utworzyły pierwsze pokolenie nowych mieszkańców Wrocławia, drugie zaczęło się kształtować w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych i ostatecznie formuje się na przełomie stuleci. W tym czasie pierwsze jest już w wieku 30–60 lat, czyli w okresie pełnej aktywności zawodowej. Równocześnie zmniejsza się grupa wiekowa określana jako „pionierska”, która zasiedlała miasto – żyjąca sentymentami do miejsca urodzenia. Pokolenie zaś urodzone we Wrocławiu tworzy nowe jego oblicze, utożsamia się z miastem i regionem, generuje więzi uwzględniające nowe elementy rozwoju, uczestniczy szczególnie w powstawaniu klasy średniej wraz jej przedsiębiorczością, podnosi wykształcenie wyższe, a więc inwestuje w wiedzę, sprzyjającą destrukcji starych struktur społecznych i gospodarczych. Zwiększa się odpowiedzialność mieszkańców za swoją własność, aktywizuje się oddolnie lokalna i regionalna działalność samorządowa i inne. Następuje ewolucja stosunku kolejnych pokoleń do otoczenia lokalnego i regionu, od traktowania obszaru przez osadników jako obcego miejsca zamieszkania, wyodrębnionego administracyjnie, do traktowania miasta przez nowe pokolenia jako miejsca urodzenia i życia, tworzenia własnej kultury, mającego cechy odrębne (*Oblicza...* 1996), utożsamiania się z miastem poprzez życiowy awans społeczny i zawodowy, przywiązanie do miejsca zamieszkania (Rak 2000, s. 112 i nast.). W procesie transformacji do gospodarki rynkowej zauważa się dbałość o prywatną własność dóbr materialnych, trwałe wiązanie z nim przyszłości życia, pogłębia się porozumienie sąsiedzkie z Niemcami oraz rodzi się otwarty stosunek do przeszłości śląskiej kultury materialnej wrocławian i Ślązaków w Niemczech (*Jesteśmy Ślązakami...* 2000).

Dotychczasowe kryteria wyróżniające Dolny Śląsk: historyczne, polityczne, administracyjne, ideologiczne, przynależność państwowa, a także dotychczasowe cechy wyróżniające społeczność Dolnego Śląska stopniowo ustępują, podobnie jak szereg stereotypów. Za taki uznać należy pogląd jakoby kulturę regionu czy miasta można rozwijać w oparciu na kontynuacji kultury innego regionu. Przykładem może być przypisywanie Wrocławowi cech miasta kształtującego swoją tożsamość kulturową m.in. pod wpływem kultury Lwowa (Wrzesiński 1999, s. 435–446). W związku z tym określanie tożsamości społeczności regionu jest w dalszym ciągu złożone i niejednoznaczne. Dostrzec w nim można jeszcze cechy społeczności postmigracyjnej, otwartość na wpływy zewnętrzne, wielokulturowe.

Miasto Wrocław swoją tożsamość ciągle buduje. Składa się ona z doświadczeń historycznej przynależności miasta wraz z otoczeniem do różnych państw, utrzymujących się jeszcze doświadczeń zaistniałych w fazie procesu zasiedlania i zagospodarowania, postaw młodego pokolenia traktującego region jako swoją małą ojczyznę. Ścierają się one jednocześnie z powolnym procesem adaptowania się do niemieckiej i śląskiej kultury materialnej i stanowią łącznie fundament kształtującej się odrębnej właściwości społeczności lokalnej i regionalnej (*Oblicza...* 1996). Za cechą młodej części społeczności dolnośląskiej uznać można, że na tle kraju wykazuje jeszcze zróżnicowane postawy w postaci niższego wskaźnika zasiedloności oraz niższy niż w kraju poziom utożsamiania z narodem, wysoki natomiast stopień identyfikacji z Europą. U młodzieży licealnej zaczyna jednak przeważać identyfikacja z regionem, chociaż w dalszym ciągu u poważnej jej części stosunek do niego jest obojętny (Rak 2000).

Sposób zagospodarowania przestrzennego miasta w pierwszej fazie restrukturyzacji zrodziło wiele problemów, takich jak zaniechanie podjęcia kompleksowej odbudowy starówki oraz śródmieścia, zahamowanie rozwoju społeczno-gospodarczego miasta oraz utratę wielkomiejskiego charakteru. Położenie Wrocławia sprawia, że miasto zaczęło czerpać korzyści z „renty położenia”. Niestety, wstrzymywanie przez dziesięciolecia inwestycji w zakresie modernizacji wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej (brak obwodnicy wokół miasta, mostów), jak i zewnętrznej – szczególnie komunikacyjnej – łączącej siecią drogową i kolejową Wrocław z Warszawą itp., zahamowały stawanie się Wrocławia metropolią oraz izolowały miasto od dynamicznych ciągów rozwoju i koncentracji działalności gospodarczej. Skutki nadania miastu we wcześniejszej fazie nadmiernej funkcji przemysłowej oraz ograniczanie miastotwórczych funkcji miasta, potencjału naukowego, turystyki i innych, utrudnia wykorzystanie nowoczesnych procesów rozwojowych, jak serwicyzacji czy reindustrializacji. Niestalość wypracowanych strategii kształtowania funkcji miasta w krajowej sieci osadniczej oraz w regionie dolnośląskim powoduje, że naturalne

prawa ciążenia według zasady „wiru wodnego” wciągają miasto w powiązania z aglomeracją berlińską. Doświadczenia traktowania miasta przez władze centralne jako pełniącego określoną funkcję produkcyjną czy administracyjną wskazują na konieczność przywrócenia funkcji miasta jako centrum regionalnego, krajowego, a w przyszłości europejskiego. Podstawą, od której zależy rozwój funkcji miasta, jest tworzenie sprzyjających warunków do wykształcania się tożsamości lokalnej oraz regionalnej, a przebieżem tego może być powstawanie sprawnej samorządności oraz odpowiedniej elity lokalnej, utożsamiających się z Wrocławiem i broniących jego interesów w kraju i na zewnątrz. Ogniskową, wokół której można oceniać, o ile w ostateczności społeczność wrocławska stanowi algamat, jakie cechy wyróżniają ją wśród innych regionów kraju i Europy, jakie czynniki stanowią i stanowić będą o jej trwałości w przyszłości? Jakże wreszcie elementy stanowią o ciągłości historii Dolnego Śląska i Wrocławia odradzającego się regionu dolnośląskiego i swojej metropolii Wrocławia, w warunkach państwowości polskiej?

Literatura

- Atlas Śląska Dolnego i Opolskiego*, 1997, red. W. Pawlak, Pracownia Atlasu Dolnego Śląska Uniwersytetu Wrocławskiego i Oddział PAN we Wrocławiu, Wrocław.
- Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Wrocławska. Dyrekcja Odbudowy*, sygn. 17.
- Dochód Narodowy według województw w latach 1960–1961 (szacunek)*, 1963, GUS, Warszawa.
- GINSBERT A., Miasta polskie i ich wyposażenie w urządzenia komunalne, Arch. KPZK, maszynopis.
- GORZELAK G., JAŁOWIECKI B., 1998, *Problematyka społeczna w gospodarce przestrzennej*, [w:] *Współczesne problemy rozwoju regionalnego*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 180.
- Jesteśmy Ślązakami*, „Frankfurter Rundschau” 2000, 30 XII.
- JOKIEL B., 1990, *Potrzeby mieszkańców Wrocławia w świetle ich własnych opinii*, [w:] *Problematyka społeczno-gospodarczego i przestrzennego rozwoju*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- KARPIŃSKI A., 1994, *Spór o przyszłość przemysłu światowego*, [w:] *Polska XXI w.*, PAN, Warszawa.
- KOCISZEWSKI J., 1977, *Struktura przemysłu w sudeckim okręgu przemysłowym w latach 1945–1960*, „Wrocławski Rocznik Ekonomiczny”, t. VII.
- KOCISZEWSKI J., 1983, *Zasiedlanie i zagospodarowanie Dolnego Śląska ze szczególnym uwzględnieniem regionu sudeckiego*, Ossolineum, Wrocław.
- KOCISZEWSKI J., 1998, *Rzecz o strukturze i restrukturyzacji rolnictwa Ziemi Zachodnich i Północnych w warunkach przechodzenia do gospodarki rynkowej*, [w:] *Agrobiznes w krajach Europy Środkowej w aspekcie integracji z UE*, Wydawnictwo AE we Wrocławiu, Wrocław.
- KOCISZEWSKI J., 1999, *Proces integracji ziem zachodnich północnych z Polską*, 1999, Wydawnictwo AE we Wrocławiu, Wrocław.
- Oblicza polskich regionów*, 1996, red. B. Jałowiecki, „Studia regionalne i lokalne”, t. 17/50, Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- PKB i dochody ludności wg województw*, 1994, red. K. Berger i L. Zienkowski, GUS, Aneks.
- PKB według województw w latach 1995–1998 r.*, 2000, GUS, US, Katowice.
- PKB wg województw 1995–1998*, 2000, GUS, Warszawa, s. 53.
- Problemy zróżnicowania DN Polski wg województw*, 1989, red. L. Zienkowski, GUS, Warszawa.

- Procesy demograficzne w byłych województwach dolnośląskich 1975–1997*, 1999, red. M. Cieślak, Wydawnictwo AE we Wrocławiu, Wrocław.
- Program kompleksowego uporządkowania węzłowych problemów społeczno-gospodarczego rozwoju miasta Wrocławia*, 1973, Prezydium Rady Narodowej, Wrocław.
- Prywatyzacja przedsiębiorstw w woj. dolnośląskim w 1999 r.*, 2000, US, Wrocław.
- RAK G., 2000, *Poczucie przynależności terytorialnej młodzieży licealnej Dolnego Śląska*, „Studia nad rozwojem Dolnego Śląska”, nr 5, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław.
- Rocznik demograficzny 1945–1966*, GUS, Warszawa 1968.
- Rocznik statystyczny województw 1999*, Warszawa 1999, GUS.
- Rocznik statystyczny województw 2000*, Warszawa 2000, GUS.
- RYBICKI J., *Archiwum Państwowe we Wrocławiu*, *Wrocławska Dyrekcja Odbudowy*, sygn. 16.
- Statistik des Deutschen Reichs*, 1942, Berlin, Bd. 568, H. 4; *Statystyka zakładów przemysłowych i rzemieślniczych 1946, 1949*, GUS; *Rozmieszczenie przemysłu i rzemiosła wg województw i powiatów w 1960 r., 1962*, GUS.
- Statystyka Wrocławia 1945–1999*, US, Wrocław.
- TEMPSKI Z., 1970, *Wrocławski ośrodek przemysłowy*. Monografie śląskie, Ossolineum, Wrocław.
- Województwo dolnośląskie w 1999 r.*, 2000, Urząd Statystyczny (dalej: US), Wrocław.
- Województwo dolnośląskie. Stan i perspektywy*, 2000, US, Wrocław.
- „Wprost” 1998 z 2 VIII.
- Wrocław na tle dużych miast kraju*, 1980, Wojewódzki Urząd Statystyczny (dalej: WUS), Wrocław.
- Wrocław, Wałbrzych, Opole. 45 lat*, 1996, Polskie Towarzystwo Statystyczne, Wrocław.
- Wrocław w liczbach 1945–1970*, 1970, WUS, Wrocław.
- Wrocław 40 lat*, 1985, WUS, Wrocław.
- WRZESIŃSKI W., 1999, *Metropolia czy prowincja? Wrocław po II wojnie światowej*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, Wrocławskie Towarzystwo Miłośników Wrocławia, Wrocław, nr 3, s. 435–446.
- Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej w makroregionie południowo-zachodnim 1990–1997*, 1998, US, Wrocław.

THE DOUBLE WELFARE AND ECONOMIC RESTRUCTURING OF THE CITY OF WROCLAW IN THE PROCESS OF SYSTEM TRANSFORMATION

Summary

The present analysis of the social, welfare and economic restructuring process and its consequences that occurred during the settlement, development and transformation to meet the demands of market economy, shows that the main role in the process was played by changes in the property structure. The changes were the foundation on which various forms of institutional activity were created. In the first stage, the high level of mobility of people and economic development were caused by changes in the national status of Wrocław and a domination of the collective property system. The city's activity was limited to performing its administrative and industrial tasks. In the second phase, the private property was consolidated, the town became the capital city of the region again. It also became an important element of the settlement network nationwide. Apart from that, city-creative tendencies were released. Despite the domination of the industrial function, a development of services sector took place. Finally, in that period, the identity of the city and specific features of the Wrocław community were clearly outlined.



Zofia HASIŃSKA

Akademia Ekonomiczna im. Oskara Langego we Wrocławiu

SYTUACJA NA WROCŁAWSKIM RYNKU PRACY W LATACH DZIEWIĘDZIESIĄTYCH

Procesy transformacji systemowej w Polsce zmieniły mechanizm funkcjonowania gospodarki z nakazowo-rozdzielczego na rynkowy i sytuację na rynku pracy. Masowemu bezrobociu o rozmiarach zbliżonych do najbardziej dotkniętych nim krajów europejskich, od pierwszych lat okresu transformacji towarzyszą niedopasowania strukturalne podaży do popytu na pracę, zwłaszcza w przekroju lokalnym i regionalnym (Gawrońska-Nowak, Kaczorowski 2000; Hasińska 1993, 2000; Muszyńska 1996; Sekretka 1994; Unolt 1999; Witkowski 1996).

Szczególne miejsce na krajowym rynku pracy zajmują wielkie miasta, tworzące z otoczeniem obszary metropolitalne i wyróżniające się na tle miast małych i średniej wielkości oraz obszarów wiejskich. Polskie metropolie odziedziczyły po poprzednim systemie ekonomicznym zdywersyfikowaną strukturę społeczno-gospodarczą, różnorodne instytucje nauki i kultury oraz zasoby wykwalifikowanej siły roboczej. Dzięki temu i innym korzyściom lokalizacji i urbanizacji, miasta te wykazały duże zdolności adaptacyjne do nowych warunków (Wysocka 1995). Stały się one punktami kontaktowymi z gospodarką i kulturą światową, uczestnicząc razem z wielkimi miastami UE w procesach globalizacji, równocześnie pozytywnie wpływając na rozwój lokalny w obszarach metropolitalnych (Domański, Guzik, Gwosdz 2000; Dutkowski 2000; Gruchman 1999; Szlachta 1995; Węclawowicz 2000).

Wrocław, będący obiektem badań prezentowanych w niniejszym artykule, obok Warszawy, Krakowa, Łodzi, Trójmiasta i Poznania, należy do grupy 6 największych miast w Polsce. Ze względu na koncentrację zasobów ludzkich, materialnych i niematerialnych oraz atrakcyjne położenie na skrzyżowaniu waż-

nych szlaków komunikacyjnych (biegnących w kierunku równoleżnikowym i południkowym), nad rzeką Odrą i w niedalekiej odległości od granicy z UE oraz od Berlina, Pragi i Wiednia, postrzegany jest jako ważny element krajowej i europejskiej przestrzeni (Ciok, Jakubowicz, Łoboda 1998).

Z badań wielu autorów na temat konkurencyjności wielkich miast Polski wynika, że Wrocław plasuje się w ścisłej czołówce:

- po Warszawie, Poznaniu i Krakowie (Domański, Guzik, Gwosdz 2000);
- zalicza się do podrdzeni polskiej przestrzeni wraz z Trójmiastem i Krakowem (Gorzela, Jałowiecki 2000);
- mieści się w klasie A, obok Warszawy, Gdańska, Katowic, Krakowa, Poznania i Szczecina (Świaniewicz, Dziemianowicz 1998).

Oferuje atrakcyjne środowisko kulturowe, naukowe i oświatowe, wyróżniając się pod względem infrastruktury społecznej. Pełniąc funkcję dużego ośrodka regionalnego zachodniej Polski, miasto Wrocław przysparza korzyści na obszarze metropolitalnym, m.in. w postaci zagranicznych inwestycji produkcyjnych. Jednocześnie na tle Warszawy, Krakowa, Łodzi i Poznania charakteryzuje się niższym poziomem rozwoju infrastruktury technicznej, zwłaszcza w zakresie komunikacji i łączności (Ciok, Jakubowicz, Łoboda 1998; Domański, Guzik, Gwosdz 2000).

Zasięg przestrzenny wrocławskiego rynku pracy jako obiektu badań sytuacji rynkowej, zawiera się w granicach administracyjnych lokalnego rynku pracy – wrocławskiego rejonu zatrudnienia do 1998 roku, a dwu powiatów: grodzkiego i ziemskiego od 1999 roku. Taki obszar badań jest uwarunkowany strukturą organizacyjną systemu urzędów pracy w Polsce oraz odpowiadającą tej strukturze statystyką bezrobotnych i ofert pracy. Oprócz miasta Wrocławia obszar ten obejmuje gminy miejsko-wiejskie: Kąty Wrocławskie i Sobótkę oraz 9 gmin wiejskich (od 1999 roku 7 gmin): Czernicę, Długołękę, Jordanów Śląski, Kobierzyce, Łagiewniki (do 1998 roku), Mietków, Św. Katarzynę, Wisznę Małą (do 1998 roku) i Żórawinę.

Przedmiotem analizy jest podaż i popyt na pracę, czyli pracujący, bezrobotni zarejestrowani w urzędzie pracy i oferty pracy zgłoszone w tym urzędzie, wzajemne relacje popytu i podaży pracy oraz uwarunkowania sytuacji rynkowej w latach 1990–1999. Analiza podaży i popytu na pracę dotyczy głównie zasobów, czyli stanów na koniec roku, a w uzupełniającym zakresie – strumieni napływu i odpływu w rocznych przedziałach czasowych.

W rozwoju sytuacji na krajowym rynku pracy w latach dziewięćdziesiątych można wyróżnić cztery okresy, niezupełnie pokrywające się w czasie ze zmianami na rynku wrocławskim (tabela 1):

1. Zapoczątkowanie przemian rynkowych i realizacja programu stabilizacyjnego, skutkujące drastycznym spadkiem popytu na pracę i pojawieniem się masowego bezrobocia, głównie o charakterze koniunkturalnym (lata 1990–1991);
2. Zahamowanie regresu, związane z wychodzeniem z recesji gospodarczej, a przejawiające się w obniżeniu tempa wzrostu liczby bezrobotnych oraz tempa spadku zatrudnienia i liczby ofert pracy (w latach 1992–1993);
3. Odwrócenie negatywnych tendencji i stopniowa poprawa sytuacji rynkowej jako efekt wysokiej dynamiki wzrostu gospodarczego (w latach 1994–1997);
4. Odwrócenie pozytywnych tendencji i stopniowe pogarszanie się sytuacji rynkowej w warunkach obniżonego wzrostu gospodarczego i wprowadzania czterech reform rządowych (lata 1998–1999).

Tabela 1. Indeksy dynamiki pracujących, bezrobotnych i ofert pracy na wrocławskim i krajowym rynku pracy w latach 1990–1999 (w %)

Rok	Pracujący		Bezrobotni		Oferty pracy	
	W	P	W	P	W	P
1990	99,5	94,8	—	11260	—	21,3
1991	78,5	95,7	174,1	191,4	32,4	53,8
1992	75,6	97,4	151,7	116,4	54,7	78,7
1993	100,0	98,4	133,1	115,3	241,4	94,7
1993	105,6	101,1	101,5	98,2	125,1	116,1
1995	102,0	101,3	79,1	92,6	242,3	81,3
1995*	81,4	93,9	244,6	233,5	129,6	37,9
1996	99,8	102,3	99,9	89,8	42,4	67,3
1997	100,3	102,4	68,9	77,4	53,5	86,2
1998	100,0	99,7	92,3	100,3	68,9	61,3
1999	100,4	98,4	135,1	128,3	62,0	83,6
1999**	100,6	102,8	86,0	89,7	9,7	29,8
1999*	81,9	96,6	210,4	208,7	12,5	11,3

Objaśnienia: W – wrocławski rynek pracy; P – krajowy rynek pracy.

Indeksy dynamiki obliczono, przyjmując rok poprzedni = 100%, z wyjątkiem: * – 1990 rok = 100% i ** – 1995 rok = 100%.

Oferty pracy przyjęto według stanu na koniec roku.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych GUS i materiałów statystycznych WUP we Wrocławiu.

W porównaniu do krajowego rynku pracy tendencje zatrudnienia, bezrobocia i ofert pracy na wrocławskim rynku wskazują na wolniejszą, ale głębszą i dłuższą reakcję na zmieniające się warunki działania podmiotów gospodarczych, zarówno w fazie pogorszenia, jak w fazie poprawy sytuacji gospodarczej. Oznacza to, że wielkomiejski rynek pracy charakteryzuje się większą elastycznością i dynamiką w okresie przemian systemowych. Wiąże się to, m.in., z właściwą dla wielkich miast strukturą zatrudnienia, w której praktycznie nie występuje sektor rolniczy, spełniający rolę buforu przejmującego nadwyżki siły

roboczej z dwu pozostałych sektorów, głównie przemysłowego (tabela 2 i 3). Jednocześnie procesom deindustrializacji gospodarki miasta Wrocławia, podobnie jak innych polskich metropolii (Dutkowski 2000), towarzyszy jej tercjalizacja, przejawiająca się w rozwoju usług wyższego rzędu, związanych z obsługą firm i nieruchomości, pośrednictwem finansowym, edukacją, mediami i kulturą. Rozwój sektora prywatnego dokonuje się przy znacznym udziale inwestorów zagranicznych, którzy tworzą w mieście i okolicznych gminach wiejskich sieć hipermarketów, hoteli i restauracji. Przedsięwzięcia inwestycyjne w budownictwie ogólnym i mieszkaniowym są źródłem wzrostu zatrudnienia w działalności budowlanej, a reforma administracyjna kraju – w administracji publicznej.

Tabela 2. Indeksy dynamiki i struktury pracujących według sektorów ekonomicznych na wrocławskim i krajowym rynku pracy w latach 1990–1999 (w %)

Wyszczególnienie	1990			1995*			1999**			1999*		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Wrocławski rynek pracy												
Dynamika	100,0	100,0	100,0	23,8	73,3	130,0	79,8	96,7	102,7	16,8	66,8	140,0
Struktura	4,3	41,5	54,2	1,1	36,9	62,0	0,8	33,3	65,9	—	—	—
Krajowy rynek pracy												
Dynamika	100,0	100,0	100,0	92,3	77,7	104,4	103,0	95,3	110,4	95,1	74,0	115,2
Struktura	27,6	35,5	36,9	27,8	30,1	42,1	27,6	27,7	44,7	—	—	—

Objaśnienia: I – sektor rolniczy; II – sektor przemysłowy; III – sektor usługowy.

Indeksy dynamiki obliczono: * – 1990 rok = 100% i ** – 1995 rok = 100%.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych GUS.

Tabela 3. Indeksy dynamiki pracujących w sekcjach według EKD na wrocławskim i krajowym rynku pracy w latach 1995–1999 (w %)

Rynek pracy	Sekcje gospodarki narodowej												
	A+B	C+D+ + E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Ra- zem
W	63,4	82,5	108,3	114,3	100,5	92,5	158,7	144,1	131,2	96,0	90,1	80,8	100,6
P	103,5	97,9	113,4	110,7	119,2	102,5	122,0	135,7	113,0	101,3	101,8	104,5	102,8

Objaśnienia: W – wrocławski rynek pracy; P – krajowy rynek pracy.

Źródło: Jak w tab. 2.

Zmniejsza się natomiast zatrudnienie w różnych dziedzinach sfery społecznej – edukacji oraz ochronie zdrowia i opiece społecznej, jako skutek zmian demograficznych i systemowych. W szkolnictwie większe znaczenie mają uwarunkowania demograficzne – niż demograficzny w wieku szkoły podstawowej i gimnazjum oraz wyż demograficzny w wieku szkoły średniej i wyższej, a w ochronie zdrowia – głównie reforma świadczeń zdrowotnych. Podobnie obniża się zatrudnienie w usługach transportowych.

O skali przekształceń struktury społeczno-gospodarczej metropolii wrocławskiej w latach 1990–1999 świadczą indeksy dynamiki zmian liczby pracujących w trzech sektorach ekonomicznych: w sektorze rolniczym – 16,8%, przemysłowym – 66,8% i usługowym 140%. W efekcie, sektorowa struktura zatrudnienia, charakterystyczna dla aglomeracji miejsko-przemysłowej, przyjęła postać zdominowaną przez usługi (tabela 2). Zasadnicze zmiany strukturalne nastąpiły w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych.

Kierunki i rozkład tych zmian w czasie były podobne jak w skali całego kraju, z wyjątkiem sektora rolniczego w latach 1995–1999. Wyższe od średniej krajowej było jednak tempo przekształceń strukturalnych – spadku zatrudnienia w sektorze rolniczym i przemysłowym, a wzrostu w sektorze usługowym.

Wrocławski rynek pracy prawie w całym badanym okresie pozytywnie wyróżniał się na tle kraju pod względem czterech głównych wskaźników syntetycznych: stopy bezrobocia W_b , stopy ofert pracy W_o , liczby bezrobotnych, przypadających na 1 ofertę pracy W_s i płynności rynku pracy W_{pl} (tabela 4). Stopa bezrobocia na wrocławskim rynku była co najmniej 2-krotnie niższa od średniej krajowej, w latach 1990–1991 oraz 1997–1998 ukształtowała się ona na poziomie poniżej 5%, a maksymalną wartość 9,5% osiągnęła w 1994 roku. Znacznie korzystniejsze dla wrocławskiego rynku były wartości wskaźnika W_s , od 1,3-krotnie niższej w 1992 roku do 10-krotnie niższej w 1995 roku. Oznacza to, że mniejszej niż średnia krajowa skali bezrobocia towarzyszyła wyższa skala ofert pracy. Stopa ofert pracy, z wyjątkiem 1991 i 1992 roku, była bowiem 2–3-krotnie wyższa od średniej krajowej.

Tabela 4. Stopa bezrobocia, stopa ofert pracy, płynność rynku pracy i liczba bezrobotnych na 1 ofertę pracy na wrocławskim i krajowym rynku pracy w latach 1990–1999

Rok	W_b		W_o		W_s		W_{pl}	
	W	P	W	P	W	P	W	P
1990	2,5	6,3	0,45	0,29	5	21	—	29,4
1991	4,3	11,8	0,15	0,16	30	74	—	44,2
1992	6,6	13,6	0,08	0,12	82	109	—	70,1
1993	9,4	16,4	0,21	0,12	45	133	66,3	80,7
1994	9,5	16,0	0,26	0,14	37	113	97,9	102,5
1995	7,7	14,9	0,64	0,12	12	128	127,1	108,8
1996	6,6	13,6	0,27	0,08	24	171	114,0	112,3
1997	4,7	10,3	0,15	0,07	32	153	131,3	126,0
1998	4,4	10,4	0,10	0,04	42	251	104,7	99,8
1999	5,5	13,1	0,06	0,03	92	385	84,6	79,5

Objaśnienia: W – wrocławski rynek pracy; P – krajowy rynek pracy; W_b – stopa bezrobocia w %; W_o – stopa ofert pracy w %; W_s – liczba bezrobotnych na 1 ofertę pracy według stanu na koniec roku; W_{pl} – wskaźnik płynności rynku pracy w %.

Źródło: Jak w tab. 1.

Odmienne od przeciętnej dla Polski są cechy podstawowych struktur bezrobotnych: według płci, wieku, czasu pozostawania bez pracy, wykształcenia i prawa do zasiłku oraz udziału absolwentów szkół (tabele 5–8).

Tabela 5. Wybrane cechy struktur bezrobotnych na wrocławskim i krajowym rynku pracy w latach 1990–1999 (w %)

Rok	Udział kobiet		Udział absolwentów		Udział bezrobotnych bez prawa do zasiłku	
	W	P	W	P	W	P
1990	51,4	52,0	10,4	10,0	—	—
1991	58,7	52,6	11,0	10,3	18,7	21,0
1992	59,7	53,4	8,4	7,4	43,1	47,7
1993	58,0	52,2	7,1	7,1	50,6	51,7
1994	58,7	53,4	4,5	7,4	55,5	54,8
1995	63,8	55,1	5,4	8,3	40,6	41,1
1996	68,3	58,3	3,7	3,6	46,7	48,1
1997	73,1	60,4	4,7	4,7	74,5	69,5
1998	66,1	58,5	5,2	6,0	83,3	77,1
1999	60,8	55,6	6,0	6,4	81,8	76,4

Objaśnienia i źródło: Jak w tab. 1.

Tabela 6. Struktura bezrobotnych według wieku na wrocławskim i krajowym rynku pracy w latach 1991–1999 (w %)

Rok	% bezrobotnych w wieku									
	do 24 lat		25–34 lat		35–44 lat		45–54 lat		55 i więcej lat	
	W	P	W	P	W	P	W	P	W	P
1991	26,8	35,1	26,7	29,9	29,6	24,6	13,0	8,6	3,9	1,8
1992	26,9	34,6	25,6	29,7	30,9	24,7	12,8	9,2	3,8	1,8
1993	27,9	34,4	24,0	28,5	30,1	25,2	13,8	9,8	4,2	2,1
1994	30,0	36,5	21,8	26,9	28,7	24,5	15,1	10,1	4,4	2,0
1995	29,9	34,6	22,3	26,9	27,5	25,1	16,3	11,3	4,0	2,1
1996	24,6	31,2	22,3	27,3	28,5	25,8	20,0	13,0	4,6	2,4
1997	22,1	30,8	23,5	27,8	29,5	26,3	21,5	13,3	3,4	1,8
1998	21,7	30,9	21,7	27,1	28,3	25,8	24,7	14,4	3,6	1,8
1999	22,7	31,1	21,4	26,5	26,5	25,0	25,8	15,6	3,6	1,8

Objaśnienia i źródło: Jak w tab. 5.

Tabela 7. Struktura bezrobotnych według poziomu wykształcenia na wrocławskim i krajowym rynku pracy w latach 1991–1999 (w %)

Rok	% bezrobotnych mających wykształcenie:									
	wyższe		średnie zawodowe i policealne		średnie ogólnokształcące		zasadnicze zawodowe		podstawowe i niepełne podstawowe	
	W	P	W	P	W	P	W	P	W	P
1991	12,0	3,0	30,7	22,4	9,0	7,2	25,4	37,4	22,9	30,0
1992	8,7	2,3	28,3	21,0	9,2	7,1	28,2	38,4	25,6	31,2
1993	6,7	1,8	24,4	20,1	9,3	6,7	30,4	39,1	29,2	32,3
1994	6,0	1,7	24,3	21,0	9,5	7,7	31,9	39,0	28,3	30,6
1995	5,6	1,5	25,1	20,2	9,6	7,2	29,1	39,0	30,6	32,1
1996	5,5	1,3	25,5	20,0	8,8	6,4	27,4	38,5	32,8	33,8
1997	6,7	1,4	27,5	19,9	8,7	6,3	26,2	38,4	30,9	34,0
1998	6,5	1,6	26,8	20,2	8,0	6,1	25,4	38,1	33,3	34,0
1999	6,7	2,0	25,2	20,6	7,2	6,0	25,7	38,2	35,2	33,5

Objaśnienia i źródło: Jak w tab. 5.

Tabela 8. Struktura bezrobotnych według czasu pozostawania bez pracy na wrocławskim i krajowym rynku pracy w latach 1992–1999 (w %)

Rok	Czas pozostawania bezrobotnych bez pracy w miesiącach					
	do 6		7–12		powyżej 12	
	W	P	W	P	W	P
1992	40,1	32,9	23,5	21,9	36,4	45,2
1993	36,5	33,2	25,0	21,9	38,5	44,9
1994	36,3	33,2	23,3	21,0	40,4	45,8
1995	40,6	38,2	23,1	24,4	36,3	37,4
1996	35,8	37,6	22,8	21,3	41,3	41,1
1997	38,2	33,6	21,5	22,1	40,3	44,3
1998	52,9	42,9	15,9	16,7	31,2	40,4
1999	51,2	40,0	24,7	21,4	24,1	38,6

Objaśnienia i źródło: Jak w tab. 5.

Charakterystyczna dla wielkich miast jest kilkupunktowa, w porównaniu do średniej krajowej, nadwyżka udziału kobiet, co wynika z wielkomiejskiej struktury zatrudnienia według rodzaju działalności. Podobnie, ze względu na niższą stopę bezrobocia i skrócony od 1997 roku okres pobierania zasiłku dla bezrobotnych na obszarach lokalnych rynków pracy ze stopą bezrobocia nie przewyższającą średniej krajowej, począwszy od tego roku udział bezrobotnych bez prawa do zasiłku jest wyższy o kilka punktów procentowych. Ze strukturą zatrudnienia i wykształcenia ludności w metropolii wiąże się znacznie wyższy poziom wykształcenia bezrobotnych, co powinno ułatwić ich szkolenie w celu dostosowania kwalifikacji do zmieniających się wymagań pracodawców.

Korzystniejsza sytuacja na wrocławskim rynku znajduje potwierdzenie w krótszym od średniej krajowej okresie pozostawania bez pracy (niższym udziale długotrwale bezrobotnych – powyżej 12 miesięcy), niższym udziale bezrobotnych absolwentów (w latach 1994–1995 i 1998–1999) oraz bezrobotnej młodzieży (w wieku do 24 lat) i osób w wieku 25–34 lat.

Wspólne są natomiast ogólne tendencje zmian struktur bezrobotnych na wrocławskim i krajowym rynku pracy w latach dziewięćdziesiątych:

- wzrost udziału bezrobotnych kobiet do 1997 roku i spadek w latach 1998–1999;
- stopniowy wzrost udziału bezrobotnych bez prawa do zasiłku, ze skokowym spadkiem w 1995 i podobnym wzrostem w 1997 roku;
- spadek udziału bezrobotnych absolwentów do 1994 roku, a następnie stopniowy wzrost z jednorazowym skokowym spadkiem w 1996 roku;
- duża zmienność struktury według czasu pozostawania bez pracy;
- początkowy wzrost, a następnie spadek udziału bezrobotnej młodzieży (o kilka punktów procentowych), wahania udziału bezrobotnych w wieku 25–34 lat (z tendencją spadkową) i 35–44 lat, stabilizacja grupy bezrobotnych w wieku przedemerytalnym (55 lat i więcej) oraz podwojenie udziału bezrobotnych w wieku niemobilnym (45–55 lat);
- początkowo wyraźny spadek udziału bezrobotnych z wyższym wykształceniem, a następnie odwrócenie tendencji spadkowej na wzrostową, niewielkie wahania udziału grup ze średnim ogólnym i zawodowym oraz zasadniczym zawodowym wykształceniem, a wzrost udziału grupy z podstawowym i niepełnym podstawowym wykształceniem.

Podsumowując wyniki prowadzonych badań, należy sytuację na wrocławskim rynku pracy w latach dziewięćdziesiątych ocenić jako bardziej dynamiczną i znacznie korzystniejszą niż na krajowym rynku.

Wrocław, jako jedno z największych miast w Polsce, pełniąc rolę regionalnego centrum społeczno-gospodarczego, naukowego i kulturalnego, wykorzystuje atrakcyjność położenia i koncentrację różnorodnych zasobów dla nadania aglomeracji miejsko-przemysłowej cech metropolitalnych. Wpływa to na przekształcenia funkcjonalnych, kwalifikacyjnych i własnościowych struktur zatrudnienia w procesach serwicyzacji, deindustrializacji i prywatyzacji gospodarki.

Przywrócenie dolnośląskiego województwa i perspektywa wstąpienia do UE stwarzają szanse wzmocnienia i poszerzenia dotychczasowej roli Wrocławia w dziedzinie kultury, nauki i kształcenia, wyspecjalizowanych usług medycznych, innowacji technicznych, transportu towarów, funkcji handlowych, targowych, kongresowych oraz sportowych (Wrocław 2000; Plus 1998). Wykorzystanie tych szans rozwoju miasta i korzystnego oddziaływania na otoczenie wymaga skutecznej realizacji wielu przedsięwzięć, zwłaszcza unowocześnienia

infrastruktury technicznej i społecznej oraz przeciwdziałania narastającemu rozwarstwieniu społecznemu w okresie transformacji systemowej.

Literatura

- CIOK S., JAKUBOWICZ E., ŁOBODA J., 1998, *Konkurencyjność i przekształcenia strukturalne aglomeracji wrocławskiej w okresie transformacji*, [w:] *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, red. T. Markowski T. Marszał, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 182.
- DOMAŃSKI B., GUZIK R., GWOSDZ K., 2000, *Konkurencyjność i ranga wielkich miast Polski w świetle inwestycji zagranicznych firm produkcyjnych*, [w:] *Nowe problemy rozwoju wielkich miast i regionów*, red. R. Domański, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 192.
- DUTKOWSKI M., 2000, *Zmiany postsocjalistycznych metropolii w Polsce*, [w:] *Nowe problemy rozwoju wielkich miast i regionów*, red. R. Domański, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 192.
- GAWROŃSKA-NOWAK B., KACZOROWSKI P., 2000, *Regionalne niedopasowania na rynku pracy a zmiany poziomu zatrudnienia w Polsce*, „*Ekonomista*”, nr 2,
- GORZELAK G., JAŁOWIECKI B., 2000, *Konkurencyjność regionów*, „*Studia Regionalne i Lokalne*”, z. 1.
- GRUCHMAN B., 1999, *Konkurencyjność Poznania i współpraca z innymi miastami*, [w:] *Podstawy gospodarczej polityki miasta. Studium Poznania*, red. R. Domański, cz. II, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 187.
- HASIŃSKA Z., 1993, *Regionalne i lokalne rynki pracy na Dolnym Śląsku*, „*Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu*”, nr 652, Seria: Monografie i opracowania nr 100.
- HASIŃSKA Z., 2000, *Uwarunkowania sytuacji na lokalnych rynkach pracy Dolnego Śląska*, [w:] *Problemy społeczne Dolnego Śląska*, red. W. Ostasiewicz, Z. Pisz, Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu, Wydawnictwo Instytut Śląski w Opolu.
- MUSZYŃSKA A., 1996, *Wybrane problemy funkcjonowania rynku pracy w 1995 roku*, „*Rynek Pracy*”, nr 1.
- SEKRETNA B., 1994, *Regionalne zróżnicowanie bezrobocia w 1993 roku*, „*Gospodarka Narodowa*”, nr 9.
- SZLACHTA J., 1995, *Problemy rozwoju wielkich miast UE na tle szerszej przestrzeni europejskiej*, [w:] *Strategie rozwoju wielkich miast*, red. R. Domański, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 169.
- ŚWIANIEWICZ P., Dziemianowicz W., 1998, *Atrakcyjność inwestycyjna miast*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa.
- UNOLT J., 1999, *Ekonomiczne problemy rynku pracy*, Seria Biblioteka Pracownika Socjalnego, Katowice.
- WĘCŁAWOWICZ G., 2000, *Struktury społeczno-przestrzenne miasta polskiego jako składnik teorii miasta*, „*Przegląd Geograficzny*”, z. 4.
- WITKOWSKI J., 1996, *Podstawowe tendencje na rynku pracy w Polsce w okresie transformacji*, „*Praca i Zabezpieczenie Społeczne*”, nr 4.
- Wrocław 2000 Plus, 1998, *Studia nad strategią miasta*, Urząd Miejski Wrocławia, „Biuro Rozwoju Wrocławia”, z. 6.
- WYSOCKA E., 1995, *Strategia rozwoju wielkich miast*, [w:] *Strategia rozwoju wielkich miast*, red. R. Domański, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 196.

THE SITUATION IN THE WROCLAW LABOR MARKET IN THE NINETIES

Summary

The subject of the analysis includes supply of labor and demand for work, that is the working population, the unemployed registered at the Labor Bureau, and also job offers submitted at this bureau, mutual relations of the labor supply and demand, as well as conditionings of the market situation in the years 1990–1999. It was pointed out that within the development of the situation in home labor market in the 90s, there can be distinguished four periods. The latter do not always fail to match the changes undergoing in the Wrocław market.

In comparison with the all-Polish situation, the tendencies occurring in the Wrocław labor market point to a slower, yet deeper and longer-lasting relation to the changing conditions of the activity of economic units both in the phase of worsening and improvement of the economic situation. The situation in the labor market of Wrocław was assessed as more dynamic and far more favorable. This optimistic evaluation is connected with real chances for strengthening and broadening of the role which Wrocław has played so far in the domains of culture, science and education, medical services, technological innovation, and others, including also functions of organizing congresses, fairs and sports events.

Zygmunt GÓRKA
Uniwersytet Jagielloński

PRZEMIANY FUNKCJONALNE KRAKOWSKIEJ DZIELNICY STAROMIEJSKIEJ W OKRESIE TRANSFORMACJI

Wkrótce minie 750 lat od chwili, gdy na równinie na północ od Wawelu, za zgodą panującego księcia, przystąpiono do budowy nowego miasta – Krakowa. Jednak co najmniej na trzy wieki przed tym aktem lokacji (5 czerwiec 1257 r.) na terenie tym powstawały osady z ludnością parającą się różnymi zajęciami nierolniczymi – żyli tam m.in. rzemieślnicy, handlarze, księża i zakonnicy.

Zgodnie z ówczesnymi zasadami, skodyfikowanymi w prawach miejskich, w centrum średniowiecznego Krakowa skupiono urządzenia handlowe – w tym duże budynki Sukiennic i Wag pośrodku Rynku Głównego, w pobliskim ratuszu zainstalowała się rada miejska, niedaleko katedry (Kościoła Mariackiego). Rzemiosło ulokowało się w pobliskich ulicach (większe zakłady – na zewnątrz murów miasta), w pewnym oddaleniu od Rynku wzniesiono (po 1400 r.) kolejgia Uniwersytetu, a na peryferiach – prowadzony przez zakonników szpital. Miasto zabezpieczono podwójnym murem, z ponad 40 basztami, w którym było tylko 7 bram.

Te główne funkcje średniowiecznego miasta – handel, rzemiosło, administracja, kultura i nauka – przetrwały tu aż do połowy XIX w., gdy omawiany obszar – uwolniony już od pierścienia fortyfikacji – zaczął przekształcać się w centrum coraz większego miasta. Wzmocniła się wtedy funkcja handlowa tej części Krakowa, powstały banki, biura, zespół sądów, nowe gmachy Uniwersytetu Jagiellońskiego, a liczba ludności zaczęła spadać. Tym przemianom funkcjonalnym sprzyjało sąsiedztwo dworca kolejowego, rozwój miejskiej komunikacji (linie tramwajowe miały węzeł w Rynku Głównym) i rozwijający się ruch turystyczny.

W okresie późniejszym – do 1990 r. – zmiany użytkowania ziemi były już tu niewielkie. Nadal w dzielnicy staromiejskiej dominują użytki techniczne (3/4 obszaru, z czego 1/3 przypadała na zabudowę, a 1/4 – na ulice, place i chodniki (tab. 1). Poza Plantami, parkiem zajmującym miejsce dawnych murów obronnych, zieleń występuje tu w formie trawników, klombów pojedynczych drzew i ich grup, a za murami klasztornymi kryją się sady i ogrody – jedyne tu użytki rolne. Starą zabudowę (około 400 zarejestrowanych zabytków) poddano remontom i konserwacji – stąd występują tu też nieużytki, oczywiście okresowe. Dal-
szy rozwój usług w tej części miasta doprowadził do ponad 3-krotnego spadku jej zaludnienia w okresie powojennym – w 1998 r. zamieszkiwało tu tylko 5,3 tys. osób, a pracowało ponad 21 tys.

Tabela 1. Struktura użytkowania ziemi w centrum Krakowa w 1999 r. i jej zmiany od 1970 r.

Rodzaje użytków	1999		zmiany (w %)		
	m ²	%	1970 = 100	1980 = 100	1990 = 100
Powierzchnia ogółem:	788 430	100,0	x	x	x
w tym użytki techniczne	580 428	72,7	99	101	100
w tym zabudowa	285 350	36,2	98	99	99
tereny komunikacyjne	207 362	26,3	97	102	102
w tym chodniki	117 981	15,0	96	101	102
jezdnie	79 634	10,1	101	103	101
parkingi	9 747	1,2	86	110	115
podwórza	59 865	7,6	95	101	99
tereny remontu i budowy	18 670	2,5	102	83	63
w tym tereny zieleni	206 988	26,2	103	98	101
w tym nierolnicze	196 669	24,9	103	99	102
w tym trawniki	17 739	2,2	90	80	110
trawniki z kwiatami	7 922	1,0	95	100	107
trawniki z drzewami	16 678	2,1	191	106	112
Planty (park)	154 330	19,6	100	98	100
w tym użytki rolne	10 319	1,3	102	82	82

Źródło: Opracowanie własne.

Dla okresu 1970–1999 dysponujemy dokładnymi danymi o strukturze użytkowania ziemi w dzielnicy staromiejskiej, zebranymi w drodze szczegółowego kartowania (w skali 1:1000, na poszczególnych piętrach zabudowy – tab. 2), w 10-letnich odstępach czasu.

Tabela 2. Struktura użytkowania budynków centrum Krakowa w 1999 r. wg kondygnacji

Typy użytków	Parter	Piętro							
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
Przemysł i rzemiosło:	3,4	0,9	0,0	0,3	—	—	—	—	—
– rzemiosło	0,3	0,1	—	—	—	—	—	—	—
– rzemiosło przemysłowe	1,6	0,3	0,0	0,1	—	—	—	—	—
– rzemiosło usługowe	1,5	0,5	0,0	0,2	—	—	—	—	—
Budownictwo, biura projektowe	0,4	0,8	0,6	1,0	0,2	—	—	—	—
Transport i łączność	0,1	—	—	—	—	—	—	—	—
Handel i gastronomia:	30,4	4,0	1,1	0,3	—	—	—	—	—
– sklepy	19,3	2,6	0,9	0,3	—	—	—	—	—
– zakłady gastronomiczne	11,1	1,4	0,2	—	—	—	—	—	—
Kultura, sztuka, turystyka, kościoły	15,2	16,2	6,9	6,4	7,7	—	—	—	—
Szkolnictwo i nauka	10,2	12,4	14,5	9,4	2,7	8,1	—	—	—
Ochrona zdrowia i opieka społeczna	0,8	1,8	0,9	0,4	—	—	—	—	—
Administracja publiczna, usługi prawne	1,9	2,9	2,6	2,7	0,6	—	28,6	100	100,0
Administracja gospodarcza	2,1	4,8	3,3	3,5	3,3	—	—	—	—
Organizacje polityczne i społeczne	0,1	0,4	0,4	1,0	4,5	13,7	—	—	—
Instytucje finansowe i ubezpieczeniowe	3,4	4,2	4,1	0,7	2,6	2,0	—	—	—
Usługi razem	68,2	48,3	34,4	25,7	21,6	23,8	28,6	100	100
Mieszkania	13,5	32,9	48,3	59,3	67,4	65,1	71,4	—	—
Hotele i internaty	2,4	4,4	6,2	9,5	8,8	—	—	—	—
Klasztory	6,0	6,5	4,3	0,2	—	—	—	—	—
Lokale w remoncie	7,0	7,9	6,8	5,3	2,2	11,1	—	—	—
Inne użytki	2,9	—	—	—	—	—	—	—	—
Powierzchnia ogółem [w %]	100	100	100	100	100	100	100	100	100
[w tys. m ²]	285,3	270,1	213,0	94,2	20,3	4,0	1,4	0,4	0,2

Źródło: Opracowanie własne.

Jeśli chodzi o lata 1990–1999, struktura funkcjonalna Starego Miasta, analizowana na podstawie liczby placówek w poszczególnych grupach usług, jak i zajmowanych przez nie powierzchni w obrębie budynków, ujawniła dość istotne zmiany (tab. 3). W 1999 r. niemal połowę powierzchni użytkowej zajmowały usługi, a 13 – mieszkania (wraz z hotelami i klasztorami – ponad 40%). Na lokale nieużytkowane (w trakcie remontu lub zmiany użytkownika) przypadało przeszło 7% tej powierzchni. W obrębie usług, niemal równe udziały, po 1/4, miały: kultura, sztuka i turystyka, handel z gastronomią oraz szkolnictwo i nauka, wyprzedzające administrację i finanse. Natomiast z ogólnej liczby jednostek usługowych (prawie 1500), aż 38% reprezentowało handel i gastronomię, po 12% – administrację i kulturę, a 9% – rzemiosło.

Tabela 3. Struktura użytkowania budynków w centrum Krakowa w 1999 roku i jej przemiany od 1970 roku

Wyszczególnienie	Zakłady					Powierzchnia użytkowa					
	1999		zmiany w %			1999			zmiany (w %)		
	liczba	%	1970 = = 100	1980 = = 100	1990 = = 100	m ²	%	%	1970 = =100	1980 = = 100	1990 = = 100
Przemysł i rzemiosło	138	9,2	25	35	50	12291	2,9	1,4	25	36	50
– rzemiosło	1	0,1	2,5	3,4	20	1120	0,3	0,1	39	22	45
– rzemiosło przemysłowe	82	5,5	21	30	38	5331	1,2	0,6	16	26	35
– rzemiosło usługowe	55	3,6	50	62	102	5840	1,4	0,7	49	69	87
Budownictwo, biura projektowe	12	1,2	225	129	138	5326	1,2	0,6	431	77	122
Transport i łączność	3	0,2	37	37	300	336	0,1	0,0	64	25	33
Handel i gastronomia	874	58,5	180	169	164	100614	23,6	11,6	148	156	139
– handel	656	43,9	154	148	148	51069	15,2	7,5	127	143	128
– gastronomia	218	14,6	369	299	245	35771	8,4	4,1	214	187	166
Kultura, sztuka, turystyka, kościoły	160	11,2	116	109	96	108079	25,4	12,5	111	100	98
Szkolnictwo i nauka	52	3,5	153	124	111	102832	24,1	11,9	174	133	122
Ochrona zdrowia i opieka społeczna	33	2,2	54	79	114	9553	2,2	1,0	93	98	102
Administracja publiczna, usługi prawne	42	2,8	111	175	191	22972	5,4	2,7	49	78	103
Administracja gospodarcza	120	8,0	63	89	86	29677	7,0	3,4	56	55	54
Organizacje polityczne i społeczne	13	0,9	130	108	93	4063	1,0	0,5	75	69	104
Instytucje finansowe i ubezpieczeniowe	40	2,3	571	571	666	29954	7,1	3,5	366	346	247
Usługi razem	1493	100	98	112	120	425697	100	49,1	107	106	106
Mieszkania	x	x	x	x	x	287765	x	33,4	75	91	96
Hotele i internaty	18	x	200	300	200	38199	x	4,4	157	314	120
Klasztory	9	x	100	100	100	41703	x	4,8	96	96	82
Lokale w remoncie	x	x	x	x	x	60031	x	7,3	144	56	80
Inne użytki	x	x	x	x	x	8894	x	1,0	x	x	x
Powierzchnia użytkowa ogółem	x	x	x	x	x	862289	x	100	96	97	101

Źródło: Opracowanie własne.

Od 1990 r. obserwujemy tu proces selekcji i funkcji. Usługi wymagające stosunkowo dużych lokali, a zarazem mniej rentowne (co ważne jest wobec wysokich w tej części Krakowa opłat za wynajem) opuszczają tę dzielnicę, ustępując miejsca funkcjom bardziej rynkowym. Spadła więc do połowy liczba warsztatów rzemieślniczych (i biur dawnych rzemieślniczych spółdzielni), niewielki ubytek dotknął też kulturę (poza linię dawnych murów przeniosły się: Miejska Biblioteka Publiczna i Muzeum Przyrodnicze PAN). Jednocześnie sklepów jest o połowę więcej, zakładów gastronomicznych – 3 razy tyle, przybyło biur porad

prawnych, 7-krotnie więcej jest instytucji finansowych i ubezpieczeniowych. Niewielki wzrost nastąpił też w dziale „nauka i oświata” (dzięki uzyskaniu przez UJ kilku nowych lokali oraz otwarciu ok. 10 niepublicznych szkół średnich i podstawowych), nieco więcej jest też prywatnych gabinetów lekarskich.

Bardziej szczegółowa analiza pozwala dostrzec zmiany w obrębie poszczególnych działów usług. Wyraźnie zmieniała się struktura handlu – mniej jest sklepów ogólnospożywczych, znikły niemal zupełnie masarnie, natomiast otwarto sporo tzw. „delikatesów” i sklepów oferujących różne gatunki kawy, herbaty, wina (tab. 4). O ile jednak sklepów spożywczych jest w zasadzie tyle samo, co w 1990 r., to o połowę więcej jest tych z artykułami przemysłowymi – zwłaszcza obuwniczych i galanterii skórzaney (7 razy tyle), jubilerskich, perfumeryjnych, odzieżowych, magazynów z artykułami radiowo-telewizyjnymi, fotograficznymi, komputerami. Jakość i wybór oferowanych artykułów są obecnie lepsze i ceny znacznie wyższe. Najbardziej unowocześnione sklepy skupiają się przy głównych ulicach, będących trasami turystycznymi – zwłaszcza dla bogatych, zagranicznych turystów, nocujących w śródmiejskich hotelach (których jest dwa razy tyle, co w 1990 r.). liczba restauracji wzrosła 4-krotnie, pojawiły się liczne „puby” – często w piwnicach, a latem w podworcach i na chodnikach przed kamienicami (zwłaszcza w Rynku). W omawianej dzielnicy liczne są sklepy związane ze słynnymi firmami zagranicznymi (Adidas, Benetton, Demi Cler) i krajowymi (Wólczanka, Vistula, Wedel i Wawel), a ponad 25 restauracji oferuje dania zagranicznych kuchni – od ukraińskich po meksykańskie.

Przy stabilnej strukturze użytkowania ziemi wciąż zmienia się struktura użytkowania wnętrz budynków. W omawianej dzielnicy usługi nie ograniczają się do przyziemi (gdzie stanowią połowę powierzchni użytkowej), lecz występują też na piętrach, od I (ok. 30% metrażu) do VIII – tab. 2 i 5. Na wyższych kondygnacjach rzadko działają sklepy, są tam raczej placówki kulturalne, biura, banki, szkoły, kancelarie prawne. Często cały gmach – po remoncie – jest przeznaczony na usługi, np. na bank. Instytucje działające tu już dawniej wynajmują ostatnio na cele handlowe część swych pomieszczeń, lub udostępniają stołówkę konsumentom z zewnątrz.

Depopulacja dzielnicy staromiejskiej trwa, wskutek zniekształconej struktury demograficznej miejscowej społeczności (sfeminizowanej i zaawansowanej wiekiem), odpływu do innych rejonów Krakowa i wspomnianej ekspansji usług, likwidującej część mieszkań (w latach osiemdziesiątych wyburzono też kilkanaście oficyn z substandardowymi lokalami). Jednak i obecnie, w odnowionych kamienicach (i odbudowanych oficynach) oferuje się nowe mieszkania – do wynajmu lub na sprzedaż – i są na nie chętni, pomimo wysokich cen. Popyt na lokale mieszkalne w tym rejonie Krakowa jest duży, gdyż postrzegany jest on jako atrakcyjny – przynajmniej dla pewnych grup społeczeństwa.

Tabela 4. Struktura handlu w centrum Krakowa w 1999 r. i jej zmiany od 1970 r.

Branże	Zakłady				
	1999		zmiany (w %)		
	liczba	%	1970 = 100	1980 = 100	1990 = 100
Ogólnospożywcze, „delikatesy”, piekarnicza	28	4,3	88	96	175
Mięsna, rybna, drobiarska, garmazeryjna	1	0,1	6,7	9,9	11
Winno-cukiernicza, kawa, herbata	9	1,4	53	60	75
Owocowo-warzywna, kwaciarska	26	4,0	72	67	87
Woda mineralna, lody	5	0,8	500	500	500
Spożywcze razem	69	10,6	68	73	101
Odzieżowa, tekstylna, galanterijna, pasmanteryjna	176	26,8	174	183	142
Obuwnicza, galanterii skórzaney; futra	72	11,0	248	343	600
Papiernicza; prasa	28	4,3	49	65	156
Księgarnie i antykwariaty księgarskie	39	5,9	186	139	125
Zabawkarsko-sportowa	17	2,6	142	189	189
Pamiątkarska	52	7,9	306	68	121
Dzieła sztuki, antyki, galeria ze sprzedażą	54	8,2	284	491	115
Perfumerie, drogerie, artykuły chemiczne	14	2,1	88	127	200
Apteki	10	1,5	143	167	143
Artykuły gospodarstwa domowego, szkło, meble	17	2,6	121	142	155
Artykuły jubilerskie, zegarki, dewocjonalia	43	6,6	430	430	307
Kantory walutowe	24	3,6	x	x	133
Artykuły radiowo-telewizyjne, muzyczne, fotograficzne; Komputery, telefony	30	4,7	250	273	231
Inne artykuły przemysłowe	10	1,5	500	125	83
Domy towarowe	1	0,1	100	100	100
Przemysłowe razem	587	89,4	189	173	156
Handel detaliczny ogółem	656	100	154	148	148
Restauracje	89	40,8	342	330	370
Bary mleczne i inne	32	14,7	640	320	640
Kawiarnie, herbaciarnie, cocktail-bary	55	25,3	211	190	120
Piwiarnie („puby”), winiarnie, drink-bary	28	12,8	x	x	x
„Mała gastronomia” (pizzerie, łodziarnie, itp.)	14	6,4	700	200	100
Zakłady gastronomiczne ogółem	218	100	369	299	245

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 5. Lokalizacja wybranych usług w budynkach Śródmieścia w 1999 r.

Rodzaje usług	Budynki frontowe						Oficyny						Zabudowa ogółem								
	parter	I p.	II p. i wyżej	kilka kon- dyg- nacji	cały budy- nek	razem	parter	I p.	II p. i wyżej	sutere- ny	kilka kon- dyg- nacji	cały budy- nek	razem	parter	I p.	II p. i wyżej	sutere- ny	kilka kon- dyg- nacji	cały budy- nek	razem	
Rze- miosło	liczba	248	7	3	—	—	258	8	4	—	—	—	12	256	11	3	—	—	—	270	
	%	91,8	2,6	1,1	—	—	95,5	3,0	1,5	—	—	—	4,5	94,8	4,1	1,1	—	—	—	100	
Handel	liczba	574	21	1	3	7	607	25	—	1	—	—	26	599	21	2	3	7	1	633	
	%	90,7	3,3	0,1	0,6	1,1	95,9	4,0	—	0,1	—	—	4,1	94,7	3,3	0,2	0,6	1,1	0,1	100	
Gastro- nomia	liczba	188	3	—	16	1	210	1	3	—	4	—	8	189	6	—	20	1	2	218	
	%	86,2	1,4	—	7,3	0,5	96,3	0,5	1,4	—	1,8	—	3,7	86,8	2,7	—	9,1	0,5	0,9	100	
Kultura	liczba	25	71	14	5	12	157	—	1	2	—	—	3	25	73	16	5	12	30	160	
	%	15,6	44,4	8,7	3,1	7,5	98,1	—	0,6	1,3	—	—	1,9	15,6	45,0	10,0	3,1	7,5	18,8	100	
Admini- stracja	liczba	—	61	39	—	9	113	1	2	3	—	1	7	1	63	42	—	10	4	120	
	%	—	50,0	32,5	—	7,5	94,2	0,8	1,7	2,5	—	0,8	5,8	0,8	52,5	35,0	—	8,3	3,4	100	
Banki	liczba	1	—	—	—	4	14	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	4	9	14	
	%	7,1	—	—	—	28,6	64,3	100	—	—	—	—	—	7,1	—	—	—	28,6	64,3	100	
Szkol- nictwo wyższe	liczba	1	2	4	—	4	22	33	—	—	—	1	1	1	2	4	—	4	23	34	
	%	3,0	5,9	11,8	—	11,8	35,5	97,0	—	—	—	3,0	3,0	3,0	5,9	11,8	—	11,8	38,5	100	
Usługi ogółem																					
1999	liczba	909	218	109	24	45	112	1417	38	16	9	4	2	2	71	947	234	118	28	47	1488
	%	61,1	14,6	7,3	1,6	3,0	7,6	95,2	2,5	1,2	0,6	0,3	0,1	0,1	4,8	63,6	15,8	7,9	1,9	3,1	100
1990	liczba	691	146	123	17	93	61	1131	86	3	13	5	5	3	115	777	149	136	22	98	1246
	%	55,5	11,7	9,9	1,4	7,5	4,9	90,9	6,9	0,2	1,0	0,4	0,4	0,2	9,1	62,3	12,0	10,9	1,8	7,9	100

Źródło: Opracowanie własne.

Przemiany funkcjonalne staromiejskiej części Krakowa mają swój odpowiednik w innych miastach Polski – i całej dawnej socjalistycznej Europy, wraz z obszarami byłego ZSRR. Na dowód można przytoczyć dane dla śródmieść Pragi i Budapesztu w latach dziewięćdziesiątych (tab. 6) – struktura handlu w tych dwóch stolicach jest zbliżona do tej dla Krakowa z końca XX w. W całym bowiem regionie działają analogiczne czynniki zmian – ogólny rozwój usług (tzw. „tercjaryzacja”) oraz nadrabianie opóźnień powstałych w rozwoju miasta w czasach „realnego socjalizmu”. Odnośnie Krakowa trzeba jeszcze wspomnieć o budowanym na północ od Starego Miasta dużym zespole usług, zwanym „Nowym Miastem”, którego ukończenie odciąży zabytkową dzielnicę już w najbliższych latach XXI w.

Tabela 6. Struktura usług w centrum Krakowa w latach dziewięćdziesiątych XX w. w porównaniu z Budapesztem i Pragą

Lp.	Grupy usług	Kraków		Budapeszt	Praga
		1990	1999	1992/1993	
1	Sklepy spożywcze	8,3	6,3	8,8	10,1
2	Apteki, drogerie, perfumerie, zakłady fryzjerskie i kosmetyczne	8,3	7,2	10,6	8,4
3	Zakłady gastronomiczne	10,8	19,9	12,7	21,6
4	Sklepy odzieżowe, tekstylne, pasmanteryjne, obuwnicze i z biżuterią	18,2	23,9	29,4	15,5
5	Księgarnie, sklepy papiernicze, sprzedaż komputerów; biura podróży	7,2	11,0	11,7	13,4
6	Sprzedaż artykułów gospodarstwa domowego, mebli i wyrobów ze szkła	1,3	1,6	4,9	5,2
7	Salony sprzedaży samochodów	—	—	1,4	0,3
8	Instytucje ubezpieczeniowe, banki i inne instytucje finansowe; kantory walutowe	2,9	5,8	3,9	6,8
9	Inne branże handlu i rzemiosła	43,0	24,3	16,3	17,8
	Razem	100	100	100	100

Źródło: Podział usług oraz dane dla Budapesztu i Pragi za M. Paal, 1996, *La transition à Prague et Budapest, la mutation commerciale*, [w:] *Nouveaux espaces et systèmes urbains*, wyd. SEDES, Paris, s. 199–216; dane dla Krakowa za 1990 r. za M. Nowakowską, 1991, *Zmiany użytkowania ziemi w dzielnicy Śródmieście w Krakowie w obrębie Plant w okresie 1970–1990*, praca magisterska w archiwum Instytutu Geografii UJ; za 1999 r. – zebrane przez autora.

Literatura

- Atlas Miasta Krakowa*, 1988, PPWK, Warszawa–Wrocław, plansze 36–38.
- LUCHTER B., *Zmiany użytkowania ziemi w Krakowie w latach 1983–92 na przykładzie centralnej części miasta – byłej I dzielnicy katastralnej Śródmieście*, „Zeszyty Naukowe AE w Krakowie”, nr 422, s. 181–194.
- NOWAKOWSKA M., 1991, *Zmiany użytkowania ziemi w dzielnicy Śródmieście w Krakowie w obrębie Plant w okresie 1970–90*, praca magisterska w archiwum Zakładu GLOR IGIGP UJ, ss. 83, plus 5 map.
- PAAL M., 1996, *La transition à Prague et, la mutation commerciale*, [w:] *Nouveaux espaces et systèmes urbains*, wyd. SEDES, Paris, s. 199–216.

THE FUNCTIONAL CHANGES IN CRACOW'S HISTORICAL CORE DURING TRANSITION OF POLAND

Summary

Cracow's historical core, the medieval town founded in 1257 and from mid-19th century the center of a growing urban agglomeration (740 thousand inhabitants, 1999) has been transformed considerably since the eve of the socio-political transition of Poland.

According to the data collected by the author since 1970, the land use has been generally stable, showing a domination of the so-called 'technical uses' (75%), *i.e.* built-up areas and transport ones; green spaces are composed of the Planty Garden ring and monastery gardens. But in the 90s the use of the building floor changed. The share of services grew, that of flats – fell, together with depopulation, at 11% in 1988-98 period to the number of 5.3 thousand inhabitants only (the number of jobs is estimated at 21,000).

The services branches like crafts and culture units, needing more space and being less profitable, are leaving this part of Cracow, where the rent level is high. The number of shops has tripled since 1990 (mostly those selling clothes, shoes, computers and objects of art), there are seven times as many financial and insurance institutions operating here at present. A lot of new restaurants and pubs were opened, including the ones in 'cellars' under the buildings. A vertical expansion of tertiary function toward floors over the ground one (used formerly for residential purpose) is continued.

All these changes are observed in other Polish cities and in the whole post-communist Europe. They are implemented in order to fill the gap between these cities and those in the rest of the continent. In the case of Cracow, it is worth mentioning the project called „The New City” – a most modern services area being developed north of the city's historic core.



Dariusz RAJCHEL
Uniwersytet Opolski

ZMIANY STRUKTURY FUNKCJONALNEJ MIAST REGIONU OPOLSKIEGO NA PODSTAWIE PROPORCJI ZATRUDNIENIA W SEKTORACH GOSPODARKI

1. Wprowadzenie

Celem niniejszego artykułu jest ukazanie zmian dokonujących się w strukturze funkcjonalnej miast Opolszczyzny w latach 1975–1999. Do określenia typów funkcjonalnych badanych miast wykorzystano strukturę zatrudnienia w trzech sektorach gospodarki miast województwa opolskiego. Typy funkcjonalne miast badanego regionu zostały określone na podstawie ukształtowanej struktury zatrudnienia i przyrównania jej do zaproponowanej przez M. Jerczyńskiego klasyfikacji.

W latach siedemdziesiątych badania nad strukturą funkcjonalną miasta były w kręgu zainteresowań wielu dziedzin życia gospodarczego i społecznego. W okresie tym poszukiwano metod prawidłowego określania funkcji dominującej badanych miast. Jedną z metod określania struktury funkcjonalnej miast Polski zaproponował M. Jerczyński (1997).

Badaniami objęto miasta znajdujące się w granicach administracyjnych nowych województw powołanych w wyniku reformy administracyjnej kraju z 1 czerwca 1975 oraz z 1 stycznia 1999 r. Do badanego zbioru zaliczył M. Jerczyński 814 jednostek mających statut prawny miasta (prawa miejskie). W przeprowadzonych badaniach stwierdził on, że największe jednostki miejskie reprezentują złożone aglomeracje wielkomiejskie i stanowią formę jakościowo wyższą niż jednostki najmniejsze.

Opierając się na danych statystycznych dotyczących struktury zatrudnienia w poszczególnych działach gospodarki narodowej, poklasyfikował je na trzy sektory i w ramach nich wyznaczył dziewięć typów funkcjonalnych oraz jeden typ, w którym nie można określić funkcji dominującej. Maksymalne i minimalne proporcje zatrudnienia w sektorach ekonomicznych odpowiadające poszczególnym typom funkcjonalnym przedstawia tabela 1.

Tabela 1. Maksymalne i minimalne proporcje zatrudnienia w sektorach ekonomicznych odpowiadające poszczególnym typom funkcjonalnym miast

Typy miast według charakteru dominacji funkcjonalnej	Symbol	Rolnictwo i leśnictwo		Przemysł i budownictwo		Usługi	
		max.	min.	max.	min.	max.	min.
		w % zatrudnienia ogółem					
Rolnicze	R	100,0	50,0	40,0	0,0	40,0	0,0
Rolniczo-przemysłowe	RP	60,0	37,5	50,0	25,0	25,0	0,0
Rolniczo-usługowe	RU	60,0	37,5	25,0	0,0	50,0	25,0
Przemysłowe	P	40,0	0,0	100,0	50,0	40,0	0,0
Przemysłowo-rolnicze	PR	50,0	25,0	60,0	37,5	25,0	0,0
Przemysłowo-usługowe	PU	25,0	0,0	60,0	37,5	50,0	25,0
Usługowe	U	40,0	0,0	40,0	0,0	100,0	50,0
Usługowo-rolnicze	UR	50,0	25,0	25,0	0,0	60,0	37,5
Usługowo-przemysłowe	UP	25,0	0,0	50,0	25,0	60,0	37,5
Brak funkcji dominującej	X	50,0	25,0	50,0	25,0	50,0	25,0

Źródło: M. Jerczyński, *Funkcje i typy funkcjonalne polskich miast, Zagadnienia dominacji funkcjonalnej*, [w:] *Statystyczna charakterystyka miast – funkcja dominująca*, Warszawa 1977, s. 29.

Proporcje zatrudnienia oraz zaproponowane typy funkcjonalne zostały wykorzystane do określenia typów funkcjonalnych opolskich miast.

2. Typy funkcjonalne miast Opolszczyzny

Analizie funkcjonalnej zostały poddane wszystkie miasta województwa opolskiego, których 1 stycznia 1998 roku było 30. W większości miasta te były zaliczane do miast małych i średnich. W wyniku przeprowadzonej reformy administracyjnej kraju nowo powstałe województwo powiększyło się o obecny powiat oleski, w którym znajdują się takie miasta, jak: Olesno, Gorzów Śląski, Dobrodzień i Praszka. Miasta te również są zaliczane do miast małych i średnich i nie zmieniają struktury miast Opolszczyzny wg liczby ludności.

Ustalone typy funkcjonalne badanych miast przedstawia tabela 2.

Tabela 2. Typy^a miast Opolszczyzny na podstawie proporcji zatrudnienia w sektorach gospodarki w latach 1975, 1991, 1998, 1999

Miasto	1975				1991				1998				1999			
	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w	Wskaźnik zatrudnienia w
	rolni- ctwo	prze- mysł	usłu- gi	funk- cja	rolni- ctwo	prze- mysł	usłu- gi	funk- cja	rolni- ctwo	prze- mysł	usłu- gi	funk- cja	rolni- ctwo	prze- mysł	usłu- gi	funk- cja
Baborów	27,4	8,5	64,1	UR	21,1	36,7	42,3	UP	12,6	50,0	37,4	P	11,7	46,4	41,9	PU
Biała	10,6	48,4	41,0	PU	0,2	9,7	90,1	U	1,0	27,2	71,8	U	1,3	9,4	89,3	U
Brzeg	5,7	54,7	39,5	PU	4,3	42,8	52,9	UP	3,1	46,2	50,6	UP	1,4	49,7	48,9	PU
Byczyna	14,7	40,9	44,4	UP	8,9	17,6	73,5	U	1,5	26,3	72,2	U	1,6	27,0	71,4	U
Dobro- dzień	x	x	x	x	x	x	x	x	2,6	67,0	30,4	P	3,1	67,6	29,3	P
Głogówek	9,6	54,9	35,5	P	13,7	37,7	48,5	U	6,0	39,6	54,4	UP	3,2	38,6	58,2	UP
Głubczyce	5,6	46,7	47,7	UP	3,9	34,4	61,8	U	1,3	37,3	61,4	U	1,1	39,7	59,2	UP
Głuchó- łazy	0,5	69,3	30,2	P	1,2	55,9	42,8	PU	0,1	52,5	47,4	PU	0,0	54,4	45,6	PU
Gogolin	2,9	47,0	50,1	UP	0,9	12,3	86,8	U	10,7	8,5	80,7	U	2,1	13,9	84,0	U
Gorzów Śląski	x	x	x	x	x	x	x	x	2,8	61,7	35,5	P	2,7	63,7	33,6	P
Grodków	9,6	44,4	46,0	UP	14,8	27,4	57,8	U	1,6	45,0	53,5	UP	1,4	45,3	53,3	UP
Kędzie- rzyn-Koźle	1,5	61,4	37,1	P	1,7	56,8	41,4	PU	1,1	47,4	51,5	UP	0,6	50,7	48,7	PU
Kietrz	12,0	69,6	18,4	P	20,0	54,2	25,9	P	25,6	25,2	49,3	U	23,3	32,9	43,8	UP
Kluczbork	2,7	48,7	48,6	PU	3,0	39,1	57,8	UP	1,5	39,5	59,1	UP	0,4	44,7	54,9	UP
Kolono- wskie	5,7	40,6	53,7	U	4,7	26,2	69,1	U	3,4	42,8	53,8	UP	0,9	53,0	46,1	PU
Korfantów	x	x	x	x	x	x	x	x	2,3	42,9	54,9	UP	2,1	43,7	54,2	UP
Krapkowi- ce	2,7	78,4	18,8	P	2,4	66,5	31,1	P	0,3	60,0	39,7	P	0,1	55,4	44,5	PU
Leśnica	12,4	10,4	77,2	U	3,7	5,3	91,0	U	7,7	15,7	76,6	U	7,6	16,1	76,3	U
Lewin Brzeski	4,4	65,0	30,6	P	5,1	54,5	40,4	PU	0,7	50,9	48,4	PU	0,1	54,7	45,2	PU
Namysłów	7,5	44,3	48,2	UP	4,9	40,2	54,9	UP	1,6	38,8	59,6	U	1,5	43,3	55,2	UP
Niemodlin	13,7	37,2	49,1	UP	29,4	19,9	50,7	UR	12,7	40,1	47,2	UP	9,0	42,2	48,8	UP
Nysa	1,6	57,5	40,9	PU	1,7	48,4	50,0	UP	0,6	43,1	56,3	UP	0,0	45,9	54,1	UP
Olesno	x	x	x	x	x	x	x	x	1,7	33,1	65,2	U	1,5	33,7	64,8	U
Opole	2,8	44,6	52,6	UP	3,6	38,2	58,2	U	2,0	30,6	67,4	U	1,7	31,2	67,1	U
Otmuchów	1,8	62,2	36,0	P	0,9	52,8	46,3	PU	0,5	55,4	44,1	PU	0,2	53,3	46,5	PU
Ozimek	0,2	89,4	10,4	P	0,2	80,5	19,3	P	0,3	72,0	27,7	P	0,3	68,7	31,0	P
Paczków	0,3	69,6	30,1	P	0,9	57,9	41,2	PU	1,4	47,5	51,1	UP	1,9	52,6	45,5	PU
Praszk	x	x	x	x	x	x	x	x	0,0	67,0	33,0	P	0,0	68,2	31,8	P
Prudnik	4,3	57,4	38,2	PU	4,4	47,8	47,7	PU	1,8	51,3	46,9	PU	2,0	50,0	48,0	PU
Strzelce Opolskie	3,9	58,0	38,0	PU	2,9	49,0	48,1	PU	0,5	43,0	56,5	UP	0,5	44,2	55,3	UP
Ujazd	9,9	48,9	41,2	PU	18,3	30,9	50,8	UP	7,3	54,5	38,3	P	10,4	47,9	41,7	PU
Wolczyn	6,7	63,5	29,7	P	2,7	50,7	46,7	PU	0,8	48,8	50,4	UP	0,2	44,0	55,8	UP
Zawadzkie	1,3	87,8	10,9	P	3,4	77,6	19,0	P	0,8	73,7	25,5	P	0,9	70,3	28,8	P
Zdziesz- owice	0,8	88,5	10,7	P	0,3	82,7	17,0	P	0,0	80,7	19,3	P	0,0	78,3	21,7	P

^a P – oznacza funkcję produkcyjną (przemysłową); PU – produkcyjno-usługową; U – usługową; UP – usługowo-produkcyjną; UR – usługowo-rolniczą.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych.

Na podstawie przeprowadzonych badań można zauważyć, że w 1975 roku w miastach województwa opolskiego dominował przemysł. Na 29 miast w 1975 roku aż dwanaście miast miało dominującą funkcję przemysłową, stanowiły one 41,4% ogółu miast Opolszczyzny. Ponadto w tym samym roku w województwie opolskim było siedem miast o funkcji złożonej przemysłowo-usługowej. Pozostałe miasta to miasta usługowe (Kolonowskie, Leśnica) oraz usługowo-rolnicze (Baborów) i usługowo-przemysłowe (Byczyna, Gogolin, Grodków, Niemodlin, Głubczyce, Namysłów, Opole).

W kolejnych latach badanego okresu dokonują się nieznaczne zmiany wywołane transformacją gospodarczą Polski i tak:

- w 1991 roku można już odnotować dziewięć miast usługowych oraz sześć miast usługowo-przemysłowych. Pozostałe miasta mają funkcję przemysłową lub funkcję mieszaną;

- w 1998 roku zachodzą dalsze zmiany powodujące rozwój funkcji usługowych. W regionie wyróżniono dziewięć miast o charakterze usługowym oraz dwanaście miast spełniających kryteria ośrodka usługowo-przemysłowego. W stosunku do roku 1991 liczba ośrodków usługowych pozostała bez zmian, przybyło natomiast sześć miast usługowo-przemysłowych. Można więc wnioskować, że następuje rozwój funkcji usługowych w badanych ośrodkach;

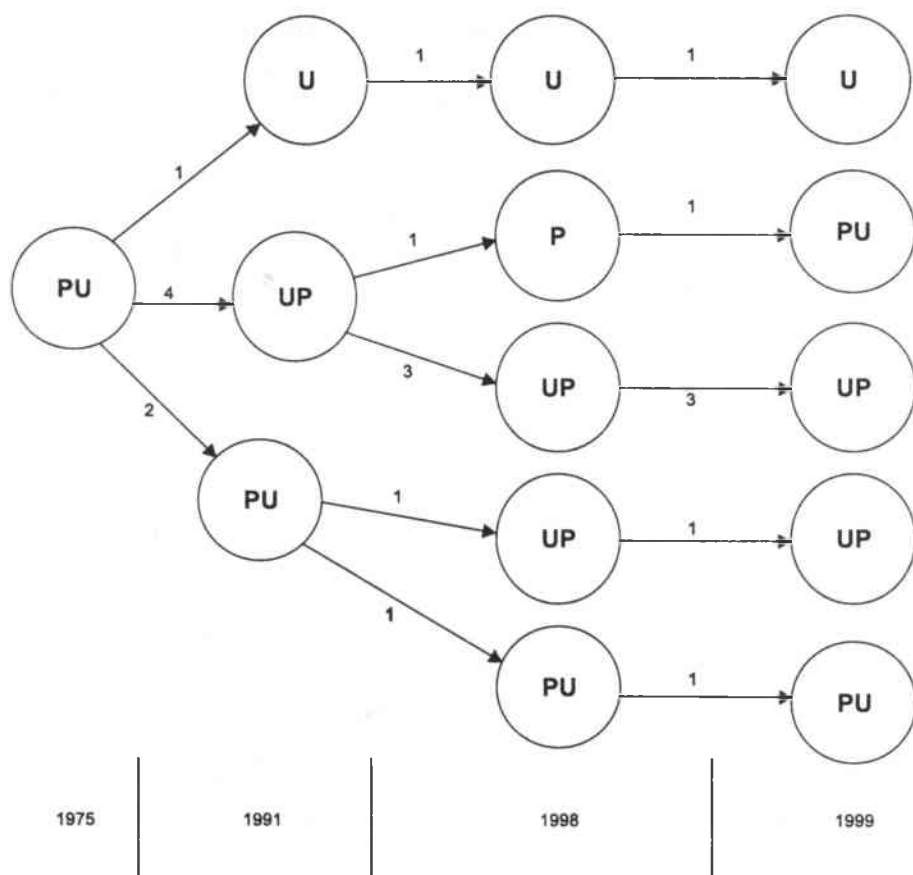
- te same kryteria zastosowane w kolejnym roku (1999) wskazują, że nastąpiły dalsze zamiany typów funkcjonalnych, przy czym polegały one zarówno na przechodzeniu miast od typu usługowo-przemysłowego do typu przemysłowo-usługowego, jak i w kierunku odwrotnym. Oznacza to, że w zmianach struktury zatrudnienia, zachodzących w ciągu roku, nie da się zaobserwować wyraźnej tendencji. Natomiast w skali pięciu lat tendencje do przechodzenia od przemysłu do usług wydają się dosyć wyraźne.

Na uwagę zasługuje jeszcze jeden fakt, odnotowany w 1975 roku. Baborów oraz w 1991 roku Niemodlin miały funkcję mieszaną usługowo-rolniczą. W latach następnych miasta te zmieniły typ funkcjonalny z usługowo-rolniczego na typ produkcyjno-usługowy lub usługowo-produkcyjny.

Z przedstawionych danych wynika, że zmiany dokonujące się w życiu gospodarczym i społecznym badanych ośrodków miejskich wywierają istotny wpływ na typ funkcjonalny.

3. Zmiany typów funkcjonalnych

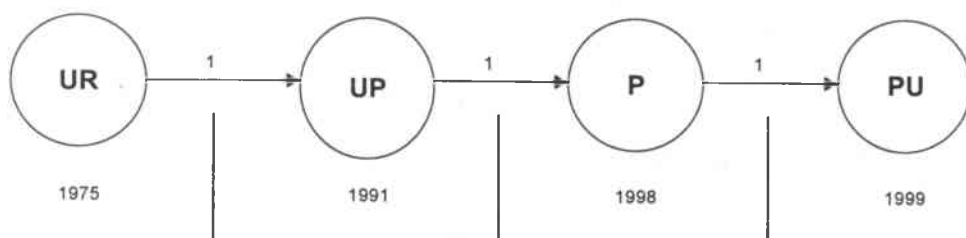
Na podstawie uzyskanych wyników badań (tab. 1) dokonujące się zmiany typów funkcjonalnych badanych miast można przedstawić w formie graficznej.



Rys. 1. Zmiany typów funkcjonalnych miast przemysłowo-usługowych województwa opolskiego w latach 1975–1999 (na podstawie przemian proporcji zatrudnienia wg sektorów)
Źródło: Opracowanie własne.

Z przedstawionego rysunku wynika, że w roku 1975 z siedmiu miast przemysłowo-usługowych województwa opolskiego w roku 1998 jedno miasto (Biała) ukształtowało typ usługowy. Pozostałe miasta mają typ funkcjonalny mieszany. Na uwagę zasługuje fakt, że dwa miasta utrzymały typ funkcjonalny przemysłowo-usługowy w 1991 roku, a w czterech nastąpiło przemianowanie dominacji sektorowej, tj. w 1991 roku większy udział wykazywał sektor trzeci, czyli szeroko rozumiane usługi. Dokonujące się zmiany wywołane transformacją gospodarczą, przynoszą następne zmiany. W 1999 roku z analizowanych siedmiu miast cztery miały typ usługowo-przemysłowy, jedno usługowy i dwa przemysłowo-usługowy. Jak wynika z przedstawionego rys. 1, miasta te zmieniają typ funkcjonalny. Wyjątek stanowi Biała, w której utrzymuje się typ usługowy.

Innym charakterystycznym przykładem zmiany typu funkcjonalnego miasta jest Baborów, który będąc miastem usługowo-rolniczym, w 1999 roku został zaliczony do typu przemysłowo-usługowego.

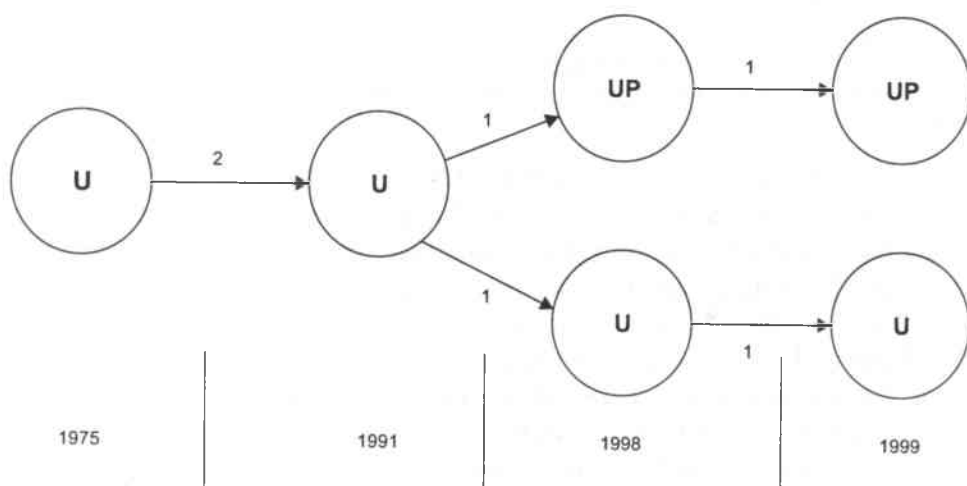


Rys. 2. Zmiany typów funkcjonalnych miast usługowo-rolniczych województwa opolskiego w latach 1975–1999 (na podstawie przemian proporcji zatrudnienia wg sektorów)

Źródło: Opracowanie własne.

W wyniku przeprowadzonej analizy ustalono, że w mieście Baborów nastąpił znaczny spadek zatrudnienia w rolnictwie, w efekcie czego wzrosło zatrudnienie w przemyśle, a co za tym idzie w 1998 roku zmienił się jego typ funkcjonalny na przemysłowy. Zmiany dokonujące się w sferze gospodarczej, społecznej, które zaistniały na przestrzeni jednego roku, doprowadziły do wzrostu zatrudnienia w sektorze trzecim. W 1999 roku miasto to ma typ przemysłowo-usługowy.

W 1975 roku na 29 miast województwa opolskiego tylko w dwóch miastach dominowały usługi (Kolonowskie, Leśnica). Jedynie w Leśnicy przez cały okres badawczy utrzymał się typ usługowy, natomiast w Kolonowskim

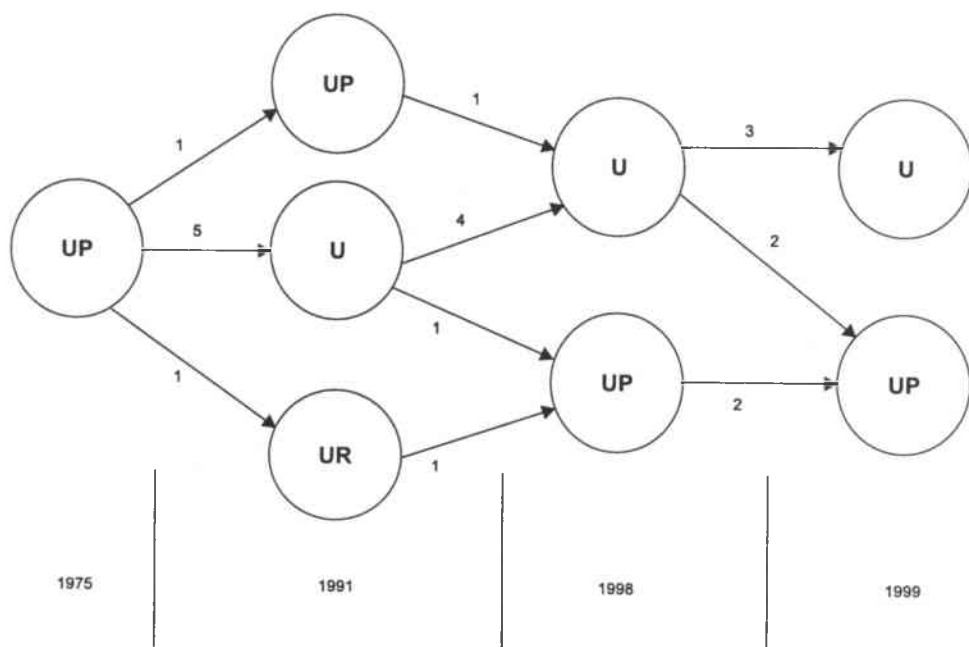


Rys. 3. Zmiany typów funkcjonalnych miast usługowych województwa opolskiego w latach 1975–1999 (na podstawie przemian proporcji zatrudnienia wg sektorów)

Źródło: Opracowanie własne.

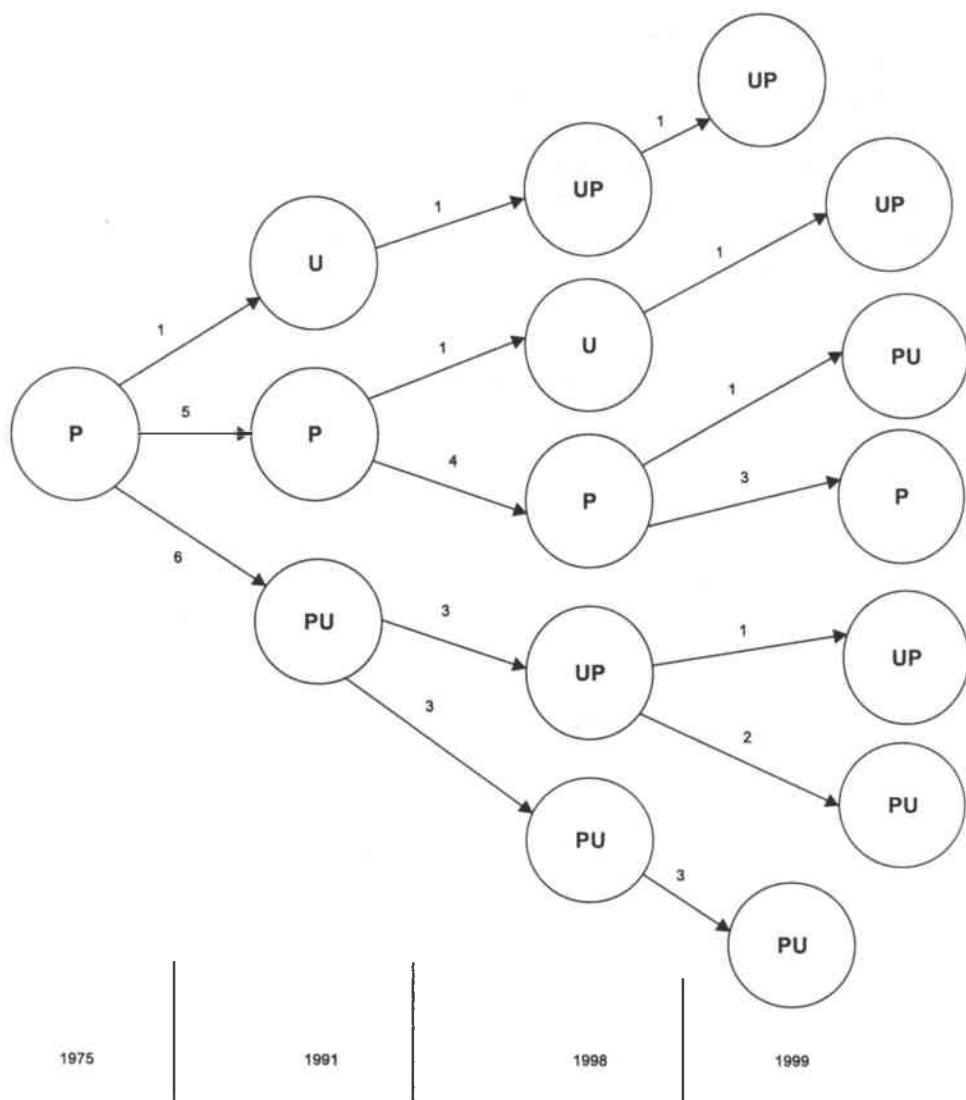
nastąpiła w 1998 r. zmiana typu funkcjonalnego, który utrzymał się również w 1999 r. W mieście tym ukształtował się typ usługowo-przemysłowy.

Jak wynika z przedstawionych rysunków, w miastach Opolszczyzny zauważalne są zmiany typów funkcjonalnych. Zmiany te w większości przypadków zostały podyktowane wieloma czynnikami zarówno wewnętrznymi, jak i zewnętrznymi. Można tu wymienić przede wszystkim przejście z gospodarki centralnie planowanej do gospodarki rynkowej. Z tym wiązą się następujące zmiany, m.in. likwidacja jednostek gospodarczych mało rentownych, utworzenie sektora prywatnego, wprowadzenie wielu reform istotnych w gospodarce rynkowej i prawidłowym funkcjonowaniu wielu dziedzin gospodarczych i społecznych. Pozostałe zmiany typów funkcjonalnych ukazują rysunki 4 i 5.



Rys. 4. Zmiany typów funkcjonalnych miast usługowo-przemysłowych województwa opolskiego w latach 1975–1999 (na podstawie przemian proporcji zatrudnienia wg sektorów)
Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z przedstawionego rysunku, na siedem miast w 1975 roku o typie usługowo-przemysłowym cztery miasta w 1999 roku powróciły do swojego typu pierwotnego. Natomiast trzy miasta w 1999 r. ukształtowały typ funkcjonalny usługowy.



Rys. 5. Zmiany typów funkcjonalnych miast przemysłowych województwa opolskiego w latach 1975–1999 (na podstawie przemian proporcji zatrudnienia wg sektorów)

Źródło: Opracowanie własne.

Największe zmiany miały miejsce w grupie miast przemysłowych. W 1975 roku na 29 miast w dwunastu występował typ funkcjonalny przemysłowy, który na przestrzeni badanych lat zmieniał się, by w 1999 r. umocnić się w trzech miastach. W pozostałych miastach ukształtował się typ funkcjonalny mieszany. W grupie tych miast dominuje typ funkcjonalny przemysłowo-usługowy

(6 miast), jedynie w trzech miastach odnotowano typ usługowo-przemysłowy (3 miasta).

Na podstawie przeprowadzonych badań i uzyskanych wyników (opartych na kryteriach M. Jerczyńskiego) można zaobserwować powolny proces przeobrażeń funkcjonalnych miast analizowanego regionu. W badanych miastach Opolszczyzny w 1999 roku odnotowano przewagę funkcji mieszanych, ukształtowanych pod wpływem występujących warunków gospodarczych i społecznych.

Syntetyczne przedstawienie wyników badań dotyczących typów funkcjonalnych badanych miast w 1975 roku oraz w 1999 roku ukazuje poniższe zestawienie.

Typy funkcjonalne określone na podstawie proporcji zatrudnienia w sektorach gospodarki w 1975 roku w miastach Opolszczyzny były następujące:

- przemysłowy (12 miast),
- przemysłowo-usługowy (7 miast),
- usługowy (2 miasta),
- usługowo-rolniczy (1 miasto),
- usługowo-przemysłowy (7 miast).

Jak wynika z przedstawionych danych, na 29 miast województwa opolskiego w 1975 roku najliczniejszą grupę stanowiły miasta o typie funkcjonalnym przemysłowym (41,4%) oraz o typie przemysłowo-usługowym (24,1%) i usługowo-przemysłowym (24,1%).

Transformacja gospodarcza kraju doprowadziła do zmian typów funkcjonalnych miast badanego regionu i w 1999 roku można już odnotować tylko cztery typy funkcjonalne z dziesięciu zaproponowanych przez M. Jerczyńskiego, tj.:

- przemysłowy (6 miast),
- przemysłowo-usługowy (11 miast),
- usługowy (6 miast),
- usługowo-przemysłowy (11 miast).

W wyniku tak ukształtowanej struktury typologiczno-funkcjonalnej trudno jest określić, czy w miastach województwa opolskiego dominuje sektor trzeci. W związku z tak ukształtowanymi wynikami wydaje się koniecznym szukanie nowych metod i rozwiązań obrazujących faktyczny stan typów funkcjonalnych. W oparciu na przyjętym kryterium w 1999 roku na 34 miasta znajdujące się w granicach administracyjnych województwa opolskiego odnotowano sześć miast o typie funkcjonalnym przemysłowym (17,6%) oraz sześć miast o typie usługowym (17,6%). W pozostałych miastach badanego regionu występuje typ mieszany, przemysłowo-usługowym (32,4%) i usługowo-przemysłowym (32,4%).

Należy jednak podkreślić, że kryterium funkcjonalne, zaproponowane przez M. Jerczyńskiego, jest jedynym tak rzetelnie opracowanym, co powoduje, że jest najczęściej wykorzystywanym do określenia poszczególnych typów funkcjonalnych miast.

Po dokonaniu analizy typów funkcjonalnych można jednoznacznie stwierdzić, że w wyniku transformacji gospodarczej kraju w większości miast Opolszczyzny nastąpiło wyraźne przeobrażenie struktury funkcjonalnej. Jedynie w miastach o silnej pozycji gospodarczej i rozwiniętym przemyśle lub usługach nie następowały przemiany wcześniej ukształtowanego typu funkcjonalnego. Do miast takich można zaliczyć np. Zdżieszowice (przemysł), Leśnica (usługi).

Literatura

JERCZYŃSKI M., 1977, *Funkcje i typy funkcjonalne Polskich miast – zagadnienia dominacji funkcjonalnej*, [w:] *Statystyczna charakterystyka miast – funkcje dominujące*, Warszawa, s. 20–54.

CHANGES IN THE FUNCTIONAL STRUCTURES OF OPOLE REGION ON THE BASIS OF PROPORTION OF EMPLOYMENT IN SECTORS OF THE MARKET

Summary

The research into the functional structure was conducted in the seventies, when it was attempted to determine methods and ways of proper determination of the dominant functions in examined urban units. One of many methods of determining such a structure was proposed by M. Jerczyński. The method was made use of to show changes in the functional structure of the cities of Opole region in the years 1975–1999. Statistical data concerning employment in individual sectors of economy were accepted as the basis of determination of the functional types. On the basis of the conducted research the functional type of cities situated within the administrative borders of Opole Province was determined and changes of the functional types were shown.

Ewa SZAFRAŃSKA

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego i Budownictwa

Biuro Rozwoju Regionalnego w Łodzi

PRZEMIANY STRUKTURY FUNKCJONALNEJ MIAST WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Badania funkcji i struktury funkcjonalnej miast oraz zachodzących w nich przemian mają w geografii długą tradycję, o czym świadczy duża liczba publikacji podejmujących tę tematykę. W literaturze polskiej znacząca rolę w rozwoju badań nad strukturą funkcjonalną miast mają M. Jerczyński (1971, 1973, 1977), K. Dziewoński (1971), L. Kosiński (1958), J. Kostrowicki (1952). Tematykę przemian struktury funkcjonalnej miast Polski podejmował m.in. A. Matczak (1992), a miast regionu łódzkiego A. Suliborski (1976, 2001¹).

W geografii definicja funkcji miejskich jest ściśle związana z pojęciem tych form działalności, które są podstawą gospodarczą miast, decydującą o ich istnieniu i rozwoju. Przyjmuje się, iż pod pojęciem funkcji miejskich rozumiemy każdą działalność społeczno-gospodarczą wykonywaną w mieście, niezależnie od jej rangi ekonomicznej i przestrzennej, rozpatrywaną zarówno z punktu widzenia tego miasta, jak i systemu osadniczego, w skład którego ono wchodzi (Suliborski 1983).

Zgodnie z koncepcją bazy ekonomicznej miasta, gospodarkę miejską dzieli się na dwa składniki: egzogeniczny, stanowiący podstawę ekonomiczną miasta (określany jako funkcje miastotwórcze) i endogeniczny, który obejmuje działalność prowadzoną na rzecz rynku lokalnego i ludności danego miasta (funkcje uzupełniające). Funkcje miast rozpatruje się także w kontekście miejsc zamieszkania i miejsc pracy oraz poprzez strukturę zatrudnienia (funkcje dominujące).

¹ Wyniki opublikowane w pracy A. Suliborskiego (2001) oparte są na podstawie danych o zatrudnieniu w firmach powyżej 5 osób.

Celem niniejszego artykułu jest po pierwsze, identyfikacja funkcji dominujących w ośrodkach miejskich położonych na obszarze nowego województwa łódzkiego oraz dokonanie na tej podstawie typologii funkcjonalnej miast regionu. Po drugie, analiza zmian jakie dokonały się w ich strukturze funkcjonalnej w latach 1970–1997.

Przyjęcie tak długiego horyzontu czasowego pozwala na ocenę przeobrażeń struktury społeczno-gospodarczej miast, jaka dokonała się w ciągu tego okresu, ze szczególnym uwzględnieniem dwóch istotnych trendów przemian ostatnich lat: wielkiej przemiany cywilizacyjnej, polegającej na przechodzeniu od gospodarki przemysłowej do postprzemysłowej oraz transformacji ustrojowej od gospodarki centralnie sterowanej do rynkowej.

Metoda, którą zastosowano w niniejszym artykule, to szeroko stosowana analiza dominacji funkcjonalnej. Należy ona do metod pośrednich pomiaru funkcji miejskich i oparta jest o strukturę zatrudnienia występującą w badanych miastach. Według wielu autorów, nie jest to miernik doskonały, ale jedyne dostępne i porównywalne w tak długim okresie dane, to liczba pracujących, ujęta według miejsca pracy.

Podstawą typologii miast są przyjęte w opracowaniu M. Jerczyńskiego (1977) proporcje zatrudnienia w trzech podstawowych sektorach ekonomicznych: rolnictwo i leśnictwo (I), przemysł i budownictwo (II) oraz usługi (III) (tab. 1).

Tabela 1. Maksymalne i minimalne proporcje zatrudnienia w sektorach ekonomicznych odpowiadające poszczególnym typom funkcjonalnym miast

Typy miast według charakteru dominacji funkcjonalnej	Sektor I		Sektor II		Sektor III	
	max.	min.	max.	min.	max.	min.
	w % zatrudnienia ogółem					
Rolnicze (R)	100	50,0	40	0,0	40	0,0
Rolniczo-przemysłowe (RP)	60	37,5	50	25,0	25	0,0
Rolniczo-usługowe (RU)	60	37,5	25	0,0	50	25,0
Przemysłowe (P)	40	0,0	100	50,0	40	0,0
Przemysłowo-rolnicze (PR)	50	25,0	60	37,5	25	0,0
Przemysłowo-usługowe (PU)	25	0,0	60	37,5	50	25,0
Usługowe (U)	40	0,0	40	0,0	100	50,0
Usługowo-rolnicze (UR)	50	25,0	25	0,0	60	37,5
Usługowo-przemysłowe (UP)	25	0,0	50	25,0	60	37,5
Brak funkcji dominującej (X)	50	25,0	50	25,0	50	25,0

Źródło: M. Jerczyński (1977).

Dane wyjściowe stanowiące podstawę niniejszej analizy opracowano na podstawie wielu źródeł. Dla lat siedemdziesiątych wykorzystano opublikowaną w 1977 r. typologię miast Polski M. Jerczyńskiego (1977), opartą na spisie po-

wszechnym z 1970 r. oraz spisie kadrowym z 1973 r. Dla lat osiemdziesiątych dane i wyniki zaczerpnięto z nie publikowanych materiałów oraz opracowania A. Matczaka (1992), dokonanego na podstawie spisu powszechnego z 1978 r. i spisu kadrowego z 1983 r. Dane dla 1997 roku to liczba pracujących poza rolnictwem w 1997 r. w zakładach zatrudniających powyżej 5 osób, według miejsca pracy, pochodząca z publikacji Wojewódzkich Urzędów Statystycznych (*Roczniki Statystyczne województw*) oraz pracujący w swoim gospodarstwie (działce) ogółem, według spisu rolnego² z 1996 r.

Ze względu na to, iż dane publikowane dla 1997 r. obejmujące liczbę pracujących są niepełne, uzupełniono je o informacje uzyskane z nie publikowanych materiałów Urzędu Statystycznego w Łodzi (informacje REGON), na podstawie których oszacowano zatrudnienie w firmach małych³. Oszacowanie to było niezbędne, ponieważ firmy małe, nie podlegające obowiązkowi sprawozdawczości dotyczącej zatrudnienia, skupiają znaczną liczbę (od 20 do 30%) pracujących.

Z dokonanych obliczeń wynika, iż miasta województwa łódzkiego końca lat dziewięćdziesiątych wykazują w zdecydowanej większości dominację funkcji usługowej. W badanej zbiorowości 42 ośrodków miejskich funkcja ta wyraźnie dominuje w 23 ośrodkach. Wśród pozostałych, 14 reprezentuje typ usługowo-przemysłowy, 4 – przemysłowo-usługowy. Tylko w jednym mieście w województwie stwierdzono dominację funkcji usługowo-rolniczej. Zidentyfikowano zatem na badanym obszarze tylko cztery, z dziesięciu możliwych według przyjętej klasyfikacji, typy ośrodków miejskich (tab. 2).

Do miast o wyraźnie wyodrębniającej się funkcji usługowej należą te, w których zatrudnienie w tym sektorze przekroczyło 60% ogółu pracujących. Z największym natężeniem w województwie funkcja ta występuje w Bełchatowie, Łęczycy, Pajęcznie, Przedborzu i Warcie, gdzie w sektorze usług skupionych jest ponad 70% globalnego zatrudnienia w mieście. Można przypuszczać, iż tak silny, w porównaniu z innymi, usługowy charakter tych ośrodków wynika przede wszystkim z mniejszego niż średnio w województwie udziału przemysłu w gospodarce tych miast. Dodać należy, iż o specyfice rynku pracy w niektórych ośrodkach, np. w Bełchatowie decyduje fakt, iż jest on „sypialnią” dla pracujących w gminie Kleszczów. Mimo zatem dużego udziału mieszkańców tego miasta pracujących w przemyśle, na miejscowym rynku pracy dominują, i to znacznie, usługi.

Poza wymienionymi ośrodkami nieco mniejsza, ale także wyraźna dominacja III sektora występowała w Białej Rawskiej, Błaszczach, Brzezinach, Kamieńsku,

² Spis Rolny z 1996 r., tom *Ludność związana z rolnictwem i jej aktywność ekonomiczna*.

³ Szacunkowych obliczeń dokonano na podstawie liczby małych firm zatrudniających do 5 osób (według sekcji EKD) oraz danych obejmujących globalne zatrudnienie w małych firmach w miastach województwa łódzkiego. Weryfikację szacunku przeprowadzono przy użyciu nie publikowanych danych dotyczących przeciętnego zatrudnienia w małych firmach pochodzących z badań reprezentacyjnych GUS.

Tabela 2. Pracujący w miastach województwa łódzkiego według sektorów (1997 r.)

Miasta	Struktura pracujących (w %)		
	Rolnictwo, łowiectwo, leśnictwo	Przemysł, budownictwo	Usługi
	I	II	III
Aleksandrów	2,4	47,4	50,2
Bełchatów	2,9	22,9	74,1
Biała Rawska	17,3	18,4	64,3
Błaszki	4,4	34,9	60,6
Brzeziny	6,2	31,5	62,3
Drzewica	9,8	51,8	38,4
Działoszyn	5,8	49,7	44,5
Głowno	4,1	37,0	58,9
Kamieńsk	16,0	15,4	68,6
Koluszki	2,6	34,4	63,0
Konstantynów	4,5	51,0	44,5
Krośnice	5,3	27,6	67,1
Kutno	2,2	35,0	62,8
Łask	1,1	35,2	63,6
Łęczycza	2,8	24,4	72,8
Łowicz	2,0	37,5	60,5
Łódź	0,8	32,7	66,5
Opoczno	2,9	39,2	57,9
Ozorków	4,0	45,3	50,7
Pabianice	1,2	45,4	53,4
Pajęczno	6,9	20,5	72,6
Piotrków	3,3	34,4	62,3
Poddębice	2,7	32,5	64,8
Przedbórz	6,5	20,3	73,3
Radomsko	4,9	42,3	52,9
Rawa Maz.	3,5	39,9	56,6
Sieradz	4,6	27,1	68,4
Skierniewice	2,9	29,5	67,6
Stryków	8,3	35,0	56,7
Sulejów	10,6	39,0	50,4
Szadek	19,0	23,5	57,5
Tomaszów	2,3	37,1	60,6
Tuszyn	6,7	32,5	60,8
Uniejów	9,5	30,2	60,3
Warta	10,9	18,7	70,4
Wieluń	1,7	35,4	62,9
Wieruszów	3,7	48,9	47,5
Zduńska Wola	1,0	39,6	59,3
Zelów	7,0	42,1	50,9
Zgierz	2,6	35,9	61,4
Złoczew	26,4	23,1	50,5
Żychlin	5,9	43,1	51,0
Razem	2,1	34,5	63,4

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych US w Łodzi oraz *Roczników statystycznych województw*.

Koluszkach, Krośniewicach, Kutnie, Łasku, Łodzi, Pajęcznie, Piotrkowie, Podębicach, Sieradzu, Skierniewicach, Tomaszowie, Tuszynie, Uniejowie, Wieluniu i Zgierzu. W wymienionym zbiorze poza trzema niewielkimi miastami (Biała Rawska, Kamieńsk i Warta) zatrudnienie w rolnictwie nie przekraczało 10%, a w przemyśle i budownictwie wahało się od 20 do 40%.

Wśród miast o dominacji funkcji usługowo-przemysłowej znalazły się: Aleksandrów, Głowno, Łowicz, Opoczno, Ozorków, Pabianice, Radomsko, Rawa Mazowiecka, Stryków, Sulejów, Szadek, Zduńska Wola, Żelów i Żychlin. Ponad 1/3 tych ośrodków wchodzi w skład aglomeracji łódzkiej.

Proporcje zatrudnienia odpowiadające funkcji przemysłowo-usługowej stwierdzono tylko w 4 miastach woj. łódzkiego. Ten typ funkcjonalny reprezentują: Drzewica, Działoszyn, Konstantynów i Wieruszów. Udział sektora przemysłowego (II) w wymienionych ośrodkach bardzo nieznacznie przekraczał udział zatrudnienia w sektorze usługowym (III), natomiast odsetek pracujących w rolnictwie był większy niż średni w województwie (od 4,5% w Konstantynowie do 9,8% w Drzewicy, przy średniej 2,2%).

Jedynym ośrodkiem miejskim, w którym zatrudnienie w rolnictwie przekroczyło 25% ogółu pracowników, był Złoczew. Według przyjętej klasyfikacji, reprezentuje on typ usługowo-rolniczy.

W celu dokonania analizy porównawczej funkcji dominujących w miastach województwa łódzkiego wykorzystano opublikowane wyniki badań z 1973 r. (Jerczyński 1977) oraz z 1983 r. (Matczak 1992). Zawierają one typologię miast Polski opracowaną według tej samej metody, którą posłużono się w niniejszym opracowaniu. Mimo pewnych rozbieżności w sposobie gromadzenia danych w tych opracowaniach uznano, że porównanie wyników, z pewnymi ograniczeniami, jest uprawnione (tab. 3).

Spśród 42 miast, które obecnie znajdują się na dzisiejszym obszarze województwa łódzkiego, porównać można tylko 39, trzy bowiem nie miały w latach 1973 i 1983 praw miejskich.

Z przeprowadzonej analizy porównawczej wynika, iż w miastach województwa łódzkiego w ciągu ostatnich 25 lat zaszły bardzo istotne zmiany funkcji. W końcu lat dziewięćdziesiątych, w stosunku do lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, w sposób bardzo istotny straciły na znaczeniu, na korzyść funkcji usługowej, funkcje produkcyjne: przemysłowa i rolnicza.

W pierwszym badanym okresie (1973–1983) zmiana typu funkcjonalnego objęła 18 spośród 39 badanych ośrodków. Kierunek tych zmian polegał przede wszystkim na wzroście znaczenia miast z udziałem funkcji usługowej (typy UP i PU) oraz zmniejszaniu się liczby ośrodków pośrednio i bezpośrednio związanych z rolnictwem (typy R, UR, RP i PR). Grupa miast z udziałem funkcji rolniczej zmalała w badanym dziesięcioleciu aż o 7 (do 1), natomiast liczba ośrod-

Tabela 3. Miasta według charakteru dominacji funkcjonalnej w latach 1973, 1983 i 1997

Miasta	Typ funkcjonalny*		
	1973	1983	1997
Aleksandrów	UP	P	UP
Bełchatów	P	P	U
Biała Rawska	R	UR	U
Błaszki	P	PU	U
Brzeziny	UP	UP	U
Drzewica	—	—	PU
Działoszyń	—	—	PU
Główno	P	P	UP
Kamieńsk	—	—	U
Koluszki	U	UP	U
Konstantynów	P	P	PU
Krośniewice	UP	UP	U
Kutno	PU	PU	U
Łask	PU	UP	U
Łęczycza	UP	UP	U
Łowicz	PU	PU	UP
Łódź	P	PU	U
Opoczno	PU	P	UP
Ozorków	P	P	UP
Pabianice	P	P	UP
Pajęczno	UR	UP	U
Piotrków	P	PU	U
Poddębice	PU	PU	U
Przedbórz	X	PU	U
Radomsko	P	P	UP
Rawa Maz.	PU	PU	UP
Sieradz	PU	UP	U
Skierniewice	UP	UP	U
Stryków	PR	PU	UP
Sulejów	PR	X	UP
Szadek	RP	X	UP
Tomaszów	P	P	U
Tuszyn	U	U	U
Uniejów	PR	PU	U
Warta	UR	U	U
Wieluń	PU	PU	U
Wieruszów	PU	P	PU
Zduńska Wola	PU	PU	UP
Zelów	P	P	UP
Zgierz	P	P	U
Złoczew	R	X	UR
Żychlin	P	P	UP

* U – funkcja usługowa, P – przemysłowa, R – rolnicza, X – brak funkcji dominującej.

Źródło: Dla 1973 r. Jerczyński M. (1977), dla 1983 r. nie publikowane materiały udostępnione przez A. Matczaka oraz dla 1997 r. obliczenia własne na podstawie danych US w Łodzi oraz *Roczników statystycznych województw*.

ków reprezentujących typ usługowo-przemysłowy (UP) i przemysłowo-usługowy (PU) powiększyła się odpowiednio o 60% i o 20% (z 5 do 8 oraz z 10 do 12).

Rola przemysłu nie straciła w tym okresie na znaczeniu. Grupa miast o dominacji funkcji przemysłowej (typ P) pozostała bez zmian i stanowiła w obu latach najliczniejszą, obejmującą 1/3 ogółu, kategorię. Zdecydowana większość z nich (10) utrzymała funkcję przemysłową w okresie całego dziesięciolecia, a miejsce trzech ośrodków przemysłowych, które rozszerzyły swe funkcje do przemysłowo-usługowych, zajęły 3 „nowe”, w których odnotowano zwiększenie udziału zatrudnionych w przemyśle. Liczba miast usługowych (U) pozostała w tym czasie bez zmian (2), natomiast liczba miast nie mających funkcji dominującej, nieznacznie wzrosła (z 1 do 3).

W drugim badanym okresie (1983–1997) nastąpiły dalsze zmiany struktury funkcjonalnej miast, charakteryzujące się, przede wszystkim, bardzo istotnym wzrostem znaczenia usług. Liczba ośrodków o dominacji funkcji usługowej (U) wzrosła aż o 21 (z zaledwie 2 do 23), a miast usługowo-przemysłowych (UP) z 8 do 14. Drastycznemu zmniejszeniu uległa rola przemysłu. Z 13 miast o funkcji przemysłowej (P) w 1983 r., żadne nie utrzymało jej jako dominującej. Większość z nich rozszerzyła swe funkcje do usługowo-przemysłowych i przemysłowo-usługowych, przy czym liczba tych ostatnich zmalała aż o 75% (z 12 do 4). Dwa z trzech miast o braku funkcji dominującej w 1983 r. stały się usługowo-przemysłowymi, a jedno – usługowo-rolniczym. Tylko dwa ośrodki zachowały tę samą, nie zmienioną funkcję, w obu porównywanych okresach.

Najbardziej głębokie zmiany strukturalne zaszły w gospodarce miast, które z wyraźnie wyodrębniającej się jednej funkcji przemysłowej (P) lub przemysłowo-rolniczej (PR) zmieniły swój charakter na ośrodki o znaczącej dominacji usług (U). Zmian takich w pierwszym okresie (1973–1983) nie odnotowano, natomiast w drugim (1983–1997) dotyczyły one 3 miast. W sumie, w ciągu całego badanego okresu od 1973 do 1997 roku, zmiana taka dokonała się w 5 największych miastach regionu: w Łodzi, Bełchatowie, Piotrkowie, Tomaszowie, Zgierzu oraz w najmniejszych: Błaszczach i Uniejowie.

Reasumując stwierdzić można, iż zaistniałe w ciągu całego badanego dwudziestopięcioletnia przeobrażenia struktury funkcjonalnej miast położonych na obszarze województwa łódzkiego, w pierwszym badanym okresie (1973–1983) miały charakter ewolucyjny i polegały przede wszystkim na marginalizacji funkcji rolniczej, stopniowym zwiększaniu się roli usług oraz prawie nie zmienionej roli przemysłu. W drugim zaś okresie (1983–1997), który charakteryzował się istotnymi przemianami systemowymi w skali całego kraju, zarówno tempo, jak i zakres dokonanych zmian struktury funkcjonalnej miast były znacznie większe, a ich kierunek zmierzał do eliminacji roli sektora przemysłowego oraz wyraźnej dominacji sektora usług (rys. 1a, 1b, 1c).

Tabela 4. Miasta według dominacji funkcjonalnej i liczby ludności w latach 1973, 1983 i 1997

Typ funkcjonalny miasta	Ogółem			Miasta o liczbie ludności											
	1973	1983	1997	< 5 tys.			5-20 tys.			20-100 tys.			> 100 tys.		
				1973	1983	1997	1973	1983	1997	1973	1983	1997	1973	1983	1997
Usługowe (U)	2	2	23	1	1	7	1	1	6	—	—	9	—	—	1
Usługowo-przemysłowe (UP)	5	8	14	1	1	2	3	5	5	1	2	7	—	—	—
Usługowo-rolnicze (UR)	2	1	1	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Przemysłowe (P)	13	13	—	2	—	—	5	7	—	5	6	—	1	—	—
Przemysłowo-usługowe (PU)	10	12	4	—	4	1	6	2	—	4	5	—	—	1	—
Przemysłowo-rolnicze (PR)	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rolnicze (R)	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rolniczo-przemysłowe (RP)	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brak funkcji dominującej (X)	1	3	—	1	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Ogółem	39	39	42	13	9	11	15	16	14	10	13	16	1	1	1

Źródło: Jerczyński M. (1977), nie publikowane materiały dla 1983 r. udostępnione przez A. Matczaka oraz dla 1997 r. obliczenia własne na podstawie danych US w Łodzi oraz *Roczników statystycznych województw*.

grupie zwiększyła się. Odnotowany wzrost znaczenia funkcji usługowej (U), która w 1997 r. dominowała w blisko połowie ośrodków tej kategorii wielkości, dokonał się dopiero po 1983 roku.

Wśród miast średnich, liczących od 20 do 100 tys. mieszkańców, zanotowano jeszcze większy wzrost znaczenia usług, szczególnie w drugim z badanych okresów. W latach dziewięćdziesiątych wszystkie ośrodki w tej grupie pełnią funkcje usługowe i usługowo-przemysłowe (typy: U i UP). Typy przemysłowy i przemysłowo-usługowy (P i PU), które do lat osiemdziesiątych zyskiwały na znaczeniu w tej kategorii wielkości, ewoluowały po 1983 roku w kierunku funkcji usługowej.

Łódź, która jest jedynym miastem województwa przekraczającym 100 tys. mieszkańców, miała w 1973 r. funkcję przemysłową, w 1983 – przemysłowo-usługową, a w 1997 r. – usługową. Ewolucja ta może być dobrym przykładem kierunku zmian funkcjonalnych, jakie dokonały się w miastach regionu w ostatnim ćwierćwieczu XX wieku.

Reasumując z przeprowadzonej analizy wynika, iż:

1. W końcu lat dziewięćdziesiątych miasta województwa łódzkiego wykazują zdecydowaną dominację funkcji usługowej, którą odnotowano w ponad połowie ośrodków miejskich regionu.

2. W stosunku do lat siedemdziesiątych nastąpiły istotne zmiany charakteru funkcjonalnego badanych miast, będące konsekwencją przekształceń strukturalnych jakim podlega miejski rynek pracy. Zmiany te, choć rozpoczęły się już w latach siedemdziesiątych, to w większości ośrodków dokonały się dopiero po 1983 roku. W latach 1973–1983 zupełnie zmarginalizowana została funkcja rolnicza, a w latach 1983–1997 zdecydowanemu zmniejszeniu na korzyść funkcji usługowej uległa rola przemysłu.

3. W stosunku do okresu z lat siedemdziesiątych nastąpiło znaczne zmniejszenie zróżnicowania miast ze względu na charakter funkcji dominujących. Początkowo w połowie lat siedemdziesiątych ośrodki te reprezentowały 9 różnych typów funkcjonalnych (U, UR, UP, P, PU, PR, R, RP i X), w 1983 r. – 5 (U, UP, PU, UR, X), a w 1997 już tylko 4 typy, wszystkie z mniejszym lub większym udziałem funkcji usługowej (U, UP, PU, UR).

4. W porównywanych okresach stwierdzono istnienie pewnej zależności między funkcjonalnym charakterem miast a ich wielkością. We wszystkich badanych latach największą różnorodnością typów funkcjonalnych charakteryzowały się miasta najmniejsze. Ośrodki średnie i duże reprezentowały w 1973 i 1983 r. przede wszystkim typ przemysłowy i przemysłowo-usługowy, a w końcu lat dziewięćdziesiątych obserwuje się zjawisko odwrotne wraz ze wzrostem wielkości miasta maleje udział przemysłu w jego gospodarce. Żaden z ośrodków w województwie łódzkim nie ma funkcji wyłącznie przemysłowej, a wszyst-

kie miasta o dominacji funkcji przemysłowo-usługowej to miasta małe, liczące poniżej 20 tys. mieszkańców.

Literatura

- DZIEWOŃSKI K., 1971, *Baza ekonomiczna i struktura funkcjonalna miast. Studium rozwoju pojęć, metod i ich zastosowań*, „Prace Geograficzne IG PAN”, nr 87, s. 3–110.
- JERCZYŃSKI M., 1971, *Metody pośrednie identyfikacji i pomiaru bazy ekonomicznej miast*, „Prace Geograficzne IG PAN”, nr 87, s. 111–141.
- JERCZYŃSKI M., 1973, *Zagadnienia specjalizacji bazy ekonomicznej większych miast w Polsce*, „Prace Geograficzne IG PAN”, nr 97, s. 10–134.
- JERCZYŃSKI M., 1977, *Funkcje i typy funkcjonalne polskich miast*, [w:] *Statystyczna charakterystyka miast. Funkcje dominujące*. Statystyka Polski, GUS Warszawa, s. 20–53.
- KOSIŃSKI L., 1958, *Zagadnienia struktury funkcjonalnej miast polskich*, „Przegląd Geograficzny”, t. 30, s. 573–586.
- KOSTROWICKI J., 1952, *O funkcjach miastotwórczych i typach funkcjonalnych miast*, „Przegląd Geograficzny”, t. 24, s. 7–16.
- MATCZAK A., 1992, *Zmiany w strukturze funkcjonalnej miast Polski w latach 1973–1983*, „Acta Universitatis Lodzensis, Folia Geographica”, nr 17, s. 9–25.
- Roczniki Statystyczne z 1998 r. województw: łódzkiego, sieradzkiego, płockiego, piotrkowskiego, skierniewickiego, kaliskiego, konińskiego, częstochowskiego, radomskiego.
- SULIBORSKI A., 1976, *Zmiany funkcji miast województwa łódzkiego w latach 1960–1970*, maszynopis, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Organizacji Przestrzeni UŁ, Łódź.
- SULIBORSKI A., 1983, *Niektóre problemy badań funkcji miast w świetle podstawowych założeń koncepcji systemowej*, „Acta Universitatis Lodzensis, Folia Geographica” 2, s. 3–16.
- SULIBORSKI A., 2001, *Problemy i kierunki rozwoju miejskiej sieci osadniczej województwa łódzkiego*, [w:] *Strategiczne problemy rozwoju regionów w procesie integracji europejskiej*, red. A. Jewtuchowicz, Zakład Ekonomiki Regionalnej i Ochrony Środowiska UŁ, Łódź, s. 106–115.

TRANSFORMATIONS IN THE FUNCTIONAL STRUCTURE OF THE CITIES OF ŁÓDŹ PROVINCE

Summary

An attempt was made to identify the functions dominating in the urban centers of Łódź Province. On this basis a functional classification of the cities in the region was made. Results of the present research were referred to the functional structure of the examined cities in the mid-seventies. This allowed to determine the scale of transformations, which occurred during that time. The indirect method of determining the functional structure based on an analysis of the employment structure in the cities was applied. At the end of the 90s, the cities of Łódź Province were characterized by domination of services providing functions. Making a comparison between the latter and the structure characteristic of twenty-five years before points to a weakening role of the industrial and agricultural functions. A certain dependence between the functional structure and the number of urban population was also noticed. According to this dependence, the larger the city, the lower the share of the production functions in its economy.

Aleksander SZWICHTENBERG
Politechnika Koszalińska

TRANSFORMACJE FUNKCJONALNE I PRZESTRZENNE KOSZALINA W GOSPODARCE RYNKOWEJ

Wstęp

Koszalin jest liczącym się miastem w Polsce, zarówno pod względem powierzchni (8,32 tys. ha), jak i ludności (112, 7 tys.). Charakteryzuje się podobną gęstością zaludnienia jak drugie co do powierzchni miasto w Polsce, tj. Szczecin (Koszalin – 1357 osób/km², Szczecin – 1384 osób/km²). Przyrost ludności w latach 1990–1999 o około 3,6% wyróżnia także to miasto w kraju. Należy bowiem podkreślić, że w miastach dużych, jak: Warszawa, Gdańsk, Katowice, Poznań, Szczecin, Wrocław i innych odnotowano pewne zmniejszenie ludności.

Koszalin należy do grupy najważniejszych miast w Polsce, a szczególnie w obrębie Pomorza. Miasto to zasługuje na szczególną analizę ze względu na jego specyficzną transformację, zarówno funkcjonalną, jak i przestrzenną.

Rozwój miasta od 1815 r. był podyktowany przede wszystkim funkcją administracyjną, a także, w niektórych okresach – militarną. Jest to jedno z niewielu miast, średniej wielkości w Polsce, którego rozwój był do tego stopnia uzależniony od tych (tej!) właśnie funkcji.

Celem niniejszego artykułu jest także przedstawienie scenariusza rozwoju tego miasta po definitywnej utracie najważniejszego, wyżej wymienionego, czynnika miastotwórczego, po utracie rangi miasta wojewódzkiego. Koszalin był miastem wojewódzkim przez ponad 180 lat. Przyjęto założenie, że upadek kilku funkcji tego miasta (administracyjnej, militarnej i przemysłowej) przyczyni się do ugruntowania niektórych istniejących (handlowa, ośrodek akademicki) oraz powstania nowych (funkcja turystyczna).

Celem pracy jest m.in. wykazanie jego niewielkich związków z Morzem Bałtyckim, mimo że jest to jednostka osadnicza położona faktycznie nad samym morzem (2–3 km). Od morskiej linii brzegowej północne obrzeża miasta dzieli jedynie nadbrzeżne jezioro Jamno. Miasto jest więc „odwrócone plecami” względem potencjalnie najistotniejszego czynnika miastotwórczego. Należy podkreślić, że rozwój miasta nie jest stymulowany istotnymi czynnikami przyrodniczymi (brak bogactw mineralnych, „odwrócenie od morza” itd.).

Miasto to nie wykształciło także tzw. terenów podmiejskich (brak terenów ogrodniczo-warzywniczych, budownictwa podmiejskiego, postępującej urbanizacji sąsiadujących z nim wsi itd.). Położone w promieniu kilku kilometrów jednostki osadnicze należą do bardzo słabo rozwiniętych lub upadających.

Brak również podmiejskich terenów rekreacyjnych, mimo że w sąsiedztwie miasta są wyjątkowo atrakcyjne walory dla tych celów. Jest to następstwem preferowania przez mieszkańców strefy brzegowej, a także zaniedbań w organizacji innych podmiejskich możliwości spędzenia wolnego czasu. Odnosi się to zarówno do codziennej rekreacji po pracy, jak i weekendowej.

Trzecim zagadnieniem poruszonym w artykule jest analiza struktury społeczno-przestrzennej miasta. Zostanie podjęta próba udowodnienia, że Koszalin został ukształtowany wg typowego modelu socjalistycznego.

1. Zewnętrzne uwarunkowania rozwoju miasta

Koszalin, podobnie jak i Słupsk, jest ważnym krajowym ośrodkiem rozwoju. W koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju Koszalin został zaliczony do grupy ośrodków generujących rozwój, a konkretnie do ośrodków koncentrujących kluczowe przedsięwzięcia wzrostu położonych w strefach recesji gospodarczej (Kołodziejski 1996). Według Rządowego Centrum Studiów Strategicznych ma pełnić rolę krajowego ośrodka równoważenia rozwoju, jako:

- koordynator działań na rzecz aktywizacji gospodarczej obszarów problemowych, rozciągających się na południe (powiat Białogard, Świdwin, Szczecinek, Drawsko), w tym aktywnej funkcji turystycznej obszarów pojeziernych;
- wiodący ośrodek dynamizowania rozwoju gospodarczego obszaru północnego (powiaty: Sławno, Koszalin, Kołobrzeg), w tym rozwoju funkcji turystycznej na środkowym wybrzeżu Bałtyku;
- ośrodek węzłowy zespołu miejskiego (Koszalin, Białogard, Kołobrzeg, Sławno, Darłowo, Sianów, Karlino), będącego załącznikiem przyszłej aglomeracji (*Makroregion...* 1999).

Koszalin, obok 76 innych miast i gmin województwa zachodniopomorskiego, jest członkiem Euroregionu Pomerania, w skład którego wchodzi 33 gminy Skanii oraz 8 powiatów niemieckich, położonych w Brandenburgii i Meklem-

burgii. Analizowane miasto należy także do 33 innych miast polskich, które w 1999 r. utraciły status miasta wojewódzkiego.

2. Upadające funkcje miasta

Do upadających funkcji Koszalina można zaliczyć: administracyjną, militarną i przemysłową.

Problemem typów genetycznych i funkcjonalnych miast Pomorza Środkowego zajmował się m.in. E. Rydz (2001). Badania tego autora, dotyczące struktury pracujących oraz powiązań usługowych i produkcyjnych miast, pozwoliły zaliczyć (spośród 29 badanych jednostek tego regionu) aż 65% do grupy ośrodków usługowo-przemysłowych i przemysłowo-usługowych. Natomiast Koszalin, podobnie jak Słupsk, do miast usługowych z dominacją usług materialnych.

Koszalin jest typową jednostką usługową na badanym terenie od około 200 lat. Przez cały ten okres podstawowym czynnikiem jego rozwoju była funkcja administracyjna. W 1815 r. w mieście tym została ustanowiona siedziba rejencji koszalińskiej. Od tej pory tylko w latach 1945–1950 nie było ono siedzibą władz wojewódzkich. Kolejny raz Koszalin utracił tę funkcję w 1999 r. Przez prawie dwa wieki Koszalin pełnił także funkcję militarną, związaną z licznymi jednostkami wojskowymi zlokalizowanymi na Pomorzu Środkowym. Obecnie w większości są likwidowane w wyniku przystąpienia Polski do NATO.

Utrata rangi miasta wojewódzkiego przez Koszalin pociągnęła za sobą wiele negatywnych konsekwencji, jak:

- spadek zainteresowania inwestorów lokowaniem przedsięwzięć na obszarze miasta;
- wycofywanie się niektórych inwestorów z zapoczątkowanych przedsięwzięć;
- spadek obrotów wielu przedsiębiorstw;
- intensywniejszy wzrost stopy bezrobocia (od wprowadzenia reformy administracyjnej stopa bezrobocia wzrosła o około 1% (do 12,9% w lipcu 2000 r.);
- odpływ ludzi młodych z odpowiednimi kwalifikacjami;
- wywóz z Koszalina wielu urządzeń i maszyn – infrastruktury biurowej z obiektów byłego urzędu wojewódzkiego i innych instytucji;
- dalszy wzrost kosztów utrzymania (Koszalin należy w tym względzie do najdroższych miast w Polsce, szczególnie w odniesieniu do artykułów spożywczych oraz paliw) i inne.

Wyżej wymienione czynniki przyczyniły się m.in. do znacznego zubożenia mieszkańców miasta. Z danych Urzędu Skarbowego w Koszalinie wynika, że w 1999 r. dochody 92% mieszkańców nie przekroczyły pierwszego progu podatkowego (w ramach którego podatek dochodowy wynosi 19%) (Brożek, Su-

szyński 2000). W skali kraju udział ten wynosił 80%. Jedynie 591 mieszkańców Koszalina uzyskało dochody, plasujące ich w trzeciej grupie podatkowej.

Przemysł nie odgrywa dużej roli w Koszalinie. Na budownictwo przypada 10,1% ogółu podmiotów gospodarczych miasta, a na działalność produkcyjną zaledwie – 8,8% (Strategia... 2001). Koszalin nigdy nie był dużym ośrodkiem przemysłowym i nie miał dużych przedsiębiorstw. W 1999 r. było zarejestrowanych jedynie 1,3 tys. tego typu podmiotów. Dominuje produkcja artykułów spożywczych (przemysł piekarniczy, mięsny, mleczarski, piwowarski, chłodniczy, przetwórstwa produkcji leśnej i przetwórstwa rybnego). Upadły wszystkie liczące się zakłady przemysłowe, w tym przede wszystkim elektroniczne, np. „Kazel”.

Kapitał zagraniczny inwestuje także przede wszystkim w przetwórstwo, przemysł rolno-spożywczy, łowiectwo, hotelarstwo i handel. Zaledwie 8 inwestorów zainwestowało większy kapitał niż 1 mln dol. USA (stacje benzynowe, supermarkety i zakłady piwowarskie).

Jak wynika z powyższej statystyki, Koszalin jest dużym miastem, pozbawionym możliwości rozwoju pozausługowych funkcji gospodarczych. Zdecydował o tym zarówno brak lokalnych źródeł surowcowych (prócz produktów rolnych), jak i duża odległość miasta od surowców mineralnych.

3. Rodzące się nowe funkcje miasta

W minionym dziesięcioleciu w Koszalinie znaczenia nabrała przede wszystkim funkcja handlowo-usługowa, a także – szkolnictwa wyższego. Pewne symptomy wskazują na rodzącą się funkcję turystyczną.

W Koszalinie w 1999 r. działało 14,8 tys. podmiotów gospodarczych (31,3% więcej niż w 1995 r.). Dominującą działalnością stał się handel i naprawy (30,4% ogółu), obsługa nieruchomości i firm (16,1%) (Strategia... 2001). Około 90% firm sektora prywatnego należy do osób fizycznych. Działalność handlowa jest najszybciej rozwijającą się formą działalności gospodarczej (średniorocznie przybywa około 100 punktów sprzedaży).

W minionym dziesięcioleciu w Koszalinie zrodziła się zupełnie nowa funkcja. Miasto to bowiem stało się znaczącym ośrodkiem akademickim w Polsce. Obecnie funkcjonuje w nim sześć uczelni stacjonarnych, tj.: Politechnika Koszalińska (18 tys. studentów), Bałtycka Wyższa Szkoła Humanistyczna (14,5), Centrum Szkolenia Straży Granicznej, Centrum Szkolenia Wojsk Przeciwlotniczych, Wyższe Seminarium Duchowne oraz Instytut Teologiczny. W związku z powyższym przyjęto w „Strategii rozwoju Koszalina” jako drugi główny cel strategiczny: „Koszalin – miasto akademickie, ośrodek naukowy i innowacyjno-wdrożeniowy” (Strategia... 2001). Już obecnie wyżej wymienione szkoły są największymi pracodawcami w tym mieście. Budżet Politechniki Koszaliń-

skiej na dydaktykę i działalność badawczą w 1999 r. wynosił 42,0 mln zł, na inwestycje – 11,1 mln zł oraz na pomoc dla studentów – 8,0 mln zł.

Największe kontrowersje wywołuje stan aktualny funkcji turystycznej w Koszalinie i jej potencjalne możliwości. Autor niniejszego artykułu wysunął tezę, że turystyka będzie potencjalnie ważną działalnością usługową tego miasta¹. Argumentacja przedstawiona przez ww. autora zdecydowała także o umieszczeniu w „Strategii rozwoju Koszalina” celu strategicznego sformułowanego w podobnym stylu, tj.: „Koszalin – miasto o silnych związkach z morzem, ponadregionalny ośrodek obsługi ruchu turystycznego” (Strategia... 2001).

Teza zawarta w tytule artykułu może wydawać się nierealną. Miasto to do tej pory nigdy nie opierało swojego rozwoju na bazie walorów turystycznych, bądź też na korzyściach wynikających z jego specyficznego położenia. W wyżej wymienionym celu strategicznym możliwości Koszalina zostały jednak częściowo pomniejszone. Zdaniem autora artykułu rozwój turystyki może być trójkierunkowy, a mianowicie poprzez:

- tworzenie warunków dla rozwoju „drugich domów” na atrakcyjnych terenach położonych w sąsiedztwie miasta;
- obsługę turystyki masowej skoncentrowanej na wybrzeżu Zatoki Koszalińskiej, m.in. wykorzystanie walorów krajoznawczych miasta oraz
- ściślejszą współpracę w branży turystycznej z gminami sąsiednimi (promocyjną, w zakresie planowania przestrzennego itd.).

Rozwoju turystyki w Koszalinie nie można rozpatrywać, ograniczając się przestrzennie tylko i wyłącznie do samego miasta, czy też do terenów położonych blisko jego granic. Stąd też niektóre zagadnienia poruszane w tym artykule będą dotyczyły także jednostek samorządowych położonych wokół niego, a szczególnie należących do Związku Gmin Środkowopomorskich.

Turystyka w Koszalinie nie rozwinie się na podstawie standardowych rozwiązań stosowanych w innych podobnej wielkości miastach. Na przykład poprzez budowę kolejnych hoteli, organizację wyjątkowych imprez itd. Koszalin, jako miasto, nie wyróżnia się walorami nadzwyczajnymi, spektakularnymi. Leży jednak blisko morza, a co więcej – tereny położone między substancją miejską a jeziorem Jamno (Bałtykiem) mogą być wykorzystane pod budowę „drugich domów”.

Istotne jest, aby władze Koszalina pamiętały, że:

- nie można rozpatrywać rozwoju turystyki w oderwaniu od sąsiadujących gmin (rozwój miasta będzie zależał nierozdzielnie od sukcesów turystycznych tych jednostek samorządowych);

¹ Autor powtórzył w niniejszym artykule niektóre wcześniej sformułowane tezy zawarte w opracowaniu pt.: *Turystyka – potencjalnie ważną działalnością usługową Koszalina*, [w:] *Problemy społeczno-gospodarcze byłych miast wojewódzkich po reformie podziału administracyjnego kraju*, Politechnika Koszalińska, PTE, Koszalin 2000, s. 120–131.

- rola miasta, położonego w turystycznym regionie nad Zatoką Koszalińską, ogranicza się jedynie do kulturowej jego obsługi;
- infrastrukturę noclegową można rozwijać przede wszystkim na bazie „drugich domów”, lokalizowanych głównie w północnej i wschodniej części miasta, tj. w sąsiedztwie jeziora Jamno i dwóch dużych kompleksów leśnych oraz
- nie ma potrzeby budowania nowych hoteli w mieście.

Do lat dziewięćdziesiątych Koszalin był niekwestionowanym ośrodkiem ponadregionalnym, obsługującym kilkudziesięciokilometrowy turystyczny pas wybrzeża. Z jednej strony duży ośrodek miejski, a z drugiej – kilkanaście dużych nadmorskich wsi letniskowych. Tym bardziej że do wszystkich tych jednostek osadniczych droga prowadziła właśnie przez Koszalin. W Koszalinie ponadto były także wszystkie hurtownie (owocowo-warzywne i ze środkami higieniczno-sanitarnymi), mleczarnie, piekarnie, większe sklepy spożywcze itd.

Sytuacja powyższa dość radykalnie zmieniła się w ostatnim dziesięcioleciu. Koszalin przestał bowiem być „hurtownią” dla konsumentów (szczególnie sezonowych) tych wsi. Powstało także wiele bezpośrednich połączeń, szczególnie drogowych, pomiędzy polskimi obszarami generującymi turystykę a poszczególnymi wsiami. Czy wobec tego Koszalin całkowicie utracił funkcję ośrodka wyższego rzędu względem tych nadmorskich jednostek osadniczych?

Autor stawia tezę, że miasto to utraciło wiele ze swoich dawnych zadań usługowych, jednak były to usługi drugorzędnej jakości. Nie utraciło natomiast rangi ośrodka kulturowego dla tych obszarów. Co więcej, Koszalin powinien doskonalić się w tym względzie. Musi tworzyć nowe produkty turystyczne oparte na walorach krajoznawczych, a szczególnie walorach dóbr kultury i ważnych imprezach kulturalnych.

Koszalin sam, jako taki, nie musi rozwijać infrastruktury turystycznej, prócz tzw. towarzyszącej (urządzenia rozrywkowe, urządzenia usługowe i urządzenia ułatwiające uprawianie turystyki). Winien jednak stać się usługowym centrum kulturowym dla wszystkich wsi turystycznych położonych nad Zatoką Koszalińską. Kina, teatry, sale wystawowe, amfiteatry, kasyna gier z pewnością nie powstaną w tych wsiach.

Miasto to nie może liczyć na rozwój „wielkiej turystyki”. Jednak położone w sąsiedztwie liczącego się w kraju obszaru turystyki masowej, może być dla niego ważnym centrum obsługi, szczególnie pod względem kulturowym.

Obecna baza hotelarska i jej standard są w zasadzie wystarczające (17 obiektów z 857 miejscami noclegowymi). Miasto jednak może znacząco zwiększyć bazę noclegową poprzez stworzenie odpowiednich warunków do rozwoju budownictwa letniskowego. Na obszarze położonym w sąsiedztwie Jamna są bowiem bardzo atrakcyjne tereny nadające się do lokalizacji „drugich domów” i centrum weekendowego dla mieszkańców miasta.

4. Pierwotne i wtórne czynniki decydujące o braku związku funkcjonalnego Koszalina z Morzem Bałtyckim

W niniejszym artykule umownie przyjęto, że pierwotnymi czynnikami decydującymi o braku powiązań funkcjonalnych między Koszalinem a Morzem Bałtyckim są walory środowiska przyrodniczego okolic miasta. Nie byłyby one jednak skutecznymi barierami rozwoju miasta w tym kierunku, gdyby nie sprzyjały temu czynniki wtórne, m.in. decyzje planistyczne, dotyczące rozwoju polskiego wybrzeża. Przyjęto tezę, że walory środowiska przyrodniczego (glebowe, krajobrazowe, florystyczne i inne), a także zła polityka przestrzenna w Polsce Ludowej, doprowadziło do nieprawidłowego kierunku rozwoju tego miasta.

Koszalin, po Trójmieście, jest drugą co do wielkości miejską jednostką osadniczą w Polsce położoną tak blisko Bałtyku. W przeciwieństwie jednak do miast zlokalizowanych nad Zatoką Gdańską, Koszalin nie ma żadnego związku gospodarczego z tym morzem. Wręcz przeciwnie, miasto sukcesywnie „odwracało się plecami” od tego ważnego miastotwórczego czynnika.

Koszalin położony jest na Pobrzeżu Koszalińskim. Jest to falista morena dena o małych deniwelacjach. Wykształciły się na tym terenie dobre gleby brunatne (pszenno-buraczane), decydujące o wybitnie rolniczym jej charakterze i będące istotną barierą rozwoju miejscowości. Z drugiej strony, całe Pobreże pozbawione jest zwartych kompleksów leśnych. Pod względem turystycznym teren ten należy do mało atrakcyjnych. Autor określił go jako tzw. „strefę szansy” (m.in. dla potencjalnej działalności agroturystycznej i innych form turystyki wiejskiej) (Szwichtenberg 1995).

Chociaż prawie całe Pobreże Koszalińskie charakteryzują wymienione cechy, okolice Koszalina wyróżniają się wyjątkowymi walorami, szczególnie krajobrazowymi. Miasto bowiem położone jest z jednej strony u podnóża samotnego na Pobrzeżu kompleksu wysokich wzgórz moreny czołowej (Wzgórze Koszalińskie – 132 m n.p.m.), a z drugiej – w sąsiedztwie jednego z największych w Polsce jezior nadbrzeżnych (Jamno – 2290 ha). Bezpośrednio z miastem graniczą dwa, prawdopodobnie największe na Pobrzeżu, kompleksy buczyny pomorskiej. W obrębie Wzgórz Koszalińskich jest ponadto niewielkie lokalne „pojezierze”, składające się z kilkunastu akwenów.

Reasumując krajobraz okolic Koszalina to: Morze Bałtyckie, bardzo duże jezioro przybrzeżne, kilkanaście jezior polodowcowych oraz znaczne kompleksy leśne i morena czołowa o dużych deniwelacjach.

Barierami przyrodniczymi ograniczającymi północny kierunek miasta, zdaniem planistów przestrzennych, były:

- dobre gleby brunatne (w gospodarce nakazowo-rozdzielczej gleby do IV klasy bonitacyjnej były barierą wręcz absolutną dla rozwoju przestrzennego miasta typu Koszalin, tj. nie mających strategicznego znaczenia dla polskiego przemysłu);
- istnienie fizjograficznej przeszkody pomiędzy strukturą miasta a morzem w postaci dużego, trudno dostępnego i wyjątkowo silnie zanieczyszczonego (główny odbiornik ścieków dla stutysięcznego miasta) – jeziora Jamno;
- istnienie dużego kompleksu leśnego.

Ważniejsze jednak, od wyżej wymienionych, były przyczyny natury polityczno-planistycznej. W latach sześćdziesiątych jezioro Jamno i najbliższe okolice planowano przeznaczyć pod lotnisko. Od lat sześćdziesiątych do końca lat dziewięćdziesiątych jezioro Jamno i tereny pomiędzy miastem a jego brzegiem rezerwowano pod budowę portu i stoczni. Mimo odstąpienia od budowy tych obiektów, m.in. w wyniku realizacji Portu Północnego, nadal były zachowywane rezerwy terenowe w Koszalinie na ten cel. Dodatkowo przy końcu lat osiemdziesiątych pojawiła się koncepcja budowy elektrowni atomowej w sąsiedztwie jeziora Jamno.

Powyższe ograniczenia fizjograficzne i bariery natury administracyjno-politycznej nie pozwalały lokalnym planistom na ewentualne planowanie inwestycji miejskich w kierunku północnym. Niezależnie od wielkich strat, jakie miasto poniosło w wyniku zaniechania rozwoju w tym kierunku, jest jednak obecnie z tego określona korzyść. Zgodnie z wcześniej przedstawioną w tym artykule tezą, można tam będzie realizować infrastrukturę turystyczną, szczególnie nad jeziorem Jamno i w sąsiedztwie wspomnianego kompleksu leśnego.

W ostatnich latach, szukając nowych szans rozwoju miasta, przyjęto koncepcję silnego związania Koszalina z morzem. Przestrzenny rozwój miasta będzie tak realizowany, aby kształtować tzw. „Oś Bałtycką”. Władze miasta bowiem będą podejmowały takie przedsięwzięcia, które pozwolą na wzmocnienie potencjału turystycznego wynikającego z bliskości jeziora Jamno i Bałtyku.

5. Nowe opcje dotyczące kształtowania istniejącej struktury przestrzennej miasta

W Koszalinie, podobnie jak w większości miast polskich, realizowano model miasta socjalistycznego. Jednak w jego obrębie nie można wyróżnić wszystkich strefy rozwoju, jakie wymienia I. Sagan (2000), tj.: centrum miasta, strefa przekształceń, nowe osiedla mieszkaniowe i peryferyjna strefa podmiejska.

W badanym mieście istnieje bowiem tylko centrum miasta – w postaci dość mocno zniszczonego w czasie II wojny światowej średniowiecznego rdzenia, w części wypełnionego (niektóre plomby) socjalistycznymi formami zabudowy oraz nowe osiedla mieszkaniowe. Wyraźnie brak strefy przekształceń, to jest takiej gdzie dawną zabudowę podmiejską zastępowano „nowoczesną” oraz peryferyjnej strefy podmiejskiej, obejmującej tereny otwarte, rekreacyjne, przemysłowe, nierzadko rolnicze wraz z indywidualnym budownictwem mieszkaniowym.

Przez około 25 lat wokół Koszalina funkcjonował jeden z największych kompleksów sadowniczych w Polsce. Istniały tam plantacje drzew owocowych (jabłonie, śliwy i wiśnie), krzewów (czarne porzeczki i maliny) oraz truskawek. Zielony pierścień miasta, o powierzchni kilkuset hektarów, był dodatkowym źródłem dochodów mieszkańców Koszalina. Zagłębie ogrodnicze upadło w pierwszych latach funkcjonowania w Polsce gospodarki rynkowej. Obecnie są to w większości ugory i nieużytki.

Ważnym czynnikiem, kształtującym układ miasta, jest linia kolejowa dzieląca je na dwie części, tj.: zachodnią (dominacja zabudowy o charakterze przemysłowo-usługowo-składowym) i wschodnią (zabudowa mieszkaniowa i usługowa). W okresie małej dbałości o stan środowiska przyrodniczego dzielnica przemysłowa w dużym stopniu oddziaływała negatywnie na stan powietrza w „sypialni” Koszalina.

W nowych rozwiązaniach przestrzennych miasta, zaanonsowanych także w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Koszalina* (1997) zwraca się uwagę na konieczność zmiany zasad kształtowania układów typu: „mieszkanie-praca” czy też układów komunikacyjnych. Istnieją bowiem zbyt duże problemy z komunikacją pomiędzy wyraźnie monofunkcyjną „sypialnią” (osiedle „Północ”) a centrum miasta, bądź tzw. dzielnicą przemysłową. Planuje się m.in. lokalizację w obecnie projektowanych osiedlach mieszkaniowych wydzielonych strukturalnie mini jednostek działalności gospodarczej (rzemiosło, usługi i produkcja nieuciążliwa).

Nowym elementem architektonicznym elementem Koszalina jest nowoczesna starówka, budowana na wzór kołobrzesckiej bądź elbląskiej.

Koszalin należy do niewielu miast w Polsce, które dysponują ogromnymi rezerwami terenu pod różnorodne funkcje. Wynika to m.in. z megalomanii realizowanej w Polsce Ludowej. Dla przykładu pod wielorodzinne budownictwo mieszkaniowe przeznacza się w planach zagospodarowania przestrzennego – około 40 ha, zaś pod budownictwo jednorodzinne – 440 ha. Na terenach tych można wybudować mieszkania dla około 27 tys. osób. Jest to liczba mieszkańców znacznie przekraczająca określane tempo wzrostu populacji Koszalina w najbliższych kilkunastu latach.

Podsumowanie

1. Transformacja ustrojowa w Polsce doprowadziła do:
 - upadku przemysłu w Koszalinie;
 - rozwoju funkcji usługowo-handlowej (spośród działających w Koszalinie 14,8 tys. podmiotów gospodarczych 30,4% związanych jest z handlem i naprawami, a 16,1% – z obsługą nieruchomości i firm);
 - powstania w Koszalinie dużego centrum akademickiego (35 tys. studentów przy 113 tys. mieszkańców);
 - sukcesywnego kształtowania się funkcji turystycznej;
 - upadku podmiejskiego zielonego pierścienia sadowniczego.
2. Reforma administracyjna kraju doprowadziła m.in. do utraty kształtowanej przez około 200 lat funkcji administracyjnej Koszalina, a tym samym do znacznego zubożenia mieszkańców miasta. Wstąpienie Polski do NATO i reorganizacja polskiej armii także doprowadziło do likwidacji funkcji militarnej miasta.
3. Koszalin – poszukując nowych możliwości rozwojowych, podjął się kształtowania tzw. „Osi Bałtyckiej”, której celem jest silne związanie miasta z Morzem Bałtyckim.
4. Zostały podjęte działania planistyczne mające na celu złagodzenia konsekwencji budowy socjalistycznego układu miasta. Między innymi poprzez wypełnianie plomb budownictwem stylowym, bądź poprzez wprowadzanie w obręb osiedli mieszkaniowych działalności produkcyjno-usługowych.

Literatura

- BROZEK L., SUSZYŃSKI A., 2000, *Koszalin w nowym podziale administracyjnym kraju*, [w:] *Problemy społeczno-gospodarcze byłych miast wojewódzkich po reformie podziału administracyjnego kraju*, Politechnika Koszalińska, PTE, Koszalin.
- KOŁODZIEJSKI J., 1996, *Uwarunkowania ekorozwoju w regionie „Bałtyk-Pomorze”*, [w:] *Ekologiczne uwarunkowania rozwoju turystyki w makroregionie Bałtyk-Pomorze. Szanse i zagrożenia*, red. A. Szwichenberg, Koszalin.
- Makroregion północno-zachodni w nowym podziale administracyjnym. Bilans otwarcia*. Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Biuro Rozwoju Regionalnego w Szczecinie, Szczecin 1999.
- RYDZ E., 2001, *Układ więzi regionalnych w obrębie Pomorza Środkowego*, [w:] *Integracja i rozwój Pomorza Środkowego*, Politechnika Koszalińska, Koszalin.
- SAGAN I., 2000, *Miasto scena konfliktów i współpracy. Rozwój miasta w świetle koncepcji reżimu miejskiego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Strategia rozwoju Koszalina. Diagnoza, 2001, Urząd Miejski, Koszalin (materiał powielony).
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Koszalina*, Urząd Miejski w Koszalinie, Koszalin 1997.
- SZWICHENBERG A., 1995, *Gospodarka turystyczna w okresie przejściowym*, WSI, Koszalin.

THE FUNCTIONAL AND SPATIAL TRANSFORMATIONS OF KOSZALIN WITHIN MARKET ECONOMY

Summary

Koszalin belongs to the group of the most important Polish cities, especially within the limits of Pomeralia. The author proves that despite its location at the sea-side, the city has very weak links with the sea, which could become its most significant city-generating factor. Koszalin has not formed suburban areas, either, and the settlements situated within the diameter of a few kilometers are poorly developed. The economic transformation in Poland has resulted in a decline of the industrial function of the city. At the same time, there developed the functions of services and trading, there was created a large academic center (35 thousand students), the tourist function has been developed successively. Due to the administrative reform, Koszalin has lost its administrative function which had been shaped for 200 years. Moreover, Poland's joining the NATO and reorganization of the army entailed liquidating the military function of cities. A good example of looking for new development possibilities is offered by advancement in the shaping of the so-called „Baltic axis”, which is designed to help connect the city with the Baltic Sea. As a result of the planners' efforts, the negative consequences of the so-called socialist layout of the city are being eased.



Andrzej MATCZAK
Uniwersytet Łódzki

DELIMITACJA ZAPLECZA SPOŁECZNO-EKONOMICZNEGO ŁĘCZYCY

1. Wprowadzenie

Na funkcjonowanie i rozwój miasta przemożny wpływ ma jego zaplecze. Ważnym zatem jest problem określenia miejsca, jakie zajmowała i obecnie zajmuje Łęczyca w swoim otoczeniu oraz jakie łączą ją stosunki z tym otoczeniem. Dotychczasowe badania geografów (liczne zarówno w kraju, jak i za granicą zwalniają autora z konieczności ich omawiania i cytowania) jednoznacznie potwierdzają, że produkcja dóbr i oferowanych usług wykonywanych na rzecz zaplecza są na ogół decydującym czynnikiem rozwoju miasta. Ważnym też czynnikiem, podnoszącym efektywność tych działalności, jest centralne położenie miasta względem swojego zaplecza. Badający relacje miasto – region zaobserwowali wyraźne występowanie sprzężeń zwrotnych. Z jednej strony zasięg wpływów i siła ciążenia regionu do miasta zależą w dużym stopniu od jego wielkości, potencjału ekonomicznego i atrakcyjności, z drugiej zaś wielkość strefy wpływów i siła oddziaływania miasta jest zależna od rozwoju komunikacji, gęstości osiedli, mobilności ludności w zapleczu oraz poziomu jego urbanizacji i industrializacji. Powiązania miasta z jego regionem badane są na ogół poprzez analizę występujących związków w zakresie komunikacji, demografii, aprowizacji, handlu i finansów, administracji, służby zdrowia, edukacji, kultury, polityki i religii oraz rekreacji. Wymienione formy powiązań zamykają się na ogół w różnych granicach przestrzennych. Nie w każdym też przypadku występują wszystkie rodzaje tych związków. Dopiero ich suma wskazuje na strefę wpływów miasta (tj. wykształcenia się węzłowego regionu społeczno-ekonomicznego), która ze swojej natury jest zmienna w czasie. Badania geograficzne nad

strefami ciążenia do miast mają duże znaczenie nie tylko teoretyczne, ale również i aplikacyjne. Diagnoza aktualnych ciąż społeczno-ekonomicznych zaopieczona do miasta powinna stanowić podstawę delimitacji (określenia zasięgu) węzłowego regionu społeczno-ekonomicznego, aktualnej i docelowej jego wielkości, w następstwie tego także „regionu administracyjnego” (np. szczebla powiatowego).

Celem artykułu jest próba delimitacji węzłowego regionu społeczno-ekonomicznego Łęczycy na podstawie zasięgu przestrzennego oddziaływania tego miasta na zaplecze. Występujące związki pomiędzy Łęczycą a jej zapleczem oraz zasięg przestrzenny jej oddziaływania zbadano na podstawie powiązań w zakresie administracji, komunikacji i ruchu ludności. Łęczycą była m.in. obiektem badań łódzkiego ośrodka geografii społeczno-ekonomicznej. Wykonano kilka prac magisterskich bezpośrednio dotyczących Łęczycy¹ (I. Smajkiewicz 1957; A. Szaplińska 1965; A. Głodo 1973; K. Zaręba 1978; B. Hajdorowicz 1982; A. Dworniak-Kijewska 1991; D. Michalak 1991; A. Wachulak 1998) oraz jej regionu² (J. Pieklik 1957; A. Fronczak-Zajac 1958; S. Grzymiski 1959; H. Zagańczyk 1960; T. Stokfisz 1977; J. Kaniok 1983; T. Lankiewicz 1983; S. Wasilewska 1984; B. Borowska 1988; S. Dobracz 1990; P. Banasiak 1990; J. Banasiak 1992; G. Kowalska 1993; K. Leszczuk 1996; A. Stefańska 1996; W. Wichliński 1996), a także parę artykułów naukowych (S. Lipko 1957; A. Matczak 1975). Wskazane wyżej prace³ przybliżają wiele aspektów

¹ I. Smajkiewicz 1957, Wpływ inwestycji górniczej na aktywizację miasta Łęczycy; A. Szaplińska 1965, Zatrudnienie i dojazdy do pracy w Łęczyckich Zakładach Górniczych; A. Głodo 1973, Próba charakterystyki społeczno-gospodarczej Łęczycy; K. Zaręba 1978, Zmiany form użytkowania ziemi w Łęczycy na przestrzeni ostatnich czterdziestu lat (1930–1976); B. Hajdorowicz 1982, Przemysłowa funkcja miasta Łęczycy; A. Dworniak-Kijewska 1991, Struktura morfogenetyczna miasta Łęczycy; D. Michalak 1991, Przemysłowa funkcja miasta Łęczycy w XIX i XX wieku; A. Wachulak 1998, Zasięg przestrzennego oddziaływania miasta Łęczycy.

² J. Pieklik 1957, Problemy aktywizacji lokalnej Krośniewic; A. Fronczak-Zajac 1958, Monografia geograficzno-ekonomiczna kolei wąskotorowej Ozorków Centralny – Krośniewice Wąskotorowe; S. Grzymiski 1959, Monografia osady Pęczniew w powiecie łęczyckim, województwie łódzkim; H. Zagańczyk 1960, Monografia osady Piątek; T. Stokfisz 1977, Gmina Dąbrowice w województwie płockim – zmiany morfologii geograficzno-ekonomicznej; J. Kaniok 1983, Rola kopalni soli „Kłodawa” w gospodarce narodowej Polski; J. Lankiewicz 1983, Struktura przestrzenno-funkcjonalna miasta Kłodawy; S. Wasilewska 1984, Zmiany w kierunkach użytkowania ziemi w gminie Piątek w latach 1952–1981; B. Borowska 1988, Grabów koło Łęczycy jako ośrodek lokalny; S. Dobracz 1990, Rola rolnictwa w rozwoju gospodarczym gminy Łęczycą; P. Banasiak 1990, Wpływ i rola Ozorkowskich Zakładów Przemysłu Bawełnianego „Morfeo” na rozwój miasta Ozorkowa; J. Banasiak 1992, Przemiany społeczno-gospodarcze w Krośniewicach w latach 1989–1991; G. Kowalska 1993, Monografia społeczno-ekonomiczna gminy Świnice Warckie w woj. konońskim; K. Leszczuk 1996, Formy przestrzenne miast i osad miejskich na pograniczu Wielkopolsko-Mazowieckim na przykładzie Piątku, Żychlina, Krośniewic; A. Stefańska 1996, Model turystyki i wypoczynku mieszkańców gminy Świnice Warckie; W. Wichliński 1996, Przemiany demograficzne w Ozorkowie w okresie zmian gospodarczo-ustrojowych.

³ Wykaz prac magisterskich, dyplomowych i naukowych zawiera wydawnictwo pt. *Geografia społeczno-ekonomiczna w Uniwersytecie Łódzkim. Informator Instytutu Geografii Ekonomicznej i Organizacji Przestrzeni*, red. T. Marszał, Łódź 1997.

społeczno-gospodarczych Łęczycy. Materiał źródłowy, który posłużył autorowi do delimitacji węzłowego regionu społeczno-ekonomicznego Łęczycy, w większości zaczerpnięto z opracowania A. Wachulak (1998). Zebrane dane liczbowe odnoszą się generalnie do 1996 roku.

2. Wyniki badań

Zasięg przestrzenny oddziaływań instytucjonalnych. Oddziaływania instytucjonalne miasta są pochodną jego funkcji administracyjnej. To ona podporządkowuje miastu określony obszar, którego mieszkańcy muszą się w sprawach służbowych kontaktować z nim, przez co kształtuje się strefa jego wpływów. Kontakty służbowe mieszkańców zaplecza z urzędami zlokalizowanymi w mieście wywołują efekty mnożnikowe, ponieważ w stosunkowo krótkim czasie stymulują rozwój obsługi komunikacyjnej, handlowej, gastronomicznej itp. W ten sposób funkcja administracyjna pobudza, w wielu segmentach życia społeczno-ekonomicznego, zacieśnianie związków miasta ze swoim zapleczem.

Łęczycza należy do najstarszych ośrodków miejskich piastowskiej Polski. Jej okres świetności przypada na wieki średnie. W okresie feudalnym Łęczycza pełniła funkcję znacznego ośrodka administracyjnego; była stolicą ziemi, księstwa, kasztelanii, województwa i starostwa łęczyckiego oraz miejscem licznych zjazdów. Podupadła w okresie rozbiorów, nie została uprzemysłowiona, chyli się ku upadkowi, zwłaszcza że w jej sąsiedztwie wyrósł w XIX wieku przemysłowy ośrodek w Ozorkowie i komunikacyjny w Kutnie. W okresie międzywojennym i po II wojnie światowej Łęczycza nadal jest siedzibą powiatu i lokalnym ośrodkiem okręgu rolniczego. W ramach reformy administracji terenowej kraju z lat 1973–1975 Łęczycza traci status siedziby powiatu i staje się ośrodkiem gminnym. Po kolejnej reformie podziału administracyjnego miasto 1 stycznia 1999 roku ponownie staje się siedzibą powiatu. Łęczycza otoczona jest przez tereny rolnicze. Obecnie jest lokalnym ośrodkiem handlu produktami rolniczymi, niewielkim ośrodkiem przemysłu metalowego, włókienniczego i spożywczego, skupia dość liczną grupę rzemieślników, urzędników, nauczycieli, pracowników służby zdrowia, a także bezrobotnych.

Administrację państwową w Łęczycy przed 1 stycznia 1999 r. reprezentował: Urząd Miasta i Gminy, Urząd Rejonowy, Rejonowy Urząd Pracy. Działalności tych instytucji podporządkowany był obszar pięciu gmin: gm. Łęczycza, gm. Góra Św. Małgorzaty, gm. Piątek, gm. Witonia, gm. Daszyna. Instytucje finansowe i ubezpieczeniowe (PZU, BS) oraz policja mające siedziby w Łęczycy obsługiwały również ww. gminy. Przestrzenne oddziaływanie instytucji obsługujących rolnictwo (a mających swoje siedziby w Łęczycy) rozpościera się na sześć gmin: gm. Łęczycza, gm. Góra Św. Małgorzaty, gm. Piątek, gm. Wito-

nia, gm. Daszyna i gm. Krośniewice. Zasięg oddziaływania Zakładu Energetycznego zamyka się w granicach siedmiu gmin: gm. Łęczyca, gm. Góra Św. Małgorzaty, gm. Piątek, gm. Witonia, gm. Daszyna, gm. Grabów, gm. Świnice Warckie. Pozostałe instytucje o wyraźnie rejonowym charakterze zasięgu przestrzennego, takie jak wymiar sprawiedliwości (sądownictwo), obejmują swoją działalnością następujące gminy: gm. Łęczyca, gm. Góra Św. Małgorzaty, gm. Piątek, gm. Witonia, gm. Daszyna, gm. Krośniewice, gm. Nowe Ostrowy.

Cechą charakterystyczną omówionego zasięgu przestrzennego oddziaływań instytucjonalnych Łęczycy jest jej peryferyjne, południowo-zachodnie, położenie względem własnego zaplecza. Zaplecze to zamyka się w promieniu około 20 km i otacza od wschodu, północy i zachodu Łęczycę. Można w jego obrębie wyróżnić dwie strefy, biorąc za podstawę stopień natężenia powiązań instytucjonalnych z Łęczycą. Do pierwszej strefy, najsilniej związanej z miastem, należy pięć gmin: gm. Łęczyca, gm. Góra Św. Małgorzaty, gm. Piątek, gm. Witonia, gm. Daszyna. Drugą strefę, otaczającą od północy i zachodu pierwszą, tworzą już znacznie słabiej powiązane instytucjonalnie z Łęczycą cztery gminy: gm. Krośniewice, gm. Nowe Ostrowy, gm. Grabów, gm. Świnice Warckie.

Powiązania komunikacyjne. Zasięg przestrzenny powiązań komunikacyjnych zanalizowano na podstawie komunikacji autobusowej PKS, przyjmując za jednostkę pomiaru liczbę kursów wychodzących z Łęczycy. Komunikacja PKS obsługuje głównie powiązania regionalne miasta. Najwięcej kursów autobusami PKS łączy Łęczycę z jej własną gminą (25,5% ogółu kursów), z gminami ościennymi (28%) i pozostałymi gminami położonymi w odległości około 20 km od miasta (26%). Poza najbliższy region Łęczycy wychodzi około 10% ogółu kursów autobusowych.

Omówione na podstawie liczby kursów autobusowych PKS wychodzących z Łęczycy powiązania komunikacyjne tego miasta wyraźnie wyznaczają zasięg jego regionu, który na północy sięga Kłodawy, Krośniewic i Kutna, na wschodzie Piątku, na południu dochodzi do Ozorkowa, Zgierza i Łodzi oraz Poddębic, a na zachodzie obejmuje Świnice Warckie, Grabów oraz sięga po Dąbie i Koło. Powiązania te są ukierunkowane na mniejsze i większe miasta otaczające Łęczycę oraz leżące na wiodących do nich trasach wiejskie jednostki osadnicze ościennych gmin.

Powiązania w zakresie dojazdów do pracy. Łęczyca, jako centrum regionu rolniczego, jest ważnym lokalnym rynkiem pracy, skupiającym blisko 4,5 tys. zatrudnionych. Po 1989 roku zachodzą głębokie zmiany w strukturze funkcjonalnej Łęczycy. Podupada przemysł i budownictwo, natomiast dominującą pozycję uzyskują usługi. Obecnie dostarczają one blisko 2/3 ogółu miejsc pracy w Łęczycy. Miasto przyciąga pracowników z okolicznych wsi. Codziennie do pracy w Łęczycy przyjeżdża blisko 350 osób, co stanowi około 8% ogółu pracujących w mieście. Pracownicy dojeżdżający pochodzą z 48 okolicznych miej-

scowości. W 38,9% dojeżdżają do pracy w przemyśle. Pozostali przybywają do pracy w szeroko rozumianych usługach. Dużo pracowników dojeżdżających pochodziło z terenów bezpośrednio sąsiadujących z miastem, tj. z gminy Łęczycy – blisko 13,6%. Do strefy intensywnych dojazdów, tworzących zaplecze miasta w zakresie siły roboczej, należy kolejno sześć gmin: gm. Piątek, gm. Witonia, gm. Daszyna, gm. Świnice Warckie, gm. Parzęczew, gm. Ozorków, z których łącznie pochodziło 76% ogółu dojeżdżających do pracy.

Obszar, z którego w 1996 r. dojeżdżano do pracy w Łęczycy, był zwarty i obejmował najbliższe tereny w promieniu do 20 km. Skupiał on aż 97% ogółu dojeżdżających do pracy w Łęczycy.

Powiązania w zakresie dojazdów do usług rzemieślniczych. Łęczycą otoczona przez obszary rolnicze jest ważnym ośrodkiem ich obsługi w zakresie rzemiosła. Ludność wiejska często korzysta ze świadczonych tu usług krawieckich, kuśnierskich, murarsko-budowlanych, metalowych, stolarskich i innych. Zakłady zrzeszone w „cechu rzemiosł różnych” obsługują rocznie blisko 4 tys. osób (w II półroczu 1995 r. wg danych A. Wachulak (1998) skorzystało z nich około 1800 osób). Najwięcej klientów pochodziło z gminy Łęczycy (28,4%). Pozostali pochodzili z ośmiu gmin ościennych: gm. Góra Św. Małgorzaty, gm. Piątek, gm. Witonia, gm. Daszyna, gm. Krośniewice, gm. Grabów, gm. Świnice Warckie, gm. Ozorków.

Obszar, z którego w 1995 r. pochodzili klienci usług rzemieślniczych świadczonych przez „cech rzemiosł różnych”, obejmował tereny w odległości nie przekraczającej 25 km od Łęczycy, przy czym 1/3 pochodziła ze strefy odległej od miasta do 10 km.

Powiązania w zakresie dojazdów na targi. W procesie kształtowania związków pomiędzy Łęczycą a jej zapleczem ważną rolę odgrywały i odgrywają przyjazdy na targi. W przeszłości funkcja targowa Łęczycy w dużym stopniu decydowała o rozwoju miasta, a i dziś ma ona również dla niego duże znaczenie. W Łęczycy odbywają się jarmarki jeden raz w miesiącu (po pierwszym dniu każdego miesiąca we wtorek lub piątek) oraz targi dwa razy w tygodniu (we wtorki i piątki każdego tygodnia). W dni targów i jarmarków przyjazdy do miasta znacznie wzrastają, a ich zasięg terytorialny potwierdza ścisły związek miasta z zapleczem. Wykonane w lipcu 1996 r. przez A. Wachulak (1998) pomiary przyjazdów w dzień targowy wskazują, że miasto odwiedza w taki dzień około 6 tys. osób. Znaczny napływ ludności do Łęczycy w dniu targowym powoduje wzmożony ruch w sklepach. Największe nasilenie tego ruchu występuje pomiędzy godziną 9⁰⁰ a 12⁰⁰. Związane to jest z zakończeniem handlu na targu i wzrostem ruchu na targowisku w centrum miasta, wokół którego zlokalizowane są sklepy. Kupujący najczęściej odwiedzali piekarnie, sklepy spożywcze i mięsne, sklepy z odzieżą i artykułami kosmetyczno-chemicznymi oraz apteki.

Z nieco ponad 6 tys. przyjeżdżających na targ zaledwie 500 przybyło z miast. Należy zatem sądzić, że targ w Łęczycy w znacznie większym stopniu służy wymianie między mieszkańcami wsi aniżeli miastem a wsią.

Masowe dojazdy na targ w Łęczycy następują z terenów bezpośrednio otaczających miasto, leżących od niego w odległości do 20 km. Z tej strefy pochodziło 90,6% przyjeżdżających na targ. Najliczniejszy udział w przyjazdach na targ brali mieszkańcy gminy Łęczycza (21,3%), gm. Góra Św. Małgorzaty, gm. Piątek, gm. Witonia, gm. Daszyna, gm. Grabów, gm. Świnice Warckie i gm. Ozorków (łączny udział ostatnio wymienionych siedmiu gmin wyniósł 68,5% ogółu przyjazdów na targ do Łęczycy).

Obok osób przyjeżdżających na targ ciekawym jest pochodzenie terytorialne osób handlujących (sprzedających) na targu. Według pomiaru A. Wachulak (1998), w lipcu 1996 r. było to 138 osób. Wśród tych osób, na ogół w wieku 30–45 lat, zdecydowaną przewagę mają pośrednicy, którzy stanowili 66% ogółu sprzedających na targu, a tylko 34% było producentami (głównie rolnicy, ogrodnicy, kaletnicy i szewcy). Blisko 70% z nich pochodziło z miast (głównie z pobliskich: Łodzi, Kutna, Łęczycy, Zgierza, Ozorkowa, Poddębic – łącznie blisko 60%). Z terenów wiejskich najwięcej sprzedawców dostarczyła gm. Łęczycza, gm. Witonia, gm. Daszyna, gm. Świnice Warckie, gm. Grabów – łącznie nieco ponad 15%. Strefa najliczniejszych przyjazdów handlowców rozprzestrzenia się znacznie poza tereny bezpośredniego zaplecza Łęczycy (23,2%), odległe od niej o ponad 20 km. Z obszaru położonego w odległości 20–40 km pochodziło 38,5% sprzedających, a powyżej 40 km – 36,2%.

Powiązania w zakresie opieki zdrowotnej. Szpital w Łęczycy opieką profilaktyczną, leczniczą i rehabilitacyjną obejmuje ludność głównie najbliższych gmin. Mieszkańcy wsi stanowili 73% ogółu pacjentów. Z gmin położonych w odległości do 20 km od Łęczycy (gm. Łęczycza, gm. Góra Św. Małgorzaty, gm. Piątek, gm. Witonia, gm. Daszyna, gm. Grabów, gm. Świnice Warckie) w 1996 r. było 95,6% ogółu obsłużonych w szpitalu pacjentów spoza miasta.

Powiązania w zakresie edukacji i kultury. Pochodzenie terytorialne uczniów szkół ponadpodstawowych pobierających naukę w Łęczycy, dojazdy ludności z zaplecza do bibliotek i muzeum zlokalizowanego w mieście są dobrą miarą, pokazującą zasięg przestrzennego oddziaływania kulturalno-oświatowego tego miasta. W szerszym kontekście na jego podstawie można wnioskować o istnieniu patronatu kulturalnego ośrodka centralnego w Łęczycy wobec otaczających go terenów.

W roku szkolnym 1995/1996 naukę w szkołach ponadpodstawowych w Łęczycy pobierało 1820 uczniów. Kształcili się oni w Liceum Ogólnokształcącym, Zespole Szkół Zawodowych nr 1 (o profilu samochodowym i mechanicznym), Zespole Szkół Zawodowych nr 2 (o profilu teleinformatycznym, elektrycznym,

elektromechanicznym, ekonomicznym). Do szkół tych spoza Łęczycy dojeżdżało 1094 uczniów, którzy stanowili 60,1% udziału ogółu uczniów, kształcących się w tych szkołach. Wskazuje to wyraźnie na ponadlokalne znaczenie szkolnictwa ponadpodstawowego Łęczycy. Codzienne dojazdy młodzieży do szkół odbywały się ze 104 miejscowości. Zasięg terytorialny dojazdów młodzieży do szkół zamyka się w obrębie okolicznych gmin. Strefę najbardziej intensywnych dojazdów do szkół ponadpodstawowych w Łęczycy tworzą: gm. Łęczycza (24,2%), gm. Góra Św. Małgorzaty, gm. Piątek, gm. Witonia, gm. Daszyna, gm. Grabów, gm. Świnice Warckie, gm. Krośniewice i gm. Ozorków. Blisko 88% ogółu dojazdów młodzieży do szkół ponadpodstawowych pochodziło z miejscowości odległych do 20 km od Łęczycy.

Podobny zasięg oddziaływania mają łeczyckie biblioteki; miejska i pedagogiczna. W 1996 r. korzystało z nich 453 czytelników spoza Łęczycy. Najliczniejszą z nich grupę stanowili mieszkańcy gm. Łęczycza (37,7%), gm. Góra Św. Małgorzaty, gm. Piątek, gm. Witonia, gm. Daszyna, gm. Świnice Warckie, gm. Grabów. Oddziaływanie przestrzenne wymienionych bibliotek jest najbardziej intensywne w promieniu do 20 km od miasta. Tutaj skupionych jest 92,2% ogółu korzystających mieszkańców zaplecza z bibliotek w Łęczycy.

Odmienny, od wyżej wymienionych, zasięg oddziaływania ma muzeum w Łęczycy. Na najbliższy region (w odległości do 20 km) przypada 46,1% ogółu odwiedzających muzeum. Najwięcej jednak osób odwiedzających muzeum pochodzi z dużych miast Polski, zwłaszcza z Warszawy (11,1%), Łodzi (16,6%) i innych, a także z zagranicy (1%).

Powiązania w zakresie migracji stałych. W migracjach stałych bardzo wyraźnie uzewnętrznia się wielkość i natężenie powiązań ludnościowych i społecznych występujących pomiędzy Łęczycą a jej zapleczem.

Największy napływ ludności do Łęczycy, w okresie po II wojnie światowej, miał miejsce w latach 1955–1970. Wtedy nastąpił rozwój przemysłu, m.in. uruchomiono kopalnię rud żelaza. Spowodowało to napływ do Łęczycy wykwalifikowanych pracowników z dalszych okolic. W późniejszym okresie dynamika napływu ludności była mniejsza. W latach dziewięćdziesiątych właściwie następuje zbilansowanie pomiędzy napływem i odpływem migracyjnym. W efekcie nie ma znaczącego przyrostu ludności miasta pochodzącego z migracji stałych.

W latach 1993–1995 w napływie i odpływie migracyjnym łącznie udział wzięło około 1,1 tys. osób. Przy czym łączne saldo za te lata było dodatnie (około 180 osób). W obrocie migracyjnym najwyższy udział miały okoliczne gminy: gm. Łęczycza (16,8%), gm. Góra Św. Małgorzaty, gm. Piątek, gm. Witonia, gm. Daszyna, gm. Grabów i gm. Świnice Warckie (łącznie ostatnie sześć gmin 38%) oraz małe i duże miasta (Dąbie, Krośniewice, Poddębice, Ozorków, Kutno, Zgierz, Łódź – łącznie 23,6%). W napływie migracyjnym do Łęczycy

Tabela 1. Strefy oddziaływania społeczno-ekonomicznego Łęczycy

Numer strefy	Miasta i gminy tworzące strefę	Powierzchnia (w km ²)	Liczba mieszkańców	Wskaźnik oddziaływania (w %)
I	Gm. Łęczycza	151	9 009	22,1
II	Gm. Daszyna	81	4 605	9,1
	Gm. Witonia	60	3 868	7,0
	Gm. Grabów	155	6 912	7,2
	Gm. Świnice Warckie	94	4 483	5,2
	Gm. Góra Św. Małgorzaty	90	4 920	6,7
	Gm. Piątek	133	6 964	6,8
	M. gm. Ozorków	110	28 480	5,4
	Razem	723	60 232	47,4
III	M. gm. Zgierz	241	69 135	2,1
	M. gm. Kutno	155	59 076	2,9
	M. gm. Krośnice	95	9 680	3,7
	M. gm. Poddębice	225	16 654	1,2
	M. Łódź	294	806 728	4,9
	Razem	1 010	961 728	14,8
IV	Gm. Krzyżanów	103	5 099	0,3
	Gm. Nowe Ostrowy	72	4 294	0,1
	Gm. Dąbrowice	46	2 245	0,1
	Gm. Chodów	78	3 877	0,6
	Gm. Kłodawa	129	14 237	0,6
	Gm. Olszówka	82	5 089	0,1
	Gm. Dąbie	130	7 302	0,7
	Gm. Wartkowice	141	6 469	0,5
	Gm. Dalików	113	3 881	0,4
	Gm. Parzęczew	104	4 046	1,2
	Razem	998	56 539	4,6

Źródło: Zestawienie wykonano dla 1996 r. na podstawie roczników statystycznych byłych województw oraz na podstawie danych zaczerpniętych z pracy A. Wachulak (1998).

Do pierwszej o najsilniejszych powiązaniach z miastem zaliczono jego własną gminę. Średnio biorąc, gmina Łęczycza we wszystkich wziętych pod uwagę wskaźnikach ma najwyższe udziały w kontaktach ze swoim miastem. Średni poziom tego udziału sięgał 22,1%. Ta strefa obejmująca własną gminę stanowi bezsprzecznie obszar trwale powiązany z miastem i jest jego naturalnym zapleczem.

Drugą strefę tworzą gminy ościennie; od północy gm. Daszyna i gm. Witonia od zachodu gm. Grabów i gm. Świnice Warckie, od wschodu gm. Góra Św. Małgorzaty i gm. Piątek, od południa gm. Ozorków. Z wymienionymi sześcioma gminami Łęczycza była wyraźnie słabiej powiązana aniżeli z własną gminą. Średnio biorąc, gminy przynależne do tej strefy we wszystkich wziętych pod uwagę wskaźnikach osiągały przeciętne wartości udziału na poziomie 5–10%. Pomimo to gminy te stanowią obszar, z którym Łęczycza jest najsilniej powiązana. Jest to obecnie naturalny obszar ekspansji społeczno-gospodarczej

miasta. Wprowadzona 1 stycznia 1999 r. reforma podziału administracyjnego w zasadzie usankcjonowała istniejące powiązania społeczno-gospodarcze Łęczycy ze swoim zapleczem i objęła powiatem łęczyckim gminy z obu stref z wyłączeniem tylko gminy Ozorków.

Tabela 2. Wskaźniki charakteryzujące oddziaływanie społeczno-ekonomiczne Łęczycy (stan z 1996 r.)

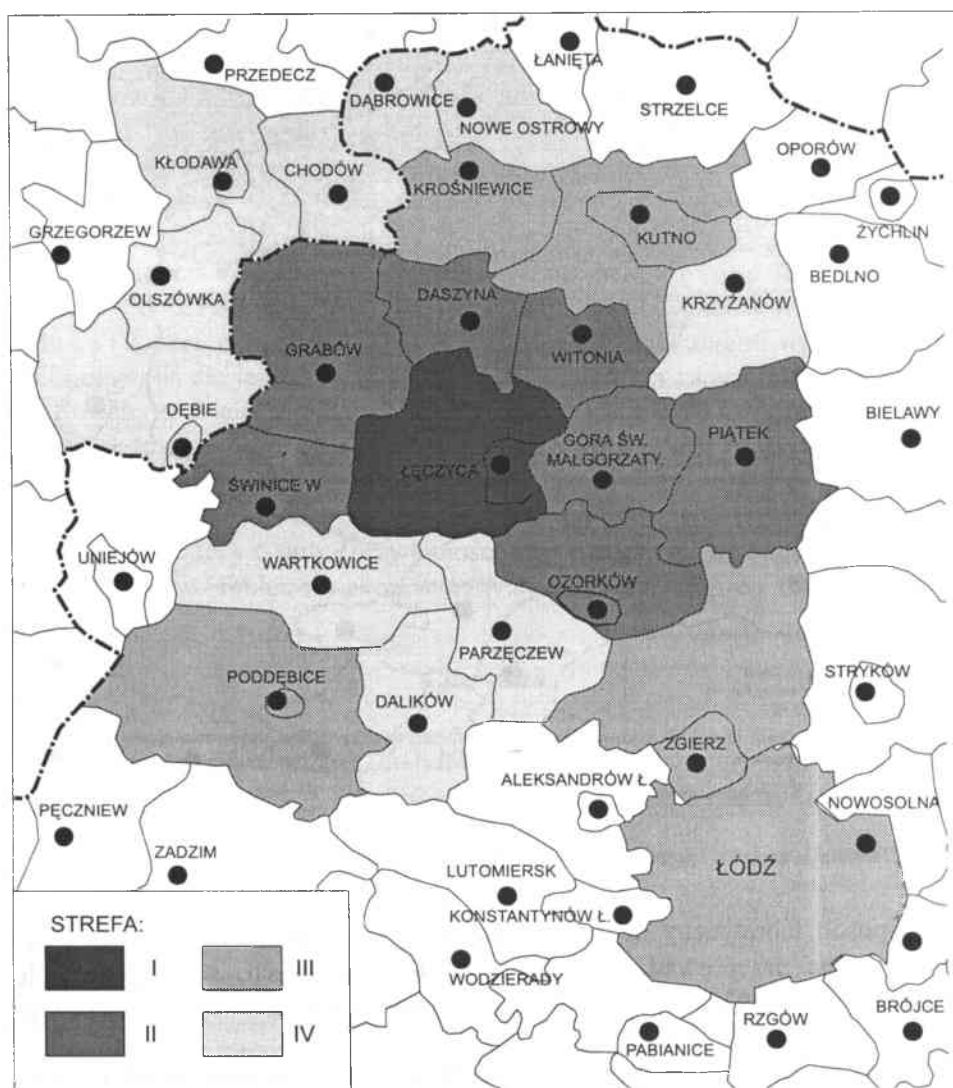
Oddziaływanie w zakresie:	Strefy oddziaływania (wartości w %)				Mediana zasięgu oddziaływania (w km)
	I	II	III	IV	
Dojazdów do pracy	13,6	70,7	1,8	13,3	18,1
Dojazdów na targ	21,3	68,5	8,7	1,5	18,3
Dojazdów handlujących na targu	4,3	18,9	40,6	—	41,2
Dojazdów do usług rzemieślniczych	28,4	63,3	8,3	—	17,3
Dojazdów do szpitala	13,8	70,4	1,8	1,5	17,0
Dojazdów do szkół	24,2	61,8	9,5	3,7	18,7
Dojazdów do bibliotek	37,7	54,5	7,8	—	15,9
Odwiedzin muzeum	37,5	8,5	24,6	—	29,3
Migracji stałych:					
– obrót	16,8	24,3	21,6	7,4	28,9
– napływ	19,8	30,5	14,7	8,5	24,8
– odpływ	12,5	15,9	31,1	5,3	38,7
Powiązania komunikacyjnych	25,5	30,2	20,6	19,8	25,0
Powiązania instytucjonalnych	17,1	74,2	8,7	—	17,2
Wartość wskaźnika sumarycznego	22,1	47,4	14,8	4,6	19,6

Źródło: Obliczono na podstawie danych z pracy A. Wachulak (1998).

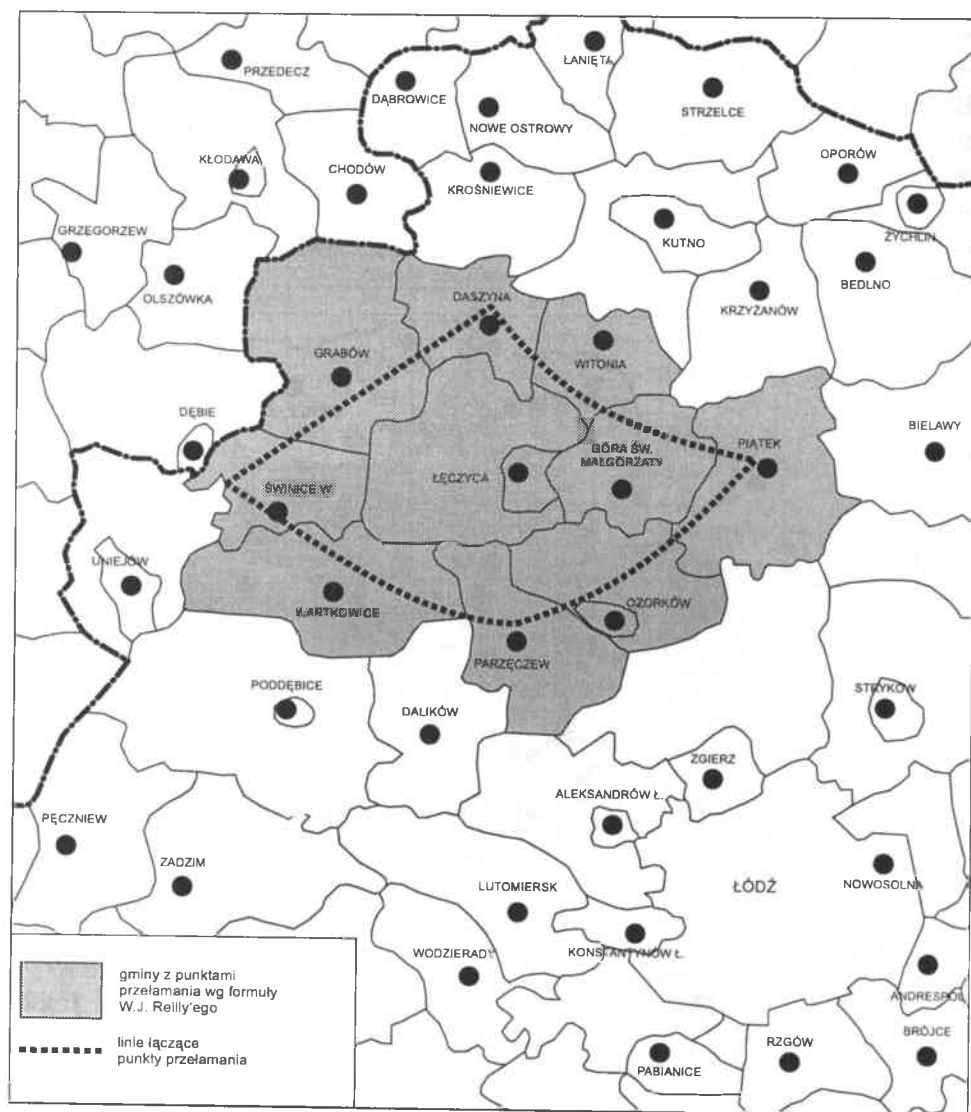
W trzeciej strefie powiązań znalazły się obszary z własnymi centrami miejskimi, które same silnie oddziałują na Łęczycę. Można domniemywać, że w zakresie powiązań subregionalnych i regionalnych Łęczycy leży w strefie silnych oddziaływań znacznie większych od siebie miast, stąd tak silne występują z nimi powiązania. Średnio biorąc, centra subregionalne w Zgierzu i Kutnie oraz regionalne w Łodzi, a także dalej położone obszary z małymi centrami miejskimi, na północ Krośniewice, a na południe Poddębice, osiągnęły pod względem wziętych pod uwagę wskaźników przeciętne wartości udziału na poziomie 1–5%. Są to ważne pod względem społeczno-gospodarczym obszary dla Łęczycy, ale od których ona sama jest w mniejszym lub większym stopniu zależna.

Strefę czwartą stanowiły z reguły dalej położone gminy wiejskie, z którymi miasto wykazuje sporadyczne powiązania. Średnio biorąc, gminy tworzące tę strefę pod względem wziętych pod uwagę wskaźników osiągały przeciętne wartości udziału na poziomie poniżej 1%.

Zasięg przestrzenny zaplecza społeczno-ekonomicznego Łęczycy jest zwarty i stosunkowo niewielki, zamyka się bowiem w promieniu nie przekraczającym 30 km. Dobrze ilustruje to zestawienie natężenia oddziaływania miasta na zaplecze, które niemal całkowicie wygasa po przekroczeniu 30 km (rys. 2). Potwierdzają to także niewielkie wartości mediany, które w siedmiu przypadkach nie przekroczyły 20 km (wahały się w przedziale od 15,9 km do 18,7 km), w dalszych czterech mieściły się w przedziale 20–30 km, a tylko w dwóch przekroczyły 30 km.



Rys. 2. Strefy oddziaływania społeczno-ekonomicznego Łęczycy



Rys. 3. Delimitacja zaplecza społeczno-ekonomicznego Łęczycy wg formuły W.J. Reilly'ego (1930)

W sposób teoretyczny delimitację zaplecza społeczno-ekonomicznego Łęczycy można przeprowadzić na bazie modelu grawitacji, stosując formułę W.J. Reilly'ego (1930)⁴ dla punktu „przełamania” wyznaczającego miejsce wy-

⁴ W podręczniku Golachowski S., Kostrubiec B., Zagózdźon A. 1974, *Metody badań geograficzno-osadniczych*, PWN, Warszawa, s. 65–67, przekształcenie formuły zawartej w opracowaniu W.J. Reilly'ego 1930, *Law of retail gravitation*, Texas, na wyznaczenie punktu „przełamania” opisano wzorem:

gaśnięcia wpływów Łęczycy w porównaniu z otaczającymi ją miastami powiatowymi. Wpływy te wygasają na zewnętrznych granicach gmin bezpośrednio otaczających Łęczycę i jej gminę, jedynie na wschodzie włączają nieco dalej położoną gminę Piątek (rys. 3). Tak więc teoretycznie wyznaczone zaplecze miasta pokrywa się z rzeczywistymi granicami I i II strefy oddziaływania społeczno-ekonomicznego Łęczycy.

3. Wnioski

Przeprowadzona analiza zasięgu przestrzennego oddziaływania Łęczycy na bliższe i dalsze otoczenie w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych wskazuje na dużą zwartość obecnego układu terytorialnego. Składa się on z ośmiu otaczających Łęczycę gmin (I i II strefa). Tworzy on właściwy region społeczno-ekonomiczny Łęczycy. Z dalszymi pięcioma obszarami Łęczycy była powiązana współzależnościami mającymi swoje źródło w wymianie z mniejszymi (Krośniewice i Poddębice), a zwłaszcza większymi od niej miastami (Łodzią, Kutnem i Zgierzem), które z kolei ją obejmują swoimi strefami wpływu. W badaniu ujawniła się jednak duża siła tradycji i odporność Łęczycy na konkurencję dwóch, o wiele młodszych, organizmów miejskich Ozorkowa i Kutna. Wskazuje to na stosunkowo obiektywne określenie granic powiatu Łęczyckiego. W zaskakująco też wysokim stopniu rzeczywisty zasięg oddziaływania Łęczycy zweryfikował teoretyczny uzyskany na podstawie formuły W.J. Reilly'ego, co świadczy o dużej przydatności tego modelu do wstępnego określenia granic regionów społeczno-ekonomicznych miast tej rangi co Łęczycy.

Literatura

- Geografia społeczno-ekonomiczna w Uniwersytecie Łódzkim. Informator Instytutu Geografii Ekonomicznej i Organizacji Przestrzeni*, 1997, red. T. Marszał, Łódź.
- GOLACHOWSKI S., KOSTRUBIEC B., ZAGOŹDŻON A., 1974, *Metody badań geograficzno-osadniczych*, PWN, Warszawa, s. 65–67.
- LIPKO S., 1957, *Łęczycyca – najmłodsze miasto górnicze*, „Czasopismo Geograficzne”, t. 28, z. 2.

$$d_{jk} = \frac{d_{ij}}{1 + \sqrt{\frac{P_i}{P_j}}}$$

gdzie: d_{jk} – odległość Łęczycy od punktu „przełamania”, gdzie następuje wygaśnięcie jej wpływów;

d_{ij} – odległość między Łęczycą (j), a kolejnymi (i) miastami;

P_i – ludność miasta (i);

P_j – ludność Łęczycy,

według którego wyznaczono teoretyczne granice zasięgu wpływów Łęczycy.

MATCZAK A., 1975, *Łęczyca – zespół osadniczy, górnictwo rud żelaza*, [w:] *Przewodnik wycieczek XIII Ogólnopolskiego Zjazdu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, Łódź, s. 103–111.

REILLY W.J., 1930, *Law of retail gravitation*, Texas.

A DELIMITATION OF THE SOCIO-ECONOMIC HINTERLAND OF ŁĘCZYCA

Summary

The present paper attempts a delimitation of the socio-economic nodal region of Łęczyca with its environs. The links taken into consideration are administration (12 institutions), communications (bus transportation), and migration (commuting to work and services, permanent migration). The empirical data refers to the year 1996. It was collected in the examined institution during direct survey and inquiries.

The analysis of the range of spatial influence of Łęczyca (Fig. 1) on its closer and further environs (based on percentage shares) in the late 1990s shows a high coherence of its socio-economic nodal region (Fig. 2). It is composed of 8 communes adjacent to Łęczyca (Zones I and II which account for 69.5% of the links). The links with other 5 areas (Zone III with 14.8% of the links) consist in an exchange between Łęczyca and other towns, among which there are both smaller centers such as Krośniewice and Poddębice and larger ones like Łódź, Zgierz or Kutno (the zones of influence which embrace Łęczyca itself). The remaining 10 rural communes (Zone IV with 4.6% of the links) situated farther from Łęczyca have infrequent contacts with the town. The analysis revealed the power of tradition and resistance on the part of Łęczyca against two new rival towns of Kutno and Ozorków. It confirms the fact that the borders of Łęczyca district fixed in the late 1990s were conceived in a rather objective manner. Theoretically delineated according to W. J. Reilly's method, the socio-economic nodal region of Łęczyca was positively verified by the real range of influence of Łęczyca (Fig. Fig. 2 and 3). This indicates a usability of the method for preliminary delimitation of borders of socio-economic regions of towns of the rank comparable to that of Łęczyca.

Marian MACIEJUK

Filia Akademii Ekonomicznej im. Oskara Langego
w Jeleniej Górze

ZMIANY STRUKTURY GOSPODARCZEJ JELENIEJ GÓRY W OKRESIE TRANSFORMACJI

1. Obszar i ludność

Jelenia Góra, sięgająca tradycjami miejskimi XIII wieku, położona jest w południowo-zachodniej Polsce w centrum kotliny jeleniogórskiej. Od lat stanowi główny ośrodek komunikacyjno-usługowy dla przybywających do kotliny oraz pobliskich karkonoskich ośrodków turystycznych, jak Karpacz czy Szklarska Poręba gości.

Jelenia Góra w latach 1975–1998 pełniła funkcję stolicy województwa, co stwarzało jej znaczące możliwości rozwojowe. Obecnie Jelenia Góra ma status miasta na prawach powiatu, stanowiąc tzw. powiat grodzki. Miasto jest również siedzibą władz jeleniogórskiego powiatu ziemskiego oraz ważnym centrum przemysłowo-turystycznym i uzdrowiskowym (Uzdrowisko Cieplice) regionu i kraju.

Administracyjny obszar Jeleniej Góry od 1998 r. zwiększył się o ponad 2 tys. ha w wyniku przyłączenia miejscowości Jagniątków (jednostki strukturalnej miasta Piechowice), zgodnie z wyrażoną wolą mieszkańców w lokalnym referendum. Obecnie powierzchnia Jeleniej Góry wynosi 108,4 km², a jej granice administracyjne sięgają granic Czech. W strukturze użytkowania gruntów blisko 40% stanowią użytki rolne, 32% to lasy i grunty leśne, 8% tereny mieszkaniowe i 7% komunikacyjne. Jest to więc miasto rozległe administracyjnie, mające znaczne rezerwy terenów do zagospodarowania.

Potencjał demograficzny i jego struktura stanowi o rozwoju miasta i przebiegu procesów społeczno-gospodarczych. Ludność Jeleniej Góry w 1999 r. wyno-

siła 93 407 osób, co stanowiło 3,1% ogółu mieszkańców województwa dolnośląskiego. W latach 1990–1999 liczba ludności miasta początkowo wykazywała nieznaczną tendencję wzrostową, a od 1997 r. wykazuje tendencję spadkową. Stan ludności na koniec 1999 r. utrzymuje się na poziomie 1990 r. i jest rezultatem przyłączenia w 1998 r. 650 mieszkańców Jagniątkowa. Rozwój ludnościowy Jeleniej Góry i strukturę wiekową prezentują dane tabeli 1.

Tabela 1. Ludność Jeleniej Góry i jej struktura w latach 1990–1999

Wyszczególnienie	1990	1995	1999
Ludność ogółem	93 414	93 460	93 407
Kobiety na 100 mężczyzn	110	112	113
Przyrost naturalny na 1000 ludności	0,75	-2,13	-3,73
Saldo migracji (osoby)	163	153	-119
Struktura wiekowa (w%)	100,0	100,0	100,0
– wiek przedprodukcyjny	26,1	23,5	20,5
– wiek produkcyjny	60,7	61,7	63,2
– wiek poprodukcyjny	13,2	14,8	16,3
Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	64,6	61,9	58,1

Źródło: Opracowanie własne według danych Urzędów Statystycznych w Jeleniej Górze i we Wrocławiu.

W analizowanym okresie znacząco maleje liczba urodzeń i rośnie liczba zgonów. Począwszy od 1991 r. w Jeleniej Górze utrzymuje się ujemne saldo przyrostu naturalnego. Na niekorzystne kształtowanie się procesów demograficznych wpływa również od 1998 r. ujemne saldo migracji, co może wynikać z utraty statusu miasta wojewódzkiego i emigracji części pracowników Urzędu Wojewódzkiego do Wrocławia. W Jeleniej Górze ma miejsce również proces pogarszania się struktury wiekowej ludności. Systematycznie postępuje proces starzenia się mieszkańców wyrażający się w znaczącym spadku udziału grupy w wieku przedprodukcyjnym z 26,1% w 1990 r. do 20,5% w 1999 r. i rosnącym udziale ludności w wieku poprodukcyjnym z 13,2% do 16,3%. Grupa ludności aktywna zawodowo – wprawdzie – zwiększa się z 60,7% do 63,2%, co jest wynikiem tzw. „echa” powojennego wyżu demograficznego, to należy się spodziewać, że w najbliższych latach zasili ona grono emerytów bez znaczącego dopływu ludzi młodych. Spowoduje to znacznie mniejszą podaż siły roboczej.

Ogólnie należy stwierdzić, że Jelenia Góra wkroczyła w etap charakterystyczny dla miast zachodniej Europy i niektórych miast Polski. Zakładane przed laty prognozy demograficzne nie spełniają się, co stwarza coraz to nowe wyzwania dla polityki w skali makro, jak i w skali lokalnej w odniesieniu do potrzeb poszczególnych grup wiekowych. Oświata dla ludzi młodych, praca dla aktywnych zawodowo i zabezpieczenia społeczne dla wieku emerytalnego.

2. Zmiany struktury gospodarki lokalnej

Wprowadzenie do polskiej gospodarki mechanizmów rynkowych w latach dziewięćdziesiątych przyczyniło się do zmian w strukturze gospodarki lokalnej w Jeleniej Górze. Postępująca prywatyzacja przedsiębiorstw państwowych doprowadziła do zmian form organizacyjno-prawnych przedsiębiorstw oraz przesunięć z sektora publicznego do prywatnego. Jednocześnie aktywnie rozwijała się przedsiębiorczość w sektorze prywatnym, zwłaszcza firm osób fizycznych, prowadzących działalność gospodarczą. Rozwój podmiotów gospodarczych w Jeleniej Górze w latach 1990–1999 zarejestrowanych w Systemie REGON (obecnie KRUPGN) oraz ich strukturę według sektorów własnościowych i form organizacyjno-prawnych ilustrują dane zamieszczone w tabeli 2.

Tabela 2. Podmioty gospodarki narodowej według form organizacyjno-prawnych w Jeleniej Górze w latach 1990–1999

Wyszczególnienie	1990*		1995		1999		1999 1990 (w %)
	liczba	%	liczba	%	liczba	%	
Podmioty ogółem	1 261	100,0	8 395	100,0	11 278	100,0	894,4
w tym:							
1. sektor publiczny	242	19,2	210	2,5	207	1,8	85,5
z tego:							
– przedsiębiorstwa państwowe	44	3,5	25	0,3	6	0,1	13,6
– spółki prawa handlowego	1	0,1	27	0,3	20	0,2	2 000,0
– inne jednostki	197	15,6	158	1,9	181	1,6	91,9
2. sektor prywatny	1 019	80,8	8 185	97,5	11 071	98,2	1 086,5
z tego:							
– spółdzielnie	48	3,8	53	0,6	48	0,4	100,0
– spółki prawa handlowego	163	12,9	521	6,2	666	5,9	408,6
– osoby fizyczne	747	59,2	7 421	88,4	9 083	80,5	1 215,9
– inne jednostki	61	4,2	190	2,2	1 274	11,3	2 088,5

* W 1990 r. prowadzący działalność gospodarczą nie mieli obowiązku posiadania numeru REGON.

Źródło: Jak w tab. 1.

Jelenia Góra jest ośrodkiem gospodarczym, wykazującym wysoką dynamikę rozwoju mierzoną liczbą podmiotów gospodarczych, zarejestrowanych w systemie REGON. Liczba podmiotów gospodarczych w latach 1990–1999 wzrosła 9-krotnie, z czego w sektorze prywatnym ponad 10-krotnie. Obecnie w mieście funkcjonuje ponad 11 tys. podmiotów gospodarczych, z czego 98,2% w sektorze prywatnym.

W sektorze publicznym nastąpiły zmiany w strukturze form organizacyjno-prawnych. Liczba przedsiębiorstw państwowych zmniejszyła się z 44 do 6 jednostek. Jest to wynikiem komercjalizacji, prywatyzacji i komunalizacji przedsiębiorstw państwowych i tym samym przesunięć do grupy spółek handlowych w sektorze publicznym oraz przesunięć do sektora prywatnego.

Bardzo dynamicznie rozwijały się podmioty gospodarcze w sektorze prywatnym, zwłaszcza firmy osób fizycznych – ponad 12-krotnie. Na uwagę zasługuje również fakt, że w tym sektorze własnościowym ponad 4-krotnie (z 163 do 666 jednostek) wzrosła liczba prywatnych spółek prawa handlowego jako typowych podmiotów gospodarki rynkowej zwykle o dość trwałą strukturę organizacyjną i pozycję na rynku. W Jeleniej Górze w sektorze prywatnym funkcjonuje 255 spółek handlowych z udziałem kapitału zagranicznego oraz 4 przedsiębiorstwa zagraniczne.

W latach dziewięćdziesiątych w Jeleniej Górze nastąpiły zmiany w liczbie i strukturze podmiotów gospodarczych według podstawowych sektorów ekonomicznych, co prezentują dane w tabeli 3.

Tabela 3. Podmioty gospodarki narodowej według sektorów ekonomicznych* w Jeleniej Górze w latach 1995–1999

Wyszczególnienie	1995		1999		1999 1990 (w %)
	liczba	%	liczba	%	
Podmioty ogółem	8 395	100,0	11 278	100,0	134,3
z tego sektory:					
– rolniczy	60	0,7	84	0,7	140,0
– przemysłowo-budowlany	1 502	17,9	1 978	17,6	131,7
– usługi rynkowe	6 363	75,8	8 433	74,8	132,5
– usługi nierynkowe	471	5,6	783	6,9	166,2

* Sektor rolniczy – sekcje A i B; sektor przemysłowo-budowlany – sekcje C, D, E i F; usługi rynkowe – sekcje G, H, I, J, K, O, P i Q; usługi nierynkowe – sekcje L, M i N.

Źródło: Jak w tab. 1.

W Jeleniej Górze zauważa się w latach 1994–1999 dynamiczny wzrost aktywności gospodarczej w sferze usług, zwłaszcza nierynkowych związanych głównie z ochroną zdrowia. W usługach rynkowych dominuje działalność prowadzona w sekcji G, tj. handel hurtowy i detaliczny, naprawy pojazdów oraz artykułów przeznaczenia domowego i osobistego. Podmioty zarejestrowane w tej sekcji stanowią ponad 40% ogółu jednostek gospodarczych prowadzących działalność na terenie miasta.

Struktura gospodarcza Jeleniej Góry, według sektorów ekonomicznych, mierzona udziałami podmiotów gospodarczych, wykazuje dominującą rolę sektora usług – 81,7%, sektor przemysłowo-budowlany obejmuje 17,6% i rolniczy zaledwie 0,7% ogółu jednostek gospodarczych. Można więc stwierdzić, że –

według tej miary – Jelenia Góra ma charakter wybitnie usługowy. Jednakże należy zaznaczyć wyraźnie, że o znaczeniu poszczególnych dziedzin w strukturze gospodarki lokalnej decyduje nie tylko liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych, lecz przede wszystkim wielkość zatrudnienia oraz rozmiary produkcji i usług. Pod tym względem podmioty gospodarcze w Jeleniej Górze wykazują duże zróżnicowanie, zwłaszcza w działalności przemysłowej.

W Jeleniej Górze działalność produkcyjną prowadziło, według stanu na koniec 1999 r., 901 podmiotów gospodarczych, w 98% w sektorze prywatnym. Jeleniogórski przemysł wykazuje znaczne zróżnicowanie branżowe. W mieście dominuje przemysł chemiczny (Przedsiębiorstwo Farmaceutyczne JELFA S.A.), produkcja szkła optycznego i technicznego (Jeleniogórskie Zakłady Optyczne sp. z o.o. – szkło okularowe, soczewki, pryzmaty), produkcja maszyn i urządzeń (PM Poland S.A., DOLFAMEX sp. z o.o., BELOIT – Poland S.A., Jeleniogórskie Zakłady Odlewnicze „ZREMB” sp. z o.o.) oraz przemysł włókienniczy (ANILUX – produkcja włóczki i przędzy). Są to duże przedsiębiorstwa, mające swoją renomę na rynku krajowym i zagranicznym, zatrudniające dużą liczbę pracowników i decydujące o pozycji Jeleniej Góry pod względem funkcji przemysłowej.

Budownictwem w Jeleniej Górze zajmuje się ponad 1000 podmiotów gospodarczych, z czego zdecydowana większość to małe firmy zatrudniające niewielką liczbę osób. Jeśli chodzi o jeleniogórskie budownictwo największym jest Jeleniogórskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Miejskiego sp. z o.o.

Spśród nowych podmiotów, które w ostatnich latach uruchomiły swoją działalność w Jeleniej Górze, należy wymienić następujące firmy: DEA, Statoil, Aral, MacDonald's, Pizza Hut, AHOLD (hypernova, NOMI), TESCO, KOMFORT, firma DSE DRAEXLMAIER – producent wiązek przewodów elektrycznych do nowego modelu Volkswagena Passata, JELENIA PLAST sp. z o.o. Świadczy to o znaczącej atrakcyjności miasta dla inwestorów, również zagranicznych.

3. Lokalny rynek pracy

Przedstawienie rynku pracy w Jeleniej Górze w latach 1990–1999 jest utrudnione z powodu wprowadzenia w statystyce państwowej (w ramach dostosowania do norm europejskich) począwszy od 1994 r. zamiast Klasyfikacji Gospodarki Narodowej (KGN) Europejskiej Klasyfikacji Działalności (EKD) i objęcie corocznymi badaniami statystycznymi innych zbiorowości podmiotów gospodarczych. Jednolite badania z zakresu pracujących są prowadzone od 1994 r. Nadal jednak statystyka państwowa nie uwzględnia pełnej zbiorowości pracujących. Nie obejmuje osób fizycznych prowadzących działalność gospo-

darczą i spółek cywilnych, w których liczba pracujących nie przekracza 9 osób. Wobec licznej grupy podmiotów gospodarczych osób fizycznych i spółek cywilnych statystyka prowadzona przez Urzędy Statystyczne zniekształca rzeczywisty obraz rynku pracy pod względem liczby zatrudnionych i ich struktury działalności.

Kształtowanie się liczby i struktury pracujących, według wybranych sekcji EKD, w Jeleniej Górze w latach 1994–1999 prezentują dane zawarte w tabeli 4.

Tabela 4. Struktura pracujących* według EKD w Jeleniej Górze w latach 1994–1999

Wyszczególnienie (sekcje)	1994		1999		1999 1990 (w %)
	liczba	%	liczba	%	
Pracujący ogółem	28 983	100,0	27 786	100,0	95,9
w tym:					
– rolnictwo i leśnictwo (A+B)	235	0,8	108	0,4	45,5
– przemysł (C+D+E)	8 460	29,2	7 008	25,2	82,8
– budownictwo (F)	2 114	7,2	1 814	6,5	85,5
– handel i naprawy (G)	2 219	7,6	2 342	8,4	105,5
– transport i łączność (I)	3 002	10,3	2 617	9,4	87,1
– administracja publiczna (L)	1 876	6,4	1 980	7,1	105,5
– edukacja (M)	2 871	9,9	2 836	10,2	98,8
– ochrona zdrowia (N)	3 975	13,7	3 528	12,7	88,8
– pozostała działalność (O)	3 661	12,6	1 137	4,1	31,1

* Dane nie uwzględniają osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą i spółek cywilnych, w których liczba pracujących nie przekracza 9 osób.

Źródło: Jak w tab. 1.

W Jeleniej Górze liczba pracujących w podmiotach gospodarczych, objętych badaniami statystycznymi w latach 1994–1999, zmniejszyła się z 28 983 do 27 786 osób, tj. o 4,5%. Należy jednak zauważyć, że poszczególne dziedziny zatrudnienia w tym okresie wykazywały zróżnicowaną dynamikę zmian. Do dziedzin, które zwiększyły liczbę pracujących o 5,5%, należą: handel hurtowy i detaliczny, naprawa pojazdów oraz artykułów domowych i osobistych oraz administracja publiczna i obrona narodowa. Interesującym wydaje się być administracja publiczna, gdyż należałoby się spodziewać, że w wyniku utraty przez Jelenią Górę funkcji miasta wojewódzkiego i siedziby władz wojewódzkich zatrudnienie w tej dziedzinie zmniejszy się. Likwidację Urzędu Wojewódzkiego w mieście zrekompensowały terenowe delegatury Urzędu Wojewódzkiego z Wrocławia oraz siedziba władz ziemskiego starostwa powiatowego. Pozostałe dziedziny działalności w badanym okresie wykazują zmniejszenie liczby pracujących, spośród których najwięcej o blisko 70% w działalności usługowej, komunalnej, socjalnej i indywidualnej oraz o ponad 50% w rolnictwie i leśnictwie.

Jelenią Górę charakteryzuje polifunkcyjność, co stanowi o jej korzystnej strukturze ekonomicznej. W tym układzie, mierzonym strukturą pracujących według dziedzin działalności, nadal zaznacza się dominująca funkcja przemysłowa – 25,2% zatrudnionych w 1999 r. z malejącą tendencją o 1400 osób. Jest to wyraźny efekt prywatyzacji i restrukturyzacji przedsiębiorstw państwowych i zwolnień pracowników również grupowych. Znaczącymi dziedzinami działalności w Jeleniej Górze są: ochrona zdrowia (12,7% ogółu pracujących – pochodna funkcji uzdrowiskowej w Cieplicach), edukacja (10,2%), transport, gospodarka magazynowa i łączność (9,4%), handel i naprawy (8,4%), administracja publiczna (7,1%) oraz budownictwo (6,5% z malejącą tendencją). Pozostałe dziedziny aktywności zawodowej ludności na terenie miasta nie odgrywają większej roli.

O randze Jeleniej Góry decyduje również to, że jest ona znaczącym ośrodkiem szkolnictwa na poziomie średnim (45 szkół i zespołów szkół średnich, w tym 5 liceów ogólnokształcących) i wyższym. Funkcjonuje tutaj Wydział Gospodarki Regionalnej i Turystyki Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Filia Politechniki Wrocławskiej i Filia Uniwersytetu Wrocławskiego. Niezwykle cenną inicjatywą było utworzenie w 1998 r. Kolegium Karkonoskiego – Wyższej Szkoły Zawodowej. Obecnie w systemie dziennym i zaocznym na wyższych uczelniach kształci się ponad 4 tys. studentów.

Dla porównania struktury gospodarczej Jeleniej Góry, według podstawowych sektorów ekonomicznych, mierzonych strukturą podmiotów gospodarczych (tabela 3), w tabeli 5 przedstawiono strukturę pracujących w latach 1994–1999.

Struktura pracujących, według sektorów ekonomicznych, w Jeleniej Górze wykazuje usługowy charakter miasta z tendencją rosnącą w badanym okresie. W usługach ogółem zatrudnionych było w 1999 r. blisko 68%, z czego w usługach rynkowych blisko 38% pracujących. Sektor przemysłowo-budowlany powoli traci swoje znaczenie na rzecz sektora usług o ponad 5 punktów procentowych.

Tabela 5. Struktura pracujących* według sektorów ekonomicznych w Jeleniej Górze w latach 1994–1999

Wyszczególnienie	1994		1999		1999 1990 (w %)
	liczba	%	liczba	%	
Pracujący ogółem	28 983	100,0	27 786	100,0	95,9
z tego sektory:					
– rolniczy	235	0,8	108	0,4	45,5
– przemysłowo-budowlany	10 574	36,5	8 822	31,8	83,4
– usługi rynkowe	9 452	32,6	10 512	37,8	111,2
– usługi nierynkowe	8 722	30,1	8 344	30,0	95,7

* Sektor rolniczy – sekcje A i B; sektor przemysłowo-budowlany – sekcje C, D, E i F; usługi rynkowe – sekcje G, H, I, J, K, O, P i Q; usługi nierynkowe – sekcje L, M i N. Dane nie uwzględniają osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą i spółek cywilnych, w których liczba pracujących nie przekracza 9 osób.
Źródło: Jak w tab. 1.

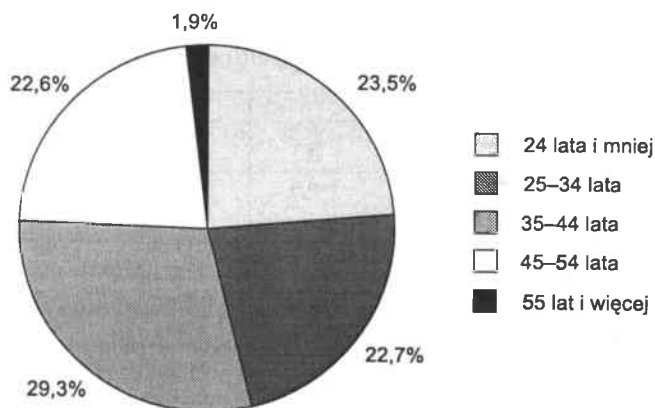
Porównując strukturę funkcjonalną miasta, według sektorów ekonomicznych, mierzoną strukturą podmiotów gospodarczych, ze strukturą pracujących potwierdza się usługowy charakter Jeleniej Góry, z tym że w strukturze pracujących większą wagę odgrywa sektor przemysłowo-budowlany. Różnice wynikają z tego, że w tym sektorze funkcjonują duże podmioty gospodarcze w formie spółek prawa handlowego zatrudniających dużą liczbę pracowników i objętych sprawozdawczością statystyczną.

Wprowadzenie gospodarki rynkowej w latach dziewięćdziesiątych ujawniło się negatywnym zjawiskiem na rynku pracy wyrażającym się pojawieniem się licznej rzeszy bezrobotnych. Problem ten dotknął również Jelenią Górę. Należy stwierdzić, że skala bezrobocia w mieście była ściśle związana ze zmianami koniunkturalnymi w polskiej gospodarce i narasta w ostatnich latach.

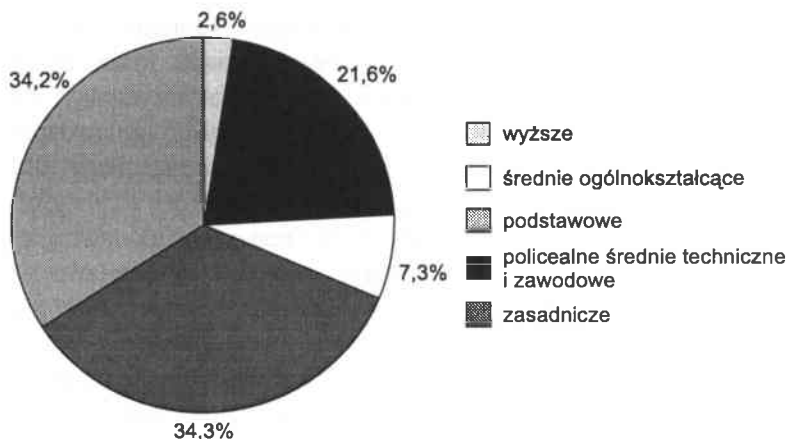
Liczba zarejestrowanych bezrobotnych na koniec 1990 r. w mieście wynosiła 3250 osób, w 1995 r. – 5241 osób, w 1997 r. – 3490 osób, w 1999 r. – 5310 osób, w 2000 r. – 5627 osób i na koniec marca 2001 r. osiągnęła liczbę 6194 osoby. Stopa bezrobocia obecnie w Jeleniej Górze wynosi blisko 15% zawodowo czynnych, przy 19-procentowej stopie w województwie dolnośląskim. Wśród bezrobotnych blisko 60% stanowią kobiety. Niepokojącym zjawiskiem pogłębiającym skalę ubóstwa jest rosnąca liczba osób bez prawa do zasiłku z 40% w 1995 r. do 74% w 2001 r.

Struktura bezrobotnych według wieku i wykształcenia w zasadzie pokrywa się ze strukturą dla kraju i województwa dolnośląskiego, co prezentują rysunki 1 i 2.

Z przytoczonych informacji wynika, że największą grupę 52-procentową stanowią osoby w wieku 25–44 lata, czyli ludzie, którzy już pracowali i tę pracę utracili. Natomiast bezrobotni z wykształceniem podstawowym i zasadniczym stanowią blisko 70% ogółu bezrobotnych. Świadczy to o tym i potwierdza fakt, że wykształcenie i kwalifikacje dają duże gwarancje w znalezieniu pracy i utrzymaniu zajmowanych stanowisk.



Rys. 1. Bezrobotni w Jeleniej Górze według wieku w 2000 r.



Rys. 2. Bezrobotni w Jeleniej Górze według wykształcenia w 2000 r.

Należy stwierdzić, że realizowana przez Urzędy Pracy i inne urzędy oraz instytucje polityka zatrudnienia i przeciwdziałania bezrobociu nie przynosi oczekiwanych rezultatów również w Jeleniej Górze. Prowadzone w mieście tzw. aktywne formy przeciwdziałania bezrobociu w postaci prac interwencyjnych i robót publicznych, szkoleń nakierowanych na reorientację zawodową nie przyczynia się do zmniejszenia rzeszy bezrobotnych. Bezrobocie w Jeleniej Górze, tak jak i w kraju, przybrało rozmiary świadczące o ogromnym problemie społecznym, wyrażającym się ubóstwem rodzin nim dotkniętych i obciążeniem opieki społecznej.

4. Zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej

Lata dziewięćdziesiąte przyniosły widoczne efekty w porządkowaniu zagospodarowania przestrzeni Jeleniej Góry. Niewątpliwie jest to wynikiem reaktywowania samorządu terytorialnego i odgrywania przez władzę lokalną roli autentycznego gospodarza na swoim terytorium. Ujawniło się to w podstawowych dokumentach gminnych, jak: w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, studium uwarunkowań oraz w opracowanej i przyjętej do realizacji w 1998 r. „Strategii rozwoju miasta”.

Władze miasta podejmują aktywne działania w miarę możliwości finansowych (budżetowych i pozabudżetowych) idące w kierunku porządkowania przestrzeni miasta. Przejawia się to w remontach starej zabudowy centrum miasta i nowych brukowych nawierzchniach ulic i chodników poprawiających znacząco estetykę miasta, będącego centrum turystycznym Karkonoszy. Następuje systematyczna poprawa układu komunikacyjnego poprzez budowę obwod-

nicy miejskiej finansowanej z budżetu centralnego wspomaganego funduszem PHARE i tym samym wyprowadzenia z centrum miasta ruchu tranzytowego z kierunku Wrocławia do przejść granicznych w Jakuszycach i Zgorzelcu. Wzdłuż jeleniogórskiej obwodnicy istniały już podmioty gospodarcze, m.in. zakład pracy chronionej SIMET sp. z o.o. i powstają nowe firmy: dwa supermarkety, trzy stacje benzynowe i przygotowywane są nowe atrakcyjne miejsca lokalizacyjne pod działalność gospodarczą. W fazie projektowania jest również południowa obwodnica miasta kierująca ruch z Wrocławia w kierunku Karpacza.

W ostatnich latach z centrum miasta zniknęły zlokalizowane tu w przeszłości zakłady przemysłowe. Zlikwidowano duże zakłady tzw. „wielkiej płyty”, w miejsce których powstał w 2000 r. duży hipermarket TESCO. Z zaplecza starego miasta wyprowadzono uciążliwy oddział odlewni żeliwa firmy BELOIT S.A. z przeznaczeniem terenu pod usługi hotelowo-gastronomiczne i miejsca parkingowe. Zlikwidowano również zakłady mięsne uciążliwe dla okolicznych mieszkańców.

Do udanych przedsięwzięć należy zaliczyć wykorzystanie i zagospodarowanie w formie strefy przemysłowo-handlowej obiektów po zlikwidowanej w 1990 r. „Celwiskozie”. Aktualnie funkcjonuje tam około 25 podmiotów gospodarczych w branży przemysłowej (m.in. JELENIA PLAST sp. z o.o. z kapitałem zagranicznym), budowlanej i handlu hurtowego. Funkcjonujące zakłady wodociągowe oraz elektrociepłownia po „Celwiskozie” zostały natomiast skomunalizowane i pracują na rzecz mieszkańców miasta.

Należy stwierdzić, że ostatnie lata przyniosły znaczną poprawę w rozmieszczeniu i dostosowaniu funkcji określonych kwartałów miasta do aktualnych potrzeb i skoordynowania ich z terenami osiedlowymi. Działalność produkcyjna, kolidująca z funkcją mieszkaniową, została wyprowadzona na obrzeża miasta bądź zlikwidowana. Jej miejsce zajęły funkcje usługowo-handlowe. Natomiast w ścisłym centrum miasta skoncentrowały się urzędy administracji publicznej, banki, biura turystyczne, restauracje itp. Jeleniogórski rynek od wiosny do jesieni tętni życiem kawiarenek i restauracji oraz kulturalnych imprez masowych, z teatrami ulicznymi na czele. Jelenia Góra staje się miastem estetycznym, godnym rangi ośrodka turystyczno-uzdrowiskowego.

5. Podsumowanie

Okres transformacji gospodarczej i reaktywowanie samorządu terytorialnego w przemianach strukturalnych Jeleniej Góry przyniósł pozytywne zmiany. Wyraża się to w likwidacji uciążliwych branż przemysłowych i wprowadzenia w to miejsce nowoczesnych technologii. Struktura gospodarki miasta ewoluuje w kierunku sektora usługowego typowego dla miast nowoczesnych, zwłaszcza

położonych na atrakcyjnych terenach turystyczno-uzdrowiskowych. Porządkowana jest przestrzeń miast i jej dostosowanie do aktualnych potrzeb mieszkańców i przybywających gości poprzez wyprowadzenie z centrum uciążliwych zakładów przemysłowych i przeznaczenie tych terenów pod usługi oraz postępuje poprawa układu komunikacyjnego.

Jednak pozytywnego obrazu zmian struktury funkcjonalno-przestrzennej Jeleniej Góry nie należy przeceniać. W mieście istnieją również istotne, nie uregulowane problemy, będące efektem wieloletnich zaniedbań i niedoinwestowania. Spośród najważniejszych, które wymagają pilnego rozwiązania, należy wymienić:

- starą, zdekapitalizowaną i zaniedbaną zabudowę mieszkaniową wymagającą pilnych remontów i poprawy wyglądu estetycznego w samym śródmieściu i jego obrzeżach;
- zły stan nawierzchni większości ulic miejskich;
- nieuporządkowane ciekły wodne płynące przez miasto, zwłaszcza tzw. „Młynówka”, wzdłuż której projektowana jest ścieżka rowerowa i promenada dla pieszych;
- brak wolnych mieszkań pod wynajem, co przyczynia się do migracji ludności, tutaj władze miasta aktywnie włączyły się w budownictwo w ramach TBS.

Problemy te są dostrzegane przez władzę lokalną i zostały zapisane m.in. w projektach strategicznych i należy mieć nadzieję, że w miarę posiadanych środków będą sukcesywnie realizowane w najbliższej przyszłości.

Władze miasta swą przychylnością wobec potencjalnych inwestorów, tak krajowych, jak i zagranicznych, stwarzają dobre warunki do podejmowania przedsięwzięć gospodarczych. Stanowi o tym m.in. podejmowanie kompleksowych działań na rzecz rozwoju infrastruktury technicznej oraz kształtowania atrakcyjnego wizerunku miasta. Rozwinięta sieć banków i instytucji, wspierających rozwój przedsiębiorczości, sprzyja odpowiedniej obsłudze prawnej i finansowej podmiotów gospodarczych.

Do preferowanych kierunków inwestowania wynikających z przyjętej do realizacji „Strategii rozwoju miasta” w Jeleniej Górze należą w szczególności:

- nieuciążliwa dla środowiska działalność produkcyjna i usługowa;
- rozwój bazy noclegowej turystyki, sieci placówek gastronomicznych, bazy rekreacyjnej i uzdrowiskowej;
- rozwój infrastruktury obsługi mieszkańców miasta oraz turystów i kuracjuszy (parkingi, stacje paliw, lokale rozrywkowe i inne).

Miasto prowadzi także ożywioną współpracę z zagranicą. Jest m.in. siedzibą Euroregionu NYSA skupiającego przygraniczne tereny Niemiec, Czech i Polski konsolidującego działania w dziedzinie ochrony środowiska, gospodarki prze-

strzennej, nauki, sztuki oraz turystyki. Jelenia Góra utrzymuje partnerskie stosunki z następującymi miastami: Erfstadt, Bautzen (Niemcy), Valkeakoski (Finlandia), Randers (Dania), Alphen (Holandia), Tyler (Teksas), Liberec (Czechy), Vladimir (Rosja), Cervi (Włochy).

Jelenia Góra jest miastem o znacznym potencjale rozwojowym. Według ostatniego rankingu, oceniającego potencjał rozwojowy miast, przeprowadzonego przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową w Warszawie, Jelenia Góra uzyskała najwyższy wskaźnik atrakcyjności inwestycyjnej – „A” obok takich miast, jak Gdynia, Sopot czy Bielsko-Biała.

THE CHANGES IN THE ECONOMIC STRUCTURE OF JELENIA GÓRA IN THE PERIOD OF TRANSFORMATION

Summary

The period of the economic transformation and reactivation of the territorial self-government brought about positive changes in the economic structure of Jelenia Góra. This becomes expressed in the fact that burdensome industrial branches are being liquidated and modern technologies are introduced in that place instead. The structure of the city's economy evolves towards the services sector, so much typical of modern cities, especially ones which are located in areas attractive as tourist and resort-spa regions. The space of the city is being ordered to suit the needs of the residents and visitors. Burdensome industrial plants are being transferred outside the center of the city, there is a growing improvement of the communication system. However, such problems as decapitalized and neglected housing infrastructure, bad repair of roads and streets, disorder in water flows running through the city, poorly developed real estate market are still the most pending problems to be solved. Jelenia Góra is a city of a considerable developmental potential. It seems evident that the condition which must be satisfied in order to secure its further development is a consistent realization of the strategy of development of the city.

Sławomir PYTEL
Uniwersytet Śląski

UWARUNKOWANIA I BARIERY ROZWOJU SPOŁECZNO-EKONOMICZNEGO DĘBICY

Wprowadzenie

Postępująca urbanizacja jest charakterystycznym procesem naszej epoki. Miasta stanowią środowisko, w którym większość społeczeństwa żyje i pracuje i w którym przebiegają złożone procesy rozwoju gospodarczego i społecznego.

W niniejszym artykule zostaną przedstawione uwarunkowania i bariery rozwoju Dębicy, wskazane możliwości, jak również progi rozwojowe miasta.

W literaturze spotykamy kilka definicji barier rozwojowych i ich podziały, które uwzględniają różne kryteria klasyfikacji, stwarzając możliwość ich uzupełnienia w miarę rozwoju badań (Maik, Parysek 1978). Na podstawie klasyfikacji barier, według Maika i Paryska, przegląd progów rozwojowych przedstawiła Szajnowska-Wysocka (1985). Zaprezentowała ona ograniczenia demograficzne, ekonomiczne, społeczne, przy czym stwierdziła, iż bariery demograficzne rozpatrywać należy z punktu widzenia zasobów siły roboczej. Ograniczenia te mogą przejawiać się w postaci ilościowej jako brak lub niewystarczająca ilość siły roboczej. Zróżnicowany charakter mają bariery ekonomiczne. Wynikają one przede wszystkim z braku środków finansowych i majątku trwałego, niewłaściwej struktury środków trwałych, wysokiego stopnia ich zużycia itp.

Opierając się na stwierdzeniu, iż rozwój miasta nie przebiega w idealnych warunkach, ale napotyka wiele barier do przezwyciężenia, B. Malisz (1963; 1966) przedstawił teoretyczny opis tego zjawiska, nazywając go teorią progów, a następnie rozwinął koncepcję analiz o znaczeniu praktycznym. Jego rozważania miały na celu znalezienie powiązania między przestrzennym rozwojem miast a ponoszonymi nakładami. Skonstruowana teoria wyjaśnia zależności

między przestrzennym rozwojem miasta a ponoszonymi kosztami inwestycyjnymi. Jej założenia teoretyczne są następujące: wzrost zaludnienia miasta wymaga wzrostu powierzchni terenów zainwestowanych na cele mieszkaniowe i na potrzeby innych funkcji oraz wzrost zapotrzebowania na tereny zmusza do przekraczania progów terenowych. Pokonanie każdego z tych progów wymaga poniesienia dodatkowych kosztów, nieproporcjonalnie wysokich w stosunku do normalnych kosztów budowy obiektów niezbędnych do zasiedlenia przez daną liczbę mieszkańców. W wyniku pokonania progów zostaje otwarty nowy teren dla celów użytkowania miejskiego, analiza jego chłonności pozwala ocenić uzyskany efekt, mierzony liczbą nowych mieszkańców, którzy na tym obszarze mogą się osiedlić (Bury, Markowski, Regulski 1993).

Złożony charakter życia miasta, wyrażający się w jego różnorodnych funkcjach, pociąga za sobą zjawisko wewnętrznego różnicowania się struktury przestrzennej miasta. W obrębie przestrzeni zajętej przez miasto następuje wewnętrzny jej podział. Struktura przestrzenna miasta w każdym okresie historycznym uzależniona jest od wielkości miasta, od jego pozycji w sieci osadniczej, stanu organizacji życia społecznego, a także stanu techniki budownictwa (Jędrzejczyk 1980).

Dębica prawa miejskie otrzymała już w 1358 r. Korzystne położenie przy traktcie „ruskim”, który od połowy XIV w. zyskał na znaczeniu, spowodowało, że miasto zaczęło się pręźnie rozwijać. Okresy kryzysowe to czasy najazdu szwedzkiego i pożarów z 1660 r. Zahamowało to rozwój miasta i sprawiło, że miejscowość rozwijała się dopiero w 2 połowie XVII w. Ważnym punktem dla rozwoju miasta było wybudowanie w połowie XIX w. linii kolejowej Kraków – Dębica – Lwów.

Okres transformacji gospodarczych lat dziewięćdziesiątych i związane z tym przemiany gospodarcze pobudziły rozwój miasta. W ich wyniku obok wielkich przedsiębiorstw funkcjonują w Dębicy dziesiątki pręźnie działających mniejszych firm. Obecnie miasto może szczycić się rozwiniętym potencjałem gospodarczym. Na jego terenie działa około 120 różnego rodzaju przedsiębiorstw i blisko 4000 małych firm oraz 10 banków. Również poziom infrastruktury technicznej jest zadowalający. W 1995 r. przekazano do użytku oczyszczalnię ścieków. Stworzono nowoczesne sieci telekomunikacyjne (zapotrzebowanie na telefonię jest pokrywane niemalże w 100%).

Należy stwierdzić, że na obszarze Polski południowo-wschodniej Dębica należy do miast rozwijających się bardzo dynamicznie. Jednak mimo dobrej sytuacji gospodarczej barierą rozwojową jest sytuacja społeczna. Zmniejszyło się bowiem zatrudnienie w dużych zakładach przemysłowych, co automatycznie spowodowało wzrost bezrobocia.

Uwarunkowania ekonomiczne

Przemiany gospodarcze zachodzące w gospodarce światowej niosą za sobą zarówno szanse, jak i zagrożenia dla rozwoju Dębicy. Szansą jest zwiększona możliwość współpracy i wymiany międzynarodowej, zagrożeniem zaś zaostrzenie konkurencji. Aspekt ekonomiczny wyraża związki między urbanizacją a rozwojem gospodarczym. Im bardziej rozwinięty jest kraj, tym większy jego stopień zurbanizowania. Urbanizacja jest z jednej strony pewną funkcją rozwoju działalności nierolniczych, a z drugiej strony efektywności rolnictwa (Maik 1992).

Progiem rozwojowym społeczności miast są materialne warunki bytu ludności, na które składają się takie wskaźniki, jak: dochody ludności, zasoby mieszkaniowe, ochrona zdrowia, podmioty gospodarcze.

Obszar woj. podkarpackiego i samej Dębicy, mimo osiągniętego znacznego postępu w rozwoju społeczno-gospodarczym, nadal należy do słabszych w kraju. W omawianym województwie zarejestrowanych jest 126 tys. podmiotów gospodarki narodowej, pracuje w nich 979 tys. osób. Obserwujemy wysoką stopę bezrobocia wynoszącą 15,9%. Dochody ludności, mierzone przeciętnym wynagrodzeniem, były w Dębicy znacząco wyższe od średniej płacy w województwie i w kraju. Przeciętne wynagrodzenie brutto zatrudnionych w 1997 r. wynosiło 1835 zł. Wielkość dochodów jest niezwykle ważnym elementem decydującym o możliwości zaspokojenia potrzeb społecznych, głównie socjalnych, bytowych czy duchowych. Dochody przeciętnego dębiczana kształtują się na poziomie około 85% w odniesieniu do przeciętnego wynagrodzenia w Warszawie i ok. 65% w przypadku przeciętnej emerytury i renty w porównaniu do tej wielkości osiąganą przez mieszkańca Katowic.

Analizując sytuację mieszkaniową widzimy, iż w Dębicy na koniec 1999 roku było 13,2 tys. mieszkań, co w przeliczeniu na 1000 mieszkańców dawało 265,5 mieszkań, z czego 50% – spółdzielczych, 38% – prywatnych, 14,5% – komunalnych i 3,5% – zakładowych. Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania wynosiła 61,1 m², a zagęszczenie to 3,67 osoby na 1 mieszkanie. Porównując sytuację mieszkaniową w Jaśle czy Mielcu zauważamy, iż wskaźnik charakteryzujący liczbę mieszkań na 1000 mieszkańców najkorzystniej kształtuje się w Mielcu, gdzie wynosi 281. Pozostałe wskaźniki, takie jak: liczba izb na jedno mieszkanie czy powierzchnia użytkowa na 1 mieszkanie we wszystkich miastach jest bardzo podobna.

Dębica zaspokaja również potrzeby w zakresie ochrony zdrowia nie tylko mieszkańców miasta, ale i całego powiatu. Na jej terenie zlokalizowane są następujące placówki służby zdrowia: Szpital Powiatowy, przychodnia rejonowa czy 12 aptek. Dobrze przedstawia się sytuacja dotycząca liczby łóżek szpital-

nych. W Dębicy na jedno łóżko przypada tylko 79 osób, gdy średnio w kraju aż 188. Natomiast widoczne braki można odczuć w liczbie etatów stomatologów, i tak w Dębicy na 1 stomatologa przypada 3225 osób, dla porównania w Mielcu 1282, a średnia krajowa wynosi 2500 osób.

Tabela 1. Sytuacja miasta Dębicy w mieszkalnictwie w porównaniu do innych miast regionu, woj. podkarpackiego i przeciętnych krajowych

Wyszczególnienie	Dębica	Mielec	Jasło	Woj. podkarpackie	Dane krajowe
Liczba mieszkań na 1 000 ludności	265,50	281,0	280,20	261,90	302,0
Liczba izb na 1 mieszkanie	3,64	3,56	3,65	3,50	3,50
Liczba osób na 1 mieszkanie	3,67	3,43	3,52	3,76	3,30
Liczba osób na izbę	1,01	0,97	0,95	0,94	0,90
Powierzchnia użytkowa na 1 mieszkanie (w m ²)	61,10	56,80	61,80	66,10	61,10
Powierzchnia użytkowa na 1 osobę (w m ²)	16,60	16,50	17,80	17,60	18,70

Źródło: *Miasta w liczbach*, GUS, Warszawa 1999.

Tabela 2. Wskaźniki porównawcze w ochronie zdrowia

Wyszczególnienie	Liczba osób na:				
	1 łóżko szpitalne	1 przychodnię	1 aptekę	1 lekarza	1 stomatologa
Dębica	79,2	3 777	4 092	366	3 225
Ogółem miasta – Polska	119,3	3 922	3 974	317	1 887
Ogółem miasta – woj. podkarpackie	95,8	3 187	3 165	275	1 428
Mielec	155,3	4 957	4 028	377	1 282
Średnia krajowa	188,4	6 190	5 015	475	2 500

Źródło: Jak w tab. 1.

Spośród zarejestrowanych 4 tys. podmiotów gospodarczych 82% zajmuje się działalnością handlowo-usługową. Zatrudnienie w tej dziedzinie gospodarki narodowej w 1998 roku kształtowało się na poziomie 5800. Na terenie miasta dominują sklepy prowadzące sprzedaż towarów żywnościowych. Są to podmioty gospodarcze małe i średnie funkcjonujące na małej powierzchni. W Dębicy obserwujemy również pojawianie się coraz większej liczby dużych supermarketów. Prowadzą one sprzedaż towarów wszystkich branż, w tym głównie artykułów spożywczych, alkoholowych kosmetycznych i chemicznych. Status taki mają sklepy „Raj”, „Centrum” czy „Biedronka”. Znajduje się tu również jeden dom handlowy „PSS Społem”, prowadzący sprzedaż towarów przemysłowych.

Sytuacja w zakresie zaspokojenia potrzeb ludności w tzw. usługi bytowe typu: szewskie, krawieckie, fryzjerskie kształtują się na dobrym poziomie.

Liczba firm w ostatnich pięciu latach zwiększyła się aż o 1200. Analizując działalność gospodarczą Dębicy, możemy stwierdzić, iż branża usługowa charakteryzowała się największą aktywnością, w przemyśle dominują firmy duże, a w pozostałych branżach małe lub średnie.

Największe zakłady przemysłowe w Dębicy to:

- Firma Oponiarska Dębica S.A.;
- Fabryka Farb i Lakierów „Polifarb-Becker” S.A.;
- Zakłady Mięsne S.A.;
- Zakład Produkcji Mrożonek i Usług Chłodniczych „IGLOOFRUIT” Sp.

z o.o.;

- Igloomeat Sp. z o.o.;
- Animex-Południe Sp. z o.o.;
- „DAKOL” – części do samochodów (handel hurtowy i produkcja sprzętu);
- Telekomunikacja Dębicka S.A.;
- Zakład Nadwozi Chłodniczych „IGLOOCAR” S.A.;
- Spółka Usługowo-Handlowa ARKUS;
- Firma Produkcyjno-Handlowa „KANWIL” Sp. z o.o.;
- Wytwórnia Urządzeń Chłodniczych Dębica.

Tempo rozwoju poszczególnych dziedzin gospodarki Dębicy, mierzone jako liczba podmiotów gospodarczych, według dziedzin gospodarki, obrazuje tabela 3. Jak widzimy, handel i usługi zdecydowanie zdominowały strukturę podmiotów gospodarczych Dębicy.

Tabela 3. Liczba podmiotów gospodarczych w latach 1995–1998

Rodzaj działalności gospodarczej	1995	1996	1997	1998
Handel	1 671	1 735	1 820	1 907
Usługi	1 029	1 198	1 354	1 508
Transport	381	392	410	440
Wytwórczość	201	218	238	245
Gastronomia	70	81	95	98
Razem:	3 352	3 624	3 917	4 198

Źródło: Jak w tab. 1.

W latach 1994–1998 stopa bezrobocia w mieście kształtowała się na poziomie niższym od stopy bezrobocia średnio w kraju. Dopiero po 1998 roku sytuacja na rynku pracy uległa pogorszeniu, o czym świadczy wzrost stopy bezrobocia do wartości przewyższającej średnią krajową. Z ostatnich analiz wynika, że procent zatrudnionych maleje, a, niestety, rośnie procent bezrobotnych (tab. 4).

Tabela 4. Wielkość bezrobocia w Dębicy i w Polsce w latach 1995–1999 (w %)

Wyszczególnienie	1995	1996	1997	1998	1999
Dębica	12,0	11,0	8,9	11,7	13,5
Polska (średnio)	14,9	13,2	10,3	10,4	13,0

Źródło: Jak w tab. 1.

Uwarunkowania demograficzne i społeczne

Urbanizację w płaszczyźnie społecznej pojmuje się jako proces, w wyniku którego jednostki i całe grupy ludzkie przyswajają sobie miejski styl życia, a więc miejskie wartości, postawy, cechy socjopsychiczne, umiejętność korzystania z techniczno-organizacyjnych urządzeń miejskich. Czynnikiem determinującymi miejski styl życia są: wielkość, gęstość i heterogeniczność skupiska miejskiego (Maik 1992).

Charakteryzując rozwój społeczny Dębicy, możemy zaobserwować ciągły wzrost liczby mieszkańców. Jednak o jej rozwoju bardziej decydowały procesy migracyjne aniżeli ruch naturalny. Prawie połowa mieszkańców to ludność napływowa. Procesy te wiązały się z intensywnym uprzemysłowieniem miasta. Średnioroczny przyrost ludności od roku 1975 kształtuje się na poziomie około 3%. Śledząc stan i dynamikę zmian zaludnienia, możemy zauważyć tendencję wzrostową, zdążającą stopniowo do wyraźnego słabnięcia. Dębica do 1983 roku charakteryzowała się dość wysokim stopniem zaludnienia. Począwszy od 1977 roku wzrastało ono rocznie 4%. Jednak w latach 1984–1991 zmniejszyło się do około 3%, zaś w latach następnych dynamika wzrostu była jeszcze niższa, osiągając jedynie przyrost rzędu 0,4%. Z szacunkowej prognozy liczby ludności, sporządzonej przy uwzględnieniu prognozy demograficznej miast polskich, wynika, że liczba ta może w roku 2010 wynosić około 50 200 osób. Ze względu na spadkową tendencję urodzeń w początku lat dziewięćdziesiątych nastąpi spadek liczby dzieci w wieku 0–6 lat oraz w mniejszym stopniu dzieci w wieku 7–12 lat. Wzrastać natomiast będzie liczba dzieci i młodzieży w wieku 13–19 lat oraz liczba ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym. Około roku 2005 powinna już wyraźnie rysować się wzrostowa tendencja liczby urodzeń, a więc wzrost liczby dzieci w najmłodszej grupie wieku. Mniejsza niż obecnie będzie liczba dzieci w wieku 7–14 lat, spadać będzie liczba młodzieży w wieku 15–19 lat. Analizując dynamikę, widzimy, iż lata 1975–1985 charakteryzowały się wysokim przyrostem naturalnym rzędu 10–15%. Jednak po roku 1985 przyrost naturalny przybierał charakter malejący. Lata po 1993 roku przyniosły niski poziom omawianego współczynnika – poniżej 5%. Znaczne wahania w poziomie urodzeń i ich zmniejszenie były m.in. konsekwencją zmian w liczebności

zawieranych małżeństw i zmianą modelu rodziny. Ruch naturalny w Polsce w latach 1975–1997 wykazywał także tendencję spadkową. Liczba zawieranych małżeństw na 1000 ludności systematycznie malała, osiągając w 1997 r. poziom 5,3‰, podczas gdy w roku 1975 wynosiła 9,7‰. Podobną tendencję wykazywała liczba urodzeń. Na początku analizowanego okresu wahała się w granicach 19‰, a w końcowym okresie osiągnęła jedynie 10 urodzeń na 1000 mieszkańców.

Ruch naturalny w Dębicy wykazywał większe zróżnicowanie, niż w kraju. Wskaźnik zawieranych małżeństw wykazywał tendencję malejącą. Na początku analizowanego okresu wynosił 8‰, jednak bardzo szybko spadał i w 1997 roku osiągnął 4‰. Zróżnicowane wielkości wykazywał również wskaźnik urodzeń. I tak w 1975 r. był on najwyższy i wynosił 29‰, systematycznie malejąc do 10‰.

Analiza migracji wskazuje na spadek zarówno napływu, jak również odpływu ludności w ostatnich latach. Pomimo tego przemieszczenia odgrywają jednak nadal istotną rolę we wzroście zaludnienia badanego ośrodka. Do 1991 roku napływ był dwa razy większy od odpływu mieszkańców. Świadczy to o rozwijającej się bazie mieszkaniowej. Po roku 1991 sytuacja zmieniła się znacząco. Zmalał napływ ludności do miast. Ludność ta coraz częściej wybierała do zasiedlenia strefy podmiejskie. Po 1995 roku obserwujemy nawet wzrost odpływu ludności z miast na wieś. Podobną sytuację ruchu wędrownego możemy zaobserwować zarówno w innych większych miastach regionu, jak również kraju. Duża liczba ludności migrowała w celu poszukiwania pracy. Jednak w skali Polski obserwujemy zmniejszanie się ruchliwości. Analizując zjawisko migracji mieszkańców Dębicy widzimy, iż w latach 1990–1992 malał napływ i nieznacznie wzrastał odpływ. Najwięcej ludności wyjeżdżało z miasta w latach 1978–1980 i w roku 1982 – średnio około 800 osób rocznie. Po tym okresie nastąpiło zahamowanie emigracji, spowodowane rozwojem Kombinatu Rolno-Przemysłowego „Igloopol”, a tym samym stworzeniem miejsc pracy i rozbudową przez ten zakład osiedla mieszkaniowego „Słoneczne”. Analizując strukturę wieku migrantów, widzimy, iż wśród ludności napływowej najczęściej dominowały młode rodziny w wieku 30–39 lat. Stosunkowo mało jest imigrantów powyżej pięćdziesiątego roku życia. Przybywający legitymowali się głównie wykształceniem zasadniczym zawodowym oraz średnim, reprezentując bardzo szeroką gamę zawodów.

Analiza typologii J. Webba dla Dębicy wskazuje nam dominację występowania sektora C. Oznacza to, iż przyrost migracyjny góruje nad przyrostem naturalnym. Jedynie w latach 1982–1985 i 1992–1994 obserwujemy przewagę przyrostu naturalnego nad przyrostem migracyjnym (typ B). Jednak okresy te są bardzo krótkie i niewielkim stopniu wpłynęły na zwiększenie liczebności miasta.

Wnioski

Położenie Dębicy stwarza zarówno szanse, jak i bariery dla rozwoju miasta. Lokalizacja w paśmie o podwyższonej aktywności rozciągającym się od Wrocławia przez Kraków, Rzeszów po Ukrainę stawia przed Dębicą wysokie wymagania. Niewątpliwym atutem stanowi także położenie na głównych ciągach kolejowych i energetycznych systemu krajowego, zapewniających dogodny zaopatrzenie w energię i gaz. Położenie w zasięgu korytarza ekologicznego rzeki Wisłoki zapewnia sąsiedztwo terenów o dobrych warunkach dla rekreacji i wypoczynku.

Otoczenie ekonomiczne charakteryzuje się aktywnością zawodową mieszkańców oraz wysokim przeciętnym poziomem wykształcenia, wyższym niż średnia w kraju, również istotne znaczenie ma działalność na terenie miasta firm liczących się zarówno na rynku krajowym, jak i zagranicznym. W gospodarce obserwujemy szybko rosnący udział sektora prywatnego.

Słabe strony to brak instytucji otoczenia biznesu – podmiotów wspierających rozwój przedsiębiorczości. Niewielka jest także liczba podmiotów z branży turystycznej mimo dogodnego położenia tranzytowego miasta, a także bogatych wartości kulturowych i krajobrazowych. Bardzo silnie rozdrobnione są gospodarstwa rolne oraz brak gospodarstw specjalistycznych, nastawionych na zaopatrzenie miasta.

Natomiast bariery rozwoju demograficznego to spadek przyrostu naturalnego i postępujący proces starzenia się społeczeństwa, odpływ ludności wykształconej, stosunkowo duże zatrudnienie w sektorze publicznym, utrzymywanie się bezrobocia, w tym dużego bezrobocia wśród kobiet, wyższy wskaźnik liczby osób przypadających na jedno mieszkanie niż średnia w kraju.

Literatura

- BURY P., MARKOWSKI T., REGULSKI J., 1993, *Podstawy ekonomiki miasta*, Firet-Druk, Łódź.
- BUSZKO J., KIRYK F., 1995, *Dębica – zarys dziejów miasta i regionu*, Secesja, Kraków.
- JĘDRZEJCZYK D., 1980, *Przewodnik do ćwiczeń z geografii osadnictwa*, Warszawa.
- KOZANECKA M., TROC M., 1988, *Województwo tarnowskie – monografia*, Ossolineum, Wrocław.
- KURKUZ M., 1984, *Przewodnik do ćwiczeń z geografii ludności*, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- MAIK W., 1997, *Problematyka rozwoju lokalnego w warunkach transformacji systemowej*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 177, Warszawa.
- MAIK W., 1992, *Podstawy geografii miast*, Toruń.
- MAIK W., PARYSEK J., 1978, *Klasyfikacja i charakterystyka barier wzrostu w gospodarce przestrzennej*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 99.
- MALISZ B., 1963, *Ekonomika kształtowania miast*, „Studia KPZK PAN”, t. 4, Warszawa.
- Miasta w liczbach*, GUS, Warszawa 1999.
- SZAJNOWSKA-WYSOCKA A., 1985, *Współczesne bariery rozwojowe aglomeracji górnośląskiej*, „Czasopismo Geograficzne”, z. 3–4.

THE CONDITIONINGS AND BARRIERS OF THE SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF DĘBICA

Summary

The present analysis of developmental possibilities of Dębica was based on the theory of development thresholds elaborated by B. Malisz. It was found that the location of the city is a very important asset here. Dębica is situated close to a main railway route at important energy and gas supply lines. Moreover, the location within the ecological corridor of the Wisłoka River secures closeness of areas suitable for recreation and relax. The economic aspects include such strong assets as high occupational activity of the residents and high average level of education. The share of the private sector is growing fast. On the other hand, the weak side is a lack of institutions of business environment. In the demographic sphere, the factors which hamper the development include: a drop in the birth rate, aging of the population and also outflow of educated residents.



Elżbieta ZUZAŃSKA-ŻYŚKO
Uniwersytet Śląski

PRZYCZYNY POWSTANIA I ROZWOJU MAŁYCH MIAST WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Wprowadzenie

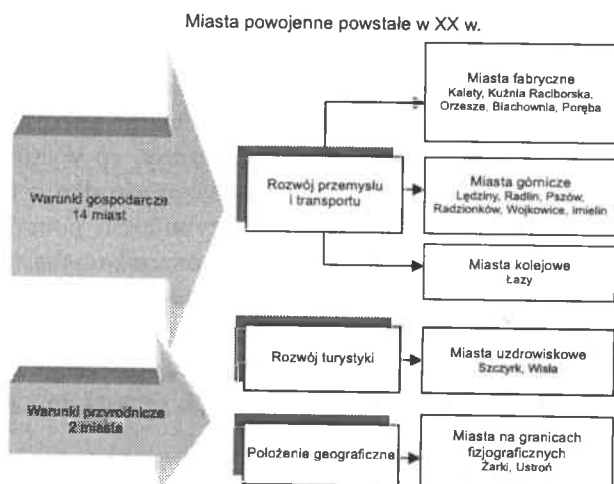
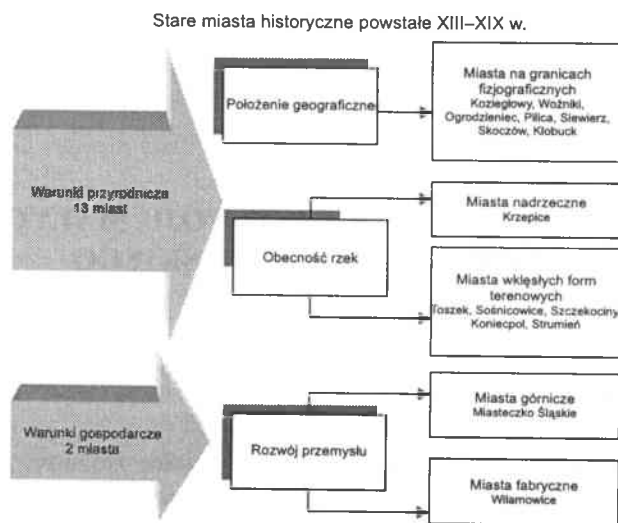
Powstawanie miasta to proces długotrwały i wielce złożony. Analizując historię miasta od fazy inicjalnej, która zaczyna cały proces, poprzez jego strukturę przestrzenną i funkcjonalną oraz inne czynniki wpływające na rozwój i przemiany wnioskujemy, iż istnieje wiele przyczyn, które – nakładając się na siebie – doprowadziły do powstania poszczególnych gmin miejskich. Rezultatem takiego procesu jest obecna sieć osadnicza w województwie śląskim, w tym również małe miasta. Ich liczba (31) jest porównywalna z miastami pozostałej wielkości (25 miast średnich i 13 miast dużych). W takim układzie osadniczym rozwój małych miast z jednej strony jest ograniczony, co wynika z mniejszej konkurencyjności ekonomicznej i możliwości małego ośrodka, z drugiej jednak występowanie większych miast powinno być czynnikiem pobudzającym jego wzrost (przepływ informacji, rozwinięta sieć komunikacyjna, postęp instytucjonalny, duży potencjał demograficzny, dostępność przestrzenna).

Analiza wieku małych miast wykazuje, że wiele z nich (szczególnie miast „starych” historycznie) nadal nie powiększyło swojego potencjału ludnościowego ani gospodarczego. Zatem, co warunkowało ich powstanie i rozwój kiedyś i obecnie?

Jako podstawowe elementy warunkujące powstanie i rozwój miast wymienia się: położenie geograficzne, topograficzne i komunikacyjne, przyczyny gospodarcze i polityczne, a także przyczyny prawno-administracyjne. Jak widać, jest wiele czynników wpływających na genezę miast.

Cel i zakres pracy

Przedmiotem uwagi badawczej w tym artykule są czynniki, które determinowały powstawanie małych miast na obszarze województwa śląskiego oraz ich waloryzacja (rys. 1). Przez małe miasto rozumie się jednostkę osadniczą mającą prawa miejskie i liczącą do 20 tys. mieszkańców. Kryterium wielkościowe 20 tys. mieszkań przyjęto za Ginsbertem 1965; Wysockim 1971; Harańczyk 1998.



Rys. 1. Czynniki warunkujące powstawanie małych miast (do 20 tys. mieszkańców) w województwie śląskim. Stan na 31 grudnia 1999 r.

Źródło: Opracowanie własne. Typy genezy miast wg Janiszewskiego (1991).

Celem badawczym jest próba odpowiedzi na 2 pytania studialne:

1. Jakie były uwarunkowania powstawania miast i ich rozwoju w przeszłości, a jakie czynniki są istotne współcześnie?

2. Które z czynników wpływają na wzrost małego miasta, a które są barierą ograniczającą ich możliwości rozwojowe w ostatniej dekadzie XX wieku?

Położenie geograficzne i topograficzne

W czasach historycznych podstawowe znaczenie przy lokalizacji miast miało środowisko naturalne oraz korzystne położenie geograficzne i topograficzne. W małych miastach województwa śląskiego relacje człowiek–środowisko są bardzo wyraźnie uwidocznione. Położenie geograficzne badanych miast jest korzystne, chociaż obszar jest zróżnicowany fizjograficznie (tab. 1). Obszar badań jest usytuowany w strefie wyżynnej (Wyżyna Śląska, Woźnicko-Wieluńska, Krakowsko-Częstochowska, Przedborska), ale również podgórskiej i górskiej (Kotlina Oświęcimska, Pogórze Zachodnio-Beskidzkie, Beskid Zachodni), jak i w strefie nizin (Nizina Śląska).

Tabela 1. Regionalizacja fizyczno-geograficzna małych miast województwa śląskiego

Podprowincje	Miasta do 20 tys. mieszkańców (stan na 31 grudnia 1999 r.)
Wyżyna Śląsko-Krakowska	Wojkowice, Radzionków, Siewierz, Miasteczko Śląskie, Łazy, Orzesze, Pszów, Radlin, Łęczyny, Imielin, Poręba, Sośnicowice, Blachownia, Kłobuck, Woźniki, Kalety, Koziegłowy, Krzepice, Pilica, Ogrodzieniec, Żarki,
Wyżyna Małopolska	Koniecpol, Szczekociny
Podkarpacie	Strumień, Wilamowice
Zewnętrzne Karpaty	Ustroń, Skoczów, Wisła, Szczyrk
Zachodnie i Wschodnie	
Niziny Wielkopolsko-Śląskie	Toszek, Kuźnia Raciborska

Źródło: Opracowanie własne na podstawie J. Kondrackiego (2000).

Od XIII do XV wieku główną przyczyną powstania małych miast były warunki przyrodnicze, wśród nich wyróżnia się 3 typy genezy¹: miasta na granicach fizjograficznych, których jest najwięcej, miasta wklęsłych form terenowych oraz jedno miasto nadrzeczne. Chociaż tylko jedno z nich jest miastem nadrzecznym, to jednak obfitość w wody płynące i występowanie dolin rzecznych jest charakterystycznym elementem małych miast tego obszaru. Ten czynnik miał szczególne znaczenie w czasach historycznych, gdy dominującą rolę odgrywało rolnictwo. Stałe osady sprzyjały jego rozwojowi, a to powodowało ewolucyjny postęp gospodarczo-kulturalny, który warunkował jeszcze wyższy

¹ Typy genezy miast przyjęte za M. Janiszewskim, 1991.

rozwój osady i jej oddziaływanie na inne obszary. Większość małych miast, bo aż 22, leży nad większymi rzekami lub dopływami największych rzek w Polsce. Wszystkie analizowane ośrodki mają również w swych granicach administracyjnych małe lokalne rzeczki. Nad dopływami Warty i Odry zlokalizowanych jest 13 miast, takich jak: Krzepice, Kłobuck, Blachownia, Woźniki, Orzesze, Koziegłowy, Kalety, Żarki, Kuźnia Raciborska, Sośnicowice, Toszek, Radlin i Pszów, nad Wisłą i jej dopływami 18, natomiast miasto Orzesze, leży na dziale wodnym dorzeczy Wisły i Odry. Człowiek w przeszłości (XIII, XIV i XV wieku) dostosowywał się do warunków orograficznych, lokując swe osady w miejscach sprzyjających, łatwych do zagospodarowania i jednocześnie trudnych do zdobycia.

Rzeki, ze względu na zaopatrywanie w wodę odgrywają podstawowe znaczenie dla miast. Potwierdza to fakt, iż w dolinach rzecznych powstawały pierwsze osady ludzkie, a dopiero później osadnictwo przemieszczało się na inne obszary wysoczyznowe (Dylik 1948). Rzeką miała także znaczenie komunikacyjne i strategiczne, ponieważ była barierą ograniczającą z racji małej liczby mostów. W przypadku małych miast województwa śląskiego nie miało to jednak wielkiego znaczenia, gdyż są one ułożone często w górnych odcinkach, gdzie nie osiąga ona jeszcze tak dużych rozmiarów, aby stać się barierą komunikacyjną. Chociaż np. Kłobuck położony na Białą Okszą (dopływ Warty) i rzeczką Bród ma dzielnicę Brody, co mogło świadczyć o miejscu przeprawowym w dawnych czasach.

Położenie topograficzne ukazuje wpływ małego, lokalnego obszaru na zabudowę i strukturę przestrzenną miasta oraz na jego funkcjonowanie. Wyraża ono zależność pomiędzy wizerunkiem miasta a otaczającym krajobrazem. Specyfika elementów środowiska geograficznego, takich jak: ukształtowanie i rzeźba terenu (nachylenie zboczy), sieć rzeczna, klimat (nasłonecznienie stoków, układ wiatrów), gleby (bonitacja, okres wegetacyjny) jest zauważana w strukturze przestrzennej małych miast, której zmiany są bardzo inercyjne. Mają one również często małą powierzchnię, co podkreśla związki walorów naturalnych ich małych obszarów z gospodarczą działalnością człowieka.

Topografia badanego obszaru stwarzała dogodne warunki do rozwoju, szczególnie działalności rolniczej, a z biegiem czasu i innej. Łagodny klimat w przebiegającej mierze wyżynnego obszaru oraz dobre gleby przyczyniały się do rozwoju analizowanych miast. Nieco gorsze warunki środowiska geograficznego występowały na obszarze przedgórza i Beskidów. Wąskie doliny rzeczne, słabe gleby, duże nachylenie stoków oraz surowszy klimat utrudniały i opóźniały procesy osadnicze. Wpływ górskiej rzeźby terenu zauważa się w m.in. w Ustroniu, Wiśle, Szczyrku. Wszystkie te miasta zaliczane dzisiaj do małych powstały dopiero w XX wieku. Warunki orograficzne decydowały o walorach obronnych

osady i w czasach historycznych należały do podstawowych czynników decydujących o lokacji miasta. „Zależność miasta od czynników naturalnych istniała i istnieć będzie, choć sposób dostosowania się człowieka i wykorzystanie tych czynników są inne i zmienne” (Kiełczewska-Zaleska 1972, s. 148).

Położenie komunikacyjne

Równie istotne, jak położenie geograficzne i warunki orograficzne jest dla miasta jego położenie komunikacyjne. Zmienność walorów położenia komunikacyjnego w związku ze zmianami układu dróg komunikacyjnych udowadnia historia małych miast województwa śląskiego. Sieć dróg kształtowała się poprzez rozwój dróg lądowych, obszary bagienne i leśne. Właściwości naturalne terenu, sieć rzeczna i warunki gospodarcze oraz historyczno-polityczne, a także przebieg szlaków handlowych, ukształtowały sieć komunikacyjną w średniowieczu i wiekach późniejszych, aż do XIX. Szlaki handlowe i drogi stwarzały dogodne warunki do rozwoju i utrzymywały miasta „przy życiu”, a ich zanik lub zmiana kierunku doprowadzała do upadku, a niejednokrotnie do zaniku funkcji miastotwórczych, czego następstwem była utrata praw miejskich. Od XIII do XVI wieku wpływ na układ dróg handlowych miały przywileje celne i prawo składu. Komory celne np. w Woźnikach czy Krzepicach dawały miastu ogromne korzyści.

Obszar dzisiejszego województwa śląskiego przecinały liczne drogi i szlaki handlowe łączące Polskę z Europą. W średniowieczu przez Skoczów przebiegał np. szlak solny z Krakowa na Morawy, Toszek leżał na szlaku Kraków–Bytom–Wrocław, Kłobuck i Krzepice na szlaku ze Śląska do Wielkopolski. „Lustracja cel z r. 1564/65 mówi, że trakt łączący Kraków ze Śląskiem biegł przez Skalę lub Olkusz do Ogrodzieńca a stamtąd przez Kromołów, Włodowice i Żarki. W Żarkach droga się rozgałęziała, jedna skręcała na zachód do Opola, druga biegła na północ i przez Częstochowę, Kłobuck, Krzepice, Wieluń prowadziła do Wrocławia” (Cieśla 1997). Prawo targowe zapewniało bezpieczeństwo osób biorących udział w operacjach handlowych. Eksportowane przedmioty skupowano na jarmarkach, tam również rozprowadzano przywożone do Polski. O możliwościach i randze funkcji handlowych świadczyła liczba jarmarków. Niektóre dzisiejsze małe miasta, jak np. Krzepice odgrywały pierwszoplanową rolę w handlu z takimi miastami, jak: Lublin, Gdańsk, Gniezno, Warszawa, Jarosław, Kazimierz i Łowicz. Były one ośrodkami wymiany międzynarodowej, m.in. szlakiem przepędzania wołów z Podola, Wołynia, Mołdawii do Wrocławia i dalej do Niemiec: „w 2 połowie XVI i pierwszej XVII wieku szły one głównie przez komory małopolskie (zwłaszcza przez Krzepice, które np. 1534/35 przepędzono 22,8 tys. Wołów” (*Encyklopedia historii...*).

Przyczyny gospodarcze i polityczne

Okres powojenny stworzył nowe szanse dla małych miast, szczególnie lata pięćdziesiąte i sześćdziesiąte. Początkowo nowo powstałe miasta, zaliczane obecnie do małych, stanowiły strukturę przejściową pomiędzy miastem a wsią. Miały one status osiedli i jak pokazują minione dziesięciolecia, wykazywały znaczne dysproporcje w stopniu ich rozwoju gospodarczego. Ponad połowa omawianych miast województwa powstała w XX wieku i większość z nich była osiedlami przed uzyskaniem praw miejskich. Można zatem zadać pytanie: co zadecydowało o ich powstaniu?

Dominującym czynnikiem miastotwórczym w tym przypadku był przemysł, który bazował na lokalnych bogactwach mineralnych, co więcej tworzył nowe podstawy organizacyjne i tym samym określał ich rozwój. Jako monofunkcyjne ośrodki przemysłu ciężkiego, a zwłaszcza górniczego i metalowego, opierały swoje istnienie na bazie surowcowej. Przemysł kształtował je w każdym przypadku, określając ich rozwój urbanistyczny, demograficzny i społeczny. Działalność produkcyjna wyprzedzała inne dziedziny, które dostosowywały się do istniejącego lub powstającego zakładu przemysłowego. Zatem jądrem miasta była fabryka lub kopalnia otoczona mieszkalnymi domami robotniczymi. Miasta te w okresie ich intensywnego i żywiołowego rozwoju nie były zaplanowane przestrzennie, stąd wszystkie charakteryzują się ułomnością urbanistyczną i to jest podstawowa cecha odróżniająca je od grupy małych miast historycznych z wykształconym centrum w postaci rynku. Struktura genetyczna analizowanych miast ery industrialnej województwa śląskiego zamyka się w trzech typach: górnicznym, fabrycznym i kolejowym. W pięciu ośrodkach podstawową bazą ekonomiczną miasta była kopalnia węgla kamiennego (Łędziny, Pszów, Radlin, Radzionków, Wojkowice), w czterech fabryka związana z produkcją wyrobów i odlewów metalowych lub urządzeń technicznych (Kuźnia Raciborska, Poręba, Blachownia, Orzesze), powstanie jednego miasta wiązało się z produkcją papieru (Kalety) i jedno początkowo związane przez krótki okres z przemysłem górnym obecnie nie ma dominującego ośrodka produkcji (Imielin). Wśród tej grupy jedno miasto powstało jako węzeł kolejowy (Łazy).

Województwo śląskie ma również miasta uzdrowiskowe o walorach turystyczno-wypoczynkowych. Są nimi Szczyrk, Wisła, a także Ustroń i Żarki. Ich powstanie było uwarunkowane korzystnym położeniem geograficznym. Miasta te położone w odległości 60–100 km od centralnej części Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego stwarzają korzystne warunki do tworzenia „drugich mieszkań” czy „drugich domów”, co wpływa na rozwój społeczny i kulturowy tych obszarów.

Położenie względem większych ośrodków miejskich

Aspekt makrogeograficzny ukazuje zróżnicowaną sieć osadniczą obszaru badań podlegającą ciągłym przemianom. Analiza usytuowania małych miast w regionie górnośląskim daje możliwość określenia liczebności miast różnych klas wielkościowych. Według stanu na 31 grudnia 1999 r. województwo śląskie tworzyło zbiór 69 miast, z tego 31 miast małych (do 20 tys. mieszkańców) i 118 gmin wiejskich obejmujących 15 211 wsi.

Współczesna organizacja terytorialna województwa śląskiego powstała na skutek reformy terytorialnej z 1 stycznia 1999 r. Na tak zakreślonym obszarze badań małe miasta w zależności od przyjętych podziałów lokalizują się w:

- strefie węzłowej aglomeracji górnośląskiej pełniącej funkcje ośrodka centralnego (Tkocz 1998): Miasteczko Śląskie, Radzionków, Wojkowice, Łędziny i Imielin;
- aglomeracji GOP-u (granice GOP-u za Tkocz 1999): Miasteczko Śląskie, Radzionków, Wojkowice, Siewierz, Poręba, Łazy, Ogrodzieniec, Pilica, Imielin, Łędziny, Orzesze, Sośnicowice, Toszek;
- aglomeracji częstochowskiej: Kłobuck, Blachownia.

Jednak liczna grupa małych miast, szczególnie historycznie lokowanych, jest położona peryferyjnie w stosunku nie tylko do centralnej strefy węzłowej, ale w układzie całego województwa. Interlinie pomiędzy małymi a dużymi miastami wykazują znaczne zróżnicowanie w zależności od położenia w różnych częściach województwa. W najkorzystniejszej sytuacji znajdują się te miasta w subregionie katowickim, gdzie jest ich najwięcej i o największej liczbie ludności, a zarazem wielofunkcyjnych i pełniących jednocześnie nadrzędną rolę w sieci osadniczej. Położenie względem większych ośrodków jest korzystne w przypadku Radzionkowa (Bytom, Piekary Śląskie, Tarnowskie Góry), Wojkowic (Będzin, Piekary Śląskie, Siemianowice Śląskie, Czeladź), Łędzin (Tychy, Mysłowice). Pozostałe z omawianych miast są zlokalizowane w znacznych odległościach od większych ośrodków miejskich lub znajdują się w strefie wpływu tylko jednego miasta. Są również miasta całkowicie wyizolowane, jak np. Koniecpol, którego odległość do miasta powiatowego wynosi aż 47 km (powiat częstochowski).

Również rola małych miast w powiatach ziemskich jest niedostatecznie wykreowana. Województwo śląskie liczy 16 powiatów ziemskich, z których tylko 3 (pszczyński, żywiecki i rybnicki) nie mają małych miast w swoich granicach. Dominują powiaty z dwoma małymi miastami (jest ich osiem). Najliczniej występują one w powiatach: zawierciańskim (5 miast), cieszyńskim (4 miasta) i tarnogórskim (3 miasta). Małe ośrodki miejskie bardzo często graniczą z gminami wiejskimi, a 17 ma status gmin miejsko-wiejskich, co świadczy o ich roli jako pośrednika wymiany towarów pomiędzy wsią i miastem oraz jednostek obsługujących tereny rolnicze. Zaledwie jedno na 31 małych miast w wojewódz-

twie śląskim pełni funkcje ośrodka powiatowego. Jest to Kłobuck. Dowodzi to marginalnej funkcji administracyjnej analizowanych miast, a sugeruje raczej ich rolę jako ośrodków lokalnych. Należy pamiętać, iż funkcja administracyjna jest szczególną kategorią funkcji miejskich, gdyż stanowi siłę napędową dla rozwoju innych funkcji, np. gospodarczych. Zatem jest to kolejne niekorzystne zjawisko związane z rolą małych miast.

Uwarunkowania prawno-administracyjne

„Mieszkańcy gminy tworzą z mocy prawa wspólnotę samorządową” (Ustawa z 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym). Fakt ten stworzył nowe możliwości działania „oddolnego” wszystkich gmin miejskich i wiejskich bez względu na wielkość i jednocześnie ukazał ogromny potencjał drzemący w ośrodkach niższego rzędu, czyli miastach szczebla lokalnego. Lata zaniedbań i niedoinwestowania, przeznaczanie wypracowanych pieniędzy na cele nie związane z rozwojem miasta, trudności inwestycyjne i decyzyjne doprowadziły do patologii w zarządzaniu miastem. Wpłynęło to na jeszcze większe osłabienie gospodarcze i organizacyjne. Z kolei proces związany ze scalaniem miast w latach siedemdziesiątych pogłębił dodatkowo ich kryzys i ujawnił ich regres (jak wykazały obserwacje i doświadczenia samorządów). Nie mogły decydować o sobie, a podejmowane decyzje budziły wątpliwości mieszkańców. Stąd zaistniała potrzeba wydzielania tych małych miast, które były na tyle zorganizowane przez lokalnych liderów, aby ponownie restytuować się. W latach 1991–1999 w województwie śląskim wydzieliło się 9 miast do 20 tys. mieszkańców, a największe nasilenie tych procesów miało miejsce w 1994 roku (Zuzańska-Żyśko, Szajnowska-Wysocka 1999). Lokalizm traktowany niegdyś za przeżytek przeszłości, dzięki aktom prawnym stał się ponownie „powrotem do korzeni”, a mała skala społeczności lokalnej pomogła w podtrzymywaniu tego, co nieuchwytnie i wartościowe, czego nie spotyka się w anonimowym mieście średniej czy dużej wielkości (zasady życia społecznego, potrzeba kontaktów społecznych, uczestniczenie w życiu społecznym miasta, festynach, upominanie się o porządek w swoich dzielnicach i na poszczególnych ulicach itd.). Ustawa o samorządzie terytorialnym była czynnikiem umożliwiającym odradzanie się miast i przyczyniła się do powstania nowych ośrodków (relokacja Sośnicowic).

Podsumowanie

Analiza uwarunkowań powstawania i rozwoju małych miast ukazuje istnienie zależności pomiędzy poszczególnymi okresami rozwoju cywilizacyjnego a czynnikami powstania omawianych miast. W okresach historycznych podstawowe

znaczenie przy lokalizacji miast odgrywało środowisko naturalne oraz korzystne położenie geograficzne i topograficzne. Człowiek dostosowywał się do topografii terenu, lokując swe osady w miejscach sprzyjających, łatwych do zagospodarowania i trudnych jednocześnie do zdobycia. W miarę rozwoju inny ważny czynnik zaczął odgrywać istotną rolę, a mianowicie położenie przy głównych drogach i szlakach handlowych. Miało to miejsce szczególnie w XV i XVI wieku, ale również obecnie położenie komunikacyjne jest podstawowym czynnikiem decydującym o aktywizacji obszaru małych miast.

W kolejnych okresach czynniki ewoluowały w kierunku przyczyn gospodarczych, co wiązało się z coraz intensywniejszą i agresywniejszą eksploatacją bogactw mineralnych oraz dostosowaną do tego polityką gospodarczą. Czynniki ekonomiczne zapoczątkowane w XIX wieku dominowały przez praktycznie całe stulecie. Spowodowało to zwiększenie gęstości sieci miast województwa śląskiego (w szczególności subregionu katowickiego) i ujawniło ich silną hierarchizację. W ostatniej dekadzie XX wieku zauważa się nowy czynnik warunkujący powstawanie nowych jednostek miejskich. Jest nim rozwój samorządności lokalnej, która zmierza do idei oddolnego działania, a pośrednio wpływa na odradzanie się starych miast i wydzielanie nowych.

Literatura

- CIEŚLA R., 1997, *Blask dawnych Krzepic*, Urząd Miasta i Gminy, Krzepice, s. 25.
- DYLIK J., 1948, *Rozwój osadnictwa w okolicach Łodzi*, „Acta Geographica Universitatis Lodzensis”, nr 4, Łódź.
- Encyklopedia historii gospodarczej Polski do roku 1945*, 1981, t. 1, Wiedza Powszechna, s. 231.
- GINSBERT A., 1965, *Ekonomiczne przesłanki rozwoju małych miast*, [w:] *Teoretyczne problemy rozmieszczania sił wytwórczych*, Warszawa.
- HARAŃCZYK A., 1998, *Miasta Polski w procesie globalizacji gospodarki*, PWN, Warszawa, s. 12.
- JANISZEWSKI M., 1991, *Geograficzne warunki powstawania miast polskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin.
- KIEŁCZEWSKA-ZALESKA M., 1972, *Geografia osadnictwa*, PWN, wyd. II, s. 148.
- KONDRACKI J., 2000, *Geografia regionalna Polski*, PWN, Warszawa.
- Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego*, 2000, US, Katowice.
- SZAJNOWSKA-WYSOCKA A., ZUZAŃSKA-ŻYŚKO E., 1999, *Małe miasta województwa katowickiego w świetle regionalizacji kraju*, [w:] *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 247–258.
- System Informatyczny „Definicje”*, Zbiór zweryfikowanych, wybranych pojęć społeczno-ekonomicznych z zakresu produkcji i postępu naukowo-technicznego, 1993, GUS, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Statystyki, Warszawa, s. 30–31.
- TKOCZ M., 1998, *Funkcje miast strefy węzłowej aglomeracji górnośląskiej*, „Czasopismo Geograficzne”, z. 3–4, s. 313.
- TKOCZ M., 1999, *Przekształcenia własnościowe w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym*, „Wiadomości Statystyczne”, nr 11, GUS, Warszawa, s. 47.
- Ustawa o samorządzie terytorialnym z dnia 8.03.1990 r.*
- WYSOCKI Z., 1971, *Małe miasta*, „Statystyka Regionalna”, nr 24, Warszawa.

THE CAUSES BEHIND THE ESTABLISHMENT AND DEVELOPMENT OF THE TOWNS OF SILESIA PROVINCE

Summary

The factors which determined the establishment of the towns in the area of Silesia Province were discussed. The analysis of the establishment and development of the towns points to the existence of a dependence between individual periods of civilization development and factors behind the establishment of the centers under discussion. In historical periods the basic role was played by features of natural environment as well as favorable geographical location. A significant role in successive periods was taken over by the location in connection with communication network, which can still be of great importance as a factor in the process of activating contemporary cities even nowadays. Since the 19th century factors related to exploitation of mineral resources have played the basic role. The density of the cities and towns of Silesia Province increased considerably. Development of local self-government system is becoming to set in as a new factor to condition establishment of new urban units.

Agnieszka KWIATEK-SOŁTYS
Akademia Pedagogiczna
im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie

ZMIANY NA RYNKACH PRACY W MAŁYCH MIASTACH WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO

Przedmiotem badań była sytuacja na lokalnych rynkach pracy w małych miastach województwa małopolskiego. Za małe miasto przyjęto umownie ośrodki liczące poniżej 20 tys. mieszkańców. W województwie małopolskim miast takich jest obecnie 44, co stanowi 78,6% ogółu miast w tym regionie. Trzy najmniejsze, a zarazem najnowsze miasta województwa (Ciężkowice, Czehów i Ryglice), które prawa miejskie otrzymały dopiero po 1997 roku, pozostały poza zasięgiem przedstawianej analizy. Małe miasta województwa małopolskiego stanowią dziś bardzo niejednorodny zbiór jednostek, zarówno ze względu na ich zróżnicowaną wielkość (od niewiele ponad 2 tys. mieszkańców do niemal 20 tys., jak np. Trzebinia), pełnione funkcje, ale i ze względu na ich reakcje na zachodzące współcześnie procesy demograficzne i gospodarcze (Rajman 2000).

Otwarte i domknięte terytorialnie rynki pracy

Badane ośrodki stanowią obecnie lokalne, często domknięte terytorialnie rynki pracy. W ponad 1/3 badanych miast wskaźnik pracujących na 1000 mieszkańców miasta nie przekroczył bowiem wartości 250, wynosząc średnio dla wszystkich rozpatrywanych miast 316 osób w 1997 roku. W przekroju 1999 r. wskaźnik ten zmniejszył się do 290, co jest charakterystyczne dla wielu miast małych i średnich w skali całego kraju (Słodczyk 2000) (tab. 1).

Tabela 1. Struktura rynku pracy małych miast województwa małopolskiego

Miasto	Ludność	Pracujący						Bezrobot- ni na 100 pracują- cych
		ogółem			na 1000 mieszkań- ców			
		1999	1992	1997	1999	1992	1997	
Alwernia	3 199	—	1 533	1 269	—	478	397	4,8
Biecz	4 828	1 738	1 801	1 346	362	369	279	18,9
Brzesko	17 923	7 150	10 000	8 144	416	562	454	8,3
Brzeszcze	12 340	9 575	8 153	6 297	773	654	510	5,6*
Bukowno	1 0545	3 980	3 600	2 691	380	343	255	9,4
Chelmek	9 360	3 365	3 051	2 408	365	325	257	9,5
Dąbrowa Tarnowska	11 242	3 046	3 500	3 072	283	314	273	23,1
Dobczyce	5 829	1 341	1 652	1 512	255	286	259	14,5
Grybów	6 170	1 614	1 012	932	267	165	151	34,5
Jordanów	4 804	2 007	1 585	1 584	430	332	330	12,2
Kalwaria Zebrzydowska	4 467	1 347	1 398	1 482	298	312	332	7,4
Kęty	19 517	7 541	7 425	6 822	389	379	350	10,0
Krynica	12 942	3 868	4 381	4 385	296	335	339	13,5
Krzyszowice	10 500	3 020	3 025	2 927	352	288	279	8,0
Libiąż	18 055	6 856	6 585	5 672	385	365	314	9,0*
Limanowa	14 615	6 843	6 866	6 670	486	471	456	13,1
Maków Podhalański	5 895	1 743	1 401	1 269	300	236	215	15,9
Miechów	11 967	4 178	4 193	3 952	354	354	330	10,5
Mszana Dolna	7 010	1 673	1 517	1 431	264	223	204	27,0
Muszyna	5 117	1 116	1 027	1 155	227	203	226	28,0
Myslenice	17 861	6 447	6 479	6 343	367	363	355	7,9
Niepołomice	7 609	1 707	2 165	3 172	243	290	417	6,6
Nowy Wiśnicz	2 669	—	800	753	—	302	282	12,0
Piwniczna	5 694	932	841	803	169	148	141	61,8
Proszowice	6 614	1 995	1 857	1 854	300	277	280	16,8
Rabka	13 702	4 780	4 705	4 107	354	344	300	8,9
Skała	3 641	547	558	587	154	154	161	7,7
Sławków	6 990	1 546	1 936	1 598	222	278	229	11,1*
Słomniki	4 510	614	591	543	139	132	120	36,9
Stary Sącz	9 005	1 426	1 476	1 543	168	166	171	31,7
Sucha Beskidzka	9 858	4 618	4 675	4 442	476	475	451	8,3
Sułkowice	6 034	1 058	1 239	1 155	185	206	191	13,7
Szczawnica	7 410	1 698	1 291	1 111	242	176	150	30,5
Świątniki Górne	2 042	—	570	579	—	280	284	20,6*
Trzebinia	19 763	15 053	12 660	10 626	750	633	538	6,2*
Tuchów	6 348	1 222	1 500	1 310	205	240	206	23,7
Wadowice	19 510	8 852	10 225	10 445	462	522	535	7,1
Wieliczka	18 034	4 724	4 552	4 410	266	255	245	9,6
Wolbrom	9 371	3 149	3 218	2 951	339	340	315	28,2*
Zator	3 619	614	546	519	183	152	143	27,7
Żabno	4 340	707	1 000	781	171	234	180	30,8
Średnia dla miast	X	X	X	X	323	316	290	X

* Dane dla gmin miejsko-wiejskich.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych poszczególnych województw, 1998, Miasta w Polsce, 1994, GUS, danych z Urzędów Statystycznych w Krakowie, Tarnowie i Katowicach, Banku Danych Regionalnych, GUS.

Analiza zmian na rynkach pracy poszczególnych miast wykazuje bardzo silne ich powiązanie i uzależnienie od sytuacji i kondycji przemysłu, który w dużej części małych ośrodków jest jeszcze głównym „pracodawcą”. Największą otwartość rynku pracy wykazują zatem te ośrodki, w których nadal funkcjonują duże zakłady przemysłowe (Kwiatek-Sołtys 2000). Najwięcej pracujących odnotowano też w 1997 roku w dwu typowo przemysłowych ośrodkach: Brzeszczach oraz Trzebini, gdzie na 1000 mieszkańców przypadało powyżej 630 pracujących. Sytuacja ta może się jednak diametralnie zmienić wraz z likwidacją lub restrukturyzacją funkcjonujących w tych miastach kopalń węgla kamiennego. Już po zamknięciu niniejszej analizy okazało się, że proces likwidacji kopalni „Siersza” w Trzebini został doprowadzony do końca i miasto to w rezultacie utraciło znaczną część podstaw swojej egzystencji. Należy przy tym podkreślić, że położenie Trzebini blisko ośrodka powiatowego Chrzanowa nie sprzyjało rozwojowi w niej innych, pozaprzemysłowych funkcji. Już teraz obserwuje się tam zatem regres niektórych funkcji miejskich, co znajduje odzwierciedlenie w spadku liczby ludności tego do niedawna średniego jeszcze miasta. Wystąpiło również wyraźne zawężenie zasięgu oddziaływania tamtejszego rynku pracy, znikły bowiem licznie duże dojazdy do zlikwidowanej kopalni „Siersza”. Potwierdzeniem kryzysowej sytuacji, w jakiej znalazły się małe miasta górnicze woj. małopolskiego, jest także analiza przemian na rynku pracy w Brzeszczach i Trzebini w latach 1992–1997 i 1997–1999. Okazuje się bowiem, że w rozpatrywanych podokresach wskaźnik intensywności rynku pracy (liczby pracujących na 1000 mieszkańców) tych miast zmniejszył się Trzebini odpowiednio o 117 i 95 pracujących, w przypadku zaś Brzeszcz o 119 i 144 pracujących.

Podobne problemy mogą dotknąć również inne miasta przemysłowe, szczególnie te położone w pobliżu większych ośrodków, o ile władze lokalne nie stworzą korzystniejszych warunków do rozwoju innego rodzaju działalności (Rajman 2001). W trudnej sytuacji może się również znaleźć Libiąż, gdzie głównym pracodawcą (i podatnikiem) jest do dziś kopalnia węgla kamiennego „Janina” (Kwiatek-Sołtys 2001), a niewesołe perspektywy stoją także przed innymi miastami o dominującej w nich jeszcze funkcji przemysłowej.

Duże otwarcie rynku pracy odnotowano ponadto w Brzesku, Wadowicach, Alwerni, Suchej Beskidzkiej i Limanowej, a więc w miastach albo uprzemysłowionych, albo ośrodkach, do których wrócić miały funkcje miasta powiatowego.

Do najbardziej domkniętych rynków pracy, w których liczba pracujących na 1000 mieszkańców nie przekracza 200, należą rynki najmniejszych miast, położonych na terenach rolniczych, w których nigdy nie funkcjonowały większe zakłady przemysłowe, a inne pozaprzemysłowe funkcje nie zdążyły się jeszcze wykształcić na tyle, by oferować większą liczbę miejsc pracy. W grupie

tych ośrodków znalazły się również miasta uzdrowiskowe Piwniczna i Szczawnica, co może być sygnałem poważnego ograniczenia znaczenia tej podstawowej dla nich funkcji w ostatnim okresie (potwierdza to analiza odnośnych rynków pracy za lata 1992–1999).

Niewiele jest w rozpatrywanym województwie małych ośrodków (łącznie 13 miast), w których liczba oferowanych miejsc pracy się zwiększa i gdzie przybywa pracujących w relacji do liczby mieszkańców. W tej grupie znalazły się miasta zróżnicowane pod względem wielkości, pełnionych funkcji, jak również o różnym położeniu geograficznym. Najlepiej pod tym względem wypadło w okresie 1992–1997 wspomniane już Brzesko, gdzie liczba pracujących w relacji do liczby mieszkańców wzrosła o 146 osób. Warto również podkreślić, iż w tej grupie ośrodków znalazły się wszystkie badane małe miasta byłego województwa tarnowskiego (dla Nowego Wiśnicza nie dysponowano wprawdzie porównywalnym materiałem statystycznym, ale sytuacja w tym nowym mieście jest podobna). Spośród miast dawnego woj. krakowskiego w tej grupie znalazły się Niepołomice, Dobczyce oraz Sułkowice, a więc miasta, w których nowe inwestycje przemysłowe, często z udziałem kapitału zagranicznego pozwoliły na zwiększenie lokalnego rynku pracy. Z pozostałych terenów wchodzących dziś w skład województwa małopolskiego w grupie miast zwiększających liczbę pracujących na 1000 mieszkańców znalazło się znacznie mniej miast: z woj. katowickiego jedynie Sławków, z woj. bielskiego Wadowice i Kalwaria Zebrzydowska, a z nowosądeckiego tylko Krynica. W latach 1997–1999 wzrost liczby pracujących odnotowano tylko w 1/5 badanych małych miast, przy czym największy przyrost w relacji do liczby mieszkańców nastąpił we wspomnianych już Niepołomicach.

Struktura pracujących w małych miastach

Struktura rynku pracy małych miast województwa małopolskiego jest bardzo zróżnicowana (tab. 2). Średnio we wszystkich ośrodkach na plan pierwszy wysuwa się wprawdzie przemysł, który skupia 37% pracujących, jednak na wysoką jego pozycję wpływa przede wszystkim kilka silnie uprzemysłowionych ośrodków. Łącznie pracujący w przemyśle i budownictwie stanowią w rozpatrywanych miastach 41,6% ogółu pracujących. Zakładając niewielki udział rolnictwa w samych miastach, można szacować średni udział pracujących w usługach na około 50%. Jest to zatem struktura prawidłowa z racji pełnionych przez większość małych miast funkcji ośrodków obsługi rolniczego zaplecza. Sekcje usługowe nie wykazują jednak w badanych miastach dużego zróżnicowania, przykładowo ponad 12% pracuje w ochronie zdrowia, ponad 10% – w handlu, 8,8% – w oświacie i 6,6% – w transporcie.

Tabela 2. Struktura pracujących w małych miastach woj. małopolskiego (w %)

Miasto	Pracujący											
	w przemyśle		w budownictwie		w handlu		w transporcie		w oświacie		w ochronie zdrowia	
	1992	1997	1992	1997	1992	1997	1992	1997	1992	1997	1992	1997
Alwernia	—	68,2	—	4,6	—	•	—	•	—	•	—	4,3
Biecz	59,3	51,6	1,2	1,1	6,7	4,0	0,2	3,3	12,8	11,1	3,4	4,3
Brzesko	39,7	27,0	4,1	6,8	10,6	10,9	3,1	6,1	9,5	4,9	17,5	12,8
Brzeszcze	81,2	79,1	4,3	0,9	3,5	5,9	2,2	2,3	4,1	3,1	2,4	2,5
Bukowno	73,6	68,1	5,8	4,0	1,2	1,8	4,7	6,0	5,0	4,8	2,4	4,7
Chełmek	77,5	74,6	2,8	1,8	2,7	6,3	2,2	1,9	5,3	4,2	2,6	3,0
Dąbrowa												
Tarnowska	13,9	15,8	3,4	4,4	15,2	10,7	6,3	3,9	11,6	7,1	29,3	27,3
Dobczyce	27,5	57,6	15,7	3,3	7,5	6,0	0,0	0,0	19,2	2,8	4,1	13,7
Grybów	36,3	19,4	12,3	4,0	11,9	17,8	2,0	4,5	17,0	19,9	8,4	7,6
Jordanów	64,1	59,2	0,9	2,0	4,0	4,6	6,1	5,7	7,1	8,6	6,9	8,3
Kalwaria												
Zebrzydowska	45,3	47,5	3,3	1,9	12,3	14,6	3,0	3,9	14,5	10,7	5,1	9,0
Kęty	66,5	67,5	3,6	2,3	6,5	8,2	1,1	3,7	8,3	5,5	2,9	4,2
Krynica	9,5	8,4	4,8	5,8	8,3	6,9	2,6	6,2	8,1	7,0	38,2	43,1
Krzeszowice	21,7	33,2	6,6	2,4	12,3	9,9	7,1	9,2	12,4	9,4	7,7	10,2
Libiąż	75,4	71,9	5,7	5,5	2,6	4,7	1,3	2,0	3,9	4,3	2,4	3,3
Limanowa	25,9	27,4	3,4	7,8	13,3	8,9	5,9	7,4	10,4	8,9	18,1	21,6
Maków Podhalański	27,9	27,8	5,6	3,1	10,1	11,4	3,3	4,0	11,1	9,5	21,4	27,1
Miechów	17,4	24,9	2,2	3,7	14,6	14,7	8,5	7,7	13,3	8,8	23,4	24,4
Mszana Dolna	35,6	32,1	9,7	2,0	17,0	13,3	2,4	14,6	17,0	14,0	4,5	8,9
Muszyna	9,9	10,4	5,1	12,8	7,2	3,6	18,6	9,1	14,1	16,3	11,5	7,5
Myślenice	27,8	32,8	7,0	7,0	9,1	8,5	8,2	9,0	11,8	9,0	15,0	18,3
Niepołomice	40,1	41,4	16,3	5,9	11,4	18,2	3,4	6,3	10,1	7,2	0,2	4,7
Nowy Wiśnicz	—	24,9	—	3,8	—	7,6	—	0,0	—	15,4	—	7,4
Piwniczna	13,8	13,9	2,1	7,5	8,3	7,4	7,0	8,3	16,6	9,5	12,4	8,1
Proszowice	6,7	9,5	3,0	5,4	12,0	6,2	2,3	6,0	10,5	8,8	34,2	•
Rabka	2,1	5,4	3,1	3,7	7,6	8,9	8,6	4,8	15,3	11,4	35,5	43,0
Skąła	30,2	32,3	4,0	7,9	14,3	10,8	4,4	•	21,6	•	5,3	7,9
Sławków	28,3	38,4	2,7	9,3	27,5	22,1	18,3	9,0	8,2	4,3	2,1	4,4
Słomniki	9,0	13,4	4,2	•	23,9	17,3	0,0	17,3	18,6	•	7,3	10,2
Stary Sącz	9,7	22,4	0,6	2,9	21,0	22,6	1,5	4,7	28,6	21,9	7,3	8,8
Sucha Beskidzka	7,4	7,3	2,2	4,5	6,8	10,4	36,2	30,6	10,1	6,8	21,1	21,9
Sułkowice	56,4	62,8	0,0	3,1	12,4	8,5	0,0	1,7	17,5	•	4,2	5,9
Szczawnica	18,1	11,8	3,4	6,7	10,7	8,2	4,5	9,7	7,7	6,5	35,1	28,4
Świątniki Górne	—	59,8	—	0,0	—	18,6	—	0,0	—	•	—	•
Trzebinia	78,2	65,3	6,4	10,8	1,9	2,6	3,1	7,4	3,2	3,8	1,9	2,9
Tuchów	4,0	15,7	2,8	2,4	19,3	9,0	0,0	4,7	16,7	11,6	44,3	32,7
Wadowice	32,5	43,8	8,3	3,9	8,8	10,1	9,9	7,7	7,0	4,4	14,3	13,2
Wieliczka	41,9	37,2	11,3	7,5	9,8	14,9	1,7	7,7	10,1	8,0	5,2	6,2
Wolbrom	55,8	60,5	8,5	4,4	7,0	7,4	4,6	4,5	7,0	6,1	4,0	6,4
Zator	12,2	20,7	4,1	5,7	13,4	11,4	14,2	13,0	12,7	11,4	8,0	14,3
Żabno	15,0	24,9	1,0	•	18,0	9,3	0,8	4,2	22,3	10,6	5,4	7,0
Średnia dla miast	34,1	37,0	5,0	4,7	10,8	10,1	5,5	6,6	12,1	8,8	12,5	12,8

Źródło: Jak w tab. 1.

Ze względu na trudności, związane z wprowadzeniem nowej klasyfikacji działalności EKD, porównawcza analiza zmian na rynku pracy możliwa jest dopiero od 1994 roku, co nie pozwala jeszcze na pełne wyodrębnienie zachodzących tendencji. W związku z tym w opracowaniu niniejszym zdecydowano się na przedstawienie stanu pracujących według sekcji EKD, opierając się na publikowanych danych statystycznych oraz dodatkowo na materiałach uzyskanych w Urzędzie Statystycznym w Krakowie. Dane te nie obejmują jednak pracujących w podmiotach gospodarczych zatrudniających poniżej 5 osób, a takich właśnie podmiotów w małych miastach jest najwięcej. Ich uwzględnienie zwiększyłoby jedynie prezentowane udziały procentowe (np. uwzględnienie znacznej liczby osób pracujących w drobnych zakładach rzemieślniczych w Kalwarii Zebrzydowskiej czy w Świątnikach Górnych zwiększyłoby wydatnie i tak już wysokie odsetki pracujących w przemyśle w tych miastach). Podobnie, uwzględnienie wszystkich pracujących w handlu pokazałoby wprawdzie faktyczne znaczenie tej funkcji, nie wpłynęłoby jednak zasadniczo na zmianę miejsca i roli tej właśnie funkcji w małym mieście.

Jak już wspomniano, największe dysproporcje pomiędzy poszczególnymi miastami nastąpiły w przemyśle (według EKD są to trzy sekcje: działalność produkcyjna, górnictwo i kopalnictwo oraz zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz i wodę). Największy udział pracujących w przemyśle odnotowano w małych miastach byłego województwa katowickiego, najwyższy 79,1% w Brzeszczach, wysoki w Libiążu (71,9%), a w Bukowni, Trzebini i Wolbromiu powyżej 60% pracujących. Spośród małych miast funkcjonujących w granicach byłego województwa bielskiego najwyższy udział pracujących w przemyśle odnotowano w „obuwniczym” Chełmku (74,6%) oraz wysoki w Kętach, na co wpłynęły przede wszystkim tamtejsze Zakłady Metali Lekkich. Spośród małych miast „krakowskich” należy wymienić Alwernię, gdzie na wysoki 68,2% udział pracujących w przemyśle wpływ mają zakłady chemiczne „Alwerinia S.A.”, nadto Sułkowice z kilkoma większymi zakładami m. in. „Kuźnia” i „Stanley”, Świątniki Górne ze Spółdzielnią Pracy Metalowców oraz Dobczyce, w których obok „Unimilu” ostatnio także powstało kilka nowych zakładów. We wszystkich tych miastach pracujący w przemyśle stanowią powyżej 50% ogółu pracujących. Wysoki udział zatrudnienia przemysłowego zanotowano ponadto w Jordanowie i Bieczu. Najmniej pracujących w przemyśle mają miasta uzdrowiskowe byłego woj. nowosądeckiego (Rabka 5,4%, Krynica 8,4%, Muszyna 10,4%) oraz miasta położone na obszarach rolniczych wokół Krakowa, jak np. Proszowice czy Słomniki. Niski 7,3% udział przemysłu odnotowano również w Suchej Beskidzkiej, w której podstawę rozwoju gospodarczego tradycyjnie już stanowi ważny węzeł kolejowy i jego obsługa.

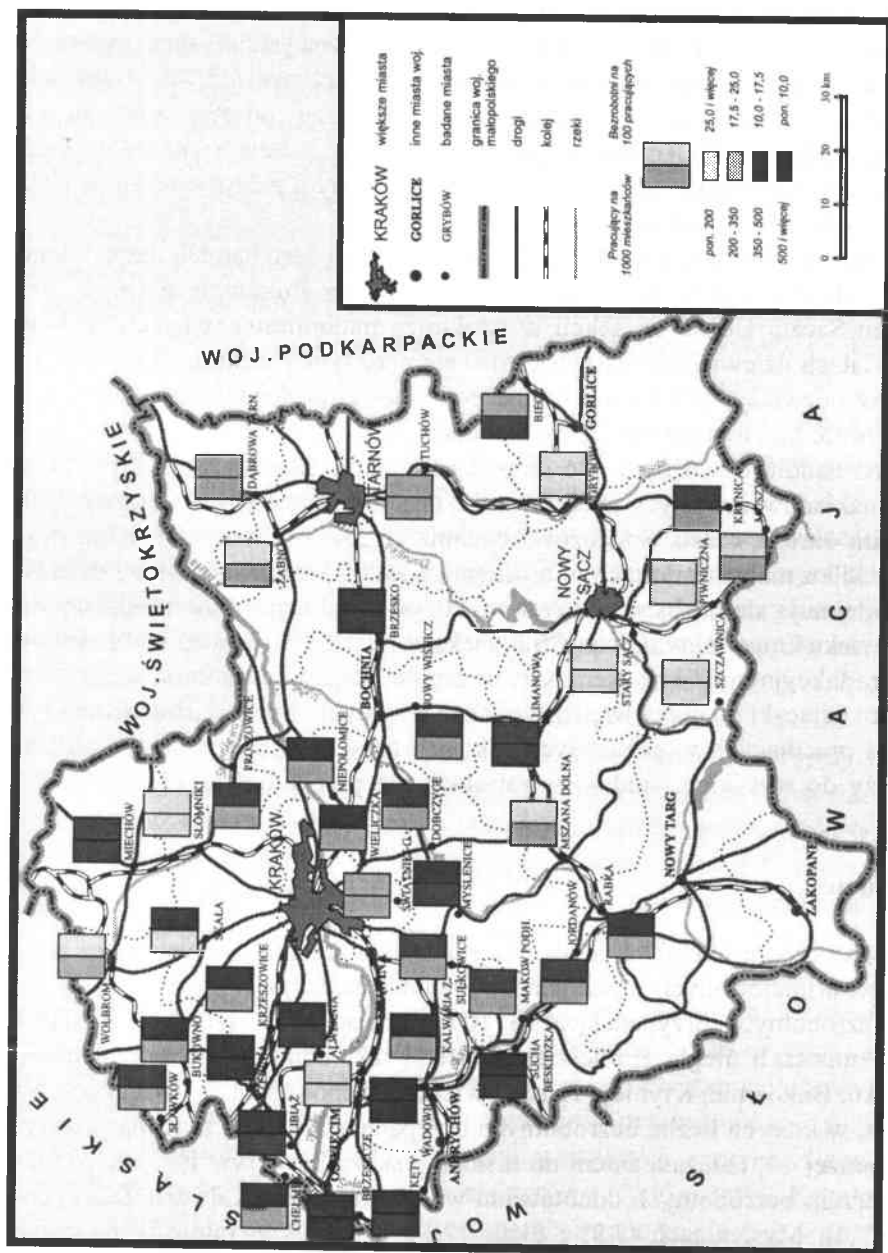
Kolejną sekcją EKD, w której również można zaobserwować duże dysproporcje między badanymi miastami, jest ochrona zdrowia. Najwyższy odsetek pracujących w tej sekcji odnotowano oczywiście w miastach uzdrowiskowych, np. w Krynicy (43,1%) i Rabce (43%), a ponadto we wszystkich tych miastach, w których funkcjonują duże szpitale rejonowe, np. w Tuchowie (32,7%), Dąbrowie Tarnowskiej, Miechowie czy Limanowej. Najniższy odsetek pracujących w ochronie zdrowia ma Trzebinia (jedynie 2,9%), co jest związane ze wspomnianą bliskością Chrzanowa, świadczącego usługi w tym zakresie również i dla mieszkańców tego przemysłowego ośrodka.

Kolejną pod względem liczby pracujących sekcją jest handel. Jego udział w badanych miastach waha się od zaledwie 1,8% w Bukowni do aż 22,6% w Starym Sączu. Udział tej sekcji w strukturze małomiasteczkowych rynków pracy w latach dziewięćdziesiątych bardzo się przy tym zwiększa. Wprowadzenie ustaw pozwalających na swobodne podejmowanie działalności handlowej spowodowało bowiem wzrost liczby pracujących w handlu, w dużej mierze także w tzw. handlu obwoźnym. Do rozpoczęcia takiej działalności nie potrzeba dużych nakładów inwestycyjnych, a może ona dać stosunkowo znaczny zysk w krótkim okresie czasu. Sondażowe badania targów i jarmarków przeprowadzone w kilku małych miastach w otoczeniu Krakowa wykazały, że tej działalności podejmują się osoby w różnym wieku, od dorabiającej się młodzieży do osób w wieku emerytalnym, jednak największy udział ma ludność w młodszym wieku produkcyjnym. To bowiem właśnie handel jest dziś często dla wielu osób sposobem ucieczki od coraz większego także w małych miastach bezrobocia.

Udział pracujących w pozostałych sekcjach usługowych jedynie sporadycznie należy do wysokich, średnio w miastach nie przekracza jednak 10%.

Bezrobocie

Duża różnorodność małych miast i szeroka skala podejmowanych przez mieszkańców, a inicjowanych przez władze lokalne działalności spowodowały, że liczba bezrobotnych przypadająca na 100 pracujących w latach 1992–1997 w wielu miastach uległa zmniejszeniu. Trend taki odnotowano przykładowo w Brzesku, Bukowni, Krynicy, Krzeszowicach, Niepołomicach i Wieliczce. Są to miasta, w których liczba bezrobotnych przypadająca na 100 pracujących wynosiła poniżej 14, należała zatem do niskich wskaźników (rys. 1). Jeszcze niższe wskaźniki bezrobotnych odnotowano w Alwerni (4,8), Kalwarii Zebrzydowskiej (7,4), Myślenicach (7,9) i Skale (7,7), a więc generalnie w miastach położonych w bliższym lub dalszym otoczeniu Krakowa. Do niewysokich należał w rozpatrywanym okresie również udział bezrobotnych w miastach przemysłowych: w Brzeszczach (5,6), Libiążu (9,0) i Trzebini (6,2), jednak te ostat-



Rys. 1. Elementy rynku pracy w 1997 r.

nie wartości dotyczą całych gmin miejsko-wiejskich, nie są zatem bezpośrednio porównywalne z sytuacją w samych miastach. Jak już wspomniano, to w tych właśnie ośrodkach górniczych stopa bezrobocia w najbliższych latach może ulec znacznemu wzrostowi, jeśli weźmiemy pod uwagę wymogi restrukturyzacji górnictwa węglowego.

Najwyższy udział bezrobotnych odnotowano w miastach, w których znaczna liczba ludności utrzymuje się jeszcze z rolnictwa, lub które położone są na terenach użytkowanych rolniczo: Piwniczna (aż 61,8), Słomniki (36,9), Grybów (34,5), Stary Sącz (31,7), Szczawnica (30,5) i Żabno (30,8 na 100 pracujących). Formalnie bardzo wysoki udział bezrobotnych nie zawsze pokrywał się tam jednak z trudną sytuacją na faktycznym rynku pracy. Wielu z zarejestrowanych, np. w Piwnicznej, bezrobotnych podejmuje bowiem prace „na czarno”, głównie w budownictwie, część zaś uzyskuje również dodatkowe dochody z obsługi ruchu turystycznego, przypadającego tu jednak głównie na sezon letni. Władze samorządowe Piwnicznej dążą zatem do zaktywizowania miasta i gminy również i w zimie, poprzez rozbudowę istniejącej tu już infrastruktury narciarskiej. W innych miastach południowej części województwa małopolskiego skutki formalnie wysokiego bezrobocia łagodzone są przez dochody uzyskiwane za granicą, co jest zresztą cechą typową dla całego regionu nowosądeckiego (Górz 1994). W większości jednak małych miast, podobnie jak i w otaczających je gminach, bezrobocie stanowiło już ważną barierę ich aktywizacji gospodarczej.

Podsumowanie

Proces współczesnej transformacji systemu gospodarczego kraju znalazł również swe odzwierciedlenie w przemianach przestrzennych układów osadniczych województwa małopolskiego. W świetle przeprowadzonych badań okazało się, że szanse rozwojowe małych miast ulegają coraz silniejszemu zróżnicowaniu na skutek zmian funkcji gospodarczych. Niemały wpływ mają na to warunki położenia geograficznego, stan infrastruktury technicznej i komunalnej, a także efektywność działania władz lokalnych.

Badania wykazały przy tym, że małe miasta województwa małopolskiego stanowią bardzo niejednorodny zbiór jednostek, zarówno pod względem zachowań demograficznych, jak i reakcji na współczesne procesy transformacji gospodarczej. Z jednej bowiem strony sieć małych miast obejmuje najmniejsze ośrodki lokalne, o niepełnych jeszcze funkcjach centralnych, z drugiej zaś w pełni wyposażone dzisiejsze miasta powiatowe, a pomiędzy nimi ośrodki o wyspecjalizowanych funkcjach (przemysłowych, uzdrowiskowych), w których sektor endogeniczny jest relatywnie słabo wykształcony. Ponadto zmniejsza-

szenie liczby zakładów przemysłowych, prywatyzacja oraz redukcja zatrudnienia w wielu innych wiązały się z osłabieniem roli niektórych czynników endogenicznych w procesie transformacji, a to przecież one powinny stanowić ważną podstawę restrukturyzacji gospodarki lokalnej.

Najbardziej odczuwalnym, negatywnym skutkiem wspomnianej restrukturyzacji jest w wielu miastach pogłębiające się bezrobocie, które stanowi ważną barierę w ich rozwoju. Okazało się bowiem, iż presja środowiska lokalnego powoduje, że najpierw należy złagodzić powstałe napięcie na lokalnym rynku pracy, a dopiero w drugiej kolejności szukać nowych dróg aktywizacji gospodarczej miast. Idealnym rozwiązaniem byłoby zatem skuteczne połączenie obydwu dróg (Kwiatek-Sołtys 2000a).

Zmiany zachodzące na rynku pracy w ostatnich kilku latach dowodzą, iż sytuacja małych miast nie jest jeszcze ustabilizowana, a odnalezienie ich właściwego miejsca w lokalnej sieci osadniczej widoczne jest już jednak częściowo w przygotowywanych strategiach rozwoju miast i gmin. Wprawdzie analizowany okres jest jeszcze za krótki, by wysuwać ostateczne wnioski, to jednak zwiększanie liczby pracujących w niektórych miastach może już świadczyć o normującej się w nich sytuacji gospodarczej i odnalezieniu się tych miast w nowej rzeczywistości ekonomicznej. Różne przykłady miast wskazują przy tym, że wyjście z kryzysu ekonomicznego i społecznego możliwe jest niezależnie od funkcji, jaką małe miasto pełni.

Literatura

- GÓRZ B., 1994, *Emigracja zarobkowa ludności wsi podhalańskich do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej*, [w:] *Studia nad przemianami Podhala*, red. B. Górz, Wyd. Nauk. WSP, Kraków, s. 92–117.
- KWIATEK-SOŁTYS A., 2000, *Miejsce przemysłu w strukturze funkcjonalnej małych miast regionu krakowskiego*, „Prace Komisji Geografii Przemysłu”, nr 1, Warszawa–Kraków, s. 89–95.
- KWIATEK-SOŁTYS A., 2000a, *Przemiany ekonomiczno-społeczne małych miast regionu krakowskiego w okresie transformacji gospodarki*, praca doktorska w Instytucie Geografii, Akademia Pedagogiczna, Kraków.
- KWIATEK-SOŁTYS A., 2001, *Libiąż – rozwój miasta przemysłowego*, [w:] *Polska – Europa, Gospodarka, Przemysł*, red. J. Rajman, Wyd. Naukowe AP, Kraków, s. 167–177.
- RAJMAN J., 2000, *Miejska sieć osadnicza woj. małopolskiego*, „Rocznik Naukowo-Dydaktyczny Akademii Pedagogicznej”, z. 209, Prace Geograficzne XVIII, s. 7–14.
- RAJMAN J., 2001, *Zmienna rola przemysłu jako czynnika miastotwórczego*, [w:] *Polska – Europa, Gospodarka, Przemysł*, red. J. Rajman, Wyd. Naukowe AP, Kraków, s. 109–124.
- SŁODCZYK J., 2000, *Przemiany strukturalne ośrodków miejskich w regionie*, [w:] *Uwarunkowania i strategie rozwoju regionalnego w procesach integracji europejskiej*, red. Z. Mikołajewicz, PTE, Uniwersytet Opolski, KPZK PAN, Opole s. 275–285.

**THE CHANGES IN THE LABOR MARKETS OF THE TOWNS
OF MAŁOPOLSKA PROVINCE****S u m m a r y**

The present analysis comprised 41 small towns which constitute local, very often closed territorial labor markets today. Apart from the problem of opening or closing labor markets, attention was also drawn to their structure and changes in the period of transformation. At the same time the situation in local labor markets of individual towns points to their being closely connected and their dependence on situation and state of industry, which – in the majority of cases of the examined towns – is the most important sector of employment. In as few as 13 centers there was observed a rise in the number of offered work places and an increase in the number of the employed. Unemployment has been a true barrier for activation in many of the examined centers. In the analysis, the attention was drawn to the progressing processes of changes undergoing within the proprietary system, as well as the growing share of employment in the private sector.



Magdalena KOSZAŁKA

Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie

ROZWÓJ SZKOLNICTWA WYŻSZEGO W RZESZOWIE

Przemiany, jakie miały miejsce w gospodarce w latach dziewięćdziesiątych, rozbudziły aspiracje edukacyjne młodzieży w Polsce. Zmiany i wymogi na rynku pracy zmieniły stosunek społeczeństwa do wykształcenia. Obecnie traktowane jest ono jako inwestycja, która może zapewnić satysfakcjonujące wynagrodzenie i perspektywy zawodowe, zmniejszająca także istotnie ryzyko bezrobocia. Ze wzrostem poziomu wykształcenia zwiększa się możliwość uzyskania pracy, wyższych płac i rośnie mobilność zawodowa pracowników. Wyjątkowa rola szkolnictwa wyższego w procesie edukacji wiąże się z rozwojem demokracji, kreowaniem przez wykształcone społeczeństwo globalnych korzyści, które z kolei pozwolą na indywidualne ścieżki rozwoju i realizacji indywidualnych preferencji i wyborów (Strahl 2000).

Rzeczony rozwój szkolnictwa wyższego w miastach był przedmiotem zainteresowań różnych dyscyplin naukowych. W pracach geograficznych o szkolnictwie rozpatrywano przede wszystkim zasięgi wpływów miast jako ośrodków akademickich. Badania z geografii szkolnictwa zapoczątkował jeszcze przed II wojną światową W. Ormicki (1932). Po 1945 roku badania kontynuowali natomiast m.in. A. Wróbel (1959), S. Barszczówna i W. Musiał (1961), K. Dziewoński i E. Iwanicka (1961), S. Zajac (1964), J. Jarowiecki (1971), R. Mydel (1979). Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie rozwoju szkolnictwa wyższego w mieście Rzeszowie na przełomie 10 lat od roku akademickiego 1989/1990 do 1999/2000.

Rzeszów, będąc stolicą województwa, jest największym miastem w południowo-wschodniej części Polski, dysponującym poważnym potencjałem gospodarczym i intelektualnym. Struktura tego potencjału wskazuje, że obok grupy endogenicznej, to jest zakładów i instytucji usługowych pracujących na wewnę-

trzne potrzeby miasta, szczególnie duży udział ma grupa egzogeniczna o funkcjach wyspecjalizowanych, wiodących, komplementarnych i standardowych (Humięcki, Malisiewicz, Woźniak 1995). Tworzą go obok licznych zakładów i firm – rzeszowskie uczelnie. Rzeszów należy do tych miast na mapie Polski, które po 1945 roku wyrosły jako znaczące centra nie tylko administracyjne, kulturalne, gospodarcze, ale i akademickie. Z galicyjskiego miasteczka, jakim był jeszcze przed II wojną światową, przeobraził się na przestrzeni kilkudziesięciu lat w duże miasto o rozwiniętych licznych funkcjach usługowych, w tym edukacyjnych na szczeblu wyższym.

W okresie powojennym jedynym miastem na terenie Polski południowo-wschodniej, które miało wyższe uczelnie był Kraków. Zarówno w przeszłości, jak i obecnie spełniał rolę ośrodka ponadlokalnego o znaczeniu ogólnokrajowym i międzynarodowym. Funkcja Krakowa jako ośrodka nauki dla tego terenu wzmocniła się szczególnie w pierwszych latach po wyzwoleniu. Brak ośrodka lwowskiego uczynił Kraków jedynym miastem akademickim na tym obszarze. Z kolei dla Rzeszowa, mającego status miasta wojewódzkiego, posiadanie na swoim terenie wyższej uczelni stało się kwestią prestiżową, a dla władz miasta zwieńczeniem lub potwierdzeniem jego awansu. Rosnące również zapotrzebowanie na wysoko kwalifikowaną kadrę dla przemysłu oraz promowanie polityki podniesienia poziomu edukacji społeczeństwa przyczyniło się do zintensyfikowania działań w zakresie powstania szkół wyższych w mieście. Rozwój rzeszowskiego ośrodka akademickiego był w zasadzie wypadkową dwóch tendencji:

- kształcenia na poziomie wyższym na potrzeby przemysłu, kultury i oświaty;
- efektem ambicji władz polityczno-administracyjnych, dla których posiadanie na swoim terenie wyższych uczelni stało się sprawą prestiżową¹.

W latach sześćdziesiątych powołano pierwsze uczelnie wyższe. Stały się one czynnikiem, który zdynamizował rozwój kultury, oświaty i nauki. W 1963 roku rozpoczęły działalność: Wyższa Szkoła Inżynierska, w 1974 roku przekształcona na Politechnikę Rzeszowską oraz Wyższa Szkoła Pedagogiczna powstała jako Studium Terenowe krakowskiej WSP, od 1965 roku działająca jako samodzielna uczelnia. W dwa lata po powstaniu katolickiej Diecezji Rzeszowskiej w 1993 roku powstało Wyższe Seminarium Duchowne.

Przemiany ustrojowe, które nastąpiły po 1989 roku w Polsce, umożliwiły zakładanie prywatnych szkół wyższych. W sierpniu 1991 roku, na mocy ustawy o szkolnictwie wyższym, zarejestrowano pierwszą uczelnię niepaństwową. Liczba tych szkół szybko wzrastała. Na początku roku akademickiego 1999/2000 funkcjonowało już 174 niepaństwowych szkół wyższych, kształcących 419,2 tys.

¹ Władysław Kruczek, w latach sześćdziesiątych I sekretarz KW PZPR, a potem członek Biura Politycznego KC PZPR, był dynamicznym gospodarzem, którego ambicją było podnieść Rzeszów do rangi pierwszoplanowego na tym terenie ośrodka nauki i kultury (Batiuk 1991).

studentów, co stanowiło 29,3% ogółu studiujących w Polsce (*Rocznik statystyczny województw* 2000). Spośród 7 istniejących obecnie w Rzeszowie szkół wyższych 3 są uczelniami niepaństwowymi. Są to: Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania z siedzibą w Rzeszowie, Wyższa Szkoła Zarządzania i Wyższa Szkoła Społeczno-Gospodarcza w Tyczynie².

Rozwój środowiska akademickiego od momentu powstania pierwszej uczelni sprawił, że w roku akademickim 1989/1990 na wszystkich typach studiów szkół wyższych kształciło się łącznie 6102 studentów (tab. 1). W latach 1989–1999 wyraźnie zaznacza się wzrost liczby studentów w Rzeszowie. Podwojenie liczby słuchaczy nastąpiło w roku akademickim 1994/1995, kiedy to studiowało w Rzeszowie 13 089 osób. Od tego roku zaznacza się gwałtowny wzrost liczby studentów: w roku akademickim 1995/1996 liczba uczących się w szkołach wyższych zwiększyła się o 1824 osoby w porównaniu do roku poprzedniego, w roku 1996/1997 wzrosła ponad dwukrotnie, bo o 4777 osób, w 1997/1998 o 6210 osób, a w 1998/1999 aż o 11 062 osoby. W badanych okresie liczba studiujących wzrosła więc o 34 887 osób, tj. o 571,2%, licząc w ostatnim badanym roku akademickim 1999/2000: 40 989 osób.

Tabela 1. Rozwój szkolnictwa w Rzeszowie w latach 1989–1999

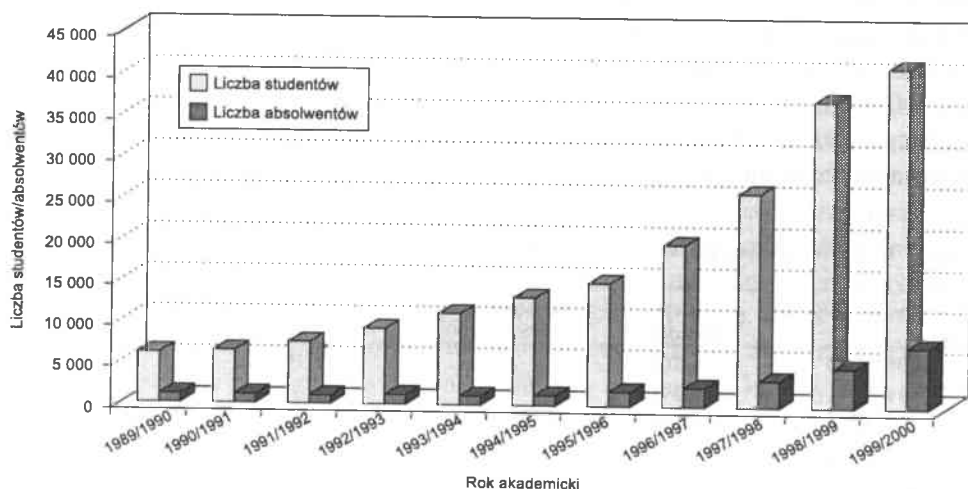
Rok	Liczba studentów	Dynamika 1989 = 100%	Liczba absolwentów	Dynamika 1989 = 100%
1989/1990	6 102	—	1 100	—
1990/1991	6 371	4,4	1 049	–4,6
1991/1992	7 452	22,1	1 031	–6,3
1992/1993	9 143	49,8	1 117	1,5
1993/1994	11 094	81,8	1 073	–2,5
1994/1995	13 089	114,5	1 213	10,3
1995/1996	14 913	144,4	1 760	60,0
1996/1997	19 687	222,6	2 304	109,5
1997/1998	25 897	324,4	3 240	194,5
1998/1999	36 956	505,6	4 768	333,5
1999/2000	40 989	571,2	7 373	570,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów WUS w Rzeszowie.

Z rosnącą liczbą studentów związany jest wzrost liczby absolwentów rzeszowskich szkół wyższych: z 1100 w roku 1989/1990 do 7373 osób w 1999/2000 (rys. 1). Tak znaczny wzrost populacji studiujących i absolwentów wynika przede wszystkim z bardzo liczebnych roczników absolwentów szkół średnich

² Wyższa Szkoła Społeczno-Gospodarcza w Tyczynie została przez autorkę przyjęta jako uczelnia należąca do rzeszowskiego ośrodka akademickiego. Tyczyn jest miastem położonym w odległości 9 km od Rzeszowa w strefie jego wpływów.

(wyż demograficzny) oraz zwiększonego wśród nich odsetka osób, które zamierzają kontynuować naukę w szkołach wyższych. Wysoka dynamika rozwoju szkolnictwa wyższego w Rzeszowie związana jest również ze zwiększaniem się liczby studentów studiów zaocznych w szkołach państwowych i rozwojem wszelkich form studiów w szkołach wyższych niepaństwowych, zwłaszcza w prywatnych szkołach wyższych. W 1999 roku liczba studentów studiów stacjonarnych wzrosła w porównaniu do roku 1992 o 290%, podczas gdy liczba studentów studiów niestacjonarnych wzrosła aż o 850,5%. W roku akademickim 1999/2000 liczba słuchaczy na studiach zaocznych wynosiła 21 978 osób, stanowiąc 53,6% ogółu studiujących i była wyższa od liczby studentów studiów dziennych o 2967 osób.



Rys. 1. Studenci i absolwenci szkół wyższych w Rzeszowie w latach 1989–1999
Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów WUS w Rzeszowie.

Wysoka liczba studiujących czyni z miasta Rzeszowa ważny regionalny ośrodek szkolnictwa wyższego w Polsce. We wszystkich uczelniach województwa podkarpackiego w roku akademickim 1999/2000 studiowało łącznie 51 912 osób, z czego prawie 4/5 w Rzeszowie. Rozwój szkolnictwa wyższego po 1989 roku i powstanie nowych uczelni w znacznym stopniu upowszechniło dostęp młodzieży do kształcenia stacjonarnego. Czynnikiem stymulującym ten proces jest niewątpliwie mniejsze obciążenie finansowe studiującej młodzieży w miejscu zamieszkania, bądź w odległości pozwalającej na codzienne dojazdy. Również i zaoczne formy studiów w rzeszowskich uczelniach przyciągnęły większą liczbę studentów, aniżeli mogły to uczynić uczelnie funkcjonujące w dużych aglomeracjach i ośrodkach akademickich o zasięgu krajowym (Kraków, Warszawa, Lublin). Znaczącą rolę w wyborze miejsca studiowania odgrywa bowiem czas

dojazdów i koszty pobytu studenta poza miejscem zamieszkania. Istotnym jest również poszerzenie oferty edukacyjnej szkolnictwa wyższego w Rzeszowie (większa liczba szkół, nowe kierunki m.in. biologia, filozofia, filologia angielska, archeologia, informatyka, turystyka i rekreacja).

W latach dziewięćdziesiątych system kształcenia kadr dla potrzeb szkolnictwa wyższego nie nadążał za rozwojem usług edukacyjnych na poziomie wyższym i zwiększającą się liczbą studiujących. W Polsce liczba studentów przypadających na jednego nauczyciela akademickiego wzrosła 3,5-krotnie: z 6,3 w roku akademickim 1990/1991 do 21,8 studentów w roku 1999/2000 (Szablowski 2001). W Rzeszowie wzrost ten był nieco mniejszy (prawie 3-krotny), ale też na jednego nauczyciela akademickiego przypadała większa liczba studiujących (tab. 2).

Tabela 2. Liczba nauczycieli akademickich w Rzeszowie

Rok akademicki	Liczba nauczycieli akademickich	Liczba studentów przypadających na jednego nauczyciela akademickiego
1990/1991	635	10,0
1993/1994	745	14,9
1994/1995	755	17,3
1995/1996	842	17,7
1999/2000	1 469 ^a	27,9

^a Obliczenia własne.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów WUS w Rzeszowie i obliczeń własnych.

W porównaniach międzynarodowych często stosuje się współczynnik skolaryzacji, który jest miarą powszechności nauczania. Współczynnik skolaryzacji brutto jest to (wyrażony procentowo) stosunek wszystkich osób uczących się na danym poziomie do całej populacji osób będących w wieku nominalnie przypisanym temu poziomowi kształcenia. Współczynnik skolaryzacji brutto w szkolnictwie wyższym w Rzeszowie w roku akademickim 1999/2000 wyniósł 43,1% i był wyższy niż w Polsce (36,9%).

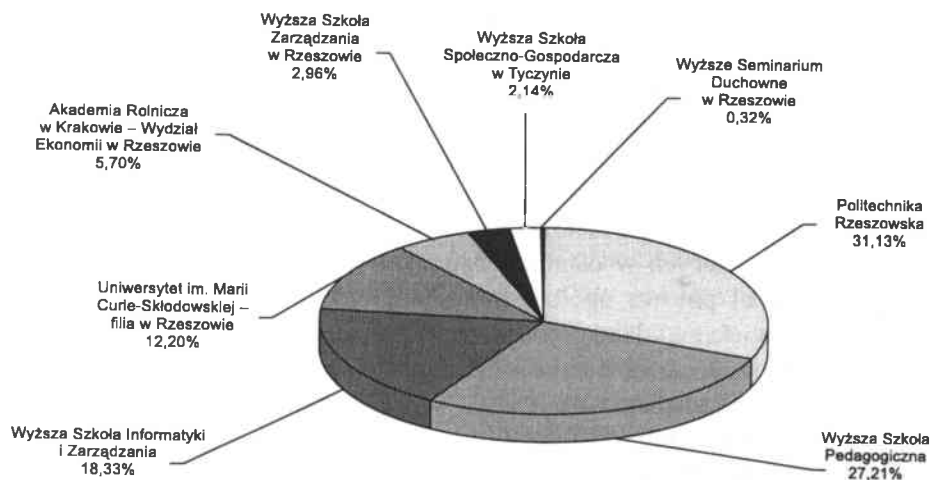
W strukturze szkolnictwa wyższego czołową pozycję pod względem liczby studiujących zajmują dwie uczelnie: Politechnika Rzeszowska i Wyższa Szkoła Pedagogiczna, w których w ostatnim badanym roku akademickim 1999/2000 kształci się ponad połowa ogólnej liczby studentów ośrodka rzeszowskiego (tab. 3). Coraz większy udział w kształceniu na szczeblu wyższym mają uczelnie niepaństwowe. Spośród wszystkich rzeszowskich studentów 23,43% stanowią słuchacze szkół niepaństwowych. Najwięcej kształci się w Wyższej Szkole Informatyki i Zarządzania – 7514 osób, tj. 18,33% ogółu studiujących w Rzeszowie (rys. 2). W uczelniach państwowych przeważają studenci studiów stacjonarnych. Najwięcej słuchaczy studiów dziennych mają dwie uczelnie: Wydział Ekonomii Akademii Rolniczej w Krakowie (60,45%) oraz Politechnika

Rzeszowska (60,06%). Wyjątkiem jest Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie Filia w Rzeszowie, gdzie studenci studiów stacjonarnych stanowią zaledwie 1/3 wszystkich studiujących. Szkoły wyższe niepaństwowe kształcą głównie w trybie zaocznym. Najwięcej studentów studiów zaocznych uczy się w Wyższej Szkole Społeczno-Gospodarczej w Tyczynie (88,48%), a najmniej w Wyższej Szkole Informatyki i Zarządzania (74,95%).

Tabela 3. Studenci wyższych uczelni Rzeszowa w roku akademickim 1999/2000

Uczelnia	Studia				Razem	
	dienne		zaoczne		wartość bezwzgl.	%
	wartość bezwzgl.	%	wartość bezwzgl.	%		
Politechnika Rzeszowska	7 664	60,06	5 097	39,94	12 761	31,13
Wyższa Szkoła Pedagogiczna	5 908	52,97	5 245	47,03	11 153	27,21
Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania	1 882	25,05	5 632	74,95	7 514	18,33
UMCS w Lublinie filia w Rzeszowie	1 607	32,15	3 392	67,85	4 999	12,20
AR w Krakowie Wydział Ekonomii w Rzeszowie	1 414	60,45	925	39,55	2 339	5,71
Wyższa Szkoła Zarządzania	304	25,02	911	74,98	1 215	2,96
Wyższa Szkoła Społeczno-Gospodarcza w Tyczynie	101	11,52	776	88,48	877	2,14
Wyższe Seminarium Duchowne	131	100,00	0	0,00	131	0,32
Razem	19 011	46,38	21 978	53,62	40 989	100,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów WUS w Rzeszowie.



Rys. 2. Struktura szkolnictwa wyższego w Rzeszowie w roku akademickim 1999/2000

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów WUS w Rzeszowie.

Przeprowadzona pokrótce charakterystyka wybranych problemów szkolnictwa wyższego ośrodka rzeszowskiego wskazuje na jego intensywny rozwój w ciągu ostatnich 10 lat i wysoką pozycję w regionie. Niekorzystnym jest ciągle wydłużanie horyzontu czasowego powołania Uniwersytetu Rzeszowskiego³. Na wschód od linii Wisły znajdują się tylko dwa uniwersytety, zlokalizowane w jednym mieście: w Lublinie. W części południowej Polski są cztery uniwersytety, ale wszystkie w jego zachodniej i środkowej części: we Wrocławiu, Opolu, Katowicach i Krakowie.

Od Krakowa aż po granice z Ukrainą, na przestrzeni 250 km, nie ma dotychczas żadnej uczelni wyższej tej rangi. Powstanie uczelni uniwersyteckiej w Rzeszowie, mieście, gdzie liczba studiujących przekroczyła 40 tys., złagodzi jaskrawe dysproporcje. Uniwersytet mógłby bowiem w pełni spełnić oczekiwania regionu w dziedzinie kształcenia studentów, działalności naukowo-badawczej oraz wypełnienia kulturotwórczej roli uczelni w mieście i regionie. Dlatego wielką szansą dla miasta i regionu są wszelkie działania i starania o zwiększenie liczby samodzielnych pracowników nauki oraz o polepszenie bazy naukowo-badawczej i dydaktycznej, co przybliży termin powołania Uniwersytetu.

Literatura

- BARSZCZÓWNA S., MUSIAŁ W., 1961, *Przestrzenny zasięg kulturalnego oddziaływania łódzkiego ośrodka akademickiego*, „Łódzkie Czasopismo Gospodarcze”, nr 9.
- BATIUK A., 1991, *Szkolnictwo wyższe w rozwoju Rzeszowa*, praca doktorska, WSP w Rzeszowie.
- DZIEWOŃSKI K., IWANICKA E., 1961, *Miejsce zamieszkania (pochodzenia) słuchaczy wyższych uczelni w Polsce*, „Przegląd Geograficzny”, z. 1.
- HUMIECKI L., MALISIEWICZ E., WOŹNIAK W., 1995, *Perspektywy rozwojowe miasta Rzeszowa jako ośrodka ponadregionalnego*, [w:] *Rozwój Rzeszowa na przestrzeni dziejów. Przyczynek do historii miasta, materiały na konferencję naukową organizowaną przez Zakład Urbanistyki i Architektury Wydziału Budownictwa i Inżynierii Środowiska Politechniki Rzeszowskiej*, Rzeszów.
- JAROWIECKI J., 1971, *Szkolnictwo wyższe*, [w:] *Kraków. Rozwój miasta w Polsce Ludowej*, Warszawa.
- MYDEL R., 1979, *Kraków jako ośrodek szkolnictwa wyższego*, „Folia Geographica”, Series Geographica – Oeconomica, vol. XII, PAN, Kraków.
- ORMICKI W., 1932, *Badanie sfery wpływu w geografii miast*, „Wiadomości Geograficzne”, nr 6–7.
- Rocznik Statystyczny Województw, 2000, GUS Warszawa.
- STRAHL D., 2000, *Rola uczelni wyższych w rozwoju regionalnym*, [w:] *Rola wyższej uczelni w rozwoju społecznym i ekonomicznym regionu, materiały konferencyjne*, red. J. Dietl, Z. Sapijaszko.
- SZABŁOWSKI J., 2001, *Konsekwencje nowelizacji*, Forum Akademickie, Warszawa.
- WRÓBEL A., 1959, *Regionalne zasięgi obsługi ośrodków szkolnictwa wyższego w Polsce*, „Przegląd Geograficzny”, z. 1.
- ZAJĄC S., 1964, *Kilka uwag o strukturze szkolnictwa i zasięgu wpływów*, „Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP w Krakowie”, z. 22, Prace Geograficzne.

³ Uniwersytet ma powstać na bazie Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Filii Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie i Wydziału Ekonomicznego Akademii Rolniczej w Krakowie.

THE DEVELOPMENT OF SCHOOLS OF HIGHER EDUCATION IN RZESZÓW (RESOVIA)

Summary

The development of schools of higher education in Resovia was shown against the background of the period of the greatest transformations from 1989 to 1999. Resovia, as the capital city of the province and the biggest center of the south-eastern part of Poland, has at its disposal a serious economic and intellectual potential. Accordingly, schools of higher education play an especially significant role by promoting and developing education for the region, and – first of all – by favoring development of the community. During the examined period, there occurred a dynamic development of the city as an academic center. New colleges were established and the ones in operation to date, developed in a stronger and more intensive way than in preceding years. New faculties were opened and the number of students was increased. In a comparatively short time, Resovia turned into an important center of educational, scientific, cultural and economic influence in this part of the country.

Jacek BORZYSZKOWSKI
Politechnika Koszalińska

LOKALNA POLITYKA I FUNKCJA TURYSTYCZNA MIAST WOJEWÓDZKICH

Wstęp

W wyniku reformy administracyjnej, z dniem 1 stycznia 1999 r. w Polsce ograniczono liczbę województw z 49 do 16. Miasta, będące siedzibami nowych województw¹ i sejmików wojewódzkich², są zarazem najważniejszymi pod względem gospodarczym i administracyjnym ośrodkami miejskimi w kraju. Wydaje się, iż z racji pełnionych funkcji, miasta te winny odgrywać znaczącą rolę w kształtowaniu nowoczesnej gospodarki turystycznej Polski. Innymi słowy, turystyka powinna jednocześnie stanowić istotną gałąź gospodarki miast wojewódzkich.

Poniższy artykuł ma właśnie na celu ukazanie istoty i znaczenia turystyki w 18 miastach, siedzibach wojewody bądź sejmików wojewódzkich. Ponadto artykuł zawiera analizę i ocenę podstawowych działań jednostek samorządowych w zakresie turystyki, ze szczególnym uwzględnieniem szeroko rozumianej problematyki promocji i marketingu, w tym również turystycznego. W tym celu rozesłano ankiety do wszystkich badanych miast. Odpowiedziało na nie 7 spośród 18 samorządów (39%). W opracowaniu podjęto się również próby określenia funkcji turystycznej badanych miast w oparciu na wskaźnikach: Baretje'a-Defarta i Schneidera. Wykorzystano do tego podstawowe dane statystyczne z zakresu wielkości i wykorzystania bazy noclegowej.

¹ Białystok, Bydgoszcz, Gdańsk, Gorzów Wlkp., Katowice, Kielce, Kraków, Lublin, Łódź, Olsztyn, Opole, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Warszawa, Wrocław.

² Toruń, Zielona Góra.

1. Pozycja turystyki w gospodarce miast wojewódzkich

Przeprowadzone badania wykazują, iż turystyka odgrywa istotną rolę w gospodarce ankietowanych miast. Nawet samorządy nie mogące poszczycić się tradycyjnym wizerunkiem miasta turystycznego, wskazują na turystykę jako na jedną z ważniejszych funkcji gospodarczych miasta. Zarówno pod względem gospodarczym, jak i turystycznym, kondycja badanych miast jest dość dobra (tab. 1).

Tabela 1. Znaczenie turystyki w gospodarce badanych miast wojewódzkich

Miasto	Hierarchia ważności turystyki wśród innych funkcji gospodarczych	Kondycja miasta pod względem:	
		gospodarczym	turystycznym
Bydgoszcz	II	4	3
Gorzów Wlkp.	III	4	3
Katowice	IV	4	4
Kraków	b.d.	4	4
Olsztyn	b.d.	4	4
Szczecin	II	3	3
Wrocław	II	5	4
Średnio	2,6	4,0	3,6

Objaśnienia: b.d. – brak danych.

I – najważniejsza funkcja gospodarcza miasta, II – druga, III – trzecia, IV – czwarta.

1 – bardzo zła, 2 – zła, 3 – przeciętna, 4 – dobra, 5 – bardzo dobra.

Źródło: Badania własne.

Znaczenie turystyki uwidocznione jest m.in. w zatrudnieniu w tej gałęzi gospodarki. Liczba podmiotów turystycznych działających w badanych miastach waha się od kilkudziesięciu do kilkuset. Osoby zajmujące się problematyką turystyki lub promocji w poszczególnych urzędach miejskich mają odpowiednie kwalifikacje i wykształcenie – ok. 85% tych osób ma wykształcenie wyższe (tab. 2).

Tabela 2. Zatrudnienie w gospodarce turystycznej w badanych miastach wojewódzkich

Miasto	Liczba podmiotów turystycznych działających w mieście	Liczba zatrudnionych osób w Urzędzie Miejskim zajmująca się sprawami turystyki lub promocji	
		ogółem	w tym z wykształceniem wyższym
Bydgoszcz	50	9	9
Gorzów Wlkp.	29	8	5
Katowice	b.d.	4	3
Kraków	105	6	6
Olsztyn	46	7	5
Szczecin	ok. 150	4	4
Wrocław	ok. 210	3	3

Objaśnienia: b.d. – brak danych.

Źródło: Badania własne.

Pomimo dobrze prowadzonej polityki kadrowej przez poszczególne urzędy miejskie nie zajmują się one jednak szkoleniami dla swoich pracowników. Nastawiają się przede wszystkim na prowadzenie własnych baz danych (dotyczących infrastruktury lub usług turystycznych), współpracę z innymi partnerami (głównie z miastami partnerskimi, uczelniami wyższymi, regionalnymi agencjami promocji turystyki) oraz, w mniejszym stopniu, na członkostwo i udział w związkach i stowarzyszeniach turystycznych (tab. 3).

Tabela 3. Działania wybranych miast wojewódzkich w zakresie gospodarki turystycznej

Miasto	Szkolenia dla pracowników UM	Własna baza danych	Współpraca z partnerami	Członkostwo i udział w stowarzyszeniach i związkach turystycznych
Bydgoszcz	–	+	+	–
Gorzów Wlkp.	–	+	+	–
Katowice	–	+	+	–
Kraków	–	+	+	+
Olsztyn	–	+	+	+
Szczecin	–	+	+	+
Wrocław	–	+	+	+

Objaśnienia: „+”: element występuje, „–”: element nie występuje.

Źródło: Badania własne.

Wszystkie ankietowane miasta wykazały, iż mają, bądź są w trakcie przygotowywania własnych programów (strategii) rozwoju i we wszystkich zawarte są różne aspekty związane (w sposób pośredni lub bezpośredni) z gospodarką turystyczną, takie jak:

- poprawa dostępności komunikacyjnej (Bydgoszcz, Katowice);
- rozbudowa infrastruktury turystycznej (Gorzów Wlkp.);
- modernizacja infrastruktury turystycznej (Wrocław);
- estetyzacja walorów turystycznych (Katowice).

2. Lokalna polityka turystyczna miast wojewódzkich

Przez politykę turystyczną rozumieć należy: „...działalność polegającą na określaniu celów ekonomicznych, społecznych i kulturalnych związanych z rozwojem turystyki, uzyskiwaniu wszechstronnych pozytywnych efektów wynikających z istnienia popytu i podaży, dążeniu do zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie uprawiania turystyki i precyzowania środków niezbędnych do realizacji wymienionych wyżej celów” (Wodejko 1997). Zwięzłe ujęcie tego pojęcia oznacza świadome popieranie i kształtowanie turystyki przez różnego

rodzaju organizacje i instytucje wpływające swoją działalnością na wszystko to, co jest ważne dla turystyki (Gaworecki 1997).

Polityka turystyczna kształtowana jest na różnych szczeblach administracyjnych:

- państwowym (krajowym) – w Polsce funkcje te pełni Departament Turystyki działający w Ministerstwie Gospodarki;
- regionalnym – w układzie jednego lub kilku województw oraz
- lokalnym – na szczeblu gmin (miast) lub powiatów.

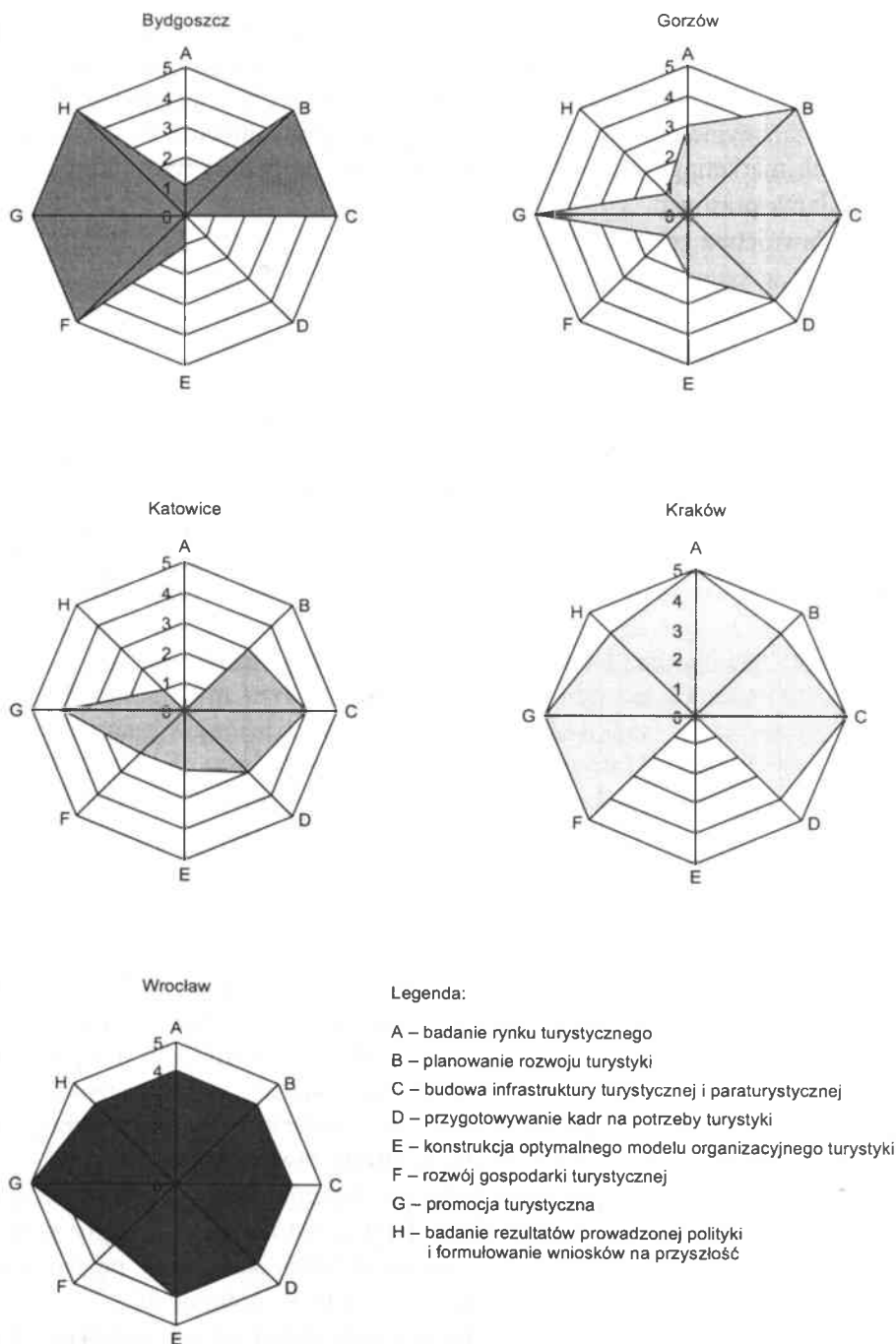
Turystyka w dobie gospodarki wolnorynkowej zaczyna odgrywać coraz poważniejszą rolę w wielu miastach i gminach. Lokalna polityka turystyczna widoczna jest w dużych aglomeracjach miejskich (m.in. w miastach wojewódzkich) oraz w samorządach o dominującej roli tej gałęzi gospodarki (m.in. miejscowościach nadmorskich).

Świadoma polityka turystyczna wynika z pozytywnego stosunku władz (państwowych, wojewódzkich, powiatowych czy gminnych) do turystyki i ma odzwierciedlenie w jasno sprecyzowanych celach i narzędziach (instrumentach) – Wodejko (1997).

Szacuje się, iż polityka turystyczna jest wypadkową oddziaływania na wiele aspektów gospodarki turystycznej. Wodejko (1997) podaje, iż o skutecznej polityce mówi się wówczas, kiedy państwo lub samorząd oddziałuje na następujące etapy:

- badanie rynku turystycznego;
- planowanie rozwoju turystyki;
- budowę infrastruktury turystycznej i paraturystycznej;
- przygotowanie kadr na potrzeby turystyki;
- konstrukcję optymalnego modelu organizacyjnego turystyki;
- rozwój gospodarki turystycznej;
- promocję turystyczną;
- badanie rezultatów prowadzonej polityki i formułowanie wynikających z nich wniosków na przyszłość (Wodejko 1997).

Wodejko podaje, iż o świadomej i skutecznej polityce turystycznej zadecyduje kompleksowy wpływ na wszystkie etapy, a nie na wybrane elementy. Badając działania wybranych miast w zakresie turystyki, samorządy przypisywały poszczególnym etapom wartość liczbową od 0 do 5 (gdzie 0 oznaczało element nie występujący w polityce miast, 1 – element najmniej ważny, 5 – element najważniejszy). Badania wykazały, iż spośród badanych miast, polityka turystyczna Wrocławia i Krakowa prowadzona jest w sposób najpełniejszy i najbardziej świadomy. Miasta te oddziałują na turystykę w sposób najbardziej kompleksowy. Najczęściej pomijanym etapem przez większość samorządów jest badanie rynku turystycznego (rys. 1). Jest to z całą pewnością zjawisko negatywne, gdyż bez tej sfery działalności nie można w ogóle mówić o efektywnym planowaniu rozwoju turystyki.



Rys. 1. Działania wybranych miast wojewódzkich w ramach polityki turystycznej
Źródło: Badania własne.

Promocja odgrywa największą rolę w polityce poszczególnych samorządów (osiąga wartość 4 lub 5). Z tego też względu, w artykule szczególną uwagę zwrócono na tą sferę działań miasta. Poszczególne samorzady stosują najróżniejsze narzędzia promocyjne, jednak widoczna jest pewna prawidłowość w stosowanych technikach marketingowych. Najczęściej używane są przede wszystkim:

- reklama prasowa;
- wydawnictwa reklamowe;
- udział w targach turystycznych;
- produkcja kaset wideo i pamiątek turystycznych;
- tworzenie własnej witryny internetowej (tab. 4).

Tabela 4. Narzędzia promocji stosowane przez wybrane miasta wojewódzkie

Miasto	Narzędzia promocji								
	Reklama telewizyjna	Reklama prasowa	Reklama radiowa	Wydaw. reklamowe	Sprzedaż osobista	Targi turystyczne	Kasety wideo	Pamiątki turystyczne	Internet
Bydgoszcz	+	+	–	+	–	+	+	+	+
Gorzów Wlkp.	–	–	–	–	–	+	+	+	+
Katowice	–	+	–	+	–	+	–	+	+
Kraków	–	+	–	+	–	+	+	–	+
Olsztyn	–	+	–	+	–	+	+	+	+
Szczecin	–	+	+	+	–	+	+	+	+
Wrocław	–	+	–	+	–	+	+	+	+

Objaśnienia: „+”: element występuje, „–”: element nie występuje.

Źródło: Badania własne.

Pozytywnym zjawiskiem jest fakt, iż promocja stosowana przez badane samorzady prowadzona jest w ciągu całego roku. Spośród rozpatrywanych miast, jedynie Gorzów Wlkp. i Katowice nie mają własnych ośrodków lub punktów informacji i promocji. Wszystkie badane miasta wskazały, iż prowadzone przez nie promocja zaowocowała przede wszystkim wzrostem ruchu turystycznego na terenie miasta i wzrostem zainteresowania ofertą inwestycyjną.

Kwoty przeznaczane na promocję przez poszczególne miasta są zróżnicowane, uzależnione od polityki samorządów. Istotny natomiast jest ciągły wzrost nakładów na tę działalność (tab. 5), chociaż niektóre samorzady postanowiły ograniczyć środki na promocję w 2001 r. i w latach następnych.

Niepokojącym zjawiskiem jest natomiast bardzo niski udział wydatków promocyjnych w strukturze całego budżetu. W żadnym z rozpatrywanych miast wielkość ta nie przekracza nawet 0,2% wszystkich wydatków miasta.

Tabela 5. Nakłady finansowe przeznaczane na promocję przez wybrane miasta wojewódzkie

Miasto	Nakłady na promocję (w tys. zł)						Wzrost w latach 1996– –2000 (w %)	Wydatki na pro- mocję jako % wydatków budżeto- wych*
	1996	1997	1998	1999	2000	1996– –2000		
Bydgoszcz	120,0	430,0	603,7	652,8	828,1	2 634,6	590	0,12
Gorzów Wlkp.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	200,0	b.d.	b.d.	b.d.
Katowice	100,0	105,0	120,0	267,2	335,0	927,2	235	0,02
Olsztyn	350,0	400,0	450,0	450,0	720,0	2 370,0	106	0,17
Wrocław	1 400,0	2 168,5	1 788,5	2 172,7	3 100,0	10 629,7	121	0,14

Objaśnienie: * dotyczy 1998 r.

Źródło: Badania własne oraz opracowanie na podstawie: *Miasta w liczbach*, GUS, Warszawa 1999, s. 228.

3. Funkcja turystyczna miast wojewódzkich

Pojęcie funkcji turystycznej oznacza „...działalność społeczno-gospodarczą miejscowości lub obszaru, która skierowana jest na obsługę turystów, i którą miejscowość lub obszar spełnia w systemie gospodarki narodowej” (Kowalczyk 2000). W niniejszym artykule podjęto się próby określenia funkcji turystycznej polskich miast wojewódzkich w oparciu na wskaźnikach stosowanych w geografii turystyki. Ze względu na ograniczone możliwości badania tych mierników (niepełne i niejednokrotnie nierzetelne dane z urzędów statystycznych), zbadano dwa wskaźniki: Baretje’a–Deferta i Schneidera.

Wskaźnik Baretje’a–Deferta:

$$W_D = \frac{L \cdot 100}{P}$$

Wskaźnik Schneidera:

$$W_S = \frac{G \cdot 100}{P}$$

gdzie:

L – liczba miejsc noclegowych w danym mieście;

P – liczba stałych mieszkańców;

G – liczba gości (turystów).

Przyjmuje się, że obydwa mierniki stosowane są do określenia funkcji turystycznej pojedynczych miejscowości lub małych gmin, jednak w niniejszym opracowaniu podjęto się próby ich użycia w przypadku wielkich aglomeracji

miejskich, jakimi są polskie miasta wojewódzkie. Szacuje się, iż o dobrze rozwiniętej funkcji turystycznej mówi się wówczas, gdy liczba miejsc noclegowych równa się liczbie stałych mieszkańców, a więc gdy wartość wskaźnika Baretje'a-Deferta równa jest 100 (Warszyńska, Jackowski 1978). Takich wartości nie osiągają duże miasta, przede wszystkim ze względu na wysoką wartość mianownika (liczba mieszkańców). W poniższej analizie obydwie mierniki zastosowano jedynie w celu ogólnego zobrazowania bazy turystycznej i jej wykorzystania w poszczególnych samorządach, a tym samym wskazania różnic w funkcji turystycznej badanych miast (tab. 6).

Tabela 6. Wartości wskaźnika Baretje'a-Deferta miast wojewódzkich

Lp.	Miasto	Liczba miejsc noclegowych	Liczba stałych mieszkańców (w tys.)	Wskaźnik Baretje'a-Deferta (liczba miejsc noclegowych na 100 mieszkańców)
1	Olsztyn	7 279	170,9	4,3
2	Gdańsk	11 920	459,0	2,6
3	Kraków	13 147	740,7	1,8
4	Poznań	6 953	579,2	1,2
5	Szczecin	4 948	417,0	1,2
6	Toruń	2 122	206,2	1,0
7	Rzeszów	1 575	162,0	1,0
8	Wrocław	6 038	637,9	1,0
9	Zielona Góra	1 072	118,2	0,9
10	Białystok	2 554	283,9	0,9
11	Warszawa	14 264	1 618,5	0,9
12	Gorzów Wlkp.	1 077	126,0	0,9
13	Kielce	1 599	212,4	0,8
14	Bydgoszcz	2 733	386,9	0,7
15	Lublin	2 490	356,3	0,7
16	Katowice	2 356	345,9	0,7
17	Łódź	3 964	806,7	0,5
18	Opole	581	129,6	0,5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Miasta w liczbach*, GUS, Warszawa 1999, s. 164-185 i 219.

Przewaga Olsztyna jest bardzo widoczna (tab. 6). Miasto to ma najbardziej rozbudowaną bazę turystyczną, tym samym najlepiej rozwiniętą funkcję turystyczną spośród wszystkich miast wojewódzkich. Na uwagę zasługuje również wysoka pozycja Gdańska i Krakowa, miast w których turystyka jest jedną z wiodących funkcji gospodarczych. Interesujące, że Warszawa zajmuje dopiero 11. lokatę, mimo że ma najwięcej miejsc noclegowych.

W przypadku wskaźnika Schneidera, a więc liczby gości (turystów) w stosunku do liczby stałych mieszkańców, potwierdza się dość dobra pozycja miast

o relatywnie wysokich wartościach wskaźnika Baretje'a–Deferta. Duża liczba turystów odwiedzających stolicę spowodowała, iż Warszawa znalazła się na 4. miejscu (tab. 7).

Tabela 7. Wartości wskaźnika Schneidera miast wojewódzkich

Lp.	Miasto	Liczba gości (turystów) (w tys.)	Liczba stałych mieszkańców (w tys.)	Wskaźnik Schneidera (liczba gości na 100 mieszkańców)
1	Kraków	800,9	740,7	108,1
2	Olsztyn	115,8	170,9	67,8
3	Szczecin	265,2	417,0	63,6
4	Warszawa	1 007,0	1 618,5	62,2
5	Gdańsk	263,8	459,0	57,5
6	Toruń	116,3	206,2	56,4
7	Poznań	297,4	578,2	51,4
8	Rzeszów	81,4	162,0	50,3
9	Białystok	138,5	283,9	48,8
10	Wrocław	299,6	637,9	47,0
11	Zielona Góra	52,0	118,2	44,1
12	Gorzów Wlkp.	51,2	126,0	40,6
13	Lublin	118,8	356,3	33,3
14	Katowice	97,8	345,9	28,3
15	Bydgoszcz	99,3	386,9	25,7
16	Kielce	45,8	212,4	21,6
17	Opole	25,5	129,6	19,7
18	Łódź	135,2	806,7	16,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Miasta w liczbach*, GUS, Warszawa 1999, s. 164–185 i 219.

Podsumowanie

Niniejszy artykuł, poparty badaniami ankietowymi, zawiera ogólną analizę działań polskich miast wojewódzkich w zakresie turystyki. Podjęto się próby przedstawienia roli tej funkcji gospodarczej w całej działalności społeczno-ekonomicznej badanych samorządów. Przeprowadzone badania pozwalają na wyciągnięcie kilku, wartych dodatkowych rozważań, wniosków:

- miasta wojewódzkie, mimo iż nie są przykładami jednostek o tzw. monokulturze turystycznej (uzależnione od turystyki), wskazują na turystykę jako na istotną i jedną z podstawowych funkcji gospodarczych;

- samorządy zazwyczaj nie prowadzą kompleksowej i skutecznej polityki turystycznej; w swych działaniach największy nacisk kładą na promocję turystyczną, niejednokrotnie pomijając inne, istotne etapy polityki;

- samorządy corocznie zwiększają nakłady na promocję i marketing, chociaż udział tych wydatków w strukturze całego budżetu jest ciągle bardzo niski;
- większość miast wojewódzkich nie ma dobrze rozwiniętej funkcji turystycznej; przejawia się to m.in. w słabo rozwiniętej bazie noclegowej i w konsekwencji w stosunkowo niewielkim ruchu turystycznym.

Powyższa analiza ma przede wszystkim charakter informacyjny – przedstawia jedynie ogólny zarys gospodarki turystycznej miast wojewódzkich. Wydaje się, iż rozważania te mogłyby posłużyć kolejnym, bardziej wnikliwym i szczegółowym badaniom nad lokalną polityką turystyczną miast, gmin i powiatów.

Literatura

- GAWORECKI W.W., 1997, *Turystyka*, PWE, Warszawa.
- KOWALCZYK A., 2000, *Geografia turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Miasta w liczbach*, GUS, Warszawa 1999.
- WARSZYŃSKA J., JACKOWSKI A., 1978, *Podstawy geografii turystyki*, PWN, Warszawa.
- WODEJKO S., 1997, *Ekonomiczne zagadnienia turystyki*, Prywatna Wyższa Szkoła Handlowa w Warszawie, Warszawa.

THE LOCAL POLICY AND FUNCTION RELATED TO TOURISM AS REPRESENTED BY THE CAPITALS OF PROVINCES

Summary

The article includes a general analysis of activities undertaken in the capitals of the provinces of Poland in relation to tourism. It constitutes an attempt at showing the role of this economic function within the whole socio-economic activity of the examined self-governments of the cities. On the basis of questionnaire-based research it was found, among others, that self-governments of the capitals treat tourism as one of the fundamental economic functions. They do not, however, launch any complex and effective policy in this sphere, focusing mainly on promotional activity. The tourist base is, in the majority of examined cases, only poorly developed.

Część II
Przemiany struktury przestrzennej
miast

Zbigniew RYKIEL

Akademia Bydgoska im. Kazimierza Wielkiego

PRZEMIANY PRZESTRZENNE POLSKIEGO MIASTA POSOCJALISTYCZNEGO

1. Struktura społeczno-przestrzenna miasta socjalistycznego

Makrostrukturalne czynniki zróżnicowań społecznych w mieście są wynikiem dominującego sposobu wytwarzania przestrzeni, zgodnego z charakterystycznymi dla danej formacji społeczno-politycznej ogólnymi warunkami reprodukcji siły roboczej (Jałowicki 1988). W wymiarze makrospołecznym powojenne miasta polskie były więc miastami „socjalistycznymi”, tj. kształtowanymi przez procesy i struktury typowe dla całej formacji ustrojowej.

W dyskusji nad strukturą społeczno-przestrzenną miasta „socjalistycznego” w ogóle, a polskiego miasta „socjalistycznego” w szczególności, warto zwrócić uwagę na relacje między jego formą a treścią. Na formę miasta socjalistycznego składa się (Węclawowicz 1996) wspólna ziemia i jeden (państwowy) inwestor.

Na treść miasta socjalistycznego składają się natomiast:

- niedorozwój infrastruktury technicznej;
- niedorozwój infrastruktury społecznej;
- brak ośrodków usługowych różnych rzędów, w tym centrów miast i dzielnic;
- brak ośrodków skupienia społecznego;
- brak obiektów symbolicznych w osiedlach i dzielnicach.

Ogólnie można zatem – po istotnej modyfikacji propozycji G. Węclawowicza (1996) – przedstawić cechy charakterystyczne „miasta socjalistycznego”, takie jak:

- brak samorządu terytorialnego i centralizm państwa, pociągający za sobą całkowitą zależność finansową władz lokalnych od centrum oraz przewagę podporządkowań branżowych nad terytorialnymi;

- dominacja zatrudnienia w sektorze produkcji przemysłowej i niewielki udział klasy średniej (mieszczañstwa), co powodowało niewielkie lub odwrócone w stosunku do miasta kapitalistycznego zróżnicowania ekonomiczne;
- administracyjne zasady przydziału mieszkań, powodujące zamieszkiwanie ludzi w niechcianym otoczeniu społecznym, co negatywnie wpływało na możliwości tworzenia wspólnot lokalnych, stymulując skupianie się aktywności społecznej wokół „zakładu pracy”;
- usiłowanie kontroli napływu migrantów do miasta przez wprowadzenie ograniczeń meldunkowych;
- uniformizm architektoniczny i urbanistyczny, marnotrawstwo terenów uzbrojonych i dekapitalizacja starych dzielnic (z wyjątkiem zabytkowych) oraz brak lub niedorozwój infrastruktury społecznej w monofunkcyjnych osiedlach mieszkaniowych;
- zróżnicowane regionalnie dążenie do usunięcia z krajobrazu miasta symboli „niesocjalistycznych”, zmiana ich znaczeń lub wagi oraz tworzenie nowych, ideologicznie „słusznych”.

2. Zróżnicowania społeczno-przestrzenne miasta socjalistycznego

Zróżnicowania społeczno-przestrzenne w polskim mieście „socjalistycznym” opisywały trzy główne wymiary (Węclawowicz 1988): pozycję społeczno-zawodową, status rodzinno-mieszkaniowy – cykl życiowy mieszkańców miasta i pozycję demograficzno-migracyjną.

Zróżnicowania pozycji społeczno-zawodowej charakteryzowały się ogólnie rozkładem koncentrycznym, z wyższymi wartościami w centrum i niższymi na peryferiach. Zróżnicowania statusu rodzinno-mieszkaniowego charakteryzowały się ogólnie rozkładem koncentrycznym: w centrum przeważały małe gospodarstwa domowe, stare budownictwo i starsi mieszkańcy, na peryferiach natomiast większe gospodarstwa domowe, nowe budownictwo i młodszy mieszkańcy. Zróżnicowania pozycji demograficzno-migracyjnej charakteryzowały się ogólnie rozkładem sektorowym. Rezultatem uwzględnienia wszystkich trzech osi zróżnicowań społeczno-przestrzennych miasta „socjalistycznego” był ogólnie mozaikowy układ przestrzenny jego struktury.

Ten mozaikowy układ osiedli w mieście „socjalistycznym” nakładał się na odziedziczony po systemie kapitalistycznym układ dzielnic. Układ ten charakteryzowały trzy podstawowe wymiary:

1. status społeczny – o układzie sektorowym;
2. status rodzinny – o układzie koncentrycznym;
3. status kulturowy (etniczny, migracyjny) – o układzie wielośrodkowym.

Wynikiem tego dziedzictwa historycznego była zwielowrotniona mozaikowość struktury społeczno-przestrzennej miasta. Była ona zarówno przyczyną, jak i skutkiem zatowizowania tej struktury.

3. Kryteria jakości dzielnic i osiedli w mieście socjalistycznym

Uwarunkowane makrostrukturalnie sposoby społecznego wytwarzania przestrzeni miejskiej prowadziły do obiektywnego jej różnicowania na dzielnice i osiedla lepsze oraz gorsze. Różnicowanie to uzewnętrzniało się w następujących zjawiskach:

- względnej lokalizacji na obszarze miasta;
- rozplanowaniu architektonicznym osiedla;
- rozplanowaniu mieszkań;
- infrastrukturze technicznej osiedli;
- infrastrukturze społecznej osiedli;
- społecznej percepcji atrakcyjności poszczególnych osiedli i dzielnic;
- wolnorynkowej cenie mieszkań;
- strukturze społecznej osiedli.

Podział osiedli i dzielnic według ich jakości kształtowały dwa główne kryteria: wysokość domów i wiek zabudowy (Jałowiecki 1980). Można więc zidentyfikować cztery podstawowe kryteria oceny atrakcyjności osiedli mieszkaniowych w mieście (Bartnicka 1989): bliskość centrum, „stare budownictwo”, kameralna zabudowa i ewentualne bariery kulturowe.

4. Czynniki rozwarstwienia społecznego polskiego miasta posocjalistycznego

Zmiany systemu gospodarczego, społecznego i politycznego w okresie transformacji ustrojowej uzewnętrzniły się przez zmianę czynników rozwarstwienia społecznego i mechanizmów społecznego wytwarzania przestrzeni miejskiej.

Ogólnie można – po modyfikacji propozycji G. Węclawowicza (1996) – przedstawić następujące główne cechy miasta polskiego w okresie transformacji ustrojowej:

1. Przywrócenie działania renty gruntowej i znaczne zwiększenie się liczby podmiotów rywalizujących o przestrzeń w mieście;
2. Przywrócenie samorządu terytorialnego, a zatem przesunięcie decyzji dotyczących użytkowania przestrzeni miejskiej ze szczebla centralnego na lokalny;
3. Wzrost różnicowań społeczno-przestrzennych i zmiana kryteriów alokacji przestrzennej miejsc zamieszkania z quasi-politycznych na ekonomiczne;

4. Przekształcenia struktury zatrudnienia z dominacji przemysłu na rzecz przewagi sektora usług;

5. Znaczne przekształcenia urbanistyczne i architektoniczne;

6. Zmiana symboli przez zastąpienie wielu przejawów symboliki nacechowanej politycznie przez inne funkcje i symbole, w Polsce głównie historyczne i religijne; to ostatnie zjawisko przejawiało się w latach dziewięćdziesiątych w:

a) zmianie właścicieli i funkcji siedzib terytorialnych komitetów b. PZPR;

b) eksplozji budownictwa sakralnego, często w formie architektonicznej będącej uzewnętrznieniem pychy ich inwestorów;

c) usuwaniu pomników „niesłusznych” ideologicznie i wznoszeniu „słusznych”;

d) zmianach nazw ulic, z patronów skompromitowanych lub nieznanych działaczy komunistycznych na nieznanych działaczy katolickich.

Główne różnicowania społeczne wynikają z prywatnej własności środków produkcji i przejawiają się w nierównym dostępie do kapitału. Naczelną zasadą kształtowania struktury społeczno-przestrzennej współczesnego miasta kapitalistycznego jest dominacja przestrzeni organizacyjnej (Jałowiecki 1988).

Rynek i renta gruntowa są mechanizmami optymalizującymi strukturę przestrzenną miasta z punktu widzenia racjonalności ogólnosystemowej, jaką jest maksymalizacja zysku. Racjonalność ta nie jest jednak tożsama z racjonalnością społeczną i z tego punktu widzenia jest korygowana przez interwencję administracji publicznej.

5. Rola renty gruntowej

We współczesnym mieście kapitalistycznym można zidentyfikować trzy główne skutki działania renty gruntowej: strefowanie miasta, separację stref konsumpcji masowej i luksusowej oraz wzrastającą segregację przestrzeni konsumpcji masowej.

Strefowanie miasta, tj. jego podział na strefy względnie jednorodne funkcjonalnie, obejmuje oddzielenie miejsc pracy od miejsc zamieszkania oraz przemieszczanie się przemysłu na peryferie.

Separacja stref konsumpcji masowej i luksusowej oznacza przede wszystkim zmianę struktury śródmieść. Renta gruntowa, jako skapitalizowane koszty transportu, jest podstawą mechanizmu przekształcania się centrum miasta w strefę handlu, usług i biznesu. Tam bowiem lokalizacja punktów konsumpcji luksusowej jest najbardziej opłacalna ekonomicznie, a w przypadku niektórych działalności – tylko tam opłacalna. Funkcje mieszkaniowe, jako mniej dochodowe, są natomiast z centrum wypierane.

Wzrastająca segregacja przestrzeni konsumpcji masowej obejmuje trzy główne procesy: renowację śródmieść, wypychanie mniej zamożnych grup społecznych na peryferie i postępujący podział dzielnic na bogate i biedne.

Renowacja śródmieść jest związana z przemianami ich funkcji. Koncentracja punktów konsumpcji luksusowej prowadzi do wzrostu wysokości renty gruntowej w centrum miasta, z czym wiąże się wzrost ceny ziemi i wysokości czynszów. Wypieranie z centrum funkcji mieszkaniowej dokonuje się przez renowację śródmieścia i przebudowę domów mieszkalnych na biurowce i sklepy. Wiąże się to z wypieraniem z centrum w pierwszej kolejności mniej zamożnych grup społecznych. Przemieszczanie się tych grup społecznych w przestrzeni miasta prowadzi do większej niż dotychczas segregacji społeczno-przestrzennej, czego wynikiem jest coraz wyraźniejszy podział na dzielnice bogate i biedne.

Wynikiem koncentracji kapitału jest sprzeczność między mobilnością wielkiego kapitału międzynarodowego a stabilnością przestrzenną drobnego i średniego kapitału miejscowego. Ten pierwszy, mający zasięg światowy, zmienia lokalizację swych biur i przedsiębiorstw w zależności od zmian koniunktury i stopy zysku na rynku światowym, co jest szczególnie wyraźne w okresie włączania się Polski w proces globalizacji gospodarki. Drobnny i średni kapitał miejscowy natomiast, mając bardziej ograniczone powiązania z rynkiem światowym, jest silniej związany z rynkiem krajowym, regionalnym i lokalnym.

Specyfika konsumpcji indywidualnej i zbiorowej przejawia się w strukturalnie uwarunkowanym niedoborze mieszkań i urządzeń socjalnych jako skutku niskiej rentowności kapitału w sektorze konsumpcji zbiorowej. Powoduje to dążenie do uspołecznienia ogólnych warunków produkcji, tj. przerzucenia na sektor publiczny kosztów infrastruktury technicznej i społecznej (Castells 1982, Jałowiecki 1988).

6. Renta gruntowa a zróżnicowanie jakości dzielnic i osiedli mieszkaniowych

Renta gruntowa jest w gospodarce rynkowej podstawowym czynnikiem wpływającym na polaryzację przestrzenną grup społecznych. Wraz z ogólnoeconomicznym procesem różnicowania majątkowego mieszkańców miasta renta gruntowa wpływa na zróżnicowanie standardu zasobów mieszkaniowych i segregację przestrzenną grup społecznych.

Uwarunkowane zasadami gry rynkowej sposoby użytkowania ziemi w mieście prowadzą do różnicowania użyteczności poszczególnych jego części z punktu widzenia różnych funkcji. Użyteczność ta jest uzależniona od dwóch głównych czynników:

1. Względnej lokalizacji danej działki na obszarze miasta, tj. jej dostępności komunikacyjnej, a więc skapitalizowanych kosztów transportu;

2. Uzbrojenia w infrastrukturę techniczną.

Użyteczność poszczególnych części miasta przejawia się w postaci dochodu, jaki może przynieść dany sposób użytkowania danej działki. Dążenie do maksymalizacji zysku, jaki może przynieść dana działka wskutek danego sposobu jej użytkowania, wskazuje najefektywniejszy ekonomicznie sposób wykorzystania danego terenu.

Efektywność ekonomiczna nie jest jednak jedynym kryterium określania użyteczności terenu, a często nie jest kryterium najważniejszym. Dzieje się tak zwłaszcza w przypadku publicznej własności gruntów, które z przyczyn pozatekonicznych przeznacza się na infrastrukturę społeczną, nie zapewniającą maksymalizacji zysku. Dotyczy to zwłaszcza miejsc o znaczeniu symbolicznym dla danej wspólnoty miejskiej, a często także dla całego społeczeństwa narodowego.

W gospodarce rynkowej, gdzie renta gruntowa jest głównym parametrem określającym funkcje przestrzeni miejskiej, można zidentyfikować zasadnicze osie zróżnicowań jakości dzielnic i osiedli mieszkaniowych. Są nimi:

- lokalizacja, w tym zwłaszcza odległość od centrum i głównych linii komunikacyjnych;
- wysokość zabudowy; przy danej cenie 1 m² gruntu, cena 1 m² mieszkania jest tym mniejsza, im wyższy budynek;
- wiek zabudowy, a więc stopień jej amortyzacji;
- warunki środowiskowe; preferencje dla lokalizacji wśród zieleni, z dala od hałasu i uciążliwego przemysłu;
- ewentualne kulturowe bariery przestrzenne, głównie rzeki, których rola zwykle jednak gwałtownie maleje po renowacji lub przebudowie zdekapitalizowanych dzielnic po drugiej stronie bariery lub po zbudowaniu przepraw mostowych;
- cechy architektoniczne osiedli i domów; rozplanowanie osiedla, rozplanowanie i standard mieszkań;
- percepcja społeczna atrakcyjności poszczególnych osiedli i dzielnic;
- struktura społeczna poszczególnych obszarów miasta, wpływająca wtórnie na cenę ziemi.

Warto zauważyć, że zasadnicze osie zróżnicowań jakości dzielnic i osiedli mieszkaniowych we współczesnym polskim mieście kapitalistycznym tylko nieznacznie różnią się od kryteriów jakości dzielnic i osiedli w polskim mieście „socjalistycznym”. Spostrzeżenie to jest tym ciekawsze, że procesy społeczno-ekonomiczne powodujące zróżnicowanie przestrzenne miast w każdej z tych formacji uznawano zazwyczaj za odmienne.

7. Segregacja przestrzenna a integracja społeczna w skali osiedla i dzielnicy

Miasto „socjalistyczne” charakteryzowało się niewielkim stopniem integracji społecznej w skali ogólnomiejskiej i znikomym w skali dzielnicy, a zwłaszcza osiedla. Do najważniejszych tego przyczyn należały (Rykiel 1999):

1. Systemowo uwarunkowana atomizacja społeczeństwa, czego przyczynami były:

- a) zakaz swobodnego stowarzyszania się,
- b) brak samorządów terytorialnych;

2. Alienacja środowiska zamieszkania, wynikająca ze zdeterminowanego administracyjnie braku faktycznej możliwości kształtowania tego środowiska;

3. Brak faktycznego właściciela domów, a zwłaszcza bloków;

4. Anonimowość stosunków społecznych w blokach i blokowiskach;

5. Heterogeniczność społeczna bloków i blokowisk;

6. Brak możliwości wyboru społecznego środowiska zamieszkania;

7. Ogromny niedorozwój infrastruktury społecznej w osiedlach, powodujący nikłe domknięcie styczności społecznych w ramach osiedla;

8. Niedorozwój infrastruktury transportowej w mieście, który przy postępującym jego strefowaniu, powodował ograniczenie ilości czasu spędzanego w osiedlu.

Wynikiem tego była, wskazana wcześniej, mozaikowość struktury społeczno-przestrzennej miasta. W skali ogólnomiejskiej ważną przyczyną niewielkiego stopnia integracji społecznej był również znaczny udział nowych imigrantów, szczególnie w nowych osiedlach. Wynikało to z faktu, że imigranci ci, jako pracownicy największych państwowych zakładów przemysłowych, dostawali mieszkania w mieście na zasadach preferencyjnych.

Wskazanych wyżej przyczyn dezintegracji społecznej zbiorowości osiedli mieszkaniowych nie równoważyła nawet ograniczona ruchliwość przestrzenna mieszkańców miasta, rozumiana w kategoriach zmiany miejsca zamieszkania; tej ograniczonej ruchliwości nie można utożsamiać z zasiedziałością, gdyż osiedla mieszkaniowe były nowymi zespołami urbanistycznymi, w których rzadko udało się urodzić i wychować więcej niż jedno pokolenie ich mieszkańców.

Możliwości wzrostu integracji społecznej w skali osiedla, dzielnicy i miasta po zmianie systemu politycznego, gospodarczego i społecznego można wiązać z ustaniem większości wymienionych wyżej przyczyn dezintegracji i odwróceniem dominujących dotychczas tendencji. Trudno jednak oczekiwać szybkich skutków tych procesów społecznych, które są z natury długofalowe.

W nowych warunkach ustrojowych nie istnieje już systemowo uwarunkowana atomizacja społeczeństwa. Nie ma zakazu swobodnego zrzeszania się, nie-

wielki stopień decentralizacji państwa powoduje jednak, że stowarzyszenia obywateli w znikomym stopniu są w stanie występować w roli partnera wobec administracji publicznej, nawet na szczeblu lokalnym. Na tym ostatnim samorząd terytorialny jest znacznie skuteczniejszy na wsi i w małych miastach niż w miastach dużych.

Nie istnieją również przyczyny strukturalne znacznego udziału nowych imigrantów w nowych osiedlach, którzy dostawali mieszkania na zasadach preferencyjnych. Obecne preferencje są z reguły preferencjami ekonomicznymi, przez co nowi imigranci są obecnie w większym stopniu związani emocjonalnie z miastem, a nie z zakładem przemysłowym. Z drugiej jednak strony, w związku z szerszym włączeniem się Polski do gospodarki światowej, pojawiają się w miastach polskich symptomy globalizacji. Jej przejawem jest kosmopolityzacja centrów dużych miast, a w mniejszym stopniu tych miast w ogóle. Osiedlający się w miastach polskich personel kierowniczy firm zagranicznych jest związany wyłącznie z firmą, nie zaś z miastem, i nie ma powodów, by sądzić, że kilkuletni nawet pobyt w mieście może zmienić ten stan rzeczy. W jakimś stopniu stanowi to ilustrację tezy A. Tofflera (1974) o „człowieku przyszłości” jako nie odczuwającym potrzeby zadowolenia nowoczesnym koczownikowi nie związanym z żadnym miejscem.

Segregacja przestrzenna grup społecznych, dokonująca się obecnie na zasadach ekonomicznych, wymusza większą ruchliwość wewnętrzną, związaną z częstszymi zmianami mieszkania. Proces ten może wpłynąć na ograniczenie więzi emocjonalnej z poszczególnymi dzielnicami i osiedlami, przy – być może – silniejszej więzi z miastem jako całością.

Przekształcenia własnościowe mieszkań, a zwłaszcza domów, polegające na ich prywatyzacji, usuwają niemożność kształtowania środowiska zamieszkania, przyczyniając się powoli do likwidacji alienacji tego środowiska. Powolność tego procesu wynika jednak z zaniechania faktycznego uspołecznienia ogromnych pseudospółdzielni mieszkaniowych. Dominujący w dużych miastach polskich pseudospółdzielczy model własności mieszkań, odziedziczony w niemal nie zmienionej formie po poprzednim ustroju, jest przyczyną ubezwłasnowolnienia członków tych pseudospółdzielni i wciąż znikomego wpływu spółdzielców na kształtowanie swego środowiska zamieszkania.

Związana z przemianami własnościowymi mieszkań i domów, w tym ich faktycznym uspołecznieniem, likwidacja alienacji środowiska zamieszkania wiąże się jednak z postępującym rozwarstwieniem majątkowym społeczeństwa i dotyczy wyłącznie grup lepiej, a nawet tylko najlepiej, sytuowanych. Grupy gorzej sytuowane są, a jeszcze bardziej będą, natomiast spychane do dyspreferowanych osiedli i mieszkań, zwłaszcza z wielkiej płyty, gdzie możliwości

kształtowania środowiska zamieszkania są znikome ze względów czysto technicznych.

Oparta na zasadach ekonomicznych segregacja przestrzenna grup społecznych przyczynia się do homogenizacji społecznej heterogenicznych dotychczas bloków i osiedli mieszkaniowych. Dla grup lepiej sytuowanych oznacza to wyjście z sytuacji braku możliwości wyboru społecznego środowiska zamieszkania, dla grup gorzej sytuowanych możliwości wyboru pozostają natomiast znacznie bardziej ograniczone. W obu jednak przypadkach homogenizacja społeczna zwiększa szanse integracji, chociaż jej automatycznie nie zapewnia.

Anonimowość stosunków społecznych w wielkich blokach i blokowiskach jest natomiast w znacznym stopniu ponadustrojowa, gdyż wiąże się ona strukturalnie z ich wielkością. Częściowe rozwiązanie tej kwestii może się wiązać z przewidywaną stopniową homogenizacją blokowisk. Homogenizacja ta jest skutkiem postępującej selekcji negatywnej składu społecznego mieszkańców blokowisk (Sagan 1997).

Tabela 1. Przyczyny niewielkiej integracji społecznej w mieście socjalistycznym i możliwości jej wzrostu po zmianie ustroju

Przyczyny	Sposoby przemian	Możliwości		
		teoretyczne	faktyczne w mieście	
			małym	dużym
Atomizacja społeczeństwa	swoboda zrzeszania się	nieograniczone	niewielkie	znikome
Znaczny udział nowych imigrantów	ekonomiczne zasady preferencyjnego przydziału mieszkań	duże	spore (jeśli zjawisko występuje)	ograniczone
Alienacja środowiska zamieszkania	przekształcenia własnościowe mieszkań	ograniczone	ograniczone	niewielkie
Brak faktycznego właściciela domów	przekształcenia własnościowe mieszkań	duże	duże	ograniczone
Anonimowość stosunków społecznych w blokach i blokowiskach	zmiana wielkości domów	znikome	brak zjawiska	znikome
Heterogeniczność społeczna bloków i blokowisk	homogenizacja blokowisk	ograniczone	brak zjawiska	ograniczone
Brak możliwości wyboru społecznego środowiska zamieszkania	rozwarstwienie majątkowe	duże	ograniczone	zróżnicowane
Niedorozwój infrastruktury społecznej w osiedlach	prywatyzacja handlu i usług	duże	ograniczone	duże
Niedorozwój infrastruktury transportowej	inwestycje centralne (lokalne?)	ograniczone	spore	niewielkie

Gradacja kategorii pojęciowych: nieograniczone, duże, spore, ograniczone, niewielkie, znikome.

Zmiana systemu gospodarczego i związana z nim prywatyzacja handlu spowodowała bardzo szybki rozwój liczby sklepów i placówek usługowych w osied-

lach mieszkaniowych. Umożliwiło to znaczne zwiększenie domknięcia styczności społecznych w osiedlach i przyczyniło się do wzrostu integracji ich mieszkańców. Postępujący nieco wolniej dalszy rozwój infrastruktury społecznej proces ten jeszcze wzmocni.

Brak istotnych postępów w rozbudowie i modernizacji infrastruktury transportowej, przy postępującym strefowaniu miasta, powoduje natomiast utrzymanie się tendencji do spędzania długiego czasu na dojazdach między miejscem zamieszkania a miejscem pracy. Gwałtowny rozwój motoryzacji, przy niedorozwoju infrastruktury transportowej, powoduje jedynie pewną poprawę warunków dojazdów do pracy, nie zaś skrócenie czasu tego dojazdu, a nawet jego wydłużenie.

Tak więc mimo zmiany systemu niektóre przyczyny niewielkiej integracji społecznej w skali osiedla, odziedziczone po mieście „socjalistycznym”, nie uległy zmianie, a nawet mogą zostać wzmocnione, co przedstawiono sumarycznie w tabeli 1. Dotyczy to zwłaszcza skutków strefowania miasta i niedorozwoju infrastruktury transportowej.

8. Zakończenie

Jak wykazano gdzie indziej (Rykiel 1999), przebieg procesów segregacji przestrzennej i integracji społecznej jest uzależniony od sytuacji gospodarczej. Jest to prawidłowość ogólna, niezależna od ustroju, chociaż symptomy zmian sytuacji ekonomicznej w gospodarce rynkowej są odmienne niż w centralnie sterowanej. Wśród miast posocjalistycznych można wyróżnić pod tym względem cztery ich grupy:

- o szybkim lub umiarkowanym wzroście gospodarczym;
- o nieznacznym wzroście gospodarczym;
- przeżywające recesję gospodarczą;
- przeżywające załamanie gospodarcze.

W każdej z tych grup miast inaczej przebiega proces społecznego wytwarzania przestrzeni miejskiej oraz związane z nim przemieszczenia ludności, zwłaszcza zaś proces inwazji-sukcesji.

Literatura

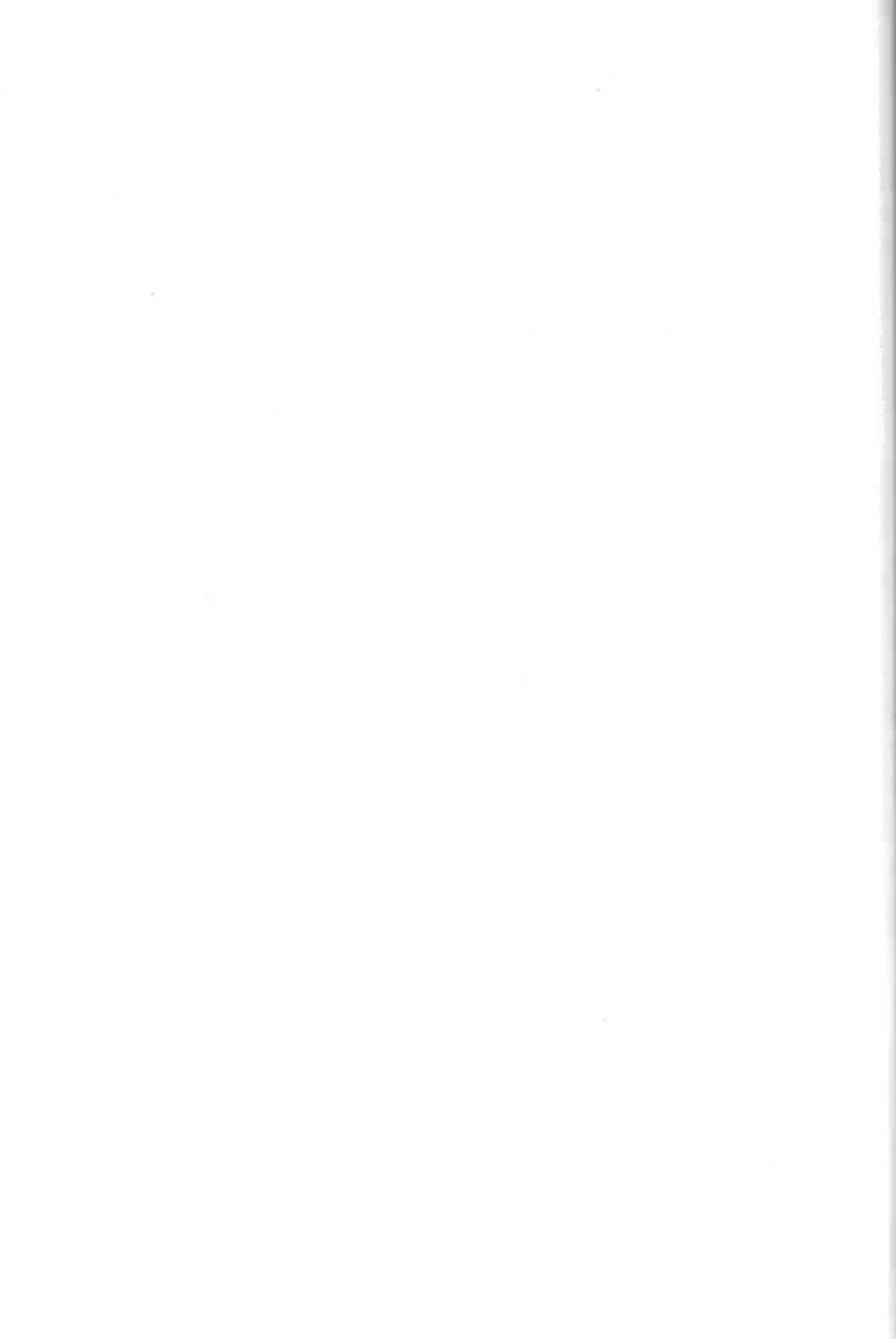
- BARTNICKA M., 1989, *Wyobrażenia przestrzeni miejskiej Warszawy. Studium z geografii percepcji*, „Dokumentacja Geograficzna”, 2, s. 92.
- CASTELLS M., 1982, *Kwestia miejska*, PWN, Warszawa.
- JAŁOWIECKI B., 1980, *Człowiek w przestrzeni miasta*, ŚIN, Katowice.
- JAŁOWIECKI B., 1988, *Społeczne wytwarzanie przestrzeni*, Książka i Wiedza, Warszawa.

- RYKIEL Z., 1999, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej miasta polskiego a świadomość terytorialna jego mieszkańców*, „Prace Geograficzne IG i PZ PAN”, nr 170. Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania.
- SAGAN I., 1997, *Wielkie zespoły mieszkaniowe – niczyja przestrzeń czy nasze miejsce?*, „Kwartalnik Geograficzny”, 2–3, s. 15–20.
- TOFFLER A., 1974, *Szok przyszłości*, PIW Warszawa.
- WĘCŁAWOWICZ G., 1996, *Contemporary Poland: space and society*, UCL London.

THE SPATIAL TRANSFORMATIONS OF THE POLISH POST-SOCIALIST CITY

Summary

The social and spatial structure of the socialist city was discussed with pointing to the spatial differentiation in the socio-occupational and family-housing statuses, as well as the demographic-migration one. The author then concentrated on the factors leading to social stratification in the Polish post-socialist city. The market and the rent of land are mechanisms which optimize the city spatial structure from the point of view of all-system rationality, that is maximizing of profit. This rationality is not, however, identical with the social rationality, and it is from this point of view that it is corrected through the intervention of public administration. The socialist city was characterized by a low degree of social integration on the all-city scale and even a lower one within one district or housing estate. The spatial segregation of social groups, which is undergoing at present on economic principles, enforces a greater intra-city mobility connected with more frequent changes of place of residence. This process may result in restricting the emotional bond between particular districts and housing estates, and – simultaneously – lead to formation of a strong bond with the city as a whole.



Barbara MISZEWSKA
Uniwersytet Wrocławski

ZMIANY STRUKTURY PRZESTRZENNEJ MIAST W WARUNKACH GOSPODARKI RYNKOWEJ NA PRZYKŁADZIE WROCŁAWIA

Od ponad dziesięciu lat dokonuje się w Polsce transformacja ustrojowa, która polega m.in. na:

- odejściu od gospodarki centralnie sterowanej;
- przywróceniu zasad rynkowych w gospodarowaniu gruntami;
- wzroście roli prywatnych inwestorów w kształtowaniu krajobrazu osadniczego;
- przekazaniu samorządom terytorialnym szerokich kompetencji w zarządzaniu podległymi gminami;
- załamaniu się fordowskiego modelu wytwórczości;
- zahamowaniu przestrzennych form produkcji;
- umożliwieniu podmiotom zagranicznym inwestowania w miastach;
- liberalizacji gospodarki i jej adaptacji do międzynarodowych powiązań sieciowych.

Przekształcenia te są najbardziej widoczne w miastach i dotyczą głównie struktury przestrzennej. Przed miastami polskimi stoi problem nadrobienia zaległości w stosunku do miast zachodnich, których struktura przestrzenna nie musiała się rozwijać pod wpływem centralnego sterowania. Zmiany – w skali makro – jakich możemy się spodziewać i jakie już są obserwowane w miastach polskich, dotyczą głównie:

- centrów miast;
- przestrzeni publicznej w miastach;
- obszarów zainwestowania przemysłowego;
- terenów zielonych;

- obszarów zabudowy mieszkaniowej;
- strefy podmiejskiej (Parysek 1998).

Pojawiające się coraz częściej w literaturze polskiej publikacje, dotyczące wpływu transformacji ustrojowej na strukturę przestrzenną miast, dostarczają materiału empirycznego potwierdzającego ww. zmiany.

Miastem o dynamicznie dokonujących się przeobrażeniach struktury przestrzennej jest Wrocław. Jest to miasto unikalne w systemie miast polskich. Jako w jedynym – w tej skali wielkości – na świecie, z powod powojennych zmian politycznych nastąpiła prawie całkowita wymiana ludności. W wyniku wojny utraciło dwie trzecie fizycznej tkanki miasta i zostało zdegradowane w swoich metropolitalnych funkcjach. Nowi mieszkańcy podjęli się odbudowy miasta, odtwarzania i tworzenia na nowo jego struktury w warunkach ustrojowych nie sprzyjających integracji społecznej i w obcym kulturowo środowisku miejskim. Mimo to i mimo wielu popełnionych błędów i zaniedbań ukształtowało się miasto zróżnicowane morfologicznie, o zapisanej w architekturze i pomnikach – wielokulturowości, bogate w odbudowane zabytki pochodzące z różnych okresów historycznych. Równoległe z odradzaniem się tkanki miasta integrowało się i kształtowało się społeczeństwo charakteryzujące się dużą dynamiką i podatnością na innowacje. Współczesny rozwój Wrocławia, metropolitalne ambicje radnych miasta i jego mieszkańców opierają się w dużym stopniu na prężności mieszkańców i korzyściach z renty położenia. Atutem Wrocławia jest bowiem usytuowanie na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych, w pasie aktywności sprzyjającej integracji europejskiej z najbliższymi konkurentami w Poznaniu, Krakowie, Pradze i Dreźnie. Według mapy opracowanej przez francuski DATAR, Wrocław wraz z zapleczem mieści się w strefie potencjalnego silnego rozwoju. Jest też jednym z głównych ogniw tzw. środkowoeuropejskiego bumerangu – obszaru przewidywanych silnych przekształceń gospodarczych (Kołodziejski 1997). Wszystkie wymienione opracowania podkreślają potencjalnie metropolitalny charakter Wrocławia. Metropolizacja jest procesem przekształcania przestrzeni miejskiej, polegającym na zmianie relacji między miastem centralnym i jego bezpośrednim zapleczem oraz na nieciągłym sposobie użytkowania przestrzeni zurbanizowanych (Jałowiecki 1999).

W prezentowanym artykule dokonano analizy zmian struktury przestrzennej Wrocławia w minionym dziesięcioleciu. Głównymi komponentami tej struktury są:

- przedwojenna zachowana i odtworzona substancja miasta;
- zniszczone i dotąd nie odbudowane fragmenty miasta (ugory miejskie);
- zniszczone i odbudowane, ale w odmienny sposób dzielnice (tereny po metamorfozie);
- tereny zajęte pod powojenną i współczesną zabudowę, przed wojną użytkowane odmiennie (sukcesja funkcjonalna).

Ostatnie dziesięciolecie jest okresem szczególnie intensywnych zmian, których wysoka jakość trwale zapisuje się w krajobrazie miasta. Zmiany te widoczne są w:

- zastępowaniu mniej intensywnego użytkowania ziemi przez bardziej intensywnie, a w konsekwencji w:
 - sukcesji funkcjonalnej terenu;
 - w wypełnianiu istniejących dotąd luk w zabudowie;
 - wznoszeniu w centrach miast biurowców, banków, wielopiętrowych garaży i domów towarowych;
 - powstawaniu super i hipermarketów – nie zawsze na peryferiach miasta;
 - zagęszczaniu sieci wielofunkcyjnych stacji benzynowych;
 - rozbudowie osiedli willowych i jednorodzinnych, także we wsiach podmiejskich, oraz w:
 - architektonicznej indywidualizacji i wysokim standardzie budynków wielorodzinnych;
 - zmniejszaniu się gęstości zaludnienia w centrum miasta;
 - wyraźnym różnicowaniu się struktury społecznej mieszkańców.

Wymienione przekształcenia wynikają z odejścia od państwowej reglamentacji wytwarzania przestrzeni na rzecz indywidualnych inwestorów, którzy podejmują działania w wybranych punktach miasta. Przekształcenia te przez swoją kumulację mogą prowadzić do utrzymania wysokiej pozycji Wrocławia w gronie największych miast polskich i umocnienia jego metropolitalnych ambicji.

Przykłady wymienionych wcześniej przekształceń struktury przestrzennej Wrocławia zaczerpnięte są z różnych opracowań wykonanych w Instytucie Geograficznym Uniwersytetu Wrocławskiego i dotyczą ostatnich dziesięciu lat. Prezentowany materiał uzupełniono o inwestycje, które są w trakcie realizacji, a ich termin ukończenia nie przekracza 2002 r.

We Wrocławiu intensyfikacja użytkowania ziemi dotyczy głównie tzw. ugorów miejskich powstałych po odgruzowaniu terenów zniszczonych w czasie ostatniej wojny. Powoduje to korzystne scalanie „dziurawej” dotąd tkanki miejskiej. Dobrym przykładem tego procesu jest zabudowa dużego placu w centrum miasta – Pl. Dominikańskiego, powstałego w miejscu gęstej zabudowy, zburzonej w ostatniej fazie wojny (Miszewska 1994), (rys. 1). Powstaje tu obecnie obiekt handlowo-hotelarski pod nazwą Galeria Dominikańska, który będzie mieścić: pasaż handlowe i usługowe, hotel z centrum biznesowym i konferencyjnym, a także lokale gastronomiczne i parking na ponad tysiąc samochodów. W kwietniu br. oddany został hotel, wcześniej restauracja, a całość zostanie ukończona w połowie 2001 roku. Znajdzie w nim zatrudnienie około tysiąca osób.

Liczne we Wrocławiu ugory miejskie, powstałe w podobny sposób jak wspomniane Pl. Dominikański, zostały w ostatnich latach zagospodarowane, bądź są w trakcie wypełniania, szczególnie w obrębie Starego Miasta i Śródmieścia. Poza funkcjami jakie mają pełnić, ich rola polega na porządkowaniu tkanki miejskiej i powiększaniu obszarów „ładu przestrzennego”. Są to obiekty:

- handlowe, wielkopowierzchniowe, jak wspomniana Galeria Dominikańska, czy Galeria Italiana przy ul. Więziennej, która wypełniła ugorującą część bloku urbanistycznego (Miszewska 1994), (rys. 2);

- hotelowe z szerokim wachlarzem dodatkowych usług (rys. 3);

- mieszkaniowe o bardzo wysokim standardzie z rozbudowanymi usługami dla mieszkańców domów (rys. 4);

- kulturalne i rekreacyjne (kina, galerie, sale wystawowe, obiekty sportowe), (rys. 5);

- usługowe i przemysłowe (parkingi, szpitale, zakłady przemysłowe) (rys. 6).

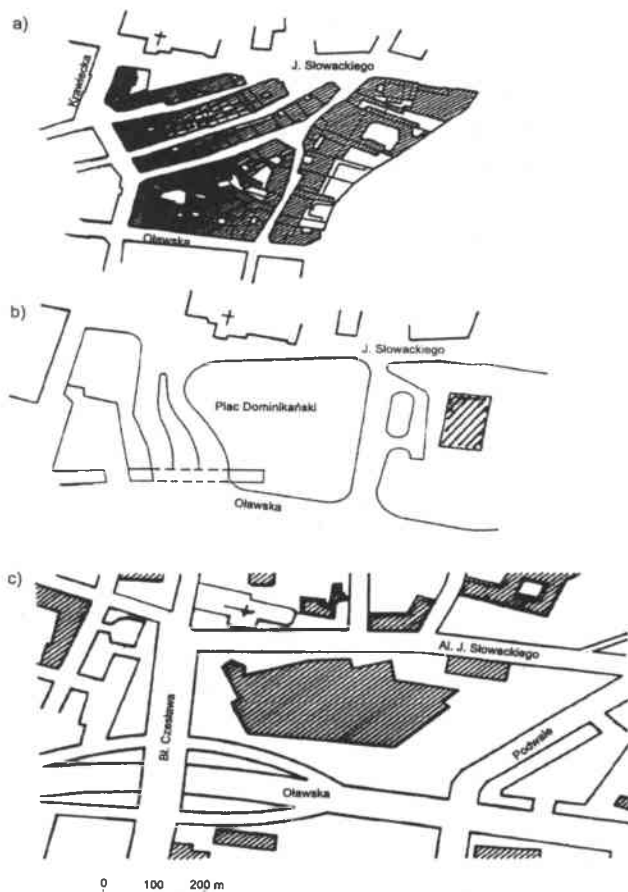
Inwestycje powstające w centrum miasta reprezentują więc usługi wyższego rzędu. Zespoły mieszkaniowe powstają częściej w rejonach peryferyjnych, a poszczególne budynki mieszkalne wypełniają, jak plomby, selektywnie zniszczoną zwartą zabudowę miasta dziewiętnastowiecznego. Zespoły mieszkaniowe, jak i pojedyncze budynki, charakteryzują się zindywidualizowaną architekturą, korzystnie odbiegającą od zunifikowanych dla całego kraju „blokowisk”, jako spadku po okresie PRL-u. W rejonach położonych poza centrum pojawiają się też nowe obiekty przemysłowe i usługowe (rys. 7), najczęściej na gruntach użytkowanych dotąd rolniczo i terenach zajmowanych do 1991 r. przez wojska radzieckie (Miszewska 1999). Nowymi elementami w strukturze miasta są liczne super i hipermarkety lokalizowane nie zawsze na peryferiach miasta (rys. 8). Obiekty te są bardzo powierzchniochłonne. Działki pod hale sprzedaży i parkingi zajmują kilka hektarów i powstają na terenach: poprzemysłowych, rolnych, ugorów miejskich, a także na gruntach dawnego lotniska. Krajobraz miasta urozmaicają też nowe i przebudowywane stacje benzynowe (Miszewska, Slenczek 1998), (rys. 9). W porównaniu ze stacjami z okresu przed transformacją, reprezentują wyższą jakość, oferują bogaty wachlarz usług, a swoją architekturą zdobią miasto. Jednym z symptomów wspomnianej metropolizacji jest liczna reprezentacja banków i instytucji ubezpieczeniowych, w tym także zagranicznych. Początkowo instytucje te lokowały się w centrum miasta, a obecnie wzdłuż osi biegnącej na południe ku tzw. węzłowi bielańskiemu (Ciok, Jakubowicz, Łoboda 1998), (rys. 10). Węzeł bielański to teren przylegający do południowej granicy Wrocławia, na skrzyżowaniu autostrady A 4 i projektowanej A 8, i dróg biegnących na południe Śląska, a w przedłużeniu do Pragi. Jest to miejsce wielu produkcyjnych inwestycji zagranicznych, jak Cadbury i Cargill oraz handlowych, jak Obi, Tesco, Macro Cash i Ikea. Arteria wiodąca w tym kierunku

z centrum miasta staje się więc miejscem lokalizacji tzw. nowych usług, jakimi są instytucje otoczenia biznesu, wspomniane poprzednio banki i firmy ubezpieczeniowe. Tej nowej lokalizacji sprzyjają niższe niż w centrum ceny gruntu i czynszu za lokale oraz łatwiejsze parkowanie samochodów. Do nowych usług zaliczyć należy bankomaty, urządzenie zupełnie nieznane w Polsce przed 1990 rokiem. Ich sieć przedstawiona na rys. 11 jest swego rodzaju wyznacznikiem gęstości zaludnienia. Bankomaty są tym elementem w strukturze miasta, który modyfikuje ją w skali mikro.

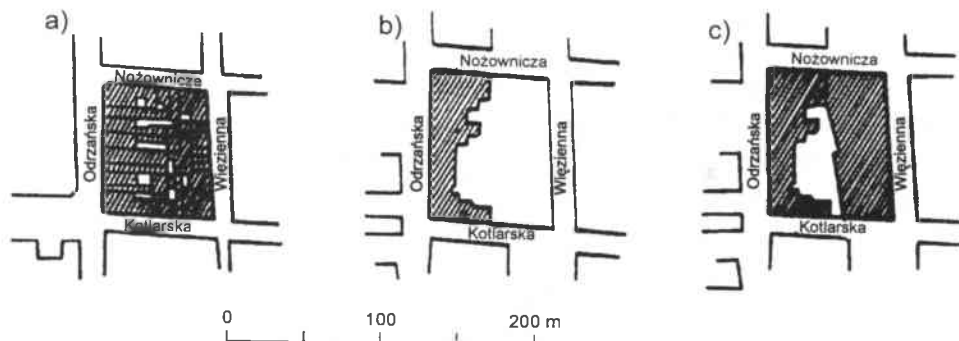
Zmiany małej skali dotyczą głównie centrów miast i często nie są widoczne w planie miasta, a wyrażają się:

- zajmowaniem wszystkich parterów domów na obiekty usługowe;
- wkraczaniem usług na wyższe piętra, kosztem mieszkań;
- wypieraniem instytucji i usług mniej prestiżowych przez bardziej prestiżowe;
- stosowaniem nowoczesnych, estetycznych i funkcjonalnych materiałów wykończeniowych w obiektach rewitalizowanych i nowo wznoszonych;
- wprowadzaniem elementów architektonicznych indywidualizujących dotychczasową zabudowę blokową;
- odejściem od wielkogabarytowego budownictwa mieszkaniowego;
- upowszechnieniem udogodnień architektonicznych umożliwiających poruszanie się w mieście osobom niepełnosprawnym.

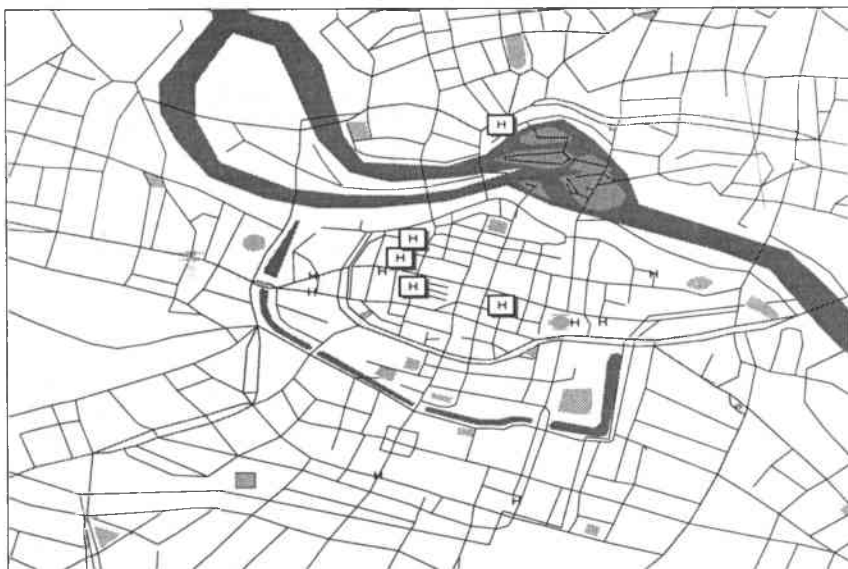
Dobrym przykładem tego typu zmian jest Stare Miasto we Wrocławiu, które od lokacji miasta w 1241 r. stanowi centrum miasta. Wszystkie wymienione przekształcenia pojawiły się najwcześniej w Rynku, tj. wypieranie mieszkań na rzecz innych funkcji (rys. 12) przez wkraczanie ich na wyższe kondygnacje, wykorzystywanie podziemi na funkcje handlowe i gastronomiczne, rugowanie usług podstawowych przez usługi wyższego rzędu (Burnus, Miszewska 1998). Podobnym przekształceniom jak Rynek poddawane są sukcesywnie pozostałe rejony Starego Miasta. Dokumentują to m.in. także, przedstawione wcześniej lokalizacje różnego typu obiektów hotelowych, rekreacyjnych, handlowych i innych. Zmiany w strukturze przestrzennej wpływają też na rozmieszczenie ludności w mieście, tj. na obniżanie się gęstości zaludnienia w centrum miasta i na jej wzrost na peryferiach (rys. 13), a także w miejscowościach wokół Wrocławia. Wzrost gęstości w strefie podmiejskiej spowodowany jest osiedlaniem się tam Wrocławian w nowo wznoszonych osiedlach jednorodzinnych i willowych. Przykładem takiego osiedla podmiejskiego – spośród wielu innych – mogą być Bielany Wrocławskie (rys. 14). Osiedle willowe powstaje tu na zapleczu dawnej średniowiecznej ulicówki, a więc tak jak wiele przedwojennych osiedli wrocławskich. W ten sposób reaktywuje się wokół Wrocławia proces suburbanizacji zapoczątkowany przed wojną i prawie nieistniejący w okresie PRL.



Rys. 1. Plac Dominikański: a) Przed wojną, b) W latach siedemdziesiątych, c) Obecnie.
Źródło: Opracowanie własne.

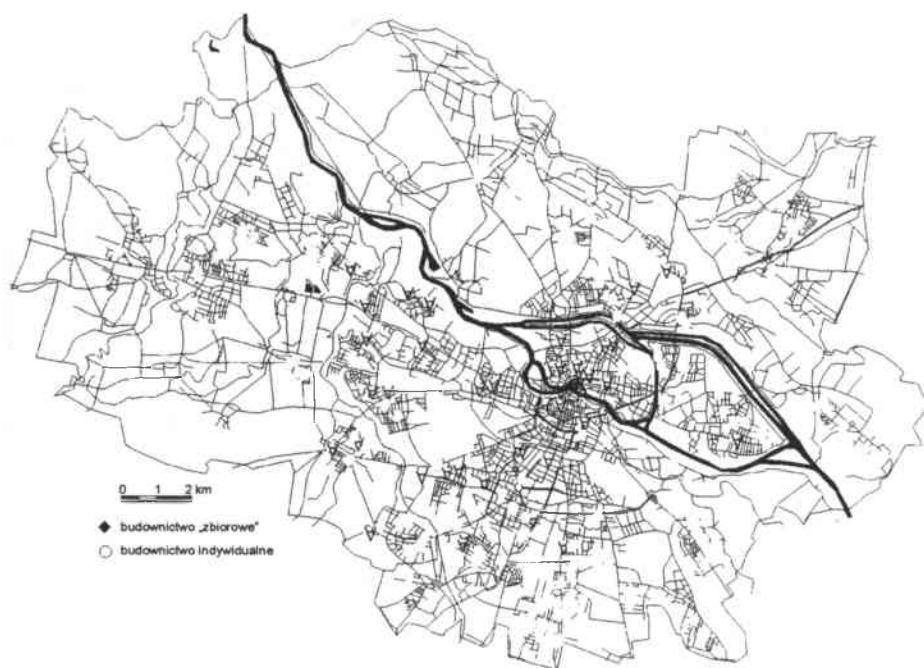


Rys. 2. Blok urbanistyczny ze Starego Miasta: a) Przed wojną, b) Częściowy ugor miejski w okresie PRL, c) Po wypełnieniu i metamorfozie – aktualnie.
Źródło: Opracowanie własne.



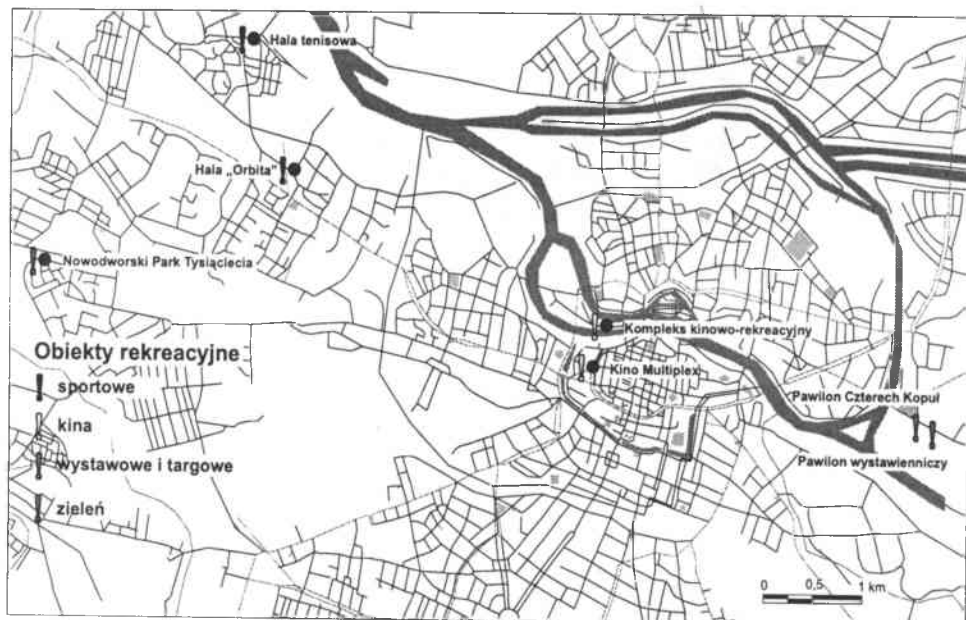
Rys. 3. Nowe (w ramkach) i budujące się hotele Wrocławia

Źródło: Opracowanie własne.



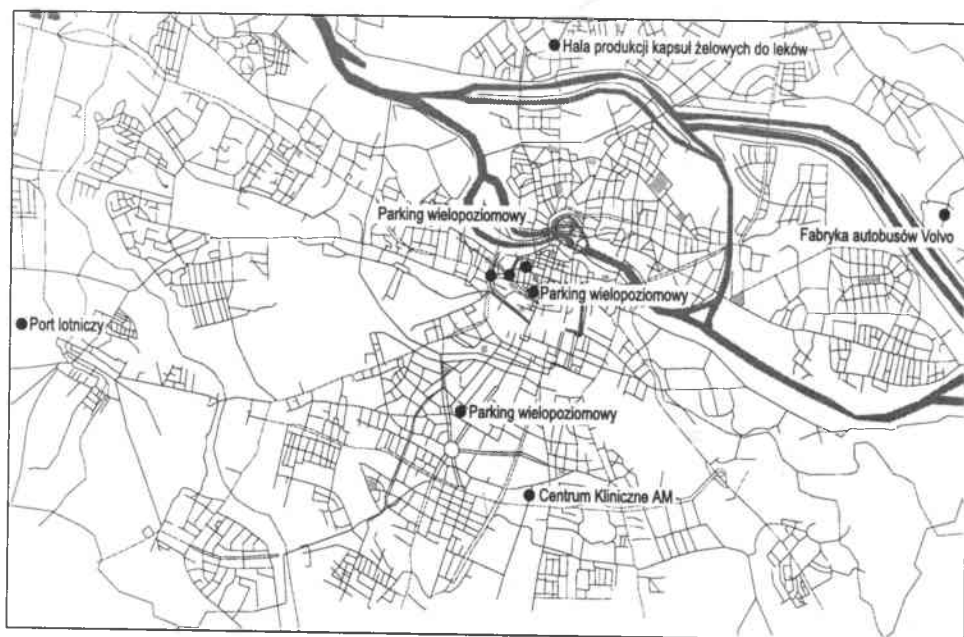
Rys. 4. Rozmieszczenie budownictwa mieszkaniowego zrealizowanego w 1988 r. we Wrocławiu

Źródło: D. Ilnicki, Przestrzeń mieszkaniowa Wrocławia, rękopis w Zakł. Zagosp. Przestrz. IG UW.



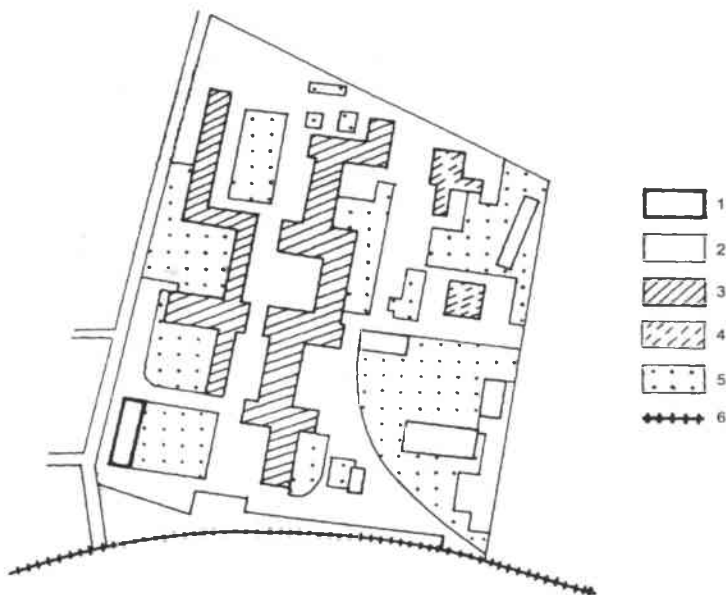
Rys. 5. Nowe obiekty sportowe, kulturalne i rekreacyjne we Wrocławiu (w trakcie realizacji)

Źródło: Opracowanie własne.



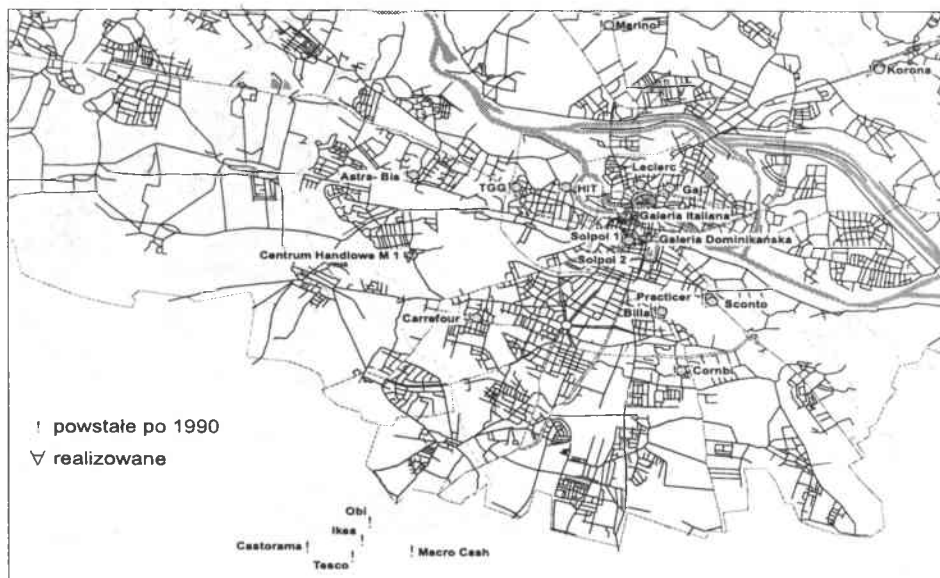
Rys. 6. Nowe obiekty komunikacyjne, przemysłowe i medyczne (ukończone i w realizacji)

Źródło: Opracowanie własne.



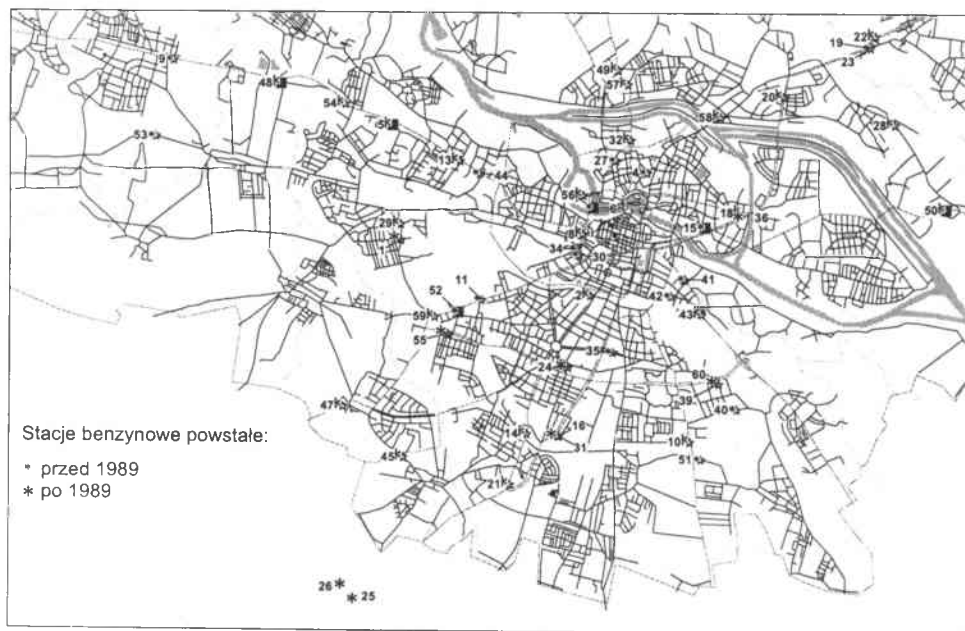
Rys. 7. Transformacja funkcjonalna terenu użytkowanego do 1991 r. przez wojska radzieckie: 1 – budynek koszarowo-biurowy; 2 – nieużytkowane hale fabryczne; 3 – dawne hale fabryczne i magazyny, garaże adaptowane do celów handlowych, wystawienniczych, magazynowych; 4 – budynki jw. wykorzystywane częściowo; 5 – zielen; 6 – linia kolejowa (stan 1998)

Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 8. Super i hipermarkety

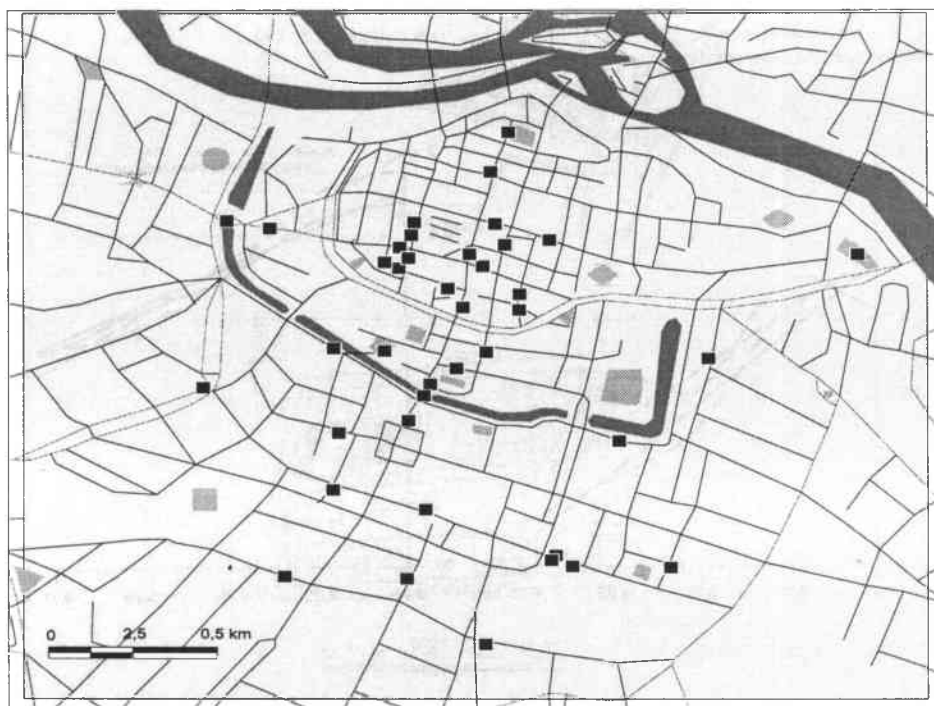
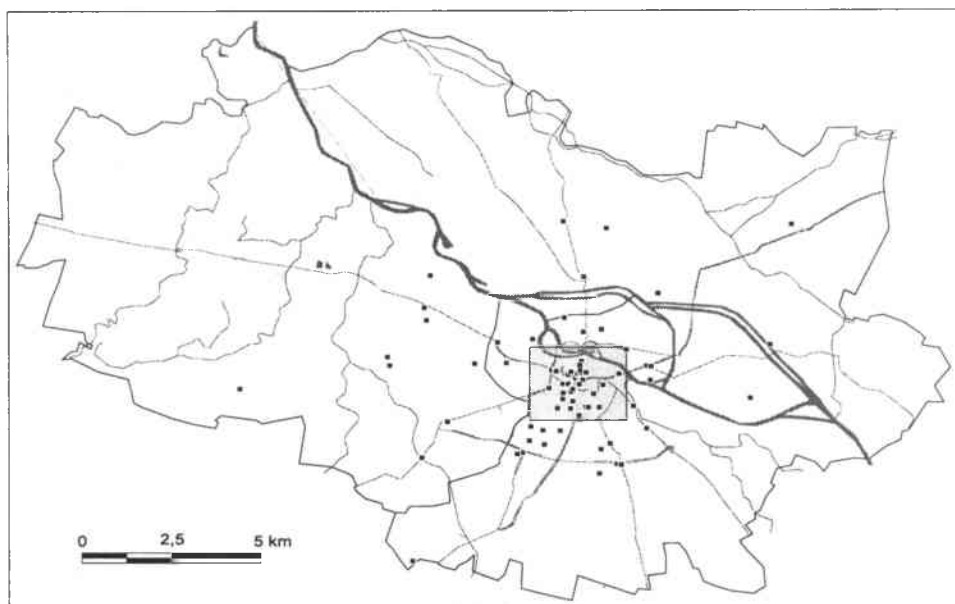
Źródło: D. Ilnicki, Przestrzeń mieszkaniowa Wrocławia – rękopis w zbiorach Zakł. Zagosp. Przestrz. IG UW.



Rys. 9. Stacje benzynowe
Źródło: Opracowanie własne.

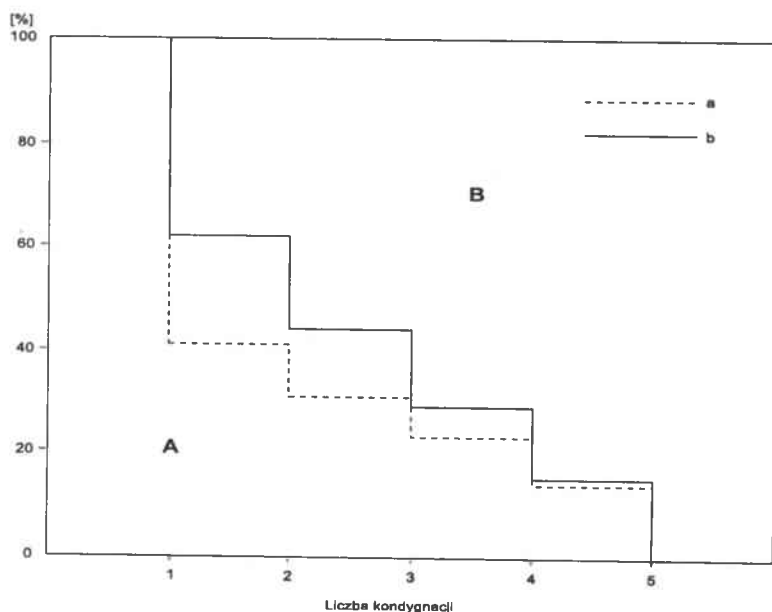


Rys. 10. A. Rozmieszczenie placówek bankowych we Wrocławiu Central i oddziałów, B. Rozmieszczenie oddziałów instytucji ubezpieczeniowych we Wrocławiu
Źródło: Ciok, Jakubowicz, Łoboda 1998.

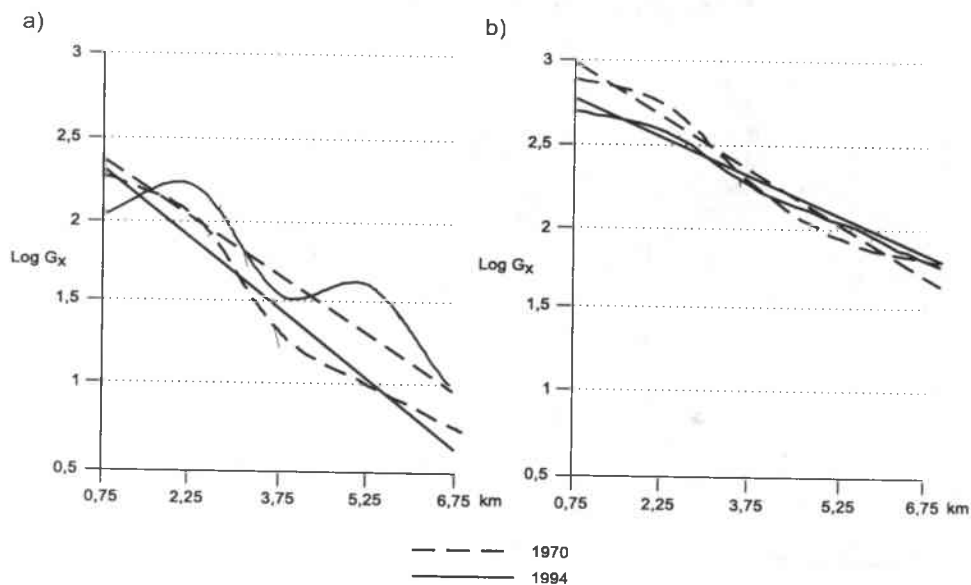


Rys. 11. Bankomaty w przestrzeni miasta Wrocławia

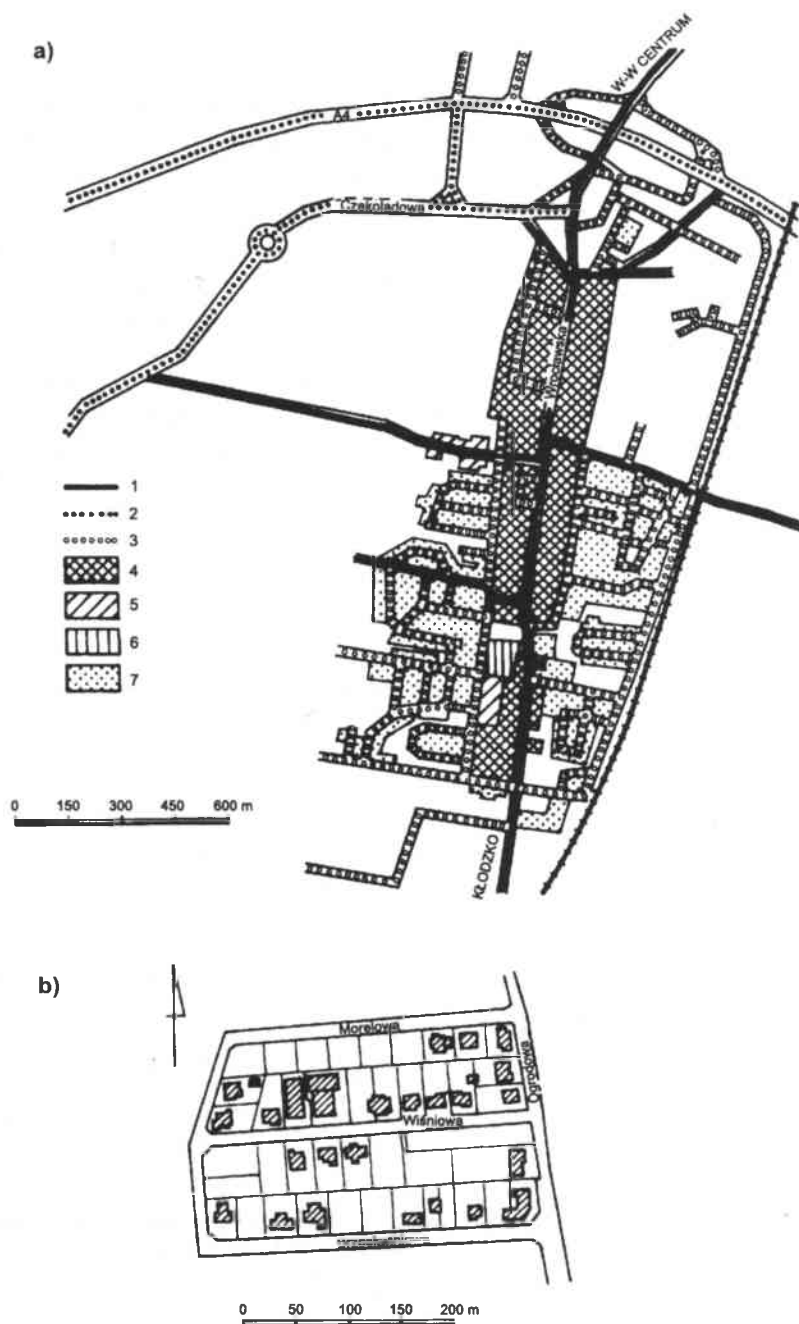
Źródło: D. Ilnicki, *Przestrzeń mieszkaniowa Wrocławia* – rękopis w zbiorach Zakł. Zagosp. Przestrz. IG UW.



Rys. 12. Struktura użytkowania budynków w Rynku wrocławskim z podziałem na funkcje: A – pozamieszkalną, B – mieszkalną w roku 1989 (a) i 1996 (b). Liczba kondygnacji = 100
Źródło: Burnus, Miszeńska 1998.



Rys. 13. Profile teoretyczne i empiryczne gęstości zaludnienia we Wrocławiu w r. 1970 i 1994 r. Gęstość zaludnienia: a) ogólna, b) urbanistyczna
Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 14. Bielany Wrocławskie a) przykład osiedla willowego wokół średniowiecznej ulicówki; b) współczesny blok zabudowy willowej
Źródło: Opracowanie własne.

Podsumowanie

Podane wyżej przykłady zmian w strukturze przestrzennej Wrocławia, uwzględniają wszystkie rodzaje zainwestowania miejskiego i rejestrowane są w skali makro i mikro. Zmiany te widoczne są we wszystkich strefach miasta, od centrum po peryferie i dotyczą różnych form zainwestowania miejskiego: zabudowy mieszkaniowej, usług, terenów przemysłowych, zieleni miejskiej, a także terenów użytkowanych rolniczo. Szczególnie interesujące są zmiany w skali mikro wpływające na poprawę fizjonomii miasta, a także dostępność do usług i poszerzanie ich wachlarza. Efektem tych wszystkich przekształceń powinno być odrodzenie metropolitalnych funkcji Wrocławia i umocnienie jego rangi w hierarchii miast środkowoeuropejskich. Produktem ubocznym tych przeobrażeń jest pogłębianie się stratyfikacji społecznej i funkcjonalnej przestrzeni miejskiej.

Literatura

- BURNUS D., MISZEWSKA B., 1998, *Zmiany funkcji budynków Rynku wrocławskiego w okresie transformacji*, „Acta Universitatis Wratislaviensis”, nr 2048, Studia Geograficzne LXIX.
- CIOK S., JAKUBOWICZ E., ŁOBODA J., 1998, *Konkurencyjność i przekształcenia strukturalne aglomeracji wrocławskiej w okresie transformacji*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 182.
- ILNICKI D., *Przestrzeń mieszkaniowa Wrocławia*, rękopis w Zakł. Zagosp. Przestrz. IG Uwr.
- JAŁOWIECKI B., 1999, *Współczesne przekształcenia struktury osadniczej i przestrzeni miejskiej*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 186.
- KOŁODZIEJSKI J., 1997, *Strategia równoważenia rozwoju podstawą koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju „Polska 2000 Plus”*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 176.
- MISZEWSKA B., 1994, *Bloki urbanistyczne Wrocławia w różnych fazach cyklu miejskiego. Zagadnienia Geografii Historycznej Osadnictwa w Polsce*, Toruń–Łódź.
- MISZEWSKA B., 1995, *Zmiany gęstości zaludnienia a sukcesja form użytkowania ziemi we Wrocławiu w latach 1970–1994*. Materiały konferencji naukowej „Zadania badawcze geografii społecznej i ekonomicznej w obliczu transformacji ustrojowej i restrukturyzacji gospodarczej”, Uniwersytet Wrocławski, Szklarska Poręba.
- MISZEWSKA B., 1999, *Funkcje terenów poradzieckich we Wrocławiu*, XII Konwersatorium wiedzy o mieście, Katedra Geografii Miast i Turyzmu UŁ, Łódzkie Towarzystwo Naukowe.
- MISZEWSKA B., SLENCZEK M., 1998, *Stacje benzynowe – nowy element w krajobrazie Wrocławia*, „Acta Universitatis Wratislaviensis”, nr 2089, Prace Instytutu Geografii, Seria B.

THE CHANGES IN THE SPATIAL STRUCTURE OF CITIES IN THE CONDITIONS OF MARKET ECONOMY (AS EXEMPLIFIED BY WROCLAW)

Summary

Cities are the knots of the settlement network, where changes in the spatial structure connected with transformation of economy are seen in the clearest way. The main cause of the processes transforming the city spatial structure is activation of the rent of land. The author discusses the metamorphosis of the city space in the

micro and macro scale. The changes which are occurring are indirectly a consequence of the departure – so much advanced in Western Europe – from the Ford model of production, which has determined the city spatial structure so far. Wrocław sees the occurrence of phenomena with different intensity and they bring along both positive and negative elements. The negative ones include: a delay in rebuilding the communication system, the worsening quality of life environment in consequence of a rise in the number of vehicles, as well as an increase in the number of civilization diseases related to life in the atmosphere of continuous competitiveness.



Iwona KINIORSKA

Akademia Świętokrzyska im. Jana Kochanowskiego w Kielcach

NOWE DETERMINANTY W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ KIELC

Wprowadzenie

Problematyka struktury przestrzennej miasta była i jest przedmiotem zainteresowań wielu badaczy. W geografii polskiej początków badań nad strukturą przestrzenną miast można upatrywać w studiach nad fizjonomią miast oraz w antropogeograficznych opisach miast podjętych z inicjatywy L. Sawickiego (Jelonek, Werwicki 1971). Badania struktury przestrzennej miasta koncentrują się wokół określenia relacji przestrzennych i funkcjonalnych między podstawowymi układami rodzajowymi (Bromek 1966; Górka 1974; Jelonek, Werwicki 1971; Korcelli 1974; Koter 1974, 1979; Liszewski 1978; Sirko, Hasiec 2000). W literaturze przedmiotu spotykamy się z wieloma definicjami miasta. Reprezentatywną jest definicja zaproponowana przez K. Dziewońskiego (1956). Rozwój miasta wiąże się z określoną organizacją przestrzenną terenów osadnictwa miejskiego. Formy tej organizacji są przy tym w każdym okresie historycznym uzależnione od aktualnej wielkości miasta, jego pozycji w drabinie hierarchicznej miast, położenia geopolitycznego w ramach terytorium państwowego, sytuacji społeczno-gospodarczej kraju i regionu oraz funkcji jaką pełni w strukturze osadniczej (Koter 1974).

Celem pracy jest określenie nowych czynników oddziałujących na strukturę przestrzenną miasta Kielce. Miasto Kielce jest stolicą województwa świętokrzyskiego. Położone jest w centralnej części województwa, w miejscu gdzie przecinają się drogi główne Warszawa – Kraków, z północy na południe oraz Łódź – Sandomierz z zachodu na wschód. Miasto charakteryzuje się wyjątkowym położeniem w Górach Świętokrzyskich, w centrum szerokiej kotliny, której osi

jest rzeka Silnica. Dominują nad nimi charakterystyczne wzgórza Telegrafu, góry Wierzejskiej, Pierścienicy oraz Karczówki. Nieczynne kamieniołomy Ślichowice, Wietrznia, Kadzielnia z zachowanymi unikatowymi odsłonięciami budowy geologicznej wyznaczają szlak krajobrazowy o dużej roli edukacyjno-poznawczej. Kielce w obecnych granicach administracyjnych obejmują obszar o powierzchni 109,4 km², zamieszkuje je 213 748 ludności.

Zmiany społeczno-gospodarcze kraju, powstanie samorządów terytorialnych, wpłynęły istotnie na przestrzeń miasta w sensie jego zagospodarowania i struktury społecznej. Transformacja, jej tempo i wpływ na przestrzeń miasta zależą od wielu czynników, m.in. od położenia geopolitycznego, głębokości zmian w sferze politycznej i gospodarczej, wielkości miasta, jego miejsca w systemie osadniczym, struktury funkcjonalnej, dotychczasowego stanu zagospodarowania (Grochowski 2000). Lata dziewięćdziesiątych zmieniły zasadniczo warunki, w jakich rozwija się miasto na skutek pojawienia się samorządu terytorialnego, prywatnych inwestorów polskich i zagranicznych. W artykule wskazano nowe elementy, które pojawiły się w strukturze przestrzennej miasta w latach dziewięćdziesiątych. Zwrócono uwagę, w jaki sposób zmieniły one strukturę funkcjonalną miasta. Przemiany przestrzeni miejskiej związane są z jednej strony z ekspansją przestrzenną miasta ukierunkowaną na zewnątrz, z drugiej strony widoczny jest proces zachodzący wewnątrz miasta polegający na reorganizacji istniejącej zabudowy.

Przestrzenny rozwój Kielc do roku 1989

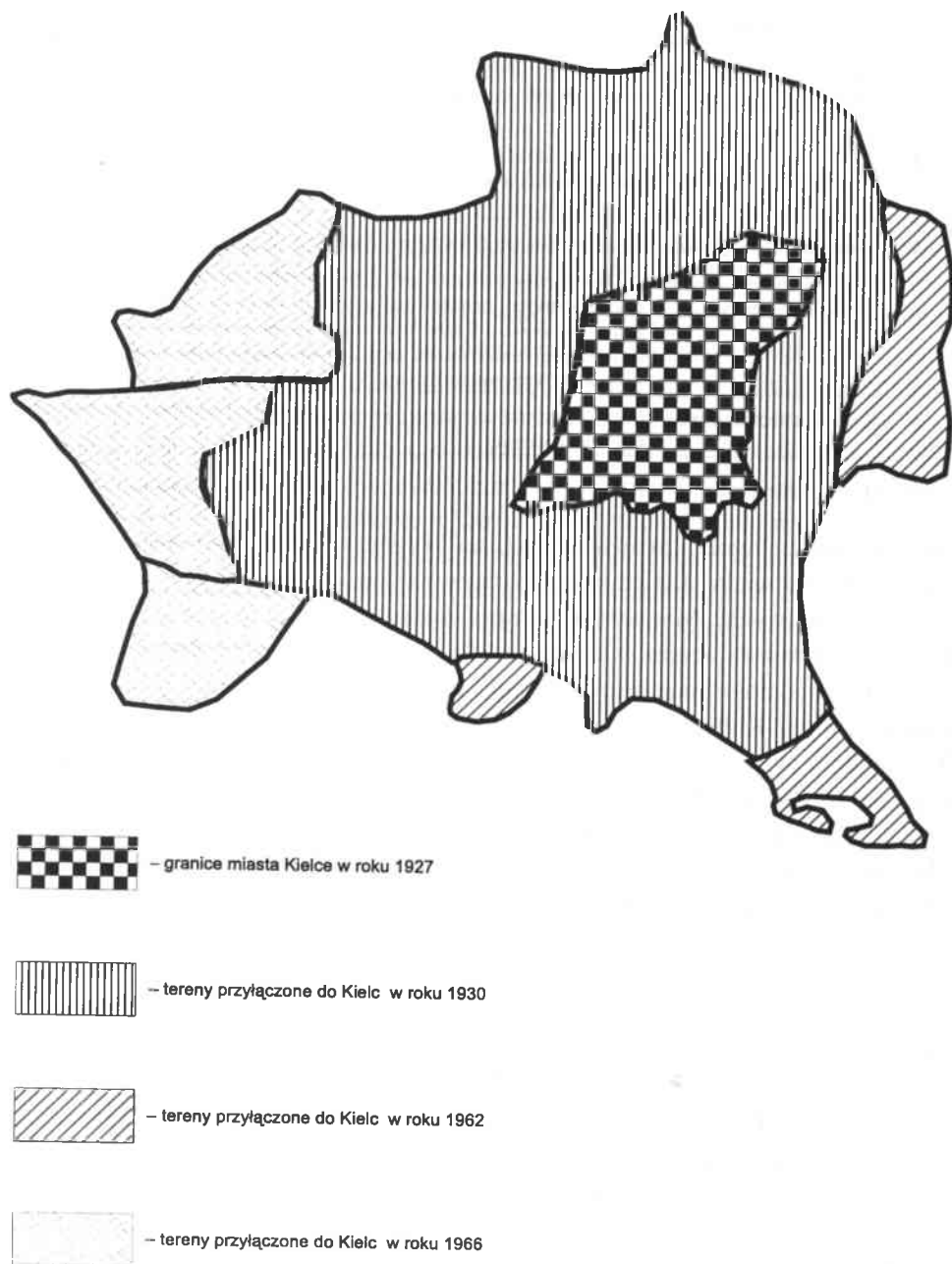
Miasto powstało w średniowieczu, przy starej drodze, której śladem prowadzą dzisiejsze ulice: Bodzentyńska i Piotrkowska. Pierwsza osada powstała w XI lub XII wieku, odkryto jej ślady w rejonie dzisiejszej alei IX Wieków Kielc. W rozwoju historycznym Kielc główną rolę odegrały dwa czynniki: pierwszy wiązał się z przejęciem obszaru miasta przez biskupów krakowskich, drugi z eksploatacją bogactw mineralnych (rudy ołowiu, miedzi i żelaza). Dokładna data lokacji Kielc nie jest znana. Na podstawie analiz historycznych przyjmuje się, że miało to miejsce w XIII wieku (Adamczyk 1998). Nadanie praw miejskich nie doprowadziło do wykształcenia regularnego planu miasta. Miasto było małe, ograniczone wyłącznie do posesji rynkowych. Zabudowa była w całości drewniana, współcześnie jedyną pozostałością tych czasów jest sam kształt urbanistyczny rynku i jego najbliższej okolicy. Współczesny kształt przestrzenno-funkcjonalny Kielc jest wynikiem procesów zachodzących w ciągu kilku okresów historycznych miasta, w których mieszały się czynniki rozbudowy planowej ze zjawiskami zabudowy o charakterze żywiołowym (tab. 1). Pierwszy etap rozwoju miasta wiąże się z rozwojem osady wokół rynku i rozbudo-

Tabela 1. Etapy rozwoju przestrzennego miasta Kielce

Lp.	Etapy rozwoju	Krótką charakterystyka
1	XIII wiek	nadanie praw miejskich
2	XIV–XVIII	rozwój miasta ograniczony do posesji rynkowych i Wzgórza Zamkowego
3	XIX	zmiany w układzie przestrzennym. Powstanie guberni kieleckiej i budowa linii kolejowej Dęblin – Dąbrowa Górnicza przez Radom, Kielce
4	Okres międzywojenny	regulacja istniejącej zabudowy miejskiej. Trzykrotne zmiany granic miasta
5	Okres powojenny	zmiany struktury przestrzennej miasta uwarunkowane gospodarką centralnie planowaną. Rozbudowa zakładów przemysłowych w północno – zachodniej części miasta oraz nowych osiedli typu socjalistycznych blokowisk. Trzykrotne zmiany terytorialne miasta
6	Lata dziewięćdziesiąte	zmiany terytorialne miasta uwarunkowane wprowadzeniem zasad gospodarki rynkowej

Źródło: Opracowanie własne.

wy dóbr kościelnych zlokalizowanych na Wzgórzu Zamkowym. W okresie od XIII do XVIII wieku Kielce były miastem małym, ograniczonym wyłącznie do posesji rynkowych. Miejscowa ludność zajmowała się głównie rolnictwem. Rozbudowa miasta obejmowała jedynie Wzgórze Zamkowe, gdzie swoje dobra posiadali biskupi krakowscy. Drugi etap obejmuje zmiany w układzie przestrzennym Kielc, jakie zaszły w XIX wiek po Powstaniu Styczniowym. Wydzielono wówczas gubernię kielecką. Wraz z Rządem Gubernialnym sprowadziły się do Kielc inne urzędy administracji carskiej. Rozpoczął się również w latach sześćdziesiątych XIX wieku napływ ludności żydowskiej do Kielc. Czynniki te spowodowały ożywienie ruchu budowlanego i szybki rozwój miasta. Sieć nowych ulic została zaprojektowana w układzie szachownicowym, z dużymi prostokątnymi kwartałami. Centrum stanowił prostokątny plac – nowy rynek (obecny pl. Wolności). Ważnym etapem w rozwoju Kielc była decyzja podjęta w 1876 roku o budowie linii kolejowej z Dębina do Dąbrowy Górniczej przez Radom i Kielce. Kolejny etap wiąże się z szybkim rozwojem terytorialnym miasta, który rozpoczął się w okresie międzywojennym. Wówczas wprowadzono plany regulacyjne i plany rozbudowy miasta. Trzykrotnie zmieniano granice miasta (w latach 1916, 1927, 1930) – rys. 1. W okresie powojennym rozwój miasta odbywał się głównie pod wpływem rozwoju funkcji przemysłowej. Najistotniejsze zmiany terytorialne miasta zaszły w roku 1979 (wcześniej dwukrotnie zmieniano granice w latach 1961, 1965). Wstępnie rozbudowywano śródmiejską dzielnicę mieszkaniową. Na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych rozpoczął się etap budowy osiedli mieszkaniowych



Rys. 1. Rozwój terytorialny miasta Kielce w latach 1927–1966

na obszarach peryferyjnych przyłączonych do miasta w latach 1961–1965. W połowie lat sześćdziesiątych wprowadzono nowe technologie budownictwa wielkopłytkowego, które radykalnie zmieniły strukturę budownictwa mieszkaniowego. Powstały osiedla typu socjalistycznych blokowisk. Rozbudowano osiedla Czarnów i Wielkopole. Od strony południowej zabudowa mieszkaniowa oparła się o stoki Kadzielni. U podnóża południowego stoku Karczówki rozbudowano osiedle mieszkaniowe. Główny kierunek rozbudowy miasta postępował jednak ku północy. Najpierw powstały osiedla: Na Skarpie, Szydłówek i Bocianek. Wkrótce wkroczone na góryste tereny Szydłowskie, na których powstała dzielnica obejmująca osiedla: Uroczysko, Słoneczne Wzgórze, Świętokrzyskie i Na Stoku. W latach osiemdziesiątych powstaje na południu miasta osiedle Barwinek.

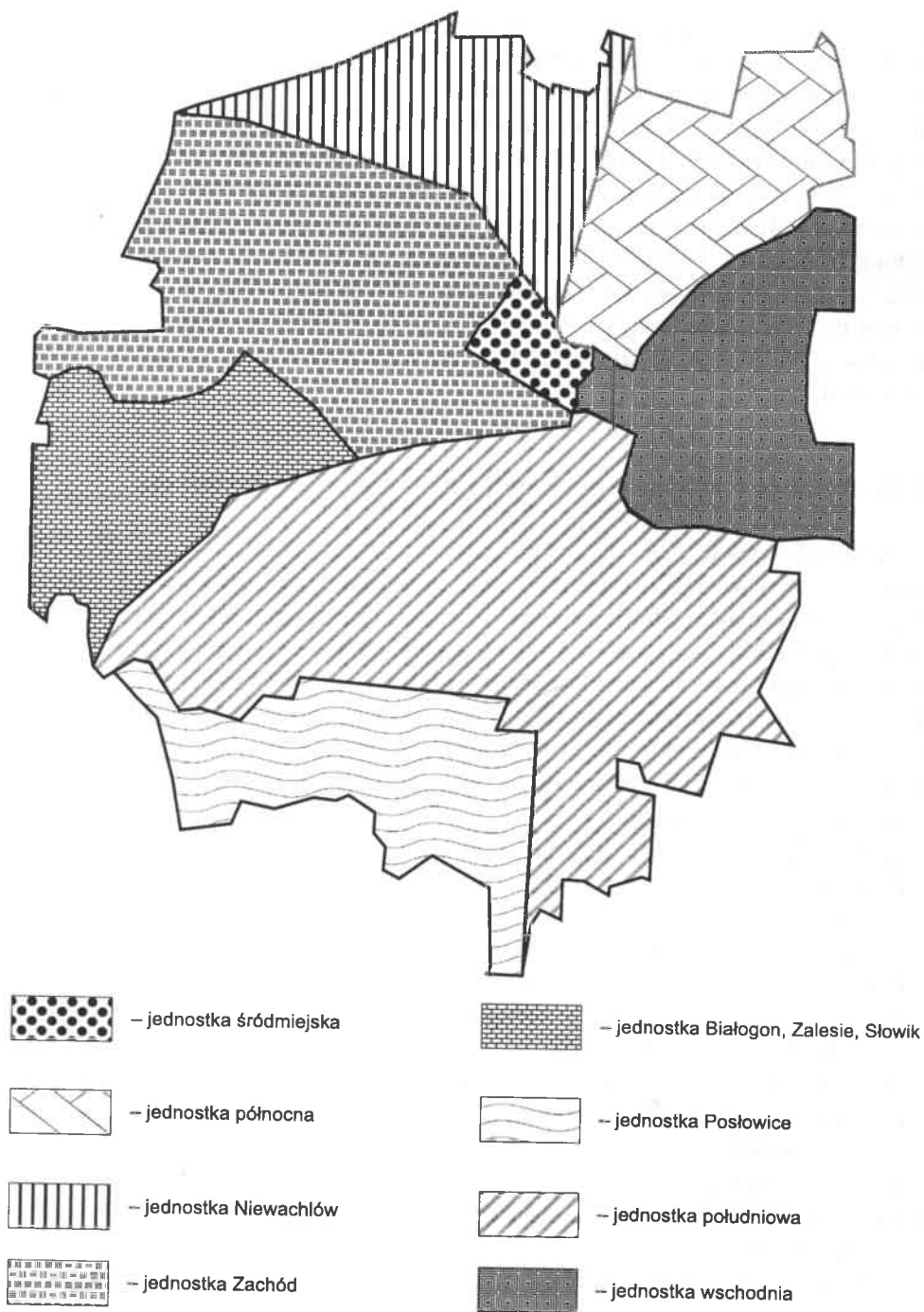
Przestrzenna struktura Kielc w latach dziewięćdziesiątych

W latach dziewięćdziesiątych na skutek przemian społeczno-gospodarczych miasto weszło w fazę restrukturyzacji. Efektem tego zjawiska są zmiany w przestrzeni miasta. Obecnie rozbudowa Kielc, zwłaszcza obejmująca budownictwo wielorodzinne, postępuje w kierunku zachodnim miasta. Z kolei obszar usługowo-handlowy zaczyna koncentrować się w części wschodniej i północno-wschodniej (zagospodarowanie obszarów wzdłuż drogi w kierunku Warszawy). Charakterystyczną cechą struktury przestrzennej Kielc jest silne zróżnicowanie zainwestowania obszaru, wynikające ze zmieniających się historycznie czynników rozwoju miasta.

Współcześnie, opierając się na kryteriach użytkowania ziemi, związanych z rozwojem Kielc i obecnie spełnianymi funkcjami, wydzieli się 8 jednostek przestrzenno-funkcjonalnych (rys. 2):

- jednostka śródmiejska o dominujących funkcjach usługowych. Śródmieście ma układ pierścieniowy, zajmuje około 5% powierzchni miasta. W śródmieściu koncentrują się głównie funkcje usługowe i mieszkaniowe oraz administracyjne. Centrum usługowe występuje w rejonie ulic: Paderewskiego, IX Wieków, Warszawskiej, Sienkiewicza. Obecnie można powiedzieć, że dzisiejsze centrum Kielc tworzą: dawne średniowieczne miasto skupione wokół rynku, dawna dzielnica kościelna na Wzgórzu Zamkowym, dzielnica mieszkaniowa, zabudowana po Powstaniu Styczniowym wokół pl. Wolności, wreszcie dzielnica mieszkaniowa w sąsiedztwie dworca, zaprojektowana na przełomie XIX i XX wieku (Adamczyk 1998);

- jednostka północna o funkcji mieszkaniowo-usługowej w zakresie nauki i szkolnictwa wyższego. Główne zespoły funkcjonalne to dzielnica mieszkaniowa z wyodrębnionym w jej części środkowej, ośrodkiem usługowym;



Rys. 2. Jednostki przestrzenno-funkcjonalne miasta Kielce

- jednostka południowa o funkcji mieszkaniowo-rekreacyjnej. Główne zespoły funkcjonalne obejmują dzielnicę mieszkaniową Barwinek z wyodrębnionym ośrodkiem usługowym, osiedle domków jednorodzinnych Ostragórka oraz tereny leśne: Stadion, Telegraf;
- jednostka wschodnia o funkcji mieszkaniowo-rekreacyjnej. Istotną rolę w tej jednostce odgrywa funkcja rolnicza. Tereny rolnicze stanowią rezerwę pod budowę wschodniej dzielnicy mieszkaniowej;
- jednostka „Pośłowice” o funkcji przemysłowo-składowej oraz uzupełniającej rolniczej i mieszkaniowej. Obszar koncentrujący zakłady przemysłowe;
- jednostka Białogon – Zalesie – Słowik o funkcjach mieszkaniowych. Główne zespoły funkcjonalne tworzą osiedla: Białogon, Słowik, Zalesie;
- jednostka „Zachód” o funkcji mieszkaniowo-usługowej z zakresu służby zdrowia. Główne zespoły funkcjonalne tworzą osiedla Czarnów, Dalnia, Ślichowice I i II, Podkarczówka;
- jednostka „Niewachłów” o funkcji przemysłowo-składowej i transportowej. Obszar koncentrujący zakłady przemysłowe w rejonie Skrzetli i Niewachłowa I oraz Centrum Targowe.

Struktura przestrzenna miasta charakteryzuje się równomiernym i symetrycznym rozłożeniem tkanki miejskiej w układzie krzyżowym w kierunku wschód–zachód i północ–południe. Obszary większych zakładów przemysłowych zlokalizowane są głównie wzdłuż linii kolejowych (Kraków – Warszawa oraz Kielce – Częstochowa). Obszary zielone i rekreacyjne związane są głównie z przebiegającymi w kierunku północ–południe dolinami rzek Bobrzy, Silnicy i Lubrzanki oraz przebiegającymi w kierunku wschód–zachód pasmami wzgórz: Szydłówkowskich, Kadzielniańskich oraz Dymińsko-Pośłowickich. Granice administracyjne miasta obejmują tereny daleko rozleglejsze od przestrzeni zurbanizowanej – intensywna zabudowa miasta w kierunku zachodnim, wschodnim oraz południowym przechodzi w tereny rolniczej przestrzeni produkcyjnej z typowo ulicową zabudową mieszkaniowo-zagrodową. Zjawisko to wynika m.in. z faktu, że rozwój terytorialny miasta miał głównie charakter skokowy, ograniczony był progami i koniunkturą w kraju.

Kierunki przestrzennego rozwoju Kielc

W latach powojennych decydujący wpływ na rozwój przestrzenny miasta miał czynnik społeczno-ekonomiczny. Współcześnie rola tego czynnika ulega zmianom. Wzrost zatrudnienia w usługach powoduje zwiększone zapotrzebowanie na wykorzystanie terenów w śródmieściu. Najnowszym dokumentem określającym kierunki rozwoju przestrzennego Kielc jest „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kielce” (sporządzo-

ne zgodnie z ustawą z 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym – DzU 1999, nr 15, poz. 139 z późn. zm.). Dużym problemem Kielc są obszary ciągnące do centrum, a charakteryzujące się nie uporządkowaną zabudową o niskim standardzie, gdzie funkcja mieszkaniowa miesza się z funkcją przemysłowo-składową. W przestrzeni miasta zaobserwowano obszary o stopniowych zmianach funkcjonalnych (z funkcji przemysłowo-składowej na funkcję handlową). Jest to rejon Kielc z wyjątkowymi w skali miasta szansami na zmianę funkcji i struktury związanymi z projektowaną inwestycją – przedłużeniem ulicy Świętokrzyskiej w kierunku wschodnim. W przestrzeni miasta w części północno-zachodniej (rejon ulicy Łódzkiej) istnieje duża tendencja do powstania inwestycji komercyjnych (Centrum Targowe). Według ustaleń Miejsowego Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kielce, zwraca się uwagę na potrzebę przekształceń obszarów zabudowanych. Tereny nie zabudowane, zwłaszcza zlokalizowane w północno-wschodniej części miasta, są obszarami rezerwowanymi pod zabudowę usługowo-handlową. Poza tym rezerwuje się obszary nie przeznaczone pod zabudowę. Są to tereny wchodzące w skład projektowanego Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz obszary rolniczej przestrzeni produkcyjnej, stanowiącej docelowo rezerwę inwestycyjną miasta. Istnieje również możliwość aktywizacji terenów o funkcji przemysłowej.

Transformacja systemowa wpływa na przestrzeń miasta w sensie jego zagospodarowania. Zagospodarowanie przestrzenne miasta wiąże się współcześnie z wykorzystaniem obszarów przeznaczonych pod funkcję handlowo-usługową z odpowiednią infrastrukturą. Charakterystycznym nowym elementem, występującym w przestrzeni miasta, jest obecność hipermarketów, hurtowni najczęściej lokalizowanych na peryferiach miasta oraz salonów samochodowych i stacji benzynowych usytuowanych wzdłuż dróg wylotowych. Powstanie hipermarketów i hurtowni wpływa na reorganizację już istniejących funkcji miasta. Zjawisko to jest widoczne w części wschodniej Kielc, gdzie w latach dziewięćdziesiątych zaobserwowano wzrost placówek handlowych (hurtownie i giełdy rolno-spożywcze) oraz północno-zachodniej wskutek zagospodarowania budynków pierwotnie przeznaczonych pod domy handlowe, obecnie w tym miejscu zlokalizowane jest Centrum Targowe. Istotnym elementem, zmieniającym strukturę przestrzenną miasta, jest wzrost placówek handlowo-usługowych. Procesy gospodarki rynkowej potęgują wzrost funkcji usługowej. Analizując dane liczbowe, według rejestru budynków przeznaczonych na cele niemieszkalniowe w latach 1992–1999, odnotowano wzrost liczby budynków przeznaczonych pod działalność usługową i usługowo-handlową średnio o 23,3%. Charakterystycznym zjawiskiem jest zagospodarowywanie istniejących budynków na hurtownie, lokalizowane wzdłuż ulicy Górnej, Domaszowskiej, Witosa i Żniwnej.

Rozwój budownictwa mieszkaniowego lat dziewięćdziesiątych wpłynął na rozwój funkcji mieszkaniowej na obszarach, na których udział tej funkcji był dotychczas nieznaczny i spowodował rozwój miasta w części zachodniej. Ważnym elementem w strukturze przestrzennej miasta jest proces przebudowy istniejącej tkanki miejskiej. Widoczny jest proces wypierania starej niskostandardej zabudowy przez obiekty o wysokim standardzie. Wykorzystuje się również tereny w obrębie starej tkanki mieszkaniowej. Analizując dane według rejestru budynków wielorodzinnych i jednorodzinnych w latach 1990–1999, zaobserwowano pewne tendencje. Rozbudowa budownictwa wielorodzinnego koncentrowała się wokół osiedla Ślichowice II oraz Zacisze i wypełnianie tkanki miejskiej w dzielnicy Barwinek – Kaweczyna. Z kolei budownictwo jednorodzinne intensywnie rozwijało się w rejonie osiedla Dąbrowa. Charakterystycznym elementem zabudowy są zespoły usługowo-mieszkaniowe o wysokim standardzie (ul. Starodomaszowska, Warszawska). Lata dziewięćdziesiąte pogłębiły podział przestrzenno-społeczny. Obecnie w centrach oraz wielkich osiedlach mieszkaniowych pozostaje ludność najbiedniejsza, gdyż wśród ludności o wysokiej pozycji ekonomicznej następuje ciążenie ku suburbiom (gdzie intensywnie rozwija się budownictwo jednorodzinne). W Kielcach jest to m.in. rejon Dąbrowy, Pod Telegrafem, Bukówki.

Uwagi końcowe

Współczesny układ przestrzenny Kielc składa się z elementów pochodzących z różnych formacji społeczno-ekonomicznych. Mimo złożonej genezy, tworzy jeden spójny układ funkcjonalno-przestrzenny, którego elementami są dzielnice fizjonomiczne, w których skupiają się funkcje produkcyjne, usługowe i mieszkaniowe. Zmienione reguły rządzenia miastem w latach dziewięćdziesiątych spowodowały, iż w bardziej pragmatyczny sposób podchodzi się do posiadanych zasobów. Procesy rynkowe spowodowały wzrost funkcji usługowej, a ograniczenie funkcji przemysłowej. Pomimo znaczącego wzrostu liczby placówek handlowo-usługowych nie nastąpiła znacząca zmiana w proporcji wykształconych jednostek funkcjonalnych miasta. Jeżeli w najbliższych latach nie zmieni się kierunek zagospodarowywania terenów, może nastąpić przemiana funkcjonalna obszarów w strefie zewnętrznej (północno-zachodni obszar miasta).

Literatura

- ADAMCZYK J.L., 1998, *Przewodnik po zabytkach architektury i budownictwa Kielc*, Wydawnictwo Pedagogiczne, Kielce, s. 91.
- BROMEK K., *Użytkowanie ziemi w Krakowie i przyległych częściach powiatu krakowskiego około 1960 roku*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego”, Prace Geograficzne, z. 38.

- GÓRA Z., 1974, *Użytkowanie ziemi w I dzielnicy katastralnej miasta Krakowa – Śródmieście*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego”, Prace Geograficzne, z. 38.
- GROCHOWSKI M., 2000, *Zmiany przestrzeni miejskiej w okresie transformacji na przykładzie Warszawy*, XIII Konwersatorium wiedzy o mieście, Łódź, s. 87–91.
- JELONEK A., WERWICKI A., 1971, *Struktura przestrzenna Tarnowa*, [w:] *Studia z geografii średnich miast w Polsce. Problematyka Tarnowa*, red. K. Dziewoński, M. Kiełczewska-Zalewska, E. Iwanicka-Lyra, „Prace Geograficzne IG PAN”, nr 82, PWN, Warszawa, s. 221–270.
- KORCELLI P., 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, „Studia KPZK PAN”, t. 45, PWN, Warszawa.
- KOTER M., 1971, *Fizjonomia, morfologia i morfogeneza miasta. Przegląd rozwoju oraz próba ustalenia pojęcia*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Łódzkiego”, Seria II, z. 55.
- KOTER M., 1971, *Struktura morfologiczna wielkiego miasta na przykładzie Łodzi*, „Acta Universitatis Lodziensis”, Nauki Matematyczno-Przyrodnicze, Seria II, z. 21.

THE NEW DETERMINANTS IN THE SPATIAL STRUCTURE OF KIELCE

Summary

Taking Kielce as an exemplary case, it was attempted to define the new factors which determine the spatial structure of the city. A characteristic feature of the city spatial structure is a strong differentiation of investment in the area, which results from the historically changing factors of the city development. Despite the complex genesis, elements of the spatial structure form one compact system, one element of which is the functional districts in which production, services and housing functions are concentrated. The socio-economic changes in the 90s influenced – to a most significant degree – a restriction on the development of industry and housing. The new elements to determine the spatial structure of the city are shopping-services complexes that concentrate in the suburbs.

Janusz SŁODCZYK
Uniwersytet Opolski

WIELKOŚĆ MIAST I ICH STRUKTURA PRZESTRZENNA W ŚWIELE KRYTERIÓW ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO

Prezentowany artykuł dotyczy ekologicznych aspektów różnych modeli przestrzennego rozwoju miast. Przypominając główne kierunki procesów urbanizacji, starano się wskazać, które cechy struktury przestrzennej miasta są najbliższe kryteriom trwałego zrównoważonego rozwoju.

1. Koncentracja i dekoncentracja przestrzenna miast w procesie urbanizacji

Miasta jako forma osadnictwa mają bardzo długą historię, a współczesna przestrzeń wielu z nich zawiera w sobie doświadczenia różnych okresów. Przez wiele stuleci przestrzeń miast była stosunkowo niewielka, przystosowana do mieszkańców poruszających się piechotą i ograniczona wyraźną linią murów miejskich, oddzielających ją od obszarów otaczających.

Miasta zawsze spełniały szereg funkcji o podstawowym znaczeniu dla społeczności zamieszkującej określone terytorium, jednak miejscem zamieszkania większości ludzi była wieś. Jeszcze na początku XX wieku miasta skupiały ok. 14% całej ludzkości. Pięćdziesiąt lat później odsetek ten wynosił już 29%. Rewolucja przemysłowa i dynamiczne procesy industrializacji spowodowały przyspieszoną koncentrację ludności na obszarach miejskich. W końcu XX stulecia przestrzeń miast stała się miejscem zamieszkania ok. połowy stale rosnącej populacji świata. Przy czym w krajach, charakteryzujących się najwyższym poziomem urbanizacji, przestrzeń miejska jest obszarem mieszkania

i aktywności ponad 75% społeczeństwa. W większości krajów Europy Zachodniej odsetek ten przekracza 80%, a nawet 90% ludności.

Urbanizacja w sensie przestrzennym lub krajobrazowym oznacza wzrost powierzchni terenów zagospodarowanych w sposób typowy dla miasta. Obszar traktowany jako miejski wyróżnia się m.in.: bardzo wysokim stopniem przekształcenia środowiska przyrodniczego, charakterem i intensywnością zabudowy, wysokim stopniem nasycenia infrastrukturą techniczną, układem przestrzennym osiedla i innymi cechami. W ostatnich dziesięcioleciach przestrzenny aspekt urbanizacji przejawiał się znacznie silniej niż we wcześniejszych fazach urbanizacji.

Przebieg omawianych procesów w krajach, w których są one najbardziej zaawansowane, wskazuje, że w pierwszej, związanej z industrializacją, fazie urbanizacji dominowały procesy koncentracji ludności napływowej na obszarach miejskich o stosunkowo niewielkiej powierzchni, a charakterystyczną cechą rozmieszczenia ludności w mieście była jej maksymalna koncentracja w centrum i w otaczających dzielnicach oraz spadek zaludnienia na obrzeżach miasta.

W dalszych fazach coraz większego znaczenia nabiera przestrzenna ekspansja terenów miejskich i zmiana ich wewnętrznej struktury. Miała miejsce koncentracja ludności na obszarach zurbanizowanych, nastąpił jednak dynamiczny proces wewnętrznej dekoncentracji układów miejskich, przejawiający się w rozwoju terenów otaczających miasto, które zaczęły spełniać szereg istotnych funkcji. Przyspieszony rozwój obszarów podmiejskich określony został jako **suburbanizacja**. Stany Zjednoczone są obszarem, na którego przykładzie szczególnie czytelnie prześledzić można zarówno przebieg suburbanizacji, jak i dalszych stadiów procesu urbanizacji. Największe nasilenie procesów suburbanizacji w Stanach Zjednoczonych miało miejsce po II wojnie światowej, w latach pięćdziesiątych.

Ogólnie, procesy dekoncentracji przestrzennej miast i rozwój obszarów otaczających miasta centralne mają złożone przyczyny. Suburbanizacja znalazła wyraz w lokalizacji produkcji, a więc również miejsc pracy, w lokalizacji miejsc zamieszkania, i w sferze lokalizacji handlu i usług. Ogromną rolę w rozprzestrzenianiu się urbanizacji odegrał rozwój motoryzacji.

W rezultacie duże miasta, które pierwotnie były formami zwartymi, skoncentrowanymi na stosunkowo niewielkiej powierzchni, stały się formami wielkoprzestrzennymi. Proces ten zaczęto wręcz określać jako eksplozję przestrzenną miast.

W dalszych fazach procesu, wraz z przestrzennym rozwojem form zurbanizowanych, zaczęto wyróżniać obszary lub regiony metropolitalne, które koncentrowały coraz większy odsetek ludności danego kraju. Należy jednak podkreślić, na przykładzie Stanów Zjednoczonych, że strefy centralne tych okręgów

rozwijały się znacznie wolniej niż strefy zewnętrzne. Analizując przyczyny tych zjawisk, stwierdza się m.in., że postępująca suburbanizacja, wiążąc się z poprawą warunków życia mieszkańców miast, wywołuje coraz większe problemy komunikacyjne. Stale rośnie liczba ludzi, którzy każdego dnia muszą dostać się do miejsc pracy oraz do usług zlokalizowanych w centralnej części miasta. Mimo ogromnych nakładów, związanych z modernizacją układów komunikacyjnych i systemów transportowych, obniża się dostępność centrów wielu miast. Dla instytucji usługowych sytuacja taka stanowi bodziec do rozważenia lokalizacji poza centrum w strefie podmiejskiej. Handel i usługi potrzebują coraz większych przestrzeni do prowadzenia swojej działalności, co również stymuluje tworzenie centrów handlowo-usługowych na wolnych terenach poza miastem.

Szereg instytucji, decydując się na opuszczenie zatłoczonego i niefunkcjonalnego centrum, zaczyna szukać lokalizacji nie tylko w strefach podmiejskich, ale coraz częściej poza regionem miejskim, w innych częściach kraju. Odchodzenie mieszkańców i funkcji od tradycyjnych centrów miast określone zostało jako **dezurbanizacja**. Wyrazem procesu dezurbanizacji jest tworzenie się i rozwój **wieloośrodkowych regionów metropolitalnych**. W przeciwieństwie do wyodrębnionych miast taka forma rozciąga się na duży region i składa z wielu osobnych centrów, które mają zdolność przyciągania mieszkańców, pracowników i klientów.

Kryzys centralnych obszarów niektórych miast wywołał działania mające na celu rewitalizację centrów, odtworzenie ich roli, przyciągnięcie bogatszej ludności na ich teren. Zjawiska te traktowane są jako przejaw fazy reurbanizacji.

Badania dotyczące wybranych krajów europejskich, tj. Benelux, Francja, Niemcy, Wielka Brytania i Włochy w okresie 1950–1981, potwierdzają zjawisko przechodzenia regionów miejskich przez poszczególne stadia rozwojowe (Grzeszczak 1996). We Francji, najliczniejsza grupa regionów weszła w stadium suburbanizacji, a w innych badanych krajach było to stadium zaawansowanej suburbanizacji. W każdym z krajów rosła liczba regionów przechodzących do stadium dezurbanizacji. Procesy te były kontynuowane w kolejnym dziesięcioleciu. Z innych analiz, obejmujących tylko większe aglomeracje, wynika, że we Włoszech i Francji, w latach sześćdziesiątych połowa aglomeracji znajdowała się w stadium urbanizacji, a w latach siedemdziesiątych większość aglomeracji była już w stadium suburbanizacji lub rozszerzonej suburbanizacji. W Niemczech Zachodnich w latach siedemdziesiątych połowa aglomeracji znajdowała się w stadium suburbanizacji, a 1/3 w stadium rozszerzonej suburbanizacji. W kolejnym dziesięcioleciu połowa aglomeracji była już w stadium rozszerzonej suburbanizacji, podczas gdy 1/3 przesunęła się do stadium dezurbanizacji i reurbanizacji.

Procesy urbanizacji były tradycyjnie najbardziej zaawansowane w Wielkiej Brytanii. W latach sześćdziesiątych ponad połowa aglomeracji brytyjskich znajdowała się w stadium rozszerzonej suburbanizacji, a w następnym dziesięcioleciu blisko połowa aglomeracji była w stadiach dezurbanizacji i reurbanizacji.

2. Ekologiczne aspekty skoncentrowanej i zdekoncentrowanej struktury miasta

W dyskusji na temat możliwości wdrażania zasad zrównoważonego rozwoju miast wielu badaczy wyraża pogląd, że z punktu widzenia środowiska miasta przestrzennie zwarte, skoncentrowane, są znacznie korzystniejsze w porównaniu z układami zdecentralizowanymi, typowymi dla Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii czy Australii. Badacze zwracają uwagę, że w mniejszym powierzchniowo mieście, mającym wielofunkcyjne dzielnice, zwiększa się poziom dostępności, co w rezultacie prowadzi do ograniczenia zużycia paliwa (Hall 1998). Większa koncentracja ludności pozwala na obniżenie jednostkowych kosztów zaopatrzenia w wodę. Koncentracja produkcji i konsumpcji pozwala na zorganizowanie bardziej efektywnego systemu powtórnego wykorzystania surowców, a także gromadzenia i utylizacji odpadów. Skoncentrowane miasto oznacza złagodzenie konfliktu między potrzebami związanymi z rozwojem miasta i potrzebą ochrony gruntów rolnych. W mieście o mniejszej powierzchni łatwiej i taniej rozwinąć można systemy transportu zbiorowego, co ogranicza ilość zanieczyszczeń i innych problemów związanych z motoryzacją. Miasto takie umożliwia zwiększenie przestrzennej dostępności usług społecznych np. w zakresie ochrony zdrowia lub edukacji.

Jednocześnie podkreślane są problemy i zagrożenia dla środowiska związane z rozwojem zdecentralizowanych układów miejskich. Zalicza się do nich takie zagadnienia, jak:

- ekstensywne wykorzystanie terenów;
- wzrost zapotrzebowania na używanie indywidualnych środków transportu, a w rezultacie większe zużycie paliwa i wzrost zanieczyszczeń atmosferycznych;
- znacznie utrudnione warunki organizacji efektywnego i sprawnego systemu publicznego transportu;
- wzrost zużycia energii wynikający z większego udziału wolno stojącej zabudowy, charakteryzującej się gorszymi parametrami w zakresie termoizolacji;
- zwiększone zużycie wody np. do podlewania ogrodów;
- gorsze efekty w zakresie gospodarki odpadami.

Przedstawione wyżej argumenty zwolenników skoncentrowanego rozwoju miasta, chociaż teoretycznie bliższe kryteriom zrównoważonego rozwoju, są

trudne do zaakceptowania w większości społeczeństwa. Zwiększanie gęstości zaludnienia jest sprzeczne z koncepcjami planowania przestrzennego miast rozwiniętych w XX wieku jako odpowiedź na złe warunki zamieszkania, które panowały w zatłoczonych miastach pierwszej fazy industrializacji. Mieszkanie na przedmieściu w jednorodzinny domu z ogrodem stanowi istotny element systemu wartości w wielu kulturach (Carley, Spapens 2000).

Ze względu na oczekiwania społeczne i ekonomiczne uwarunkowania procesów suburbanizacji, odejście od modelu zdekoncentrowanego wydaje się mało prawdopodobne. Dyskusyjna jest również skala oszczędności paliwa i energii związana ze wzrostem zagęszczenia ludności. Dodatkowo podkreślane są również, korzystne z punktu widzenia ekologicznego, cechy zdecentralizowanych form urbanizacji, w tym: korzystny wpływ dużych powierzchni zajętych przez ogrody na mikroklimat, możliwość dodatkowego wytwarzania żywności, retencja wody deszczowej, powierzchnie dla urządzeń służących wykorzystaniu energii słonecznej.

3. Przestrzenny rozwój miasta zgodny z zasadami trwałego, zrównoważonego rozwoju

Wśród celów ogólnych w procesie równoważenia środowiska miejskiego należy wymienić: zachowanie nieodnawialnych zasobów naturalnych, powiększanie biomasy i różnorodności biologicznej, zastępowanie wykorzystywania zasobów nieodnawialnych zasobami odnawialnymi, ograniczanie wytwarzania odpadów oraz wtórne ich wykorzystanie i utylizacja (Pęski 1999). Istotne jest dążenie do powiązania środowiska przyrodniczego z kulturowym, aby razem tworzyły zrównoważone środowisko miejskie.

Do podstawowych czynników kształtujących miasto należy planowanie przestrzenne. Jak zaznaczono w Nowej Karcie Ateńskiej, zawierającej zasady planowania miast przyjęte przez Europejską Radę Urbanistów w 1998 roku, trwały i zrównoważony rozwój stał się podstawowym zagadnieniem w planowaniu miast w latach dziewięćdziesiątych. Uznano, że zasady zrównoważonego rozwoju muszą stać się integralnym elementem planowania miast.

Obszary zurbanizowane emitują zanieczyszczenia do atmosfery, produkują ogromne ilości ścieków i odpadów, co prowadzi do pogorszenia się jakości środowiska. Oznacza to, że rozwijając miasto należy przeciwdziałać pogarszaniu się środowiska przyrodniczego i chronić najcenniejsze elementy środowiska kulturowego. Istotne jest utrzymanie różnorodności biologicznej, a także oszczędne gospodarowanie energią.

W nowych zasadach planowania przestrzennego uznano, że wizji miasta spełniającego warunki trwałego i zrównoważonego rozwoju najlepiej odpowia-

da koncepcja struktury wielośrodkowej miasta jako zespołu miasteczek. Jest to istotny głos w dyskusji nad użytecznością miasta zwartego lub miasta zajmującego wielką powierzchnię. W obu przypadkach jest to jednak miasto monocentryczne. Wydaje się natomiast, że w XXI wieku w rozwoju miast struktury policentryczne będą przeważały nad monocentrycznymi. Regiony miejskie składające się z większej liczby w pełni wykształconych pod względem funkcjonalnym ośrodków mogą okazać się korzystnym modelem ze względów ekologicznych. Zlokalizowanie w poszczególnych ośrodkach zarówno miejsc pracy, jak i zamieszkania, a także atrakcyjnych centrów handlowo-usługowych i usług społecznych, na odpowiednio wysokim poziomie, wpływa na ograniczenie dojazdów, a więc w efekcie oszczędniejsze zużycie paliwa na jednego mieszkańca. Silne, chociaż relatywnie niewielkie ośrodki ułatwiają rozwiązywanie potrzeb komunikacyjnych za pomocą transportu publicznego. Ogólnie model wielośrodkowy wydaje się pewnym rozwiązaniem dla rozwoju miast, które może spełniać określone kryteria zrównoważonego rozwoju.

Współcześni planiści zdecydowanie opowiadają się za wielofunkcyjnym zagospodarowaniem poszczególnych obszarów miasta, co oznacza odchodzenie od zasad ścisłego strefowania i tworzenia monofunkcyjnych stref użytkowania terenu. Oddzielenia wymagają jedynie te funkcje, które stanowią zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa. Szczególnie istotnym elementem planowania miast powinno być wyznaczanie terenów zielonych i rekreacyjnych. Trzeba dążyć do tworzenia i utrzymania tzw. „korytarzy ekologicznych”, łączących wnętrza miasta z terenami otwartymi za miastem.

4. Przestrzenna forma i struktura miast kształtujących się w warunkach realnego socjalizmu

Procesy urbanizacji w krajach Europy Środkowej i Wschodniej są słabiej zaawansowane niż w krajach najwyżej rozwiniętych. W okresie gospodarki planowej miało miejsce przyspieszenie urbanizacji, czego wyrazem były masowe migracje ze wsi do miast, związane z procesem industrializacji. Uznawano, że miasta znajdują się w fazie koncentracji lub w początkowym etapie suburbanizacji.

W ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat na historycznie ukształtowaną strukturę przestrzenną nałożyły się elementy wynikające z zasad gospodarki planowej, powstały miasta i dzielnice budowane od podstaw. W literaturze przedmiotu zaczęto wyróżniać specyficzny typ miasta – „miasto socjalistyczne”.

Wśród cech struktury przestrzennej miast rozwijających się w warunkach realnego socjalizmu należy wymienić:

- przesadne dążenie do segregacji funkcji, czego rezultatem stały się wielkie dzielnice monofunkcyjne (przemysłowe, mieszkaniowe) z niedorozwojem funk-

cji towarzyszących. Szczególnie uciążliwy był niedorozwój usług w dzielnicach mieszkaniowych zlokalizowanych w dużej odległości od centrum miasta;

- nieracjonalna gospodarka gruntami, czego przykładem było zajmowanie dużych terenów wiejskich na potrzeby miasta, mimo istnienia nie wykorzystanych terenów na obszarach już zurbanizowanych;

- mniejszy niż w miastach zachodnioeuropejskich udział terenów mieszkaniowych w strukturze zainwestowania terenu i większe zagęszczenie ludności na tych terenach, jako rezultat przyjętego modelu mieszkalnictwa w postaci wielkich dzielnic zabudowy wielorodzinnej przy jednoczesnym słabym rozwoju budownictwa jednorodzinnego;

- z punktu widzenia fizjonomicznego cechą wielkich dzielnic mieszkaniowych była monotonia i uniformizacja, jako rezultat przyjętych technologii w budownictwie (fabryki domów) i narzucone centralnie normy w budownictwie;

- postępujący stan degradacji dużych obszarów zabudowy mieszkaniowej z przełomu XIX/XX wieku;

- rozwój dużych kompleksów przemysłowych bez niezbędnych urządzeń i systemów związanych z ochroną środowiska, co prowadziło do obniżania się jakości środowiska w mieście;

- przeciętnie większy niż w miastach zachodnioeuropejskich udział terenów przemysłowych w ogólnej strukturze terenów zainwestowanych, jako rezultat bardziej ekstensywnego ich wykorzystania, co ułatwiał brak mechanizmu renty gruntowej;

- dominacja publicznych środków transportu w miastach, przy jednoczesnym słabym rozwoju motoryzacji. Rozbudowane dojazdy do pracy i dominacja zbiorowego transportu stymulowały rozwój przestrzenny dużych miast w postaci coraz bardziej wydłużających się pasm ciągnących się wzdłuż szlaków komunikacyjnych.

Nowe warunki polityczne, ekonomiczne i społeczne w byłych krajach socjalistycznych wywołały proces przestrzennych przeobrażeń miast. Obecnie badacze zastanawiają się, w jakim stopniu i w jakim tempie przemiany polityczne i powrót gospodarki rynkowej wpłyną na kształtowanie się nowej struktury przestrzennej miast w Polsce i innych krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Powstaje pytanie, jaki będzie i jaki powinien być dalszy przebieg tego procesu z punktu widzenia zasad rozwoju zrównoważonego.

5. Kierunki przemian zagospodarowania przestrzennego miast w krajach postkomunistycznych

Nowe uwarunkowania polityczne i gospodarcze, nowe instrumenty zarządzania miastem w krajach Europy Środkowej i Wschodniej uruchomiły proces

przeobrażeń przestrzennych. Obserwowane zmiany dotyczą krajobrazu miejskiego, struktury użytkowania terenów, rozmieszczenia grup społecznych, a także kierunków ekspansji przestrzennej miast.

Zachodzące procesy coraz wyraźniej zbliżają strukturę przestrzenną miast w Polsce i w innych krajach tego regionu do struktur ukształtowanych w miastach Europy Zachodniej. Obok procesów pożądaných i oczekiwanych pojawiły się zjawiska niekorzystne ze względów społecznych lub nie odpowiadające zasadom zrównoważonego rozwoju:

- Zahamowaniu uległy procesy przyspieszonej urbanizacji i koncentracji ludzi w miastach. W okresie tzw. socjalistycznej industrializacji szybko rosło zapotrzebowanie przemysłu na siłę roboczą, tym bardziej że jego rozwój miał charakter ekstensywny, a wzrost produkcji był wynikiem wzrostu zatrudnienia, a nie wydajności. Restrukturyzacja przemysłu i pozbycie się nadwyżek pracowników spowodowały, że miasto nie oferuje miejsc pracy ludności z terenów wiejskich i migracje do miast wyraźnie zmniejszyły się. Zaobserwowano, że w niektórych regionach Polski, charakteryzujących się najwyższym odsetkiem ludności miejskiej, wskaźnik ten w ostatnich latach zmniejszył się. Dotyczy to szczególnie regionów, w których dominują tradycyjne gałęzie przemysłu ulegające ograniczeniu lub likwidacji.

- W stosunku do okresu gospodarki centralnie sterowanej nastąpiło ograniczenie ekspansji terytorialnej miast na obszary wiejskie. Realizowane są natomiast projekty związane z lepszym i bardziej intensywnym wykorzystaniem terenów istniejących w mieście, nadających się pod zabudowę. Jest to oczekiwany kierunek przemian, jednak pod warunkiem, że wzrost intensywności nie dokonuje się kosztem ograniczania terenów zielonych.

- Następuje ograniczenie budownictwa mieszkaniowego wielorodzinnego, natomiast rośnie udział budownictwa jednorodzinnego, szczególnie na terenach podmiejskich. Może to w dłuższym okresie prowadzić do zmniejszania się zagęszczenia ludności na terenach mieszkaniowych i rozwoju suburbanizacji, co jest społecznie akceptowane, ale – jak sądzą niektórzy – nie zawsze zgodne z celami ekologicznymi.

- Po okresie niedorozwoju indywidualnych środków transportu następuje gwałtowny i żywiołowy rozwój motoryzacji, a w wielu przypadkach ograniczanie publicznych środków transportu (np. likwidacja małych linii kolejowych). Przyrostowi samochodów osobowych towarzyszą dalece niewystarczające działania związane z rozbudową i usprawnieniem układów komunikacyjnych w miastach i sieci dróg w skali kraju. Ten kierunek trudno uznać za pożądaný z punktu widzenia rozwoju zrównoważonego.

- Wielkie obszary monofunkcyjne w miastach zostają stopniowo wzbogacane o inne niezbędne funkcje. Szczególnie istotny jest rozwój handlu i usług

w dzielnicach wielkich bloków. Wprowadzenie do dzielnic mieszkaniowych tych funkcji na odpowiednim poziomie atrakcyjności wydaje się mieć wpływ na ograniczenie dojazdów do placówek handlu i usług w centrum ogólnomiejskim.

– Następują przeobrażenia terenów przemysłowych. Tereny starych fabryk w pobliżu centrów miast przejmowane są na inne funkcje. Stare ośrodki przemysłowe dysponują nadwyżką terenów poprzemysłowych, które trudno zagospodarować. Nowe przedsiębiorstwa i zakłady opuszczające tereny śródmiejskie lokalizują się w strefach podmiejskich miast.

W wyniku obserwacji zmian zachodzących w miastach krajów Europy Środkowej i Wschodniej pojawia się wątpliwość, czy istnieje konieczność i potrzeba odtwarzania wszystkich procesów, które miały miejsce w trakcie rozwoju miast zachodnioeuropejskich, czy np. nie ma alternatywy dla gwałtownego rozwoju indywidualnych środków transportu? Wydaje się, że – biorąc pod uwagę kryteria trwałego zrównoważonego rozwoju, należy dążyć do modyfikowania zachodzących procesów, wyciągając wnioski z problemów, które napotkały w różnych okresach miasta rozwijające się w warunkach gospodarki rynkowej.

Literatura

- CARLEY M., SPAPENS P., 2000, *Dzielenie się światem*, Instytut na rzecz Ekorozwoju, Warszawa–Białystok, s. 137.
- GRZESZCZAK J., 1996, *Tendencje kontrurbanizacyjne w krajach Europy Zachodniej*, „Prace Geograficzne IGiPZ PAN”, nr 167, Wrocław.
- HALL T., 1998, *Urban Geography*, London–New York, p. 179.
- PEŃSKI W., 1999, *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast*, Arkady, Warszawa, s. 34.

THE SIZE AND THE SPATIAL STRUCTURE OF THE CITY IN THE LIGHT OF THE CRITERIA OF BALANCED DEVELOPMENT

Summary

Various models of city spatial development were compared from the point of view of the principles behind the balanced development. In the first part, processes of spatial concentration and de-concentration at the successive stages of urbanization were referred to. It was underlined that in accordance with the opinion expressed by many researchers, spatially compact cities are much more convenient from a point of view of existing possibilities of protection of environment and rational management of its sources. At the same time, it was indicated that the model of concentrated city is difficult to accept by the majority of society which prefer development of suburban districts of detached houses. Characteristic features and structure of cities that develop in the conditions of real socialism were pointed to. As a result of observation of changes undergoing in the cities of Central and Eastern Europe, there appears a doubt as to whether it is necessary to recreate all the processes which took place in the course of development of West-European cities.



Lidia MIERZEJEWSKA

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

TERENY ZIELONE W WYBRANYCH MIASTACH POLSKI

1. Wprowadzenie

W myśl Ustawy o ochronie przyrody i kształtowaniu środowiska zieleni miejska to zespoły roślinności znajdujące się na terenach przeznaczonych w planie zagospodarowania przestrzennego na cele wypoczynkowe, zdrowotne i estetyczne, w szczególności parki, zieleńce, zieleni na ulicach i placach, zieleni izolacyjna, pracownicze ogródki działkowe i inne (DzU 1980, nr 3, poz. 6 z 31 stycznia 1980 r.). Potocznie mianem zieleni miejskiej określa się w zasadzie wszystkie układy roślinności w miastach i osiedlach, które powstały dzięki rozmyślnej działalności człowieka, często z wykorzystaniem na danym terenie obecności naturalnych ugrupowań roślinności. Do zieleni miejskiej zalicza się więc parki, zieleńce, skwery, bulwary, promenady, aleje, ogrody działkowe, dydaktyczne i jordanowskie, zieleni obiektów sportowych, cmentarze, pasy zieleni izolacyjnej, zieleni tras komunikacyjnych oraz lasy, trwałe użytki zielone (pastwiska, łąki), drzewa i krzewy, zadarnienia przy drogach, rowach, rzekach i na nieużytkach oraz inne (por. Ptaszycka 1950; Hejmanowski 1989).

Do XIX w. obecność terenów zielonych w strukturze przestrzennej miasta nie miała większego znaczenia. Wynikało to zapewne z faktu, iż niewielkie wówczas organizmy miejskie otoczone były lasami lub zadrzewieniami. Nie istniały więc w zasadzie problemy natury biologicznej czy ekologicznej, a i wypoczynek na terenach zielonych miał znaczenie marginalne.

Dopiero XIX-wieczne przemiany, wynikające z rozwoju techniki i rewolucji przemysłowej oraz towarzyszące im problemy społeczne (przeludnienie miast, wzrost tempa urbanizacji), spowodowały, iż tereny zielone zaczęły być postrzegane jako element struktury przestrzennej miasta wpływający bezpośrednio na

warunki i poziom życia jego mieszkańców (por. Ptaszycka 1950). Zły stan sanitarny oraz wzrost zachorowalności mieszkańców miast spowodował ogłoszenie w 1933 r. Karty Ateńskiej, w której stwierdza się, że warunki życia w mieście nie odpowiadają elementarnym biologicznym i psychologicznym potrzebom większości jego mieszkańców (por. Pióro 1962). Poprawie tak niekorzystnej sytuacji służyć miało wprowadzenie lub zwiększenie powierzchni miejskich terenów zielonych. Wkomponowanie miasta w zieleń miało dać jego mieszkańcom radość z otoczenia, zdrowy tryb życia oraz wzmocnienie więzów rodzinnych i sąsiedzkich (por. Syrkusowie 1946).

Aby zieleń miejska pełniła należycie przypisane jej funkcje kształtowania klimatu oraz warunków sanitarnych i zdrowotnych, powinna stanowić pewną ciągłość czasową i przestrzenną. Innymi słowy najkorzystniej jest, gdy tereny zielone ujęte są w pewien system, dopasowany zarówno do układu urbanistycznego, jak i warunków fizyczno-geograficznych miasta (por. Czarnecki 1961).

Aktualne miejsce zieleni w strukturze przestrzennej miast jest wynikiem wielu czynników, do których zaliczyć należy: warunki przyrodnicze, historię miasta, dynamikę jego rozwoju, koncepcje zagospodarowania, poziom cywilizacyjno-kulturowy, świadomość ekologiczną mieszkańców i wiele innych.

Celem niniejszego opracowania jest określenie miejsca, jakie w strukturze użytkowania ziemi w miastach zajmują tereny zielone, a także zbadanie i opisanie struktury tych terenów w wybranych miastach polskich. Wyraźne są więc dwie części pracy: ogólna syntetyzująco-generalizująca oraz szczegółowa opisowo-analityczna.

2. Metody badań

W celu określenia struktury użytkowania ziemi w miastach zastosowano metodę składowych głównych. Przyjęto, zaproponowany przez J. Paryska (1982), model analizy, przeprowadzając:

- analizę na poziomie elementarnym, którą jest określenie wariancji każdej z uwzględnionych cech dotyczących użytkowania ziemi;
- analizę na poziomie złożonym, którą stanowi określenie składowych głównych potraktowanych jako metacechy opisujące zasadnicze cechy struktury użytkowania ziemi w miastach.

Poziom złożony uzyskano zatem, transformując zbiór cech oryginalnych w składowe główne. Jako metacechy przyjęto te składowe główne, które zawierają największy odsetek wariancji zbioru cech wyjściowych. Syntetyczne właściwości składowych określone zostały na podstawie współczynników korelacji pomiędzy składowymi głównymi a cechami elementarnymi, przy zastosowaniu znanych procedur (por. Parysek, Ratajczak 1978; Parysek 1982).

Badanie struktury użytkowania ziemi w miastach prowadzono dzięki udostępnieniu przez Biuro Związku Miast Polski ankiet przeprowadzonych w niektórych miastach członkowskich. Można więc przyjąć, że próba była do pewnego stopnia losowa (obejmowała nieco mniej niż 50% miast-członków Związku Miast Polskich). Przedmiotem analizy był zbiór 86 miast polskich, których strukturę użytkowania ziemi charakteryzował odsetek powierzchni miasta, jaki przypadał na 7 następujących kategorii użytkowania ziemi: użytki rolne, lasy, tereny komunikacyjne, wody, tereny osiedlowe, zieleń i pozostałe.

W badaniach, o których mowa, uwzględniono także cechy mające znaczenie uzupełniające, takie jak powierzchnia miasta, liczba ludności i gęstość zaludnienia (por. Mierzejewska, Parysek 1998).

Wśród badanych kategorii użytkowania ziemi do terenów stricte zielonych zaliczyć można tylko lasy i zieleń. Chcąc jednak bardziej dokładnie określić strukturę użytkowania ziemi i na tej podstawie wskazać na miejsce terenów zielonych w miastach, do analizy wzięto także pozostałe kategorie jej użytkowania.

Do określenia struktury terenów zielonych w jedenastu wybranych miastach polskich wykorzystano szereg wskaźników, a do analizy rozmieszczenia zieleni w przestrzeni miasta analizę kartograficzną.

3. Miejsce terenów zielonych w strukturach użytkowania ziemi w miastach

Przeprowadzone, wielocechowe badania struktury użytkowania ziemi w 86 miastach polskich pozwoliły stwierdzić, iż największym zróżnicowaniem w przekroju zbioru tych miast, jeśli idzie o procentowy udział w ogólnej powierzchni miasta, charakteryzuje się kategoria zieleni miejska (współczynnik zmienności 212,7%). W badaniach, o których mowa, uwzględniono, jak to już napisano, dwie kategorie terenów zielonych: lasy i zieleń. Obie te kategorie w sposób znaczący określają zróżnicowanie struktury użytkowania ziemi w miastach w syntetycznym ujęciu. Jednocześnie żadna z tych cech nie wykazuje istotnego związku korelacyjnego ani z powierzchnią miasta, ani z liczbą jego mieszkańców, co wskazuje na rolę innych czynników w genezie i kształtowaniu zieleni w mieście.

Wyprowadzone składowe główne, które zinterpretować można jako metacechy opisujące strukturę użytkowania ziemi, objaśnione są przede wszystkim przez wspomniane powyżej cechy dotyczące odsetka powierzchni leśnej i terenów zielonych w ogólnej powierzchni miasta.

Pierwszą składową główną (V_1) opisują dodatkowo z nią skorelowane cechy dotyczące: terenów komunikacyjnych ($r = 0,8829$), terenów osiedlowych ($r = 0,8625$) i gęstości zaludnienia ($r = 0,563$) oraz wysoko istotnie skorelowane

ujemnie cechy ($\alpha = 0,0005$) dotyczące powierzchni leśnej ($r = -0,5311$) i użytków rolnych ($r = -0,4151$). Składowa ta ma więc wybitnie biegunowy charakter, a jej wartości porządkują badane miasta w taki sposób, że na jednym końcu lokują się miasta gęsto zaludnione o dużym udziale terenów komunikacyjnych, a na drugim miasta o dużym udziale lasów i użytków rolnych. Innymi słowy, zaznacza się rywalizacja o przestrzeń pomiędzy przyrodą a zagospodarowaniem elementami antropogenicznymi. Jest to więc metacecha stopnia zabudowania terenu, względnie poziomu przekształcenia środowiska przyrodniczego.

Druga składowa główna (V_2) jest istotnie dodatnio skorelowana z odsetkiem powierzchni leśnej ($r = 0,610$) i wodami powierzchniowymi ($r = 0,444$) oraz ujemnie skorelowana z odsetkiem powierzchni użytkowanych rolniczo ($r = -0,877$). Także i ta składowa ma biegunowy charakter. Druga z kolei składowa wskazuje na konkurencyjność rolniczego użytkowania terenu względem leśności i wód. Jest więc metacechą rolniczego i leśnego użytkowania terenu.

Trzeciej składowej głównej nie objaśniają cechy dotyczące terenów zielonych.

Czwartą składową główną (V_4), również biegunowego charakteru, określają dodatnio z nią skorelowane cechy odsetka terenów tzw. użytkowania pozostałego ($r = 0,55$) i wód powierzchniowych ($r = 0,342$) oraz terenów zielonych ($r = -0,689$). Składową tę określić więc można jako metacechę terenów niezabudowanych.

Dodatnie skorelowanie piątej składowej głównej (V_5) z cechami: odsetek wód ($r = 0,639$) i odsetek terenów zielonych ($r = 0,449$) oraz ujemne skorelowanie z cechą, odsetek powierzchni leśnej ($r = -0,468$) pozwala interpretować tę składową jako metacechę terenów rekreacyjnych.

Każda z branych pod uwagę składowych głównych ma biegunowy charakter, co wskazuje na „konkurencję” poszczególnych kategorii użytkowania ziemi. Jak widać, konkurencja ta dotyczy również samych terenów zielonych (por. tab. 1).

Tabela 1. Konkurencyjność użytkowania ziemi w miastach polskich (w układzie składowych głównych)

Składowe główne	Korelacja	
	dodatnia	ujemna
V_1	– tereny komunikacyjne – tereny osiedlowe – gęstość zaludnienia	– lasy – użytki rolne
V_2	– lasy – wody	– użytki rolne
V_3	– tereny pozostałe – gęstość zaludnienia	– wody
V_4	– tereny pozostałe – wody	– tereny zielone
V_5	– wody – tereny zielone	– lasy

Źródło: Opracowanie własne.

W świetle przeprowadzonych badań stwierdzić można, iż tereny zielone, a konkretnie leśne, określają zróżnicowanie struktury użytkowania ziemi w mieście na I poziomie zróżnicowania (29,94% ogólnej wariancji 8 uwzględnionych w badaniu cech), na II poziomie (22,13%) oraz na IV poziomie (12,66% wariancji) i na poziomie V (11,8%)¹.

Obszary leśne są zatem konkurencyjne dla zagospodarowania przestrzennego i związanego z nim zabudowania miasta (składowa V_1), a także dla gospodarki rolnej (składowa V_2). Natomiast kategoria określana mianem terenów zielonych jest konkurencyjna dla wód powierzchniowych i tzw. pozostałego użytkowania (składowa V_4). Obydwie kategorie zieleni miejskiej, tj. lasy i tereny zielone są konkurencyjne także względem siebie na kolejnym poziomie zróżnicowania (składowa V_5). Konkurencyjność użytkowania ziemi w miastach polskich przedstawia tabela 1.

Przeprowadzone badania dowiodły tego, że istnieje konkurencja między poszczególnymi kategoriami terenów zieleni miejskiej, choć w badaniu uwzględniono tylko dwie takie kategorie. Ponad wszelką wątpliwość stwierdzono, iż tereny zielone stanowią istotny składnik struktury i zróżnicowania użytkowania ziemi w miastach (por. Mierzejewska, Parysek 1998).

4. Struktura zieleni w wybranych miastach polskich

Dla opisanie i scharakteryzowania struktury terenów zielonych, uwzględniając poszczególne ich kategorie, posłużono się przykładem 11 miast. Miasta te dobrano w sposób celowy, mając pewne rozeznanie zarówno w odmiennym charakterze, jak i powierzchni terenów zielonych, jakie w tych miastach występują. W badaniach uwzględniono:

- Poznań, z prawidłowo ukształtowanym systemem zieleni miejskiej (kliny zieleni miejskiej);
- Wrocław – jako miasto o podobnej wielkości i funkcjach, jednak położone w dolinie Odry i jej pięciu dopływów, co sprzyja rozwojowi terenów zielonych;
- Gdańsk, będący miastem portowym, leżącym w ujściu Wisły, a zatem z jednej strony „odcięty” od zieleni;
- Kraków – miasto otoczone z zewnątrz terenami zielonymi z charakterystyczną zielenią śródmiejską (planty);
- Toruń – historyczne miasto o terenach zielonych związanych z doliną Wisły;
- Bielsko-Białą – miasto, w granicach którego znajdują się zalesione stoki Beskidu Śląskiego;

¹ Poziomy zróżnicowania wyznacza się poprzez poszczególne, kolejno brane pod uwagę, składowe główne.

- Cieszyn – podzielony granicą państwową (którą stanowi rzeka Olza) organizm miejski;
- Pszczynę – w centrum której znajduje się duży zespół pałacowo-parkowy, a do miasta przylega kompleks leśny;
- Kalisz – miasto słynące z bulwarów nad Prosną;
- Zamość, którego założenia urbanistyczne zrealizowano w Renesansie, i
- Konin, którego zasadniczą część zabudowy stanowią blokowiska, a tereny zielone związane są głównie z doliną Warty.

Ze względu na zróżnicowaną wielkość miast, zarówno w odniesieniu do powierzchni, jak i do liczby mieszkańców, analiza porównawcza dokonana została przy wykorzystaniu różnego rodzaju wskaźników (por. tab. 2).

Tabela 2. Porównanie wskaźników dotyczących zieleni miejskiej wybranych miast Polski

Miasta	Powierzchnia terenów zielonych (w ha)	Powierzchnia miasta (w ha)	Liczba ludności (w tys.)	Wskaźnik 1 m ² /1 M	Wskaźnik 2 (%)	Wskaźnik 3 (M/ha)
Poznań	6 489	26 131	582,9	111,32	24,83	89,83
Bielsko Biała	4 167	12 493	179,7	231,89	33,35	43,12
Cieszyn	674	2 869	36,9	182,66	23,49	54,75
Gdańsk	7 156	26 203	461,7	154,99	27,31	64,52
Kalisz	543	5 503	106,6	50,94	9,87	196,32
Konin	1 178	8 168	81,5	144,54	14,42	69,19
Kraków	6 847	32 684	744,0	92,03	20,95	108,66
Pszczyna	1 997	7 104	34,1	585,63	28,11	17,08
Toruń	4 049	11 575	201,8	200,64	34,98	49,84
Wrocław	6 357	29 284	640,7	99,22	21,71	100,79
Zamość	600	3 048	64,3	93,31	19,69	107,17

Wskaźnik 1 – powierzchnia terenów zielonych (w m²) na 1 mieszkańca;

Wskaźnik 2 – udział procentowy terenów zielonych w powierzchni ogólnej miasta;

Wskaźnik 3 – liczba mieszkańców przypadająca na 1 ha terenów zielonych.

Źródło: *Miasta w Polsce*, GUS, Warszawa 1994.

Wskaźnikiem informującym o ilości i strukturze zieleni w mieście jest udział procentowy głównych kategorii terenów zielonych w odniesieniu do powierzchni ogólnej miasta. Z analizy wynika, iż najwięcej zieleni jest w Toruniu (prawie 35%) i Bielsku-Białej (ponad 33%) oraz w Pszczynie i Gdańsku (27–28%). Najuboższy w tereny zielone jest Kalisz, w którym zieleń miejska stanowi niecałe 10% oraz Konin, w którym zajmuje ona nieco ponad 14%. W pozostałych miastach udział terenów zieleni miejskiej wynosi średnio 23,5%, czyli prawie 1/4 powierzchni tych miast pokryta jest zielenią.

Z punktu widzenia mieszkańców miast nie wielkość obszarów zielonych, a ich ilość przypadająca na 1 mieszkańca bądź też liczba mieszkańców przypadających na 1 ha zieleni w mieście jest tym, co określa, przynajmniej teoretycznie, stopień zaspokojenia potrzeb, jeśli idzie o zieleń.

Najwięcej zieleni na 1 mieszkańca przypada w Pszczynie ($586 \text{ m}^2/1\text{M}$). Miasto to ma piękny, duży park i otoczone jest wieńcem lasów. Wysoki wskaźnik jest też w dużej mierze efektem niewielkiej liczby mieszkańców, jaka przypada na duże połacie zieleni. Duży udział terenów zielonych na 1 mieszkańca przypada także w Bielsku-Białej ($232 \text{ m}^2/1\text{M}$), która jednocześnie jest najsilniej zalesionym, spośród wybranych do analizy, miastem. Pamiętać należy, że w granicach miasta znajdują się także duże kompleksy leśne, jak: Cygański Las oraz zalesione stoki Koziej Góry, Magurki i Szyndzielni. Również Toruń charakteryzuje się wysoką wartością tego wskaźnika. Na 1 mieszkańca przypada tu prawie 201 m^2 zieleni. Najmniej, bo tylko 51 m^2 zieleni ma do swojej dyspozycji każdy z mieszkańców Kalisza. Nieco lepiej przedstawia się sytuacja w Krakowie ($92 \text{ m}^2/1\text{M}$) i Zamościu ($93 \text{ m}^2/1\text{M}$), lecz zarówno te miasta, jak i Wrocław, Poznań, Konin czy Gdańsk mają mniej zieleni, niż wynosi obliczona dla analizowanych miast średnia, tj. $177 \text{ m}^2/1\text{M}$. Sytuacja ta wynika zapewne z niedostatku terenów zielonych w niektórych miastach (jak np. Kalisz), jak też dużej liczby ludności (np. w Krakowie czy Wrocławiu).

Odwrotną sytuację pokazuje wskaźnik liczby mieszkańców przypadających na 1 ha zieleni miejskiej. Przy średniej wyliczonej dla uwzględnionych w badaniu miast wynoszącej 82 M/1 ha, w Pszczynie tylko 17 osób może wypoczywać na 1 ha terenów zielonych, podczas gdy w Kaliszu jest ich ponad dziesięciokrotnie więcej (196 M/ha). Również w odniesieniu do tego wskaźnika zróżnicowanie miast jest więc bardzo duże, co jest oczywiste, rozważając relacje powierzchni terenu i liczby mieszkańców.

Jeśli idzie o strukturę terenów zielonych, w pięciu z wybranych miast (Bielsko-Biała, Toruń, Gdańsk, Poznań i Kalisz) dominują lasy, w czterech łąki (Zamość, Pszczyna, Konin, Kraków) a w jednym (Cieszyn) pastwiska (por. tab. 3). Powierzchnia lasów w Bielsku-Białej przekracza nawet, a w Toruniu zajmuje blisko 1/4 powierzchni całego miasta. Wrocław jest jedynym miastem, w strukturze użytkowania ziemi którego dominuje zielen osiedlowa ($6,1\%$ powierzchni miasta). Zieleni towarzyszącej terenom mieszkaniowym jest też stosunkowo dużo w Poznaniu (prawie 5%) i Krakowie ($2,8\%$). W pozostałych miastach udział tej formy użytkowania terenu nie przekracza 2% . Wynika z tego, iż zielen osiedlowa charakteryzuje miasta duże, zarówno pod względem wielkości powierzchni, jak i liczby mieszkańców. Charakterystyczną formą użytkowania terenu w Poznaniu i Wrocławiu są także ogródki działkowe. Wrocław ma ich aż 1335 ha , co stanowi $5,11\%$ ogólnej powierzchni miasta, a Poznań 825 ha ($3,16\%$). Pozostałe miasta mają znacznie mniej ogródków działkowych. W Toruniu zajmują one $1,54\%$ powierzchni miasta, w Gdańsku $1,41\%$, a w pozostałych miastach jest ich mniej niż 1% przy średniej wynoszącej $1,52\%$ (por. tab. 3 i 4).

Tabela 3. Użytkowanie terenu w wybranych miastach Polski (w ha) – stan z 1 stycznia 1995 r.

Miasta	Powierzchnia ogólna (w ha)	Formy użytkowania terenu (w ha)							
		użytki rolne			grunty pod la- sami	grunty pod wodami	zielen osiedlo- wa	ogródki działkowe	pozostałe
		ogółem	łąki	pastwiska					
Poznań	26 131	9 927	908	700	3 579	663	1 302	825	9 835
Bielsko Biała	12 493	4 673	321	419	3 282	200	145	112	4 081
Cieszyn	2 869	1 673	54	374	206	69	40	49	832
Gdańsk	26 203	9 946	861	1 093	4 753	1 492	449	299	9 264
Kalisz	5 503	3 082	130	129	239	130	45	147	1 860
Konin	8 168	3 652	830	112	159	1 108	73	107	3 069
Kraków	32 684	16 953	3 011	1 422	1 487	723	927	210	12 384
Pszczyna	7 104	4 746	837	391	687	455	82	12	1 122
Toruń	11 575	2 885	597	411	2 819	748	222	326	4 575
Wrocław	29 284	13 110	1 750	1 202	1 622	1 229	1 783	1 335	10 205
Zamość	3 048	1 426	427	48	64	69	61	114	1 314

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych WUS w Poznaniu.

Tabela 4. Użytkowanie terenu w wybranych miastach (w %) – stan z 1 stycznia 1995 r.

Miasta	Powierzchnia ogólna (w ha)	Formy użytkowania terenu (w %)									
		użytki rolne			grunty pod lasami	grunty pod wodami	zieleni osiedlowa	ogrodki działkowe	pozostałe		
		ogółem	łąki	pastwiska							
Poznań	26 131	37,99	3,47	2,68	13,70	2,54	4,98	3,16	37,64		
Bielsko Biala	12 493	37,40	2,57	3,35	26,27	1,60	1,16	0,43	32,67		
Cieszyn	2 869	58,31	1,88	13,04	7,18	2,41	1,39	0,19	29,00		
Gdańsk	26 203	37,96	3,29	4,17	18,14	5,69	1,71	1,14	35,35		
Kalisz	5 503	56,01	2,36	2,34	4,34	2,36	0,82	0,56	33,80		
Konin	8 168	44,71	10,16	1,37	1,95	13,57	0,89	0,41	37,57		
Kraków	32 684	51,87	9,21	4,35	4,55	2,21	2,84	0,80	37,89		
Pszczyna	7 104	66,81	11,78	5,50	9,67	6,40	1,15	0,05	15,79		
Toruń	11 575	24,92	5,16	3,55	24,35	6,46	1,92	1,25	39,52		
Wrocław	29 284	44,77	5,98	4,10	5,54	4,20	6,09	5,11	34,85		
Zamość	3 048	46,78	14,01	1,57	2,10	2,26	2,00	0,44	43,11		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych WUS w Poznaniu.

Jak wynika z analizy, miasta o najwyższym udziale terenów zielonych mają jednocześnie największy udział gruntów zalesionych (Bielsko-Biała 26,3%, Toruń 24,3%), a także mają w swych granicach najmniej gruntów użytkowanych rolniczo (25-37%). Najmniejszy odsetek lasów w odniesieniu do powierzchni ogólnej miasta ma Konin (tylko niecałe 2%) oraz Zamość (2,1%). W Koninie jednak występuje największy udział gruntów znajdujących się pod wodami, które – co prawda – nie zaliczają się bezpośrednio do terenów zielonych, jednak biorąc pod uwagę, iż większość z nich stanowią tereny zalewowe, to w okresach niskich stanów wód tereny te mogą pełnić niektóre z funkcji przypisanych zieleni miejskiej (przede wszystkim zaś funkcje ekologiczne).

5. Rozmieszczenie terenów zielonych

Rozmieszczenie oraz stopień rozczłonkowania terenów zielonych mają ogromne znaczenie dla warunków sanitarnych w mieście. Dekompozycja układów zieleni bowiem, często mająca miejsce w czasach powojennych, przy pogarszającym się stanie środowiska przyrodniczego znacznie ogranicza zdolności ekologiczne tych układów, zwłaszcza zaś ich zdolność do samoregeneracji (por. Gaczek 1992). Sytuacja w tym zakresie w analizowanych miastach jest bardzo zróżnicowana.

Podstawę systemu zieleni Konina stanowią łąki zalewowe w dolinie Warty, która to dolina, o przebiegu wschód–zachód, dzieli miasto na dwie części. W granicach miasta brakuje większych kompleksów leśnych.

Kalisz jest ubogim w zieleń miastem. Jego centrum jest jednak otoczone pasem zieleni, przylegającym bezpośrednio do dużego Parku Miejskiego, zlokalizowanego w widłach Prosn i Bernardynki.

Cieszyn jest jednym z najuboższych w zieleń, spośród wziętych do analizy, miast. Niewielkie powierzchniowo tereny zielone centralnej części miasta towarzyszą przede wszystkim dolinie Olzy.

W centralnej części Pszczyny znajduje się pałac otoczony rozległym parkiem, łączącym się w części zachodniej z terenami leśnymi strefy podmiejskiej.

Kraków słynie z pięknych plant, które otaczają zabytkową starówkę. Poza tym jednak nieznaczne powierzchniowo tereny zielone rozproszone są w przestrzeni miasta, nie tworząc żadnych ciągów ani systemu. Brak również (poza lasem Wolskim) większych terenów leśnych. Dolinie Wisły towarzyszą w większości łąki.

Część śródmiejska Gdańska w zasadzie pozbawiona jest zieleni. Wzdłuż koryta Wisły ciągną się natomiast zwarte, szerokie pasy terenów przemysłowych. Duży kompleks leśny (Lasy Oliwskie) znajdują się w zachodniej części miasta.

Zieleń wschodniej części miasta to głównie zadarnione, podmokłe tereny pocięte rowami melioracyjnymi.

Poznań jest miastem z prawidłowo ukształtowanym, dopasowanym do warunków fizjograficznych, systemem zieleni miejskiej, opartym na klinach, mających w centrum miasta charakter parkowy, a w częściach peryferyjnych leśny. Pewne niedobory zieleni występują jedynie w centrum miasta, gdzie część dawnych plantów przekształcona została na tereny komunikacyjne. Sytuację poprawia jednak znacznie ogromny (100 ha) park Cytadela, usytuowany w niewielkiej odległości od Starego Miasta.

Wrocław ma korzystne warunki fizjograficzne dla rozwoju terenów zielonych. Gęsta, jak na miasto, sieć rzek i kanałów, biegnących ze wschodu na północny zachód, sprzyja wyznaczaniu wzdłuż nich naturalnych korytarzy ekologicznych. To właśnie dolinom rzecznych towarzyszą największe we Wrocławiu kompleksy leśne (Las Rędziński, Las Osobowicki, Las Pilczycki i Las Strachociński). Zieleni pozbawione jest jednak Stare Miasto oraz osiedle Południe.

Bielsko-Biała w południowej części przylega bezpośrednio do lasów Beskidu Śląskiego i Beskidu Małego. To właśnie lasy Beskidów, włączone w granice administracyjne miasta, stanowią podstawowe zaplecze ekologiczne i rekreacyjne miasta, gdyż pozostała jego część jest w tereny zielone bardzo uboga.

Zamość jest miastem, dla którego charakterystyczną formą zieleni są planty, w sąsiedztwie których zlokalizowane są: Park Miejski, tereny sportowe i amfiteatr. Jest to bardzo korzystne dla mieszkańców centrum miasta zarówno ze względów wypoczynkowych, jak i ekologicznych. Planty w południowej części łączą się z dużymi powierzchniami ogródków działkowych i podmokłych łąk. Mimo tych korzystnych elementów, Zamość pozbawiony jest w zasadzie kompleksów leśnych.

Toruń zawiera w swoich granicach znaczne obszary leśne, umiejscowione głównie w północnej (Las Popowski, Las Łysomicki) i północno-zachodniej (Las Barbarka). Tereny zielone towarzyszą także dolinie Wisły. Są to głównie łąki zalewowe, lasy Kępy Bazarowej oraz ogródki działkowe. Znaczne obszary leśne znajdują się też we wschodniej i południowo-wschodniej części miasta. Starówka otoczona jest licznymi parkami i terenami sportowymi, a w jej południowej części, wzdłuż doliny Wisły, biegnie Bulwar Filadelfijski.

Oprócz użytkowania ziemi w mieście i rozmieszczenia terenów zielonych w przestrzeni miasta bezpośredni lub pośredni wpływ na warunki życia mieszkańców miast ma również wielkość poszczególnych terenów zielonych, stan zdrowotny i struktura gatunkowa drzewostanów leśnych oraz stopień rozczłonkowanie ciągów zieleni.

6. Wnioski

W świetle przeprowadzonej analizy stwierdza się, co następuje:

- zielen miejską można uznać za element w dużym stopniu określający i różnicujący strukturę przestrzenną miast. Zróżnicowanie to dotyczy zarówno terenów zielonych ogółem, gdzie rozbieżności wynoszą od niecałych 10% do prawie 30% ogólnej powierzchni miast, ale także ilości zieleni przypadającej na 1 mieszkańca, gdzie zróżnicowanie jest jeszcze większe i wynosi od 50 m²/1M do 580 m²/1M;

- kategorią zieleni dającą największe zróżnicowanie w użytkowaniu ziemi w przyjętym zbiorze miast są lasy;

- zauważyć można konkurencję, jaka zachodzi między różnymi formami użytkowania ziemi w mieście. Konkurencja ta zachodzi również między poszczególnymi kategoriami terenów zielonych. Dotyczy to zwłaszcza lasów oraz terenów zieleni urządzonej;

- miasta mające wysoki odsetek lasów w swojej strukturze przestrzennej mają jednocześnie wysoki odsetek terenów zielonych w odniesieniu do ogólnej jego powierzchni;

- zielen osiedlowa jest kategorią zieleni w większym stopniu charakteryzującą miasta duże (np. Poznań, Wrocław), niż małe (np. Konin, Kalisz);

- najlepsze warunki do wypoczynku na miejskich terenach zielonych mają mieszkańcy Pszczyny, Bielsko-Białej i Torunia, najgorsze zaś Kalisza, Krakowa i Zamościa;

- w strukturze terenów zielonych miast dominują lasy i łąki, ale także pastwiska i zielen osiedlowa;

- spośród wybranych do analizy miast, Wrocław i Poznań są miastami o największym udziale zarówno zieleni osiedlowej, jak i ogródków działkowych;

- centra niektórych miast, np. Gdańska, Bielsko-Białej czy Cieszyna, w zasadzie pozbawione są zieleni. Istniejące w granicach tych miast większe obszaro i zwarte tereny zielone mają położenie peryferyjne;

- tylko w przypadku niektórych miast mówić o ciągach czy systemach zieleni. Ciągi te w większości towarzyszą dolinom rzeczny, jak ma to miejsce w przypadku Konina, Poznania czy Wrocławia. Niechlubny wyjątek stanowi tu Gdańsk, gdzie dolinie Wisły towarzyszą tereny przemysłowe. Pewien ciąg zieleni występuje też w Pszczynie, gdzie centralnie położony park przypałacowy łączy się w części zachodniej z lasami strefy podmiejskiej;

- większość miast ma zielen rozmieszczoną w sposób plamowy, co nie jest zbyt korzystne ze względów ekologicznych.

Sytuacja wybranych do analizy miast z zakresie zieleni jest bardzo zróżnicowana. Ze względu na funkcje terenów zielonych w środowisku miejskim, jak

i znaczenie, jakie mają one dla mieszkańców miast, należałoby poważnie zastanowić się, w jaki sposób w miastach takich, jak np. Cieszyn czy Kalisz tę niekorzystną sytuację poprawić, przede wszystkim zaś stworzyć pewien system zieleni.

Literatura

- CZARNECKI W., 1961, *Planowanie miast i osiedli*, t. 3: *Tereny zielone*, PWN, Warszawa.
- GACZEK W.M., 1992, *Zmiany użytkowania terenów miejskich Poznania w okresie powojennym*, [w:] *Gospodarka przestrzeni miast i gmin w regionie Wielkopolski*, red. R. Pawuła-Piwowarczyk, Politechnika Poznańska, Poznań, s. 63–76.
- HEJMANOWSKI S., 1989, *Zieleń a ochrona środowiska człowieka*, Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Warszawa.
- MIERZEJEWSKA L., PARYSEK J., 1998, *Tereny zielone oraz ich miejsce i funkcje w strukturze przestrzennej miasta*, [w:] *Podstawy gospodarczej polityki miasta. Studium Poznania*, red. R. Domański, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 181, s. 189–214.
- PARYSEK J., 1982, *Modele klasyfikacji w geografii*, Seria Geografia, nr 31, Wyd. Nauk. UAM, Poznań.
- PARYSEK J., RATAJCZAK W., 1978, *Analiza składowych cech charakteryzujących właściwości społeczno-ekonomiczne i środowisko geograficzne Polski w 1970 r.*, [w:] *Badanie społeczno-ekonomicznej struktury przestrzennej Polski metodami czynnikowymi*, red. Z. Chojnicki, T. Czyż, J. Parysek, W. Ratajczak, S. Geografia, t. 2, Oddz. PAN w Poznaniu, s. 83–106.
- PIÓRO Z., 1962, *Ekologia społeczna w urbanistyce (na przykładzie badań lubelskich i toruńskich)*, Wydawnictwo „Arkady”, Warszawa.
- PTASZYCKA A., 1950, *Przestrzenie zielone w miastach*, Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Poznań.
- SYRKUSOWIE H. i Sz., 1946, *Budownictwo doświadczalne. Dom, osiedle, mieszkanie*, s. 6–8.

GREEN AREAS IN SELECTED CITIES OF POLAND

Summary

The aim of the article is to determine the place which the greens occupy within the structure of land usage in cities and also to carry out an examination and description of the structure of these areas in Polish cities. In order to determine the structure of land usage the method of major components (while carrying out an analysis on the elementary and complex levels) was applied. It was found that as far as the share of the green areas in the structure of land usage is concerned, cities differ greatly. A special differentiation concerns the share of forests. The best conditions for relaxing in the green areas can be met in Pszczyna, Bielsko-Biała and Toruń, whereas the worst-off in this respect are the residents of Kalisz, Cracow and Zamość. In the groups of the examined cities, the greatest share of both housing estate greens and gardening plots falls to Wrocław and Poznań. Most of the cities have their green areas distributed in spots, which is less favorable than the system of uniform stretch or systems of green areas only occasionally present in a few cities.



Tomasz WALKOWICZ
Uniwersytet Jagielloński

SPOŁECZNE I EKOLOGICZNE ASPEKTY TWORZENIA I UTRZYMANIA TERENÓW ZIELENI MIEJSKIEJ

1. Zieleń – ujęcie prawne, klasyfikacja terenów zieleni miejskiej

Najszerzej zieleni miejską definiuje się, jako wszystkie tereny czynne biologicznie w obrębie miast, niezależnie od tego jak są użytkowane oraz kto jest ich właścicielem (Böhm 1999).

Pojęcie „zieleni miejskiej” jest używane w ustawie o ochronie i kształtowaniu środowiska jako: „zespoły roślinności spełniające cele wypoczynkowe, zdrowotne i estetyczne, a w szczególności: parki, zieleńce, zieleni na placach, ulicach, zieleni izolacyjna i pracownicze ogrody działkowe”. Definicja ta, jak wskazuje Böhm, jest nieprecyzyjna, gdyż w planach zagospodarowania przestrzennego nie ma tak sformułowanych kategorii, a przeznaczenie zieleni miejskiej na cele zdrowotne zawarte w ustawie jest bardzo nieostre.

Zieleni w miastach kontrolowana jest przy uwzględnieniu rodzajów przeznaczenia terenu zapisanych w planach zagospodarowania przestrzennego oraz poprzez określenie stref ochronnych w zasadach zagospodarowywania terenów miejskich.

Zieleni miejska znajduje się pod ochroną. Zgodnie z przepisami art. 42 i następnych ustawy z 31 stycznia 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska:

- przy zmianie zagospodarowania terenu zieleni miejskiej na inne cele stosuje się przepisy dotyczące opracowywania i uchwalania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- środki chemiczne mogą być stosowane na ulicach, placach i drogach publicznych tylko w taki sposób, aby nie szkodziły zieleni miejskiej;
- prowadzone na terenach zieleni roboty ziemne nie mogą szkodzić drzewom¹.

¹ Ustawa o ochronie i kształtowaniu środowiska, DzU 2000, nr 48, poz. 550 z 14 czerwca 2000 r.

Do dbałości o stan zieleni miejskiej zobowiązany jest właściciel terenu, na którym się ona znajduje. Może nim być gmina, spółdzielnia mieszkaniowa, zarząd dróg itp. U tych podmiotów należy interweniować w razie niszczenia zieleni.

Sprawca niszczenia zieleni miejskiej może zostać pociągnięty do odpowiedzialności za wykroczenie, gdy:

- stosuje środki chemiczne, wykonuje roboty ziemne lub korzysta ze sprzętu mechanicznego albo urządzeń technicznych w sposób powodujący uszkodzenie drzew – podlega wtedy karze aresztu, ograniczenia wolności, grzywny albo karze nagany (art. 106 ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska);
- niszczy lub uszkadza roślinność albo depta trawnik lub zieleniec lub też dopuszcza do niszczenia ich przez zwierzęta znajdujące się pod jego nadzorem – podlega karze grzywny albo karze nagany (art. 144 § 1 Kodeksu wykroczeń);
- usuwa, niszczy lub uszkadza drzewa lub krzewy stanowiące zadrzewienie przydrożne lub ochronne albo żywopłot przydrożny – podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny (art. 144 § 2 Kodeksu wykroczeń);
- zanieczyszcza lub zaśmieca miejsca dostępne dla publiczności, a w szczególności drogę, ulicę, plac, ogród, trawnik lub zieleniec – podlega karze grzywny albo karze nagany (art. 145 Kodeksu wykroczeń);
- w miejscach przeznaczonych do użytku publicznego niszczy ławki, urządzenia oświetleniowe, kubły na śmieci, itp. – podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny (osoba taka może zostać zobowiązana do naprawienia wyrządzonej szkody lub zapłaty jej równowartości) (Bar).

W Unii Europejskiej widać wyraźnie sektorowość działań na rzecz ochrony środowiska i przyrody, gdyż cała polityka ochrony środowiska wydaje się być niespójna. Istnieją w niej jednak uregulowania prawne dotyczące zieleni miejskiej. W piątym „Programie Działań na rzecz Ochrony Środowiska” istnieje punkt: poprawa warunków środowiska miejskiego, w którym zwraca się większą uwagę na wpływ urbanizacji na środowisko.

Rozwój miast wpływa niekorzystnie na zielen w mieście poprzez: zmniejszenie ilości terenów zielonych ze względu na działalność inwestycyjną, zmniejszenie różnorodności biologicznej, zmniejszenie ilości terenów leśnych, erozję gleby.

W piątym „Programie Działań na rzecz Ochrony Środowiska” zwraca się uwagę na to, że zielen miejska w krajach UE stanowi od 2% w Sewilli do 70% w Turku, Oslo i Goeteborgu, co stanowi sporą rozbieżność wynikającą zapewne ze sposobu zarządzania nią w różnych krajach. Normy Światowej Organizacji Zdrowia (WHO), które również nie są spełniane przez wiele miast, stanowią, że minimalna powierzchnia terenów zielonych na 1 mieszkańca aglomeracji miejskiej powinna wynosić 50 m²/1 mieszkańca. Większość spraw dotyczących zie-

leni miejskiej jest administrowana i zarządzana przez władze lokalne i regionalne. Komisja Europejska utworzyła ramowe wskazówki dotyczące zrównoważonego rozwoju miast, których założeniami jest:

- wzrost efektywności polityki dotyczącej rozwoju miast;
- zwiększenie efektywności polityki środowiskowej w miastach;
- zwrócenie większej uwagi na zrównoważony rozwój miast.

Do realizacji tych wskazówek wyznaczono cztery filary:

1. Wzmocnienie prosperity ekonomicznej i rozwoju miast.
2. Aktywny udział społeczeństwa i pozarządowych organizacji ekologicznych.
3. Ochrona i poprawa środowiska w miastach.
4. Współpraca władz lokalnych i lokalnej społeczności (Sieniarska).

Prof. Longin Majdecki wyróżnia następujące formy wykorzystania środowiska przyrodniczego:

- formy naturalne lub nieznacznie zmienione – pomniki przyrody, rezerваты – objęte ochroną prawną w ich naturalnej postaci;
- formy półnaturalne, np. lasy rekreacyjne, zadrzewienia podmiejskie, parki leśne – wykorzystywane bez zmian adaptacyjnych;
- formy samodzielne twórczo kształtowane, przy dominującym udziale składników przyrodniczych obejmujące rozmaite założenia ogrodowe i systemy terenów zieleni miejskiej;
- formy przetworzone twórczo kształtowane, z bogatym udziałem składników technicznych, np. osiedla i zabudowa luźna z przynależnymi im przestrzeniami ogrodowymi;
- formy przetworzone o monokulturowej produkcji roślinnej, np. uprawy ogrodowe czy sady;
- formy elementarne, występujące jako składniki proste i w ograniczonym zakresie na terenach miejskich o intensywnym zainwestowaniu;
- formy przyrodniczo-kulturowe, łączące walory przyrodnicze terenu z wartościami sztuki ogrodowej, architektury, np. parki i rezerваты kulturowe;
- formy zdegradowane i zniszczone, np. poeksploatacyjne, także wysypiskowe i pobudowlane, do rekultywacji w określonym kierunku (Majdecki 1993).

Z ekologicznego punktu widzenia istotne są takie formy zieleni miejskiej (głównie naturalne i półnaturalne), które są prawnie chronione, takie jak: użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, które mogą być powoływane przez właściwe władze samorządu terytorialnego. W wielu przypadkach stanowią one połączenie nowoczesnej formy ochrony przyrody z racjonalnym rekreacyjno-turystycznym wykorzystaniem. W krajach Europy Zachod-

niej coraz częściej pojawiają się przykłady rewitalizacji tj. przekształcania przemysłowych terenów w formy zieleni, charakteryzujące się dużą różnorodnością przyrodniczą.

2. Funkcje i rola zieleni

Zieleń miejska, zwłaszcza na terenach silnie zurbanizowanych, staje się coraz bardziej docenianym składnikiem układów urbanistycznych, zarówno planowanych, jak i istniejących, w których możliwe jest stworzenie czy też przywrócenie zieleni. Zieleń miejska to przede wszystkim obiekty przyrodnicze o formach naturalnych, półnaturalnych i przetworzonych oraz rozmaite założenia ogrodowe istniejące samoistnie lub towarzyszące budowlom. Tereny zieleni miejskiej pełnią funkcje rekreacyjne, ekologiczne i zdrowotne – wpływają na złagodzenie lub eliminację uciążliwości w miastach, wpływają na kształtowanie układów urbanistycznych, wprowadzają ład przestrzenny oraz nadają specyficzny i indywidualny charakter miastu.

Zieleń miejska oddziałuje również na człowieka poprzez możliwość kontaktu z naturą, wyciszenia się, znalezienia wytchnienia i odpoczynku z dala od zgiełku miasta. Jednakże, aby zieleń oprócz spełniania funkcji estetycznej pełniła również inne zadania, musi być różnorodna pod względem biologicznym, bo tylko wtedy zapewnia miejsce różnym gatunkom roślin i zwierząt oraz zapobiega erozji gleb.

Parki i ogrody. Parki i ogrody stanowią najstarszą świadomą formę zieleni miejskiej. Są to w dużej mierze twory sztuczne, projektowane przez człowieka. Pełnią przede wszystkim funkcje estetyczne i rekreacyjno-wypoczynkowe. Funkcje estetyczne zostały po raz pierwszy uregulowane prawnie w XIX w. przez grupę francuskich malarzy w parku Fontainebleau we Francji, którzy doprowadzili do objęcia prawną ochroną parku, ze względu na walory krajobrazowe i estetyczne. Funkcje rekreacyjne parków istniały od zawsze. Parki i ogrody pełnią także inne funkcje, takie jak np. edukacyjne czy sportowe. Istnieją także parki i ogrody o znaczeniu specjalnym, tj. dydaktyczne ogrody zoologiczne i botaniczne, gdzie prowadzone są prace naukowo-badawcze, ale są one również otwarte dla zwiedzających. Specjalną grupą parków i ogrodów są ogrody i parki zdrowotne w miastach-uzdrowiskach, które charakteryzują się przede wszystkim specyficznymi właściwościami, takimi jak: wody lecznicze, borowiny, mikroklimat.

Ogródki działkowe. Są to przede wszystkim ogrody zamknięte, dostępne tylko dla ich właścicieli. Zwykle są niewielkie i znajdują się na obrzeżach miast. Służą przede wszystkim produkcji ogrodniczej. Wartość plonów z 1 ha ogród-

ków działkowych jest 10-krotnie większa niż z normalnych upraw (Stępniewska 1996). Pełnią także role społeczne poprzez umożliwienie rekreacji i wypoczynku dla ludzi pracujących w mieście, dając im możliwość bliskiego kontaktu z naturą.

Cmentarze. Są charakterystyczną formą zieleni miejskiej. W miastach zabytkowych znajdują się często w centrum, co związane jest z tradycją katolicką. Nowe cmentarze znajdują się na obrzeżach miast. Najczęściej spotykane są cmentarze o nieregularnej szacie roślinnej, choć zdarzają się również cmentarze wkomponowane w las, gdzie drzewa stają się wystrojem cmentarza.

Tereny sportowe. Tereny otwarte, projektowane zgodnie z planem zieleni miejskiej i odpowiednio do tego przystosowane. Służą przede wszystkim do uprawiania sportu i rekreacji, gdzie istotne jest ich oddalenie od zakładów przemysłowych, nasłonecznienie i ochrona od wiatrów.

Pasy zieleni, zadrzewienia przyuliczne. Jest to tzw. zielen izolacyjna, oddzielająca np. jezdnię od chodnika, tworząca aleje wzdłuż dróg itp. W miastach sporo miejsca zajmują trawniki, które pełnią głównie funkcję ozdobną.

Żywopłaty. Pełnią przede wszystkim funkcje ozdobne i izolacyjne, zwielokrotniają wykorzystanie przestrzeni i powinny być stosowane zamiast trawników przyulicznych, tam gdzie jest to możliwe. Ponadto ograniczają rozprzestrzenienie się zanieczyszczeń z rur wydechowych samochodów i zmniejszają do 80% zanieczyszczenie gleb płynące z pojazdów samochodowych (Zimny 1993).

Pnącza. Są niedocenianym elementem zieleni miejskiej, a mogą stanowić jej doskonałe uzupełnienie i tym samym poprawiać wizerunek miasta poprzez zasłonięcie starych, brzydkich ścian. Pnącza spełniają także rolę termoizolatora budynków – w lecie ochładzają, a w zimie ocieplają je, a także poprawiają mikroklimat i oczyszczają powietrze. Są też doskonałym schronieniem dla drobnych ptaków.

Tereny zielone można również rozpatrywać pod kątem ich wartości przyrodniczej, a tam, gdzie jest to uzasadnione, można objąć je ochroną prawną. Rada gminy może na swoim terenie działania wprowadzić w drodze uchwały pewne formy ochrony przyrody, jeżeli nie wprowadził ich wojewoda lub – w przypadku ochrony gatunkowej – Minister Środowiska:

- **Obszary chronionego krajobrazu** – obejmujące wyróżniające się krajobrazowo tereny o różnych typach ekosystemów. Zagospodarowanie tych terenów powinno zapewnić stan względnej równowagi ekologicznej systemów przyrodniczych (art. 26 ustawy o ochronie przyrody). Rada gminy określa nazwę obszaru, jego położenie, w miarę potrzeb jego otulinę oraz wprowadza na

obszarze stosowne ograniczenia, nakazy i zakazy. Ograniczenia stosowane na obszarach chronionego krajobrazu są łagodniejsze niż w parkach krajobrazowych, a działalność gospodarcza nie podlega tu poważniejszym ograniczeniom, lecz powinna być tak prowadzona, by zapewnić stan względnej równowagi ekologicznej. Obszary te powinny być wykorzystane dla celów turystyki, przy jednoczesnym zapewnieniu ich ochrony przed uciążliwościami przemysłowymi czy komunikacyjnymi.

- **Ochrona gatunkowa** – ma na celu zabezpieczenie dziko występujących roślin i zwierząt, a w szczególności gatunków rzadkich lub zagrożonych wyginięciem, jak też zachowanie różnorodności gatunkowej i genetycznej. Ochrona gatunkowa roślin i zwierząt wprowadzana jest w drodze rozporządzenia Ministra Środowiska, gdzie określona jest lista gatunków objętych ochroną, sposoby wykonywania ochrony oraz stosowne w stosunku do nich ograniczenia, zakazy i nakazy. Wojewoda, a także rada gminy może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić, na czas określony lub nie określony, ochronę gatunkową roślin lub zwierząt nie objętych ochroną przez Ministra Środowiska oraz określić w stosunku do nich stosowne ograniczenia, zakazy i nakazy.

- **Pomniki przyrody** – są to pojedyncze twory przyrody żywej i nieożywionej lub ich skupienia o szczególnej wartości naukowej, kulturowej, historyczno-pamiętkowej i krajobrazowej oraz odznaczające się indywidualnymi cechami, wyróżniającymi je wśród innych tworów, a w szczególności sędziwe i okazałych rozmiarów drzewa i krzewy gatunków rodzimych lub obcych, źródła, wodospady, wywietrzyska, skałki, jary, głązy narzutowe, jaskinie.

- **Użytki ekologiczne** – są zasługującymi na ochronę pozostałościami ekosystemów, mających znaczenie dla zachowania unikatowych zasobów genowych i typów środowisk, jak: naturalne zbiorniki wodne, śródpolne i śródleśne „oczka wodne”, kępy drzew i krzewów, bagna, torfowiska, wydmy, płaty nie użytkowanej roślinności, starorzecza, wychodnie skalne, kamieńce itp. Użytki ekologiczne uwzględnia się w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego i uwidacznia w ewidencji gruntów.

- **Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe** – wyznacza się w celu ochrony wyjątkowo cennych fragmentów krajobrazu naturalnego i kulturowego, dla zachowania wartości estetycznych.

Aby zwiększyć bioróżnorodność w mieście, by zieleń była ciekawsza, można zastosować kilka prostych zabiegów. Przede wszystkim nie należy przekształcać pozostałych gdzieś tam fragmentów naturalnych i półnaturalnych środowisk, takich jak niewielkie naturalne łąki w monokultury trawników, pozostawić przyrodzie miejsca podmokłe i niewielkie oczka wodne. W polskich miastach istnieje wiele takich miejsc, które często traktowane są jako „chaszczki” i tereny nieużyteczne, bardzo zaniedbane, służące za dzikie wysypiska

śmieciami. Są one często terenami o sporej różnorodności biologicznej i powinny być chronione. Warto zahamować proces ich dewastacji i przystosować je do pełnienia funkcji rekreacyjnych i edukacyjnych. Takie działania prowadzone są w krajach Europy Zachodniej przez samorządy lokalne we współpracy z organizacjami ekologicznymi. Przykładem może być brytyjska organizacja Community Environmental Educational Development (CEED) z Sunderland, która we współpracy z władzami lokalnymi tworzy tzw. tereny dzikiej przyrody w mieście, na terenach zrekultywowanych bądź zaniedbanych. Działania CEED łączą ze sobą funkcje ekologiczne poprzez rekultywację terenów przemysłowych i prowadzenie tam działań edukacyjnych dla dzieci i młodzieży z funkcjami społecznymi – poprzez organizowanie pracy dla bezrobotnych z regionu.

3. Aspekty ekologiczne

Zieleń w mieście spełnia wiele funkcji. Jedną z podstawowych jest produkcja tlenu i usuwanie dwutlenku węgla z otoczenia. Przeciętnie jedno drzewo produkuje w ciągu doby tlen, który wystarcza dla kilku osób. Jedno duże drzewo potrafi przetworzyć tyle samo dwutlenku węgla, który emitują dwa domy jednorodzinne. Należy jednak zauważyć, że ze względu na zanieczyszczenie powietrza produkcja tlenu na terenach bardzo zurbanizowanych może spaść nawet o 90% (Zimny 1993). Zieleń miejska absorbuje zanieczyszczenia powietrza, a także nieprzyjemne aromaty, zastępując je przyjemnym zapachem. Ponadto pasy tzw. zieleni izolacyjnej, poza ograniczeniem zanieczyszczeń, zmniejszają również poziom hałasu w mieście.

Miasto stanowi układ ekologiczny, w którym roślinność produkuje mniejsze ilości biomasy niż roślinność znajdująca się w warunkach naturalnych. Przeciętnie uważa się, że na terenie miast istnieje ok. 1000 gatunków roślin naczyniowych i średnio ok. 150–200 gatunków ptaków, 30–50 ssaków i bogaty świat bezkręgowców (Zimny 1993). Dlatego istotne jest przy tworzeniu systemu zieleni miejskiej tworzenie takiej bazy pokarmowej, by odpowiadała ona konsumpcji. Z tego względu wskazane jest sadzenie gatunków rodzimych przystosowanych do naszych warunków klimatycznych. Nie należy również zapominać o bardzo ważnej roli zieleni miejskiej, jaką jest schronienie dla różnych gatunków roślin i zwierząt. Około 25% siedlisk znajduje się na terenie lub na obrzeżach terenów miejskich (Wood 1999).

Europejska Agencja Ochrony Środowiska w raporcie „Towards an urban agenda in European Union”, stwierdziła że 50–80% europejskich miast (o liczbie ludności ponad 500 tys. mieszkańców) nie spełnia standardów Unii Europejskiej w zakresie jakości powietrza. Jest to powiązane również z jakością i ilością terenów zielonych w mieście. W niektórych miastach, takich jak np. Hanno-

ver czy Bruksela tereny miejskie zajmują ponad 20% powierzchni miasta, a np. w Rotterdamie czy Madrycie jest ich mniej niż 5%.

Aby zwiększyć ilość zieleni w mieście, a także podnieść jego atrakcyjność można zastosować kilka pomysłów prezentowanych przez Polskie Towarzystwo Ochrony Przyrody „Salamandra” z Wrocławia, które sugeruje np. „udzielenie” trawników tam, gdzie jest to możliwe (na terenach rzadziej uczęszczanych, rzadko wykorzystywanych rekreacyjnie itp.) poprzez rezygnację z regularnego koszenia oraz sianie gatunków naturalnych. W ciągu kilku lat wyrosnie łąka, która może stać się również poletkiem doświadczalnym dla młodzieży. Inną metodą wzbogacającą zielenią miejską jest szersze wykorzystanie pnączy i żywopłotów, które ją doskonale uzupełniają, a ponadto stanowią kryjówki dla drobnych zwierząt. Pnącza mają również inne zalety, takie jak: polepszenie mikroklimatu, oczyszczanie powietrza, osłaniania ścian budynków, a przez to zapewnianie im ciepła w zimie i chłodu w lecie.

Kolejną metodą zwiększenia ilości zieleni w mieście jest stosowanie „żywych nawierzchni”, które coraz częściej stosuje się w Polsce. Są to brukotrawniki (kocie łby ułożone tak, by były między mini szczeliny ok. 1–2 cm, w których znajdzie się ziemia i piasek), betonowe kratki z trawą, trawniki z tłuczniem itp. Jest to wyłącznie sposób na uatrakcyjnienie terenu, gdyż pod względem przyrodniczym nie ma on żadnego znaczenia, natomiast nadaje charakter miejscom o bardzo zwartej zabudowie, szczelnie wypełnionym betonem i asfaltem.

Często w miastach usuwane są gatunki ruderalne, które przyszyły do miasta razem z człowiekiem; są to popularne „chwasty”, których pozbycie się jest niezwykle trudne i kosztowne. Są to gatunki przystosowane do warunków miejskich i zaczynają powoli znajdować zwolenników wśród planistów, którzy wykorzystują je przy upiększaniu terenów zurbanizowanych. Niektóre gatunki przez cały sezon wegetacyjny kwitną, wydzielając ładne zapachy (np. wrotycz czy piołun).

Istnieje również pomysł tworzenia minirezerwatów propagowany przez Andrzeja Mirskiego – reżysera filmowego i dziennikarza, który obejmuje stworzenie w każdej miejscowości obszaru zieleni na różnych, ciekawszych siedliskach, przeznaczonej tylko dla wolno żyjących zwierząt i roślin, a także wychowanie tam grup ekoentuzjastów i stwarzanie warunków, by poprzez praktyczną pracę dla przyrody stwarzać warunki dla rozbudzania sumienia ekologicznego. Filozoficzną ideą minirezerwatów jest to, że człowiek zwraca jakiś teren przyrodzie (Mirski 1998).

4. Aspekty społeczne

Europejska Agencja Ochrony Środowiska w raporcie “Towards an urban agenda in European Union” stwierdza, że miejskie tereny zielone stanowią waż-

ny element wyznaczania jakości życia w mieście. Zieleń miejska zapewnia przede wszystkim możliwość kontaktu z przyrodą, odpoczynek i rekreację.

W XIX w., wieku rozwoju przemysłowego – zauważono, że zbyt duża koncentracja ludzi w jednym miejscu może prowadzić do różnych patologii i wzrostu agresji, co częściowo może być tonizowane poprzez dużą ilość zieleni w mieście. Wtedy właśnie zaczęły się rozwijać parki i ogrody miejskie, które od tamtego czasu zostały uznane za niezbędne do funkcjonowania i tworzenia miast. Parki i ogrody szczególnie w XIX w. pełniły rolę ognisk kultury. To w nich koncentrowało się życie kulturalne. Przykładem może być choćby słynny Hyde Park w Londynie, gdzie do dzisiaj, w nieco już parodystycznej formie, odbywają się różnego rodzaju wystąpienia publiczne. W Polsce funkcje społeczne parków pokazał również dr Henryk Jordan, który zapoczątkował idee tworzenia ogródków jordanowskich, w których młodzież mogła uprawiać ćwiczenia sportowe. Jordan starał się połączyć funkcje rekreacyjne z funkcjami wychowania obywatelskiego, gdzie w parku umieścił 45 popiersi słynnych Polaków, naukowców, pisarzy i bohaterów narodowych. W Szwecji istnieją również ogrody z urządzeniami sportowymi dostosowanymi do wieku dzieci w nich przebywających (Stępniewska 1996).

Parki i ogrody były najczęściej tworem sztucznym, tworzonymi ręką człowieka, co prowadziło do kształtowania wrażeń estetycznych. Mogą być one jednak kształtowane poprzez kontakt z dziką przyrodą. Brytyjska grupa o nazwie „The Wilderness” propaguje pozostawienie pewnych obszarów przyrodzie i obserwowanie, co się tam dzieje, bez żadnej ingerencji. Ta koncepcja opiera się na całkowitym zaufaniu naturze, na wierze, że to przyroda wie najlepiej, a nie człowiek (The Wilderness).

Ilość pracowniczych ogródków działkowych (zwłaszcza w Polsce) jest ewidentnym wyrazem chęci kontaktu z naturą i przyrodą mieszkańców miast. Jak wskazują sami ich użytkownicy, główną ich motywacją do pracy na działce jest raczej chęć obcowania z przyrodą, zacieśnianie więzów rodzinnych, wypoczynek i rekreacja na świeżym powietrzu, niż zdobywanie plonów, choć – jak sami przyznają – warzywa i owoce z działki smakują lepiej. W ten sposób ogródki działkowe pełnią dodatkową funkcję – poprawiają warunki zdrowotne mieszkańców miast, poprzez trochę ruchu potrzebnego chociażby do skopania czy pielęgnowania ogródka, a także poprzez pozytywne oddziaływanie zieleni.

Zieleń miejska jest często jedynym łącznikiem człowieka ze światem przyrody. W praktyce jednak ilość zieleni w mieście maleje, ze względu na presję inwestycyjną, albo staje się ona monokulturą, zaspokajającą wyłącznie potrzeby estetyczne, a w mniejszej części zdrowotne czy potrzeby kontaktu z przyrodą. Coraz częstsze jest pragnienie mieszkańców miast do przeprowadzki na wieś, co jest spowodowane zapewne podświadomą chęcią kontaktu z naturą oraz pa-

nującą tam ciszą, spokojem, czystym powietrzem i środowiskiem. Dlatego też w koncepcjach urbanistycznych wzrasta rola zieleni, która nie tylko jest ważnym elementem układu urbanistycznego, ale także powiązana jest za pomocą korytarzy ekologicznych z otoczeniem wokół miast i zielenią, znajdującą się na obrzeżach i poza miastem.

Istnienie różnorodnej zieleni w mieście może być również wykorzystane do prowadzenia działalności edukacyjnej, zarówno przyrodniczej, jak i ekologicznej, gdzie z jednej strony można pokazywać ekosystemy i poszczególne gatunki, a także wskazywać stadia np. sukcesji, tj. przekształcania się np. trawnika w łąkę, co może się odbywać za pomocą istniejących w danym terenie ścieżek dydaktycznych czy przyrodniczych. Działania edukacyjne na takich terenach prowadzone są często w ramach zajęć szkolnych przez pedagogów lub przedstawicieli organizacji społecznych opiekujących się danym terenem.

5. Przykład utworzenia użytków ekologicznych w mieście

Oświęcim to ponad 40-tysięczne miasto w Małopolsce, znane przede wszystkim z istniejącego tam Muzeum „Auschwitz–Birkenau”, a także dużych Zakładów Chemicznych „Dwory SA”. Jest to miasto, które jeszcze kilka lat temu nie miało na swoim terenie żadnych form ochrony przyrody. Dzięki działaniom organizacji ekologicznej – Towarzystwa na rzecz Ziemi – sprzeciwiającej się regulacji rzeki w mieście, doszło po dwu latach prowadzenia działań edukacyjnych i lobbystycznych wśród samorządowców do utworzenia w mieście pierwszych form ochrony przyrody (*Spór...* 1996). Stały się one kolejną wizytówką miasta i stymulatorem jego rozwoju. Po wejściu w życie uchwały o powołaniu zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Dolina Rzeki Soły”, składającego się z 4 użytków ekologicznych, na tych terenach pojawiły się formy małej architektury, takie jak ławki, klomby, ścieżki na terenach przeznaczonych do rekreacji, pojawiły się tablice informacyjne mówiące o walorach przyrodniczych. Ponadto, z inicjatywy Towarzystwa na rzecz Ziemi, powstała ścieżka dydaktyczna wraz z przewodnikiem książkowym, która jest wykorzystywana przez uczniów i nauczycieli pobliskich szkół w ramach lekcji biologii. Dzięki działaniom edukacyjnym, takim jak prelekcje, konkursy dla szkół, wystawy, mieszkańcy bardziej identyfikują się z własnym miastem, co stało się przyczynkiem do pobudzenia aktywności lokalnej mieszkańców. Utworzenie form ochrony przyrody wpłynęło również na liczbę osób odwiedzających te tereny poprzez spacerowanie czy wycieczki rowerowe, dzięki odpowiedniej infrastrukturze bardzo ładnie wkomponowanej w krajobraz. Stworzenie zespołu przyrodniczo-krajobrazowego dało również nowe miejsca pracy przy pracach konserwatorskich na tym terenie. Reasumując – nowe formy ochrony przyrody

w mieście są formą racjonalnego zagospodarowania doliny Soły – łączącą funkcje rekreacyjne, zdrowotne i estetyczne z nowoczesną ochroną przyrody.

Co ciekawe, część działań w dolinie rzeki Soły było prowadzonych z inicjatywy samorządu, który po dwuletnich staraniach organizacji ekologicznej został przekonany do zmiany zapatrywań i stworzenia form ochrony przyrody w mieście, co jest obecnie wskazywane głównie jako zasługa władz miasta. Świadczy to o zrozumieniu wagi problemu i wynikających z tego korzyści dla miasta, a pośrednio wskazuje również niedostateczne zrozumienie roli organizacji społecznych w kształtowaniu wizerunku miasta.

6. Wnioski dla ochrony zieleni miejskiej

Aby zieleń miejska mogła spełniać w pełni swoją funkcję, konieczne jest stworzenie lokalnej polityki ochrony przyrody w mieście. W zakresie prawno-organizacyjnym należy uporządkować status formalnoprawny terenów zieleni miejskiej, co jest niełatwe ze względu na istniejące zaszłości prawne, ale jest niezbędne do opracowania planu organizacji i zarządzania terenami zielonymi. Pożądane jest również wydzielenie Zarządu Zieleni Miejskiej oraz ustanowienie przez Zarząd Miasta funkcji ogrodnika, czy też kuratora zieleni w mieście. Istnieje również możliwość ustanowienia terenów chronionych przez właścicieli prywatnych, co powinno być również wspierane przez Zarządy Miast.

W zakresie planistycznym niezbędne jest przygotowanie pełnej waloryzacji przyrodniczej miasta, z uwzględnieniem miejsc przyrodniczo cennych i objęcie ich prawną ochroną oraz wpisanie terenów zielonych do planów zagospodarowania przestrzennego. Jednym z najistotniejszych elementów polityki ochrony przyrody powinno być dążenie do utrzymania i terenów zieleni miejskiej i powiązań między nimi w postaci korytarzy ekologicznych.

Na zakończenie można znowu powołać się na raport "Towards an urban agenda in European Union", w którym stwierdza się, że miasta powinny zapewniać swoim mieszkańcom wszelkie elementy potrzebne do życia (praca, wypoczynek, rekreacja). Zmiany w planowaniu przestrzennym miast powinny uwzględniać rozwój zrównoważony miast, większą różnorodność, tak aby mieszkańcy czuli, że mogą zaspokajać w nich wszelkie potrzeby. Rozwój zrównoważony jest czynnikiem determinującym jakość życia w mieście. Zielona Karta Miast z roku 1990 oraz Raport Miast Zrównoważonych z 1996 roku wskazują na zintegrowane podejście do problemów miejskich uwzględniających społeczne, ekonomiczne oraz ekologiczne wskaźniki.

Literatura

- BAR M., Poradnik dla organizacji ekologicznych na stronie www.eko.org.pl/prawo
- BÖHM A., 1999, *Stan zasobów przyrody*, [w:] *Raport o stanie środowiska miasta Krakowa w latach 1994–1999. Biblioteka Monitoringu Środowiska*, Kraków.
- MAJDECKI L., 1993, *Zagrożenia i ochrona w kształtowaniu środowiska przyrodniczego, krajobrazu i miejskich założeń ogrodowych na obszarach zurbanizowanych*, [w:] *Przyroda, ogród i krajobraz w życiu miasta*, Warszawa.
- MIRSKI A., 1998, *Polski narodowy program dla wszystkich – wezwanie do działania. Budujemy minirezerwy w każdej miejscowości*, „Zielone Brygady”, nr 10 (112), Kraków.
- SIENIARSKA E., *Zieleń miejska w świetle uwarunkowań prawnych Unii Europejskiej*, Społeczny Instytut Ekologiczny, na stronie www.sie.most.org.pl/UEZIEL1
- Spór o Sołę*, 1996, Federacja Zielonych – Oświęcim, red. R. Wawręty, P. Rymarowicz, Oświęcim.
- STĘPNIEWSKA B., 1996, *Tendencje kształtowania zieleni w wiekach XIX i XX w Europie*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- The Wilderness – manifest dzikiego życia – na stronie www.pnrwi.most.org.pl/dz/archiwum
- WOOD Ch., 1999, *Zielone miasto*, Wydawnictwo Europejskiego Centrum Ekologicznego LOP, Warszawa.
- ZIMNY H., 1993, *Zastosowanie ekologii miasta w rozwiązywaniu funkcjonalności środowisk zurbanizowanych*, [w:] *Przyroda, ogród i krajobraz w życiu miasta*, Warszawa.
- ZIMNY H., 1993, *Zastosowanie ekologii miasta*, [w:] *Przyroda, ogród i krajobraz w życiu miasta*, Warszawa.

THE SOCIAL AND ECOLOGICAL ASPECTS OF FORMATION AND MAINTENANCE OF MUNICIPAL GREEN AREAS

Summary

The municipal green area is becoming a more and more appreciated component of urban systems, both the ones being planned and the existing ones. The article concentrates on describing various functions performed by green areas in cities. The functions include the recreational, ecological and health-securing ones. In order that the municipal greens could perform the above-mentioned functions it is indispensable to create a local policy of protection of environment in the city. There is a need for ordering the formal-legal status of municipal green areas. In the sphere of planning it is necessary to prepare a full nature valorization of the city. One of the most significant elements of the environmental protection policy should be aiming at preservation of green areas and formation links between them in the form of ecological corridors.

Renata KLIMEK
Uniwersytet Opolski

REWITALIZACJA OBSZARÓW KULTUROWYCH NA PRZYKŁADZIE GÓRY ŚW. ANNY

Wprowadzenie

Pojęcie *rewitalizacja* oznacza ożywienie tkanki fizycznej, postaw gospodarczych, struktur i więzi społecznych. Są to kompleksowe działania techniczne, społeczne i ekonomiczne, mające na celu przywrócenie dawnej świetności i zapewnienie rozwoju określonego obszaru¹. Rewitalizacją najczęściej obejmuje się historyczne centra miast, nie mniej istotne wydają się jednak również inne obszary związane z dziedzictwem kulturowym.

W myśl ustawy² „dobrem kultury jest każdy przedmiot ruchomy lub nieruchomy, dawny lub współczesny, mający znaczenie dla dziedzictwa i rozwoju kulturalnego ze względu na jego wartość historyczną, naukową lub artystyczną”. W tej szczególnej sytuacji, wielkiej uwagi wymaga specjalne traktowanie miejsc nadzwyczajnych, które oprócz użytkowych, niosą wartości emocjonalne, symboliczne, tożsamościowe kulturowo, obszarów stanowiących bardzo ważny, nieodzowny element infrastruktury społecznej.

Niniejsze opracowanie ma na celu wykazanie roli i znaczenia jednego z takich miejsc – Góry Św. Anny, dla społeczności lokalnej oraz przedstawienie sposobu jego rewitalizacji.

¹ Definicja przyjęta przez stowarzyszenie: Forum Rewitalizacji, powstałe z inicjatywy osób związanych z programami rewitalizacji prowadzonymi w niektórych miastach, jako miejsce integracji środowisk związanych z rewitalizacją, dyskusji istotnych zagadnień, wymiany doświadczeń i poglądów. Forum ułatwia poznanie programów rewitalizacji, jest rzecznikiem i promotorem działań na rzecz rozwoju metod i systemów finansowania rewitalizacji zabudowy, programów społecznych, kulturalnych i gospodarczych.

² Ustawa o ochronie dóbr kultury – z 15 lutego 1962 roku.

Rewitalizacja jako instrument polityki przestrzennej

Określenie *rewitalizacja* pojawiło się w drugiej połowie XX wieku w kontekście dzielnic miejskich, których rozwój warunkował przemysł. Wraz z kryzysem i upadkiem niektórych jego gałęzi, w wielu miastach Europy (np. Łódź) i Ameryki Północnej nastąpił znaczny odpływ ludności spowodowany głównie brakiem perspektyw zatrudnienia oraz w konsekwencji proces degradacji przestrzeni. Była to sytuacja skomplikowana i wymagająca podjęcia pilnych działań interwencyjnych w przestrzeni tak materialnej, jak i społecznej. Proces naprawy czy polegał w tym wypadku na wprowadzeniu do zdegradowanego obszaru miasta funkcji innych niż tradycyjnie tu występujące, z jednoczesnym przekształceniem obecnej formy przestrzennej.

Sekwencję działań mających na celu ożywienie gospodarcze oraz zmianę struktury przestrzennej i funkcjonalnej zdegradowanych obszarów miast (głównie przemysłowych) określono mianem *rewitalizacji* (Kaczmarek 1999). Pojęcie to ma w polskiej i obcojęzycznej terminologii wiele bliskoznacznych odpowiedników, które stosowane są wymiennie, często niezgodnie z zaistniałym kontekstem, pomimo iż ich zakres i ciężar znaczeniowy jest różny. W związku z powyższym konieczne jest zaprezentowanie najczęściej używanych pojęć przyjętych w literaturze technicznej i ekonomicznej oraz w praktyce:

- **remont**, tj. przywrócenie takiego stanu budynku, jaki istniał na początku poprzedniego cyklu eksploatacji;
- **modernizacja**, tj. remont uzupełniony wprowadzeniem nowych, lepszych, sprawniejszych lub nawet dodatkowych elementów wyposażenia podnoszących standard użytkowy budynku;
- **restauracja**, zabieg zmierzający do zachowania zabytkowego charakteru obiektu architektonicznego oraz ujawnienia estetycznej i historycznej wartości zabytku (jego dawnej substancji oraz elementów stanowiących autentyczne dokumenty przeszłości)³;
- **renowacja** – odświeżenie, odnowienie np. elewacji obiektu;
- **rewaloryzacja**, tj. przywrócenie utraconych walorów architektonicznych i użytkowych poprzez remont i modernizację obiektów o szczególnej wartości zabytkowej (artystyczno-historycznej). Wymaga to dodatkowych prac badawczych i realizacyjnych, mających na celu wyeksponowanie powyższych wartości w zakresie treści, formy i substancji (Zawadzki E. 1999) i
- **rewitalizacja** – proces wiążący działania poprzednio wymienione z działaniami zmierzającymi do ożywienia społecznego i gospodarczego obszaru. Przy czym interdyscyplinarność podejmowanych działań, tj. powiązanie spraw

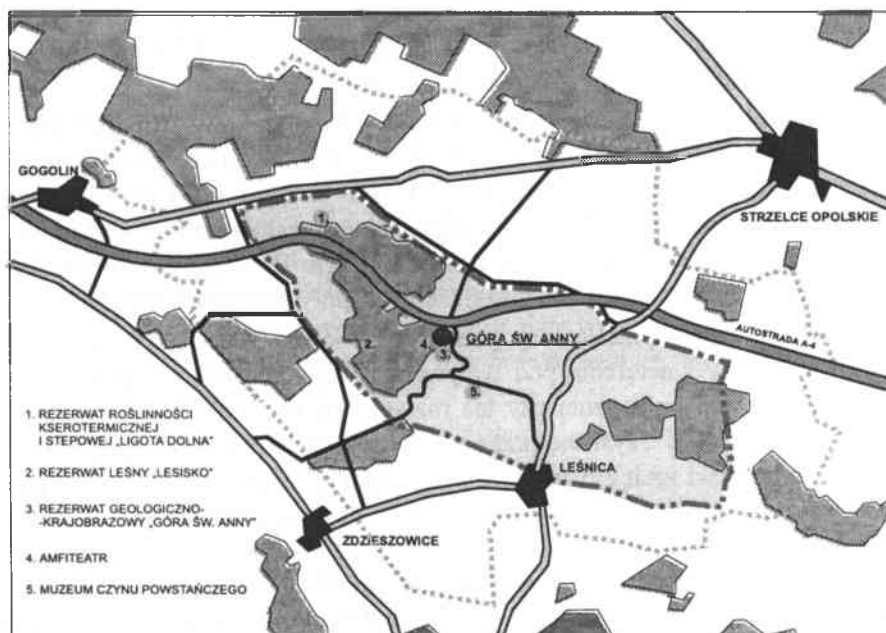
³ <http://wiem.onet.pl>

społecznych, gospodarczych i technicznych w procesach rewitalizacji, to nie tylko sprawa terminologiczna, ale istota zagadnienia, które w odróżnieniu od tradycyjnych ujęć odnosi się do całości życia miasta, a nie tylko do jego formy (Zawadzki 1999).

W praktyce, w odniesieniu do całych zespołów zabytkowych stosuje się pojęcia rewaloryzacji i rewitalizacji, natomiast do poszczególnych obiektów i elementów układu mają zastosowanie pozostałe rodzaje działań, głównie konserwatorskich.

Charakterystyka badanego obszaru – funkcje ponadlokalne

Miejscowość Góra Świętej Anny, wraz z sanktuarium oraz amfiteatrem znajdującym się na terenie parku krajobrazowego, jest unikalną w skali kraju wielkoprzestrzenną kompozycją krajobrazowo-parkową oraz kulturowo-przestrzennym symbolem Śląska Opolskiego. Ze względu na swoje położenie i walory przyrodnicze jest też najbardziej uczęszczanym miejscem wypoczynku i rekreacji ludności w promieniu około 20 kilometrów. Mając świadomość, iż zamieszkuje ją zaledwie ~120 osób, niezwykłym jest fakt nagromadzenia tylu atutów i funkcji o zasięgu ponadlokalnym.



Rys. 1. Park Krajobrazowy „Góra Św. Anny” z otuliną

Źródło: Opracowanie własne.

Badany obszar charakteryzuje się takimi funkcjami, jak:

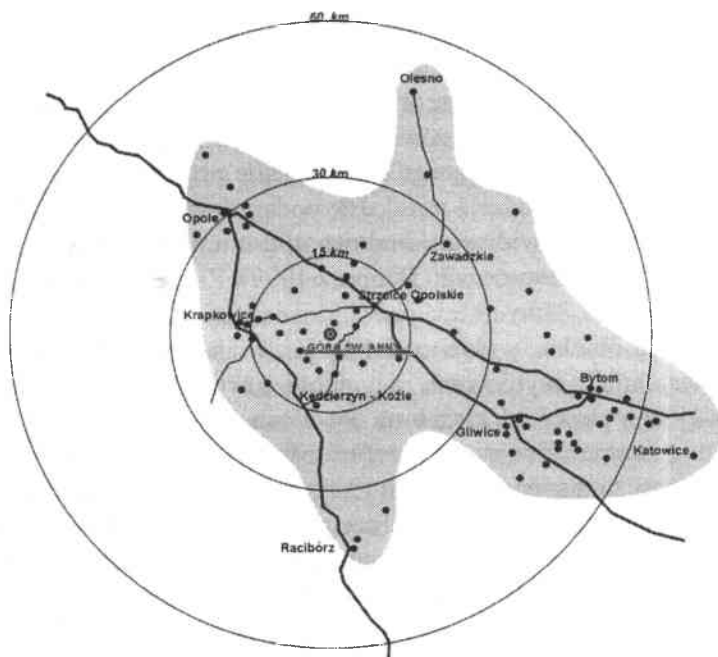
Funkcja religijna. We wszystkich znanych kulturach „góra” postrzegana była jako miejsce zetknięcia nieba z ziemią, siedziba bogów, *sacrum* oraz wiązana z kultem religijnym (Kopaliński 1990). Symbolizując wyżyny duchowe, ku którym powinien wzniesić się człowiek, powodowała też wrażenie stałości, niewzruszoności, niezłomności i bezpieczeństwa, stanowiąc często miejsce lokowania klasztorów lub miast (Sopot-Zembok 1997).

Na terenie Górnego Śląska miejsce wyjątkowe dla okolicznej ludności stanowi Góra Chełmska, czego wyrazem stał się zbudowany na szczycie klasztor ojców franciszkanów wraz z Bazyliką Świętej Anny. Około 1480 roku została tu wzniesiona pierwsza kaplica św. Jerzego, następnie przebudowana ~1500 roku przez Michała Strzałę (dziedzica Poręby i właściciela góry) i poświęcona Św. Annie. W drugiej połowie XVII w. rozbudował ją i doprowadził do świetności hrabia Gaschina (1673 r.), a w latach 1701–1709 wybudowano drogę procesyjną „Kalwarię”, wzbogacając ją później o tzw. „Dróżki Matki Boskiej”. Murowany obiekt klasztoru o.o. franciszkanów powstał w latach 1773–1749.

Niezwyczajnie istotnym wydarzeniem lat 1611–1630 było przekazanie kościołowi cudownej figurki św. Anny Samotrzeciej wraz z jej relikwiami przez Annę Marię Kochcicką (z domu Maltic). Od tego bowiem momentu rozpoczął się masowy ruch pielgrzymkowy na górę Chełmską, która przyjęła nazwę od imienia Świętej, stając się głównym ośrodkiem kultu Św. Anny nie tylko na Śląsku, ale i w Niemczech (Byczkowski 1997). W roku 1980 kościół Św. Anny podniesiony został do rangi Bazyliki mniejszej.

Przez cały okres swojego istnienia wieś Góra Świętej Anny utrzymywała charakter turystyczno-pątniczy, a jej rozwój następował dość dynamicznie, o czym świadczy wzrost liczby mieszkańców z 54 osób w roku 1720 do 641 w roku 1861. Jak podaje ks. J. Górecki, w dni odpustowe do sanktuarium przybywało do 100 tys. pielgrzymów złączonych wspólnym kultem Św. Anny (Górecki 1994) i wierności miejscu rodzinnemu niezależnie od przynależności etnicznej.

Liczebność i zasięg przestrzenny pątnictwa w latach 1945–1985, jak również zmiany jego formy i natężenia pod wpływem nowych stosunków społeczno-gospodarczych, sytuacji politycznej czy też rozwoju komunikacji, badał ks. Andrzej Hanich (Hanich 1997). Uzyskane przez niego informacje potwierdzają głównie regionalny, górnośląski zasięg pątnictwa, który zasadniczo pokrywa się z zasięgiem przedwojennym, co potwierdza ciągłość i znaczenie sanktuarium dla miejscowej ludności. Niezwyczajnie istotnym elementem religijno-społecznego oddziaływania jest fakt przejęcia tradycji pielgrzymowania oraz symboliki Góry Św. Anny przez dużą grupę ludności napływowej z innych regionów Polski, przy jednoczesnym zachowaniu znaczenia dla ludności rodzimej zmuszonej do emigracji w wyniku uwarunkowań politycznych powstałych po II wojnie światowej.



Rys. 2. Zasięg przestrzenny pielgrzymowania na Górę Św. Anny

Źródło: Opracowanie własne na podstawie A. Hanich, *Liczebność i zasięg przestrzenny pątnictwa na Górę Świętej Anny*.

Sanktuarium powinno być miejscem pojednania i dialogu zróżnicowanej społeczności Śląska. Cel ten nigdy nie został jednak w pełni zrealizowany. Na przełomie XIX i XX wieku wprowadzono podział narodowy, włącznie z wyznaczeniem innych dat odpustów dla obu społeczności i chociaż obecnie dostęp do Sanktuarium jest równy – trudno mówić o rzeczywistej koegzystencji. Problem ten podjął Papież Jan Paweł II podczas pielgrzymki na Górę Św. Anny 21 czerwca 1983 roku w słowach „Ziemia ta naprawdę potrzebuje wielorakiego pojednania”. Podkreślał On wielokulturowe dziedzictwo Śląska i konieczność podjęcia dialogu, przestrzegał też przed niepotrzebnym jątrzeniem ludzi (za Kossakowska-Jarosz 1997).

Funkcja kulturowa. Społeczno-narodowy kontekst religijności Górnoślązaków prowadził często do traktowania Góry Św. Anny jako elementu gry politycznej i miejsca „demonstracji siły”. Ciągłe boje toczone o polskość lub niemieckość tej ziemi nie sprzyjały tworzeniu więzi, niejednokrotnie stawiając dawnych przyjaciół lub krewnych po przeciwnych stronach barykady.

Szczególnie bolesnym piętnem odcisnął się w historii Góry przebieg Powstań Śląskich (1919, 1920 i 1921), których echa do dziś żywe są wśród lokalnej społeczności, będąc często źródłem niesnasek i stojąc na drodze do pojednania.

Jednym z elementów gry politycznej stała się podjęta w 1934 roku decyzja o budowie Pomnika-Mauzoleum ku czci poległych żołnierzy walczących po stronie Niemiec (Ehrenmal) oraz amfiteatru (Thingplatz), mającego stać się miejscem „świętowania” ludu górnośląskiego. W rzeczywistości planowano stworzenie miejsca umożliwiającego prowadzenie propagandy, której nadrzędnym celem była „nacjonalizacja mas”. Jak podaje Janusz Dobesz, Ministerstwo Propagandy Rzeszy przewidywało budowę 400 monumentalnych założeń tego rodzaju, z czego zrealizowano ~20 (Dobesz 1999). Z nich natomiast największe jest to na Górze Św. Anny.

Na lokalizację obiektu wybrano dolinę Krowiaka, będącą dawnym kamieniołomem wapienia, usytuowaną na południowo-zachodnim zboczu góry, w niewielkiej odległości od klasztoru. Po 2 latach budowy (1934–1936), powstał jeden z najpotężniejszych amfiteatrów ziemnych Europy połączony z kompleksowym zagospodarowaniem terenu i rozbudowaną bazą turystyczną.

Zgodnie z danymi technicznymi amfiteatr mieści: trybuny dolnego kręgu 7 tys. miejsc siedzących; trybuny górnego kręgu 20 tys. miejsc stojących; dodatkowo przy zajęciu obejść, schodów i murów okalających 20 tys. miejsc stojących, co łącznie daje 45–50 tys. miejsc

Średnica orkiestry równa jest 40 m, a różnica poziomów pomiędzy sceną i ostatnim z rzędów wynosi 33 m⁴.

Integralną częścią założenia był górujący nad amfiteatrem i całą doliną Pomnik Poległych o formie przypominającej zamki Normanów, będący grobowcem 51 Niemców z Korpusu Ochotniczego, poległych w czasie III powstania śląskiego.

Odsłonięty 2 kwietnia 1938 r. pomnik, został wysadzony w powietrze w 1945, a wkrótce potem w jego miejsce wmurowano kamień węgielny pod budowę nowego obiektu, poświęconego bohaterskim powstańcom. Dwukrotny konkurs na projekt wygrał Xawery Dunikowski. Poszczególne partie Pomnika Powstańca Śląskiego powstawały w latach 1947–1953, a uroczyste odsłonięcie nastąpiło w 1955 roku. Była to jedna z ostatnich uroczystości patriotyczno-powstańczych w tym okresie, bowiem udział lub pielęgnowanie pamięci o powstaniach śląskich uznane zostało za przejaw skrajnego nacjonalizmu (za: Zarzycka 1997).

Obecnie z historią Góry Świętej Anny oraz przebiegiem wydarzeń lat 1919, 1920, 1921 można zapoznać się w Muzeum Czynu Powstańczego będącym ważną placówką kulturalną.

Amfiteatr powstał jako przeciwwaga dla sanktuarium, a organizowane w nim obchody miały być konkurencją dla uroczystości religijnych i świąt kościel-

⁴ Średnica ta jest dwukrotnie większa od orkiestry teatrów w Atenach i Epidauros, a wysokość trybun można przyrównać do 11 kondygnacyjnego wieżowca.

nych. Z tego względu nie cieszył się popularnością wśród miejscowej ludności. Również w okresie powojennym jego wykorzystanie wiązało się najczęściej z masowymi imprezami o jednoznacznie propagandowym charakterze i ideologii. Wpłynęło to prawdopodobnie na fakt negatywnej identyfikacji obiektu przez społeczeństwo i cichą akceptację dla jego powolnej degradacji. Jest to jednak niezwykle cenne założenie przestrzenne i dokument minionej epoki, dlatego nie wolno traktować takiej postawy jako prawidłowej.

Funkcja przyrodnicza. Monumentalny, bazaltowy szczyt Góry Świętej Anny (400,4 m n.p.m.), będący pozostałością stożka wulkanicznego, jest najwyższym wzniesieniem masywu Chełmu stanowiącego zachodnią część Wyżyny Śląskiej. Krajobraz jest tu wyżynny, bogato rozrzeźbiony i silnie zróżnicowany (względne różnice wysokości dochodzą do 220 m). Licznie występujące suche doliny, wywierzyska skalne, wąskie wąwozy i piaszczyste wydmy, leje i misy krasowe tworzą niezwykle malowniczy i urozmaicony krajobraz.

W strukturze użytkowania gruntów lasy zajmują około 18,3% ogólnej powierzchni. Przeważa las mieszany wyżynny z ostańcami buczyny karpackiej i pospolitej, dębu i modrzewia. Dla ich ochrony utworzono dwa częściowe rezerваты leśne: „Boże Oko” i „Lesisko” (Grafik). Na uwagę zasługuje również rezerwat roślinności kserotermicznej „Ligota Dolna” oraz rezerwat przyrody nieożywionej (geologiczny) „Góra Św. Anny”.

Równie bogata i ciekawa jest fauna: liczne gatunki ssaków (jeleń, sarna, dzik, borsuk, lis, suseł morągowany); około 50 gatunków ptaków, w tym drapieżnych (myszołów, pustułka, jastrząb, krogulec, kozub); oraz stanowisko ~600 gatunków motyli⁵.

W celu zapewnienia szczególnej ochrony walorów krajobrazowych i przyrodniczych oraz wartości narodowych, historycznych i kulturowych regionu, na mocy uchwały nr XXIV/193/88 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Opolu z 18 maja 1988 roku utworzony został Park Krajobrazowy „Góra Świętej Anny”. Wraz z otuliną zajmuje on ponad 13 tys. ha. Na jego terenie wyznaczono sześć szlaków turystycznych oraz trzy ścieżki dydaktyczne.

Niewątpliwie istotne dla regionu znaczenie będzie miał w przyszłości przebieg autostrady A-4 z węzłami w Gogolinie i Olszowej, choć trudno tu mówić o wyłącznie pozytywnym wpływie, ze względu na jej przebieg przez teren parku krajobrazowego.

Symbolika i znaczenie dla lokalnej społeczności. Potrzeba przypisania się do konkretnego miejsca jest jedną z podstawowych potrzeb człowieka. Jak pisze Yi-Fu Tuan (*Przestrzeń i miejsce*, Warszawa 1987 r.) „Miejsce to bezpieczeństwo, przestrzeń to wolność: przywiązani jesteśmy do pierwszego i tęskni-

⁵ Na podstawie: *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Leśnica*, przyjęte uchwałą Rady Miasta nr XXXVIII/239/98 z 18 czerwca 1998 r.

my za drugim” (Kossakowska-Jarosz 1997). Szczególnym dla człowieka miejscem jest ziemia rodzinna będąca osią orientacji w przestrzeni społecznej i kształtująca osobowość. Jej punkty charakterystyczne stają się zwykle miejscami różnego kultu, tworząc w ten sposób zrozumiałą całość i budując w ludziach poczucie tożsamości z danym obszarem. Poczucie to, zwykle skrupulatnie pielęgnowane zarówno w programach edukacji obywatelskiej jak i religijnej, często jest również nadużywane (Kossakowska-Jarosz 1997).

Śląsk Opolski to jedno miejsce i dwie identyfikujące się z nim narodowości, choć właściwszym wydaje się mówienie raczej o grupie etnicznej, czyli Ślązakach niż Polakach i Niemcach. Takie spojrzenie na lokalną ludność pozwala zapomnieć o niepotrzebnych niesnaskach narodowościowych i zobaczyć grupę ludzi złączonych w miłości i szacunku dla rodzinnej ziemi, regionu, „małej ojczyzny”.

Znamiennym jest fakt, że w nowoczesnych społeczeństwach, wraz z nasilającą się tendencją do wszechstronnej globalizacji, wprost proporcjonalnie rośnie potrzeba partykularyzacji, budowania właśnie takich „małych ojczyzn”.

Potencjał rozwojowy

Podejmując próby oceny wartości przestrzeni, bierzemy pod uwagę: zagospodarowanie terenu, czynniki środowiska przyrodniczego i kulturowego, czynniki demograficzne i społeczne oraz wyposażenie w infrastrukturę techniczną i sieć komunikacyjną. Na takiej podstawie możemy określić optymalne kierunki rozwoju, przeznaczenie terenów i zakres prowadzonej działalności oraz grupę odbiorców, do których skierowana będzie oferta.

Ze względu na swoją lokalizację i niezwykle wysoką wartość kulturową i społeczną Góra Św. Anny jest miejscem o potencjalnie ogromnych możliwościach. Mamy jednak do czynienia z terenem, na którym głównym problemem są konflikty narodowościowe, co właściwie uniemożliwia podjęcie wiążących decyzji w stosunku do spornych kwestii i obiektów. Niestety prowadzi to jedynie do odkładania problemów „na później” i traktowania niewątpliwych atutów miejscowości jako przeszkody w jej rozwoju.

Główne funkcje Góry Św. Anny to turystyczno-rekreacyjno-państwowa oraz rolnicza, przy czym zdecydowanie dominujący charakter ma pierwsza z nich.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna miejscowości nie odzwierciedla jednak powyższej relacji w prawidłowy sposób. W związku z dużym ruchem pańniczo-turystycznym występują niedobory w zakresie liczby miejsc parkingowych i noclegowych oraz bazy gastronomicznej i urządzeń infrastruktury technicznej, zwłaszcza odprowadzenia ścieków. Zaplecze noclegowe to łącznie około 1550 miejsc, ale zaledwie 105 z nich mieści się w obiektach o podstawowym standar-

dzie z możliwością zakwaterowania w 2–4-osobowych pokojach, pozostałe znajdują się w schronisku młodzieżowym i rozbudowywanym obecnie Domu Pielgrzyma.

Miejscowość nie jest samowystarczalna w zakresie miejsc pracy. Istnieje niekorzystna tendencja obniżania się przyrostu rzeczywistego i dość wysokie ujemne saldo ruchu migracyjnego.

Do podstawowych zagrożeń należy również brak powszechnej świadomości o historycznych walorach przestrzeni oraz stopniowa degradacja fragmentów współtworzących dziedzictwo kulturowe. Istotny jest też fakt niepodejmowania przez władze gminy jakichkolwiek działań polegających na budowaniu wizerunku obszaru Góry Św. Anny w formie marketingowej. Pomimo niezaprzeczalnej wartości przestrzeni właściwie nie istnieje system aktywnej informacji wykraczający poza samą miejscowość.

Podstawą sporządzenia programu rewitalizacji i rewitalizacji obszaru Góry Św. Anny powinna być Strategia rozwoju gminy, ustalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i Plan ochrony parku krajobrazowego „Góra Św. Anny”. Zasadniczymi instrumentami zachowania lokalnych historycznych walorów architektonicznych są również dokumenty prawne:

- Ustawa z 15 lutego 1962 r. o ochronie dóbr kultury, znowelizowana w latach 1983–1996 (DzU Nr 10, poz. 48).

- Konwencja o Ochronie Światowego Dziedzictwa przyjęta przez UNESCO w Paryżu 16 listopada 1972 r. i ratyfikowana przez Polskę (DzU z 1976, Nr 32).

W istniejącym Studium jako jeden z dwóch głównych kierunków rozwoju gminy zostało zapisane i uchwalone wykorzystanie walorów środowiska przyrodniczego i kulturowego dla potrzeb ruchu turystycznego, pielgrzymkowego oraz rekreacji. Za priorytetowe zadanie służące realizacji powyższego celu uznano wykonanie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miejscowości Góra Św. Anny, stanowiącego punkt wyjścia dla wszelkich inwestycji związanych z gospodarką przestrzenną. Niestety polityka gminy w zakresie realizacji zadań nie jest zgodna z zawartymi w Studium wytycznymi, co sprawia, że miejscowość stała się „martwa” pod względem inwestycyjnym. Jest to również istotna przeszkoda na drodze do pozyskania funduszy (dotacji) pozagminnych na realizację programu rewitalizacji obszaru.

Możliwości w tym zakresie jest wiele, należałoby rozważyć zwłaszcza następujące:

- umieszczenie w ramach rządowego programu centrów miast historycznych, prowadzonego przez urząd Generalnego Konserwatora Zabytków;
- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska;

– program „Raphael” prowadzony przez UNESCO, dotyczący zarówno działań planistycznych, jak i pojedynczych obiektów oraz zagadnień technicznych i technologicznych. W jego ramach byłoby również możliwe opracowanie kompletnej dokumentacji studialno-projektowej poprzedzającej etap dokumentacji realizacyjnej;

– fundusze pomocowe Unii Europejskiej – PHARE lub URBAN (program dla zdegradowanych lub zagrożonych miast historycznych), częściowe sfinansowanie na etapie realizacji;

– środki prywatne, zarówno krajowe, jak i zagraniczne;

– dotacje celowe.

Warunkiem otrzymania dofinansowania jest zaangażowanie środków własnych oraz akceptacja programu przekształceń. Zrewaloryzowana i zrewitalizowana przestrzeń Góry Świętej Anny mogłaby stać się jednym z najciekawszych urbanistycznie zespołów krajobrazowych w Polsce, stanowiąc niewątpliwą atrakcję turystyczną i wpływając na rozwój lokalnej gospodarki.

Przykładem podjęcia działań o charakterze rewitalizacji w odniesieniu do obszaru o dużej wartości kulturowej, nie stanowiącego centrum ośrodka miejskiego jest krakowski Kazimierz. Przyjęto tu plan działania opracowany w latach 1993–1994, dzięki finansowej pomocy ze strony Unii Europejskiej poprzez system Wschodnioeuropejskiej Wspólnoty Miast – ECOS, przy merytorycznej współpracy Zespołu ds. Rewitalizacji Kazimierza z partnerami z Berlina i Edynburga.

Przy ustalaniu strategii rewitalizacji Kazimierza przyjęto w Planie Działań cztery zasady:

1. Uszanowanie historycznej wartości przestrzeni kulturowej Kazimierza (uznaje się wartość tradycji żydowskich i chrześcijańskich jako zasadniczą przesłankę określającą możliwe kierunki ożywienia gospodarczego i aktywizacji turystycznej);

2. Poprawę jakości środowiska i walorów kompozycyjnych przestrzeni;

3. Poprawę stanu gospodarki (potencjał przedsiębiorczości Kazimierza związanej z obsługą ruchu turystycznego zostanie wykorzystany tak, aby dzielnica ta mogła odgrywać większą rolę w funkcjach turystycznych Krakowa. Zadanie to zostanie wypełnione w taki sposób, że zapewni korzyści zarówno mieszkańcom, jak i turystom);

4. Zachowanie podejścia partnerskiego (plan poprawy środowiska i gospodarki Kazimierza będą przygotowane i realizowane we współpracy z mieszkańcami i lokalnym biznesem. Będzie się również dążyć do współpracy z zagranicznymi instytucjami i organizacjami oraz do stymulacji inwestycji zagranicznych).

W polityce rozwoju przestrzennego i ochrony środowiska uchwalonej przez Radę Miasta Krakowa w 1994 r. Kazimierz uznany został za obszar strategiczny, w którym obowiązują szczególnie preferencyjne warunki dla inwestorów realizujących politykę miasta w zakresie regulacji prawnych i podatkowych (Zawadzki 1999).

Ze względu na położenie „na styku” dwóch kultur, dla obszaru Góry Świętej Anny, podobnie jak dla Kazimierza, priorytetowym celem powinno stać się ożywienie gospodarcze i aktywizacja turystyczna oparta na uszanowaniu historycznej wartości przestrzeni kulturowej i środowiska przyrodniczego. Przestrzeń ta powinna być jednak traktowana jako całość złożona z harmonijnie i równomiernie rozwijających się i wzajemnie współpracujących elementów. Szczególnie ważne jest to w wypadku miejsc mających kilka „atutów” o różnym charakterze, skierowanych do tej samej grupy odbiorców, w takim przypadku bowiem działania synergiczne przynoszą zdecydowanie lepsze skutki niż niepotrzebna konkurencja.

Negatywna relacja pomiędzy sanktuarium i amfiteatrem na Górze Św. Anny istnieje jednak od dawna i związana jest z konfliktem narodowościowym, dlatego złagodzenie jej jest zadaniem trudnym, wymagającym tolerancji i działań na rzecz szeroko rozumianego dobra społecznego. Korzystnym rozwiązaniem wydaje się wprowadzenie elementu neutralnego, którego funkcja i cele zakładałyby równomierne korzystanie z oferowanych przez oba obiekty wartości i zaplecza. Możliwości takie daje stworzenie dużego, nowoczesnego centrum konferencyjnego służącego instytucjom naukowym lub firmom zewnętrznym, którego działalność obejmowałaby również dydaktykę w zakresie tradycji, kultury i sztuki Opolszczyzny jako „małej ojczyzny”, idei pojednania, ekumenizmu, integracji europejskiej i ekologii. Zadania związane z dydaktyką są szczególnie ważne, ponieważ jednym z podstawowych zagrożeń w rozwoju miejscowości jest brak powszechnej świadomości o historycznych walorach jej przestrzeni wśród dzieci i młodzieży.

W związku z ogromną popularnością „wymian” prowadzonych pomiędzy szkołami polskimi i zagranicznymi pożądaną jest udostępnienie części obiektów konferencyjnych na ekspozycje i wystawy oraz wyspecjalizowane pracownie umożliwiające poznawanie charakteru i specyfiki regionu poprzez zabawę, namacalny kontakt z historią. Na całym świecie wiele instytucji naukowych ma tego typu centra edukacji dla młodzieży, np. pionierski Instytut Weizmanna w Izraelu. Często są one powiązane z zapleczem mieszkalnym umożliwiającym dłuższy pobyt. W wypadku Góry Św. Anny interesującym rozwiązaniem byłoby połączenie bazy noclegowej w formie campusu dla uczniów i młodzieży biorącej udział w międzynarodowym programie wymian dydaktyczno-kultural-

nych, ze szkołą waldorfską jako placówką współpracującą i uzupełniającą działalność Centrum⁶.

Zespół obiektów o podobnym programie funkcjonuje od 1994 roku w Krzyżowej, łącząc działalność pedagogiczną, kulturalną, społeczną, naukową i polityczną w zakresie pojednania między narodami i integracji z Unią Europejską⁷.

Na terenie miejscowości istnieje również potrzeba dalszej rozbudowy usług o podwyższonym standardzie w zakresie bazy noclegowej, handlu i gastronomii, szczególnie nastawionych na turystykę weekendową i pobytową oraz wykonanie dużego, najlepiej wielopoziomowego parkingu dla minimum 400 samochodów osobowych. Optymalnie usytuowanego w połowie drogi pomiędzy centrum miejscowości a pomnikiem, stanowi impuls do rozwoju usług w kierunku amfiteatru.

Koniecznym elementem w programie rewitalizacji jest również stworzenie kompleksowego systemu informacji turystycznej wykraczającej poza województwo oraz promowanie i reklamowanie regionu z nastawieniem zarówno na turystów polskich, jak i zagranicznych.

W wydany przez Brytyjski Fundusz Know-How w ramach Programu Wspierania Samorządów Lokalnych, *Poradniku mieszkaniowym* (Poradnik... 2000) omówiono szczegółowo zasady i proces budowy strategii rewitalizacyjnej. Zaprezentowano również zasady wyboru celów programu, źródła i sposoby gromadzenia danych, metody opracowania prognoz oraz proces prowadzenia konsultacji ze społecznością, władzami samorządowymi oraz sektorem prywatnym. Szczególnie istotne jest, aby program rewitalizacji uzyskał pełne poparcie lokalnej społeczności, sektora prywatnego i administracji, w stopniu pozwalającym na utożsamienie się z jego przebiegiem. Jest to możliwe tylko poprzez zaangażowanie mieszkańców w budowanie programu, prowadząc, np. w oparciu na doświadczeniach holenderskich, tzw. debaty i konsultacje publiczne, w czasie których ustala się priorytety działania w sposób zadowalający wszystkie strony.

⁶ Pierwsza szkoła tego typu rozpoczęła działalność we wrześniu 1919 roku w Niemczech i była przeznaczona dla dzieci pracowników fabryki Waldorf-Astoria. Podstawy nowej pedagogiki i zasady organizacji szkoły stworzył niemiecki filozof Rudolf Steiner, twórca antropozofii, czyli całościowego systemu wiedzy o człowieku, obejmującego zarówno sferę religii, jak i praktycznego życia, mającego pomóc w odnalezieniu naturalnej drogi rozwoju jednostki i społeczeństwa. Jednym z najważniejszych założeń tej pedagogiki jest podporządkowanie procesu nauczania naturalnym rytmom dnia i pór roku oraz dostosowanie go do potrzeb właściwych danemu etapowi rozwoju dziecka. Szkoły waldorfskie charakteryzuje również szeroko rozbudowany system zajęć plastycznych, muzycznych i teatralnych oraz głęboki szacunek dla tradycji, wyrażający się między innymi poprzez naukę praktycznych rzemiosł charakterystycznych dla danego obszaru. J. Kaczmarek, *Inna szkoła*, „Architektura” 198, nr 10.

⁷ Na podstawie: www.krzyzowa.org.pl

Przeprowadzona skutecznie rewitalizacja obszaru, zwłaszcza obszaru targanego tak gwałtownymi konfliktami narodowościowymi i politycznymi, możliwa jest tylko przy uzyskaniu pełnej aprobaty społecznej dla programu. Kwestie materialne stają się tu problemem drugoplanowym.

Literatura

- BYCZKOWSKI J., 1997, *Kult św. Anny w Niemczech*, [w:] *Dziedzictwo Góry Świętej Anny*. Materiały z sesji naukowej, Państwowy Instytut Naukowy, Instytut Śląski w Opolu, Opole.
- DOBESZ J., 1999, *Wrocławska architektura spod znaku swastyki na tle budownictwa III Rzeszy*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- GÓRECKI J., 1994, *Pielgrzymki na Górnym Śląsku w latach 1869–1914*, Katowice, s. 86.
- HANICH A., 1997, *Liczebność i zasięg przestrzenny pątnictwa na Górę Świętej Anny*, [w:] *Dziedzictwo Góry Świętej Anny*. Materiały z sesji naukowej, Państwowy Instytut Naukowy, Instytut Śląski w Opolu, Opole.
- KACZMAREK S., 1999, *Rewitalizacja a organizacja przestrzeni miejskiej*, [w:] *XII Konwersatorium wiedzy o mieście. Przestrzeń miejska, jej organizacja i przemiany*, Łódź.
- KOPALIŃSKI W., 1990, *Słownik symboli*, Warszawa.
- KOSSAKOWSKA-JAROSZ K., 1997, *Genius loci Góry Świętej Anny i jego nadużycia*, [w:] *Dziedzictwo Góry Świętej Anny*. Materiały z sesji naukowej, Państwowy Instytut Naukowy, Instytut Śląski w Opolu, Opole.
- Program Wspierania Samorządów Lokalnych, Poradnik mieszkaniowy*, 2000, Brytyjski Fundusz Know-How, Warszawa.
- SOPOT-ZEMBOK B., 1997, *Góra Świętej Anny we współczesnym odbiorze społecznym*, [w:] *Dziedzictwo Góry Świętej Anny*. Materiały z sesji naukowej, Państwowy Instytut Naukowy, Instytut Śląski w Opolu, Opole.
- ZARZYCKA Z., 1997, *Góra Świętej Anny w tradycji powstańczej*, [w:] *Dziedzictwo Góry Świętej Anny*. Materiały z sesji naukowej, Państwowy Instytut Naukowy, Instytut Śląski w Opolu, Opole.
- ZAWADZKI E., 1999, *Analiza funkcjonujących programów modernizacyjnych miejskich zasobów mieszkaniowych i użyteczności publicznej*, Biuro Studiów i Ekspertyz.

THE REVITALIZATION OF CULTURE AREAS AS EXEMPLIFIED BY GÓRA ŚWIĘTEJ ANNY

Summary

In the sphere of spatial economy revitalization means complex technical, social and economic activities aiming at restoration of the excellence of old and securing development of a given area. The present paper attempts to point to possibilities of revitalization of a culture area of special importance, namely Góra Świętej Anny (St. Anna's Hill). Accordingly, supra-local functions of the area, elements of spatial management (considered unique as far as the whole country is concerned), as well as nature assets were presented. Due to the multi-cultural heritage of Opole Silesia, the economic boom and tourist activation based on historical and religious values of the space and on local traditions were regarded as the priority target.



Franciszek KŁOSOWSKI
Uniwersytet Śląski

HIPERMARKETY W PRZESTRZENI HANDLOWEJ MIAST AGLOMERACJI KATOWICKIEJ

Handel z pewnością należy do tej grupy działalności, w której szczególnie wyraźnie uwidaczniają się zmiany związane z procesem transformacji ustrojowej lat dziewięćdziesiątych. A to m.in. za sprawą rozwoju nowych na naszym rynku placówek, jakimi są hipermarkety. Placówki te mające po kilka czy kilkanaście tys. m² (a w sensie centrum handlowego nierzadko ponad 20 tys. m²) w znacznym stopniu zmieniły obraz polskiego oraz śląskiego handlu (Kłosowski 1999), w którym dominującą pozycję zajmowały małe sklepy o powierzchni do 50 m², a udział sklepów przekraczających 400 m² nie przekraczał 0,6%. Równocześnie rozwój i działalność hipermarketów przyczyniła się do powstania wielu bardzo kontrowersyjnych opinii na ich temat, począwszy od kwestii handlu w niedzielę, a kończąc na praktykach w stosunku do swoich załóg.

Celem niniejszego artykułu jest prezentacja wybranych zagadnień związanych z funkcjonowaniem hipermarketów w aglomeracji katowickiej, opartych w głównej mierze na badaniach ankietowych ich klientów. Ze względu na charakter przeprowadzonych badań, w kręgu zainteresowania znalazły się wyłącznie hipermarkety o charakterze uniwersalnym, tym samym pominięciu uległy hipermarkety specjalistyczne, np. o charakterze techniczno-budowlanym czy placówki handlu półhurtowego. Badania ankietowe przeprowadzono dwukrotnie w 1999 i 2000 r. w większości hipermarketów, zlokalizowanych w różnych miastach aglomeracji. Objęły one łącznie 475 respondentów.

1. Hipermarkety w przestrzeni aglomeracji katowickiej

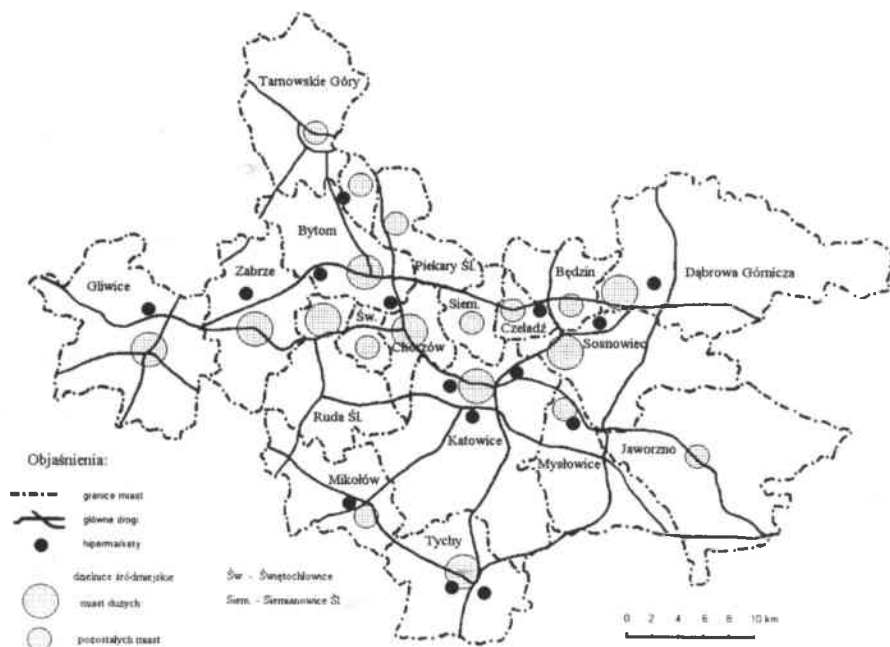
Hipermarkety w przestrzeni handlowej śląskich i zagłębiowskich miast pojawiły się stosunkowo niedawno, bo w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych.

Jednak należy zaznaczyć, iż nie jest to całkowicie nowy twór na obszarze aglomeracji, ponieważ już na początku lat osiemdziesiątych powstała pierwsza placówka o cechach hipermarketu. Chodzi tu o zbudowany przez PSS Społem Nowosam „Roździeń”, położony między Katowicami i Sosnowcem przy drodze nr 1 (Katowice – Warszawa). Niemniej jednak właściwy rozwój tego rodzaju sieci nastąpił od 1996 r., kiedy to w Czeladzi powstało Centrum M1, w skład którego wszedł m.in. także hipermarket Real. W następnych latach powstawały kolejne placówki, tak że w styczniu 2001 r. ich łączna liczba wzrosła do 15. Reprezentują one 7 sieci handlowych, z czego 4 mają więcej niż jedną placówkę. Największą ich liczbą dysponuje Real (5 obiektów), na dalszych miejscach plasuje się Auchan (3 placówki) oraz Carrefour i Tesco (po 2 placówki). Pojedynczo reprezentowane są: Geant, Hit oraz Hypernova (dawny Allhauf). Uwzględniając natomiast strukturę pochodzenia kapitału zagranicznego zaangażowanego w hipermarketach, uwidacznia się przewaga firm niemieckich i francuskich (udziały po 40%), uzupełniają je firmy brytyjskie (13,7%) i holenderskie (6,7%). Przy czym o ile w początkowym okresie dominował kapitał niemiecki, o tyle w ostatnich dwóch latach największą aktywność wykazuje kapitał francuski.

Placówki te rozmieszczone są w przestrzeni nierównomiernie, bowiem zlokalizowane są w 10 głównie dużych, ponad 100-tysięcznych miastach aglomeracji (rys. 1). Stąd też dominującą jest sytuacja, w której w mieście znajduje się tylko jeden hipermarket, większą ich liczbą dysponują: Bytom i Katowice (po 3 obiekty) oraz Tychy (2). Jednak nie wszystkie duże miasta mają tego rodzaju placówki, pozbawione są ich Chorzów oraz Ruda Śląska. Jednocześnie występują one w 3 miastach średniej wielkości, tj. w Czeladzi, Mikołowie oraz Mysłowicach. Z tym jednak, iż w tym przypadku w grę wchodzi także dodatkowe elementy związane z ich lokalizacją szczegółową. Z jednej strony jest to bliskość innych miast (np. w Czeladzi bezpośrednie sąsiedztwo Będzina) oraz dodatkowe korzyści komunikacyjne. Bowiem o ile zdecydowana większość placówek położona jest poza częścią śródmiejską przy głównych trasach wyłotowych z miast, o tyle w przypadku miast średnich, dodatkowym elementem wpływającym na ich lokalizację jest usytuowanie w bezpośredniej bliskości skrzyżowań ważnych tras tranzytowych, tj. drogi nr 1 (Katowice – Warszawa) i 4 (Kraków – Wrocław) w Czeladzi czy 92 (Opole – Oświęcim) i 93 (Katowice – Wisła) w Mikołowie.

Rozmieszczenie hipermarketów w przestrzeni aglomeracji powoduje, iż praktycznie tylko peryferyjne obszary 3 miast – Dąbrowy Górniczej, Jaworzna oraz Tarnowskich Gór (rys. 1) znajdują się w odległości powyżej 10 km w linii prostej od najbliższej placówki tego typu. Z tego też względu hipermarkety charakteryzują się dobrą dostępnością przestrzenną (a ze względu na położenie wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych także czasową) nie tylko w stosun-

ku do mieszkańców dużych miast, ale także zdecydowanej większości mieszkańców zarówno aglomeracji, jak i sąsiadujących obszarów wiejskich.



Rys. 1. Rozmieszczenie hipermarketów w aglomeracji katowickiej

Powstanie hipermarketów przyczyniło się do wykształcenia nowych tendencji lokalizacyjnych w polskim handlu, w związku z usytuowaniem dużych centrów handlowych poza dominującym pod tym względem śródmieściem, co jest przejawem szerszego procesu suburbanizacji handlu i usług (Mydel 1996). Jednocześnie stały się one jednymi z największych pracodawców w naszych miastach, (w poszczególnych placówkach zatrudnienie znajduje po 500–600 osób, chociaż w większości w niepełnym wymiarze godzin), będąc zarazem pokaznym źródłem dochodów dla miast.

2. Hipermarkety w opinii klientów

Respondentami ankiety byli głównie ludzie młodzi, z których 58% zawierało się w przedziale wiekowym 20–39 lat, 37% osób charakteryzowało się średnim wiekiem (przedział 40–59 lat), natomiast tylko 3% miało powyżej 60 roku życia. W większości były to kobiety (udział 60%). Natomiast w strukturze wy-

kształcenia przeważały osoby z wykształceniem średnim (53%) i wyższym (28%). Wykształcenie zasadnicze zawodowe reprezentowało 14% respondentów, natomiast podstawowe i niepełne podstawowe – 5%.

Analiza materiału ankietowego wykazuje na dosyć dobrą znajomość sieci hipermarketów przez społeczeństwo regionu, ale wyłącznie tych, które reprezentowane są w aglomeracji katowickiej. Uwidacznia się ogólna tendencja, iż im więcej placówek danej sieci w regionie, tym lepsza ich znajomość. W związku z tym 83% respondentów wykazuje znajomość sieci Real, 70,5% sieci Auchen, na dalszym miejscu znalazły się: Geant (47,8%), Carrefour (42,8%), Tesco (35,0%), Hit (23,3%) oraz Hypernova (7%). Drugi istotny element, wpływający na znajomość hipermarketów, wynika z aktywności prowadzenia kampanii reklamowych, związanych zarówno z otwarciem kolejnych placówek, jak i późniejsze ich promocje. Te elementy mają istotne znaczenie zwłaszcza w przypadku placówek: Geant i Auchen. Wyraźnie widoczna jest także lepsza znajomość sieci hipermarketów przez ludzi młodych, podczas gdy osoby starsze znają głównie osobiście odwiedzane obiekty.

Znajomość i liczba hipermarketów w znacznym stopniu zgodna jest także z deklaracjami korzystania z poszczególnych placówek. Stąd też 43,8% respondentów deklaruje korzystanie z sieci Realu, 23,1% – Auchen, 10,0% – Tesco, 8,4% – Geant, 6,7% – Carrefour, 5,6% – Hit oraz 2,4% – Hypernova.

Obserwacje frekwencji wskazują na dużą popularność hipermarketów. Także większość ankietowanych jest raczej lub zdecydowanie zadowolonych z ich funkcjonowania (odpowiednio 70% i 23% wskazań). Niemniej jednak, mimo iż badania realizowane były wśród klientów tych właśnie placówek, przeważająca, bo 55-procentowa grupa respondentów deklarowała większą przyjemność dokonywania zakupów w mniejszych sklepach. Dla 17,2% ulubionym miejscem zakupów są małe sklepy, a dla dalszych 37,8% sklepy samoobsługowe średniej wielkości (np. supermarkety).

Charakter oferty towarowej, położenie czy czas potrzebny na dokonanie sprawunków sprawia, iż hipermarkety odwiedzane są okresowo, głównie w celu dokonania „większych” zakupów. Przy czym średnia częstotliwość odwiedzania hipermarketów przez respondentów prezentowała znaczny rozrzut. Największa grupa (28,9% osób) deklarowała zakupy raz w miesiącu, tylko nieco mniej, bo 25,6% odwiedza hipermarkety raz w tygodniu. Na dalszych miejscach znalazły się warianty: 2–3 razy w miesiącu (21,1%) oraz rzadziej niż raz w miesiącu (18,9%). Częste zakupy, kilka razy w tygodniu deklarowała niewielka grupa 5,5% respondentów złożona prawie w całości przez osoby młode (do 29 roku życia).

Konsekwencją dokonywania głównie „większych” sprawunków jest sam sposób robienia zakupów, pora i dzień odwiedzin, czas poświęcony tej czynności czy przeznaczane środki finansowe.

Do niedawna robienie zakupów było najczęściej domeną kobiet. Pojawienie się hipermarketów w znacznym stopniu zmieniło tę sytuację, pojawiła się bowiem „nowa tradycja” robienia zakupów w większym, głównie rodzinnym gronie, w ten właśnie sposób postępowało aż 60,1% ankietowanych. Młodsza część społeczeństwa dokonuje często zakupów również w gronie znajomych i przyjaciół – 18,5%. Samotnie robił to tylko co piąty respondent ankiety. Stąd też najkorzystniejszym na zakupy w takim właśnie gronie jest bez wątpienia weekend. Respondenci ankiety deklarowali najczęstsze zakupy w sobotę (36,5% odpowiedzi) i piątek (33%). Na dalszym miejscu znalazła się niedziela (10%) oraz środek tygodnia – środa (8,5%). W pozostałe dni tygodnia respondenci dokonywali zakupów na zbliżonym poziomie, tj. 5%. Wynika stąd, iż zdecydowana większość klientów hipermarketów ma rozplanowane i dosyć stałe terminy robienia zakupów, ponieważ jedynie 8% respondentów wskazywało, iż z placówek tych korzysta w różne dni tygodnia. Natomiast pod względem pory dokonywania zakupów dominują godziny popołudniowo-wieczorne (72,5% odpowiedzi).

Rozplanowanie przestrzeni handlowej hipermarketów oraz ich rozmiary, ale także duża różnorodność oferty towarowej, czy konieczność pewnego oczekiwania na załatwienie przy niektórych stanowiskach sprawia, iż na zakupy przeznaczają się najczęściej od 1 do 2 godzin (blisko połowa respondentów). Znaczny odsetek osób robi także zakupy znacznie szybciej, poświęcając im od 1/2 do 1 godziny (30,5% respondentów).

Bardzo interesującą kwestią są sprawy finansowe, tj. jaką część miesięcznych wydatków na zakupy realizuje się w hipermarketach. Oczywiście są to tylko dane szacunkowe, ale wynika z nich, iż sieci te przechwytyują już znaczną część tych środków. Najliczniejsza grupa, licząca 44% respondentów deklarowała zakupy w hipermarketach, które pochłaniają od 11–25% wydatków przeznaczanych miesięcznie na ten właśnie cel. 29,4% osób deklarowało średnie zakupy na poziomie do 10% swych wydatków, podczas gdy kolejne 22,6% osób wybrało przedział od 25 do 50%. Natomiast przekroczenie progu 50% wskazało 4% ankietowanych. Pod względem wartościowym są to bardzo różne kwoty, wynikające ze zróżnicowania ekonomicznego mieszkańców regionu, niemniej jednak najczęściej deklarowane były zakupy za ok. 100–200 złotych.

Usytuowanie przestrzenne hipermarketów na obrzeżach miast lub przynajmniej poza dzielnicą śródmiejską zmusza zdecydowaną większość respondentów do korzystania ze środków transportu. Jedynie 10% badanych osób zamieszkujących najbliższą okolicę docierało do nich pieszo. Natomiast wśród osób korzystających ze środków transportu dominował dojazd samochodami osobowymi (68,7% odpowiedzi). Istotną rolę w dotarciu do hipermarketów odgrywa także komunikacja publiczna (15%). Niewielka jest natomiast rola specjalnych bezpłatnych linii hipermarketów, które obsłużyły jedynie 6% respondentów.

Rozmieszczenie hipermarketów wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych oraz dominacja w dotarciu samochodów osobowych wpływa na stosunkowo dobrą ich dostępność czasową. Połowa respondentów deklarowała, iż dotarcie do hipermarketu zabiera im do 15 minut. Dla dalszych 37% czas ten wynosił w przedziale od 16 do 30 minut, a jedynie dla 13% czas ten przekraczał 30 minut.

Interesująca jest także analiza motywów korzystania z hipermarketów. Przy czym dotyczy to zarówno ogółu tego typu placówek, jak i czynników decydujących o korzystaniu z konkretnego obiektu. W tym pierwszym przypadku o dokonywaniu zakupów w hipermarketach decydujący wpływ wywierają: duży wybór towarów (23% odpowiedzi), dogodne godziny otwarcia (17%), niskie ceny oraz samodzielny wybór towaru (po 14%), możliwość dokonania kompleksowych zakupów (13%), stosowane promocje (10%), a także dogodne położenie (7%). Wśród jednostkowych odpowiedzi były ponadto, takie jak: miła obsługa, możliwość skorzystania z innych usług zlokalizowanych w centrum handlowym czy ładny wystrój placówek.

Nieco inaczej wygląda to w przypadku czynników decydujących o wyborze placówki najczęściej odwiedzanej przez respondentów. Tutaj wiodącą rolę odgrywa odległość, ponieważ na ten właśnie czynnik wskazało aż 69% ankietowanych. W przypadku miast mających większą liczbę konkurujących ze sobą hipermarketów daje się zaobserwować wykształcenie stref wpływu poszczególnych placówek. Innymi czynnikami wpływającymi na wybór konkretnych placówek są: częste promocje (39% odpowiedzi) oraz szczególnie korzystne ceny kupowanych towarów (29%). Do innych mniej licznych odpowiedzi zaliczyć można: wyższą w stosunku do konkurencji jakość towarów, dużą liczbę kas, pozyskiwanie materiałów promocyjnych do domu czy dużą przestrzeń.

Hipermarkety tworzą najczęściej centra handlowe, wśród których znajdują się zarówno podobne placówki specjalistyczne (np. Obi, Praktiker, Leroy Merlen), jak i cały szereg innych sklepów czy placówek usługowych. Obiekty te cieszą się umiarkowanym powodzeniem (czego efektem jest coraz częstsze zjawisko zamykania lub zmiany branży niektórych placówek), bowiem korzystanie z nich deklaruje tylko nieco ponad 40% respondentów. Wśród nich największą popularnością cieszą się: placówki gastronomiczne (17% wskazań), sklepy odzieżowe (15%), apteki (10%), sklepy obuwnicze (8%), sklepy kosmetyczne i księgarnie (po 7%) oraz usługi fryzjerskie i pralnicze (po 6%).

3. Wpływ hipermarketów na pozostałe placówki handlowe

Jak to zostało już zaznaczone wcześniej, zdecydowana większość ankietowanych osób (93%) jest zadowolona z ich funkcjonowania, ale jednocześnie aż 61% z nich uważa, iż wpływ tego typu placówek na inne sklepy jest zdecydo-

wanie negatywny. Najczęściej podejmowana kwestia negatywnego wpływu hipermarketów ogranicza się do kilku zagadnień związanych z: upadkiem małych sklepów, zbyt wielką konkurencją w stosunku do małych placówek czy zmniejszeniem ich dochodów. Część opinii dotyczyła także – niszczenia polskiego handlu, omamiania promocjami, manipulowania rynkiem cen czy brakiem zgody na handel w niedzielę.

Natomiast wśród opinii o pozytywnym wpływie przeważały głosy wskazujące na korzystną tendencję dla klientów wynikającą z działań zmierzających do obniżek lub przynajmniej wstrzymywanie podwyżek cen oraz pozytywnego wpływu wzrastającej konkurencji na podnoszenie standardu w całym handlu czy wręcz mobilizującego oddziaływania na inne, także najmniejsze placówki.

W tym miejscu należałoby przede wszystkim odnieść się do opinii o negatywnym wpływie hipermarketów powodującym upadek wielu małych sklepów. Dane statystyczne dla aglomeracji katowickiej nie potwierdzają tego faktu. Co prawda tak jak wszędzie na świecie, tak również i tutaj nie wszystkie placówki są w stanie utrzymać się (z różnych zresztą względów) na rynku i ulegają likwidacji. Jednak na ich miejsce powstają także nowe sklepy, zasadniczą kwestią są tylko relacje między likwidowanymi i nowymi placówkami. Mimo iż w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych w aglomeracji katowickiej powstało 15 hipermarketów uniwersalnych, 11 hipermarketów specjalistycznych oraz kilkakrotnie więcej supermarketów, nadal następuje tu rozwój sieci handlowej. W zdecydowanej większości miast po 1995 r. dokonał się przyrost sklepów, nierzadko przekraczający 20% (tab. 1). Przeciwna tendencja wystąpiła jedynie w dwóch miastach (nie mających hipermarketów) – tj. w Chorzowie i Piekarach Śl. W obu tych ośrodkach, a zwłaszcza w przypadku Chorzowa, jest to jeden z przejawów szerszego procesu ich regresu rozwojowego.

Dlatego też chociaż bez wątpienia hipermarkety oddziałują na sieć handlową aglomeracji, to jednak rozmiary te są nadal na tyle ograniczone, by móc w zdecydowany sposób kształtować proces likwidacji mniejszych sklepów. Wynika to z niższego w porównaniu z innymi aglomeracjami w Polsce nasycenia tego typu placówkami. Wystarczy wspomnieć, iż w 700-tysięcznym Krakowie działa ogółem 16 hipermarketów (Więclaw 2000), podczas gdy w 2,4-milionowej aglomeracji katowickiej jest ich jedynie 26. Niemniej jednak większość ankietowanych (65%) aktualną sieć hipermarketów w regionie określiła jako wystarczającą, kolejne 25% osób stwierdziło wręcz, iż jest ich zbyt dużo, a jedynie 9% wskazało, że jest ich nadal zbyt mało. Jednak istotną rolę w tym procesie odgrywa aspekt przestrzenny, gdyż napływ klientów z obszaru o promieniu co najmniej kilku kilometrów od placówki powoduje, iż wpływy te nie obejmują wyłącznie najbliższych sklepów, ale również placówek w innych dzielnicach, sąsiednich miastach czy okolicznych gminach wiejskich.

Tabela 1. Sklepy w aglomeracji katowickiej w latach 1995 i 1999

Miasta	Liczba sklepów		Dynamika zmian liczby sklepów 1995 = 100	Liczba sklepów przypadająca na 10 tys. mieszk.		Dynamika zmian li- czyby sklepów przy- padających na 10 tys. mieszk. 1995 = 100
	1995	1999		1995	1999	
Bytom	2 109	2 341	111,0	9,3	11,5	123,7
Chorzów	1 690	1 612	95,4	13,5	13,3	98,5
Dąbrowa Górnicza	1 542	1 886	122,3	11,8	14,4	122,0
Gliwice	1 705	2 205	129,3	8,0	10,5	131,3
Jaworzno	851	1 052	123,6	8,7	10,8	124,1
Katowice	4 152	5 239	126,2	11,8	15,3	129,7
Mysłowice	892	958	107,4	11,2	12,1	108,0
Piekary Śl.	745	706	94,8	11,1	10,7	96,4
Ruda Śl.	1 284	1 568	122,1	7,7	10,0	130,0
Siemianowice	642	777	121,0	8,2	10,1	123,2
Sosnowiec	2 640	3 338	126,4	10,7	13,8	129,0
Świętochłowice	544	710	130,5	9,1	12,0	131,9
Tychy	1 278	1 402	109,7	9,5	10,6	111,6
Zabrze	1 629	1 865	114,5	8,1	9,4	116,0

Źródło: *Rocznik statystyczny woj. katowickiego 1996*, US Katowice, *Rocznik statystyczny województwa śląskiego 2000*, US Katowice.

Należy zatem sądzić, iż wpływ hipermarketów na ogół placówek handlowych ma charakter pewnego procesu. Ze względu na nadrabianie zaległości w nasyceniu placówkami handlowymi i nadal niższe parametry tego wskaźnika niż ma to miejsce w innych państwach europejskich, obecnie jest to raczej okres spadku rentowności części placówek (czego konsekwencją mogą być zmiany innego rodzaju, np. przebranzowania sklepów, ich podział na mniejsze placówki) niż masowa ich likwidacja. Nie jest jednak wykluczone, że dalsze rozbudowa sieci hiper i supermarketów, przy kontynuacji spadkowych tendencji w zakresie rentowności mniejszych placówek, nie spowoduje przejścia na etap zwiększonego procesu likwidacji sklepów (zwłaszcza w przypadku branż pokrywających się z szczególnie silną ofertą hipermarketów), a tym samym zmniejszania się ogólnych rozmiarów sieci placówek handlowych. Chociaż niektóre władze samorządowe, m.in. Katowic, deklarują wstrzymanie wydawania pozwoleń na budowę dalszych nie tylko hiper, ale także supermarketów. Jednak mało prawdopodobnym jest, by w najbliższych latach sprawdziła się znana z literatury zachodnioeuropejskiej zależność, iż jedno miejsce pracy w super czy hipermarkecie powoduje utratę 7 miejsc pracy w drobnym handlu.

Podsumowanie

Pojawienie się hipermarketów w znaczący sposób zmieniło zarówno obraz naszego handlu, jak i zachowania konsumentów, zwłaszcza w dużych miastach

i obszarach silnie zurbanizowanych, takich jak aglomeracja katowicka. Placówki te stały się miejscami, w których chętnie dokonuje się zakupów (głównie w szerszym gronie), przy pozytywnej ocenie ich dostępności. Nie przeszkadza to jednak sytuacji, w której ponad połowa respondentów deklaruje większą przyjemność dokonywania zakupów w mniejszych placówkach oraz wyraża opinie o negatywnym wpływie hipermarketów na pozostałe placówki handlowe, powodującym upadek drobnego handlu. Jednak zgromadzony materiał statystyczny wskazuje, iż aktualny wpływ ten jest dosyć ograniczony, powodując raczej spadek rentowności części placówek, niż masową likwidację drobnego handlu. Nie jest jednak wykluczone, że kontynuacja tych tendencji nie przyczyni się do takiego właśnie rozwoju scenariusza wydarzeń.

Niektóre wyniki badań w znacznym stopniu pokrywają się z podobnymi pracami prowadzonymi w skali ogólnopolskiej (np. badania OBOP-u z lipca 2000 r.) czy regionalnej (np. badania PENTOR-a z grudnia 2000 r. przeprowadzonymi dla Warszawy), zwłaszcza w odniesieniu do motywów wyboru hipermarketu jako miejsca dokonywania zakupów. Wszędzie przewijają się podobne kwestie związane z: niskimi cenami, dużym wyborem towarów w jednym miejscu czy położeniem stosunkowo blisko miejsca zamieszkania.

Literatura

- KŁOSOWSKI F., 1999, *Usługi*, [w:] *Studium wiedzy o regionie śląskim*, Uniwersytet Śląski, Katowice, s. 110–142.
- MYDEL R., 1996, *Kryzys amerykańskiego miasta centralnego. Buffalo 1950–1990*, Wyd. Instytut Geografii UJ, Kraków.
- WIĘCŁAW J., 2000, *Nowe centra handlowe w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej Krakowa*, [w:] *XIII Konferencja wiedzy o mieście. Miasto postsocjalistyczne – organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany*, Łódź, s. 175–177.

HYPERMARKETS IN THE TRADING SPACE OF THE CITIES BELONGING TO KATOWICE AGGLOMERATION

Summary

Selected problems connected with functioning and location of hypermarkets in Katowice agglomeration were presented. The basis for the considerations were customers' opinions collected by means of questionnaires. The hypermarkets located in the examined area are characterized by good spatial and timing accessibility, which is connected with their deployment along the main communication routes. For a half of the respondents the time necessary to reach a given object does not exceed 15 minutes. The appearance of the hypermarkets contributed to establishing a new tradition of family shopping. Purchases made in these centers account for 11–25% of the respondents' monthly expenditure. The majority of the questioned claim that the network of hypermarkets within Katowice agglomeration is sufficient. The respondents underlined, too, the negative influence of the hypermarkets, which cause small shops to decline, are responsible for a decrease in the earning capacity of shops and also elimination of the trade run by the Polish.



Dušan BOGDANOV
Uniwersytet Opolski

PROBLEMY LOKALIZACJI WIELKOPOWIERZCHNIOWYCH OBIEKTÓW HANDLOWYCH

Celem pracy jest przedstawienie problemów powstających przy wyborze lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych w Polsce. Nowelizowana ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym próbuje doraźnie uregulować tę sprawę, ale rządowy projekt nowej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która przyniosłaby rozwiązanie systemowe, od kilku lat czeka w Sejmie na procedurę legislacyjną.

Jeszcze na początku lat dziewięćdziesiątych handel detaliczny w Polsce kształtował się zupełnie odmiennie niż w krajach Europy Zachodniej.

Sposób sprzedaży detalicznej w Polsce zmienia się powoli, ale systematycznie. Stopniowo pojawia się nowy kanał sprzedaży detalicznej, jeszcze parę lat temu zupełnie nie znany na polskim rynku. Od początku 1994 roku, powstają co raz to nowe sieci handlowe mające bardzo duże sklepy na terenie całego kraju, przede wszystkim wokół dużych aglomeracji miejskich. Są nimi na przykład: HIT, Makro Cash & Carry, Selgros, Leclerc, Real, Carrefour, Géant, Office Depot, M1, Office Centre itd.

Nie można jednoznacznie sklasyfikować wszystkich placówek handlu detalicznego, ponieważ poszczególne sklepy mają różną powierzchnię handlową, lokalizację, czas pracy, dostępność dla klientów¹ oraz bardzo zróżnicowaną ofertę. Wielkość powierzchni handlowej stanowi najczęściej kryterium podziału. Jednak należy podkreślić, że dotychczas żaden przepis prawny nie definiuje, co

¹ Do hal sieci Makro Cash & Carry, Office Centre oraz Selgros mogą wejść tylko określone grupy klientów, podmioty gospodarcze, osoby prowadzące działalność gospodarczą oraz instytucje i jednostki budżetowe za okazaniem karty klienta.

to jest supermarket lub hipermarket i są to pojęcia od niedawna używane w polskim handlu.

Supermarkety to stosunkowo duże samoobsługowe placówki handlowe, które oferują klientom produkty spożywcze oraz drobne artykuły niezbędne do prowadzenia gospodarstwa domowego. W Polsce, według klasyfikacji Głównego Urzędu Statystycznego, supermarkety to sklepy samoobsługowe o powierzchni sprzedaży powyżej 400 m².

Hipermarkety to sklepy samoobsługowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2500 m², najczęściej zlokalizowane na przedmieściach miast. Łączą w sobie zasady sprzedaży supermarketów, sklepów dyskontowych i hurtowni.

Największym atutem hipermarketów są niskie ceny osiągalne dzięki masowości. Jednorazowe zamówienia u dostawców (producentów lub dużych hurtowników), sięgające tysięcy lub nawet setek tysięcy sztuk tego samego asortymentu, powodują uzyskiwanie maksymalnych upustów, a ceny są nieraz ustalane nawet indywidualnie, poniżej cen widniejących w oficjalnych cennikach i ofertach.

Hipermarkety stosują wyrafinowane metody reklamowe i marketingowe mające nakłonić klientów do robienia u nich zakupów. Wysyłają ulotki z cenami pod drzwiami mieszkańców okolicznych osiedli, organizują kampanie prasowe, tworzą własne katalogi. Klienci hipermarketów często ulegają takim hasłom, jak „promocja” lub „okresowa obniżka cen”. Do zakupów zachęcają także możliwością sprzedaży na raty lub w formie leasingu, bezpłatnym transportem zakupionego towaru, możliwością płatności kartami kredytowymi oraz mają duże, własne, bezpłatne parkingi tak zlokalizowane, że klient może wózkiem z zakupami bezpośrednio podjechać do samochodu w celu przełożenia zakupionego towaru. Hipermarkety w ramach działalności promocyjnej wydają tzw. bony towarowe, chętnie nabywane przez zakłady pracy. Bony te są formą wypłacania części wynagrodzeń lub premii pracownikom. Korzyść z tego rodzaju transakcji jest obustronna: hipermarkety mają zapełniony zbyt, a zakłady pracy omijają część przepisów podatkowych. Sklepy takie mają wydłużone godziny pracy przynajmniej do 21⁰⁰, a nieraz i do 23⁰⁰. Najczęściej pracują również w sobotę oraz niedzielę, co stanowi dużą dogodność dla klientów nie mających czasu na zakupy w ciągu tygodnia.

Z drugiej zaś strony znaczące są też wady tego typu handlu. Na przykład w dużych halach nie ma bezpośredniego kontaktu kupującego ze sprzedawcą, klient musi sam wiedzieć, czego dokładnie potrzebuje, a o cechach towaru najczęściej się dowiaduje z informacji producenta znajdującej się na opakowaniu produktu lub załączonej ulotce. Niestety tylko w określonych segmentach rynku klient nie potrzebuje bezpośredniego kontaktu ze sprzedawcą.

Do zagrożeń, jakie niosą ze sobą hipermarkety, należy dodać też możliwość monopolizacji pośrednictwa pomiędzy producentem i konsumentem, kiedy to popyt, podaż i asortyment towaru nie są regulowane prawami rynku, ale interesami właścicieli.

Od pojawienia się pierwszego hipermarketu w Polsce do dnia dzisiejszego zjawisku temu towarzyszy wiele emocji. Protesty i prawie że bój polskich kupców z wielkimi zachodnimi sieciami handlowymi można śmiało nazwać trzecią bitwą o handel. Pierwsza bitwa, w latach 1947–1948, dotyczyła upaństwowienia handlu prywatnego, druga od początku 1990 roku polegała na sprywatyzowaniu handlu uspołecznionego. Dziś toczy się walka polskich kupców, dużych i średnich, o lokalizację nowych placówek handlowych. Kupcy ci uważają, że molochy handlowe uzależnią krajowych producentów i dostawców od dyktatury zagranicznych hipermarketów, co spowoduje bankructwa małych sklepów, a tym samym wzrost bezrobocia².

Każda nowa lokalizacja wielkopowierzchniowego obiektu handlowego wywołuje niepokój z jednej strony wśród właścicieli niewielkich okolicznych sklepów oraz osób sprzedających na bazarach i targowiskach, a z drugiej wśród mieszkańców domów znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie nowo powstającego obiektu.

W procesie planowania rozwoju lokalnego, jak i procesie planowania przestrzennego można zaobserwować bardzo niski poziom aktywności mieszkańców gmin. Z jednej strony, obywatele nie są zainteresowani udziałem wtedy, gdy jest on wskazany i dopuszczalny przez normy prawa (np. przy tworzeniu planów zagospodarowania przestrzennego). Z drugiej zaś strony, decydenci nie zawsze są skłonni do włączenia obywateli w podejmowanie decyzji, wolą polegać na opinii wąskich grup ekspertów lub grup interesów, które mogą być bardziej przewidywalne i kontrolowalne³.

Protesty społeczne związane z powstaniem nowych, dużych obiektów handlowych, uaktywniane najczęściej już po podjęciu decyzji władz lokalnych, mogą stanowić poważne zagrożenie dla inwestycji. Procedura negocjacji i uzgodnień może trwać długo, a w obecnych czasach inwestor chce maksymalnie skrócić czas budowy i jak najszybciej uruchomić obiekt.

W niektórych miastach Stanów Zjednoczonych działają wyspecjalizowane agendy miejskie, mające za zadanie negocjowanie rozbieżnych interesów. Planując budowę nowego obiektu, wystawiane są do publicznego wglądu makiety tych obiektów, dyskutowane są zagadnienia ich wpływu na lokalny handel i ko-

² J. Dutkiewicz, U. Łysoń, M. Niepokulczycka, E. Sieliwanowicz, *Prawa konsumenta*, „Difin” Warszawa 2000, s. 46.

³ P. Matczak, *Udział społeczeństwa w podejmowaniu decyzji lokalnych*, wersja Internetowa: <http://main.amu.edu.pl/~regional/>

munikacje. Takie procedury trwają i kilka lat, a niedopuszczalne są sytuacje, kiedy ekspertyzy dokonywane są za pieniądze inwestora.

Polski rząd od kilku lat przymierza się do prawnego uregulowania powstawania nowych wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, a zwłaszcza ich lokalizacji. W Sejmie obecnie znajdują się dwa projekty ustaw, które mają na celu wprowadzenie przepisów umożliwiających organom samorządu lokalnego skuteczny wpływ na kształtowanie na ich terenie sieci wielkich obiektów handlowych. Jeden to poselski projekt ustawy o wielkopowierzchniowych obiektach handlowych⁴, a drugi to rządowy projekt nowej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym⁵. W celu uniknięcia czasochłonnej sejmowej procedury kilkukrotnego czytania i poprawiania projektów ustaw, Urząd Mieszkalnictwa za pośrednictwem Ministerstwa Gospodarki⁶ przedstawił własny projekt doraźnej zmiany dotychczasowej ustawy z 7 lipca 1994 roku o zagospodarowaniu przestrzennym. Zmiana ustawy została przegłosowana i przyjęta przez Sejm 13 lipca 2000 r.⁷ Zanim jednak zaczęła obowiązywać i tak musiała przejść długą drogę legislacyjną. Przed podpisaniem ustawy Prezydent RP zwrócił się do Trybunału Konstytucyjnego o stwierdzenie zgodności ustawy z ustawą zasadniczą⁸. Zdaniem Prezydenta ustawa ma wiele błędów legislacyjnych oraz narusza konstytucyjne zasady ochrony własności oraz obowiązku wyłączenia tylko na cele publiczne. Trybunał Konstytucyjny dopiero 7 lutego 2001 r. rozpoznał wniosek oraz orzekł, że zaskarżone przepisy nie naruszają Konstytucji RP.

Komitet Integracji Europejskiej, z kolei, na zlecenie Sejmowej Komisji Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zbadał zgodność ustawy z prawem Unii Europejskiej i nie wniósł żadnych uwag. Prawo wspólnotowe, na obecnym etapie, nie przewiduje regulacji prawnych w dziedzinie zagospodarowania przestrzennego i pozostawia je w kompetencji poszczególnych państw członkowskich, pod warunkiem, że nie będą one dyskryminujące w stosunku do innych państw – członków Unii. W tym miejscu należy zaznaczyć, że większość państw członkowskich Unii nie ma szczegółowych przepisów regulujących lokalizację wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, a lokalizacja musi być zgodna z terenowymi projektami zagospodarowania przestrzennego realizowanymi na poziomie administracji lokalnej. Wyjątkiem są Hiszpania, Portugalia, Belgia, Francja i Grecja, które wprowadziły dodatkowe przepisy dotyczące zezwoleń w zakresie prowadzenia handlu w wielkopowierzchniowych obiektach.

⁴ Projekt ustawy zawarty w sejmowym druku nr 558 z 24 lipca 1998 r., a autopoprawka do ww. projektu w druku nr 558-A z 14 czerwca 1999 r.

⁵ Projekt przyjęty przez Radę Ministrów 11 stycznia 2000 r.

⁶ Urząd Mieszkalnictwa nie ma stosownych uprawnień.

⁷ Ustawa została opublikowana w DzU 2001, nr 14, poz. 124.

⁸ Wniosek Prezydenta RP z 31 sierpnia 2000 r.

Po nowelizacji, rada gminy, przeznaczając teren na lokalizację wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, będzie musiała wziąć pod uwagę prognozę w zakresie potrzeb budowy tych obiektów oraz skutków, jakie taka budowa może spowodować dla rynku pracy, komunikacji, istniejącej sieci handlowej oraz zaspokojenia potrzeb i interesów konsumentów. Do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zarząd gminy musi dołączyć opinię zarządu powiatu, zarządów sąsiednich gmin, jak i powiatowego (miejskiego) rzecznika konsumentów. Za wielkopowierzchniowy obiekt handlowy ustawa, po nowelizacji, uznaje obiekt o powierzchni handlowej powyżej 1000 m² lub 2000 m² w zależności czy gmina liczy poniżej czy powyżej 20 000 mieszkańców.

Zmieniona ustawa wprowadza zasadę, że nie można odmówić ustalenia warunków zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli zamierzenie jest zgodne z ustaleniami planu miejscowego i innymi przepisami prawa.

Zupełnie odrębna sytuacja powstaje, kiedy obowiązujący plan przewiduje obszar przeznaczony pod usługi lub handel, ale bez jednoznacznego wskazania dopuszczenia lub zakazu budowy wielkopowierzchniowych obiektów handlowych na tych terenach. Zarząd gminy, po przeprowadzeniu stosownej analizy prognozowanych skutków takiej budowy, przekazuje radzie gminy wniosek o zmianę obowiązującego planu miejscowego w kierunku wprowadzenia zakazu budowy wielkopowierzchniowych obiektów handlowych lub rezygnowania z dokonywania zmiany planu. Po złożeniu wniosku o zmianę planu, rada gminy ma dwa miesiące na podjęcie uchwały o przystąpieniu do tej zmiany i w takiej sytuacji może zawiesić, na czas nie dłuższy niż dwanaście miesięcy, ustalenie warunków zabudowy i zagospodarowania terenu dla budowy wielkopowierzchniowego obiektu handlowego. W tym terminie rada gminy może zmienić plan i wprowadzić zakaz budowy i jednocześnie odmówić ustalenia warunków zabudowy i zagospodarowania terenu. Niestety w takiej sytuacji ma zastosowanie przepis dotyczący rekompensat z tytułu uchwalenia lub zmiany planu⁹.

Udział handlu w tworzeniu dochodu narodowego w Polsce jest znaczący. Zajmuje on drugą pozycję, zaraz po przemyśle i kształtuje się na wysokim poziomie w całym okresie transformacji polskiej gospodarki. Również jest znaczący udział pracujących w handlu i z ogółu pracujących w gospodarce narodowej stanowi ponad 13%. W 2000 roku w Polsce było ponad 400 tys. placówek handlowych z czego 85% stanowią małe sklepy. Już w 1998 roku, kiedy to w Polsce istniało około 3000 wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, w obiektach tych realizowano prawie 10% ogólnej sprzedaży detalicznej artykułów konsumpcyjnych¹⁰. Nie dziwi zatem fakt, że każdy następny zaplanowany

⁹ Kwestię dotyczące odszkodowań za zmianę wartości terenu w wyniku uchwalenia lub zmiany planu reguluje § 36 Ustawy z 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym.

wielkopowierzchniowy obiekt handlowy budzi wśród właścicieli małych sklepów sprzeciw i wywołuje społeczny protest.

PROBLEMS OF LOCATION OF SHOPPING CENTERS COVERING A LARGE AREA

Summary

Principles of functioning and location of shopping centers of large area in Polish cities were presented. The article offers also an analysis of the content and effects of the change in the Act on Spatial Management, whose aim was to regulate matters connected with location of the discussed centers. In the light of the novelized regulations, the commune council while allotting an area for construction of a hypermarket must take into account the prognosis concerning the need for putting up the object and effects which the location will produce in the local job market, communication system, existing shopping network, and also as regards meeting needs and interests of customers. A principle was introduced that issuance of conditions of development and management of the area can not be refused if the venture is compliant with the settlements of the local plan of spatial management and other legal regulations. Another situation occurs when the local plan includes trading activity in the given area but does not precisely state that this must be a hypermarket.

¹⁰ E. Maleszyk, *Koncentracja w handlu detalicznym*, „Supermarket Polska”, kwiecień 2000, nr 7, s. 53.

Sławomir SITEK
Uniwersytet Śląski

DOSTĘPNOŚĆ USŁUG DLA MIESZKAŃCÓW W GMINIE LIBIĄŻ

Wprowadzenie

Usługi są najbardziej dynamicznie rozwijającym się sektorem gospodarki. Współcześnie ich rozwój uznawany jest za sprawę priorytetową i traktowany jest jako wyznacznik nowoczesności. Szczególne znaczenie sektor ten ma w przypadku takich gmin, jak Libiąż, gdzie struktura gospodarcza jest zdominowana przez przemysł wydobywczy. Wszelka dywersyfikacja bazy ekonomicznej jest zjawiskiem na wskroś pożądanym, szczególnie wówczas, gdy przyczynia się do tworzenia nowych miejsc pracy. Ponadto znaczna różnorodność świadczeń dostępnych dla ludności wydatnie wpływa na możliwość zaspokajania potrzeb społeczności i poprawę standardu życia.

Przegląd literatury dostarcza nam tylko fragmentarycznych informacji w zakresie podjętych badań. I tak w zakresie infrastruktury społecznej w województwie katowickim, badania dotyczące przekształceń w latach 1945–1993, ze szczególnym uwzględnieniem okresu transformacji prezentują dane dla miasta Libiąża (Kłosowski 1997). Wyniki tych prac wskazują na wyraźne zaniedbanie w zakresie dostępności usług w odniesieniu do badanego miasta w byłym województwie katowickim, które w 1988 roku na 40 miast zajmowało ostatnią lokatę, a pięć lat później awansowało na 35 pozycję. Z innych badań dotyczących poziomu rozwoju usług w regionie śląskim (w granicach byłego województwa katowickiego) miasto Libiąż uplasowało się w gronie ośrodków o średnim poziomie rozwoju. W najbliższym otoczeniu jako ośrodek subregionalny wymieniono Chrzanów (Kłosowski 1999).

Gminę Libiąż tworzy miasto i dwa sołectwa, Żarki i Gromiec. Miasto Libiąż liczące ponad 18 tys. mieszkańców stanowi rdzeń gminy. Najważniejszą datą w historii jego rozwoju był rok 1907, w którym to francuski przemysłowiec wybudował

tutaj kopalnię węgla kamiennego. Zakład ten zaczął kształtować sieć osadniczą i obok istniejących osiedli wiejskich tzw. Libiąża Wielkiego i Małego powstało osiedle mieszkaniowe przy kopalni. Dalszy rozwój Libiąża w oparciu na górnictwie węgla kamiennego, kontynuowany także po II wojnie światowej, doprowadził w 1969 roku do uzyskania przez Libiąż praw miejskich. Ta trajektoria rozwoju zaowocowała nieco chaotycznym układem dzielnic, z wyraźnym podziałem na sektory starsze o niskiej zabudowie oraz osiedla młodsze o wysokiej zabudowie.

Rozwój miasta w oparciu na przemyśle wydobywczym węgla kamiennego nie sprzyjał rozwojowi usług. W latach dominacji ustroju socjalistycznego, gdzie prymat wiodły gałęzie przemysłu ciężkiego, inne dziedziny życia gospodarczego były spychane na margines. Intensywny rozwój przemysłu wydobywczego oraz wiążący się z nim rozwój ludnościowy miasta wpłynął na zachwianie proporcji między sferą produkcyjną i usługową. W latach tych Libiąż stał się miastem socjalistycznym o cechach osiedla górniczego. Efektem tego jest również brak centrum, które nie zostało wykształcone z powodu presji szybkiego rozwoju budownictwa mieszkaniowego.

W latach dziewięćdziesiątych następuje stopniowa poprawa sytuacji w zakresie dostępności usług, co jest głównie efektem działania mechanizmu rynkowego. Luka na rynku usługowym daje szansę na rozwój podmiotów, co umożliwia zarobkowanie przedsiębiorczym osobom. Systematycznie rośnie liczba podmiotów gospodarczych, a tempo tego przyrostu jest większe aniżeli przyrost ludności.

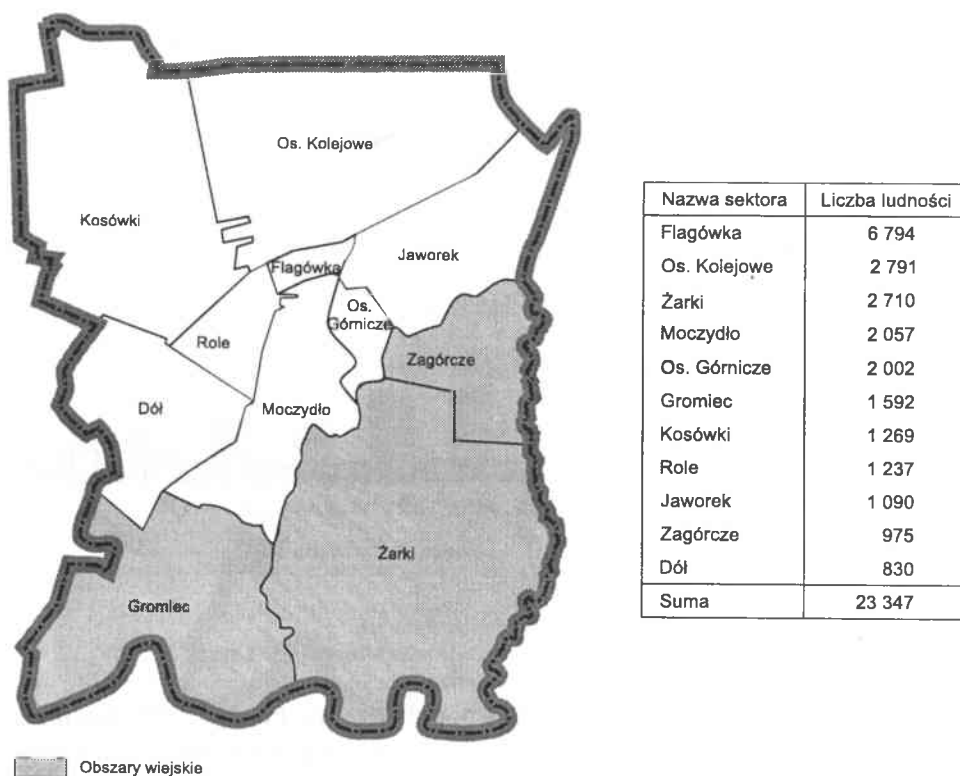
Tabela 1. Podmioty usługowe w gminie Libiąż wg sekcji EKD

Lata	Sekcje EKD												Usługi ogółem
	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	
	zaopatrzenie w energię elektryczną, gaz i wodę	budownictwo	handel, naprawy pojazdów i sprzętu AGD	hotele i restauracje	transport, gospodarka magazynowa i łączność	pośrednictwo finansowe	obsługa nieruchomości, wynajem, działalność związana z prowadzeniem interesów	administracja publiczna i obrona narodowa, opieka socjalna (prawna)	edukacja	ochrona zdrowia i opieka socjalna	pozostała działalność usługowa, komunalna, socjalna i indywidualna	gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników	
1994	1	64	363	23	48	1	37	2	20	28	37	1	625
1995	1	80	401	28	67	4	58	3	12	28	40	2	724
1996	1	92	452	32	113	5	60	2	15	29	44	1	846
1997	2	117	455	40	122	11	65	2	18	32	53	1	918

Źródło: Statystyka gmin województwa katowickiego 1998, 1997, 1996, 1995, WUS Katowice.

Prezentowane w niniejszym artykule zagadnienia oparte są na analizie przestrzennego rozmieszczenia punktów świadczących usługi. Określenie miejsca świadczenia usługi zostało oparte na danych pochodzących z rejestru działalności gospodarczej. Klasyfikację placówek usługowych przeprowadzono wg wpisu do ewidencji działalności i nie zawsze jest zbieżna z podziałem na sekcje EKD. W pracy nie uwzględniono podmiotów gospodarczych osób fizycznych, trudniących się handlem obwoźnym o nie określonym miejscu sprzedaży. Określenie miejsc koncentracji podmiotów usługowych umożliwi identyfikację potencjalnych biegunów wzrostu w przestrzeni gminy Libiąż.

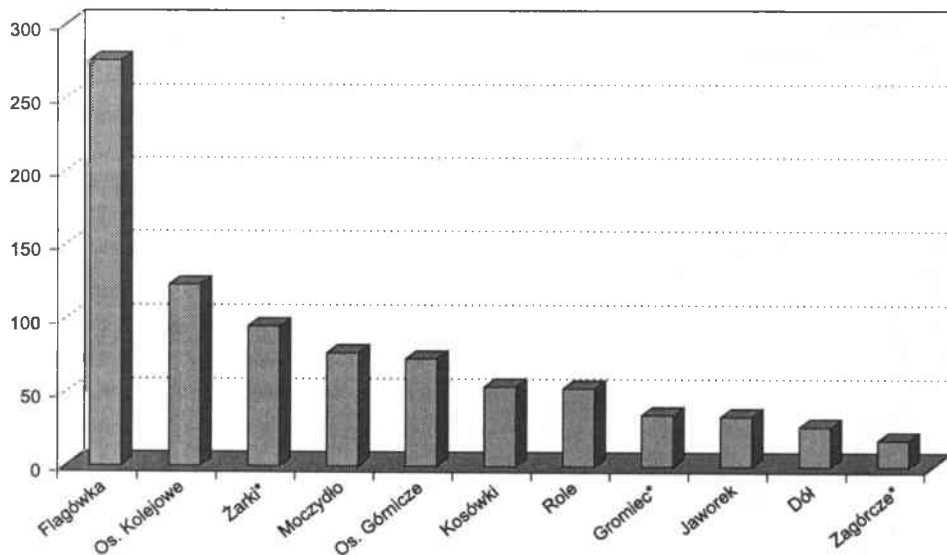
Teren całej gminy Libiąż został podzielony na 11 sektorów, z czego osiem obejmuje obszar miasta, a pozostałe trzy tereny wiejskie. Nazwy sektorów zostały przyjęte umownie. Na podstawie informacji o liczbie osób zameldowanych na poszczególnych ulicach, dla wyróżnionych terenów obliczono liczbę ludności. Przestrzenny zasięg poszczególnych sektorów prezentuje mapa (rys. 1).



Rys. 1. Gmina Libiąż – podział na sektory przyjęte do badania oraz ich potencjał ludnościowy
Źródło: Obliczenia własne na bazie materiałów z Urzędu Miejskiego w Libiążu (stan na 31 marca 2001 r.).

Koncentracja placówek

Na podstawie analizowanych materiałów można stwierdzić, że jeżeli chodzi o koncentrację podmiotów usługowych, to niekwestionowanym liderem w gminie jest sektor obejmujący Flagówkę, największe osiedle w mieście. Na obszarze ok. 0,5 km² zlokalizowanych jest prawie 1/3 wszystkich podmiotów z terenu gminy. Pozycję tą Flagówka zawdzięcza umiejscowionemu na jej obszarze targowisku miejskiemu, które skupia wiele sklepów, a także dwóm innym ulicom odgrywającym funkcje pasażu usługowych. W ostatnich latach można zauważyć tendencję do wzmożonej działalności w tym zakresie, szczególnie wzdłuż ciągu ulicy 11 Listopada. Oprócz Flagówki ponad 100 placówek może zaoferować także Osiedle Kolejowe, które ma jednak ponad 2-krotnie mniej punktów usługowych. W przedziale od 50–100 placówek mieści się większość sektorów, tj. wieś Żarki, Osiedle Górnicze, Moczydło, a także Role i Kosówki. Najmniej jednostek zarejestrowanych jest w dzielnicy Dół, Jaworek oraz wsiach Gromiec i Zagórcze.



* sektory wiejskie.

Rys. 2. Liczba podmiotów usługowych w poszczególnych sektorach

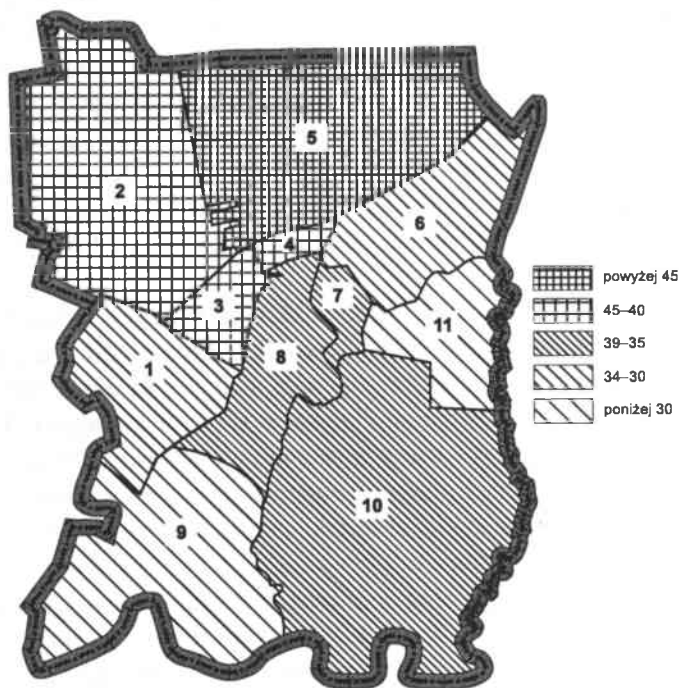
Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów z Urzędu Miejskiego w Libiążu.

Sytuacja ulega wyraźnej zmianie, gdy pod uwagę weźmiemy liczbę podmiotów usługowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w poszczególnych sektorach. Pierwsze miejsce, wg wspomnianego wskaźnika, zajmuje sektor Osiedla Kolejowego, gdzie na 1000 mieszkańców przypada 47,5 placówek usługowych. Flagówka plasuje się dopiero na miejscu czwartym, ustępując dodatkowo dziel-

nicy Kosówki i Role. Ten najgęściej zaludniony obszar gminy, obejmujący ważne punkty miasta, w tym zestawieniu wypada znacznie gorzej. Nasuwa się zatem ogólny wniosek, że sektory obejmujące najstarsze części miasta charakteryzują się najbardziej zrównoważoną proporcją ludności w stosunku do punktów usługowych. We wszystkich wymienionych sektorach liczba podmiotów usługowych przekracza próg 40 placówek usługowych na 1000 mieszkańców.

W dalszej kolejności sytuują się dwie dzielnice miasta: Moczydło i Osiedle Górnicze. Szczególnie słabo wypada Osiedle Górnicze położone tuż przy kopalni, które nie dysponuje targowiskiem ani też pasażem handlowym. Wynik nawet poniżej średniej gminnej wskazuje na pewien dystans, jaki dzieli ten sektor od czołówki. Wyjątkowo mała liczba punktów usługowych jest sporym utrudnieniem, gdyż ten niewielki obszarowo teren zamieszkuje ponad 2000 osób.

Żarki, jako największa wieś, reprezentuje przyzwoity wachlarz usług, wyprzedając dwa ostatnie sektory miejskie, tj. Dół i Jaworek. Dwa ostatnie miejsca zajmują wsie Gromiec i Zagórcze, których wyniki znacznie odstają od pozostałych sektorów.



Rys. 3. Liczba podmiotów usługowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców

Oznaczenie sektorów: 1 – Dół; 2 – Kosówki; 3 – Role; 4 – Osiedle Kolejowe; 5 – Flagówka; 6 – Jaworek; 7 – Osiedle Górnicze; 8 – Moczydło; 9 – Gromiec; 10 – Żarki; 11 – Zagórcze

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów z Urzędu Miejskiego w Libiążu.

Struktura usług

Najliczniejszą grupę placówek stanowią podmioty zajmujące się handlem, które obejmują punkty sprzedaży artykułów pozaspożywczych oraz sklepy ogólnospożywcze. Łącznie ich udział wynosi 34%, z czego 19% skupiają sklepy pozaspożywcze, a pozostałe 15% to sklepy ogólnospożywcze. Kolejne miejsce zajmuje sektor remontowo-budowlany reprezentowany przez 122 podmioty, który ma 14-procentowy udział w strukturze. Tuż za nim lokują się usługi transportowe z 12-procentowym udziałem. Te cztery grupy skupiają łącznie 60% usług i stanowią trzon struktury. Udział pozostałych grup usług nie przekracza granicy 5%.

Ponadto zgodnie ze współczesnymi tendencjami pojawiły się podmioty, które świadczą usługi z zakresu informatyki, takie jak tworzenie programów, zakładania połączeń do Internetu, obsługi sprzętu komputerowego itp. Liczba tych podmiotów systematycznie wzrasta i obecnie jest ich 20. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku usług doradztwa finansowego, rachunkowości czy ubezpieczeń, gdzie łączna liczba podmiotów to 28 punktów. Zarówno z branży informatycznej, jak i finansowej większość zarejestrowanych podmiotów zlokalizowana jest na Flagówce, na którą przypada blisko 50% wszystkich tego typu placówek.

W zestawieniu również uwzględniono placówki, które świadczą takie usługi, jak: szewskie, maglowania eklektycznego, tapicerskie, krawieckie, szklarskie i stolarskie. Łącznie zarejestrowano 45 takich podmiotów, które były prawie proporcjonalnie rozmieszczone na całym terenie gminy. Jedynie Osiedle Górnicze nie dysponuje tego typu usługami. Ze względu na nieliczne przypadki świadczenia wymienionych usług zdecydowano się podmioty te umieścić w jednej grupie.

Skromnie reprezentowany jest także sektor prywatnych usług medycznych, w którym wiodące miejsce odgrywają placówki stomatologiczne oraz prywatne usługi pielęgniarek i położnych. Przestrzennie usługi te są dosyć mocno spolaryzowane i koncentrują się głównie na Flagówce, Osiedlu Jaworek i Osiedlu Kolejowym. Zupełny brak tego typu usług występuje w zachodniej części gminy.

Na terenie gminy Libiąż zarejestrowanych jest także kilka podmiotów świadczących nietypowe usługi, takie jak: usługi radiestezyjne, czy z zakresu astrologii i stawiania horoskopów.

Charakteryzując strukturę usług, nie można pominąć oceny potencjału ekonomicznego, jaki reprezentują omawiane punkty. Wyraźna tendencja wzrostowa badanych podmiotów wyprzedza znacznie tempo przyrostu ich potencjału gospodarczego. W zdecydowanej większości są to jednostki indywidualnych osób fizycznych, mające siedzibę we własnych mieszkaniach, o których często informuje mały szyld przy wejściu lub w ogóle brak takiej informacji. Dlatego też przeważająca część tych podmiotów jest słabo znana i wielu mieszkańców

często zamieszkujących w okolicy nie wie nawet o ich istnieniu. Tylko niewielką część podmiotów stanowią placówki, które dysponują obiektami w uczęszczanych miejscach.

Tabela 2. Struktura usług w gminie Libiąż*

Usługi	(w %)
Handel detaliczny, sklepy z artykułami nie spożywczymi	19
Handel detaliczny sklepy spożywcze	15
Usługi remontowo-budowlane	14
Usługi transportowe	12
Gastronomia, bary, restauracje, kawiarnie	5
Magiel, szewc, tapicer, szklarz, stolarz, ślusarz	5
Naprawa samochodów, blacharstwo, lakiernictwo	4
Usługi finansowe, rachunkowość, ubezpieczenia	3
Usługi medyczne, prywatne gabinety lekarskie	3
Usługi marketingowe	3
Fryzjerstwo, kosmetyka, solarium	3
Usługi informatyczne	2
Usługi edukacyjne	2
Inne usługi	2
Usługi muzyczne, rozrywka	1
Naprawa urządzeń AGD	1
Auto handel, komisy	1
Geodezja, projekty, nadzór budowlany	1
Fotograf, wideofilmowanie	1
Elektrotechniczne	1
Usługi pogrzebowe	1
Prace porządkowe	1

* sektory wiejskie

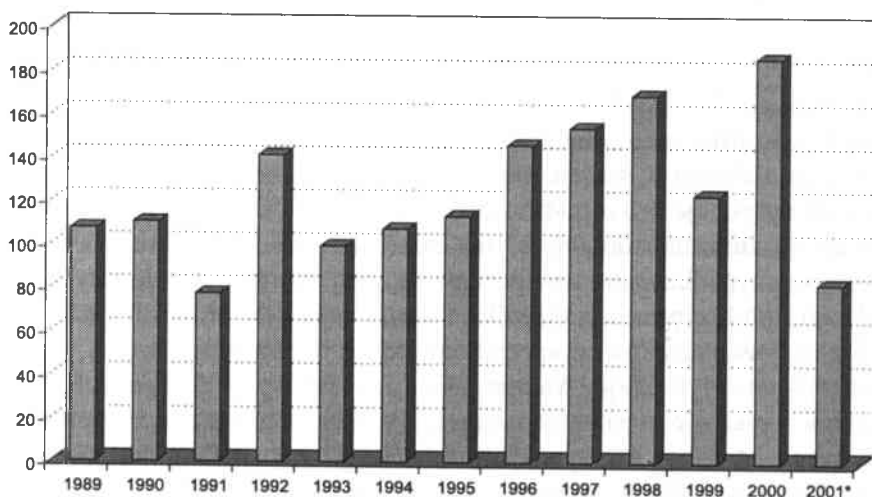
Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów z Urzędu Miejskiego w Libiążu.

Większość firm budowlanych prowadzonych przez osoby fizyczne w zakresie swej działalności wykonuje prace ogólnobudowlane. Jednakże przeważająca ich część dysponuje tylko podstawowym sprzętem budowlanym, a osoby prowadzące są nierzadko dorabiającymi emerytami. Podobna sytuacja ma także miejsce w przypadku usług transportowych, gdzie dominują podmioty mające 1 lub 2 samochody ciężarowe, ciągniki, a nawet w jednym przypadku wóz konny. Większość przewoźników wyspecjalizowało się w transporcie węgla, który jest rozwożony po całym kraju. Atutem lokalnych kierowców w tego rodzaju przewozach jest bliskość kopalni, co oszczędza czas oczekiwania w kolejce przy zakupie węgla. Analogiczna sytuacja ma miejsce w przypadku punktów handlowych. Zaledwie kilka sklepów ze względu na wystrój i powierzchnię można zaliczyć do bardziej ekskluzywnych placówek. Zdecydowana większość to obiekty, których powierzchnia handlowa jest bardzo silnie zagospodarowana, co jednak z drugiej strony pozwala na wprowadzenie konkurencji cenowej.

Znacznie korzystniejszej sytuacja przedstawia się w zakresie gastronomii, gdzie występuje bardziej zróżnicowana struktura. W grupie tej można wyróżnić punkty gastronomiczne o niskim standardzie, bary i stołówki przy kopalni i szkołach oraz segment restauracji i kawiarni o wyższym standardzie. W drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych, Libiąż z miasta, które praktycznie nie dysponowało żadnym lokalem o wyższym standardzie, zmienił wyraźnie swoją pozycję. W wyniku modernizacji i budowy powstały dwie restauracje wzdłuż głównego ciągu komunikacyjnego. Na Flagówce powstało kilka kawiarni oraz dyskoteka „Hades”, dysponująca również kawiarnią i restauracją. Szczególnie ten ostatni obiekt zmienił wizerunek miasta i stał się nie tylko dla młodzieży z Libiąża, ale również Chrzanowa i Oświęcimia, ważnym punktem rozrywkowym.

Rozwój placówek usługowych

Analiza przyrostu podmiotów usługowych wskazuje na ciągłą progresję w latach 1993–2000, nie licząc spadku w 1999 roku. Rok 2000 okazał się najlepszy pod względem liczby nowo zarejestrowanych podmiotów, kiedy to odnotowano ponad 200 nowych placówek. Dane za I kwartał roku 2001 dają nadzieję na podtrzymanie tej tendencji. Niewątpliwie tak intensywny rozwój sektora usług jest zjawiskiem pozytywnym. Można jednak przypuszczać, że paradoksalnie wynika to po części z faktu, że wiele osób, nie mogąc podjąć stałej pracy, usiłuje działać na własny rachunek.

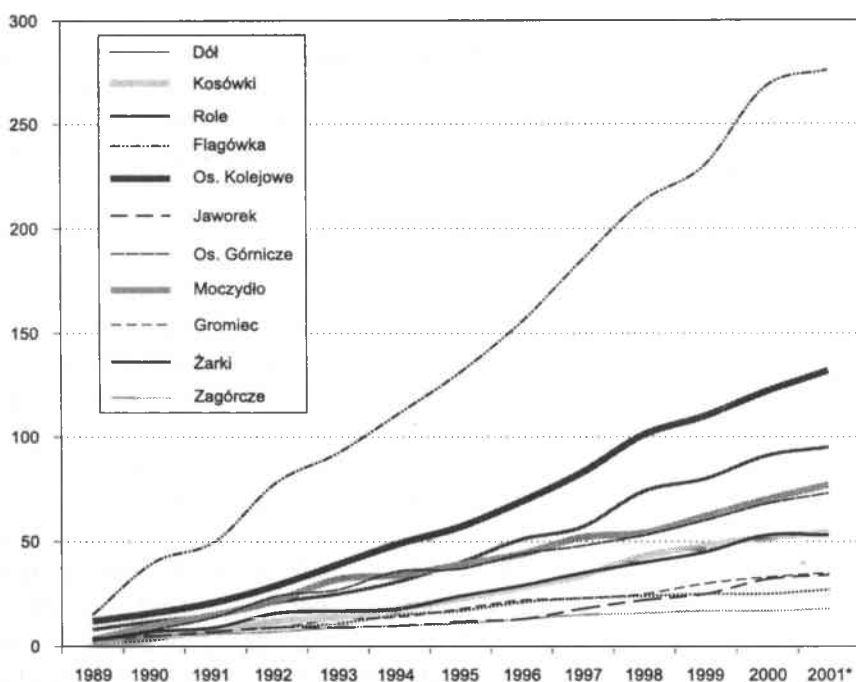


Rys. 4. Liczba nowo zarejestrowanych placówek usługowych w gminie Libiąż w latach 1989–2001
* dane za I kwartał.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów z Urzędu Miejskiego w Libiążu.

Biorąc pod uwagę przyrost placówek usługowych w poszczególnych sektorach, można stwierdzić, że wyraźnie najszybciej rozwijają się usługi na osiedlu Flagówka, a pozostałe sektory cechuje zbliżone tempo przyrostu. Przyrosty w poszczególnych sektorach są proporcjonalne, na co wskazuje równoległy przebieg linii reprezentujących poszczególne dzielnice. Praktycznie tylko w kilku miejscach dochodzi do przecięcia biegu omawianych linii (patrz rys. 4). Najmniejszą dynamiką charakteryzują się sektory wiejskie Gromiec i Zagórcze, a także dzielnice Jaworek i Dół.

Pewną osią rozwoju usług w gminie stają się z oczywistych względów obszary położone wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych. Najlepszym tego przykładem jest gwałtowny rozwój komisów samochodowych, szczególnie w okolicach wlotu i wylotu do miasta, a także w otoczeniu najważniejszych skrzyżowań. Korzystnie na rozwój i obroty tych placówek może wpływać wzmagający się ruch na trasach przelotowych, na co nie mały wpływ ma płatny odcinek autostrady A-4 Kraków – Katowice. W podobnej sytuacji są także placówki zajmujące się sprzedażą artykułów budowlanych zlokalizowanych również przy tych trasach.



Rys. 5. Rozwój placówek usługowych w poszczególnych sektorach w latach 1989–2001*

* dane za I kwartał 2001 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów z Urzędu Miejskiego w Libiążu

W dyskusjach na temat przestrzennego rozmieszczania usług oraz ich dostępności dla mieszkańców gminy podejmuje się kwestię powołania centrum miasta. W ostatnim czasie władze miejskie podjęły decyzje mającą na celu uruchomienie programu zmierzającego do wybudowania na osiedlu Flagówka nowego centrum, gdzie można by zlokalizować zupełnie nowe placówki usługowe. Projekt ten zakłada także ożywienie życia gospodarczego w gminie. Obecny układ funkcjonalno-przestrzenny z rozrzuconymi po terenie miasta skupiskami punktów usługowych, głównie z zakresu handlu, przyczynia się do proporcjonalnego dostępu do usług. Fakt lokalizacji nowego centrum, może w przyszłości w poważnej mierze zrewidować aktualną strukturę przestrzenną usług w gminie Libiąż.

Występujące w przestrzeni gminy Libiąż sektory wiejskie, jak można było się tego spodziewać, wykazują znacznie gorszą dostępność usług. Wyjątkiem od tej reguły jest wieś Żarki, która wyprzedza nawet dwa sektory miejskie i ma zbliżoną wartość do wyników Osiedla Górniczego i Moczydła. Sytuacja ta może wynikać ze skali jednostki, gdyż ta część Żarek zamieszkiwana jest przez ponad 2700 mieszkańców. Ponadto wieś Żarki charakteryzuje się znacznie zaawansowanym procesem urbanizacji, mającym swój wyraz w przekształceniach przestrzennych związanych z typem zabudowy, jak również reorientacją układów społecznych poprzez przebudowę struktury zawodowej ludności (Kuchta 1995). Głównym powodem zachodzących procesów urbanizacyjnych jest zatrudnienie ludności wiejskiej w przemyśle zlokalizowanym na terenie Libiąża oraz w gminach ościennych. Fakt postępującej urbanizacji można także zaobserwować w znacznie rozbudowanej infrastrukturze technicznej i społecznej.

Podsumowanie

Zakres dostępności usług dla mieszkańców gminy Libiąż systematycznie wzrasta, przy czym przyrost ilościowy podmiotów usługowych wyprzedza ich postęp jakościowy. Ta ogólnokrajowa tendencja jest łatwo uchwytana także na przykładzie Libiąża.

Przyrost placówek usługowych ma miejsce we wszystkich sektorach gminy, niemniej jednak najbardziej intensywny rozwój usług możemy zaobserwować na Osiedlu Flagówka. Pomimo to w dalszym ciągu można obserwować pewien niedorozwój sektora usług w obrębie nowych osiedli. Wnikliwa analiza ujawnia nawet dzielnice, w których proporcje usługi – ludność są bardziej korzystne.

Wydaje się, że poziom dostępności usług dla mieszkańców i firm w gminie Libiąż w coraz szerszym i lepszym stopniu zaspokaja potrzeby potencjalnych klientów. Sektor usług obejmuje placówki o coraz bogatszym profilu działalności, niejednokrotnie specjalistycznych, z których można skorzystać na miejscu. Coraz częściej pojawiają się firmy reprezentujące bardzo ważny sektor wspo-

magający działalność gospodarczą, do którego można zaliczyć usługi z zakresu doradztwa finansowego, ubezpieczeń czy informatyki. Niemniej jednak krystalizacja rynku usługowego będzie przebiegać jeszcze przez wiele lat. W kwestii usług komercyjnych mechanizm rynkowy samoczynnie dostosuje liczbę placówek do istniejących potrzeb, natomiast innym regulacjom podlega rozwój usług świadczonych poprzez podmioty publiczne.

Na specyfikę lokalnego rynku usługowego z pewnością duży wpływ wywiera najbliższe otoczenie. Położenie gminy Libiąż pomiędzy Chrzanowem i Oświęcimiem, a także bliskość ośrodków usługowych o znaczeniu krajowym, takich, jak Katowice czy Kraków, powoduje, że mieszkańcy gminy nierzadko korzystają z tych ośrodków. Szczególnie jaskrawym przykładem jest wieś Gromiec, z której poprzez niewielki most na Wiśle można w kilkanaście minut dotrzeć do Oświęcimia. Można zatem spodziewać się, że sporą część zapotrzebowania na usługi mieszkańcy gminy Libiąż będą realizować w innych ośrodkach, przede wszystkim w sąsiednich miastach powiatowych. Efektem tego będzie „drenaż” lokalnego popytu na usługi, co niestety osłabia potencjalny rozwój tego sektora w gminie.

Literatura

- KŁOSOWSKI F., 1997, *Przemiany infrastruktury społecznej w latach 1945–1994*, [w:] *Przeobrażenia społeczne i ekonomiczne regionu katowickiego w okresie transformacji gospodarczej*, red. E. Duś, F. Kłosowski, A. Szajnowska-Wysocka, M. Tkocz, Wydawnictwo UŚ, Katowice.
- KŁOSOWSKI F., 1999, *Usługi*, [w:] *Studium wiedzy o regionie śląskim*, red. A. Szajnowska-Wysocka, Wydawnictwo UŚ, Katowice.
- KUCHTA Z., 1995, *Proces przemian przestrzenno-architektonicznych wsi Ziemi Chrzanowskiej pod wpływem przemysłu po drugiej wojnie światowej*, [w:] *Urbanizacja wsi w obrzeżach miejsko-wiejskich – materiały konferencyjne*, red. Z.J. Kamiński.

THE ACCESSIBILITY OF SERVICES TO RESIDENTS WITHIN THE SPACE OF THE COMMUNE OF LIBIĄŻ

Summary

The research procedure applied in the work consisted in an analysis of location of objects providing services within the scope of retail trading, tailoring, gastronomy, car repairing, tinsmith's work and car varnishing, services connected with redecoration and construction works, lorry transport, private medical services, legal and financial counseling. Data on the number of services providing subjects for each of the selected sectors were counted per 1,000 residents. It was found that the spatial accessibility of services in the examined commune grows systematically, while the quantitative accretion of the services subjects outpaces their quantitative progress. The specific character of services market of the examined commune is influenced by its surrounding. The location between Chrzanów and Oświęcim as well as the closeness of Katowice and Cracow lead to the situation that the residents of the commune often avail themselves of services provided in those centers.



WYDAWNICTWO
UNIwersytetu
OPOLSKIEGO

ISBN 83-88796-69-0