

# Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem

## RAPORT SYNTETYCZNY



Zespół badawczy:

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN:

prof. Przemysław Śleszyński (kierownik projektu i Komponentu 1), prof. Tomasz Komornicki,  
prof. Piotr Rosik (kierownicy Komponentu 2), mgr Patryk Duma, mgr Sławomir Goliszek, mgr  
Łukasz Kubiak, dr Rafał Wiśniewski,

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ:

dr Robert Guzik (kierownik Komponentu 3), mgr Łukasz Fiedeń, dr Arkadiusz Kocaj, dr  
Arkadiusz Kołoś, dr Krzysztof Wiedermann



**Fundusze  
Europejskie**  
Pomoc Techniczna



**Rzeczpospolita  
Polska**

**Unia Europejska**  
Fundusz Spójności



## Spis treści

STRESZCZENIE WYKONAWCZE .....	4
WYKAZ SKRÓTÓW .....	7
1. WPROWADZENIE .....	8
2. METODYKA BADAŃ .....	10
2.1. Zakres przestrzenny i czasowy badania.....	10
2.2. Klasyfikacja miast.....	10
2.3. Źródła danych i metody badań.....	11
3. ROZWÓJ MIAST I ICH POWIĄZAŃ W LITERATURZE .....	14
3.1. Wprowadzenie.....	14
3.2. Historyczne uwarunkowania rozwoju miast w Polsce .....	14
3.3. Przemiany po 1990 roku.....	15
3.4. Przyszłość miast.....	18
4. DIAGNOZA ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO MIAST .....	19
4.1. Bariery i problemy rozwojowe .....	19
4.1.1. Wprowadzenie .....	19
4.1.2. Bariery społeczno-demograficzne .....	20
4.1.3. Bariery gospodarczo-ekonomiczne .....	20
4.1.4. Bariery transportowe .....	21
4.1.5. Bariery specyficzne .....	22
4.2. Syntetyczny wskaźnik stanu rozwoju społeczno-gospodarczego.....	22
4.3. Syntetyczny wskaźnik kierunku rozwoju funkcji społeczno-ekonomicznych .....	24
4.4. Typologia rozwojowa miast.....	26
5. POZIOM, WARUNKI I JAKOŚĆ ŻYCIA .....	28
5.1. Wprowadzenie.....	28
5.2. Oczyszczalnie ścieków .....	28
5.3. Wodociągi.....	29
5.4. Łazienki .....	31
5.5. Niedobór mieszkań.....	32
5.6. Zasiłek rodzinny .....	34
5.7. Poziom przestępczości.....	35
5.8. Bezpieczeństwo drogowe .....	36
5.9. Internet.....	38
6. DOSTĘPNOŚĆ DO USŁUG.....	40
6.1. Wprowadzenie.....	40
6.2. Przychodnie .....	40
6.3. Specjalistyczna opieka medyczna – koszyk usług.....	41
6.4. Żłobki, oddziały żłobkowe i kluby dziecięce .....	42
6.5. Przedszkola .....	44
6.6. Szkoły podstawowe .....	46
6.7. Licea .....	47
6.8. Zasadnicze szkoły zawodowe/szkoły branżowe .....	49

6.9. Kina .....	50
7. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE .....	52
7.1. Powiązania miast w systemie komunikacji publicznej .....	52
7.2. Powiązania komunikacyjne miast z ich zapleczem .....	55
7.3. Powiązania w zakresie szkolnictwa ponadpodstawowego i ponadgimnazjalnego ..	62
7.4. Powiązania w zakresie dojazdów do pracy.....	64
7.5. Powiązania w zakresie przepływów migracyjnych i suburbanizacji .....	66
8. DELIMITACJA ZASIĘGÓW ODDZIAŁYWANIA .....	69
8.1. Zasięgi oddziaływania miast w świetle dojazdów do pracy .....	70
8.2. Zasięgi oddziaływania miast w świetle powiązań migracyjnych .....	73
9. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA.....	78
9.1. Metodyka badania.....	78
9.2. Podejście punktowe .....	78
9.3. Podejście relacyjne .....	88
9.4. Podejście obszarowe .....	92
10. WNIOSKI I REKOMENDACJE.....	105
10.1. Miasta wojewódzkie i aglomeracyjne .....	105
10.2. Miasta subregionalne .....	105
10.3. Miasta powiatowe .....	106
10.4. Pozostałe mniejsze miasta.....	107
10.5. Rekomendacje dla różnych kategorii władz publicznych .....	108
10.6. Rekomendacje dla kształtowania sieci usług.....	110
10.7. Rekomendacje dla kształtowania polityki transportowej .....	115
10.8. Sposoby wdrożenia.....	118
Literatura .....	119

## STRESZCZENIE WYKONAWCZE

Raport syntetyczny podsumowuje główne wyniki badania „Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem”, wykonanego w ramach projektu pn. „Powiązania funkcjonalno-przestrzenne ośrodków miejskich”, którym zostało objętych 6 województw: kujawsko-pomorskie, łódzkie, małopolskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie i zachodniopomorskie. Badanie składało się z trzech komponentów tematycznych „Potencjał społeczno-gospodarczy i funkcje miast”, „Warunki życia w miastach w kontekście dostępności wybranych usług publicznych” oraz „Relacje przestrzenne i dostępność komunikacyjna”. Szczegółowe raporty dostępne są na stronie [www/psme.pomorskie.eu](http://www/psme.pomorskie.eu).

W ramach komponentu „Potencjał społeczno-gospodarczy i funkcje miast” zostały przeanalizowane najważniejsze zagadnienia, związane z rozwojem społeczno-gospodarczym miast i ich powiązań m.in. w takich aspektach jak trendy demograficzne, rynek pracy czy funkcje gospodarcze. Obecny rozwój polskich miast w dużej mierze jest determinowany historycznymi uwarunkowaniami, a szczególnie przemianami związanymi z transformacją ustrojową po 1989 r., które zależały od struktury społeczno-gospodarczej miast, ich lokalizacji, sprawności lokalnych elit, a także przedsiębiorczości ludności i napływu kapitału zagranicznego. Zapoczątkowane w ten sposób trendy makroekonomiczne i demograficzne przyczyniły się do polaryzacji kraju, wskutek czego wzmocnieniu uległy przede wszystkim aglomeracje tzw. „Wielkiej Piątki” (Warszawa, Kraków, Wrocław, Poznań Trójmiasto).

Na szczególne podkreślenie zasługują niekorzystne trendy demograficzne. W związku ze zmianami depopulacyjnym, rysują się trzy główne zagrożenia dla polityki rozwoju, zwłaszcza z punktu widzenia finansów samorządowych, organizacji obsługi terytorialnej oraz zagospodarowania i planowania przestrzennego. Po pierwsze, będzie miało miejsce rosnące niedopasowanie miejsc pracy i zamieszkania, przy powiększającej się z tego powodu luce podażowej. Powodować to będzie coraz większe napięcia na rynku pracy i wzrost siły przyciągającej („wysysającej”) peryferyjne zasoby pracy do największych aglomeracji, zwłaszcza wspomnianej „Wielkiej Piątki”, odnotowujących spadek podaży pracy przy najprawdopodobniej zachowanym popycie (miejscach pracy). Może to okazać się niezwykle degradujące dla regionów peryferyjnych, w stopniu jeszcze większym, niż obecnie. Po drugie, zmiany te będą miały miejsce w warunkach już silnie rozproszonego, a więc nieefektywnego osadnictwa. Znowu może się to okazać niezwykle poważną barierą rozwojową dla regionów peryferyjnych, ale także dla silniej zurbanizowanych stref podmiejskich, w których procesy dekoncentracji i *urban sprawl* zaszły dotychczas w największym stopniu. Dysfunkcyjna struktura przestrzenna miast i ich otoczenia, wynikająca z powiększającego się rozproszenia osadniczego i chaosu przestrzennego, skutkuje również większym obciążeniem ekonomicznym ludności, samorządów i przedsiębiorstw. Po trzecie, dotychczasowa hierarchia osadnicza i zasięgi oddziaływania, ugruntowane aktualnym podziałem administracyjno-terytorialnym, mogą okazać się niewydolne do zapewnienia zadowalającej obsługi publicznej. Jest bowiem wysoce prawdopodobne, że depopulacja i trwanie bazy ekonomicznej, zwłaszcza w przypadku miast, może się wiązać ze spadkiem znaczenia części ośrodków w hierarchii osadniczej. Dotyczyć to może zwłaszcza sieci powiatowej, w której przypadku krytykowana jest słabość kompetencyjna tego szczebla administracji. Niewątpliwie, aktualna, a w jeszcze większym stopniu spodziewana depopulacja związana z odwróceniem trendów demograficznych w całym kraju, jest jednym z największych wyzwań rozwojowych województw. Na tle regionów Polski, jedynie województwo pomorskie i małopolskie, a częściowo podkarpackie charakteryzuje się stosunkowo lepszymi wskaźnikami demograficznymi. Tym niemniej, starzenie się populacji i spadek liczby osób w wieku produkcyjnym spowodują istotne perturbacje na rynku pracy. Szczególnie istotny jest tu niezrównoważony bilans popytu na pracę i podaży miejsc pracy. Doprowadzić to może do dalszego wzrostu roli dojazdów do pracy, co spowoduje dalsze negatywne konsekwencje dla życia społecznego i rodzinnego. Z kolei niska konkurencyjność regionalnych systemów miejskich jako całości, wynikająca z braku zadowalającej sieci transportowej, nie wiąże systemów osadniczych województw w spójną całość.



Z kolei do najważniejszych stwierdzonych barier rozwoju gospodarczo-ekonomicznego należy m.in. narastająca dysproporcja między potencjałem endogenicznym najlepiej rozwiniętych ośrodków – stolic województw a pozostałymi składnikami systemu osadniczego, tj. koncentracja najbardziej cennych zasobów kapitału ludzkiego, infrastrukturalnego, wytwórczego itp. w metropoliach kosztem innych miast, zwłaszcza byłych miast wojewódzkich i miast średnich. W powyższym kontekście prowadzi to do wyłukiwania czynników rozwojowych z mniejszych miast, powodując silne dysproporcje w potencjale ekonomicznym samorządów, skutkujące brakiem realnych narzędzi aktywizacji mniejszych miast i regionów peryferyjnych w województwach. Powoduje to także brak odpowiedniej liczby atrakcyjnych miejsc pracy w mniejszych ośrodkach (skutkujący „drenażem wewnętrznym”). Rosnące niedopasowania rynku pracy, skutkujące nadmierną konkurencją o pracownika między miastami różnych kategorii (ze wskazaniem zwłaszcza na miasta „Wielkiej Piątki”, na czele z Warszawą w przeciwieństwie do gorzej sobie radzących byłych miast wojewódzkich i miast średnich) przyczyniają się do wzrastającej polaryzacji kraju. Problemem miast jest także ucieczka kapitału poprzez transfery z filii do central (na poziomie regionalnym – z mniejszych ośrodków do stolic województw, z województw do Warszawy i za granicę). W wielu średnich miastach brakuje wiodących, dużych przedsiębiorstw, mogących być „lokomotywami” wzrostu. Równocześnie występuje nadmierne rozdrobnienie dużą liczbą małych i średnich przedsiębiorstw, skutkujące niską efektywnością i wysokimi kosztami jednostkowymi ich funkcjonowania.

W niniejszym opracowaniu zaprezentowano także syntetyczne wskaźniki rozwoju społeczno-gospodarczego. Wyniki wskazują na wyraźną polaryzację wskaźników stanu i kierunku rozwoju funkcji społeczno-gospodarczych między największymi aglomeracjami a małymi miastami peryferyjnymi. W zdecydowanej większości regionów zachowana jest prawidłowość, związana z wprost proporcjonalnym wzrostem wartości wskaźników w zależności od rangi osadniczej. Podsumowaniem analizy dotyczącej wskaźników syntetycznych było skonfrontowanie dynamiki zmian ze stanem rozwoju społeczno-gospodarczego, dzięki czemu uzyskano typologię rozwojową miast.

W komponencie „Warunki życia w miastach w kontekście dostępności wybranych usług publicznych” dokonano analizy w ramach grupy wskaźników dotyczących warunków życia oraz dostępności do usług. W raporcie syntetycznym uwzględniono po 8 wskaźników z obu grup. Wybór został dokonany na podstawie możliwości uwzględnienia wartości wskaźników dla wszystkich miast w Polsce.

Z kolei w ramach komponentu „Relacje przestrzenne i dostępność komunikacyjna” przeprowadzono badania powiązań i relacji przestrzennych w systemie miast badanych regionów, a także powiązań badanych miast z ich zapleczem. Wyniki ujawniły olbrzymie zróżnicowanie wewnątrz analizowanych regionów, jak i pomiędzy nimi. Analizowane powiązania w zakresie dojazdów do pracy i do szkół, a także powiązania migracyjne silnie odzwierciedlały istniejące powiązania w systemie transportu publicznego, przy czym jest to związek dwustronny – dojazdy do szkół i pracy kształtują powiązania w transporcie publicznym, a te wyznaczają kierunki i zasięgi powiązań w dłuższym horyzoncie czasowym. Związek ten jest powoli erodowany przez coraz większy stopień indywidualnej motoryzacji i wykorzystania samochodów osobowych jako podstawowego środka transportu w obszarach pozamiejskich. Przeprowadzone analizy dostępności miast z ich zapleczem, rzutujące na ich potencjał rozwojowy jako ośrodków usług, w tym usług o charakterze publicznym, co z kolei przy niskiej dostępności może być interpretowane z perspektywy poziomu życia czy wręcz wykluczenia społecznego, pokazały skalę problemu i w większości regionów brak spójności terytorialnej. W badanych regionach nawet 40% miejscowości wiejskich nie jest obsługiwanych przez transport publiczny, a średnia odległość do przystanku autobusowego lub stacji kolejowej wynosi dla tych miejscowości nieco ponad 3 km. W przypadku osób starszych, matek z dziećmi lub osób niepełnosprawnych oznacza to de facto brak dostępności do transportu publicznego. W każdym z badanych regionów znaleziono obszary o bardzo słabym transporcie publicznym, gdzie na słabą dostępność do niego najczęściej nakładał się problem niskiej częstotliwości kursów oraz braku obsługi transportowej w niedziele i święta. Powierzchniowo obszary takie zajmowały 10% powierzchni regionu w przypadku województwa małopolskiego, które wyróżniało się bardzo dobrym transportem

publicznym i powyżej połowy powierzchni w pozostałych badanych regionach. Obszary o słabej dostępności występowały przede wszystkim na obrzeżach dużych powiatów, wzdłuż granic regionów a także w powiatach utworzonych wokół słabszych ośrodków miejskich, które nie są istotnymi ośrodkami dojazdów do pracy i szkół. Względnie dobra dostępność cechuje funkcjonalne obszary miejskie wokół ośrodków metropolitalnych, regionalnych i subregionalnych. Dobrą dostępnością cieszą się na ogół też miejscowości położone wzdłuż głównych szlaków transportowych. Badanie ujawniło, że problem słabej dostępności dotyczy nie tylko obszarów wiejskich, ale także niektórych małych miast. W kilkunastu przypadkach małe miasta były połączone zaledwie kilkoma kursami na dobę ze swoim miastem powiatowym – w województwie małopolskim, które może tutaj posłużyć jako punkt odniesienia, średnia liczba kursów dla najmniejszych miast przekraczała 30 połączeń na dobę. Wskazując na czynniki sprzyjające w Małopolsce tak dobremu transportowi publicznemu należy wymienić dużą gęstość zaludnienia (gęstość popytu), duże miejscowości i większą gęstość sieci osadniczej, co przekłada się na mniejsze odległości do miasta i między miastami. Wymienione czynniki sprzyjają wyższej efektywności transportu, niższymi kosztami jednostkowymi jego funkcjonowania, co przy obecnym modelu transportu regionalnego opartego o zasady konkurencji rynkowej sprawia, że jest to jeden z nielicznych obszarów wysokiej przedsiębiorczości w zakresie przewozu osób. Poprawa dostępności i wzmacnianie powiązań mogą być dokonywane poprzez działania w kilku sferach: infrastrukturalnej (budowa dróg, przystanków, węzłów przesiadkowych), instytucjonalno-organizacyjnej (nowy model funkcjonowania transportu zbiorowego w Polsce): wyznaczenia minimalnych standardów obsługi transportowej oraz wprowadzenia zasad konkurencji o rynek zamiast konkurencji na rynku; lepszej koordynacji w zakresie rozkładów jazdy, a także działań w zakresie kształtowania sieci osadniczej (m.in. hamowanie dalszego rozpraszania zabudowy, koncentrowanie zabudowy, a także wzmacnianie potencjału usługowego miast (usługi publiczne).

## WYKAZ SKRÓTÓW

BDL	Bank Danych Lokalnych	PKP	Polskie Koleje Państwowe
CKE	Centralna Komisja Egzaminacyjna	PKS	Państwowa Komunikacja Samochodowa
CMK	Centralna Magistrala Kolejowa	PKW	Państwowa Komisja Wyborcza
GUGiK	Główny Urząd Geodezji i Kartografii	PZPW	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa
GUS	Główny Urząd Statystyczny	SIO	System Informacji Oświatowej
GZM	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	SOR	Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju
IGiPZ PAN	Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk	UE	Unia Europejska
MiIR	Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju	UJ	Uniwersytet Jagielloński
MOF	miejski obszar funkcjonalny	UKE	Urząd Komunikacji Elektronicznej
NSP	Narodowy Spis Powszechny	WWiK	Wskaźnik wypadkowości i kolizyjności
PAN	Polska Akademia Nauk	ZUS	Zakład Ubezpieczeń Społecznych
PKD	Polska Klasyfikacja Działalności		

## 1. WPROWADZENIE

Niniejszy raport jest syntezą badania pt. „Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem”, realizowanego przez Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN oraz Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UJ. Potrzeba opracowania dla ośrodków miejskich 6 województw wynika z fundamentalnych zmian, mających bezpośredni wpływ na ich rozwój. Transformacja polityczna i społeczno-gospodarcza po 1989 r. spowodowała silną deindustrializację większości miast i problemy z utrzymaniem ich bazy ekonomicznej. Reforma administracyjna 1999 r. spowodowała dalsze zmiany w lokalizacji różnego rodzaju działalności miastotwórczych i w przypadku wielu ośrodków nasiliła problemy wynikające z różnic w położeniu w hierarchii administracyjno-osadniczej, w tym drenażu („wyptukiwania”) funkcji. Wejście Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. uruchomiło kolejne procesy, w tym inwestycyjne związane z napływem funduszy strukturalnych. Na te megauwarunkowania nakłada się odwrócenie trendów demograficznych i depopulacja kraju. W efekcie system miast podlega zmianom funkcjonalnym i strukturalnym, mającym kluczowy wpływ na ich podstawy rozwojowe, hierarchię i zasięg oddziaływania.

Podobnie zagadnienie warunków życia (a także pokrewnych, ale nie tożsamyh poziomu i jakości życia) jest jednym z częściej analizowanych w kontekście polityki rozwoju lokalnego i regionalnego, choć dostarcza stosunkowo dużo trudności terminologicznych, identyfikacyjnych i analityczno-empirycznych. Wynika to z rozległości problemowo-przedmiotowej, w tym różnorodności elementów życia społeczno-gospodarczego, składających się na aktywność człowieka i zaspokajanie jego potrzeb. Odwołując się do najprostszych podziałów ludzkiej aktywności, można posługiwać się kategoriami sposobów, możliwości i warunków (1) zamieszkania, (2) pracy oraz (3) spędzania pozostałego czasu (w miejscu zamieszkania lub poza nim), przeznaczanego na sprawy administracyjne, zakupy, opiekę zdrowotną, edukację, rozrywkę, kontakty towarzyskie itd. Podział ten nawiązuje do modelu czasoprzestrzennego. Elementem integrującym wymienione kategorie w aspekcie czasowo-przestrzennym są (4) sposoby, możliwości i warunki komunikacji, czyli transport i łączność. W ramach tego kluczowym zagadnieniem jest dostępność. Stąd też przeprowadzono szczegółową identyfikację powiązań transportowych i dostępności przestrzennej.

To ostatnie wymaga szerszego skomentowania i uzasadnienia. Otóż w ostatniej dekadzie obserwuje się w Polsce wzmoczone zainteresowanie tematyką dostępności przestrzennej. Jest tego kilka głównych przyczyn, powiązanych ze sobą. Po pierwsze, wraz ze wzrostem dochodów ludności i tendencji do ich rozwarstwiania się, w coraz większym stopniu przywiązuje się uwagę do jakości i warunków życia. Po drugie, wejście Polski do Unii Europejskiej skutkuje poważnymi przeobrażeniami struktur przestrzennych, w tym zmianami w kierunku i natężeniu różnego typu powiązań. Trzecim powodem jest dość gwałtowny, przynajmniej w porównaniu do wcześniejszych okresów, przyrost sieci drogowej o wysokich parametrach funkcjonalno-technicznych, skutkujący zmianami w możliwościach przemieszczania się osób i towarów. Po czwarte, następuje wzrost mobilności mieszkańców Polski, powodowany przeobrażeniami w społeczeństwie i gospodarce, ale także m.in. niedopasowaniem rynków pracy i miejsc zamieszkania, wymuszających nieraz dalekie dojazdy pracownicze. Po piąte, zmiany cywilizacyjne i wzrost zamożności społeczeństw skutkują upowszechnieniem komunikacji indywidualnej.

Wszystkie wymienione przyczyny mają swój wyraźny wymiar przestrzenny, związany z dostępnością czasową. W efekcie staje się ona niejednokrotnie centralnym punktem analiz, a mierniki dostępności – główną metodą i narzędziem badawczym w coraz liczniejszych studiach dotyczących organizacji przestrzennej systemów społeczno-gospodarczych. Między innymi dostępność jest elementem Agendy Terytorialnej Unii Europejskiej, a to znajduje odzwierciedlenie w polityce regionalnej różnych szczebli, co stwarza popyt na analizy dostępnościowe.

Ze względu na szeroki zakres badania, najważniejszymi celami są:

1. Identyfikacja i ocena potencjału oraz funkcji społeczno-gospodarczych miast, w tym:

- identyfikacja funkcji decydujących o rozwoju i pozycji miast (w systemie regionalnym i osadniczym) oraz metod ich pomiaru (odpowiedni dobór wskaźników);
- diagnoza społeczno-gospodarczej sytuacji rozwojowej miast, z głównym naciskiem na zagadnienia stanu aktualnego, następnie zmian w latach 2007-2017, ale także prognozy na przyszłość;
- opracowanie syntetycznego wskaźnika potencjału społeczno-gospodarczego;
- wskazanie kluczowych barier, problemów i potrzeb rozwojowych miast oraz zaproponowanie rekomendacji rozwojowych;
- zaproponowanie zintegrowanych działań oraz rozwiązań systemowych, służących celom rozwoju zrównoważonego terytorialnie;

2. Identyfikacja oraz wielokryterialna ocena warunków i poziomu życia w miastach, szczególnie w kontekście szeroko rozumianej dostępności, w tym hierarchizacja ośrodków miejskich pod względem lokalizacji usług różnego rzędu.

3. Ocena poziomu i warunków życia w miastach poprzez pryzmat wybranych czynników, ze szczególnym uwzględnieniem dostępności usług publicznych o charakterze społecznym oraz funkcjonowania instytucji publicznych, które w znacznym stopniu determinują atrakcyjność miast

Ponadto została wykonana hierarchizacja ośrodków miejskich, a także syntetyczna ocena warunków życia w kontekście dostępności do usług publicznych.

4. Przeprowadzenie wielokryterialnej analizy relacji i powiązań funkcjonalno-przestrzennych w sieci miast oraz określenie ich zasięgów oddziaływania, a także rangi na podstawie ciężarów transportowych.

## **2. METODYKA BADAŃ**

### **2.1. Zakres przestrzenny i czasowy**

Zakres przestrzenny badania zasadniczo obejmuje 6 województw (kujawsko-pomorskie, łódzkie, małopolskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie i zachodniopomorskie). Na potrzeby badania opracowano wspólną metodykę.

Jeśli chodzi o zakres czasowy, był on uwarunkowany specyfiką analizowanych zagadnień cząstkowych. Generalnie przyjęto zasadę, że im istotniejszy czynnik lub funkcja z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego, tym zalecany jest dłuższy okres porównawczy. Założono, że dla większości analizowanych zagadnień w ujęciu dynamicznym będzie wzięty po uwagę okres co najmniej od 2007 r. W przypadku oceny aktualnego stanu potencjału społeczno-gospodarczego zostały zastosowane dwa rozwiązania:

- dla części cech diagnostycznych o charakterze ewolucyjnym – najnowsze, najbardziej aktualne i dostępne w momencie przeprowadzenia badania dane (np. struktura wieku, skala bezrobocia, przedsiębiorczość, zadłużenie samorządów);
- dla części cech diagnostycznych o fluktuacyjnym, zmiennym charakterze – uśrednienie z kilku (2-3) ostatnich lat (np. wyniki inwestycyjne).

W przypadku analizy dostępności i powiązań transportowych wykorzystano najnowsze dane o połączeniach transportowych, aktualne na połowę 2019 r. Autorzy bazowali na aktualnych danych pierwotnych, które nie są ogólnie i łatwo dostępne: dane o dostępności w systemie transportu publicznego, dojazdach do szkół oraz dostępności drogowej. Z uwagi na niewielką zmienność w trakcie roku szkolnego kierunków dojazdów szkolnych, rozkładów jazdy, a także zmianę sieci drogowej, można przyjąć, że zasadniczym horyzontem czasowym analizy jest rok 2018. Pozostałe dane odnoszące się do suburbanizacji (migracje) oraz dojazdów do pracy odzwierciedlają najnowsze dostępne dane GUS (migracje – rok 2017 i 2018, dojazdy do pracy – rok 2016). Analizy prowadzone były zasadniczo na dwóch poziomach:

- a. miejscowości (miasta i sołectwa) (dostępność komunikacyjna);
- b. gmin (dojazdy do pracy, suburbanizacja, dojazdy do szkół).

Z uwagi na specyfikę zastosowanych metod (m.in. model grawitacji i potencjału dla określenia interakcji przestrzennych) badanie obejmowało (na poziomie gmin) również wszystkie powiaty innych województw, które graniczą z badanym województwem.

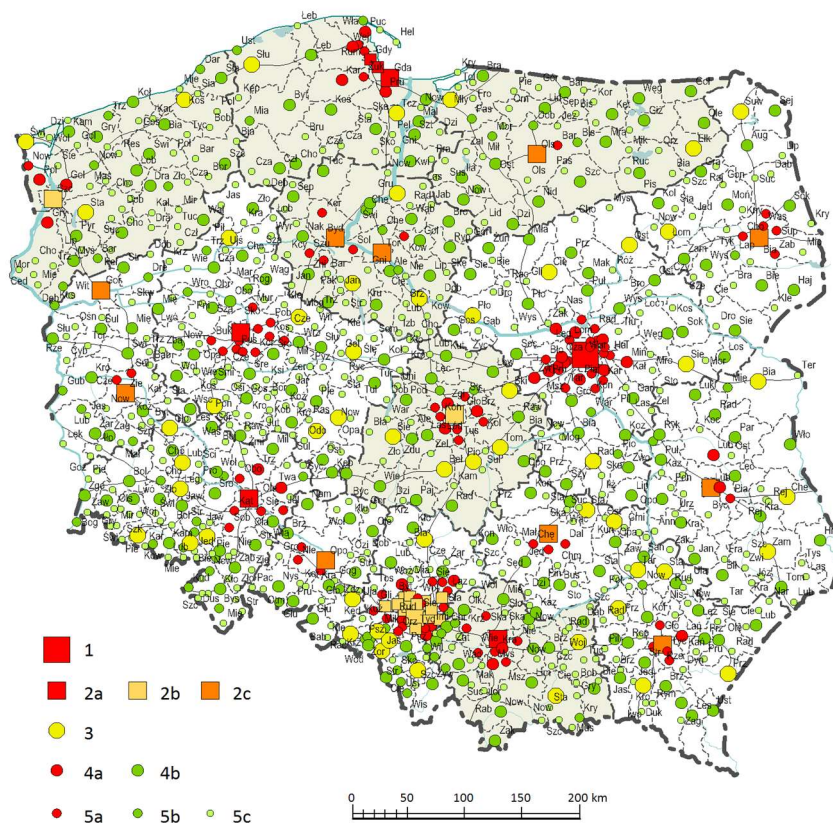
### **2.2. Klasyfikacja miast**

Klasyfikacja miast miała szczególne znaczenie w analizie dotyczącej potencjału społeczno-gospodarczego oraz warunków życia. Analizy prowadzone były przede wszystkim dla poszczególnych wyróżnionych typów miast w 6 województwach, również na tle całego kraju. Potrzeba podziału miast na subkategorie wynikała z tego, że zbiór ten jest bardzo złożony. Podział na możliwie jednorodne kategorie umożliwił lepszą porównywalność ośrodków względem siebie. Dla potrzeb niniejszego opracowania wykorzystano wyniki innych analiz, prowadzonych w podobnym zakresie (Śleszyński 2007, Śleszyński i Komornicki 2016, Śleszyński 2017, Śleszyński i in. 2017). Ustalono, że wiodącą cechą różnicującą powinien być status administracyjny, a następnie położenie funkcjonalne (tj. względem innych dużych miast – aglomeracyjne i nieaglomeracyjne) oraz liczba ludności. Wyróżniono 10 typów i podtypów miast (tab. 2.1, ryc. 2.1).

Tabela 2.1. Klasyfikacja miast w województwach.

Typ		Podtyp		Podstawa wydzielenia	Liczba miast
sym-bol	nazwa	sym-bol	nazwa		
1	Metropolitalne	–	–	stolica kraju, wiodąca krajowa metropolia	1
2	Wojewódzkie (metropolitalne i regionalne)	a	metropolitalne ukształtowane	pozostałe rozwinięte metropolie tzw. „Wielkiej Piątki” (Śleszyński i in. 2017)	6
		b	metropolitalne kształtujące się	metropolie tracące dystans rozwojowy do „Wielkiej Piątki”, wymagające restrukturyzacji ze względu na ważne miejsce w policentrycznym systemie osadniczym kraju	17
		c	regionalne	pozostałe miasta wojewódzkie	10
3	Subregionalne	–	–	miasta subregionalne (pozostałe powiatowe grodzkie lub były wojewódzkie 1975-1998 lub >50 tys. mieszkańców poza aglomeracjami), część z nich pełni funkcje regionalne	53
4	Ponadlokalne (powiatowe)	a	aglomeracyjne	siedziby powiatów znajdujące się w strefach Miejskich Obszarów Funkcjonalnych (MOF wg Śleszyński 2017)	29
		b	nieaglomeracyjne	pozostałe powiatowe <50 tys. mieszkańców	220
5	Lokalne	a	aglomeracyjne	znajdujące się w strefach Miejskich Obszarów Funkcjonalnych (MOF wg Śleszyński 2017)	89
		b	pozostałe	pozostałe nieaglomeracyjne >10 tys. mieszkańców	62
		c	pozostałe	pozostałe nieaglomeracyjne <10 tys. mieszkańców	437

Źródło: Opracowanie własne.



Ryc. 2.1. Klasyfikacja miast Polski przyjęta w opracowaniu.

Źródło: Opracowanie własne.

### 2.3. Źródła danych i metody badań

Zakres przedmiotowy i problemowy projektu był bardzo szeroki, zatem wykorzystano bardzo różnorodne źródła danych:

- a) Bank Danych Lokalnych GUS, jako źródło danych społeczno-gospodarczych nt. rejestrowanych zmian liczby ludności, podmiotów gospodarczych w różnych działalnościach, udzielonych noclegów, dochodów budżetów gmin, wynagrodzeń itd. W czasie przygotowywania opracowania dane w Banku Danych Lokalnych były w większości dostępne dla lat 1995-2017;
- b) inne dane GUS dotyczące:
  - międzygminnej macierzy wymeldowań/zameldowań dla różnych lat (1989-2017) w celu porównania zasięgów oddziaływań migracyjnych i zmian w pozycji miast pod względem przyciągania migrantów (wskaźnik atrakcyjności migracyjnej, zob. Śleszyński 2018a);
  - prognozy demograficznej GUS do 2030 i 2050 r.;
  - międzygminnej macierzy wymeldowań/zameldowań dla różnych lat (1989-2018);
  - dojazdów do pracy (za 2016 r.), udostępnione przez Urząd Statystyczny w Poznaniu;
  - liczby i struktury pracujących (za 2016 r.), udostępnione przez Urząd Statystyczny w Bydgoszczy (rozszacowane na poziom gmin);
- c) szacunek ludności faktycznie zamieszkałej (tzw. nocnej) na podstawie danych ZUS i GUS;
- d) dane IGiPZ PAN z różnych lat - o lokalizacji siedzib zarządów największych spółek;
- e) dane Centralnej Komisji Egzaminacyjnej - o wynikach sprawdzianów szkolnych i egzaminów gimnazjalnych z lat 2007-2017;
- f) dane Komendy Głównej Policji - o liczbie przestępstw według gmin za lata 2015-2017;
- g) dane Systemu Informacji Oświatowej o miejscu zamieszkania uczniów;
- h) dane Państwowej Komisji Wyborczej – o frekwencji w wyborach;
- i) badanie MIIR/GUS PP-1 - dane będące w posiadaniu IGiPZ PAN o planowaniu przestrzennym w gminach, m.in. pokrycie planistyczne, odrolnienia, powierzchnie przewidziane pod różne funkcje;
- j) dane o funkcjach miast z różnych źródeł, w tym własne bazy IGiPZ PAN (np. podmioty gospodarcze, funkcje metropolitalne, przemysły kreatywne i in.);
- k) baza danych IGiPZ PAN oraz UJ o połączeniach w transporcie publicznym w oparciu o:
  - rozkłady jazdy przewoźników publicznego transportu zbiorowego załączone do pozwoleń wydanych przez marszałków województw: pomorskiego, zachodniopomorskiego, warmińsko-mazurskiego, kujawsko-pomorskiego, łódzkiego, małopolskiego, wielkopolskiego, mazowieckiego, lubuskiego, opolskiego, śląskiego, świętokrzyskiego, podkarpackiego i podlaskiego;
  - rozkłady jazdy przewoźników publicznego transportu zbiorowego załączone do pozwoleń wydanych przez starostów powiatów i prezydentów miast na prawach powiatów z wszystkich powiatów województw: pomorskiego, zachodniopomorskiego, warmińsko-mazurskiego, kujawsko-pomorskiego, łódzkiego, małopolskiego, wielkopolskiego, mazowieckiego oraz z powiatów ościennych województw graniczących z tymi województwami;
  - rozkłady jazdy transportu miejskiego;
  - rozkład jazdy PKP;
- l) dane o aktualnej sieci drogowej na podstawie Open Street Map.

W analizie potencjału społeczno-gospodarczego ostatecznie przyjęto 58 wskaźników obrazujących stan rozwoju społeczno-gospodarczego miast. Były one generowane ze specjalnie w tym celu utworzonej bazy danych dla miast, obejmującej w sumie 217 różnych bezwzględnych wskaźników cząstkowych (liczba zdarzeń bezwzględnych, np. liczba ludności w różnych latach, liczba podmiotów w różnych działalnościach, liczba dojeżdżających do pracy itd.).



Opis metodyczny szczegółowych wskaźników lub porównań zawarto w odpowiednich podrozdziałach w raportach cząstkowych dla poszczególnych województw, dostępnych na stronie [www.psmc.pomorskie.eu](http://www.psmc.pomorskie.eu).

Jeśli chodzi o część diagnostyczno-opisową, to została ona ograniczona do najważniejszych zagadnień, mających kluczowy wpływ na przyszłość miast. Skoncentrowano się zatem zwłaszcza na kwestiach demograficznych, gdyż spodziewana depopulacja kraju jest czynnikiem, który wpłynie w przyszłości na wszystkie dziedziny życia społeczno-gospodarczego, wraz z zagospodarowaniem przestrzennym.

W zakresie dostępności transportowej przeprowadzono m.in. następujące analizy:

- skali i kierunków powiązań w zakresie codziennych dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych i dojazdów do pracy, analiza dostępności komunikacyjnej i powiązań miast w transporcie zbiorowym (na podstawie kierunków i częstotliwości kursowania środków transportu zbiorowego przy wykorzystaniu ogólnych właściwości geograficznego modelu potencjału);
- poziomu dostępności miast w układzie drogowym (z wykorzystaniem wskaźnika wewnętrznej spójności transportowej województw oraz syntetycznego wskaźnika dostępności, przy uwzględnieniu różnej ważności miejsc);
- rozpoznania skali zjawiska suburbanizacji rezydencjonalnej w oparciu o analizę kierunków napływów migrantów do gmin.

Największym wyzwaniem w tym obszarze było przede wszystkim znalezienie, zinwentaryzowanie i wykorzystanie pierwotnych źródeł danych.

### **3. ROZWÓJ MIAST I ICH POWIĄZAŃ**

#### **3.1. Wprowadzenie**

Jednym z podstawowych procesów charakterystycznych dla współczesnego świata jest systematyczny wzrost znaczenia miast. Przejawia się to zarówno w wymiarze ludnościowym, jak i ekonomicznym, czy nawet środowiskowym. Wzrasta odsetek ludności zamieszkałej w miastach (urbanizacja demograficzna) oraz pracującej w zawodach pozarolniczych (urbanizacja ekonomiczna). Równocześnie na wsi zanikają tradycyjne, ludowe zachowania i obyczaje na rzecz tzw. miejskiego stylu życia (urbanizacja społeczna). Rozwój demograficzny i ekonomiczny miast pociąga za sobą systematyczną ekspansję zabudowy i infrastruktury, zwłaszcza transportowej (urbanizacja przestrzenna). W konsekwencji degradacji ulega środowisko naturalne, a koszty utrzymania lub przywrócenia równowagi systemów społeczno-gospodarczo-przyrodniczych stają się bardzo wysokie.

Współczesny stan rozwoju sieci osadniczej oraz kondycja społeczno-gospodarcza polskich miast są głęboko osadzone w skomplikowanej i trudnej historii Polski. Bez uwzględnienia czynników historycznych nie jest możliwe zrozumienie tych zagadnień, dlatego na wstępie konieczne jest przybliżenie najważniejszych przesłanek, które zadecydowały o współczesnej mapie miast.

#### **3.2. Historyczne uwarunkowania rozwoju miast w Polsce**

Rozwój miast na obecnym terytorium Polski na przestrzeni wieków był pochodną na ogół peryferyjnego położenia kraju oraz sytuacji geopolitycznej, zwłaszcza w kontekście prowadzonych wojen. W Polsce piastowskiej w zwartych osadach, w których dominującym zajęciem było rzemiosło i handel, zamieszkiwało zaledwie kilka procent ludności. Odsetek ten powiększył się do około 20% w XVI wieku, głównie za sprawą lokacji miast, zakładanych od XIII stulecia, najpierw zwłaszcza na zachodnich ziemiach dzisiejszej Polski oraz wzdłuż ówczesnych głównych szlaków handlowych, np. na przedpolu pasm górskich. W ciągu tych kilku wieków na ziemiach polskich założono ponad 800 miast, głównie na prawie niemieckim (magdeburskim) i jego pochodnych.

Wielki regres przyniósł Potop Szwedzki, który przetoczył się przez ziemie polskie w latach 1655-1660. W wyniku najazdu niemal całkowitemu zniszczeniu uległa większość miast. Strat tych nie udało się odrobić w następnych stuleciach, a osłabienie w ten sposób podstaw gospodarczych państwa było jednym z czynników ułatwiających sprawne przeprowadzenie zaborów w drugiej połowie XVIII wieku przez Rosję, Prusy i Austrię. Sam okres zaborów to równocześnie tworzenie się zrębów obecnego systemu osadniczego, ale prowadzona była w tym czasie celowa polityka osłabiania podstaw gospodarczych rozwoju miast, a społeczeństwo je zamieszkujące traktowano w sposób kolonialny i wyniszczający (np. w zaborze rosyjskim po powstaniu styczniowym cofnięto prawa miejskie około 300 ośrodkom). Tymczasem „stracony” wiek XIX był szczególnie ważny dla rozwoju miast ze względu na rewolucję przemysłową i tworzenie się państw narodowych. Znaczenia nabrały Lwów, Kraków, Poznań, Gdańsk, Wilno, Warszawa i Łódź oraz ośrodki Zagłębia.

W okresie międzywojennym Polska stanęła przed olbrzymim wyzwaniem przebudowy i dopasowania systemów społeczno-gospodarczych, opartych o różne układy osadnicze. Realizację ambitnych planów budowy autostrad i dróg szybkiego ruchu, spajających system miast i wiążących je w jedną całość, zatrzymał wybuch II wojny światowej. Ogrom zniszczeń wojennych, w tym olbrzymie straty ludzkie powodowały, że pierwsze plany kształtowania struktury przestrzenno-osadniczej kraju nie były do końca pewne. Pozbawienie dwóch prężnych ośrodków kulturalno-gospodarczych tj. Wilna, a zwłaszcza Lwowa oraz przyłączenie Wrocławia, Szczecina i Gdańska, stworzyło nową sytuację na mapie osadniczej kraju. Zmieniły się bowiem naturalne kierunki ciążenia, a tym samym tworzące się sieci powiązań społeczno-gospodarczych. System osadniczy był wyjątkowo niespójny, co przejawiało się nie tylko w braku naturalnych, historycznie wykształconych silnych więzi kulturalnych, społecznych i ekonomicznych, ale i braku infrastruktury transportowej, łączącej efektywnie poszczególne ośrodki ze sobą. Jest to odczuwalne do dnia dzisiejszego.

Po drugiej wojnie światowej nowa doktryna polityczno-ekonomiczna zakładała likwidację zacofania gospodarczego poprzez silne uprzemysłowienie i tym samym zmiany w organizacji przestrzennej działalności ludzkiej. W tym czasie niektóre miasta przemysłowe zwiększyły swoją populację kilkukrotnie (np. Bełchatów, Tychy, Jastrzębie-Zdrój, Police), a nawet kilkunastokrotnie (np. Lubin, Świdnik, Głogów).

Dla rozwoju polskich miast istotny był kryzys lat 80. ubiegłego wieku. Podczas gdy na świecie, ale też w innych krajach tzw. demokracji ludowej czyniono starania rewitalizacyjne i rozwiązywano narastające problemy infrastrukturalne, zwłaszcza komunikacyjne, w postaci np. budowy obwodnic wewnątrzmijskich, miasta w Polsce odnotowały postępującą dekapitalizację zabudowy związanej z brakiem środków finansowych. Lata 80. to niewątpliwie silny kryzys polskich miast, którego skutki odczuwane są do dziś.

### **3.3. Przemiany po 1989 roku**

Po 1990 r. należy wyróżnić trzy podstawowe, często równoległe kierunki zmian funkcjonalnych w systemie osadniczym. Pierwszy spośród nich to postępująca polaryzacja w układzie obszary metropolitalne-obszary pozametropolitalne (Domański 2008), drugi to zaznaczające się następstwo faz deindustrializacji oraz (częściowej) reindustrializacji (Strykiewicz 1999), trzeci to tendencja wzrostu wielofunkcyjności miast różnej wielkości (Parysek 2005).

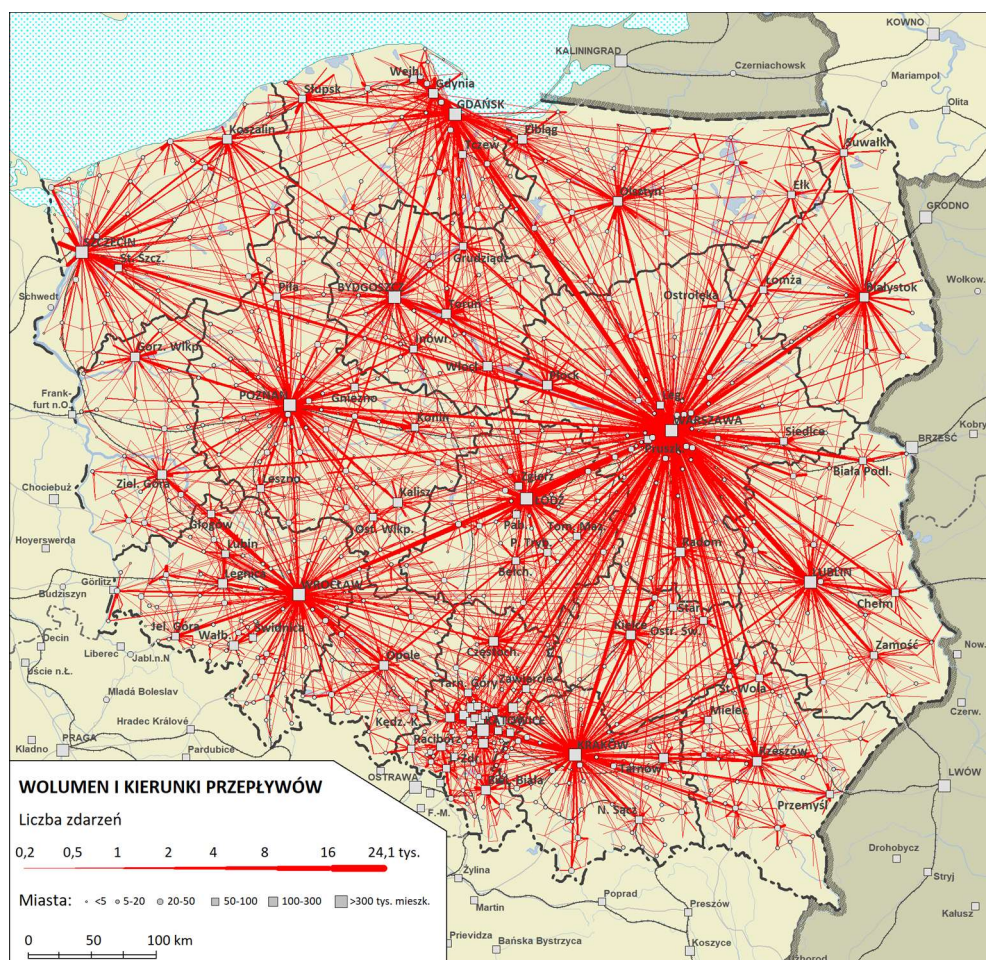
Transformacja systemowa zapoczątkowana w 1989 r. w Polsce przyniosła powrót gospodarki rynkowej generując neoliberalne warunki kształtowania procesów urbanizacji, przemiany w strukturze zarządzania, funkcjach gospodarczych oraz w strukturze społecznej miast. Przemiany te szczególnie ostro zachodziły w warunkach kryzysu gospodarczego i politycznego schyłkowej fazy realnego socjalizmu i już wtedy przyniosły radykalne zmiany w funkcjonowaniu miast, niemniej w narastający sposób zostały one przyspieszone po zapoczątkowaniu transformacji politycznej.

Rola głównych aglomeracji miejskich jako liderów transformacji i biegunów rozwoju społeczno-gospodarczego w Polsce, ich struktury funkcjonalnej i kształtujących się powiązań wewnątrz i międzyregionalnych została szeroko udokumentowana w literaturze naukowej i planistycznej (m.in.: Korcelli 1997; Biderman 1998; Czyż 1998, Parysek 2005, Sokołowski 2006, Smętkowski i in. 2009; Komornicki i in. 2013). Struktura funkcjonalna tych obszarów uległa (choć znacznie wolniej i w niepełnym wymiarze w przypadku aglomeracji łódzkiej i górnośląskiej) dostosowaniu do współczesnych warunków otwartej gospodarki rynkowej. W dalszym okresie wyróżniła się w tym zbiorze pozycja Warszawy jako ośrodka funkcji metropolitalnych o krajowym, a w pewnym stopniu także międzynarodowym zasięgu (Korcelli-Olejniczak 2004; Śleszyński 2007). Z kolei małe i średnie miasta pozostają w większości obszarami źródłowymi odpływu kapitału ludzkiego, a w części także wyspecjalizowanych funkcji gospodarczych (Heffner 2008, Śleszyński 2017). Pod tym względem zaznacza się niekorzystnie zwłaszcza sytuacja dawnych monofunkcyjnych ośrodków przemysłowych, jak również lokalnych ośrodków obsługi niższych rzędów (Kantor-Pietraga i in. 2012; Kulesza i Marszał 1998).

Zastąpienie gospodarki nakazowo-rozdziałowej modelem liberalno-wolnorynkowym (ze współczesnymi modyfikacjami) i autorytaryzmu demokracją liberalną po 1989 r., w najbardziej wyraźny sposób uwidoczniło się właśnie w miastach. Przekształceniom ulegały wszystkie podstawowe struktury: społeczne, gospodarcze i infrastrukturalne, najczęściej w bardzo różnym stopniu. Powrót renty gruntowej i innych mechanizmów rynkowych, a zwłaszcza przemiany w strukturze zatrudnienia w miastach (w tym olbrzymie bezrobocie w pierwszej fazie transformacji) spowodowały liczne napięcia. Redukcji uległa baza ekonomiczna miast oparta zwłaszcza na produkcji przemysłowej, co szczególnie silnie dotknęło miasta, których rozwój uzależniony był od jednego zakładu przemysłowego. Natomiast wzrost prywatnej przedsiębiorczości wraz ze wzrostem ilościowym małych i średnich przedsiębiorstw, modernizacja zarządzania miejskiego nie były w stanie w krótkiej perspektywie czasu wypełnić powstałej luki rozwojowej.

W miastach rozpoczęły się procesy uwalniania i zagospodarowania terenów przemysłowych pod nowe działalności, żywiłowy rozwój handlu, czy wzrost znaczenia funkcji biurowych i ogólnie decyzyjno-kontrolnych. W dużej mierze te ostatnie procesy były związane z napływem kapitału zagranicznego. Z punktu widzenia miasta niewątpliwie podstawową zmianą systemową było przywrócenie znaczenia centrum miasta, zwłaszcza w sferze gospodarczej (szczególnie spektakularny, stał się rozwój funkcji biurowych). Ceną za dostosowanie centrów miast do reguł gospodarki wolnorynkowej stały się jednak olbrzymie utrudnienia komunikacyjne, m.in. z powodu braku obwodnic.

Nowe wymiary konkurencji gospodarczej, zwłaszcza takie, które decydują o atrakcyjności inwestycyjnej stały się podstawowym elementem kształtującym bazę ekonomiczną miast. Najbardziej konkurencyjne w zakresie przyciągania inwestycji i ludzi stały się obszary metropolitalne Warszawy, Poznania, Wrocławia, Krakowa i Trójmiasta oraz w mniejszym stopniu pozostałe miasta wojewódzkie. Dość wyraźnie oddaje to struktura rejestrowanych migracji wewnętrznych po 1989 r. (ryc. 3.1).



Ryc. 3.1. Kierunki i natężenie rejestrowanych międzygminnych migracji wewnętrznych w latach 1989-2017.

Źródło: P. Śleszyński (2018a), na podstawie danych GUS (macierze wymeldowań i zameldowań).

W drugiej dekadzie transformacji (po 2000 r.) ujawniła się silna tendencja do pogłębiania się procesów polaryzacji regionalnej (Węclawowicz i in. 2006). Polegało to najogólniej na tym, że dobrze rozwinięte ośrodki, znajdujące się na wyższych szczeblach administracyjno-osadniczych, charakteryzowało na ogół szybsze tempo przemian restrukturyzacyjnych i prywatyzacji gospodarki.

Dotychczas nie powstała spójna koncepcja teoretyczna, wyjaśniająca w wyczerpujący sposób występujące główne mechanizmy i procesy (teoria transformacji miast po 1989 r.). Dokonując

systematyzacji w rozlicznym zbiorze badań, można wyróżnić cztery podstawowe kategorie czynników wpływających na rozwój polskich miast w okresie transformacji:

- A. **Struktura społeczno-gospodarcza miast przed 1989 r.** (stan wyjściowy). Największe znaczenie ma tutaj monofunkcyjność lub wielofunkcyjność ośrodków oraz udział przemysłu, zwłaszcza ciężkiego. Miasta o gospodarkach mało zróżnicowanych, uzależnionych często od jednego lub kilku dużych zakładów przemysłowych, w nowych warunkach społeczno-ekonomicznych okazywały się mało elastyczne i przeżywały nieraz poważny kryzys (konurbacja górnośląska, Łódź). W szczególny sposób dotyczyło to najmniejszych miast, gdzie upadek jedynego dużego zakładu pociągał za sobą degradację nie tylko danego ośrodka, ale też i regionu otaczającego (zachodniopomorskie, warmińsko-mazurskie). Szczególnie dramatyczna stała się, i pozostaje często nadal, sytuacja na obszarach zdominowanych wcześniej przez zbankrutowane rolnictwo uspołecznione, uzależnionych od przetwórstwa rolno-spożywczego i obsługi na rzecz byłych Państwowych Gospodarstw Rolnych.
- B. **Renta położenia** (geograficzna, lokalizacyjna), związana z nowymi czynnikami lokalizacji. Dotyczyło to zwłaszcza położenia w tych miejscach, w których zmiana systemu społeczno-gospodarczego przyniosła wystąpienie korzyści z handlu i ogólnie otwarcie na gospodarkę światową. W pierwszej kolejności korzyści odniosły miasta przygraniczne, ale był to sukces stosunkowo krótkotrwały.
- C. **Cechy indywidualno-osobowościowe członków elit lokalnych** (samorząd, biznes, kultura), takie jak przywództwo polityczne, charyzma, kreatywność, umiejętność współpracy, itd., mające związek ze sprawnym i efektywnym zarządzaniem.
- D. **Otwarcie gospodarki i napływ kapitału zagranicznego**, związany silnie z opisanymi wyżej uwarunkowaniami wewnętrznymi (krajowymi). Wśród uwarunkowań zewnętrznych wymienić można przede wszystkim strategię lokalizacyjną korporacji międzynarodowych, objaśniane zwłaszcza koncepcjami wypracowanymi w ekonomii, tj. nową „eklektyczną” teorią inwestycji zagranicznych J. Dunninga, międzynarodowym cyklem życia produktu J. Vernona oraz modelem centrum-peryferie J. Friedmanna. Pojawiają się wręcz głosy o uzależnieniu gospodarczym polskich miast od ośrodków dyspozycyjnych w krajach najwyżej rozwiniętych, jak też rosnącej luce technologicznej, utrwalającej zacofanie wielu gałęzi przemysłowych, gdyż korporacje zachodnie nie są zainteresowane rozwojem sektora badań i rozwoju, na który poniosły nakłady w krajach macierzystych (Kleiber i in. 2011).

Współcześnie najbardziej charakterystycznym procesem w światowej sieci osadniczej jest metropolizacja, polegająca m.in. na rozwoju specyficznych funkcji, zwanych metropolitalnymi (Gawryszewski i in. 1998) oraz wzroście znaczenia powiązań poziomych. Konsekwencją jest coraz większy rozpad więzi regionalnych. Metropolia przestaje być uzależniona od zaplecza, a coraz więcej powiązań utrzymuje z miastami znajdującymi się w podobnej kategorii hierarchicznej. Równocześnie następuje wypłukiwanie funkcji, zwłaszcza usługowych do ośrodków na wyższych szczeblach hierarchicznych. Powoduje to cały szereg negatywnych sprzężeń zwrotnych, takich jak brak strumieni inwestowania oraz odpływ bardziej przedsiębiorczych i lepiej wykształconych mieszkańców. W konsekwencji mniejsze miasta ubożeją pod względem zainwestowania w infrastrukturę i kapitał ludzki.

W Polsce zjawisko metropolizacji w „światowym” rozumieniu dotyczy w zasadzie jedynie Warszawy, pozostałe duże miasta są zwykle jednak podporządkowane stolicy, ale posiadają też liczne więzi zagraniczne, zwłaszcza w zakresie funkcji decyzyjno-kontrolnych w gospodarce (Śleszyński 2007).

Szczególne znaczenie miała reforma terytorialna 1999 r., w wyniku której 31 miast utraciło funkcje stolicy województwa, przy jednoczesnym wprowadzeniu trójstopniowego podziału administracyjnego, nadającego ośrodkom powiatowych nowe funkcje. Reforma ta jest aktualnie przedmiotem żywej dyskusji, związanej z optymalizacją systemu administracyjno-terytorialnego kraju (Zaborowski 2016, Śleszyński 2018b, Gorzelak 2018).

### 3.4. Przyszłość miast

Rozwój miast Polski, uwarunkowany historycznie, jest obecnie silnie uzależniony od trendów makroekonomicznych i demograficznych. Te ostatnie są bardzo niekorzystne, bowiem spodziewana jest depopulacja dużej części miast. Niewątpliwie, elementem łągodzącym powinna być tu policentryczna struktura systemu osadniczego, ograniczająca napięcia związane z „wypadaniem” miast z dotychczasowej pozycji w hierarchii osadniczej wskutek zmniejszania się bazy ludnościowej i ekonomicznej. Poważne zmiany w liczbie i strukturze ludności są obecnie najpoważniejszym problemem rozwojowym w przyszłości polskich miast, niezależnie od tego, w jakiej są one obecnie kondycji społeczno-gospodarczej. Wynika to z faktu, że oprócz spadku bezwzględnej liczby mieszkańców nastąpi poważny przyrost ludzi starszych. Potrzebne są wyczerpujące badania i analizy pod kątem dostosowania infrastruktury, w tym mieszkaniowej, dostępności do usług itp. Problem ten będzie narastał wraz ze spodziewanymi zmianami klimatycznymi, dodatkowo pogarszającymi jakość życia w miastach. Procesy te są nieuniknione, można je jedynie łągodzić rozsądną polityką rozwoju, np. poprzez ograniczanie odpływu ludności na przedmieścia.

Poważną barierą rozwoju będzie również problem „spuścizny” historycznej, określanej jako miasto postsocjalistyczne (Węclawowicz 1999). Polega to na tym, że stara struktura fizyczna miast, związana z ich ukształtowaniem głównie w warunkach gospodarki centralnie sterowanej (w tym ekstensywność zagospodarowania i przerost funkcji mieszkaniowej w śródmieściach) będzie jeszcze jakiś czas narzucała i ograniczała działalność, dostosowaną do nowych wymogów gospodarki rynkowej, a w rezultacie zwiększy koszty funkcjonowania ośrodków. Rozwój ośrodków miejskich i szerzej, obszarów zurbanizowanych zależeć więc będzie od gruntownej przebudowy ich struktury przestrzennej, w tym centrów koncentrujących najważniejsze funkcje.

Kolejną kluczową kwestią jest ścieżka rozwoju Polski w warunkach silnej globalizacji. W tym kontekście wybór rozwoju opartego na metropolizacji ma w wielu krajach charakter obowiązującego dogmatu, zgodnego z głównym nurtem badań urbanizacyjnych i geograficzno-ekonomicznych na świecie, w tym w ramach tzw. nowej geografii ekonomicznej (P. Krugman). Nurt ten został zapoczątkowany dyskusją nt. miast globalnych (J. Friedmann, S. Sassen) i jest systematycznie wzbogacany o inne podejścia, m.in. takie jak koncepcję innowacyjnych czynników wzrostu, związanych z rozwojem technologicznym i rolą nauki (P.M. Romer, R. Lucas), teorię postindustrialnego społeczeństwa informacyjnego (M. Castells), zjawisko klasy kreatywnej (R. Florida) lub metropolitalnej (B. Jałowicki). W rezultacie opisywane podejście można nazwać metropolitalnym paradygmatem rozwoju.

Istotą tak sformułowanego paradygmatu są jednak rosnące nierówności, wynikające z różnicowania się przestrzeni geograficznej na metropolitalną i niemropolitalną. Paradygmat ten nie jest ani jedyną, ani najlepszą drogą do długookresowej modernizacji Polski. W systemie osadniczym Polski ukryty jest potencjał, który nie musi podlegać „dziejowemu determinizmowi”, różnicującemu świat na wygrane aglomeracje i przegrane obszary peryferyjne. Teza, że rozwój ma tendencję do koncentracji z powodów efektywnościowych nie oznacza bowiem, że każda koncentracja jest dobra. Co więcej, przeważnie nie przynosi ona korzyści wszystkim uczestnikom globalnego wyścigu o zasoby, innowacje, kapitał itp. Procesy metropolizacji w Polsce należy tak ukierunkować, aby przynosiły większe korzyści wszystkim elementom (składnikom) zagospodarowania przestrzennego – zarówno miastom różnej wielkości i strefom podmiejskim, jak też obszarom położonym z dala od głównych centrów wzrostu.

## **4. DIAGNOZA ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO MIAST**

### **4.1. Bariery i problemy rozwoju**

#### **4.1.1. Wprowadzenie**

Pod pojęciem bariery rozwoju rozumie się wszelkie czynniki i uwarunkowania o charakterze wewnętrznym i zewnętrznym, które hamują lub uniemożliwiają pozytywne procesy rozwoju poszczególnych jednostek terytorialnych. Wynikiem szczegółowych analiz wykonanych w ramach badania jest zidentyfikowanie czterech głównych rodzajów barier:

- społeczno-demograficznych - przeprowadzona szczegółowa analiza cech demograficznych, rynku pracy, kapitału ludzkiego, aktywności społecznej itp. prowadzi do wskazania, w których miastach występują bariery tego typu, jaki jest ich charakter i natężenie oraz jakie są możliwości skutecznej interwencji władz publicznych w tym zakresie;
- gospodarczych - identyfikacja tych barier opiera się w znacznym stopniu na analizie funkcji gospodarczych, sytuacji ekonomicznej i przedsiębiorczości. Syntetyczne ujęcie tych barier pozwoliło wskazać, w jakim stopniu współwystępują one w poszczególnych miastach regionów, jak są ze sobą powiązane i w jakiej perspektywie czasowej możliwe jest ich przewycięzenie;
- transportowych - związanych z obsługą ludności i przedsiębiorstw oraz dostępnością przestrzenną;
- specyficznych barier rozwoju oraz potencjału rozwojowego miast - wynikających ze szczególnych cech województw

#### **4.1.2. Bariery społeczno-demograficzne**

Najważniejsze stwierdzone bariery rozwoju społeczno-demograficznego i częściowo osadniczego (także w kontekście krajobrazowym) to:

- starzenie się populacji, zwłaszcza w aglomeracji łódzkiej, bydgoskiej i trójmiejskiej oraz wielu miastach w typie 3 (Słupsk, Koszalin, Włocławek i in.) skutkujące deformacjami struktury wieku oraz narastającą luką podażową na rynku pracy, zwłaszcza w ośrodkach średnich i większych;
- silny odpływ migracyjny z peryferyjnych części regionów, w tym najmniejszych miast kierujący się głównie do tzw. „Wielkiej Piątki” i za granicę, z coraz wyraźniejszym pominięciem średnich szczebli systemu miejskiego, skutkujący deformacjami wieku i płci (w wieku tzw. małżeńskim, zwłaszcza w małych miastach – niedobór kobiet, w aglomeracjach – nadmiar kobiet);
- w powyższym kontekście ujemne saldo przemieszczeń również mniejszych miast we wszystkich regionach (najmniej w małopolskim). Częstszy odpływ kobiet niż mężczyzn z małych miast powoduje niedopasowanie wieku, tj. maskulinizację i mniejsze szanse na założenie rodziny, a tym samym obniża stopę urodzeń;
- popytowo-podażowe niedopasowanie strukturalne miejsc pracy, w tym brak możliwości realizacji kariery i rozwoju osobistego dla osób najbardziej zdolnych i ambitnych, powodujący klasyczny „drenaż mózgów” w młodszych kategoriach wieku (jak też luki podażowe w niektórych grupach zawodów, co ma jednak znacznie mniejsze konsekwencje czysto demograficzne);
- konkurencja płacowo-zawodowa ze strony atrakcyjniejszych miejsc pracy (duże ośrodki krajowe z Warszawą na czele, kraje Europy Zachodniej, USA, Kanada), będąca najważniejszym czynnikiem przyciągającym migrantów, „wysysającym” najlepszy kapitał ludzki.
- nadmierne dalekie dojazdy do pracy, skutkujące negatywnymi konsekwencjami dla życia rodzinnego i społecznego, wyraźne zwłaszcza w przypadku Trójmiasta;
- niski kapitał społeczny, słabe zasoby ludzkie, ekonomiczne itp., wiążące się z identyfikacją tzw. obszarów problemowych (m.in. Pomorze Środkowe, części Mazur);
- silnie nierównomierne rozmieszczenie ludności, powodujące wysokie koszty obsługi osadnictwa, w tym możliwość zapewnienia standardów usług publicznych przez miasta, szczególnie jaskrawe na



północy i północnym wschodzie kraju (duża liczba małych wsi wymagająca dużych nakładów zwłaszcza na transport publiczny w kierunku miast);

– tendencje do rozpraszania zabudowy, skutkujące chaosem przestrzennym i wyższymi kosztami obsługi bezładnego osadnictwa, obserwowane zwłaszcza w aglomeracji trójmiejskiej, łódzkiej, olsztyńskiej i krakowskiej, ale także wokół mniejszych miast oraz w strefach turystycznych (Pobrzeże, Mazury, pogórza). Niekontrolowana urbanizacja przyczynia się do strat społecznych, gospodarczych i przyrodniczych, liczonych w skali kraju w dziesiątkach mld złotych rocznie (Kowalewski i in. 2018);

– w powyższym kontekście błędna polityka przestrzenna wielu gmin (przy braku efektywnych narzędzi, zwłaszcza prawnych), skutkująca silną nadpodażą gruntów budowlanych w planach miejscowych, jak też nadpodaży tego typu terenów w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Dotychczasowa hierarchia osadnicza i zasięgi oddziaływania, ugruntowane aktualnym podziałem administracyjno-terytorialnym, mogą okazać się niewydolne do zapewnienia zadowalającej obsługi publicznej. Jest bowiem wysoce prawdopodobne, że depopulacja i trwanie bazy ekonomicznej, zwłaszcza w przypadku miast, może się wiązać ze spadkiem znaczenia części ośrodków w hierarchii osadniczej. Dotyczyć to może zwłaszcza sieci powiatowej, w której przypadku krytykowana jest słabość kompetencyjna tego szczebla administracji.

#### **4.1.3. Bariery gospodarcze**

Najważniejsze stwierdzone bariery rozwoju gospodarczego (powiązane z zagadnieniami społeczno-demograficznymi) to:

– narastająca dysproporcja między potencjałem endogenicznym najlepiej rozwiniętych ośrodków-stolic województw a pozostałymi składnikami systemu osadniczego, tj. koncentracja najbardziej cennych zasobów kapitału ludzkiego, infrastrukturalnego, wytwórczego itp. w metropoliach kosztem innych miast, zwłaszcza byłych miast wojewódzkich i miast średnich;

– w powyższym kontekście tendencje do wypłukiwania potencjałów rozwojowych z mniejszych miast;

– silne dysproporcje w potencjale ekonomicznym samorządów, skutkujące brakiem realnych narzędzi aktywizacji mniejszych miast i regionów peryferyjnych w województwach;

– brak odpowiedniej liczby atrakcyjnych miejsc pracy w mniejszych ośrodkach (skutkujące „drenażem wewnętrznym”);

– rosnące niedopasowania rynku pracy, skutkujące nadmierną konkurencją o pracownika między miastami różnych kategorii (ze wskazaniem zwłaszcza na przewagę miast „Wielkiej Piątki”, na czele z Warszawą);

– niezbilansowana gospodarka przestrzenna, powodująca utratę tzw. spodziewanych korzyści (z dużych miast wyraźna zwłaszcza w Gdańsku);

– ucieczka kapitału poprzez transfery z filii do central (na poziomie regionalnym – z mniejszych ośrodków do stolic województw, z województw do Warszawy i za granicę);

– niewykorzystany potencjał intelektualny i niska innowacyjność, związana z pauperyzacją sektora badawczo-rozwojowego oraz brakiem popytu na usługi tego typu ze strony przedsiębiorstw zagranicznych (posiadających swoje laboratoria w krajach macierzystych);

– niska konkurencyjność regionalnych systemów miejskich jako całości, wynikająca z braku zadowalającej sieci transportowej, wiążącej system osadniczy województw w spójną całość;

– brak wiodących, dużych przedsiębiorstw w wielu średnich miastach, mogących być „motorami” („lokomotywami”) wzrostu;



- równoczesne nadmierne rozdrobnienie dużą liczbą małych i średnich przedsiębiorstw, skutkujące niską efektywnością i wysokimi kosztami jednostkowymi funkcjonowania;
- dysfunkcjonalna struktura przestrzenna miast i ich otoczenia, wynikająca z powiększającego się rozproszenia osadniczego i chaosu przestrzennego, skutkująca również większym obciążeniem ekonomicznym nie tylko ludności i samorządów, ale i przedsiębiorstw wskutek wyższych kosztów jednostkowych.

#### 4.1.4. Bariery transportowe

Bariery transportowe należy rozpatrywać w różnej skali geograficznej (terytorialnej). W Polsce w skali regionalnej i ponadregionalnej skumulowały się one wskutek błędów polityki transportowej, w tym przede wszystkim z powodu niedopasowania sieci powiązań transportowych najwyższego rzędu z głównymi ośrodkami sieci osadniczej (Śleszyński 2008), jak też długiemu okresowi obowiązywania błędnej koncepcji szachownicowego układu głównych dróg o przebiegu równoleżnikowym i południkowym (Komornicki i in. 2006). W efekcie stolice województw są oderwane komunikacyjnie od centrum gospodarczo-decyzyjnego kraju (zwłaszcza Szczecin), zbyt późno wpięto je (wpina się je) w sieć dróg najwyższego rzędu (Łódź, Kraków), względnie powiązania są nieefektywne. W tym ostatnim kontekście szczególnie negatywnym przykładem jest powiązanie Trójmiasto-Warszawa. Aktualnie (2019 r.) najszybsze połączenie drogowe biegnie przez Łódź (A1/A2), a wkrótce będzie ukończono na kierunku S7, z ominięciem Olsztyna jako naturalnego węzła. Tymczasem najbardziej efektywne powiązanie biegnie wzdłuż Wisły (S10) (Śleszyński 2008) i jest najkrótszym połączeniem pomiędzy Warszawą a kolejno: Płockiem, Włocławkiem, Toruniem, Bydgoszczą, Piłą i Szczecinem oraz stanowi alternatywę w relacji Wschód-Zachód dla autostrady A2.

Na szczeblu krajowym poważną barierą jest też brak spójności sieci kolejowej, uwarunkowanej jeszcze rozbiorową historią gospodarczą, przy konsekwentnym pomniejszaniu znaczenia tego sektora transportu po 1990 r. W efekcie Polska jest krajem wyjątkowym w skali całego świata, w którym wraz z silnym rozwojem gospodarczym, powodującym wzrost popytu na transport, zlikwidowano – wskutek błędnych decyzji rządu i samorządów, znaczną część sieci kolejowej (Taylor 2007).

Na szczeblu lokalnym podstawowe bariery wiążą się z zapaścią transportu publicznego na obszarach wiejskich. Dotyczy to zwłaszcza obszarów peryferyjnych i słabo zaludnionych, na których utrzymanie sieci obsługi jest nieopłacalne. Proces ten rozpoczął się jeszcze przed 1989 r., np. we wschodnich częściach kraju i na Pomorzu Środkowym (Eberhardt 1989), czy na południu obecnego województwa pomorskiego (Taylor 1999). W tym kontekście poważne wyzwania wiążą się z polską specyfiką, polegającą na tendencji do dekoncentracji i rozpraszania zabudowy, a więc zwiększania kosztów jednostkowych obsługi transportowej (Kowalewski i in. 2018). Przykładowo Wydro (2001) podaje, że zyski z optymalizacji i lepszej organizacji transportu mogą w Polsce wynosić 20-70%, w zależności od regionu.

Te oszczędności są szczególnie istotne nie tylko w związku z dekoncentracją osadnictwa, ale także wobec poważnych wyzwań depopulacyjnych kraju. Od kilku dekad większość powierzchni Polski wyludnia się, co prowadzi do zwiększania jednostkowych kosztów utrzymania infrastruktury oraz rosnącego niedopasowania sieci osadnictwa, transportu i usług, zwłaszcza na terenach wiejskich. Potrzebny jest w tym kontekście nie tylko monitoring tych procesów, ale opracowywanie nowych, bardziej wiarygodnych prognoz demograficznych, gdyż istniejące opracowania GUS są nieprzydatne dla praktyki społeczno-gospodarczej, ponieważ opierają się dla większości regionów kraju na zawyżonych stanach wyjściowych ludności, wynikających z braku rejestracji odpływu migracyjnego o stałym charakterze (Eberhardt 2012, Śleszyński 2014, Anacka 2017)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> W peryferyjnie położonych małych miastach liczba ludności może być zawyżona o 10-20%, w tym proporcjonalnie więcej w kategorii wieku produkcyjnego mobilnego (Śleszyński 2011, Jończy 2014).

Wymienione bariery, jak już podano w przykładach, w silnym stopniu ograniczają rozwój badanych 6 województw. Ponadto w tych regionach identyfikowano duże zróżnicowanie skali i jakości powiązań międzymiastowych. Najlepsze powiązania były zazwyczaj wzdłuż głównych linii kolejowych oraz w miejskich obszarach funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich (Bydgoszcz, Toruń, Trójmiasto itd.). Najgorsze były powiązania na peryferiach województw (tzw. wewnętrzne peryferie). Poważnym problemem jest brak lub zbyt powolne tworzenie się układów sieciowych. Najlepsza sytuacja pod tym względem wydaje się w województwie małopolskim, a najgorsza – w pomorskim i warmińsko-mazurskim, w którym korytarze obsługi transportowej nakierowane są głównie na stolice regionów, także pozawojewódzkie (w województwie warmińsko-mazurskim jest to np. Warszawa). Taki układ sprzyja polaryzacji społeczno-gospodarczej, jak też wykluczeniu transportowemu.

#### 4.1.5. Bariery specyficzne

Za specyficzną barierę rozwojową uznać można zwłaszcza różnice cywilizacyjno-kulturowe. Jest to uwarunkowane historią polityczną i społeczno-gospodarczą regionów, w tym powojennymi zmianami granic państwowych, akcją przesiedleńczą oraz funkcjonowaniem Państwowych Gospodarstw Rolnych w zachodniej i północnej części kraju. Przyzwyczajenie społeczeństwa do opieki państwa i monofunkcyjna struktura przemysłowa mniejszych miast wydatnie uwidoczniła się w okresie transformacji społeczno-gospodarczej po 1989 r. czego skutki odczuwalne są do dziś (np. niższa przedsiębiorczość, wyższy poziom bezrobocia, pomimo jego znacznego spadku w ostatnich latach).

Z historii gospodarczej wynika też tzw. opóźnienie urbanizacyjne we wschodniej, centralnej i fragmentarycznie w południowej części kraju, co ma znaczenie zwłaszcza dla województwa warmińsko-mazurskiego. Wiąże się to także z wadliwą strukturą agrarną (małopolskie) i brakami w rozwoju przemysłu, względnie jego upadkiem po 1989 r. (warmińsko-mazurskie, zachodniopomorskie).

#### 4.2. Syntetyczny wskaźnik stanu rozwoju społeczno-gospodarczego

Istnieje wiele sposobów, pozwalających na ocenę stopnia rozwoju. W niniejszym opracowaniu zdecydowano się na wykorzystanie metody zastosowanej w delimitacji obszarów problemowych w 2016 r. (Śleszyński i in. 2017). Analiza ma zatem walor ciągłości i porównywalności, gdyż te same założenia były wykorzystane w delimitacjach na użytek *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* (2016). Szczegółowe wskaźniki przedstawiono w tabeli 4.1.

Tabela 4.1. Wskaźniki wykorzystane do wyznaczenia syntetycznego wskaźnika stanu rozwoju.

Ogólna nazwa wskaźnika	Sym-bol	Szczegółowa nazwa wskaźnika	Aktualizacja	Źródło danych
Starość demograficzna	S1	Udział osób w wieku poprodukcyjnym (60/65+)	2017	GUS (BDL)
Saldo migracji	S2	Saldo zameldowań i wymeldowań na pobyt stały na 100 mieszkańców	2008-2017	GUS (BDL)
Wykształcenie ludności	S3	Udział ludności w wieku 13 i więcej lat z wykształceniem wyższym	2011	GUS (NSP 2002+2011)
Poziom edukacji szkolnej	S4	Średnie wyniki sprawdzianu w szkołach podstawowych	średnia 2015-2017	CKE
Ubóstwo dochodowe	S5	Udział osób korzystających z pomocy społecznej wg kryterium dochodowego	2017	GUS (BDL)
Aktywność społeczna	S6	Najwyższa frekwencja w ogólnopolskich wyborach powszechnych	2005-2017	PKW
Dostępność do usług	S7	Syntetyczny wskaźnik dostępności czasowej do ośrodków usługowych różnego rzędu (Śleszyński 2016)	2017	IGiPZ PAN
Ogólny poziom rozwoju ekonomicznego	E1	Produkt Krajowy Brutto na 1 mieszkańca (w stosunku do średniej krajowej)	2016	GUS (BDL)
Zaawansowana przedsiębiorczość	E2	Liczba podmiotów gospodarczych w usługach wyższego rzędu na 1000 mieszkańców	2017	GUS (BDL)

Ogólna nazwa wskaźnika	Sym-bol	Szczegółowa nazwa wskaźnika	Aktualizacja	Źródło danych
Zamożność samorządów	E3	Dochody własne budżetów gmin na 1 mieszkańca	2017	GUS (BDL)
Zamożność mieszkańców i ich inwestycje	E4	Powierzchnia użytkowa mieszkań oddana do użytku na 1 mieszkańca	2015-2017	GUS (BDL)
Stopa bezrobocia	E5	Liczba bezrobotnych na 100 osób w wieku produkcyjnym	2017	GUS (BDL)
Dostępność przestrzenna	E6	Wskaźnik towarowej dostępności potencjałowej (Komornicki i in. 2010, 2018; Rosik 2012)	2017	IGiPZ PAN
Urbanizacja	E7	Udział terenów zabudowanych i zurbanizowanych	2015	GUS (BDL/GUGiK)

Źródło: Opracowanie własne.

Dalszy tok postępowania był taki sam, jak w przypadku wspomnianego opracowania (Śleszyński i in. 2017). Wszystkie wskaźniki poddano standaryzacji. Następnie każdej zestandaryzowanej wartości wskaźnika przyznano rangę w zakresie od 1 do 10, według podziału na 10 równolicznych grup analizowanych jednostek terytorialnych (na 923 miasta było to 92 x 10). Pierwszy decyl, czyli pierwsze 10% miast o najniższych wartościach wskaźnika uzyskało rangę 1, kolejne 10% – rangę 2 itd. Dane te następnie zsumowano dla każdego miasta dla 14 wskaźników w każdej grupie, otrzymując wskaźnik syntetyczny. W ten sposób wskaźnik mógł przybrać wartość od 14 do 140. Uzyskaną wartość przekształcono tak, aby wskaźnik zawierał się od 1 do 100 w celu łatwiejszej interpretacji.

Ostatnim etapem było ustalenie wartości progowych, poniżej których jednostka terytorialna była włączana do poszczególnych kategorii. Ustalono następujące przedziały: 1-20 – poziom bardzo niski, 21-40 – poziom niski, 41-60 – poziom średni, 61-75 – poziom wysoki, 76-100 – poziom bardzo wysoki.

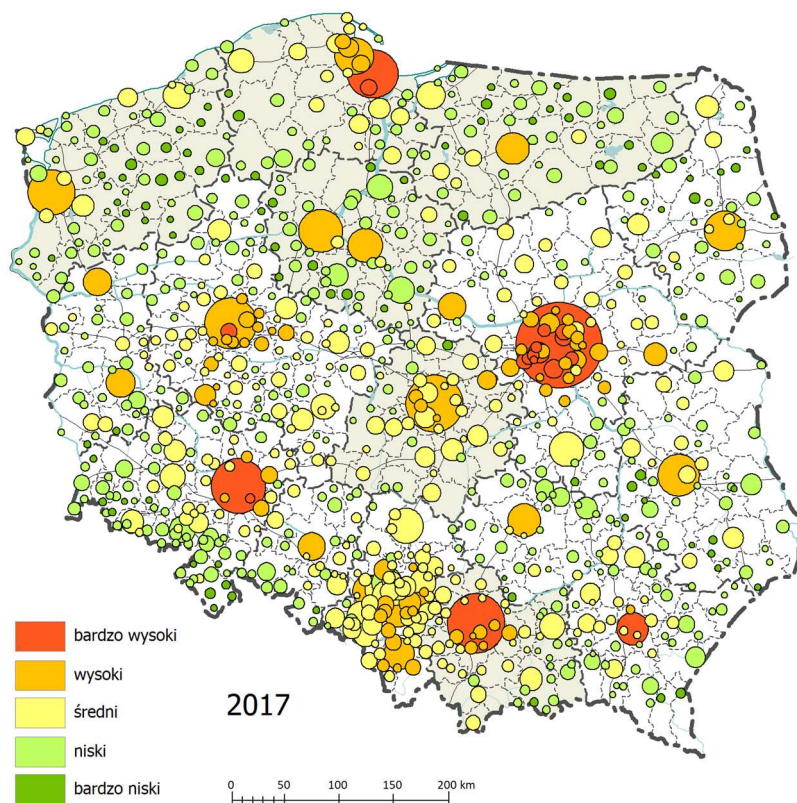
Wyniki delimitacji przedstawiono na ryc. 4.1 dla całego kraju. Wskazują one na wyraźną polaryzację wskaźnika rozwoju między największymi aglomeracjami a małymi miastami peryferyjnymi. Ponadto dodatkowe zestawienia w tabeli 4.2 wykazują istotne różnice między typami miast w województwach. W zdecydowanej większości regionów zachowana jest prawidłowość, związana z wprost proporcjonalnym wzrostem wskaźnika w zależności od rangi osadniczej. Najgorsze wartości niemal wszędzie osiągnęły miasta sklasyfikowane w kategorii 5c, tj. ośrodki poniżej 10 tys. mieszkańców. Przy tym najniższe wskaźniki wystąpiły w województwie kujawsko-pomorskim, podlaskim i warmińsko-mazurskim (około 30 pkt. i mniej).

Tabela 4.2. Syntetyczny wskaźnik stanu rozwoju według województw i kategorii miast w 2017 r.

Województwo	Liczba miast ogółem	średnia nieważona wskaźnika (w skali 0-100)										
		1	2a	2b	2c	3	4a	4b	5a	5b	5c	Ogółem
Dolnośląskie	91		80,0			48,5	63,5	39,9	63,4	34,1	30,4	36,9
Kujawsko-Pomorskie	52				67,0	37,3		31,6	35,4	42,5	23,3	29,9
Lubelskie	47				68,0	43,7	54,5	36,2	39,0	33,0	25,7	32,7
Lubuskie	42				67,5			38,2	36,0	28,2	31,9	34,8
Łódzkie	44			69,0		54,0	52,3	43,8	56,8	42,0	35,7	45,0
Małopolskie	61		80,0			55,5	68,5	48,6	61,7	47,4	39,9	47,1
Mazowieckie	86	82,0				55,2	71,6	45,3	72,4	45,5	37,8	53,0
Opolskie	35				72,0	47,0		38,4	42,3	32,0	34,3	37,4
Podkarpackie	51				76,0	46,2	60,0	36,9	52,8	31,0	33,4	38,4
Podlaskie	40				68,0	52,0		31,5	40,0	29,0	22,8	30,1
Pomorskie	42		72,7			48,0	54,0	39,3	63,7	28,3	29,2	40,4
Śląskie	69			54,7		56,7	65,3	55,6	57,9	50,6	44,7	53,1
Świętokrzyskie	33				61,0	36,0		35,3	44,7		29,5	34,0
Warmińsko-Mazurskie	49				65,0	44,5		31,9	31,0	28,2	20,7	27,2

Wielkopolskie	113		73,0			54,5		48,0	68,1	38,0	37,3	43,8
Zachodniopomorskie	66		69,0			51,0	43,0	30,5	21,0	26,7	23,2	27,7
Polska ogółem	921	82,0	75,2	56,6	67,9	50,3	61,2	39,8	58,2	36,8	31,4	39,5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS BDL i in.



Ryc. 4.1. Zróżnicowanie przestrzenne syntetycznego wskaźnika stanu rozwoju w miastach Polski w 2017 r. Wielkość kół proporcjonalna do liczby ludności.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie różnych danych (w tym GUS) według metody P. Śleszyńskiego i in. (2017).

#### 4.3. Syntetyczny wskaźnik kierunku rozwoju funkcji społeczno-ekonomicznych

Do obliczeń tytułowego wskaźnika, wykorzystano niemal te same wskaźniki, co w opracowaniu dla potrzeb SOR (Śleszyński 2017a):

1. Zmiana rejestrowanej liczby ludności (2008-2017), w stosunku do średniej zmiany w miastach kraju w tym samym okresie. Jest to wskaźnik pośredni, pokazujący po części zmianę atrakcyjności osiedleńczej miasta, wywołanej m.in. spadkiem lub zbyt niskim wzrostem funkcji miejskich, decydujących o miejscach pracy, jakości życia itp.
2. Prognoza liczby ludności GUS do 2030 r. w gminie. Jest to wskaźnik pośredni, długofalowy, obrazujący kumulację różnych czynników przyrostu naturalnego i salda migracji w dłuższym okresie. Wskaźnik jest wprawdzie niedoszacowany z powodu oparcia się o stany uwzględniające jedynie administracyjny fakt zameldowań i wymeldowań, ale struktura przestrzenna zmian zostaje zachowana.
3. Zmiana liczby bezrobotnych (2007-2017), w stosunku do średniej zmiany w miastach kraju w tym samym okresie. Jest to wskaźnik pośredni, ale bardzo silnie skorelowany z funkcjami gospodarczymi, gdyż liczba miejsc pracy (*à rebours* do liczby bezrobotnych) jest bezpośrednio związana z rozwojem funkcji różnego typu.
4. Zmiana dochodów własnych w budżetach gmin (2007-2017), w stosunku do średniej zmiany w kraju w tym samym okresie. Jest to wskaźnik pośredni, ale bardzo silnie skorelowany z funkcjami gospodarczymi, gdyż obrazuje kondycję gospodarczą przedsiębiorstw, dochody ludności (głównie z wynagrodzeń), podatki lokalne itp.



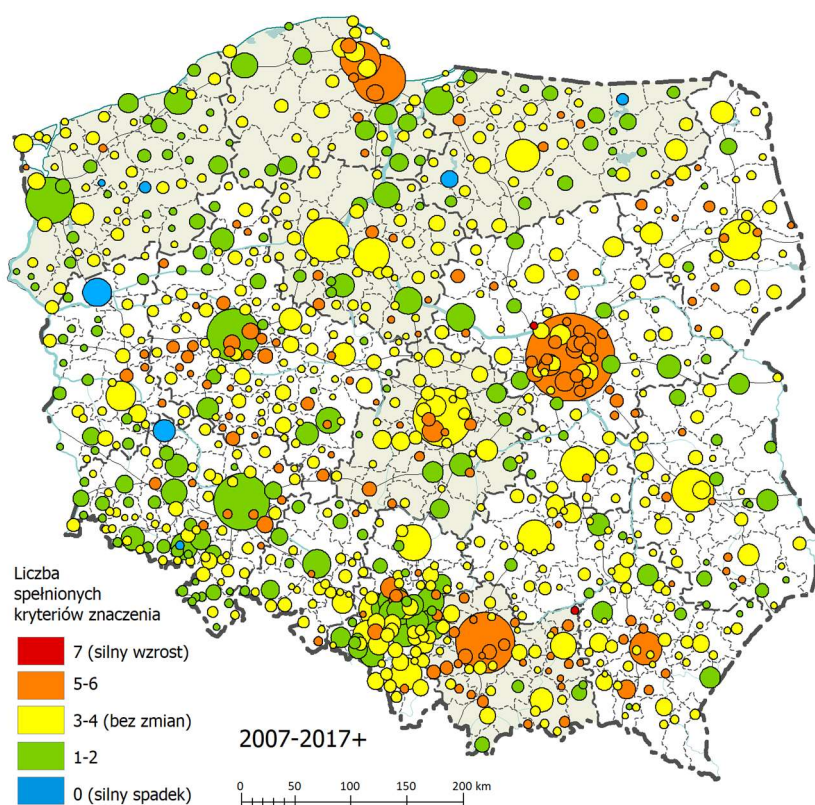
5. Zmiana liczby udzielonych noclegów (2007-2009-2012-2014), w stosunku do średniej zmiany w kraju w tym samym okresie. Jest to wskaźnik bezpośredni, dotyczący szeroko rozumianej funkcji turystycznej. Z punktu widzenia celów niniejszej analizy wskaźnik ten jest szczególnie interesujący nie ze względu na „typową” turystykę wypoczynkową, ale z powodu identyfikacji rozwoju funkcji egzogenicznych, polegających na większej wymianie (cyrkulacji) osób z powodów imprez masowych, podróży biznesowych itp.

6. Zmiany liczby zarejestrowanych podmiotów gospodarczych (2007-2017) w sektorach innowacyjnych (sekcje PKD: JKLMR; zmiana w stosunku do oryginalnego wskaźnika – zrezygnowano z podmiotów gospodarczych ogółem), w stosunku do średniej zmiany w kraju w tym samym okresie. Jest to wskaźnik bezpośredni, dotyczący struktury gospodarczej, mający jednak ograniczenia ze względu na nieścisłości w ewidencji. W przyszłości korzystniejsze byłoby oparcie się na danych izb skarbowych.

7. Zmiany liczby siedzib największych spółek wg Listy 2000 Rzeczpospolitej (2011-2017), w stosunku do średniej zmiany w kraju w tym samym okresie. Jest to wskaźnik bezpośredni, dotyczący niezwykle ważnej funkcji miastotwórczej: decyzyjno-kontrolnej.

Dane wymienione w punktach 1 oraz 3-5 pochodzą z Banku Danych Lokalnych GUS, w punkcie 2 – z prognozy GUS (GUS 2016), a w punkcie 7 – z zasobów IGiPZ PAN.

Wyniki delimitacji przedstawiono na ryc. 4.2 dla całego kraju, a dla województw dodatkowo w tabeli 4.3. W stosunku do analizy z 2016 r. dokonano jedynie „odwrócenia” sposobu identyfikacji wskaźnika, tj. „liczba spełnionych kryteriów” oznacza wzrost, a nie spadek koncentracji danej funkcji<sup>2</sup>.



Ryc. 4.2. Zróżnicowanie przestrzenne syntetycznego wskaźnika zmian koncentracji funkcji. Wielkość kół proporcjonalna do liczby ludności.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie różnych danych (w tym GUS) wg metody P. Śleszyńskiego, 2017.

<sup>2</sup> W oryginalnej metodzie, zastosowanej do delimitacji miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze (Śleszyński 2017) przykładowo wynik spełnienia warunku „7 na 7 kryteriów” oznaczał „najgorszą” w interpretacji sytuację. W niniejszym opracowaniu „odwrócenie” polegało na użyciu tych samych wskaźników nie jako destymulant, tylko jako stymulant, a zatem to nie „spadek”, ale „wzrost” znaczenia funkcji był „spełnieniem kryterium”. W ten sposób nie ma żadnych zmian statystyczno-matematycznych, ale niejako „odwróceniu o 180 stopni” ulega sposób identyfikacji wskaźnika.

Tabela 4.3. Syntetyczny wskaźnik zmian koncentracji funkcji według województw i kategorii miast w latach 2007-2017.

Województwo	Liczba miast ogółem	Średnia nieważona wskaźnika (w skali 0-7)										
		1	2a	2b	2c	3	4a	4b	5a	5b	5c	Ogółem
Dolnośląskie	91		2,0			1,7	3,0	2,6	4,0	2,8	3,1	2,9
Kujawsko-Pomorskie	52				4,0	2,0		3,4	4,0	4,0	3,5	3,5
Lubelskie	47				4,0	2,3	3,5	2,6	6,0	3,0	3,3	3,1
Lubuskie	42				1,5			2,9	4,5	2,2	2,9	2,8
Łódzkie	44			4,0		2,4	4,3	3,3	4,2	3,5	3,8	3,6
Małopolskie	61		5,0			3,5	4,5	3,5	5,0	4,4	4,4	4,2
Mazowieckie	86	5,0				3,0	4,0	3,3	4,8	3,0	3,9	3,9
Opolskie	35				2,0	3,0		2,7	3,3	3,5	3,5	3,2
Podkarpackie	51				5,0	2,8	4,0	3,4	4,5	3,0	3,6	3,5
Podlaskie	40				4,0	3,5		3,6	4,4	3,0	4,0	3,9
Pomorskie	42		4,7			1,5	4,0	2,3	4,3	3,0	3,2	3,2
Śląskie	69			2,2		2,5	3,7	3,1	3,6	2,9	3,6	3,1
Świętokrzyskie	33				3,0	1,0		3,4	3,7		3,3	3,3
Warmińsko-Mazurskie	49				3,0	2,5		1,9	5,0	3,8	3,3	2,9
Wielkopolskie	113		2,0			2,3		3,7	4,5	3,3	3,7	3,7
Zachodniopomorskie	66			2,0		2,7	3,3	2,1	5,0	2,7	2,9	2,7
Polska ogółem	921	5,0	3,8	2,3	3,2	2,4	3,9	3,0	4,3	3,2	3,5	3,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS BDL i in.

Jeśli chodzi o interpretację, trzeba wskazać umacnianie się pozycji Warszawy, Trójmiasta i Krakowa oraz spadek znaczenia Poznania, Wrocławia, Szczecina oraz wielu miast subregionalnych, zwłaszcza w zachodniej części kraju. Silne różnicowanie się wystąpiło na najniższych poziomach hierarchii osadniczej raczej umacniały się satelickie miasta aglomeracyjne. Analizy ta potwierdzają wyniki analiz z poprzedniego rozdziału (jak też pogłębione diagnozy cząstkowe przeprowadzone w 6 województwach), w którym wiele wskaźników wskazywało na rosnącą polaryzację wewnątrz województw.

#### 4.4. Typologia rozwojowa miast

Metodyka polegała na połączeniu wyników delimitacji w podrozdziałach 4.1 oraz 4.2. Miało to za zadanie skonfrontowanie dynamiki zmian koncentracji funkcji ze stanem rozwoju społeczno-gospodarczego. Otrzymany zbiór wyników może być uznany za wyznaczenie miast zyskujących i tracących funkcje, w których równolegle obserwuje się szczególne nagromadzenie pozytywnych lub negatywnych cech rozwoju struktury społeczno-gospodarczej.

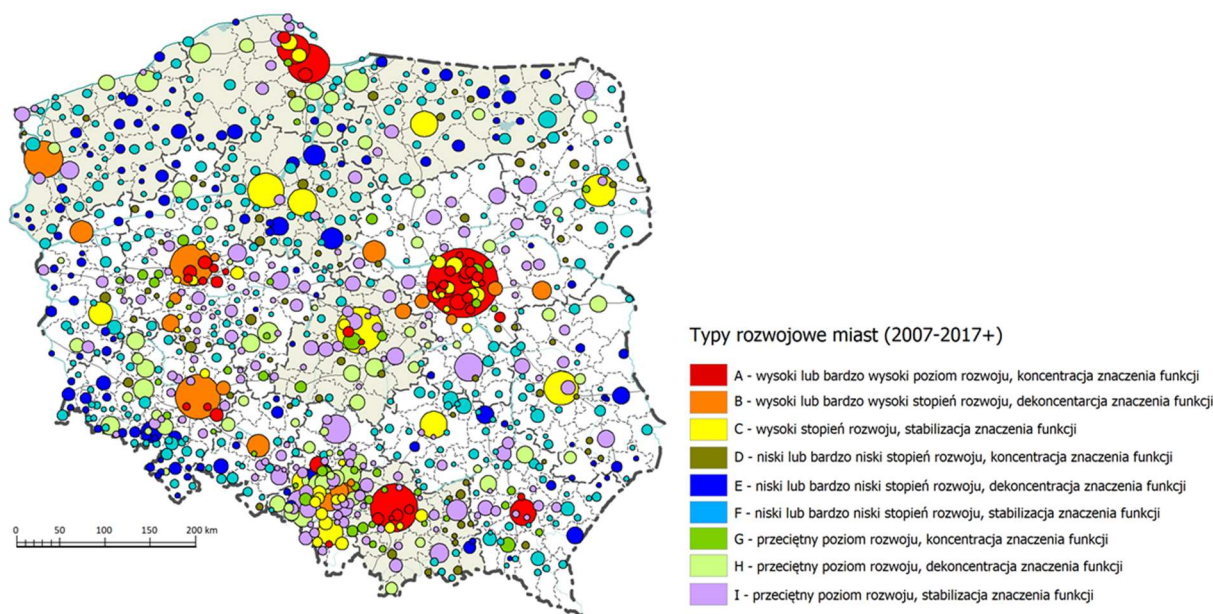
Mając tak zdefiniowane ogólne założenia, najpierw zaproponowano dwucechową typologię zawierającą 4 typy będące „skrzyżowaniem” poziomu zmian w koncentracji funkcji ze stanem rozwoju społeczno-gospodarczego:

- a) utrata znaczenia funkcji, pogarszanie sytuacji społeczno-gospodarczej,
- b) utrata znaczenia funkcji, poprawa sytuacji społeczno-gospodarczej,
- c) wzrost znaczenia funkcji, pogarszanie sytuacji społeczno-gospodarczej,
- d) wzrost znaczenia funkcji, poprawa sytuacji społeczno-gospodarczej;

Zakłada się, że optymalna z punktu widzenia efektywnego zagospodarowania przestrzennego i rozwoju regionalnego jest sytuacja opisana w pkt d), tj. „wzrost znaczenia funkcji, poprawa sytuacji społeczno-gospodarczej”. Częściowo (krótkotrwale) akceptowalna jest też sytuacja opisana w pkt b) „utrata funkcji, poprawa sytuacji społeczno-gospodarczej”, gdyż sama poprawa w sensie dochodów ludności,

liczby miejsc pracy, spadku bezrobocia, koniunktury, inwestycji itd. może być krótkotrwała, związana np. z dopływem funduszy unijnych i w ten sposób nie będzie warunkiem wystarczającym dla osiągnięcia trwałego rozwoju w dłuższej perspektywie. Zapewnić to może tylko stabilne posiadanie przez dany ośrodek funkcji różnego typu, zwłaszcza w układzie heterogenicznym (zróżnicowanie funkcji). Pozostałe sytuacje są nieakceptowalne z punktu widzenia polityki rozwoju, w tym szczególnie złe są okoliczności, w których ośrodki zarówno tracą różne funkcje, jak też pogarszają swoją sytuację społeczno-gospodarczą.

Wyniki dla całego kraju przedstawiono na ryc. 4.4. Analizy pokazują, że wiele regionów charakteryzuje się tendencją do narastających dysproporcji. Na przykład w województwie pomorskim nie było ani jednego miasta, w którym byłby wysoki poziom rozwoju, a równocześnie następowała dyspersja funkcji, dzięki którym ten wysoki poziom został zapewniony (typ rozwojowy B). Za to dwa wiodące miasta (Gdańsk i Gdynia) reprezentowały typ A, czyli dalszej koncentracji funkcji w systemie osadniczym przy równoczesnym wysokim lub bardzo wysokim poziomie rozwoju. Z kolei pięć miast reprezentowało najmniej pożądaną typ E (Chojnice, Człuchów, Czarne, Gniew, Łeba, Prabuty), w którym niski lub bardzo niski poziom rozwoju współwystępuje ze względną dekoncentracją funkcji (5 lub więcej na 7). Z tego najgorszą sytuacją charakteryzuje się Człuchów, który można uznać za miasto kryzysowe. Dość podobna sytuacja wystąpiła w województwie małopolskim i mazowieckim, a także w podkarpackim. Natomiast pożądane kierunki rozwoju, związane z dyspersją funkcji do niższych poziomów hierarchicznych wystąpiły w województwie zachodniopomorskim, wielkopolskim, dolnośląskim oraz opolskim, w których znaczenie stolic regionów spadało na rzecz innych miast. W pozostałych województwach wystąpiła raczej stabilizacja.



Ryc. 4.3. Typologia rozwojowa miast (2007-2017+). Wielkość kół proporcjonalna do liczby ludności.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie różnych danych (w tym GUS) wg metody P. Śleszyńskiego, 2017.



## 5. POZIOM, WARUNKI I JAKOŚĆ ŻYCIA

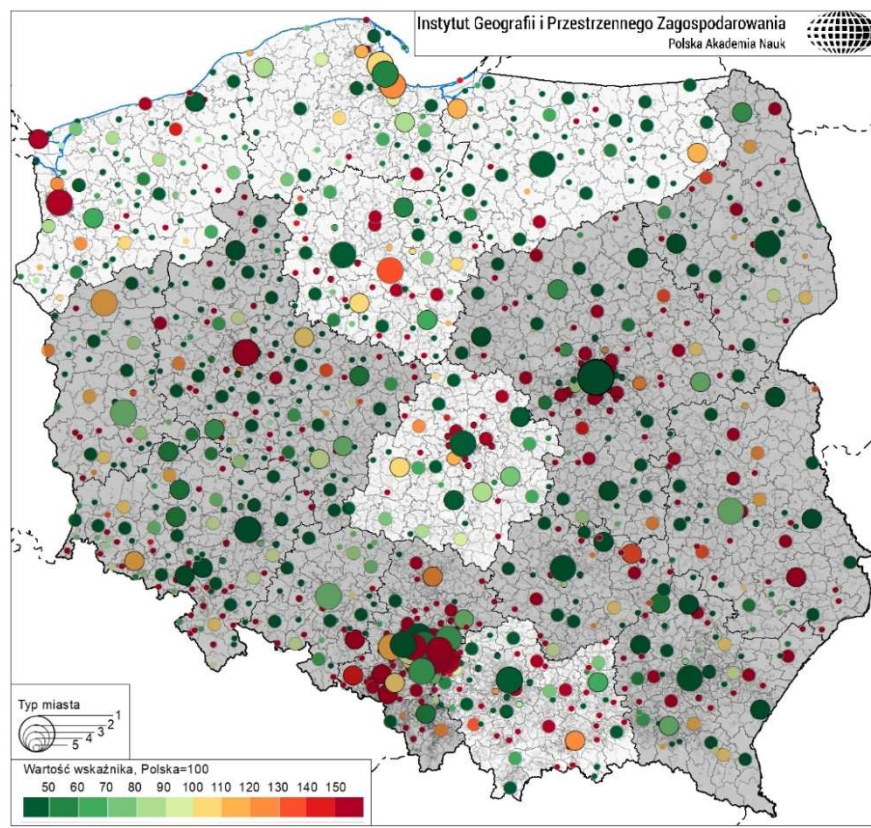
### 5.1. Wprowadzenie

W ramach grupy wskaźników dotyczących warunków życia w raporcie syntetycznym uwzględniono osiem wskaźników. Wybór został dokonany na podstawie możliwości uwzględnienia wartości wskaźników dla wszystkich miast w Polsce. Wskaźniki te reprezentują równocześnie każdy z obszarów badawczych dotyczących warunków życia. Ostatecznie do porównań w raporcie syntetycznym wzięto pod uwagę następujące wskaźniki:

- Udział ludności niekorzystającej z oczyszczalni ścieków,
- Instalacje techniczne I. Odsetek mieszkań bez wodociągu,
- Instalacje techniczne II. Odsetek mieszkań bez łazienki,
- Niedobór mieszkań. Liczba osób przypadająca na 1 mieszkanie,
- Otrzymujący zasiłek rodzinny,
- Poziom przestępczości,
- Bezpieczeństwo drogowe,
- Penetracja lokalowa zasięgami internetu stacjonarnego (30 Mb/s).

### 5.2. Oczyszczalnie ścieków

Generalnie porównując różne typy miast można zauważyć tendencję, że im większe miasto tym niższy jest udział ludności niekorzystającej z oczyszczalni ścieków. Choć i w tym przypadku są wyjątki (Poznań, Szczecin, niektóre miasta konurbacji górnośląskiej). Co interesujące, w mniejszych miastach położonych na obszarze aglomeracji udział niekorzystających z oczyszczalni ścieków jest wyższy niż w innych mniejszych miastach położonych poza aglomeracjami (ryc. 5.1).

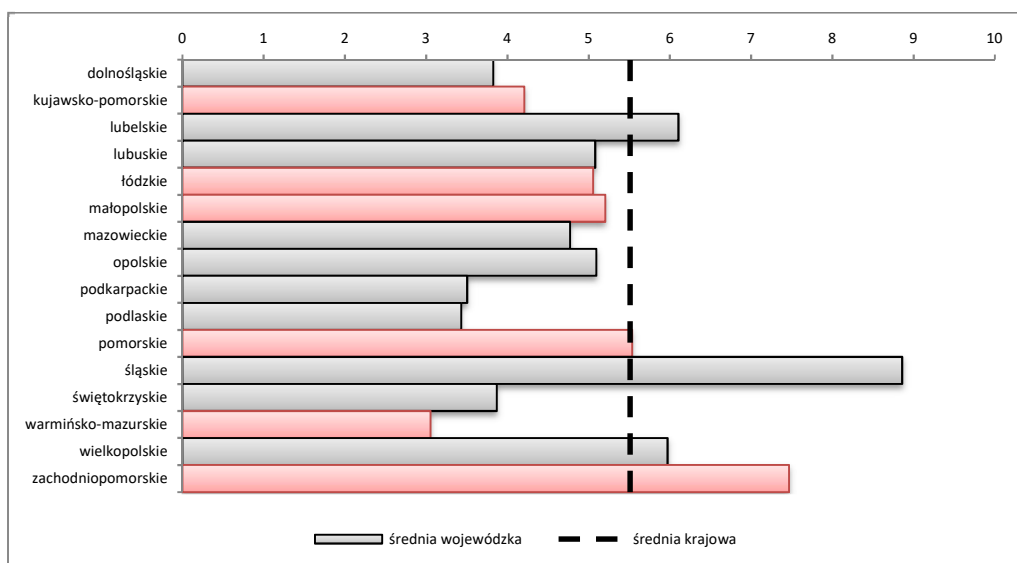


Ryc. 5.1. Udział ludności niekorzystającej z oczyszczalni ścieków w 2017 r. Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.



Widać wyraźne różnice między analizowanymi regionami w kontekście wyposażenia w oczyszczalnie ścieków. Najlepiej wygląda sytuacja w regionie warmińsko-mazurskim (pierwsze miejsce w skali kraju). Zdecydowanie najgorzej, z grupy analizowanych regionów prezentuje się województwo zachodniopomorskie (piętnaste miejsce w Polsce) (ryc. 5.2).

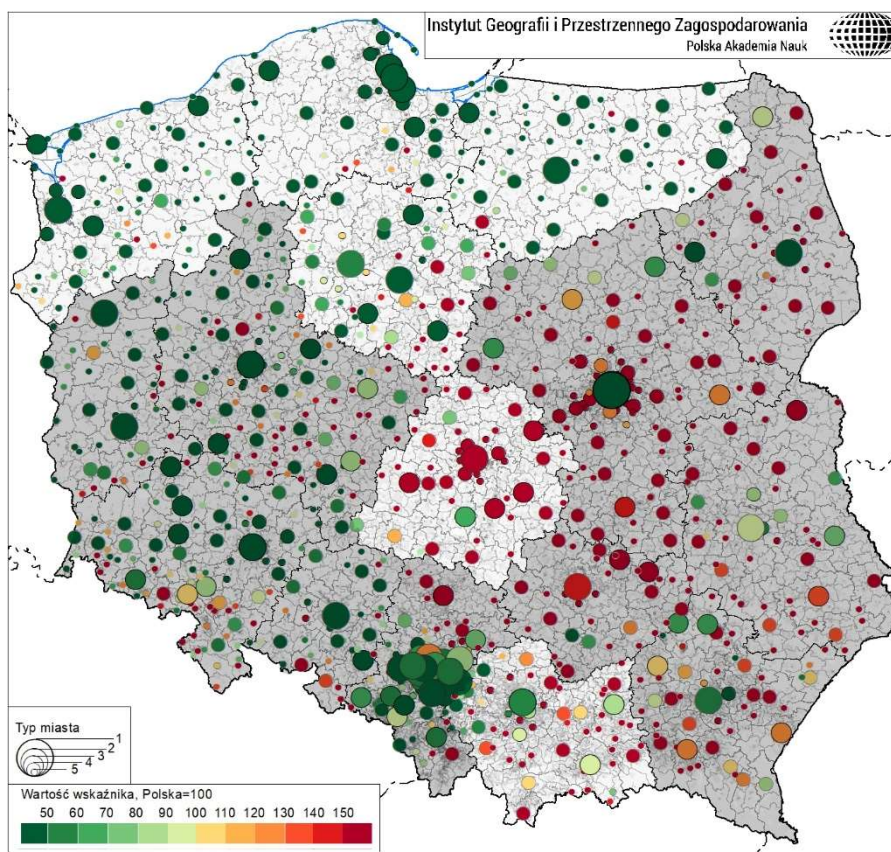


Ryc. 5.2. Udział ludności niekorzystającej z oczyszczalni ścieków w 2017 r. Średnie dla województw.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

### 5.3. Wodociągi

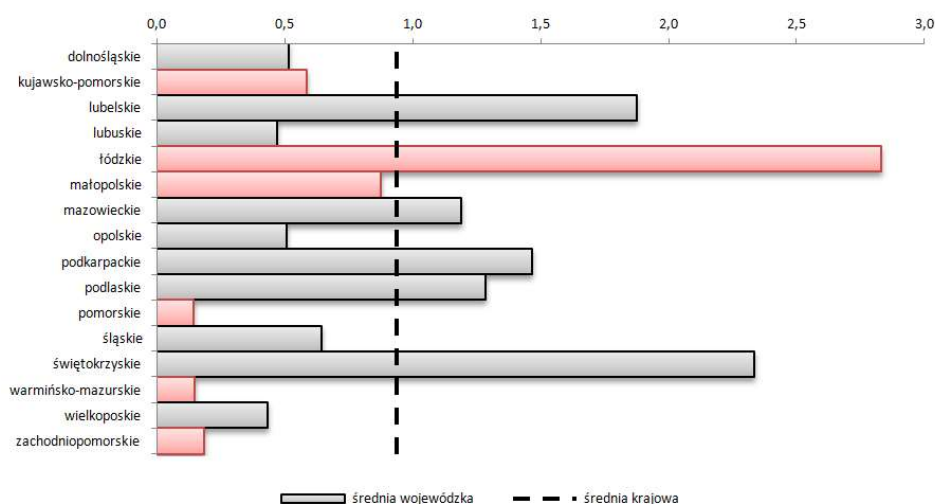
W porównaniu do innych analizowanych instalacji sanitarno-technicznych wyposażenie w wodociąg jest najbardziej rozpowszechnione w Polsce. Z tego względu tylko dla niektórych miast jest to pod koniec drugiej dekady XXI wieku problem. W skali kraju widać wyraźny podział odpowiadający podziałowi Polski w okresie zaborów. Zdecydowanie lepsza sytuacja pod względem wyposażenia mieszkań w wodociąg jest na obszarze byłego zaboru pruskiego, a na obszarze pozostałych zaborów – w dużych miastach, z wyjątkiem centralnej Polski, gdzie wyposażenie w wodociąg stanowi nadal pewien problem, również w dużych miastach (ryc. 5.3).



Ryc. 5.3. Odsetek mieszkańców bez wodociągu w 2017 r. Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

W zakresie wyposażenia w wodociąg widać duże zróżnicowanie między analizowanymi regionami. Spośród badanych sześciu regionów, trzy z nich są na czele zestawienia (województwo pomorskie – pierwsze miejsce, warmińsko-mazurskie – drugie miejsce i zachodniopomorskie – trzecie miejsce) a jedno jest w najgorszej sytuacji (województwo łódzkie) (ryc. 5.4)

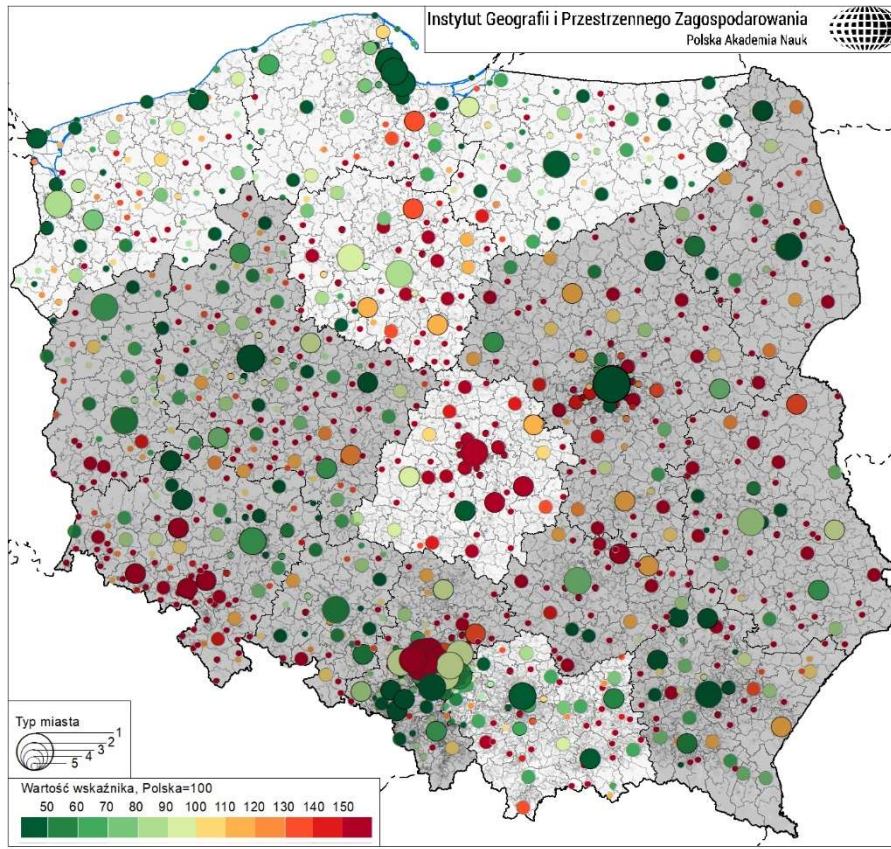


Ryc. 5.4. Odsetek mieszkańców bez wodociągu w 2017 r. Średnie dla województw.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

#### 5.4. Łazienki

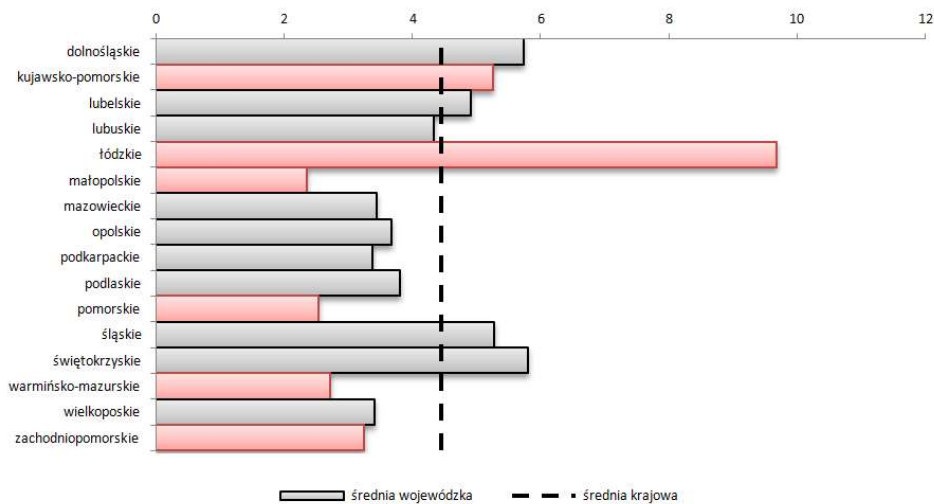
W Polsce występuje duże zróżnicowanie przestrzenne w zakresie wyposażenia w łazienkę, przy czym obok podziału historycznego, na tradycyjnie lepiej wyposażone tereny byłego zaboru pruskiego (szczególnie w północnej części), dochodzi nawet bardziej wyrazisty podział wewnątrzregionalny. Generalnie lepsza sytuacja charakteryzuje duże miasta, z wyjątkiem miast o tradycji przemysłowej, szczególnie w przemyśle włókienniczym oraz w górnictwie. Gorsza sytuacja w zakresie wyposażenie w łazienkę jest widoczna na Dolnym Śląsku, na obszarze pogranicza polsko-czeskiego, w niektórych miastach konurbacji górnośląskiej oraz w centralnej Polsce (ryc. 5.5).



Ryc. 5.5. Odsetek mieszkań bez łazienki w 2017 r. Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

W zakresie wyposażenia w łazienkę, podobnie jak w przypadku wyposażenia w wodociąg, widać duże zróżnicowanie między analizowanymi regionami. Spośród badanych sześciu regionów są zarówno czterej liderzy zestawienia (województwo małopolskie – pierwsze miejsce, województwo pomorskie – drugie miejsce, warmińsko-mazurskie – trzecie miejsce i zachodniopomorskie – czwarte miejsce) oraz region z najgorszą sytuacją (województwo łódzkie) (ryc. 5.6).



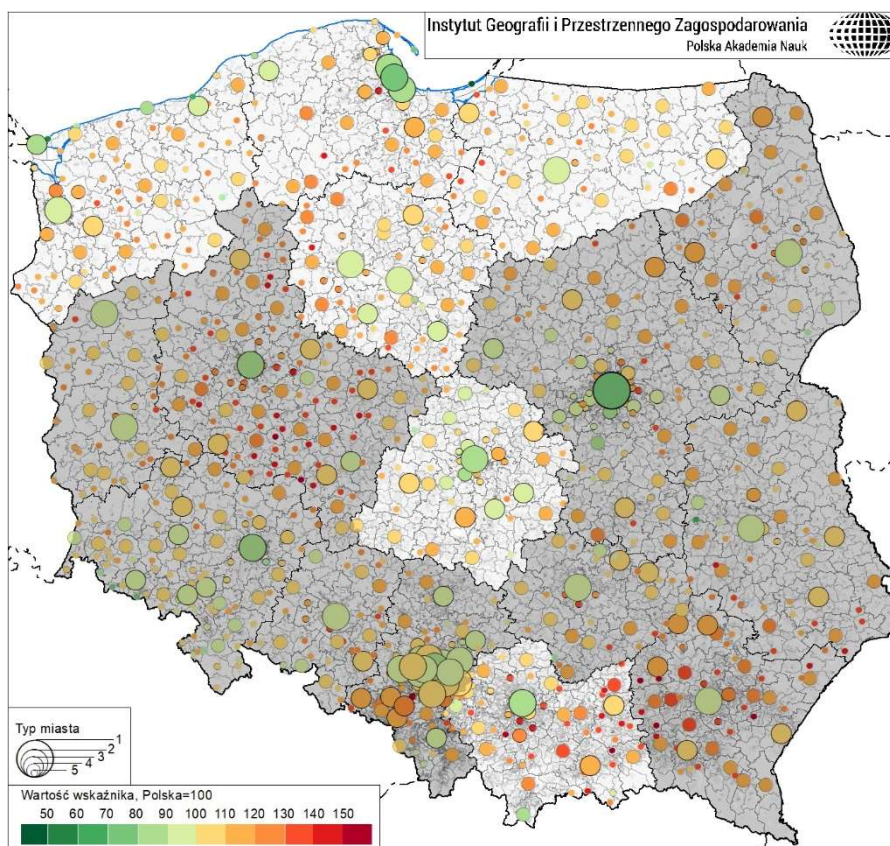
Ryc. 5.6. Odsetek mieszkań bez łazienki w 2017 r. Średnie dla województw.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

### 5.5. Niedobór mieszkań

Liczba osób przypadających na jedno mieszkanie jest wskaźnikiem ukazującym niedobór mieszkań. Wskaźnik ten jest niski w dużych miastach, które cechuje mała liczba osób w gospodarstwach domowych. Może też dotyczyć regionów depopulacyjnych (GUS podaje informacje również o mieszkaniach niezamieszkałych). Ponadto wskaźnik jest wrażliwy na inne czynniki, takie jak udział wynajmowanych mieszkań (szczególnie wysoki w miastach akademickich oraz miejscowościach turystycznych), a także udział domów jednorodzinnych (należy przypomnieć, że „mieszkaniami” w ujęciu statystycznym jest zarówno, dom jak i lokal mieszkalny). Tym samym największa liczba osób przypadających na 1 mieszkanie dotyczy szczególnie obszarów wiejskich, z dominującym budownictwem jednorodzinnym, szczególnie w regionach konserwatywnych, z tradycją wielopokoleniowej rodziny, o wysokich wskaźnikach dzietności i pozytywnym saldzie migracji. Średnie wartości wskaźnika według typów miast potwierdzają tezę o stałym wzroście wartości wskaźnika wraz ze spadkiem znaczenia miasta w hierarchii osadniczej oraz „oddalania się” od aglomeracji. Wyraźnie gorsza sytuacja jest również widoczna w małych miastach w Wielkopolsce oraz Galicji, co jest uwarunkowane na tych obszarach często funkcjonowaniem dużych wielopokoleniowych rodzin pod „jednym dachem” w domach jednorodzinnych.





Ryc. 5.7. Liczba osób przypadająca na 1 mieszkanie. Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

Nie obserwuje się dużych różnic między regionami w kontekście liczby osób przypadających na jedno mieszkanie. Spośród analizowanych regionów najlepsza sytuacja jest w województwie łódzkim (drugie miejsce w skali kraju), najgorsza – w warmińsko-mazurskim, które wyraźnie odstaje na niekorzyść względem średniej krajowej (choć nadal jest tam dużo lepiej niż na Podkarpaciu) (ryc. 5.8).

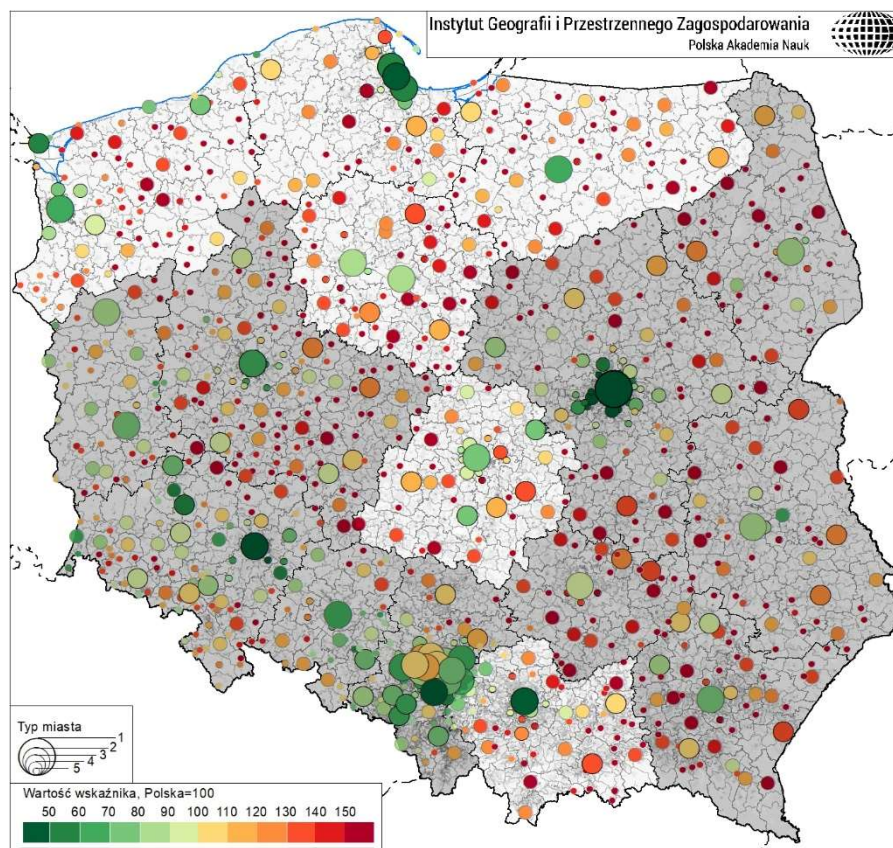


Ryc. 5.8. Liczba osób przypadająca na 1 mieszkanie. Średnie dla województw.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

## 5.6. Zasiłek rodzinny

Wskaźnik dotyczy udziału dzieci w wieku do lat 17, na które rodzice otrzymują zasiłek rodzinny w ogólnej liczbie dzieci w tym wieku. Jak wskazuje GUS w opracowaniu *Świadczenia na rzecz rodziny w 2017 r.* przeciętnie miesięcznie zasiłek rodzinny wypłacano na 2,2 mln dzieci, przy czym najliczniejszą grupę stanowiły dzieci w wieku 6–12 lat (38% ogólnej liczby dzieci z zasiłkiem rodzinnym) oraz poniżej 6 lat (30,5% ogólnej liczby dzieci z zasiłkiem). Generalnie w całej Polsce, łącznie z gminami wiejskimi, udział dzieci w wieku poniżej lat 18, na które rodzice otrzymali zasiłek rodzinny w ogólnej liczbie dzieci w tym wieku w 2017 r. wynosił 29,3%. Omawiany wskaźnik wykazywał znaczne zróżnicowanie terytorialne. Widoczny jest podział związany ze szczeblem hierarchicznym struktury osadniczej, tzn. w dużych miastach, a także w miastach w aglomeracjach wskaźnik jest wyraźnie niższy. Prawidłowość ta dotyczy całej Polski, niezależnie od regionu (ryc. 5.9).

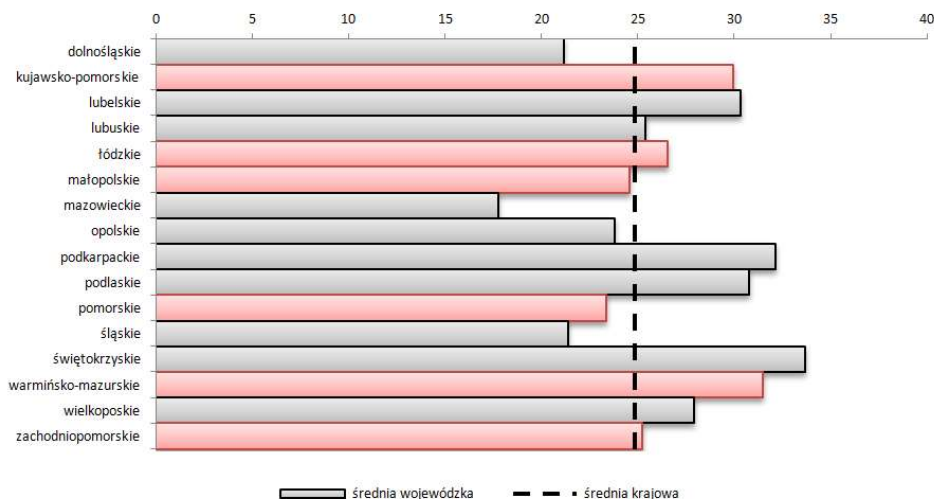


Ryc. 5.9. Udział dzieci w wieku do 17 lat, na które rodzice otrzymują zasiłek rodzinny w 2017 r. Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

Nie obserwuje się dużych różnic między regionami w kontekście udziału dzieci w wieku do 17 lat, na które rodzice otrzymują zasiłek rodzinny. Jedynie w województwie pomorskim wskaźnik jest nieco poniżej średniej, co należy uznać za pozytywne (czwarte miejsce w kraju). W pozostałych analizowanych regionach sytuacja jest gorsza niż średnia krajowa. Najgorzej jest w województwie warmińsko-mazurskim (czternaste miejsce w kraju) (ryc. 5.10).



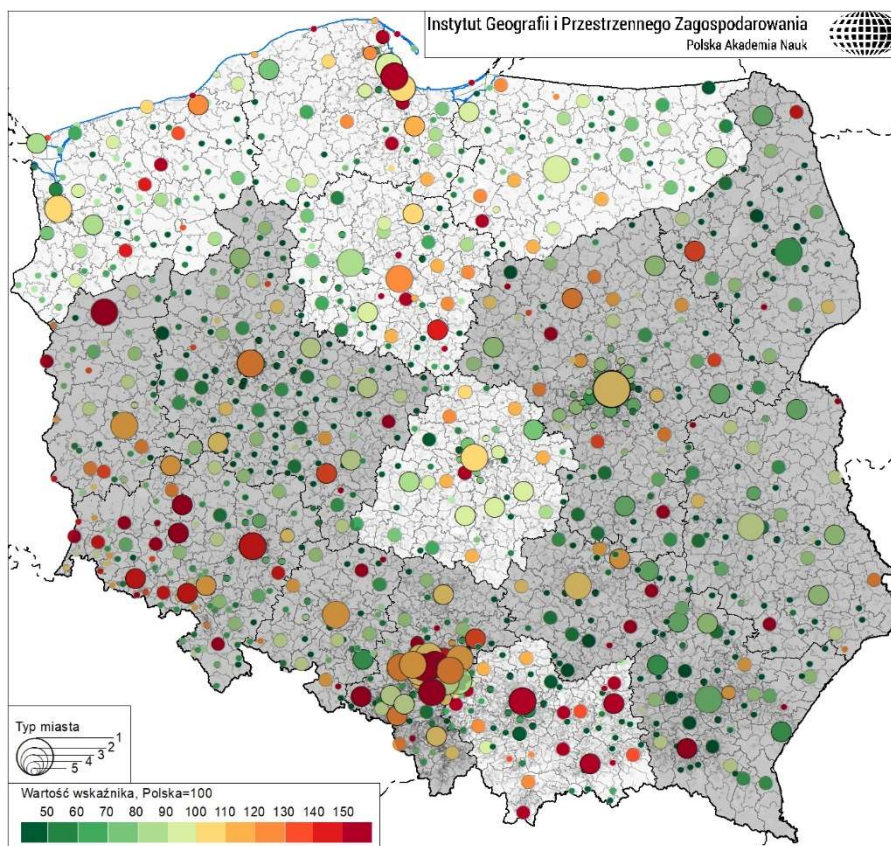


Ryc. 5.10. Udział dzieci w wieku do 17 lat, na które rodzice otrzymują zasiłek rodzinny w 2017 r. Średnie dla województw.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

### 5.7. Poziom przestępczości

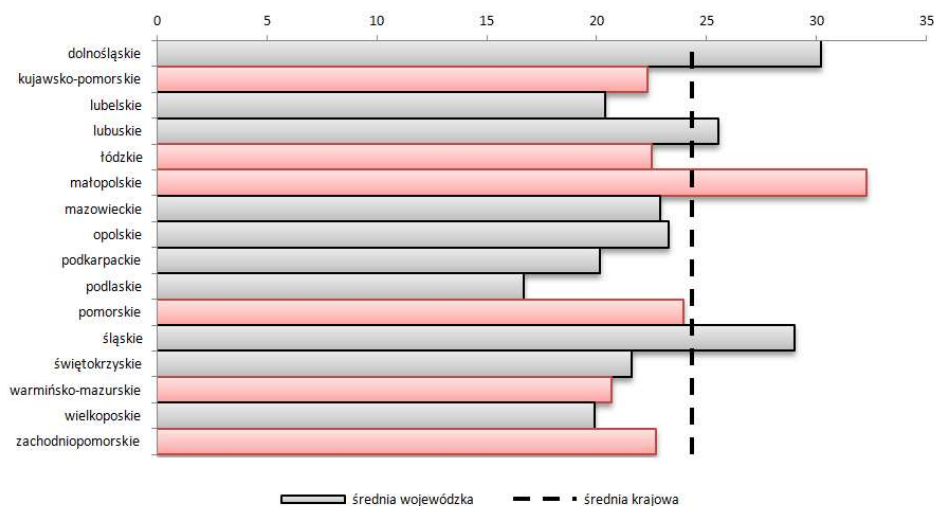
Struktura przestrzenna przestępstw w Polsce wskazuje na znaczne zróżnicowanie zarówno wewnątrz, jak i międzyregionalne. Wyraźnie wyższy poziom przestępczości cechuje tzw. ziemie odzyskane, przede wszystkim południowy zachód Polski, a także duże miasta, w tym w szczególności duże miasta wojewódzkie (z wyjątkiem Warszawy). Z kolei najniższy poziom przestępstw obserwuje się na obszarach wiejskich, szczególnie w tradycyjnie konserwatywnych regionach (Polska wschodnia). Punktem odniesienia są średnie dla gmin, w których zlokalizowane są miasta w danym typie (ryc. 5.11).



Ryc. 5.11. Liczba przestępstw na 1000 mieszkańców w 2017 r. Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Głównej Policji.

Województwa są dość zróżnicowane w zakresie liczby przestępstw na 1000 mieszkańców. Jednak poziom przestępczości w grupie analizowanych sześciu regionów jest relatywnie wysoki. Piąte miejsce w skali kraju ma województwo warmińsko-mazurskie, a wyraźnie od reszty na niekorzyść odstaje województwo małopolskie (ostatnie miejsce w skali kraju) (ryc. 5.12).



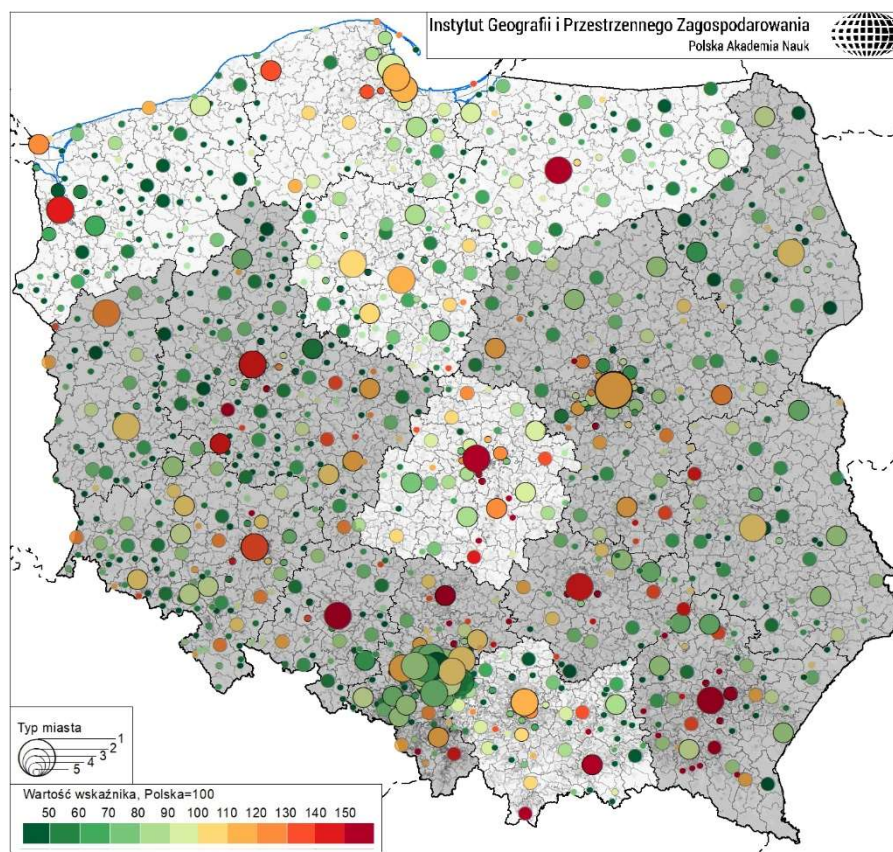
Ryc. 5.12. Liczba przestępstw na 1000 mieszkańców w 2017 r. Średnie dla województw.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Głównej Policji.

### 5.8. Bezpieczeństwo drogowe

Ze względu na dużą losowość wypadków, w raporcie posłużono się autorskim wskaźnikiem wypadkowości i kolizyjności (WWiK), w którym uwzględnia się również kolizje, przy czym przyznaje się odpowiednie wagi wypadkom (x4), zabitym w wypadkach (x8) oraz rannym w wypadkach (x2). W skali kraju zdecydowanie najgorsza sytuacja jest w dużych miastach, gdzie szczególnie wysoka jest liczba kolizji. Zdecydowanie lepiej pod tym względem wyglądają mniejsze miasta. Prawidłowość ta dotyczy w zasadzie wszystkich regionów (ryc. 5.13).

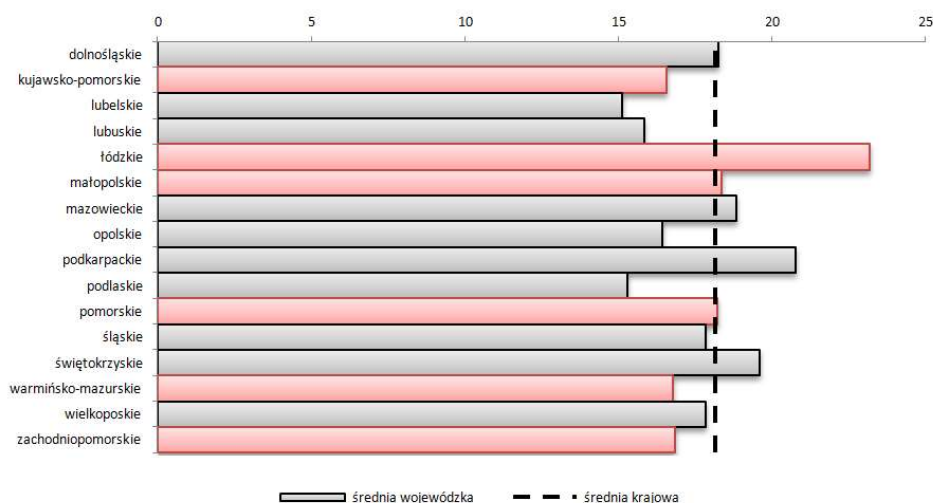




Ryc. 5.13. Wskaźnik wypadkowości i kolizyjności na 1000 mieszkańców. Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Głównej Policji.

Z wyjątkiem województwa łódzkiego (najgorsze miejsce w kraju pod względem bezpieczeństwa drogowego), nie obserwuje się dużych różnic między regionami w kontekście wskaźnika wypadkowości i kolizyjności. Bezpieczeństwo drogowe nie jest najmocniejszą stroną badanych sześciu regionów. Spośród analizowanych regionów najlepsza sytuacja jest w województwie kujawsko-pomorskim (piąte miejsce w skali kraju) (ryc. 5.14).

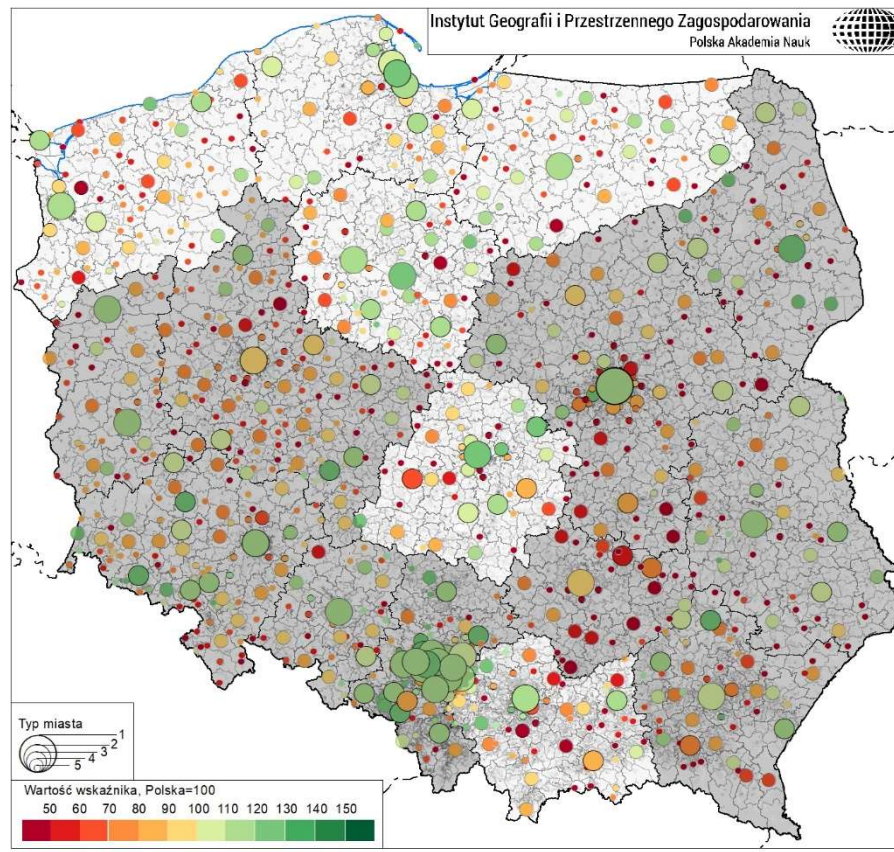


Ryc. 5.14. Wskaźnik wypadkowości i kolizyjności na 1000 mieszkańców. Średnie dla województw.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Głównej Policji.

## 5.9. Internet

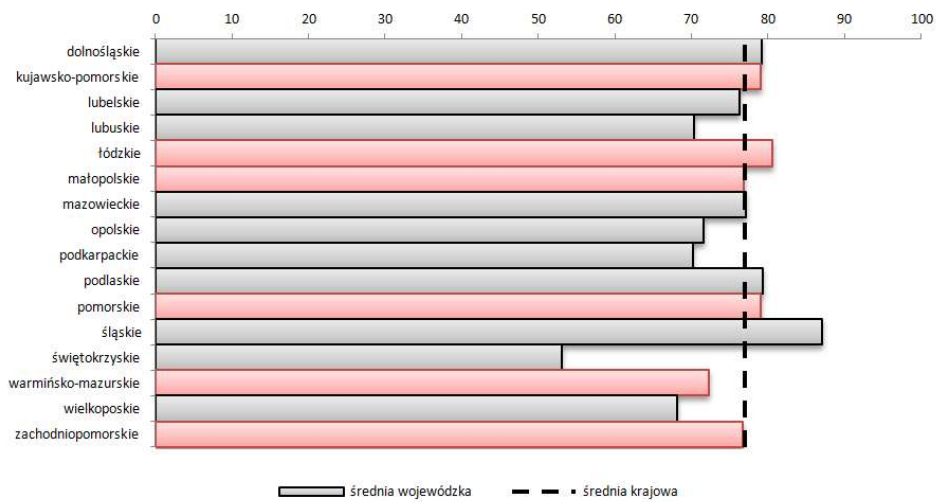
Według UKE średnia penetracja lokalowa zasięgami internetu stacjonarnego o przepustowości minimum 30 Mb/s wynosiła w Polsce ok. 67%. Należy mieć na uwadze, że informacja podawana przez UKE dotyczy całego kraju włącznie z terenami wiejskimi, stąd też obliczony wskaźnik dla miast jest odpowiednio wyższy. Najwyższą penetracją charakteryzuje się niezmiennie województwo śląskie (niemal 84%), zaś najniższą – region świętokrzyski (42%). Generalnie zauważalne są znacznie lepsze wyniki dla miast większych (przy czym nie ma dużej różnicy między miastami wojewódzkimi a subregionalnymi) niż małych. Nie ma natomiast znaczenia położenie wewnątrz aglomeracji lub poza nią (ryc. 5.15).



Ryc. 5.15. Penetracja lokalowa zasięgami internetu stacjonarnego (30 Mb/s) w 2017 r. Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Komunikacji Elektronicznej.

Nie obserwuje się dużych różnic między regionami w kontekście penetracji lokalowej zasięgami internetu stacjonarnego (30 Mb/s). Większość analizowanych województw jest relatywnie dobrze wyposażona w internet. Województwo łódzkie ma drugie miejsce w kraju. Relatywnie najgorzej sytuacja wygląda w warmińsko-mazurskim (jedenaste miejsce) (ryc. 5.16).



Ryc. 5.16. Penetracja lokalowa zasięgami internetu stacjonarnego (30 Mb/s). Średnie dla województw.  
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Komunikacji Elektronicznej.



## 6. DOSTĘPNOŚĆ DO USŁUG

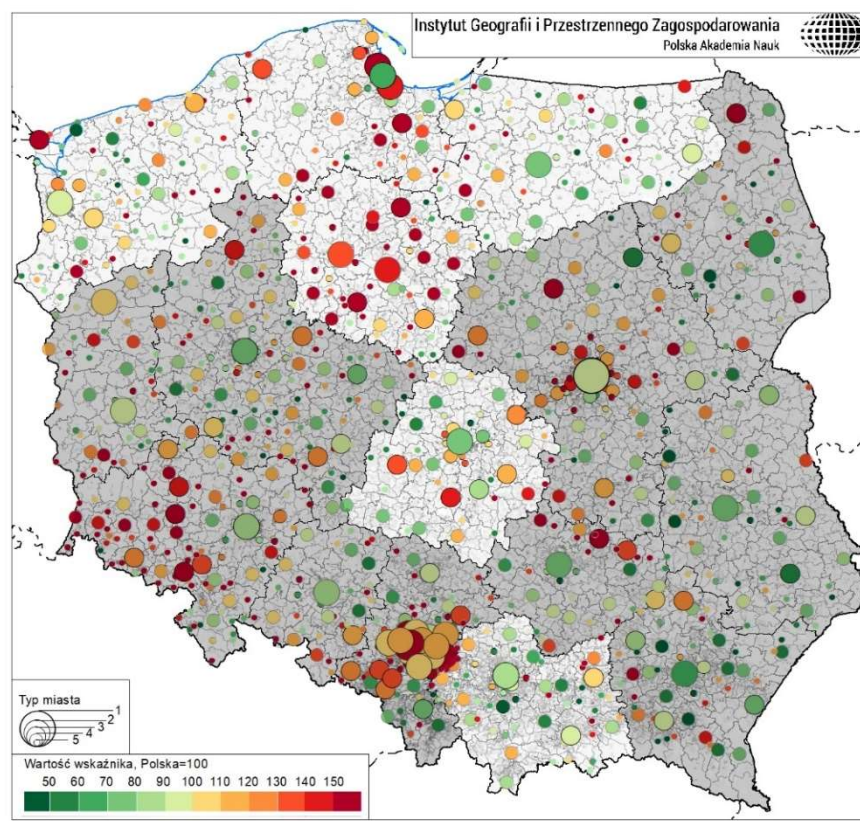
### 6.1. Wprowadzenie

W ramach grupy wskaźników dotyczących dostępności do usług w raporcie syntetycznym uwzględniono osiem wskaźników. Wybór został dokonany na podstawie możliwości uwzględnienia wartości wskaźników dla wszystkich miast w Polsce (z wyjątkiem dostępności do specjalistycznej opieki zdrowotnej, gdzie zastosowano odmienną metodykę badawczą). Ostatecznie do porównań w raporcie syntetycznym wzięto pod uwagę następujące wskaźniki:

- przychodnie,
- specjalistyczna opieka medyczna – koszyk usług,
- żłobki, oddziały żłobkowe i kluby dziecięce,
- przedszkola,
- szkoły podstawowe,
- licea,
- zasadnicze szkoły zawodowe/szkoły branżowe,
- kina.

### 6.2. Przychodnie

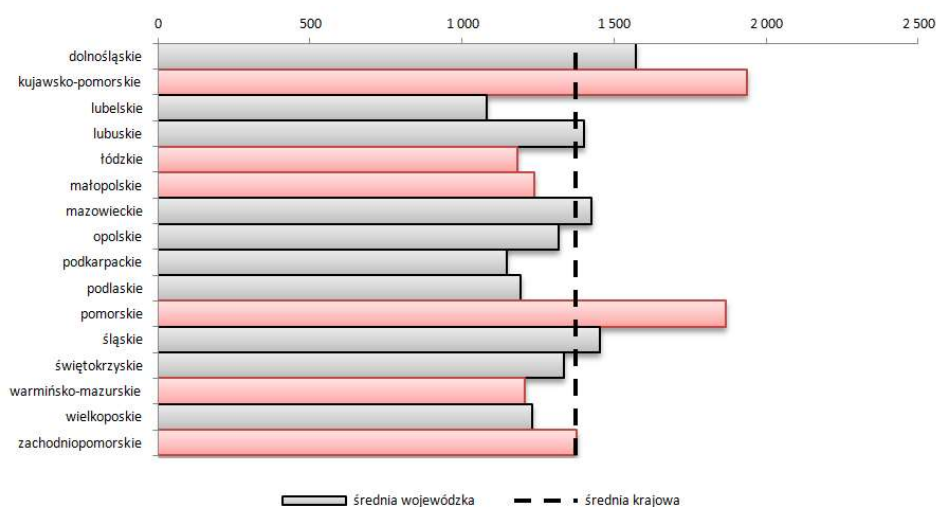
Analiza dotyczy przychodni ogółem w ramach podmiotów ambulatoryjnych. Wskaźnik odnosi się do liczby ludności ogółem przypadającej na jedną przychodnię. W skali kraju obserwuje się brak większego zróżnicowania między typami miast, aczkolwiek w ujęciu regionalnym widać wyraźne natężenie negatywnych zjawisk (duża liczba mieszkańców na jedną przychodnię) w kilku regionach, m.in. w pomorskim, kujawsko-pomorskim oraz dolnośląskim i częściowo również na Mazowszu i na Śląsku. Relatywnie dobra sytuacja w tym względzie jest na tzw. ścianie wschodniej (ryc. 6.1).



Ryc. 6.1. Ludność przypadająca na jedną przychodnię w 2017 r. Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

Występuje spore zróżnicowanie poziomu wskaźnika między województwami. Region łódzki jest relatywnie dobrze wyposażony w przychodnie (trzecie miejsce w kraju), podczas gdy zdecydowanie odstają od pozostałych czterech regionów województwa pomorskie (piętnaste miejsce w Polsce) i kujawsko-pomorskie (ostatnie miejsce w kraju (ryc. 6.2.).

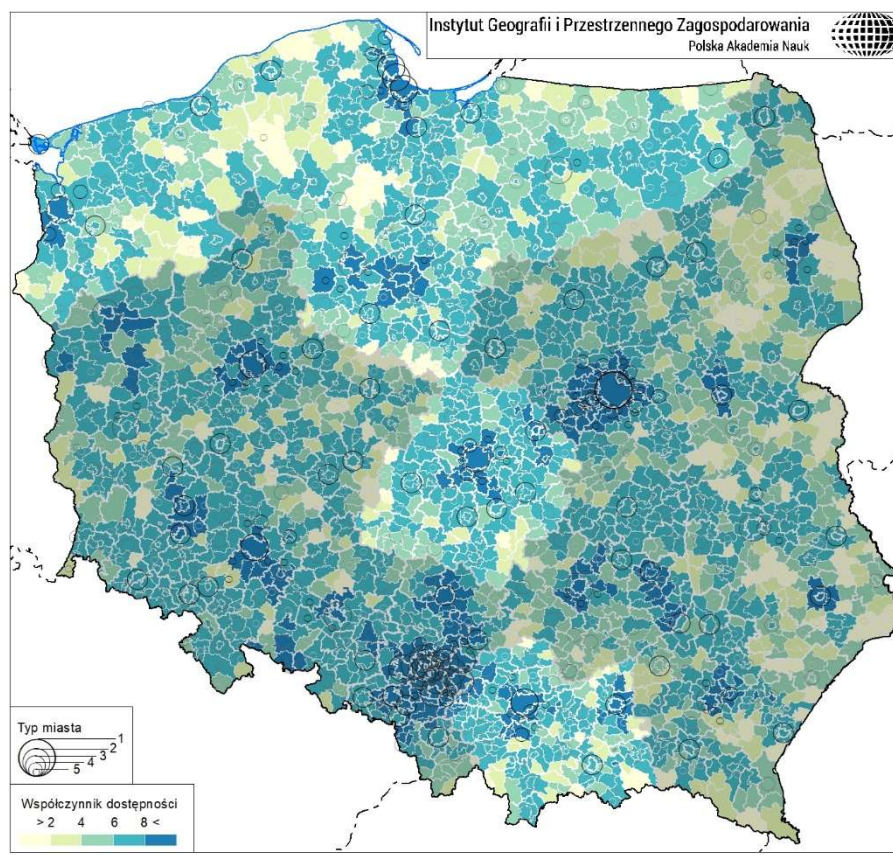


Ryc. 6.2. Ludność przypadająca na jedną przychodnię w 2017 r. Średnie dla województw.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

### 6.3. Specjalistyczna opieka medyczna – koszyk usług

W analizie uwzględniono autorski wskaźnik dostępności do tzw. koszyka specjalistycznych usług medycznych na podstawie danych z 2015 r. Zbiór usług specjalistycznych zawiera dziewięć następujących kategorii: kardiologia, onkologia, choroby płuc, ortopedia i traumatologia narządów ruchu, geriatria, neurologia, położnictwo i ginekologia, gastroenterologia, diabetologia. Koszyk usług w połączeniu ze zmodyfikowanym wskaźnikiem dostępności skumulowanej stanowi podstawę do obliczenia dostępności do specjalistycznych usług medycznych. Maksymalny dopuszczalny czas dojazdu ustalono na poziomie 30 minut i obliczono, do ilu spośród wymienionych typów usług specjalistycznych można dojechać z danego miejsca zamieszkania. Nie było istotne ile różnych placówek danego typu znajdowało się w izochronie 30 minut. Wartości wskaźnika zawierają się w przedziale 0-9, gdzie 9 oznacza pełną dostępność do wszystkich typów usług specjalistycznych. Średnio w Polsce w izochronie 30-minutowej dostępnych jest 6 typów specjalistycznych usług medycznych (statystycznie 6,3). Ogólny obraz dostępności do specjalistycznych usług medycznych jest odzwierciedleniem układu centrum-peryferie, gdzie obszary centralne charakteryzują się najwyższym poziomem dostępności, a peryferyjne (w tym również peryferia wewnętrzne, głównie pogranicza województw) są obszarami najgorszej dostępności do tego typu usług medycznych. Ten wniosek dotyczy całego kraju. Można go uzupełnić stwierdzeniem, że szczególnie rozległe peryferia wewnętrzne są widoczne na Pomorzu środkowym oraz w Polsce wschodniej. Na tych obszarach w szczególności należy rozważyć działania mające na celu poprawę dostępności do specjalistycznej opieki medycznej.



Ryc. 6.3. Dostępność do koszyka specjalistycznych usług medycznych w 2015 r. Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

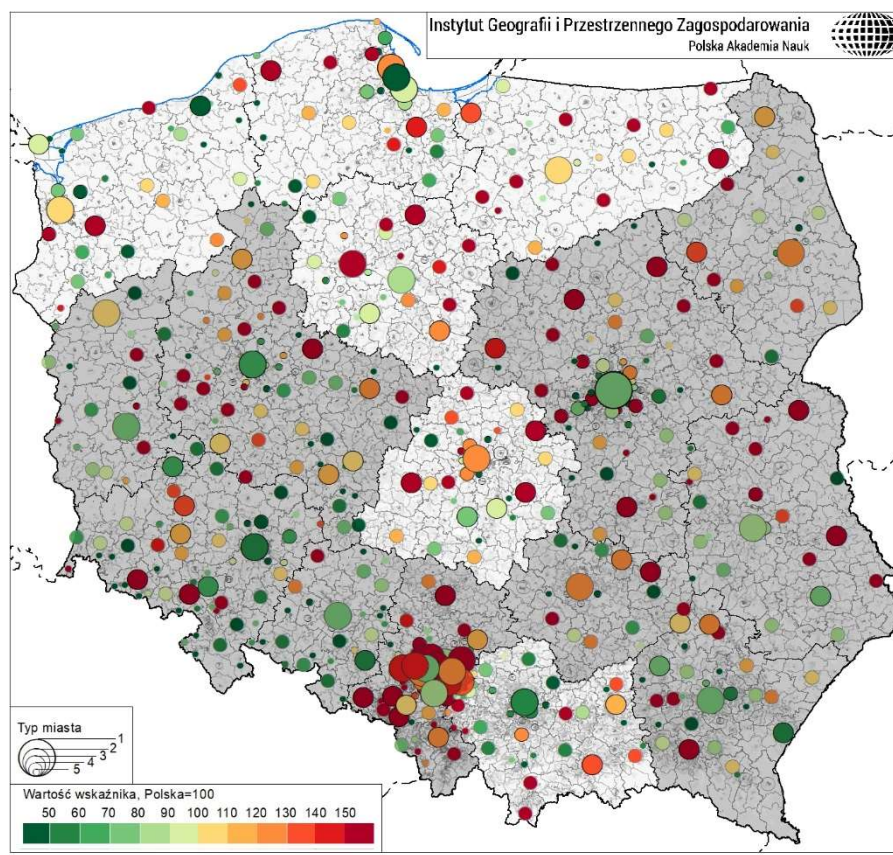
Źródło: Opracowanie własne.

Spośród badanych województw najwyższą dostępnością do koszyka specjalistycznych usług medycznych charakteryzuje się województwo łódzkie (trzecie miejsce w kraju, po śląskim i mazowieckim, wskaźnik równy 7,8). Miejsca od piątego do siódmego zajmują odpowiednio: małopolskie (7,6), kujawsko-pomorskie i pomorskie (7,5). Poniżej średniej dla Polski (7,5) znalazły się województwa zachodniopomorskie (7,1) i warmińsko-mazurskie (6,6). Te ostatnie jest przedostatnie w kraju i „wyrzadza” jedynie województwo lubelskie.

#### 6.4. Żłobki, oddziały żłobkowe i kluby dziecięce

Wskaźnik odnosi się do liczby dzieci w wieku do 3 lat przypadających na jedną placówkę (żłobek, klub dziecięcy i oddział żłobkowy). W skali kraju wyraźnie lepsza sytuacja w zakresie wyposażenia w jednostki sprawujące opiekę nad dziećmi do lat 3 jest w dużych miastach i aglomeracjach, naj słabiej wyglądają miasta najmniejsze położone z dala od aglomeracji. Wniosek ten dotyczy w zasadzie wszystkich regionów, w tym również analizowanych 6 województw (ryc. 6.4).

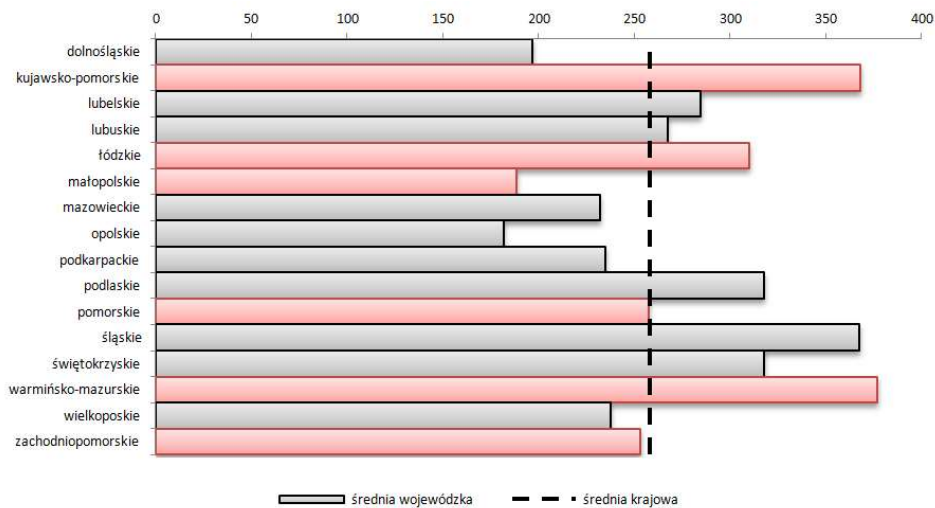




Ryc. 6.4. Liczba dzieci w wieku do 3 lat przypadających na jeden żłobek, klub dziecięcy i oddział żłobkowy w 2017 r. Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W porównaniu do innych wskaźników liczba dzieci w wieku do 3 lat przypadających na jeden żłobek, klub dziecięcy i oddział żłobkowy jest dość zróżnicowana między analizowanymi regionami. W ramach grupy sześciu regionów znajduje się zarówno wicelider klasyfikacji, jak i dwa województwa o najgorszym poziomie wskaźnika. Spośród analizowanych województw najlepsza sytuacja jest w województwie małopolskim (drugie miejsce w skali kraju), najgorsza – w kujawsko-pomorskim (przedostatnie miejsce w kraju) i warmińsko-mazurskim (ostatnie miejsce w kraju) (ryc. 6.5).



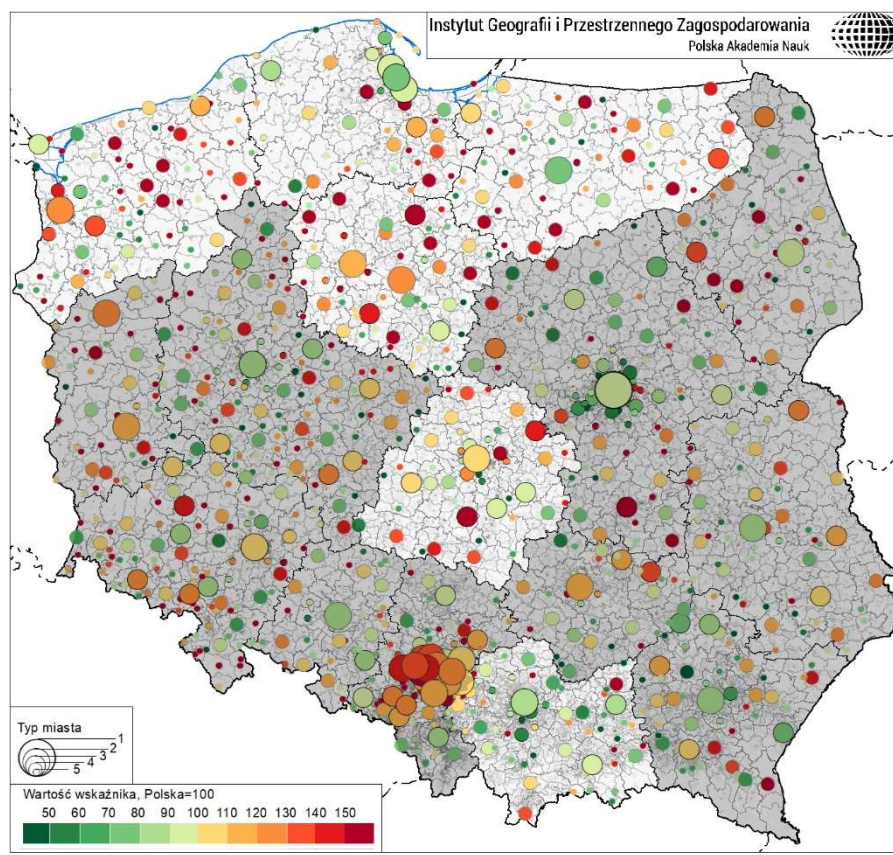
Ryc. 6.5. Liczba dzieci w wieku do 3 lat przypadających na jeden żłobek, klub dziecięcy i oddział żłobkowy w 2017 r. Średnie dla województw.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

### 6.5. Przedszkola

W skali kraju rozkład przedszkoli według typów miast jest wyjątkowo podobny, nieznacznie lepiej wyglądają miasta zlokalizowane w dużych aglomeracjach (z wyjątkiem tych wymagających restrukturyzacji). Należy mieć jednak na względzie, że wskaźnik nie uwzględnia różnic w liczbie miejsc w poszczególnych placówkach, a ta może być odpowiednio wyższa w dużych miastach. Trudno wskazać jednoznacznie prawidłowości przestrzenne w skali kraju. W wielu regionach układ przestrzenny jest dość mozaikowy. Zauważalna jest jednak np. różnica między aglomeracją warszawską a konurbacją górnośląską (na korzyść aglomeracji warszawskiej), a także relatywnie lepsza sytuacja Polski południowo-wschodniej niż zachodu i północy kraju (ryc. 6.6).

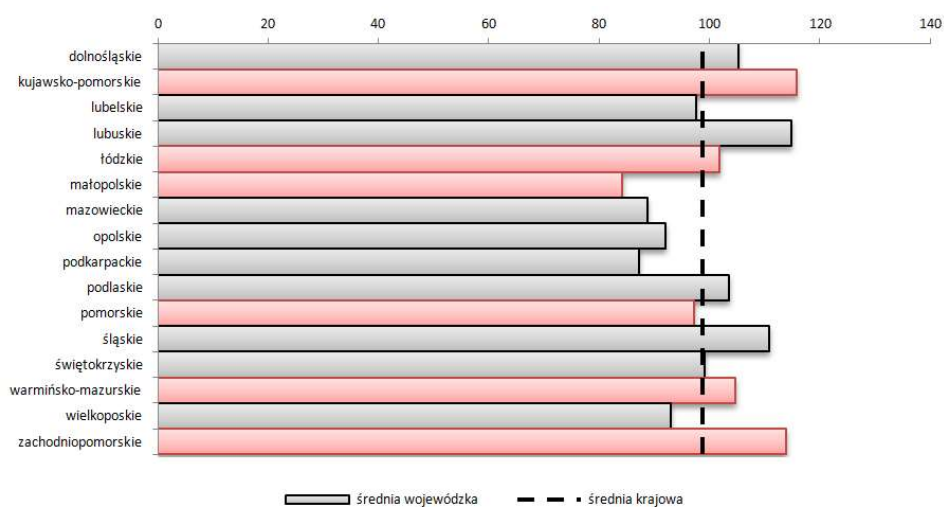




Ryc. 6.6. Liczba dzieci w wieku 3-7 lat przypadających na jedno przedszkole w 2017 r. Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

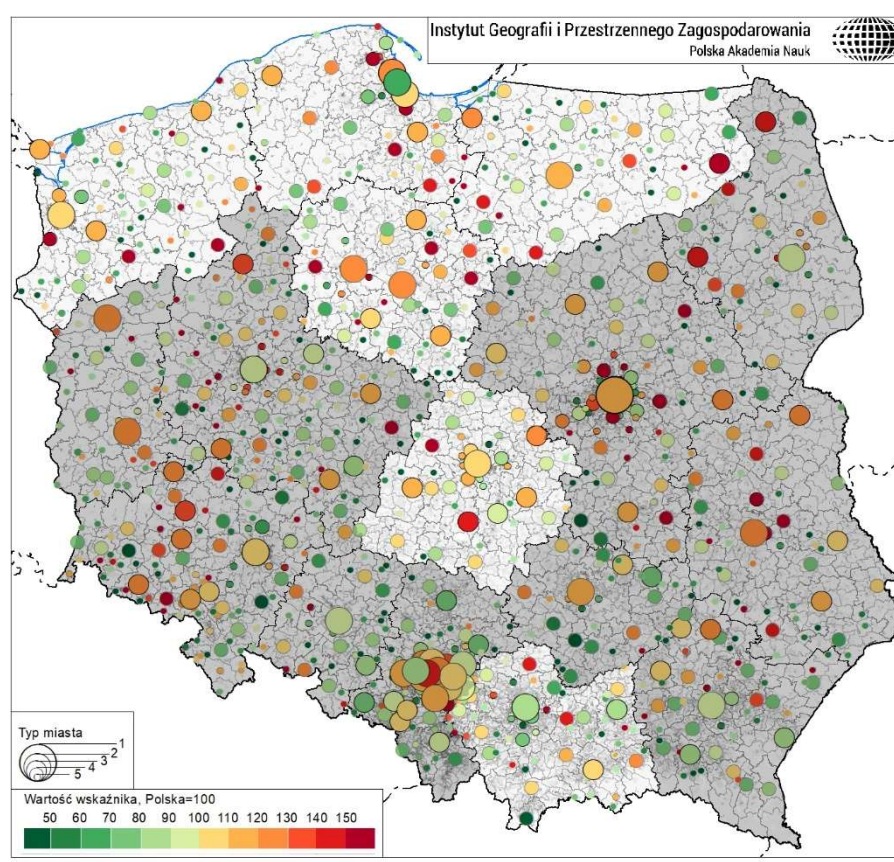
W porównaniu do innych wskaźników liczba dzieci w wieku 3-7 lat przypadających na jedno przedszkole jest dość zróżnicowana między analizowanymi regionami. W ramach grupy sześciu regionów znajduje się zarówno lider klasyfikacji, jak i województwo o najgorszym poziomie wskaźnika. Spośród analizowanych województw najlepsza sytuacja jest w województwie małopolskim (pierwsze miejsce w skali kraju), najgorsza – w kujawsko-pomorskim (ostatnie miejsce w kraju) (ryc. 6.7).



Ryc. 6.7. Liczba dzieci w wieku 3-7 lat przypadających na jedno przedszkole w 2017 r. Średnie dla województw. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

## 6.6. Szkoły podstawowe

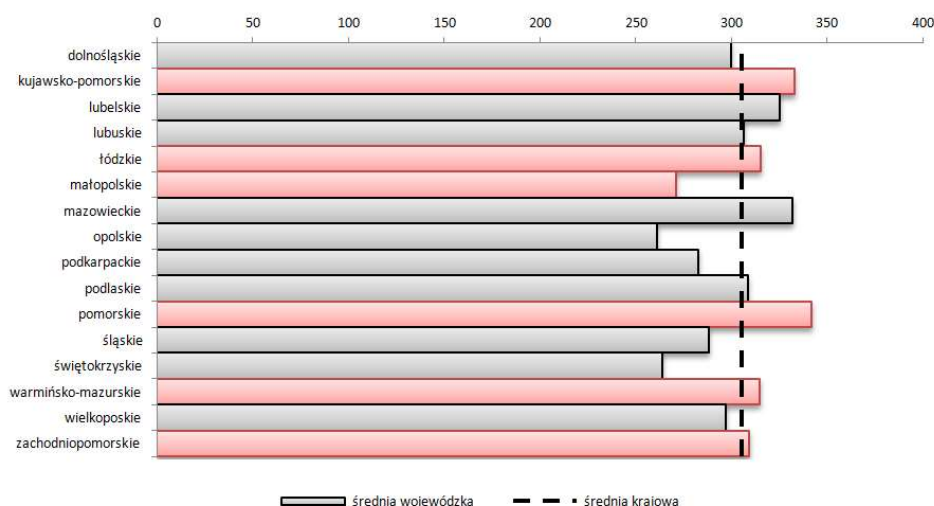
W analizie wyposażenia w szkoły podstawowe (w tym specjalne) przyjęto wskaźnik obrazujący liczbę dzieci w wieku szkolnym (7-15 lat) przypadającą na jedną szkołę podstawową. Analizę wyposażenia w szkoły podstawowe można było przeprowadzić dwojako tj. z punktu widzenia finansów gminy (im mniejsza szkoła tym większe jednostkowe koszty utrzymania) lub z punktu widzenia uczniów i warunków edukacji (im mniejsza liczba uczniów, tym lepiej lepsze warunki dla jakości kształcenia tzn. nauczyciel może poświęcić więcej czasu każdemu z uczniów). Przyjęto to drugie podejście. Średnia krajowa dla miast wynosi 305 uczniów/1 szkołę podstawową. Najgęstsza sieć placówek występuje w południowej Polsce (śląskie, małopolskie, podkarpackie), najrzadsza zaś w województwie podlaskim, zachodniopomorskim i lubuskim. W układzie typów funkcjonalnych miast widoczna jest duża koncentracja tego typu placówek w ośrodkach regionalnych, następnie subregionalnych, co jest pochodną wielkości tych ośrodków mierzoną liczbą mieszkańców (ryc. 6.8).



Ryc. 6.8. Liczba dzieci w wieku 7-15 lat przypadających na jedną szkołę podstawową w 2017 r. Różnicowanie przestrzenne w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Nie obserwuje się dużych różnic między regionami w kontekście liczby dzieci wieku 7-15 lat przypadających na jedną szkołę podstawową. Spośród analizowanych regionów najlepsza sytuacja jest w województwie małopolskim (trzecie miejsce w skali kraju), najgorsza – w kujawsko-pomorskim (piętnaste miejsce w kraju) i pomorskim (ostatnie miejsce w Polsce) (ryc. 6.9).



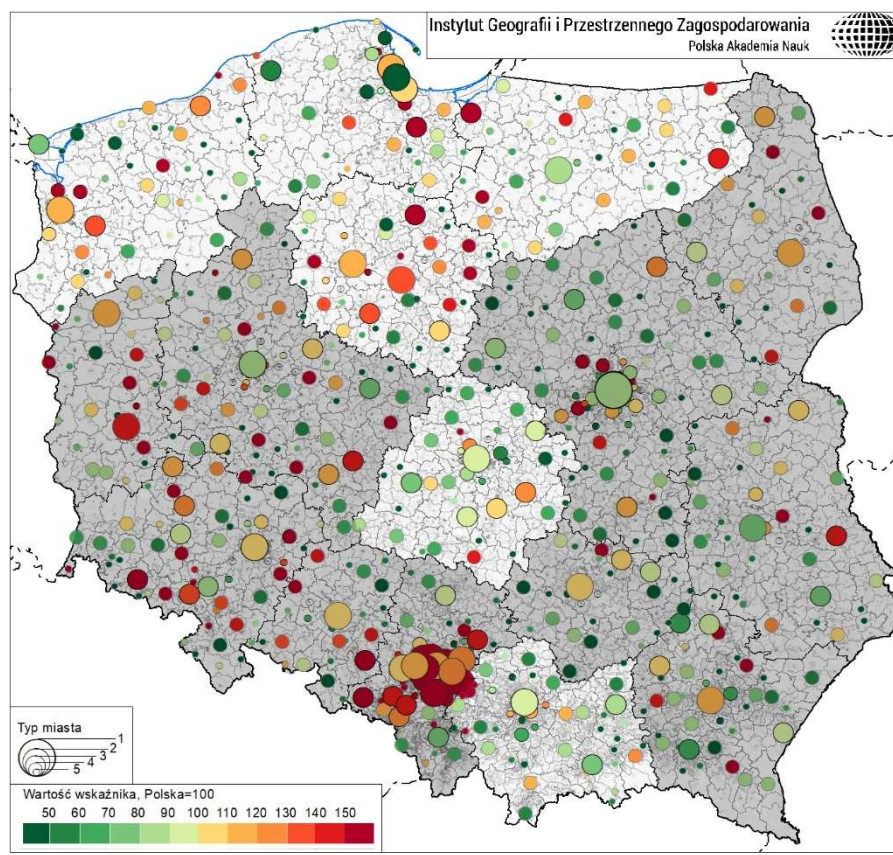
Ryc. 6.9. Liczba dzieci w wieku 7-15 lat przypadających na jedną szkołę podstawową w 2017 r. Średnie dla województw.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

### 6.7. Licea

W analizie szkolnictwa ponadpodstawowego uwzględniono licea ogólnokształcące oraz licea specjalne (bez liceów dla dorosłych). Analizowany wskaźnik obrazuje liczbę osób w wieku 15-19 lat przypadającą na 1 liceum. Przyjęto, że im mniejsza liczba uczniów przypadająca na jedną szkołę, tym lepiej. W skali Polski najkorzystniejsza wartość wskaźnika dotyczy miast subregionalnych i powiatowych, chociaż widoczne jest duże zróżnicowanie regionalne wartości analizowanego wskaźnika. Średnia krajowa dla miast wynosi 383 osoby w wieku 15-19 lat/1 placówkę szkolną, ale wyraźnie lepsza sytuacja jest na obszarach byłego zaboru rosyjskiego i Galicji, tj. m.in. w województwach małopolskim i łódzkim, a gorsza na terenach dawnego zaboru pruskiego. Szczególnie wyraźnie widać tę różnicę przy porównaniu aglomeracji warszawskiej z konurbacją górnośląską (ryc. 6.10).

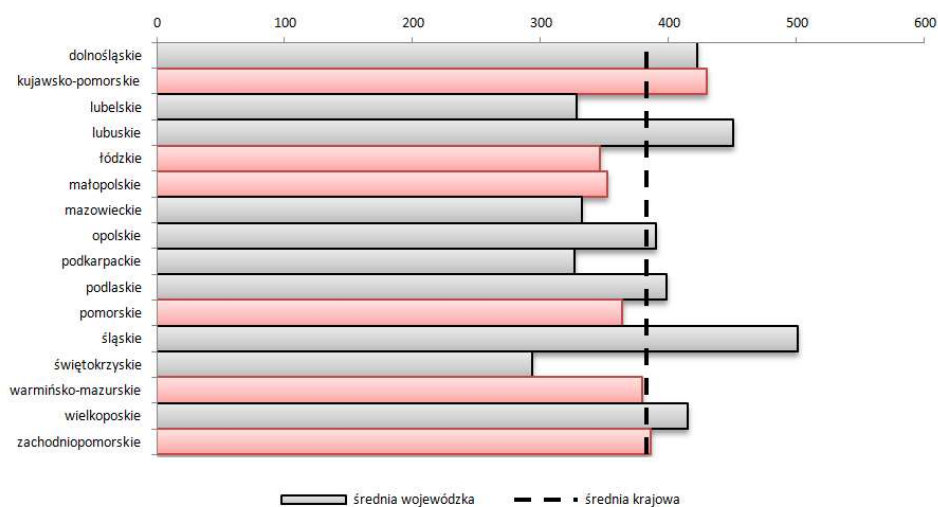




Ryc. 6.10. Liczba osób w wieku 15-19 lat przypadających na jedno liceum w 2017 r. Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Nie obserwuje się dużych różnic między regionami w kontekście liczby osób w wieku 15-19 lat przypadających na jedno liceum. Spośród analizowanych regionów najlepsza sytuacja jest w województwie łódzkim (piąte miejsce w skali kraju), najgorsza – w kujawsko-pomorskim (czternaste miejsce w kraju i jedyne, które wyraźnie odstaje na niekorzyść spośród analizowanych regionów) (ryc. 6.11).

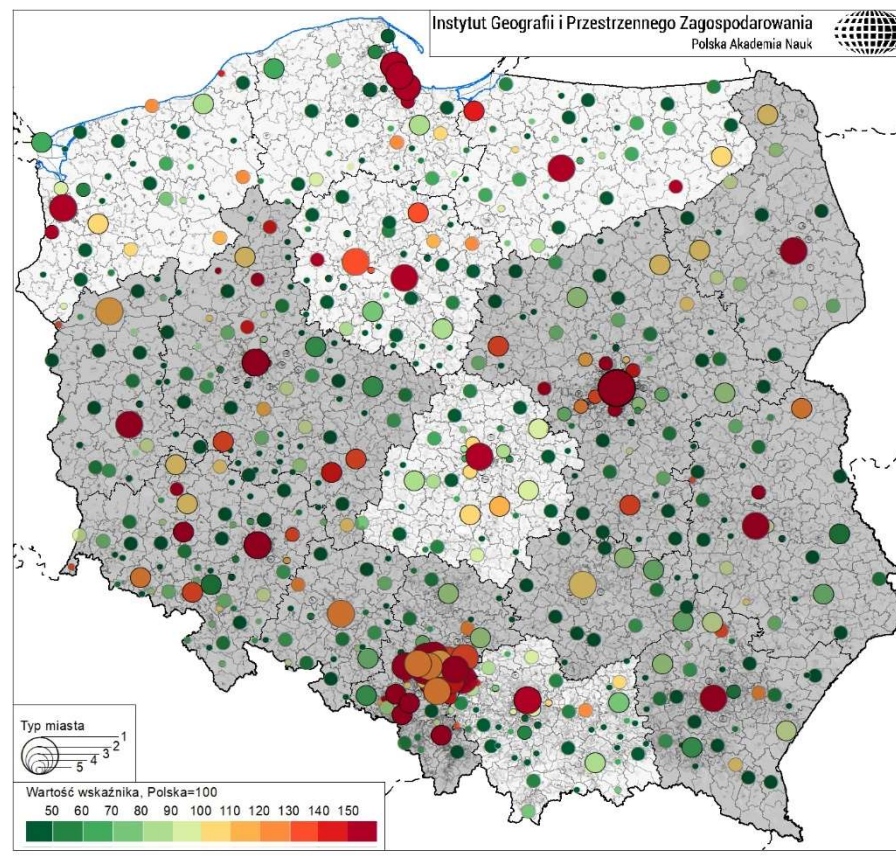


Ryc. 6.11. Liczba osób w wieku 15-19 lat przypadających na jedno liceum w 2017 r. Średnie dla województw.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

## 6.8. Zasadnicze szkoły zawodowe/szkoły branżowe

W analizie liczbę ludności w wieku 15-18 lat odniesiono do liczby placówek szkolnych (liczba osób w danym wieku przypadająca na jedną szkołę zawodową). Według GUS w 2017 r. w miastach funkcjonowały 1724 placówki tego typu. W skali Polski najkorzystniejsza wartość wskaźnika dotyczy miast subregionalnych i powiatowych, najgorsza zaś miast regionalnych. Na ryc. 7.12 widać wyraźnie różnice między poszczególnymi kategoriami miast, na niekorzyść miast większych, w tym w szczególności ośrodków wojewódzkich. Średnia krajowa dla miast wynosi 346 osób w wieku 15-18 lat/1 szkołę zawodową.

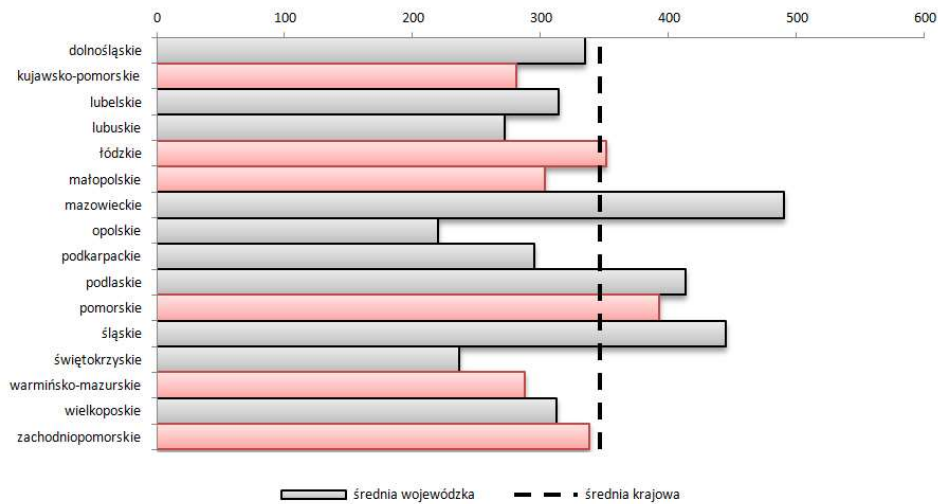


Ryc. 6.12. Liczba osób w wieku 15-18 lat przypadających na jedną szkołę zawodową w 2017 r.\* Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

\*z dniem 1 września 2017 r. dotychczasowa 3-letnia zasadnicza szkoła zawodowa została przekształcona w 3-letnią szkołę branżową I stopnia.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Spośród analizowanych regionów najlepsza sytuacja jest w województwie kujawsko-pomorskim (czwarte miejsce w skali kraju), najgorsza – w pomorskim (trzynaste miejsce). Generalnie nie ma dużych różnic w tym względzie między analizowanymi regionami (ryc. 6.13).



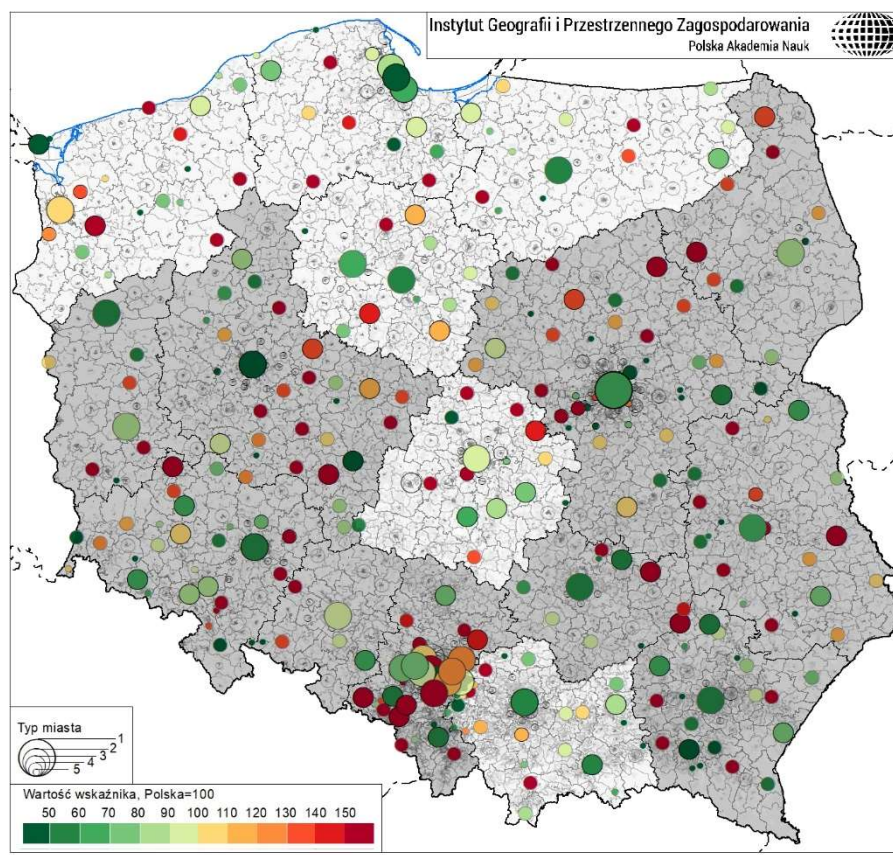
Ryc. 6.13. Liczba osób w wieku 15-18 lat przypadających na jedną szkołę zawodową w 2017 r. Średnie dla województw.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

## 6.9. Kina

Wskaźnik wyposażenia w kina odnosi się do liczby osób przypadających na jedną salę kinową. W skali kraju wyraźnie lepsza sytuacja w zakresie wyposażenia w kina jest w dużych miastach (miasta wojewódzkie) i w miastach subregionalnych (np. dawne miasta wojewódzkie). Wyjątek stanowi tu konurbacja górnośląska, gdzie jedynie pojedyncze miasta są dobrze wyposażone w sale kinowe. Najgorsza sytuacja jest w małych miastach, również tych leżących w aglomeracjach miejskich. Prawie 3/4 wszystkich kin w Polsce to obiekty z 1 lub 2 salami, które zlokalizowane są głównie w lokalnych i ponadlokalnych ośrodkach miejskich. W Polsce na jedną salę kinową przypada 27,1 tys. mieszkańców, natomiast w ośrodkach miejskich 16,6 tys. osób.

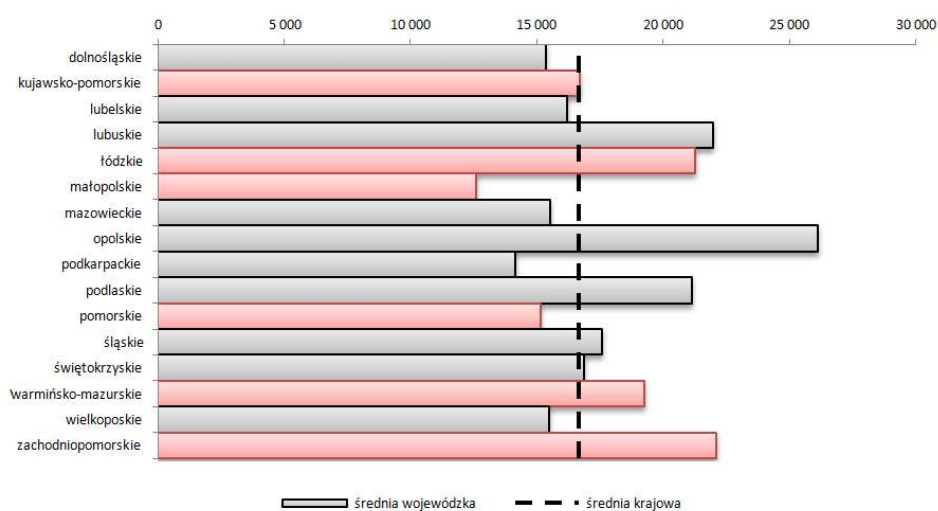




Ryc. 6.14. Liczba osób przypadających na jedną salę kinową w 2017 r. Zróżnicowanie przestrzenne w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Regiony są dość zróżnicowane jeżeli chodzi o średnią liczbę osób przypadających na jedną salę kinową. Spośród analizowanych województw najlepsza sytuacja jest w województwie małopolskim (pierwsze miejsce w skali kraju), najgorsza – w zachodniopomorskim, które wyraźnie odstaje na niekorzyść względem średniej krajowej (piętnaste miejsce) (ryc. 6.15).



Ryc. 6.15. Liczba osób przypadających na jedną salę kinową w 2017 r. Średnie dla województw.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

## 7. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE

### 7.1. Powiązania miast w systemie komunikacji publicznej

Obraz powiązań miast w 2019 r. w świetle połączeń bezpośrednich<sup>3</sup> w komunikacji publicznej prezentuje mapa syntetyczna<sup>4</sup> (ryc. 7.1).

Województwo **kujawsko-pomorskie** cechuje się dość skomplikowanym przestrzennym obrazem powiązań. Jest wśród nich bardzo niewiele powiązań bardzo silnych i silnych<sup>5</sup>. Skupiają się one na połączeniach Bydgoszczy z Toruniem, Nakłem nad Notecią i Inowrocławiem oraz Torunia z Inowrocławiem, Chełmżą, Jabłonowem Pomorskim i Włocławkiem. Ponadto silne powiązania można zauważyć wzdłuż głównych linii kolejowych łączących województwo z Poznaniem, Gdańskiem, Olsztynem oraz z Łodzią i Warszawą przez Kutno. Oprócz stolic województwa w obrazie przestrzennym pozytywnie wyróżniają się Inowrocław i Włocławek oraz znacznie słabiej, Brodnica i Grudziądz.

Połączenia kolejowe w województwie kujawsko-pomorskim są silniejsze niż autobusowe. Między innymi dlatego, poza trasami wspomnianymi powyżej, w województwie dominują powiązania średnie i słabe. Obszary, w których widać pewien deficyt powiązań, to przede wszystkim peryferia północno-zachodnie (powiaty sępoleński i tuchowski), zachodnie (powiaty lipnowski i rypiński) oraz południowe (powiat radziejowski i część włocławskiego).

Województwo **łódzkie** cechowało się stosunkowo dużą (w stosunku do innych województw) liczbą powiązań silnych i bardzo silnych. Można wyróżnić dwa główne rodzaje najsilniejszych relacji: są to połączenia do Łodzi i do Warszawy. Silne i bardzo silne połączenia miast województwa z Łodzią koncentrują się przede wszystkim w obszarze metropolitalnym, ale sięgają także do Zduńskiej Woli i Sieradza oraz Tomaszowa Mazowieckiego i Piotrkowa Trybunalskiego. Specyficzne dla województwa łódzkiego są powszechne, a miejscami bardzo silne powiązania z Warszawą. Powiązania silne występują ponadto pomiędzy miastami leżącymi wzdłuż magistralnych linii kolejowych i wychodzą nawet poza granice województwa. Występują także w niektórych relacjach pomiędzy sąsiednimi miastami powiatowymi a także wewnątrz powiatów.

Warto zwrócić uwagę na miejsca, w których brakowało powiązań lub były one relatywnie słabe. Są to przede wszystkim obszary wzdłuż wschodniej oraz południowo-zachodniej granicy województwa. Cechą charakterystyczną miast w tych obszarach są silne powiązania z stolicami sąsiednich województw. Szczególnie widać to w przypadku Wielunia i Wieruszowa powiązanych silniej z Wrocławiem i Katowicami niż Łodzią. Bardzo nietypowe są także powiązania Opoczna, które jest – dzięki uruchomionej w 2014 r. w ruchu pasażerskim stacji „Opoczno Południe” na CMK – powiązane z Warszawą, a także Katowicami.

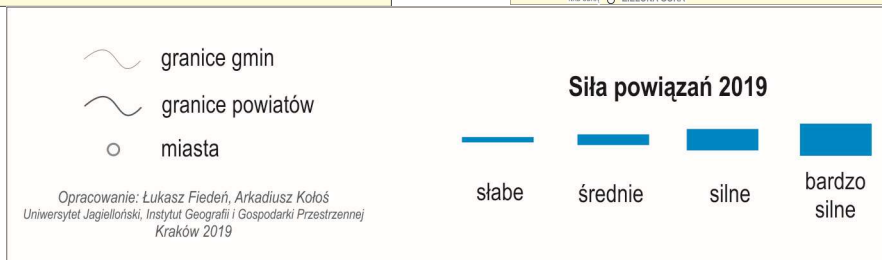
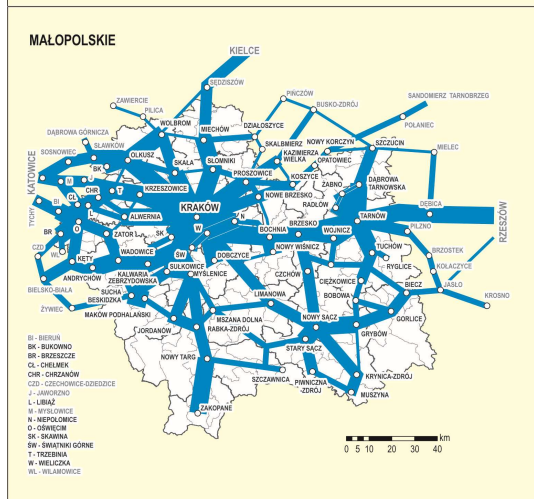
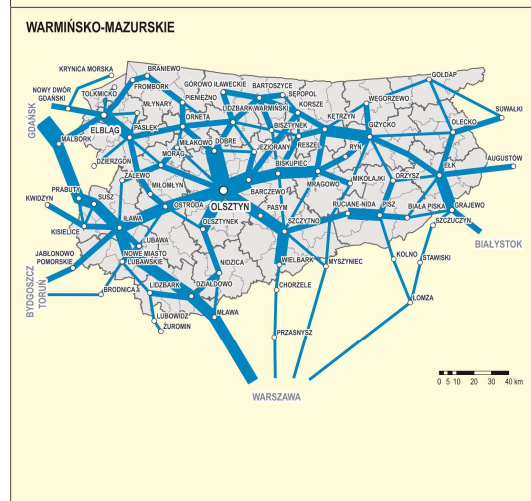
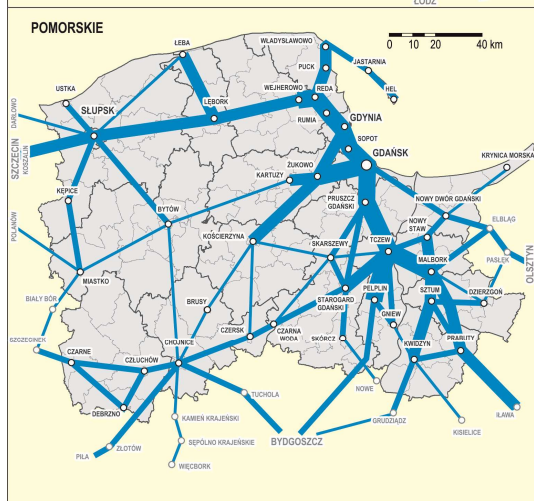
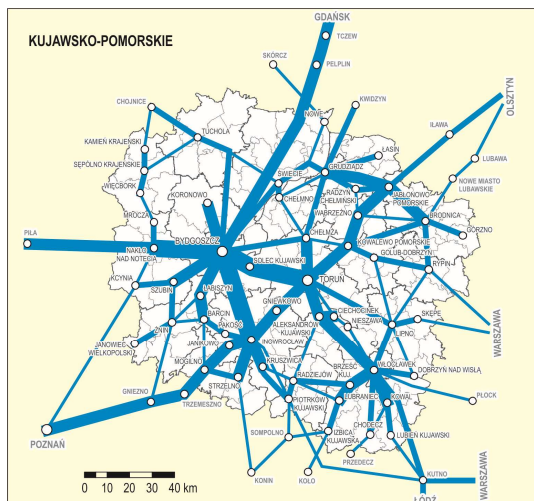
---

<sup>3</sup> Użyto wskaźnika połączeń (siły), skonstruowanego w następujący sposób: uwzględniono trzy przedziały czasowe: 4<sup>01</sup>-6<sup>00</sup> (dla którego liczbę połączeń pomnożono razy 2), 6<sup>01</sup>-8<sup>00</sup> (liczba połączeń x 3), 8<sup>01</sup>-10<sup>00</sup> (liczba połączeń x 1) oraz trzy środki transportu: transport kolejowy (dla którego liczbę połączeń pomnożono razy 3), transport autobusowy „regularny” w tym PKS i busy (liczba połączeń x 1) i komunikację miejską (liczba połączeń x 1,75). Szczegółową analizę tej metody można znaleźć w opracowaniu pod redakcją Guzika i Kołosa (2015).

<sup>4</sup> Mapa nie przedstawia więzby ruchu, lecz jedynie uproszczony schemat powiązań, częściowo nawiązujący do sieci dróg.

<sup>5</sup> Za połączenie bardzo silne uznano połączenie o wartości wskaźnika powyżej 82, silne – powyżej 40, średnie – powyżej 10 a słabe – 10 i mniej. Przykładowo: pociąg kursujący co godzinę oznacza wskaźnik o wartości 36. Bus kursujący z tą samą częstotliwością – wartość wskaźnika 12.





Ryc. 7.1. Schemat powiązań międzymiastowych komunikacją publiczną w 2019 r. – mapa syntetyczna.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie baz danych sporządzonych na potrzeby niniejszego badania.

Województwo **małopolskie** dysponuje wyjątkowo silną i dość gęstą siatką powiązań w systemie komunikacji publicznej. Bardzo silne powiązania dotyczą przede wszystkim powiązań z Krakowem, zarówno wzdłuż linii kolejowych, jak i dróg obsługiwanych wyłącznie przez autobusy. Występują także poza centrum województwa zwłaszcza w powiązaniach do Tarnowa oraz w osadniczych układach dwubiegunowych. Bardzo silne powiązania występują nawet w powiązaniach międzywojewódzkich, jak Oświęcim – Bieruń oraz Olkusz – Sławków i Tarnów – Dębica. Układ powiązań bardzo silnych uzupełniany jest przez liczne silne połączenia. Poza granice województwa silne powiązania łączą Kraków ze stolicami województw sąsiednich (Katowicami, Kielcami i Rzeszowem) oraz Bielskiem-Białą, Dębicą i Kazimierzą Wielką. Silne powiązania z Bielskiem-Białą miały również miasta zachodniej części województwa. Ponadto odnotowano silne powiązania Oświęcimia z Mysłowicami, Imielinem i Katowicami. Z kolei Olkusz jest silnie powiązany z Katowicami i Sosnowcem a Proszowice z Kazimierzą Wielką.

Zbyt słabe powiązania można wskazać jedynie w dwóch miejscach. Jednym z nich jest obszar Powiśla Dąbrowskiego mający bardzo słabe powiązania z powiatem proszowickim i województwem świętokrzyskim. Drugim obszarem relatywnie słabych powiązań jest obszar pogórzy i gór. Oczywiście występują tu także powiązania bardzo silne i silne ale niektóre relacje są silnie utrudnione wskutek bariery pasm górskich, ta przyczyna utrudnia również połączenia w transporcie kolejowym. Obszar ten nie posiadał również powiązań międzynarodowych w kierunku Słowacji, co z pewnością ogranicza rozwój turystyki.

Województwo **pomorskie** nie miało zbyt wielu powiązań silnych i bardzo silnych w 2019 r. Należy wskazać na ich silną koncentrację przestrzenną, głównie w północno-wschodniej części województwa. Wyraźnie wyróżnia się Trójmiasto – powiązania bardzo silne ograniczały się wyłącznie do miast w obszarze metropolitalnym, zwłaszcza położonych wzdłuż metropolitalnych fragmentów korytarza kolejowego Koszalin – Gdańsk – Warszawa. Silne powiązania, sięgające poza granice województwa, odnotowano wzdłuż pozostałych fragmentów magistralnych linii kolejowych. Dotyczyły także relacji miast rdzenia metropolitalnego z sąsiednimi powiatami. Występowały także pomiędzy niektórymi sąsiednimi miastami, być może mającymi charakter lokalnych układów aglomeracyjnych.

Warto zwrócić uwagę na miejsca, w których brakowało powiązań lub były one relatywnie słabe. Wyraźnie widać pogłębiające się rozwarstwienie pomiędzy północno-wschodnią częścią województwa a powiatami zachodnimi, a zwłaszcza południowo-zachodnimi.

Powiązania między miastami w województwie **warmińsko-mazurskim** w 2019 r. są głównie słabe i średnie. Wyróżnia się Olsztyn – jako ośrodek wojewódzki – wokół, którego koncentrowały się powiązania silne i bardzo silne. Wyraźnie można również wskazać miasto o charakterze regionalnym – Elbląg oraz węzeł kolejowy – Iławę. Zauważyć można również miasta o ponadlokalnym zasięgu oddziaływania: Ostróda, Ełk i Giżycko. Silne powiązania, sięgając poza granice województwa, odnotowano także wzdłuż magistralnej linii kolejowej Gdańsk – Warszawa. Występowały one również wzdłuż innych linii kolejowych.

Warto zwrócić uwagę, że w województwie nie ma wielu miast, gdzie brakowałoby połączeń. Widoczne są jednak obszary, w których połączenia są relatywnie słabe. Do takich należy północno-wschodnia część województwa oraz obszar przygraniczny z Obwodem Kaliningradzkim.

Województwo **zachodniopomorskie** cechowało się relatywnie gęstą (w stosunku do innych województw) i zrównoważoną liczbą powiązań w 2019 r., ale wśród nich niewiele było połączeń silnych i bardzo silnych. Powiązania bardzo silne ograniczały się prawie wyłącznie do relacji pomiędzy miastami w subregionie funkcjonalnym obszaru metropolitalnego Szczecina. Nieco bardziej równomiernie rozmieszczone były powiązania silne. Poza szeroko rozumianym regionem miejskim Szczecina pojawiły się także w obszarze funkcjonalnym koszalińsko-kołobrzeskim, gdzie sięgały do sąsiedniego województwa pomorskiego oraz w kilku innych przypadkach wewnątrz powiatów.

W przestrzennym obrazie powiązań komunikacją publiczną wyróżniają się także dwa ośrodki położone w południowo-wschodniej części województwa (Szczecinek i Wałcz) dysponujące rozbudowaną siecią

powiązań, w tym poza województwo. Są to jednak powiązania relatywnie słabsze. Powiązania wzdłuż linii kolejowych są przeciętnie silniejsze, jednak słabsze niż w innych województwach. Szczególnie zaskakujące są zaledwie średnie powiązania pomiędzy Szczecinem a Koszalinem. Ostrożnie można stwierdzić, że istnieje pewna bariera w powiązaniach pomiędzy wschodnią i zachodnią częścią województwa i należy ją wiązać z czynnikiem historycznym – czyli odmienną przynależnością wojewódzką tych obszarów w latach 1950-1999.

Osobnym tematem są powiązania transgraniczne z Niemcami. W niniejszym opracowaniu uwzględniono jedynie średnie powiązania Świnoujścia i Szczecina z miastami Meklemburgii i Berlinem. Problem w tym, że istniejące powiązania pomiędzy pozostałymi miastami nadgranicznymi (między innymi Gryfinem, Pyrzycami, Myśliborzem a miastami niemieckimi) wynikają z połączeń transportem „parapublicznym” nie mającym rozkładu jazdy ani stałych tras. Komunikacja ta często przyjmuje charakter busa „door to door” i „na żądanie”. Nie jest możliwe jej uwzględnienie w ramach przyjętej metodyki badania. Warto jednak zaznaczyć, że powiązania takie istnieją i z całą pewnością poprawiają powiązania miast województwa zachodniopomorskiego.

Podsumowując, we wszystkich badanych województwach istnieją mniejsze lub większe zróżnicowania powiązań. Zdecydowanie lepsze są one w funkcjonalnych obszarach miejskich stolic województw, a zdecydowanie gorsze – najczęściej w izolowanych obszarach peryferyjnych.

## **7.2. Powiązania komunikacyjne miast z ich zapleczem**

Potencjał rozwojowy miast i podstawy ich funkcjonowania tkwią nie tylko w nich samych, ale należy ich upatrywać także w synergii z innymi miastami oraz w sile powiązania z ich bezpośrednim zapleczem. Potencjał usługowy miast czy też ich rynek pracy są wprost zależne od liczby mieszkańców, którzy w tym mieście realizują swoje potrzeby zakupowe czy też w nim pracują. Powiązanie miast z ich zapleczem legitymizuje lokowanie w nich usług publicznych o szerszym zasięgu niż samo miasto, takich jak szkolnictwo ponadpodstawowe czy specjalistyczna opieka zdrowotna (Guzik 2015b, Guzik, Kołoś 2015).

Powiązanie miast z ich zapleczem w systemie transportu publicznego z jednej strony pokazuje poziom dostępności komunikacyjnej, która może być interpretowana jako wskaźnik poziomu życia, wskaźnik atrakcyjności osadniczej oraz jako jeden ze składników atrakcyjności inwestycyjnej. Z drugiej strony, powiązania w systemie transportu publicznego są wskaźnikiem, który w syntetyczny sposób oddaje wielość powiązań usługowych, rynku pracy czy też sieci kontaktów towarzyskich. Powiązania transportowe funkcjonują tam, gdzie istnieją wymienione wcześniej relacje, które z kolei skutkują popytem na usługi transportowe. Oczywiście, istniejąca, ukształtowana ewolucyjnie, sieć powiązań transportowych kształtuje te inne powiązania czyli zachodzi tutaj silne sprzężenie zwrotne.

Badanie dostępności było prowadzone na poziomie miejscowości: dla każdej określano czas dojścia do najbliższego przystanku, liczbę kursów i czas dotarcia do najbliższego miasta, do miasta powiatowego, do stolicy regionu, a także do innych miast we własnym i ościennych województwach. W sumie zbadano dostępność dla 15 112 miejscowości i ustalono dla nich 59 tys. relacji łączących te miejscowości z miastami, realizowanych za pomocą 600 tys. połączeń bezpośrednich (w dni robocze) i 240 tys. połączeń w niedziele i dni świąteczne. Strukturę bazy danych połączeń w transporcie publicznym dla zbadanych województw przedstawiono w tabeli 7.1.

Tabela 7.1 Struktura bazy danych o połączeniach w transporcie publicznym.

	Kujawsko-pomorskie	Łódzkie	Małopolskie	Pomorskie	Warmińsko-mazurskie	Zachodniopomorskie	Województwa ościennie	Razem
Liczba powiatów	23	24	22	20	21	21	63	194
Liczba miejscowości	2 657	3 708	1 869	1 804	2 817	1 806	451	15 112
Liczba relacji	9 798	11 949	8 521	6 687	10 105	8 567	4 012	59 639
Liczba połączeń bezpośrednich 24h	66 699	112 134	175 785	56 638	68 708	66 711	49 791	596 466
Liczba połączeń w niedziele i dni świąteczne	23 985	39 047	72 340	23 722	26 270	31 024	22 977	239 365
Liczba połączeń z przesiadkami	4 336	4 308	4 297	4 186	2 553	2 073	0	21 753
Średnia liczba połączeń na miejscowość	25,1	30,2	94,1	31,4	24,4	36,9	110,4	39,5
Średnia liczba relacji na miejscowość	3,68	3,22	4,56	3,71	3,59	4,74	8,90	3,95

Źródło: Opracowanie własne na podstawie baz danych sporządzonych na potrzeby niniejszego badania.

Dla zobrazowania poziomu dostępności miast z zaplecza, na potrzeby niniejszego syntetycznego opracowania pokazano tylko wybrane aspekty, które dobrze ilustrują przestrzenne zróżnicowania dostępności i skalę wyzwań w tym zakresie. Podobnie jak słabość powiązań w systemie miast, tak i tutaj, ilustruje to niską spójność terytorialną, także dość dobrze tłumaczy przedstawioną wcześniej hierarchię usługową czy potencjał gospodarczy badanych miast.

Tabela 7.2 Liczba miejscowości wiejskich i odsetek ludności wiejskiej według dostępności do przystanku transportu publicznego w badanych województwach w 2019 r.

	Kujawsko-pomorskie		Łódzkie		Małopolskie		Pomorskie		Warmińsko-mazurskie		Zachodniopomorskie		
	miejscowości	odsetek ludności wiejskiej	miejscowości	odsetek ludności wiejskiej	miejscowości	odsetek ludności wiejskiej	miejscowości	odsetek ludności wiejskiej	miejscowości	odsetek ludności wiejskiej	miejscowości	odsetek ludności wiejskiej	
<b>Z przystankiem</b>	<b>1663</b>	<b>79,2%</b>	<b>1971</b>	<b>71,9%</b>	<b>1531</b>	<b>92,5%</b>	<b>1306</b>	<b>89,8%</b>	<b>1546</b>	<b>74,3%</b>	<b>1227</b>	<b>81,9%</b>	
<b>Bez przystanku</b>	<b>901</b>	<b>20,8%</b>	<b>1693</b>	<b>28,1%</b>	<b>296</b>	<b>7,5%</b>	<b>382</b>	<b>10,2%</b>	<b>1190</b>	<b>25,7%</b>	<b>516</b>	<b>18,1%</b>	
Czas dojścia do przystanku poza miejscowością	do 30 minut	265	7,3%	381	7,0%	139	3,5%	97	2,5%	167	3,8%	66	3,4%
	30-60 minut	379	8,3%	749	12,4%	122	3,1%	191	5,1%	506	10,8%	176	5,9%
	60-90 minut	154	3,1%	360	5,7%	22	0,6%	56	1,4%	249	5,3%	122	4,3%
	90-120 minut	24	0,5%	33	0,5%	2	0,0%	7	0,2%	57	1,3%	22	0,6%
	>120 minut	79	1,5%	170	2,4%	11	0,2%	31	1,1%	211	4,5%	130	3,8%
<b>RAZEM</b>	<b>2564</b>	<b>100,0%</b>	<b>3664</b>	<b>100,0%</b>	<b>1827</b>	<b>100,0%</b>	<b>1688</b>	<b>100,0%</b>	<b>2736</b>	<b>100,0%</b>	<b>1743</b>	<b>100,0%</b>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie baz danych sporządzonych na potrzeby niniejszego badania.

Na początek warto uświadomić sobie, że w badanych regionach ponad 1/3 miejscowości wiejskich nie było obsługiwanych przez komunikację publiczną (tab. 7.2, rys. 7.2). Mowa jest tutaj o połączeniach do miast lub do miejscowości gminnej czy innej większej wsi, ale dających możliwość przesiadki i dalszego dojazdu do miasta<sup>6</sup>. W większości były to małe miejscowości wiejskie, liczące średnio 150

<sup>6</sup> Około 30% z miejscowości zaklasyfikowanych tutaj jako nie mających dostępu do transportu publicznego jest obsługiwana przez kursy szkolne umożliwiające dojazd na godzinę 8:00 do szkoły i powrót około godz. 14:00 czyli

mieszkańców, położone poza siecią dróg krajowych i wojewódzkich. Przeciętna odległość z miejscowości pozbawionej komunikacji publicznej do najbliższego przystanku wynosi nieco ponad 3 km, czyli przekłada się na 45-minutowe dojeżdżenie do przystanku (90 minut przy podróży w obie strony). Jest to dość długi czas, który w znacznym stopniu ogranicza mobilność, szczególnie dla osób starszych, nie wspominając o osobach niepełnosprawnych. O ile w województwach małopolskim i pomorskim około 1/10 ludności obszarów wiejskich zamieszkuje miejscowości bez transportu publicznego to w województwach łódzkim i warmińsko-mazurskim problem braku transportu publicznego dotyka już ponad ¼ mieszkańców wsi. Jeszcze większa różnica ujawnia się w liczbie miejscowości i odsetku ludności ich zamieszkującej dla skrajnie słabej dostępności do transportu publicznego – z czasem dojeżdżenia do przystanku powyżej 60 minut (> 4 km). W województwie małopolskim dotyczy to mniej niż 1% ludności wiejskiej, w pomorskim 2,5%, podczas gdy w warmińsko-mazurskim wartość ta osiąga aż 11,1%. Oprócz położenia względem głównych ciągów komunikacyjnych inne czynniki silnie skorelowane z dostępnością do sieci transportu publicznego to wielkość miejscowości oraz odległość od ośrodków miejskich – im mniejsza miejscowość i im dalej jest ona położona od miasta, tym rzadziej i słabiej jest ona obsługiwana przez transport publiczny. Największe miejscowości i najmniejsza odległość do miasta występują w Małopolsce i to przekłada się na przedstawione w tabeli (tab. 7.2) i na mapie (ryc. 7.2) wyniki.

Przedstawiona na mapie (ryc. 7.3) liczba kursów łączących stolice województw z miejscowościami posiadającymi do nich bezpośrednie połączenia ujawnia różną intensywność, skalę i zasięg tych powiązań w badanych regionach. Najwyższym poziomem spójności terytorialnej cechowało się województwo małopolskie, gdzie z każdego miasta istniały bezpośrednie połączenia do Krakowa, a z wszystkich miast powiatowych, poza Dabrową Tarnowską, te połączenia były bardzo dobre z ponad 20 kursami dziennie, a większe ośrodki łączyło z Krakowem ponad 50 kursów dziennie. Co więcej, niemal połowa miejscowości wiejskich cieszy się bezpośrednimi kursami do Krakowa. W pozostałych regionach niektóre małe miasta nie mają wcale bezpośrednich połączeń ze stolicą regionu, a niektóre miasta powiatowe połączone są tylko 1-2 kursami na dzień. Strefy intensywnych powiązań, tutaj wyrażonych wysoką liczbą połączeń, mogą być odczytywane jako zasięg obszarów funkcjonalnych miast – stolic regionów.

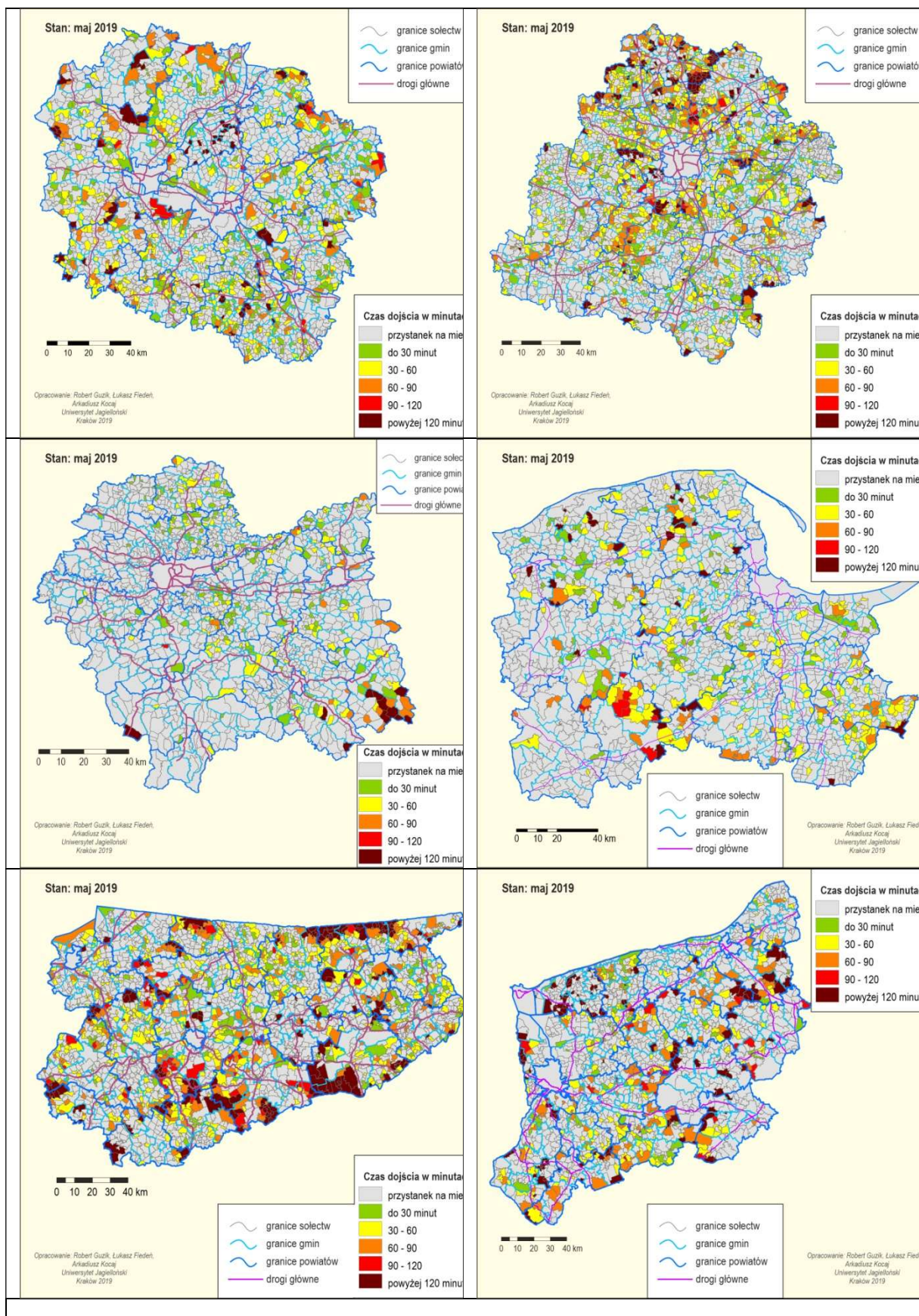
Większość codziennych potrzeb usługowych może być zaspakajana w najbliższym<sup>7</sup> mieście. Dlatego z perspektywy poziomu życia bardzo istotna jest dostępność i powiązanie z takimi ośrodkami. Dla części obszarów dostępność do najbliższego miasta jest tożsama z dostępnością do miasta powiatowego.

---

jakiś transport do nich dociera, ale nie daje możliwości dotarcia do miasta. Jeśli w miejscowości szkolnej była możliwość przesiadki na autobus/pociąg do miasta, a kurs szkolny był kursem otwartym ogólnodostępnym, to uwzględniano takie połączenia a miejscowość klasyfikowano jako miejscowość z przystankiem.

<sup>7</sup> W analizie jako najbliższe miasto przyjęto dla każdej badanej miejscowości wiejskiej miasto, które jest najdogodniej powiązane. Brano pod uwagę czas dojazdu, liczbę kursów oraz ich częstotliwość (regularność). Przy podobnej dostępności do dwóch miast wybierano zawsze dostępność do większego miasta, jako bardziej atrakcyjnego usługowo.

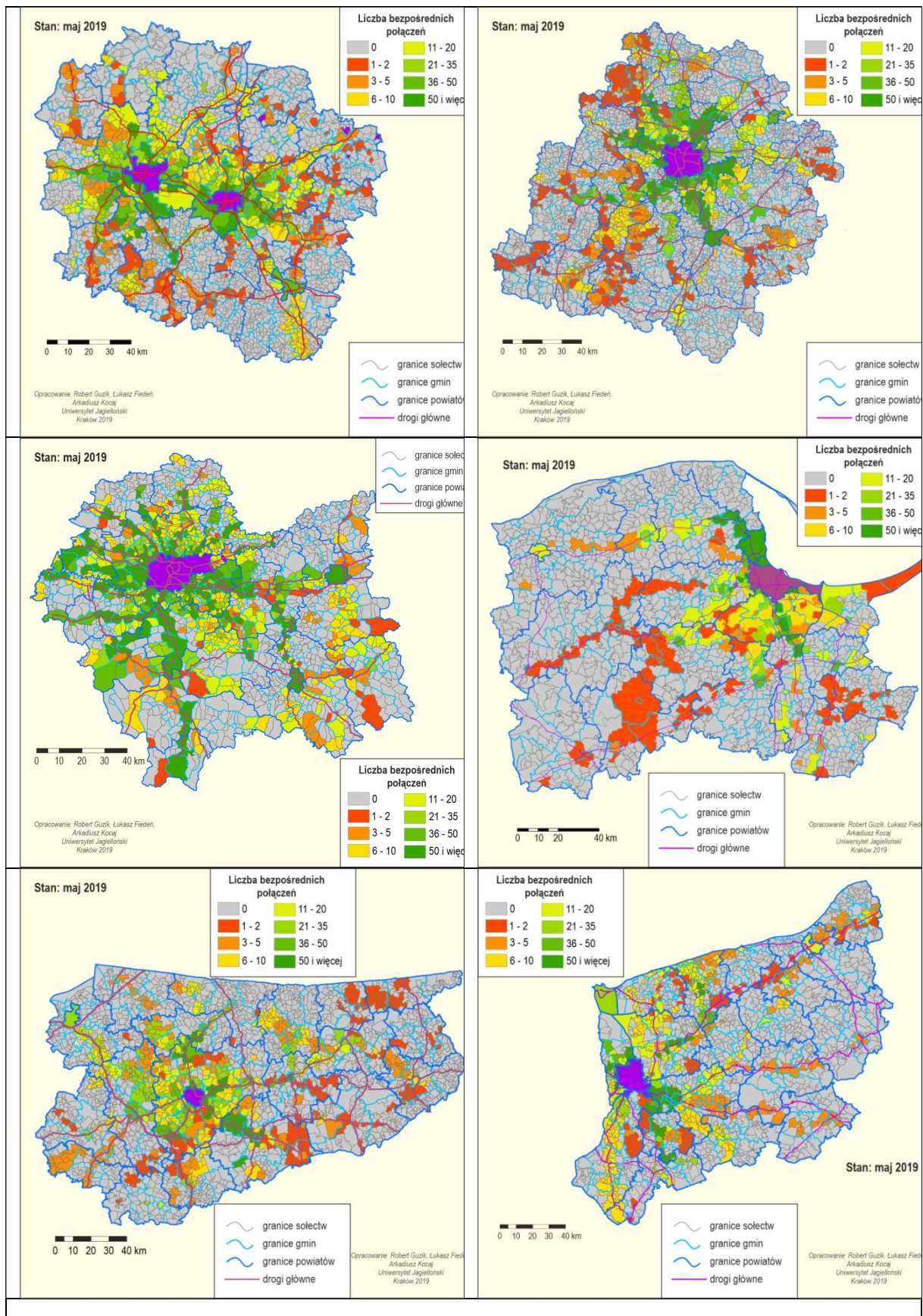




Ryc. 7.2. Czas dojścia z miejscowości wiejskich do najbliższego przystanku komunikacji publicznej w 2019 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie baz danych sporządzonych na potrzeby niniejszego badania.

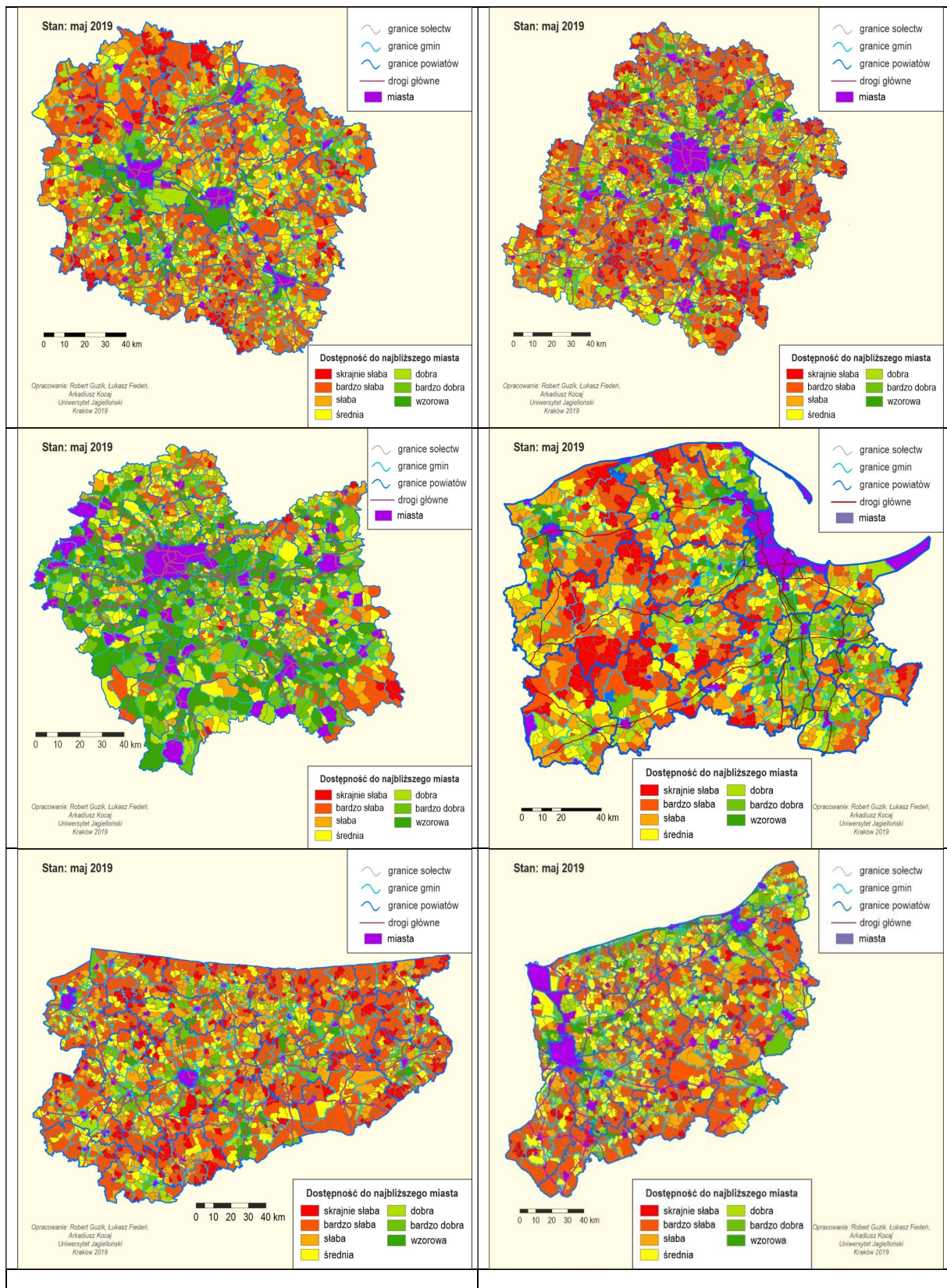




Ryc. 7.3. Liczba bezpośrednich połączeń komunikacją publiczną do stolic regionów w 2019 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie baz danych sporządzonych na potrzeby niniejszego badania.





Ryc. 7.4. Dostępność do najbliższego miasta z miejscowości wiejskich w 2019 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie baz danych sporządzonych na potrzeby niniejszego badania.

Kujawsko-pomorskie						Łódzkie					
Liczba kursów w dni robocze	Odległość do miasta w minutach					Liczba kursów w dni robocze	Odległość do miasta w minutach				
	<20	21-40	41-60	>60	RAZEM		<20	21-40	41-60	>60	RAZEM
1 do 2	Bardzo słaba 280 6,7%	Bardzo słaba 152 4,0%	Skrajnie słaba 85 1,9%	Skrajnie słaba 66 1,1%	583 13,7%	Bardzo słaba 336 6,1%	Bardzo słaba 194 3,6%	Skrajnie słaba 170 2,9%	Skrajnie słaba 163 2,3%	863 14,9%	
3 do 5	Słaba 194 6,4%	Bardzo słaba 183 5,3%	Bardzo słaba 95 2,3%	Skrajnie słaba 55 1,1%	527 15,0%	Słaba 183 4,9%	Bardzo słaba 232 5,8%	Bardzo słaba 108 2,6%	Skrajnie słaba 158 2,3%	681 15,6%	
6 do 10	Średnia 180 7,2%	Słaba 178 7,4%	Bardzo słaba 81 2,1%	Bardzo słaba 70 1,7%	509 18,4%	Średnia 208 7,1%	Słaba 233 7,3%	Bardzo słaba 146 3,0%	Bardzo słaba 171 2,7%	758 20,2%	
11 do 20	Dobra 189 9,9%	Średnia 115 7,5%	Słaba 75 2,5%	Bardzo słaba 111 2,9%	490 22,7%	Dobra 174 7,6%	Średnia 164 6,1%	Słaba 113 2,9%	Bardzo słaba 175 2,9%	626 19,5%	
21 do 35	Bardzo dobra 97 6,0%	Dobra 75 4,1%	Średnia 40 2,1%	Słaba 45 1,3%	257 13,6%	Bardzo dobra 97 5,4%	Dobra 95 4,4%	Średnia 54 1,7%	Słaba 113 2,1%	359 13,6%	
36 do 50	Wzorowa 55 4,3%	Bardzo dobra 24 2,0%	Dobra 13 0,4%	Średnia 25 0,9%	117 7,6%	Wzorowa 52 2,9%	Bardzo dobra 28 1,1%	Dobra 30 0,5%	Średnia 60 1,1%	170 5,6%	
powyżej 50	Wzorowa 25 3,8%	Wzorowa 21 3,2%	Bardzo dobra 8 0,5%	Dobra 27 1,4%	81 8,9%	Wzorowa 47 3,9%	Wzorowa 48 3,3%	Bardzo dobra 34 1,7%	Dobra 78 2,1%	207 10,9%	
RAZEM	1020 44,3%	748 33,5%	397 11,8%	399 10,4%	2564 99,9%	1097 37,8%	994 31,6%	655 15,3%	918 15,5%	3664 100,2%	
Małopolskie						Pomorskie					
Liczba kursów w dni robocze	Odległość do miasta w minutach					Liczba kursów w dni robocze	Odległość do miasta w minutach				
	<20	21-40	41-60	>60	RAZEM		<20	21-40	41-60	>60	RAZEM
1 do 2	Bardzo słaba 25 0,7%	Bardzo słaba 10 0,2%	Skrajnie słaba 5 0,1%	Skrajnie słaba 4 0,2%	44 1,1%	Bardzo słaba 68 2,1%	Bardzo słaba 90 2,7%	Skrajnie słaba 68 2,4%	Skrajnie słaba 69 1,2%	295 8,3%	
3 do 5	Słaba 64 1,7%	Bardzo słaba 48 1,1%	Bardzo słaba 25 0,5%	Skrajnie słaba 10 0,2%	147 3,4%	Słaba 62 2,7%	Bardzo słaba 106 4,2%	Bardzo słaba 48 2,3%	Skrajnie słaba 37 1,2%	253 10,4%	
6 do 10	Średnia 95 4,3%	Słaba 84 2,6%	Bardzo słaba 31 0,9%	Bardzo słaba 11 0,2%	221 7,9%	Średnia 112 6,3%	Słaba 131 7,8%	Bardzo słaba 59 2,4%	Bardzo słaba 54 1,7%	356 18,2%	
11 do 20	Dobra 175 8,6%	Średnia 181 6,9%	Słaba 48 1,7%	Bardzo słaba 33 1,3%	437 18,4%	Dobra 163 11,8%	Średnia 133 11,8%	Słaba 66 3,5%	Bardzo słaba 56 1,5%	418 28,6%	
21 do 35	Bardzo dobra 174 10,0%	Dobra 118 6,2%	Średnia 36 1,3%	Słaba 19 0,4%	347 17,8%	Bardzo dobra 126 12,3%	Dobra 59 5,1%	Średnia 28 0,8%	Słaba 27 0,8%	240 19,0%	
36 do 50	Wzorowa 85 6,9%	Bardzo dobra 52 3,5%	Dobra 15 0,5%	Średnia 15 0,3%	167 11,3%	Wzorowa 37 3,1%	Bardzo dobra 15 2,2%	Dobra 7 0,4%	Średnia 6 0,2%	65 5,8%	
powyżej 50	Wzorowa 282 27,8%	Wzorowa 125 9,9%	Bardzo dobra 46 2,2%	Dobra 11 0,4%	464 40,2%	Wzorowa 40 7,0%	Wzorowa 15 1,8%	Bardzo dobra 5 0,2%	Dobra 1 0,0%	61 9,0%	
RAZEM	900 59,9%	618 30,3%	206 7,1%	103 2,8%	1827 100,1%	608 45,3%	549 35,5%	281 12,1%	250 6,5%	1688 99,3%	
Warmińsko-mazurskie						Zachodniopomorskie					
Liczba kursów w dni robocze	Odległość do miasta w minutach					Liczba kursów w dni robocze	Odległość do miasta w minutach				
	<20	21-40	41-60	>60	RAZEM		<20	21-40	41-60	>60	RAZEM
1 do 2	Bardzo słaba 364 9,7%	Bardzo słaba 170 5,2%	Skrajnie słaba 99 2,6%	Skrajnie słaba 115 2,8%	748 20,3%	Bardzo słaba 279 11,6%	Bardzo słaba 72 3,4%	Skrajnie słaba 31 1,1%	Skrajnie słaba 27 0,5%	409 16,6%	
3 do 5	Słaba 199 8,0%	Bardzo słaba 180 5,5%	Bardzo słaba 100 2,2%	Skrajnie słaba 133 2,8%	612 18,5%	Słaba 128 6,4%	Bardzo słaba 106 4,9%	Bardzo słaba 33 1,4%	Skrajnie słaba 20 0,5%	287 13,2%	
6 do 10	Średnia 179 8,7%	Słaba 121 6,0%	Bardzo słaba 80 2,7%	Bardzo słaba 135 2,5%	515 20,0%	Średnia 174 10,0%	Słaba 95 5,5%	Bardzo słaba 46 2,2%	Bardzo słaba 73 2,7%	388 20,5%	
11 do 20	Dobra 148 8,5%	Średnia 95 5,5%	Słaba 86 2,2%	Bardzo słaba 103 2,3%	432 18,5%	Dobra 145 9,4%	Średnia 91 6,5%	Słaba 47 2,3%	Bardzo słaba 80 2,4%	363 20,7%	
21 do 35	Bardzo dobra 105 6,5%	Dobra 56 4,6%	Średnia 44 1,1%	Słaba 83 2,3%	288 14,4%	Bardzo dobra 72 6,3%	Dobra 36 2,6%	Średnia 24 2,0%	Słaba 22 1,2%	154 12,0%	
36 do 50	Wzorowa 24 1,9%	Bardzo dobra 12 1,2%	Dobra 5 0,1%	Średnia 27 0,6%	68 3,8%	Wzorowa 24 2,5%	Bardzo dobra 19 2,6%	Dobra 5 0,3%	Średnia 3 0,4%	51 5,8%	
powyżej 50	Wzorowa 28 2,9%	Wzorowa 8 0,9%	Bardzo dobra 5 0,2%	Dobra 32 0,9%	73 4,9%	Wzorowa 31 6,6%	Wzorowa 24 2,7%	Bardzo dobra 16 0,9%	Dobra 22 0,8%	93 11,0%	
RAZEM	1047 46,2%	642 28,8%	419 11,2%	628 14,2%	2736 100,4%	853 52,8%	443 28,2%	202 10,2%	247 8,5%	1745 99,7%	

Ryc. 7.5. Dostępność do najbliższego miasta z miejscowości wiejskich według liczby miejscowości i odsetka ludności wiejskiej w 2019 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie baz danych sporządzonych na potrzeby niniejszego badania.

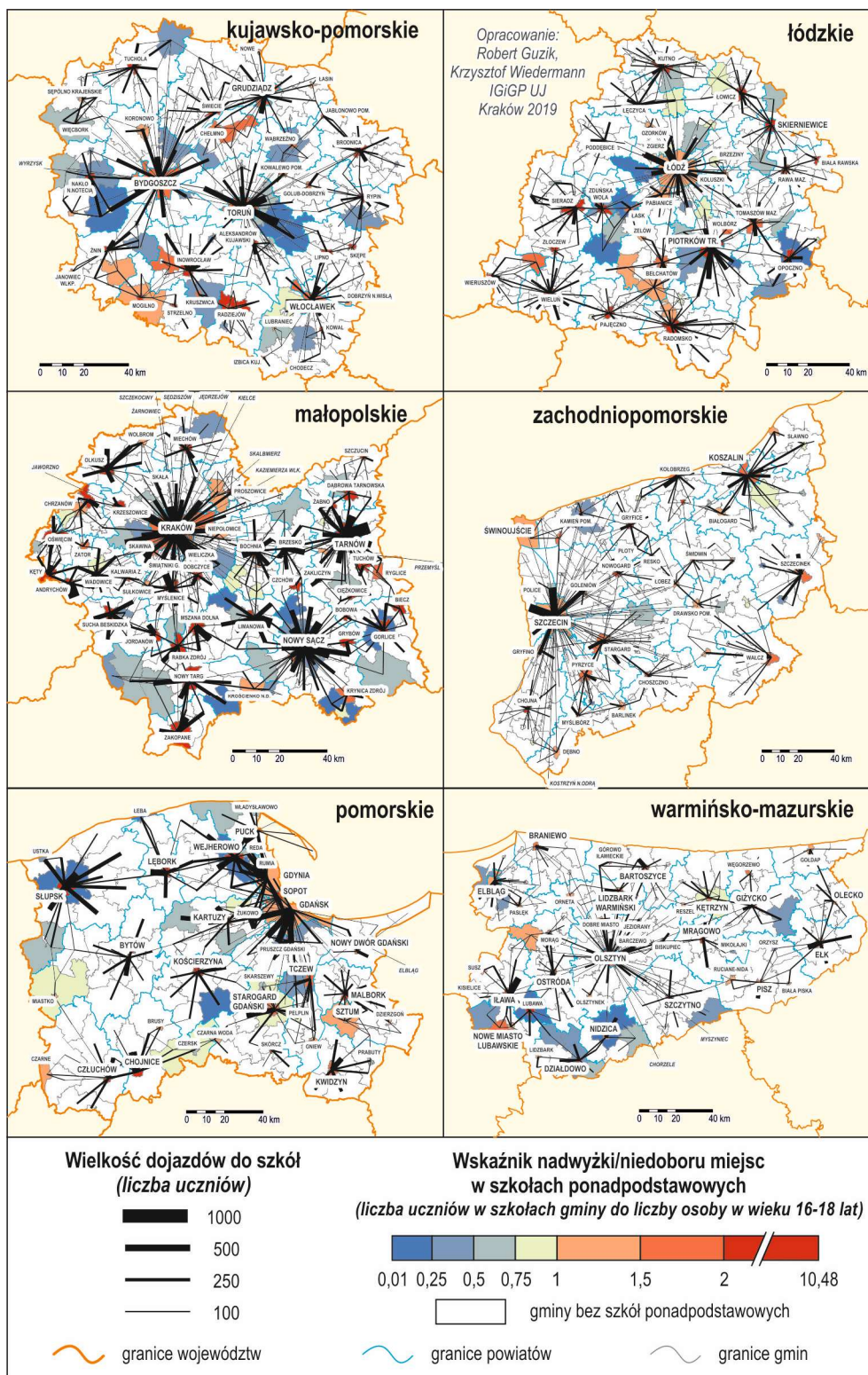
Dla ogólnej oceny dostępności (ryc. 7.4, ryc. 7.5) wzięto pod uwagę zarówno liczbę kursów, jak i czas dojazdu do najbliższego miasta. Kombinacja tych dwóch cech pozwoliła sklasyfikować wszystkie miejscowości wiejskie w siedem grup – od wzorowej po skrajnie słabą dostępność. Klasyfikację stopni dostępności wraz z liczbą miejscowości wiejskich i odsetkiem ludności wiejskiej przedstawiono w formie macierzy dostępności (ryc. 7.5.). Miejscowości i ujmując szerzej – gminy o najniższej dostępności koncentrują się na obrzeżach dużych, peryferyjnie położonych powiatów, gdzie niewielkiej liczbie kursów do najbliższego miasta towarzyszy dodatkowo spora odległość czasowa dojazdu. W obszarach tych występuje też najwięcej miejscowości z dojściem pieszym do przystanków transportu publicznego, co dodatkowo wydłuża czas podróży i obniża ocenę dostępności. Jest to najlepiej widoczne wzdłuż granic województw, ale także w peryferyjnych obszarach większych powiatów. Dobłą dostępnością cechują się obszary metropolitalne i bezpośrednie zaplecze większych ośrodków miejskich, a także miejscowości położone wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych. Pozytywnie wyróżniają się miejscowości z silnie rozwiniętą funkcją turystyczną, co dobrze widać w pasie gmin Pobrzeża Bałtyku czy też w gminach karpackich woj. małopolskiego. W mniejszym stopniu obserwacja ta dotyczy obszarów Pojezierzy Kaszubskiego i Mazurskiego. Co ciekawe, w każdym regionie da się wskazać na zwarte obszary problemowe w zakresie dostępności do najbliższego miasta. Koncentracja w niektórych powiatach dużej liczby miejscowości o skrajnie słabej dostępności wskazuje na istnienie znacznych obszarów, gdzie można mówić o wykluczeniu transportowym, które – należy pamiętać - jest jednym z istotnych czynników wykluczenia społecznego, gdyż rzutuje na szanse edukacyjne, a potem na możliwość udziału w rynku pracy.

### **7.3. Powiązania w zakresie szkolnictwa ponadpodstawowego i ponadgimnazjalnego**

Szkolnictwo jest tą sferą, która w znacznym stopniu określa szanse życiowe ludzi, ale także służy budowie odpowiedniego kapitału ludzkiego jako zasobu rozwoju endogenicznego. Dlatego zapewnienie dostępności szkolnictwa jest jednym z podstawowych zadań jednostek lokalnego samorządu terytorialnego. Dostęp do placówek szkolnych wymaga, poza samą obecnością jednostek oświatowych, rozwoju infrastruktury komunikacyjnej oraz odpowiedniej organizacji transportu publicznego. Skala i zasięg oddziaływania ośrodków szkolnictwa pokazuje z jednej strony atrakcyjność oferty edukacyjnej, a z drugiej także poziom dostępności komunikacyjnej transportem publicznym poszczególnych miast i gmin. Należy także zwrócić uwagę, że rozwój szkolnictwa stanowi także element atrakcyjności osadniczej i może mieć wpływ na decyzje migracyjne mieszkańców.

W zakresie poziomu rozwoju szkolnictwa ponadpodstawowego i siły jego przyciągania wyrażonej wielkością dojazdów do szkół wyróżniają się największe ośrodki miejskie, a zwłaszcza stolice badanych województw (ryc. 7.6). Wynika to zarówno z najszerszej oferty edukacyjnej, jak i najlepszych powiązań komunikacyjnych tych miast. Ponieważ trudno jest wyciągać wnioski z porównań danych bezwzględnych w przypadku różnej skali wielkości miast, dla przeanalizowania znaczenia szkolnictwa ponadpodstawowego w rozwoju gmin opracowano wskaźnik przedstawiający udział liczby uczniów tych szkół w ogólnej liczbie mieszkańców w wieku 16-18 lat (ryc. 7.6). W ośrodkach o największym znaczeniu dojazdów szkolnych liczba uczniów może nawet kilkukrotnie przekraczać liczbę mieszkańców (w wieku szkolnym) zamieszkujących w tym ośrodku. Nadwyżka wskazuje tutaj na silne dojazdy szkolne. Najwyższe wartości najczęściej dotyczą małych miejscowości o dobrej dostępności komunikacyjnej na poziomie lokalnym, które są jednocześnie położone peryferyjnie względem większych ośrodków miejskich. Największą skalą i zasięgiem dojazdów odznacza się województwo małopolskie, gdzie poza Proszowicami i Dąbrową Tarnowską wszystkie miasta powiatowe tworzą wyraźne strefy dojazdów szkolnych. W pozostałych badanych regionach – intensywne dojazdy charakteryzują największe ośrodki i miasta o znaczeniu subregionalnym, ale ogólna gęstość dojazdów jest tutaj niższa niż w Małopolsce. Nie należy też zapominać o niższej gęstości zaludnienia, która obok słabości transportu publicznego jest odpowiedzialna za uwidocznioną mniejszą intensywność dojazdów w województwach zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim.





Ryc. 7.6. Dojazdy do szkół ponadpodstawowych (ponadgimnazjalnych) w badanych regionach w roku szkolnym 2018/2019

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Istotnym czynnikiem jest też różny poziom urbanizacji – czym wyższy, jak na przykład w województwie zachodniopomorskim, tym potencjalnie więcej uczniów mieszka w miejscowościach, w których są szkoły i nie ma potrzeby dojazdów. Kolejnym czynnikiem różnicującym jest gęstość sieci szkolnej, która

w pewnym stopniu odzwierciedla gęstość sieci miejskiej, a w Małopolsce dodatkowo uzupełniona jest o kilkanaście ośrodków wiejskich, które są ważnymi ośrodkami szkolnictwa średniego (np. Jabłonka, Krościenko nad Dunajcem, Łapanów, Gdów), podczas gdy małe miasta w Polsce północnej często nie są ośrodkami dojazdów szkolnych, m.in. dlatego że nie da się do nich dojechać.

#### 7.4. Powiązania w zakresie dojazdów do pracy

Przeptywy związane z zatrudnieniem (dojazdy do pracy) są jednym z najważniejszych oraz najbardziej widocznych przejawów powiązań o charakterze przestrzenno-funkcyjnym. Zjawisko dojazdów do pracy w Polsce charakteryzuje się wyraźnym zróżnicowaniem międzyregionalnym (tab. 7.3), tak pod względem rozmiarów, jak i natężenia. Co ciekawe jego skala z grubsza odzwierciedla poziom rozwoju transportu publicznego i intensywności powiązań: z dobrym transportem publicznym i wysoką intensywnością dojazdów do pracy w Małopolsce, przeciętnym poziomem w województwach pomorskim, łódzkim i kujawsko-pomorskim oraz słabym w województwach warmińsko-mazurskim i zachodniopomorskim. Przedstawione na mapie (ryc. 7.7) kierunki i wielkość ciężarów w zakresie dojazdów do pracy do stolic regionów odzwierciedlają gęstość i zasięg powiązań w transporcie publicznym do tych miast. Czym większy ośrodek, tym ten zasięg większy i tym bardziej te ciężary wykraczają poza granice własnego regionu.

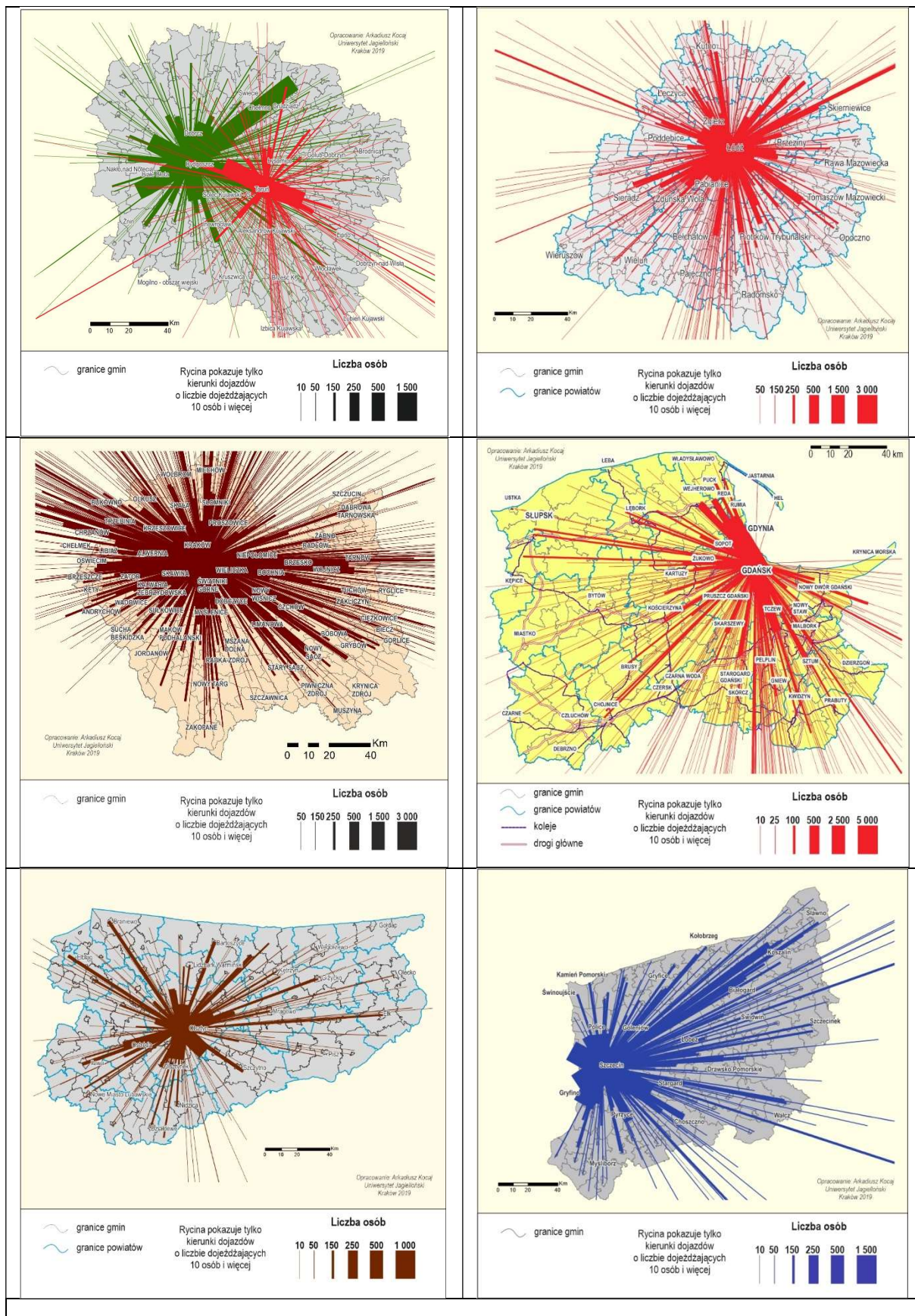
W tym miejscu warto zwrócić uwagę, że dojazdy do pracy w Polsce mają długą historię i były intensywne już w okresie PRL (1945-1989), a zwłaszcza w okresie boomu inwestycyjnego lat 70. XX w., kiedy nowopowstające ośrodki przemysłowe cierpiały na niedobór rąk do pracy, a jednocześnie słabość budownictwa mieszkaniowego uniemożliwiała odpowiednie migracje. Do tego dochodziła kwestia postępującej mechanizacji rolnictwa i jego słabości zwłaszcza w obszarach górskich (warunki przyrodnicze) i Polsce południowej (galicyjskie rozdrobnienie), które z jednej strony umożliwiała, a z drugiej wymuszało powstawanie ludności dwuzawodowej, która utrzymywała się częściowo z pracy w przemyśle, a częściowo z własnego gospodarstwa rolnego. Takiej ludności najwięcej było na terenie obecnych województw podkarpackiego i małopolskiego oraz w obecnych strefach metropolitalnych dużych miast. Jest to jeden z dodatkowych czynników wyjaśniających o wiele lepszy poziom transportu publicznego w województwie małopolskim względem pozostałych badanych regionów (Guzik 2015a).

Tab. 7.3 Dojazdy do pracy w badanych województwach na tle innych regionów w 2016 r.

Województwo	Liczba wyjeżdżających do pracy	Udział w ogóle wyjeżdżających do pracy [%]	Wyjeżdżający do pracy na 1000 osób w wieku produkcyjnym	Udział dojeżdżających do pracy w ogóle zatrudnionych [%]
Śląskie	514 778	15,7	183	39,7
Wielkopolskie	398 047	12,2	184	34,0
Mazowieckie	375 957	11,5	115	15,2
<b>Małopolskie</b>	<b>319 562</b>	<b>9,8</b>	<b>152</b>	<b>35,3</b>
Dolnośląskie	260 350	8,0	145	30,4
Podkarpackie	229 410	7,0	171	50,8
<b>Łódzkie</b>	<b>205 934</b>	<b>6,3</b>	<b>136</b>	<b>32,1</b>
<b>Pomorskie</b>	<b>183 514</b>	<b>5,6</b>	<b>129</b>	<b>30,2</b>
<b>Kujawsko-pomorskie</b>	<b>144 145</b>	<b>4,4</b>	<b>111</b>	<b>29,6</b>
Lubelskie	140 111	4,3	107	33,0
Świętokrzyskie	99 408	3,0	129	39,9
<b>Zachodniopomorskie</b>	<b>97 849</b>	<b>3,0</b>	<b>92</b>	<b>25,7</b>
Opolskie	95 345	2,9	152	45,2
<b>Warmińsko-mazurskie</b>	<b>80 537</b>	<b>2,5</b>	<b>89</b>	<b>27,4</b>
Lubuskie	79 210	2,4	125	33,4
Podlaskie	49 358	1,5	66	21,5
<b>Polska</b>	<b>3 273 515</b>	<b>100,0</b>	<b>138</b>	<b>30,0</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.





Ryc. 7.7. Skala i kierunki dojazdów do pracy do stolic województw w 2016 r.

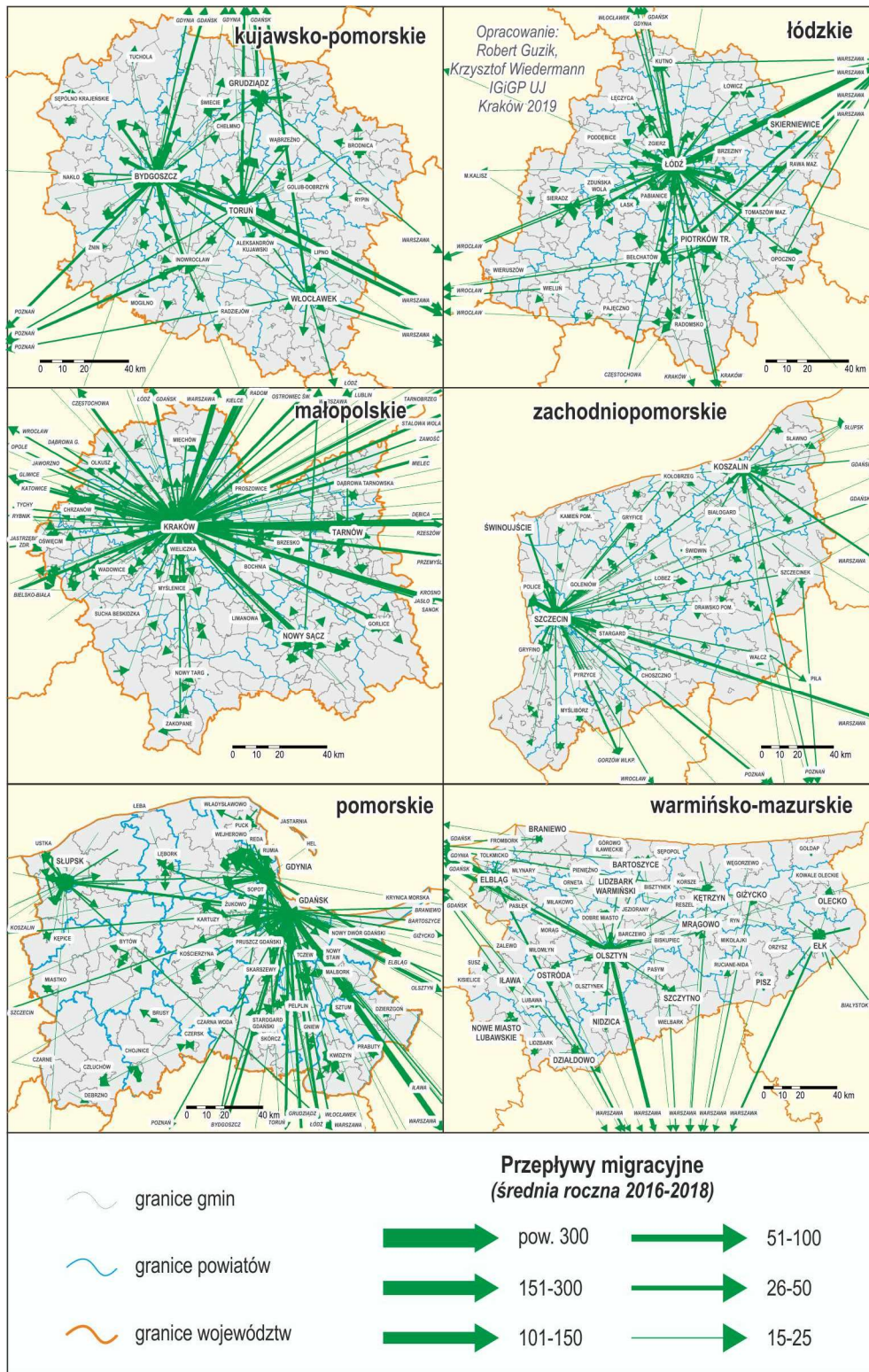
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

### **7.5. Powiązania w zakresie przepływów migracyjnych i suburbanizacji**

Zjawisko migracji jest istotną częścią relacji przestrzennych wiążących ze sobą różne miejscowości i obszary. Kierunki przepływów migracyjnych z jednej strony pokazują występujące w przestrzeni powiązania, a z drugiej strony, zwłaszcza w przypadku migracji na niewielkie odległości, ilustrują zjawisko suburbanizacji. Sama suburbanizacja, bez wchodzenia w tym miejscu w normatywną dyskusję nad tym czy jest korzystnym i pożądanym zjawiskiem, należy do najistotniejszych czynników kształtowania się regionów funkcjonalnych. Suburbanizacja wiąże się z codziennymi wahadłowymi dojazdami do miejsc pracy, miejsc nauki czy punktów usługowych między obszarem suburbanizacji a miastem centralnym. W miarę rozrastania się takiego układu i rozwoju strefy podmiejskiej, gdzie z czasem pojawia się coraz więcej instytucji i firm (suburbanizacja gospodarcza), dojazdy i przepływy z tym związane mają coraz bardziej złożony charakter i obejmują także relacje z miasta centralnego do strefy suburbanizacji oraz między miejscowościami strefy podmiejskiej. Wskaźnik liczby zameldowań wynikający z przepływu między gminami w odniesieniu do liczby mieszkańców jest w dalszej części opracowania wykorzystany jako jedno z kryteriów delimitacji obszarów funkcjonalnych (rozdz. 8).

Przedstawione na kolejnych mapach przepływy migracyjne między gminami (ryc. 7.8) oraz między powiatami (ryc. 7.9) nawiązują do pokazanych wcześniej powiązań w systemie transportu publicznego. Największe przepływy są do miast wojewódzkich, a także z miast wojewódzkich do innych ośrodków metropolitalnych w Polsce – przede wszystkim do Warszawy. Oba zestawy map ujawniają silną hierarchiczność przepływów migracyjnych. Potwierdzają też względną siłę i atrakcyjność głównych ośrodków miejskich, a także występowanie i rolę innych silnych ośrodków przyciągających migrantów. Symptomatyczna w tym względzie jest sytuacja województwa warmińsko-mazurskiego, gdzie siła i dobre połączenia z Gdańskiem i do Warszawy sprawiają, że są one silniejszymi ośrodkami migracyjnymi dla mieszkańców tego regionu niż Olsztyn. Analiza przepływów między-powiatowych prowadzi do zaskakującej konkluzji, że mają one o wiele mniejsze znaczenie niż przepływy do stolicy regionu, czy innych dużych miast położonych poza badanymi regionami. Jedyne silne ciężenia do sąsiadujących powiatów dotyczą procesów suburbanizacji i przepływów z powiatu grodzkiego do otaczających go powiatów ziemskich. Potwierdzają to też obserwacje z analiz połączeń i powiązań w systemie transportu publicznego, gdzie poza województwem małopolskim – połączenia międzypowiatowe zachodziły tranzytowo, niejako przy okazji, połączeń odleglejszych miast powiatowych ze stolicą regionu, czy też kursów dalekobieżnych między miastami wojewódzkimi lub między dużymi ośrodkami miejskimi a miejscowościami turystycznymi. Słabość powiązań międzypowiatowych oznacza często niewykorzystane synergie rynków pracy i ośrodków szkolnictwa jakie można byłoby wykorzystać przy lepszych połączeniach.

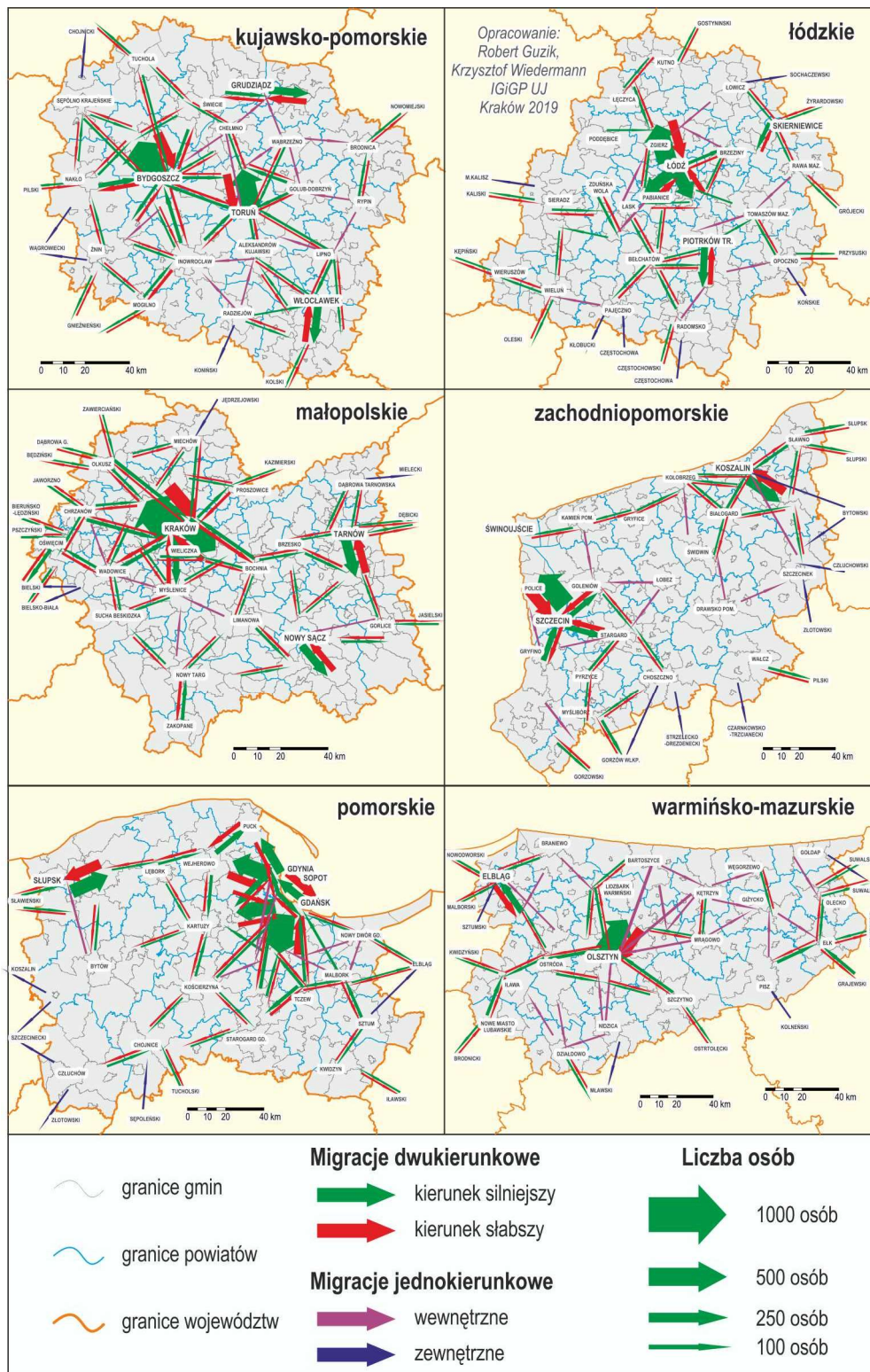




Ryc. 7.8. Przeływy migracyjne z i do gmin (średnia z lat 2016-2018)

Uwaga: przeływy migracyjne o wielkości powyżej 15 osób średnio z lat 2016-2018.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Ryc. 7.9. Przepływy migracyjne pomiędzy sąsiednimi powiatami (średnia z lat 2016-2018).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



## 8. DELIMITACJA ZASIĘGÓW ODDZIAŁYWANIA

Współczesny rozwój miast w Polsce charakteryzuje się intensyfikacją procesów funkcjonalno-urbanizacyjnych w ich otoczeniu i stopniowym rozszerzaniem zasięgów oddziaływania. Charakterystyczny jest tutaj szczególnie rozwój powiązań społeczno-zawodowych i ekonomicznych, w tym przepływów związanych z dojazdami pracowniczymi oraz do usług. Zjawisko to występowało już w poprzednich dekadach, ale wówczas przyczyną była szybka industrializacja kraju, powodująca silne zapotrzebowanie na siłę roboczą. Tymczasem po 1990 r. pomimo upadku przemysłu, rola dojazdów pracowniczych rośnie, a wraz z nią wzrasta ogólna ruchliwość (mobilność) ludności. Powyższe procesy zachodzą z dwóch powodów. Po pierwsze można postawić hipotezę koncentracji funkcjonalno-osadniczej, polegającej na tendencji do lokalizacji zasobów ekonomicznych na wyższych szczeblach hierarchii osadniczej (Śleszyński 2015), a tym samym dywergencji rynków pracy. Po drugie, równocześnie zachodzi osłabianie bazy ekonomicznej mniejszych ośrodków, polegające na przegrywaniu konkurencji z silniejszymi miastami oraz wypłukiwaniu ich zasobów. Ten niekorzystny proces polaryzacji społeczno-gospodarczej kraju wzmógł się po reformie administracyjnej z 1999 r.

Problem obiektywnego istnienia i delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego wiąże się przede wszystkim z wydzieleniem funkcji oraz identyfikacją i pomiarem oddziaływania miasta na jego otoczenie. Przeglądy badań i dyskusję koncepcyjno-teoretyczną w literaturze polskiej zawierają m.in. prace: P. Śleszyńskiego (2015), R. Guzika i A. Kołosa (2015). Ustalenie i delimitacja zasięgów oddziaływania ośrodków miejskich ma oprócz aspektu poznawczego, istotne znaczenie dla praktyki planistycznej czy też programowania rozwoju zgodnego z koncepcją terytorializacji rozwoju (Churski 2018) i ujmowania go w ramach regionów funkcjonalnych zamiast, w nie zawsze przystających do zachodzących procesów społecznych i gospodarczych, ramach administracyjnych.

Na potrzeby niniejszego opracowania przeprowadzono dwie analizy – delimitacji zasięgów oddziaływań ośrodków miejskich na podstawie dojazdów do pracy<sup>8</sup> (2016 r.) oraz przepływów migracyjnych (2016-2018)<sup>9</sup> (ryc. 8.1-8.4). Pokazują one zasięgi oddziaływania miast czterech poziomów hierarchii osadniczo-administracyjnej<sup>10</sup>: I – miasta wojewódzkie, II – miasta na prawach powiatu oraz były miasta wojewódzkie (sprzed reformy administracyjnej 1999 r.), III – pozostałe miasta powiatowe, IV – pozostałe miasta. Dla czytelności wyniki przedstawiono na odrębnych mapach dla każdego poziomu hierarchii, ale należy mieć na uwadze, że trzeba je rozpatrywać łącznie. Wtedy z kolei dobrze widać przenikanie się zasięgów wpływów ośrodków różnych poziomów, ale także widać peryferyjnie położone obszary wiejskie, które z uwagi na słabość ciężarów nie zostały zaklasyfikowane do obszaru oddziaływania żadnego ośrodka miejskiego.

---

<sup>8</sup> W delimitacji uwzględniono wszystkie relacje dojazdów do pracy, w których wskaźnik wyjeżdżających do pracy (tylko do miast) z gminy wysyłającej (gminy miejsko-wiejskie były traktowane jako dwie jednostki, odrębnie miasto i część wiejska) przekraczał 30 osób na 1000 osób w wieku produkcyjnym. Z analizy wykluczono dojazdy na większe odległości (> 90 minut), które bardziej odzwierciedlają relacje statystyczne niż realne, codzienne dojazdy do pracy. W efekcie, delimitację przeprowadzono dla 3225 relacji dojazdów do miast.

<sup>9</sup> Delimitację przeprowadzono na podstawie wskaźnika wymeldowań, który przekraczał 1 osobę na 1000 mieszkańców z gminy odpływu (gminy miejsko-wiejskie były traktowane jako dwie jednostki, odrębnie miasto i część wiejska) do miast; wskaźnik liczono jako średnią dla okresu trzech lat 2016-2018. Dla każdej jednostki uwzględniano maksymalnie dwa największe kierunki migracji. Delimitację przeprowadzono na podstawie 3733 kierunków migracji.

<sup>10</sup> Z uwagi na dużą skalę przenikania się zasięgów oddziaływań ośrodków konurbacji katowickiej i rybnickiej połączono je w dwa obszary – katowicki przedstawiony na mapie ośrodków regionalnych i rybnicki przedstawiony na mapie ośrodków II poziomu.



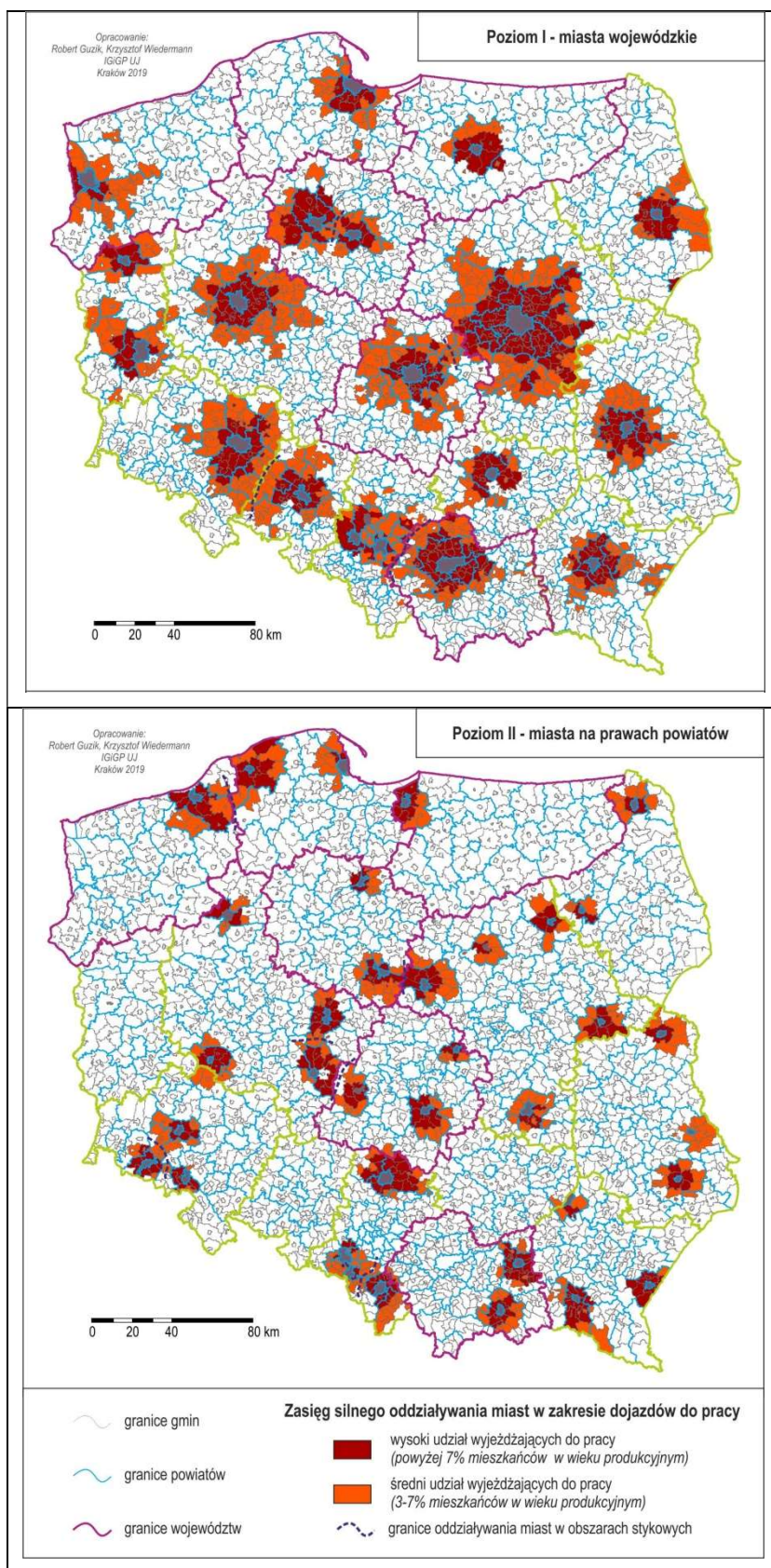
### 8.1. Zasięgi oddziaływania miast w świetle dojazdów do pracy

Przedstawione na mapach zasięgi dojazdów do pracy są kształtowane przez szereg czynników począwszy od atrakcyjności przyciągającego ośrodka – wynikającej z wielkości i struktury rynku pracy, poprzez konkurencję innych ośrodków, aż po uwarunkowania dostępności transportowej, w tym w systemie transportu publicznego. Ogólna prawidłowość to wysoka korelacja między wielkością ośrodków a strefą zasięgu ich wpływów, zwłaszcza tych obejmujących gminy o wysokiej wartości wskaźnika wyjeżdżających do pracy. Na przykład strefa zasięgu Warszawy obejmuje aż 191 gmin (w tym 108 o wskaźniku powyżej 70 wyjeżdżających do Warszawy na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym) z sumaryczną liczbą dojeżdżających 124,7 tys. osób. Kolejne pod względem liczby zdelimitowanych gmin są Kraków – 95 gmin, Poznań – 93 gminy, konurbacja katowicka – 86 gmin, Łódź – 83, Wrocław – 69 (tab. 8.1). Zaskakująco ograniczona jest strefa intensywnych dojazdów do Gdańska (33 gminy), co z jednej strony można tłumaczyć nadmorskim położeniem – obszar dojazdów nie tworzy koncentrycznej strefy wokół miasta, a z drugiej konkurencją pobliskich silnych ośrodków dojazdów (np. Gdynia, Tczew). Dla miast subregionalnych strefy oddziaływania są o wiele mniejsze, choć i tak niektóre z nich mają większy zasięg oddziaływania niż Toruń, Gorzów Wielkopolski czy Olsztyn. Strefy wokół miast powiatowych są jeszcze mniejsze (ryc. 8.2) – zaledwie kilkanaście z nich obejmuje więcej niż 10 gmin – głównie są to silne ośrodki powiatowe, niektóre z nich w strukturach osadniczych swoich regionów pełnią funkcje subregionalne, położone z dala od silnych konkurentów, w tym miast subregionalnych i regionalnych. Przykładami takich ośrodków są w badanych regionach: Brodnica, Inowrocław, Kutno, Radomsko i Wieluń. Mierząc wielkość ośrodków i stref oddziaływania liczbą osób dojeżdżających z tych stref do miast powiatowych – to do 32 miast liczba dojeżdżających z ich stref przekracza 3 tys. osób z maksymalną skalą dojazdów w Polkowicach (11,3 tys.) i Żywcu (7,7 tys.). W badanych sześciu regionach próg 3 tys. dojeżdżających przekraczają jedynie miasta powiatowe województwa małopolskiego: Bochnia, Chrzanów, Gorlice, Myślenice, Oświęcim, Wadowice oraz położony w województwie łódzkim Wieluń.

Tab. 8.1 Zasięg oddziaływania miast regionalnych na podstawie dojazdów do pracy w 2016 r.

Miasto	Liczba gmin		Liczba osób dojeżdżających do pracy	
	Ogółem	w tym gmin > 7% mieszkańców w wieku produkcyjnym wyjeżdżających do pracy w mieście regionalnym	Ogółem	w tym gmin > 7% mieszkańców w wieku produkcyjnym wyjeżdżających do pracy w mieście regionalnym
Białystok	26	13	8 716	6 759
Bydgoszcz	30	15	14 593	11 220
Gdańsk	33	10	25 092	11 004
Gorzów Wielkopolski	13	5	4 438	3 241
Kielce	33	16	15 272	12 240
konurbacja katowicka	86	36	126 951	45 110
Kraków	95	48	51 731	38 635
Lublin	59	21	22 377	15 237
Łódź	83	25	31 311	18 097
Olsztyn	17	8	5 702	4 359
Opole	45	15	16 334	9 269
Poznań	93	30	54 131	35 032
Rzeszów	57	25	30 551	22 246
Szczecin	26	4	9 165	2 846
Toruń	15	6	320	4 974
Warszawa	191	108	124 745	107 643
Wrocław	69	25	30 285	19 768
Zielona Góra	26	9	7 140	3 886

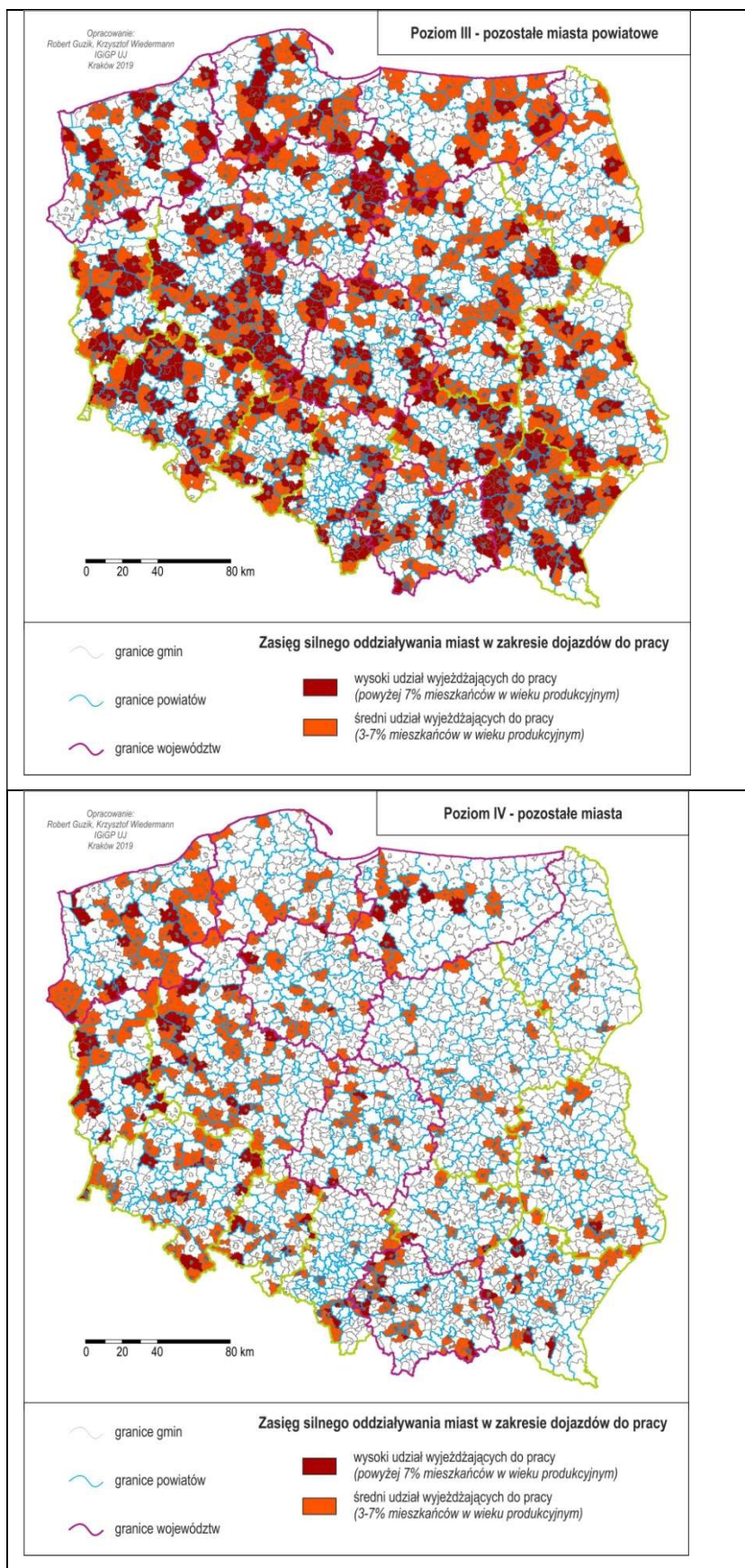
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Ryc. 8.1. Zasięg oddziaływania miast regionalnych i subregionalnych na podstawie dojazdów do pracy w 2016 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.





Ryc. 8.2. Zasięg oddziaływania miast powiatowych i lokalnych na podstawie dojazdów do pracy w 2016 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Ośrodki lokalne w przeważającej mierze tworzą bardzo niewielkie obszary silnego oddziaływania w zakresie dojazdów do pracy. Ponad 200 z najmniejszych polskich miast wcale nie wytwarza takiej strefy, a kolejne 274 miasta mają tę strefę ograniczoną do jednej gminy – i to najczęściej jest część wiejska gminy miejsko-wiejskiej, której są miejską częścią. Tylko 68 miast, które nie są miastami powiatowymi, posiada strefę intensywnych dojazdów wykraczającą poza własną gminę miejsko-wiejską. Są wśród nich ośrodki o wyspecjalizowanych funkcjach, posiadające duże zakłady produkcyjne lub kopalnie i te mogą pochwalić się strefami dojazdów nawet większymi niż przeciętne miasto powiatowe. Przykładem mogą być Bogatynia, Czechowice Dziedzice, Wolbrom czy Wronki. Tylko do 8 miast poziomu lokalnego liczba dojeżdżających ze strefy ich silnego oddziaływania przekracza 2 tys. osób. Z badanych województw są to wyłącznie miasta woj. małopolskiego: Andrychów, Skawina i Wolbrom.

Tab. 8.2 Zasięg oddziaływania miast subregionalnych badanych regionów oraz położonych w ich bezpośrednim sąsiedztwie na podstawie dojazdów do pracy w 2016 r.

Miasto	Liczba gmin		Liczba osób dojeżdżających do pracy	
	Ogółem	w tym gmin > 7% mieszkańców w wieku produkcyjnym wyjeżdżających do pracy w mieście subregionalnym	Ogółem	w tym gmin z więcej niż 7% mieszkańców w wieku produkcyjnym wyjeżdżających do pracy w mieście subregionalnym
Bielsko-Biała	32	16	22308	17504
Częstochowa	25	16	11981	10135
Elbląg	11	5	2047	1271
Gdynia	10	3	10878	5460
Grudziądz	6	2	1814	1223
Kalisz	16	12	6509	5644
Konin	17	9	5503	4366
konurbacja rybnicka	22	7	19054	5716
Koszalin	15	7	4899	3772
Leszno	18	9	5670	3958
Łomża	4	1	986	514
Nowy Sącz	17	8	10136	7275
Ostrołęka	6	3	2421	1815
Piła	7	2	1507	958
Piotrków Trybunalski	13	6	5357	4308
Płock	16	7	5562	3717
Sieradz	9	3	2350	1411
Skieriewice	6	2	1160	750
Słupsk	12	5	5017	3365
Suwałki	7	1	1200	468
Tarnów	21	13	11995	10248
Włocławek	19	6	4019	2285

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

## 8.2. Zasięgi oddziaływania miast w świetle powiązań migracyjnych

Intensywne powiązania migracyjne miast mają znacznie szerszy zasięg niż to miało miejsce w przypadku dojazdów pracowniczych. Szczególnie dobrze to widać na poziomie miast regionalnych, których obszary wpływu się przenikają, między innymi dlatego, że oddziaływanie Warszawy znacząco wykracza poza granice województwa mazowieckiego i przenika się ze strefami wpływów Białegostoku i Lublina. Względem dojazdów do pracy o wiele większy obszar delimitowano dla Szczecina, Białegostoku, Lublina i Olsztyna. Pokazuje to ogólnie słabość obszarów wiejskich wokół tych miast, która skutkuje znacznym poziomem migracji do koncentrujących miejsca pracy i efekty rozwojowe miast regionalnych. Nie widać podobnego zjawiska wokół Gdańska, Poznania czy Łodzi. Drugą ciekawą cechą jest koncentracja gmin o wysokim odpływie migracyjnym bezpośrednio wokół dużych miast, a więc z jednej strony z miasta do tych gmin następuje odpływ wynikający z procesów suburbanizacji, a

z drugiej strony z tych gmin podmiejskich jest względnie wysoki odpływ do miasta, co tylko pogłębia intensywność relacji i powiązań przestrzennych. Liczbę gmin w zasięgu wpływów oraz skalę migracji z nich do miast wokół, którego delimitowano obszar zasięgu przedstawiono w tabelach 8.3 dla miast regionalnych i 8.4 dla ośrodków II poziomu (miasta subregionalne).

Tab. 8.3 Zasięg oddziaływania miast regionalnych na podstawie ciężarów migracyjnych w latach 2016-2018

Miasto	Liczba gmin		Liczba osób migrujących	
	Ogółem	w tym gmin o odpływie migracyjnym do miasta regionalnego > 0,3% rocznie	Ogółem	w tym gmin o odpływie migracyjnym do miasta regionalnego > 0,3% rocznie
Białystok	91	57	1 838	1501
Bydgoszcz	40	9	965	525
Gdańsk	37	6	1 783	549
Gorzów Wielkopolski	33	11	689	423
Kielce	38	6	673	213
konurbacja katowicka	71	7	4 624	337
Kraków	131	11	3 163	536
Lublin	91	13	1 527	537
Łódź	65	9	1 604	531
Olsztyn	48	11	949	408
Opole	21	3	382	105
Poznań	45	7	1 445	533
Rzeszów	81	16	1 694	717
Szczecin	92	26	2 037	987
Toruń	26	7	626	349
Warszawa	319	38	10 342	3162
Wrocław	98	12	2 659	708
Zielona Góra	47	12	858	321

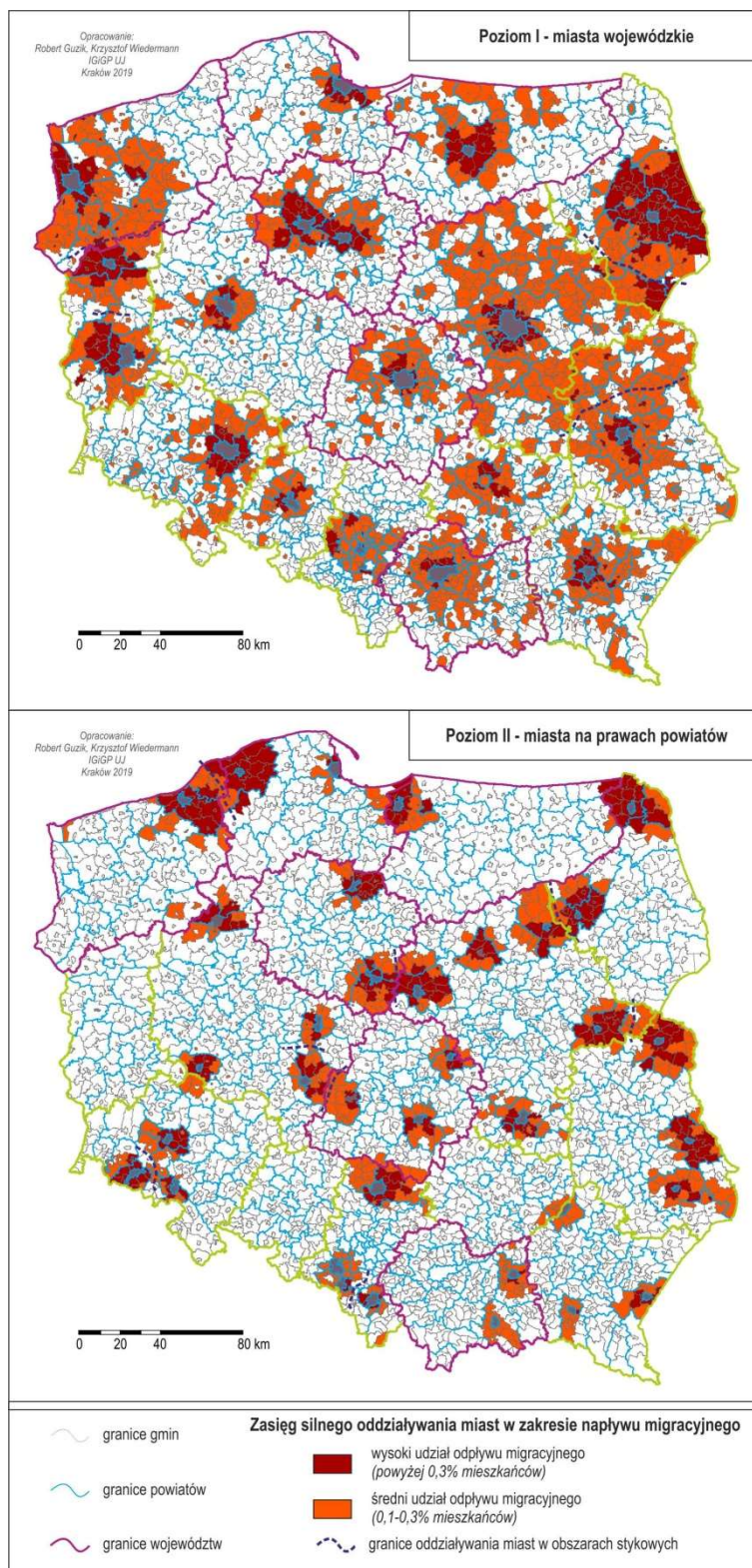
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Największym miastem przyciągającym migrantów była Warszawa, której zlewnia migracyjna (obszar znaczących migracji) obejmuje aż 319 gmin, z których w analizowanym okresie (2016-2018) napływało łącznie 10 342 osoby rocznie. Jest to niemal trzykrotnie wyższa wartość niż dla Krakowa. Kolejne pod względem liczby migrantów ośrodki to Wrocław i Szczecin<sup>11</sup>. Najmniejszy obszar migracyjny i liczbę migrantów wyróżniono wokół Opola i Torunia.

Skala migracji i zasięgi obszarów wpływu dla miast subregionalnych są, podobnie jak to miało miejsce przy dojazdach do pracy, znacząco mniejsze. Jest to mniej widoczne dla wskaźnika liczby delimitowanych gmin, ale wyraźnie widoczne dla liczby migrantów. Podobnie jak dla miast regionalnych skala migracji i obszary są większe w Polsce centralnej i północnej. Z największym pod względem liczby gmin o silnym odpływie (> 0,3% mieszkańców) obszarem wokół Suwałk, obejmującym także gminy województwa warmińsko-mazurskiego, Łomży Słupska i Płocka. Według wielkości napływu migracyjnego największymi ośrodkami tego poziomu są Gdynia, Koszalin i Słupsk.

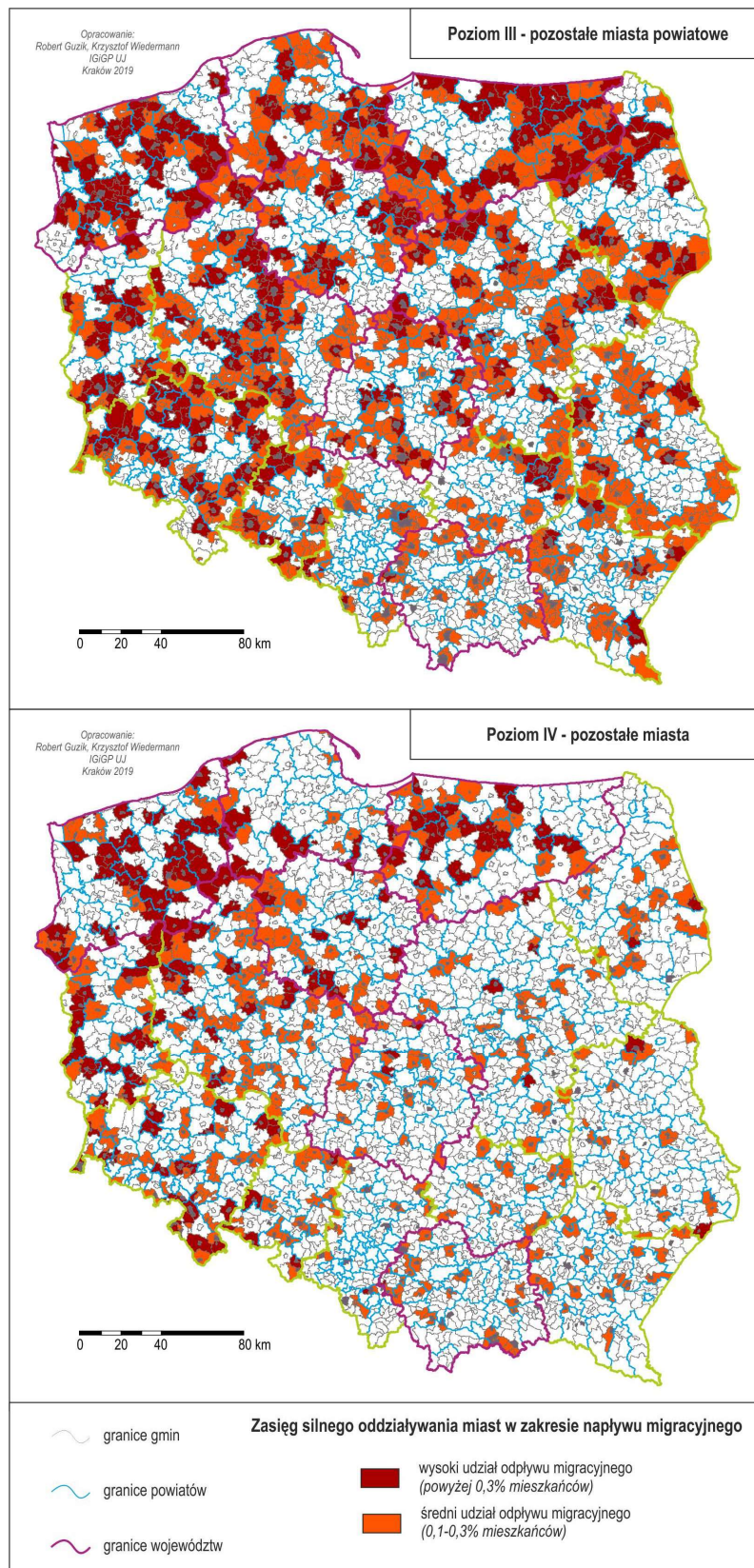
<sup>11</sup> Wyższe wartości odnotowano dla konurbacji katowickiej, ale nie są one porównywalne, gdyż obejmują one także przepływy wewnątrz konurbacji. Odpowiednie wartości dla samych Katowic są niemal 3 razy niższe.





Ryc. 8.3. Zasięg oddziaływania miast regionalnych i subregionalnych na podstawie ciężarów migracyjnych w latach 2016-2018.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Ryc. 8.4. Zasięg oddziaływania miast powiatowych i lokalnych na podstawie ciężarów migracyjnych w latach 2016-2018.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Na poziomie miast powiatowych – wokół 18 ośrodków wyróżniono średniej wielkości strefy oddziaływań grupujące po 10 lub więcej gmin. Są to wyłącznie miasta położone w centralnej i północnej części kraju. Z badanych województw należą do niej Brodnica, Ełk, Inowrocław, Kutno, Malbork, Radomsko, Stargard i Tczew. Największy obszar wyróżniono wokół Ełku – 20 gmin. Z drugiej strony skali, aż wokół 61 miast powiatowych strefa intensywnych migracji obejmowała tylko jedną lub dwie gminy – były to najczęściej niewielkie miasta położone w pobliżu miast regionalnych i subregionalnych, silnie skoncentrowane w Polsce południowej.

Do miast na najniższym poziomie hierarchii migracje są zbyt słabe, aby dało się na ich podstawie wyróżnić jakieś istotne obszary ciężarów. Aż dla 331 miast wyróżniony obszar ogranicza się do jednej gminy lub części wiejskiej gminy miejsko-wiejskiej. Znaczenie tych ośrodków jest jeszcze mniejsze niż w przypadku dojazdów do pracy.

Tab. 8.4. Zasięg oddziaływania miast regionalnych na podstawie ciężarów migracyjnych w latach 2016-2018.

Miasto	Liczba gmin		Liczba osób migrujących	
	Ogółem	w tym gmin o odpływie migracyjnym do miasta regionalnego > 0,3% rocznie	Ogółem	w tym gmin o odpływie migracyjnym do miasta regionalnego > 0,3% rocznie
Bielsko-Biała	13	4	374	185
Częstochowa	31	10	595	363
Elbląg	19	9	361	241
Gdynia	9	4	650	430
Grudziądz	14	8	394	319
Kalisz	19	6	348	155
Konin	14	3	263	113
konurbacja rybnicka	29	3	850	113
Koszalin	24	12	637	482
Leszno	15	5	256	147
Łomża	18	13	358	298
Nowy Sącz	12	0	235	0
Ostrołęka	16	4	282	147
Piła	15	6	247	151
Piotrków Trybunalski	12	3	227	97
Płock	21	12	516	426
Sieradz	9	1	116	36
Skieriewice	12	2	138	51
Słupsk	15	12	593	537
Suwałki	18	14	419	389
Świnoujście	2	0	18	0
Tarnobrzeg	10	0	144	0
Tarnów	17	1	356	80
Włocławek	26	9	382	222

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Podsumowując, można postawić pewną hipotezę do weryfikacji na drodze dalszych, pogłębionych badań, że generalnie w Polsce południowej i w strefach metropolitalnych, miasta budują swój potencjał i siłę na drodze intensywnych dwustronnych relacji z własnym zapleczem, czego wyrazem są silne dojazdy do pracy. Służą temu, a zarazem są ich wynikiem, silne połączenia tych miast z własnym zapleczem za pomocą transportu publicznego. Odmienne wygląda ten związek w obszarach peryferyjnych i ogólnie w Polsce północnej i centralnej, gdzie miasta poprzez napływ migracyjny czerpią zasoby ze swojego zaplecza. Należy pamiętać, że miasta pełnią różnorakie funkcje wobec swojego zaplecza, a jeśli ich zaplecza są słabo powiązane komunikacyjnie, a do tego silnie drenowane migracyjnie to nie mogą na dłuższą metę być istotną bazą dla rozwoju i powodzenia miast.

## 9. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA

### 9.1. Metodyka badania

Biorąc pod uwagę wzajemne powiązania pomiędzy elementami badania „*Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem*”, a w szczególności wzajemne interakcje między komponentami 2 i 3 należy podjąć próbę analizy wspólnych zależności między obsługą transportem publicznym miast i regionów, a wyposażeniem miast i regionów w usługi. Tego typu zależności mogą być interpretowane na trzy sposoby tj. przy zastosowaniu podejścia punktowego, relacyjnego oraz obszarowego:

1. **podejście punktowe** – zbiór wszystkich miast w każdym z analizowanych sześciu regionów analizowany w kontekście liczby typów usług (oraz liczby wybranych usług szczególnie istotnych z punktu widzenia popytu w transporcie publicznym), a także liczby połączeń i liczby obsługiwanych kierunków;
2. **podejście relacyjne** – wybór wybranych relacji między miastami w sześciu województwach na trzech poziomach (lokalnym, subregionalnym i regionalnym), które stanowią wyzwanie dla regionu w kontekście pewnych słabości w wyposażeniu w usługi oraz obsługi w transporcie publicznym;
3. **podejście obszarowe** – wykaz obszarów problemowych w 6 województwach, dla których występują szczególnie słabe powiązania w transporcie publicznym.

### 9.2. Podejście punktowe

W celu analizy porównawczej między rezultatami komponentów 2 i 3 wykorzystano możliwość rangowania (rangi 1-6) w zależności od kształtowania się trzech zmiennych: (1) liczby połączeń w transporcie publicznym wychodzących z danego miasta; (2) liczby obsługiwanych kierunków w transporcie publicznym (z danego miasta); (3) liczby typów usług w mieście (z 51 uwzględnionych w badaniu).

Tab. 9.1. Poziomy graniczne zmiennych według rangi 1-6.

Zmienne	Ranga miasta					
	1	2	3	4	5	6
Liczba połączeń	> 3 000	2 999-1 000	999-500	499-250	249-100	99 >
Liczba obsługiwanych kierunków	> 25	25-20	20-15	15-10	10-5	5 >
Liczba typów usług	> 39	39-30	29-25	24-20	19-15	15 >

Źródło: Opracowanie własne

Rezultaty zostały przedstawione na wykresach tak, by w każdym województwie można było porównać między sobą wszystkie miasta w kontekście zarówno liczby połączeń, obsługiwanych kierunków, jak i liczby typów usług. Jeżeli dla danego miasta ranga liczby połączeń lub ranga liczby obsługiwanych kierunków była o dwa lub więcej „poziomów rangowych” wyższa lub niższa od liczby typów usług, wówczas miasto to zostało wyróżnione każdorazowo w odpowiedniej tabeli wskazując na niedobór lub nadpodaż obsługi transportem publicznym w relacji do liczby typów usług. Informacja ta ma duże znaczenie dla prowadzonej polityki transportowej i przestrzennej w kontekście podjęcia odpowiednich działań zaradczych przede wszystkim w sytuacji, gdy liczba połączeń lub liczba obsługiwanych kierunków jest zdecydowanie niższa od liczby typów usług.

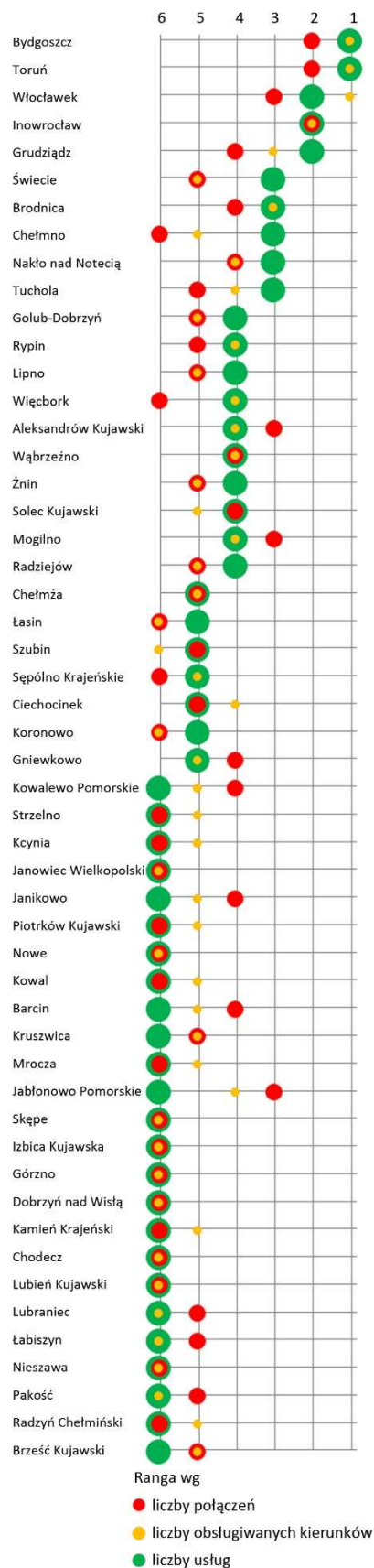
## Województwo kujawsko-pomorskie

W województwie kujawsko-pomorskim więcej miast ma niższą rangę według liczby połączeń niż rangę według liczby typów usług, co oznacza pewne niezrównoważenie komunikacyjne i niedobór funkcji transportowych. W ważnych węzłach w transporcie publicznym sytuacja wygląda jednak inaczej. Należą do nich: Jabłonowo Pomorskie (ranga liczby połączeń +3 w relacji do liczby typów usług), a także Barcin, Janikowo i Kowalewo Pomorskie (ranga liczby połączeń +2 w relacji do liczby typów usług). Wśród miast powiatowych wyższą rangę według liczby połączeń niż według typów usług mają Aleksandrów Kujawski i Mogilno. Może świadczyć to o wystarczającej liczbie połączeń komunikacyjnych, które umożliwiają mieszkańcom korzystanie z oferty usług publicznych w innych miejscowościach (szczegółowa analiza w podejściu obszarowym).

W regionie nie brakuje miast powiatowych, których ranga według typów usług jest znacznie wyższa niż według liczby połączeń. Jest to przede wszystkim położone poza głównymi szlakami komunikacyjnymi Chełmno (ranga liczby połączeń -3 w relacji do liczby typów usług), a także Tuchola, Świecie i Grudziądz (ranga liczby połączeń -2 w relacji do liczby typów usług). Dla miejscowości położonych dookoła tych miast może to być problem w kontekście dojazdu do usług zlokalizowanych w tych centrach. Ponadto tego typu sytuacji nie można interpretować jako brak potrzeb w zakresie rozwoju transportu publicznego. Niska liczba połączeń (a tym bardziej kierunków) jest w tym wypadku wyrazem złej dostępności usług z miast mniejszych oraz z terenów pozamiejskich. Ma to także swoje znaczenie w kontekście dostępu do rynku pracy. Dobrze dopasowanie rangi według liczby typów usług, połączeń i obsługiwanych kierunków ma miejsce m.in. w Inowrocławiu, Wąbrzeźnie oraz Chełmży.

Tab. 9.2. Miasta o największym stopniu niedopasowania rangi według liczby połączeń, obsługiwanych kierunków oraz liczby typów usług.

Ranga liczby połączeń i obsługiwanych kierunków a ranga liczby typów usług			
Niedobór rangi transportowej		Nadwyżka rangi transportowej	
(-3)	(-2)	(+2)	(+3)
Chełmno	Tuchola	Barcin	Jabłonowo Pomorskie
	Świecie	Janikowo	
	Grudziądz	Kowalewo Pomorskie	
	Chełmno	Jabłonowo Pomorskie	
	Świecie		



Ryc. 9.1. Ranga miast według liczby połączeń, liczby obsługiwanych kierunków oraz liczby typów usług



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

## Województwo łódzkie

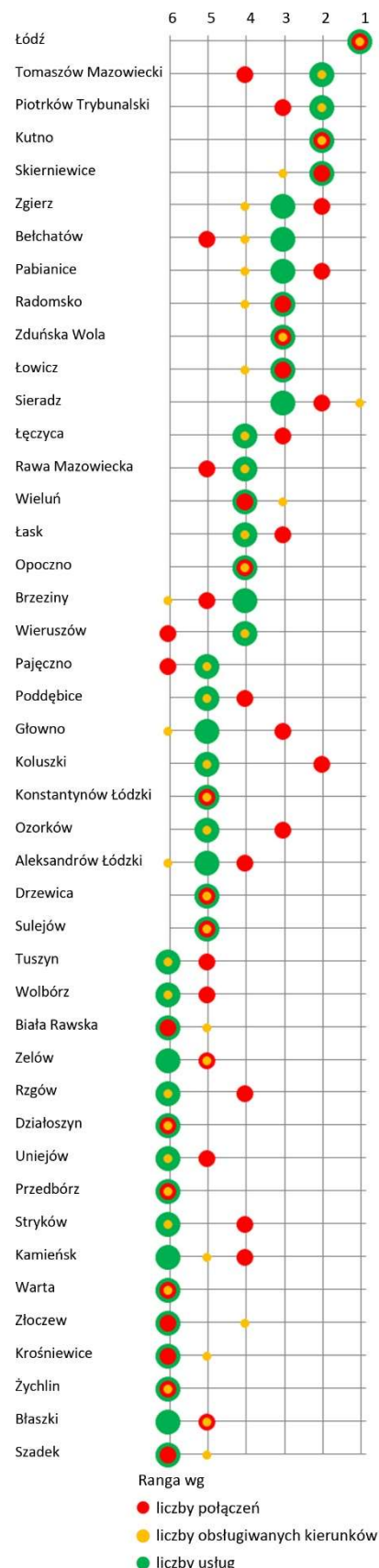
W województwie łódzkim część miast charakteryzuje się niedoborem liczby usług, a część niedoborem rangi transportowej. Idealnie „dopasowanym” miastem oprócz Łodzi jest Kutno, Zduńska Wola, Opoczno, Konstantynów Łódzki, Drzewica i Sulejów, gdzie ma miejsce dobre dopasowanie rangi według liczby typów usług, połączeń i obsługiwanych kierunków.

Ważne węzły w transporcie publicznym charakteryzują się nadwyżką funkcji transportowej. Należą do nich przede wszystkim: Kozłowski (ranga liczby połączeń +3 w relacji do liczby typów usług), a także Głowno, Ozorków, Rzgów, Stryków i Kamieńsk (ranga liczby połączeń +2 w relacji do liczby typów usług). Wśród miast powiatowych wyższą rangę według liczby połączeń niż według typów usług mają również Poddębice, Łask, Łęczyca, Sieradz, Pabianice oraz Zgierz. Interesujący jest również Złoczew, gdzie ranga liczby obsługiwanych kierunków jest +2 w relacji do liczby typów usług). Może świadczyć to o wystarczającej liczbie połączeń komunikacyjnych, które umożliwiają mieszkańcom korzystanie z oferty usługowej również w innych miejscowościach (szczegółowa analiza w podejściu obszarowym). Większość miast aglomeracji łódzkiej charakteryzuje się liczbą połączeń nad proporcjonalną względem koncentracji usług, przy jednocześnie małej liczbie kierunków. Dowodzi to pośrednio, że mieszkańcy tych miast pracują oraz korzystają z usług w ośrodku rdzeniowym. Jednocześnie własne wyposażenie usługowe jest być może niewystarczające (konieczność korzystania z placówek w Łodzi), a ponadto nie jest ono dostępne dla mieszkańców terenów otaczających (względnie z innych miast strefy zewnętrznej aglomeracji). System transportowy sprzyja tym samym monocentrycznemu (w sensie rozmieszczenia oraz dojazdów do usług) układowi kształtującej się metropolii.

W regionie nie brakuje miast powiatowych, których ranga według typów usług jest znacznie wyższa niż według liczby połączeń. Są to przede wszystkim Tomaszów Mazowiecki, Bełchatów oraz Wieruszów (ranga liczby połączeń -2 w relacji do liczby typów usług) oraz Brzeziny (ranga liczby obsługiwanych kierunków -2 w relacji do liczby typów usług).

Tab. 9.3. Miasta o największym stopniu niedopasowania rangi według liczby połączeń, obsługiwanych kierunków oraz liczby typów usług.

Ranga liczby połączeń i obsługiwanych kierunków a ranga liczby typów usług			
Niedobór rangi transportowej		Nadwyżka rangi transportowej	
(-3)	(-2)	(+2)	(+3)



	Tomaszów Mazowiecki	Głowno	Koluszki
	Bełchatów	Ozorków	
	Wieruszów	Rzgów	
	Brzeziny	Stryków	
		Kamieńsk	
		Sieradz	
		Złoczew	

Ryc. 9.2. Ranga miasta według liczby połączeń, liczby obsługiwanych kierunków oraz liczby typów usług  
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

## Województwo małopolskie

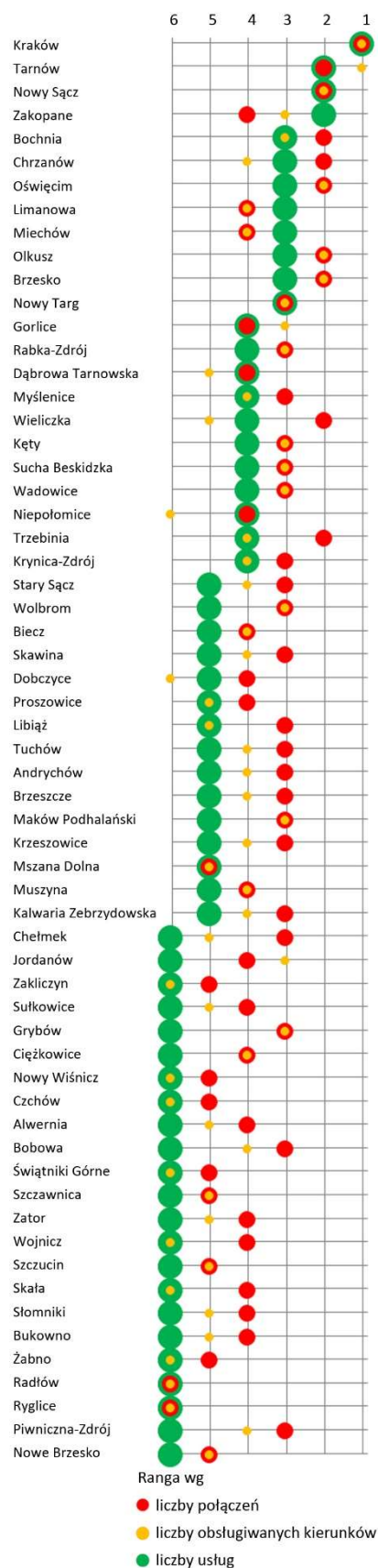
W województwie małopolskim większość miast charakteryzuje się niedoborem liczby usług w relacji do bardzo dobrze rozwiniętych funkcji transportowych. Można to tłumaczyć faktem, że sieć transportu publicznego odpowiada bardziej przestrzennemu rozkładowi rynków pracy. Idealnie „dopasowanymi” miastami są: Kraków, Nowy Sącz, Nowy Targ, Mszana Dolna, Radłów i Ryglice, gdzie ma miejsce dobre dopasowanie rangi według liczby typów usług, połączeń i obsługiwanych kierunków.

Ważne węzły w transporcie publicznym charakteryzują się nadwyżką funkcji transportowej. Niektóre z tych osrodków mogą być rozważane przy lokalizacji nowych obiektów usługowych różnego rodzaju (np. Piwniczna-Zdrój, Grybów, Maków Podhalański).

W regionie są tylko dwa miasta, których ranga według typów usług jest znacznie wyższa niż według liczby połączeń/obsługiwanych kierunków. Są to Zakopane (ranga liczby połączeń -2 w relacji do liczby typów usług; przyczyną jest obsługa ruchu turystycznego) oraz Niepołomice (ranga liczby obsługiwanych kierunków -2 w relacji do liczby typów usług).

Tab. 9.4. Miasta o największym stopniu niedopasowania rangi według liczby połączeń, obsługiwanych kierunków oraz liczby typów usług.

Ranga liczby <b>połączeń</b> i <b>obsługiwanych kierunków</b> a ranga liczby typów usług			
Niedobór rangi transportowej	Nadwyżka rangi transportowej		
(-3)	(-2)	(+2)	(+3)
	Zakopane	Wieliczka	Chełmek
	Niepołomice	Trzebinia	Grybów
		Stary Sącz	Bobowa
		Wolbrom	Piwniczna-Zdrój
		Wolbrom	Jordanów
		Skawina	Grybów
		Libiąż	
		Tuchów	
		Andrychów	
		Brzeszcze	
		Maków Podhalański	
		Maków Podhalański	
		Kalwaria Zdrój	
		+ 9 miast z mniejszą liczbą usług	



Ryc. 9.3. Ranga miast według liczby połączeń, liczby obsługiwanych kierunków oraz liczby typów usług

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania



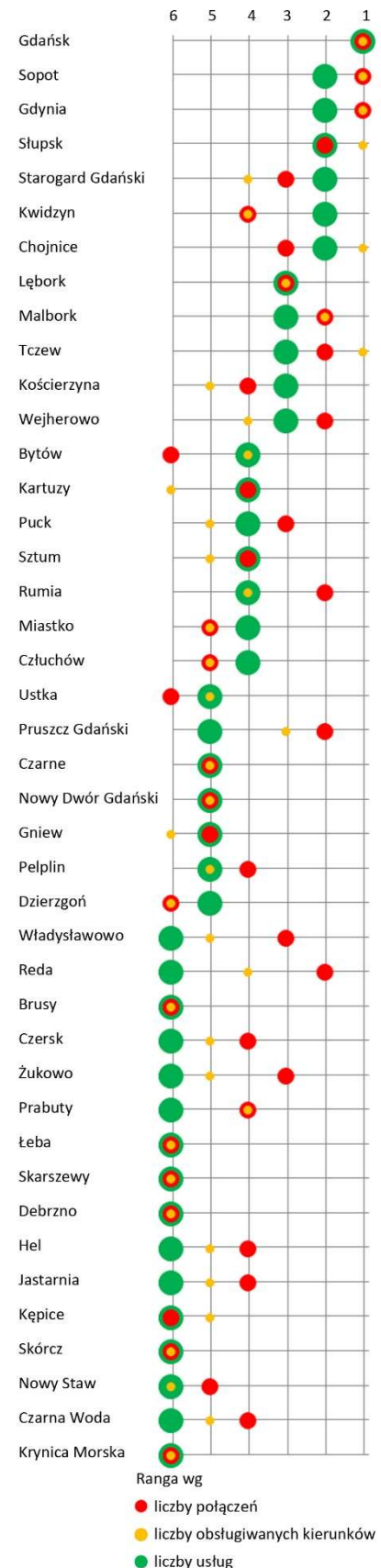
## Województwo pomorskie

W województwie pomorskim część miast charakteryzuje się niedoborem liczby usług, a część niedoborem rangi transportowej. Idealnie „dopasowanymi” miastami są: Gdańsk, Lębork, Czarne, Nowy Dwór Gdański, Brusy, Łeba, Skarszewy, Debrzno, Skórcz oraz Krynica Morska, gdzie ma miejsce dobre dopasowanie rangi według liczby typów usług, połączeń i obsługiwanych kierunków.

Niektóre węzły w transporcie publicznym charakteryzują się nadwyżką funkcji transportowej. Należy do nich przede wszystkim: Reda (ranga liczby połączeń +4 w relacji do liczby typów usług oraz ranga liczby obsługiwanych kierunków +2 w relacji do liczby typów usług), Pruszcz Gdański (ranga liczby połączeń +3 w relacji do liczby typów usług i ranga liczby obsługiwanych kierunków +2 w relacji do liczby typów usług), Władysławowo i Żukowo (ranga liczby połączeń +3 w relacji do liczby typów usług) oraz Rumia, Czersk, Hel, Jastarnia, Czarna Woda (ranga liczby połączeń +2 w relacji do liczby typów usług), a także Tczew i Prabuty (ranga liczby obsługiwanych kierunków +2 w relacji do liczby typów usług; w przypadku Prabut również +2 w relacji do liczby połączeń). Może świadczyć to o wystarczającej liczbie połączeń komunikacyjnych, które umożliwiają mieszkańcom korzystanie z oferty usługowej również w innych miejscowościach (szczegółowa analiza w podejściu obszarowym). Z drugiej strony większość spośród wymienionych ośrodków swoją dobrą pozycję transportową (zwłaszcza w liczbie połączeń, a w mniejszym stopniu w liczbie kierunków) zawdzięcza kierunkom dojazdowym do metropolii Gdańsk-Sopot-Gdynia, bądź też rozbudowanej funkcji turystycznej (ośrodki nadmorskie). Może to oznaczać niedopasowanie rozkładów jazdy do obsługi usług publicznych. Niektóre z miast posiadających nadwyżkę funkcji transportowych mogą być rozważane przy lokalizacji nowych obiektów usługowych różnego rodzaju (np. Władysławowo).

W regionie nie brakuje również miast powiatowych, których ranga według typów usług jest znacznie wyższa niż według liczby połączeń. Kwidzyn jest przykładem miasta, w którym ranga według typów usług jest wyższa zarówno w stosunku do liczby połączeń (+2), jak też obsługiwanych kierunków (+2). Innymi przykładami są Bytów (ranga liczby połączeń -2 w relacji do liczby typów usług) oraz Starogard Gdański, Kartuzy i Kościerzyna (ranga liczby obsługiwanych kierunków -2 w relacji do liczby typów usług).

Tab. 9.5. Miasta o największym stopniu niedopasowania rangi według liczby połączeń, obsługiwanych kierunków oraz liczby typów usług.



Ryc. 9.4. Ranga miasta według liczby połączeń, liczby obsługiwanych kierunków oraz liczby typów usług

Ranga liczby połączeń i obsługiwanych kierunków a ranga liczby typów usług			
Niedobór rangi transportowej		Nadwyżka rangi transportowej	
(-3)	(-2)	(+2)	(+3) lub (+4)
	Kwidzyń	Rumia	Reda (+4)
	Bytów	Czersk	Pruszcz Gdański
	Starogard Gdański	Prabuty	Władysławowo
	Kwidzyń	Hel	Żukowo
	Kartuzy	Jastarnia	
	Kościerzyna	Czarna Woda	
		Tczew	
		Pruszcz Gdański	
		Reda	
		Prabuty	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

## Województwo warmińsko-mazurskie

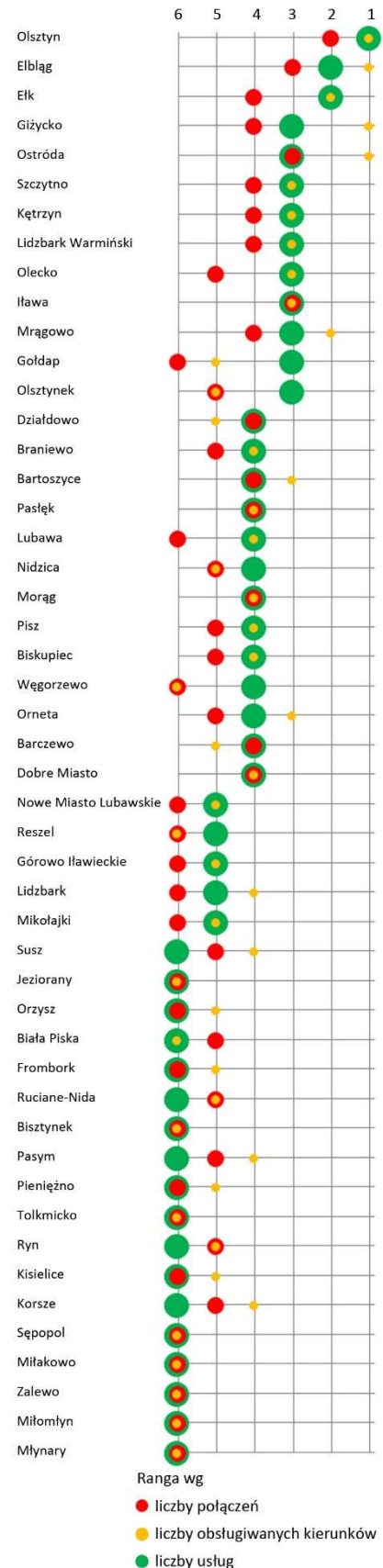
W województwie warmińsko-mazurskim duża część miast charakteryzuje się niedoborem rangi transportowej względem liczby usług. Idealnie „dopasowanymi” miastami są: Iława, Pasłęk, Morąg, Dobrze Miasto oraz kilka mniejszych miast, gdzie ma miejsce dobre dopasowanie rangi według liczby typów usług, połączeń i obsługiwanych kierunków.

Ważne węzły w transporcie publicznym charakteryzują się nadwyżką funkcji transportowej. W województwie warmińsko-mazurskim nie ma ich jednak dużo. Jedynie Giżycko, Ostróda, Susz, Pasym oraz Korsze cechuje ranga liczby obsługiwanych kierunków +2 w relacji do liczby typów usług. Może świadczyć to o wystarczającej liczbie połączeń komunikacyjnych, które umożliwiają mieszkańcom korzystanie z oferty usługowej również w innych miejscowościach (szczegółowa analiza w podejściu obszarowym). Potencjalnie mogą być to miejsca dla lokalizowania nowych placówek usługowych niektórych typów i rang (np. Ostróda, Giżycko).

W regionie nie brakuje natomiast miast powiatowych, których ranga według typów usług jest znacznie wyższa niż według liczby połączeń. Są to przede wszystkim: Gołdap (ranga liczby połączeń -3 w relacji do liczby typów usług), a także Ełk i Olecko (ranga liczby połączeń -2 w relacji do liczby typów usług). Przeprowadzona analiza prowadzi tym samym do wniosku, że w regionie warmińsko-mazurskim, poprawa obsługi transportem publicznym może w zauważalny sposób przyczynić się do lepszej dostępności usług publicznych.

Tab. 9.6. Miasta o największym stopniu niedopasowania rangi według liczby połączeń, obsługiwanych kierunków oraz liczby typów usług.

Ranga liczby połączeń i obsługiwanych kierunków a ranga liczby typów usług			
Niedobór rangi transportowej		Nadwyżka rangi transportowej	
(-3)	(-2)	(+2)	(+3) lub (+4)
Gołdap	Ełk	Giżycko	
	Olecko	Ostróda	
	Gołdap	Susz	
	Olsztynek	Pasym	
	Olsztynek	Korsze	
	Lubawa		
	Węgorzewo		
	Węgorzewo		



Ryc. 9.5. Ranga miast według liczby połączeń, liczby obsługiwanych kierunków oraz liczby typów usług.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

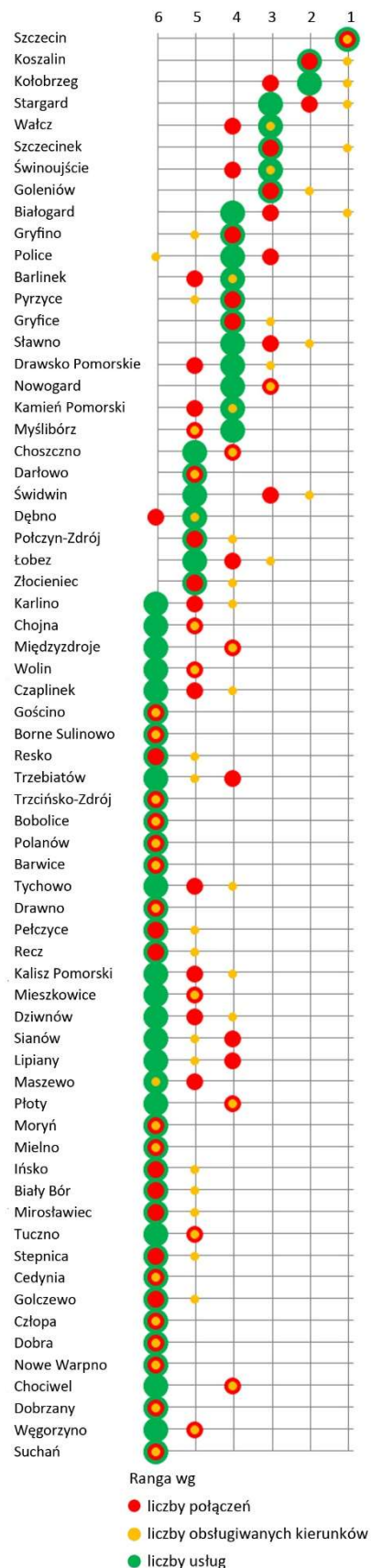
## Województwo zachodniopomorskie

W województwie zachodniopomorskim duża część miast charakteryzuje się nadwyżką rangi transportowej względem liczby usług. Ważne węzły w transporcie publicznym charakteryzują się nadwyżką funkcji transportowej. W województwie zachodniopomorskim jest ich relatywnie dużo. Należą do nich m.in.: Białogard i Świdwin (ranga liczby obsługiwanych kierunków +3 w relacji do liczby typów usług, a w przypadku Świdwina również ranga liczby połączeń +2) oraz Stargard, Szczecinek, Sławno i Łobez (ranga liczby obsługiwanych kierunków +2 w relacji do liczby typów usług). Może świadczyć to o wystarczającej liczbie połączeń komunikacyjnych, które umożliwiają mieszkańcom korzystanie z oferty usługowej również w innych miejscowościach (szczegółowa analiza w podejściu obszarowym). Niektóre z tych ośrodków mogą być rozważane przy lokalizacji nowych obiektów usługowych różnego rodzaju i różnych rang (np. Świdwin, Szczecinek).

W regionie tylko w Policach ranga według typów usług jest znacznie wyższa niż według liczby obsługiwanych kierunków.

Tab. 9.7. Miasta o największym stopniu niedopasowania rangi według liczby połączeń, obsługiwanych kierunków oraz liczby typów usług.

Ranga liczby połączeń i obsługiwanych kierunków a ranga liczby typów usług			
Niedobór rangi transportowej		Nadwyżka rangi transportowej	
(-3)	(-2)	(+2)	(+3) lub (+4)
	Police	Stargard	Białogard
		Szczecinek	Świdwin
		Sławno	
		Łobez	
		Świdwin	
		Karlino	
		Międzyzdroje	
		Międzyzdroje	
		Czaplinek	
		Trzebiatów	
		Tychowo	
		Kalisz Pomorski	
		Dziwnów	
		Sianów	
		Lipiany	
		Płoty	
		Chociwel	
		Chociwel	





Ryc. 9.6. Ranga miasta według liczby połączeń, liczby obsługiwanych kierunków oraz liczby typów usług.  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

### 9.3. Podejście relacyjne

W podejściu relacyjnym nacisk został położony na wybrane przypadki relacji pomiędzy miastami, które szczególnie zasługują na wsparcie. Wydzielono trzy poziomy relacyjne: lokalny – obejmujący relacje wewnątrzpowiatowe; subregionalny – obejmujący relacje międzypowiatowe, ale także wybrane międzyregionalne między sąsiednimi miastami; regionalny – obejmujący relacje mające znaczenie dla całego regionu.

Na obszarze 6 badanych województw zidentyfikowano 66<sup>12</sup> relacji wymagających wzmocnienia potencjału usługowego (w jednym z miast) lub poprawy dostępności. Wśród nich znalazły się 44 relacje lokalne, 20 subregionalnych oraz 2 regionalne. We wszystkich województwach wskazano relacje lokalne, natomiast subregionalne i regionalne tylko w niektórych. Dla każdej analizowanej relacji dokonano oceny siły powiązania w komunikacji publicznej. Ocenę tę określono według następujących założeń. Przedstawiono dla każdej relacji dwie wartości liczbowe, z których pierwsza oznacza liczbę połączeń<sup>13</sup> w relacji „tam” (tzn. do miasta większego), druga w relacji „z powrotem”. W większości przypadków wsparcie transportu publicznego wydaje się być uzasadnione, ale szczególnie celowe jest wsparcie transportu publicznego w niektórych konkretnych relacjach (oznaczonych na **czzerwono** w tabelach 9.8 - 9.13 dla poszczególnych województw).

Problemy relacyjne najczęściej obejmują problem układów lokalnych – dotyczących powiązań małych miast ze swoimi miastami powiatowymi. W wielu małych miastach, zwłaszcza peryferyjnych (we wszystkich regionach) występują braki w zakresie niektórych usług, które mogą być rozwiązane poprzez lokalizację nowych placówek lub alternatywnie poprzez poprawę dostępności transportowej (w tym transportem publicznym) do miast powiatowych. Większość spośród analizowanych małych miast dysponowała co najmniej odpowiednim połączeniem (pod względem siły) ze swoim miastem powiatowym (tab. 9.8-9.13). W 27 przypadkach było to połączenie o sile średniej, a w 6 nawet silnej lub bardzo silnej (głównie w województwie małopolskim).

Natomiast w 11 przypadkach połączenia z miastem powiatowym były zdecydowanie zbyt słabe, a więc należałoby zdecydowanie je wzmocnić. Przypadki te występowały we wszystkich województwach (poza małopolskim), najwięcej było ich w województwach pomorskim i zachodniopomorskim (po 3), natomiast w łódzkim zidentyfikowano tylko 1 przypadek. Można je podzielić na dwie grupy. Pierwsza to miasta położone peryferyjnie i w relatywnie dużej odległości od miasta powiatowego (Chodecz, Krynica Morska, Bisztynek, Cedynia i Moryń oraz Człopa). W drugiej znajdują się miasta, które mają również powiązania (nieraz silniejsze) do innych miast (Kcynia – do Bydgoszczy, Drzewica – do Przysuchy, Miastko – do Słupska, Brusy – do Kościerzyny, Zalewo – do Morąga).

<sup>12</sup> W rzeczywistości w tabelach 9.8-9.13 znajduje się 68 relacji, ale 2 są powtórzone. Relacje Nowe Miasto Lubawskie – Brodnica i Lidzbark – Brodnica występują zarówno w tab. 9.8 (dla woj. kujawsko-pomorskiego) jak i 9.12 (dla warmińsko-mazurskiego).

<sup>13</sup> Liczba połączeń jest tożsama ze wskaźnikiem połączeń opisanym w Raporcie cząstkowym dla Komponentu 3 dostępnym na [www.psme.pomorskie.eu](http://www.psme.pomorskie.eu). Suma wskaźnika w obie strony o wartości 20 i mniej oznacza słabe powiązania; 21 i więcej – średnie (odpowiada to mniej więcej częstotliwości co godzinę pomiędzy 4<sup>01</sup> a 10<sup>00</sup>), 81 i więcej – silne, 163 i więcej – bardzo silne.

Tab.9.8. Szczególne przypadki międzymiastowych relacji w województwie kujawsko-pomorskim

Poziom relacji	Relacja (miasta powiatowe podkreślono)	Wyzwanie dotyczące rozmieszczenia usług publicznych	Ocena siły powiązania w komunikacji publicznej (tam/z powrotem)
	Górzno - <u>Brodnica</u> <b>Kcynia - Nakło n. Notecią</b>	Niski poziom usług w mniejszym ośrodku.	21/14 <sup>14</sup> – poł. średnie <b>4/7 – poł. słabe</b>
Lokalny	Izba Kujawska - <u>Włocławek</u> <b>Chodecz - Włocławek</b> Lubień Kujawski - <u>Włocławek</u> <b>Chelmo - Świecie</b> <u>Inowrocław - Mogilno</u> <i>(dotyczy także woj. wielkopolskiego)</i> <b>Janowiec Wilkp. – Gniezno</b> <u>Mogilno - Gniezno</u> <b>Żnin - Gniezno</b> <i>(dotyczy także woj. warmińsko-mazurskiego)</i> <b>Nw. Miasto Lub. – Brodnica</b> <b>Lidzbark - Brodnica</b>	Konieczna poprawa dostępności usług komunikacją publiczną w większym ośrodku Wzmocnienie integracji układu bipolarnego Możliwość wykorzystania potencjału usługowego Gniezna. Konieczna poprawa dostępności usług komunikacją publiczną	32/12 – poł. średnie <b>14/6 – poł. słabe</b> 38/10 – poł. średnie <b>18/25 – poł. średnie</b> 45/55 – poł. silne <b>0/0 – brak poł.</b> 46/45 – poł. silne <b>7/4 – poł. słabe</b>
Subregionalny	<b>Nw. Miasto Lub. – Brodnica</b> <b>Lidzbark - Brodnica</b>	Możliwość świadczenia usług przez Brodnicę dla miast sąsiedniego województwa	<b>9/7 – poł. słabe</b> <b>0/1 – poł. słabe</b>
Regionalny	<b>Bydgoszcz - Toruń</b>	Wzmocnienie integracji układu bipolarnego (metropolitalnego)	<b>86/97 – poł. b. silne</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

Tab. 9.9. Szczególne przypadki międzymiastowych relacji lokalnych w województwie łódzkim

Poziom relacji	Relacja (miasta powiatowe podkreślono)	Wyzwanie dotyczące rozmieszczenia usług publicznych	Ocena siły powiązania w komunikacji publicznej
	Przedbórz - <u>Radomsko</u> Uniejów - <u>Poddębice</u> Błaszki - <u>Sieradz</u> Biała Rawska - <u>Rawa Mazowiecka</u> <b>Drzewica - Opczno</b> Działoszyn - <u>Pajęczno</u>	Niski poziom usług w mniejszym ośrodku. Konieczna poprawa dostępności usług komunikacją publiczną w większym ośrodku	21/4 – poł. średnie 35/22 – poł. średnie 17/7 – poł. średnie 12/9 – poł. średnie <b>15/5 – poł. słabe</b> 17/8 – poł. średnie
Lokalny	<i>(dotyczy także woj. śląskiego)</i> <u>Radomsko – Częstochowa</u> <b>Pajęczno – Częstochowa</b> <b>Działoszyn - Częstochowa</b>	Możliwość wykorzystania potencjału usługowego Częstochowy. Konieczna poprawa dostępności usług komunikacją publiczną UWAGA: Obszar ma słabe powiązania z Łodzią, które także trzeba wzmocnić	53/49 – poł. silne <b>7/13 – poł. słabe</b> <b>4/12 – poł. słabe</b>
Subregionalny			

<sup>14</sup> Zapis 21/14 oznacza siłę powiązania „tam” (21) i „z powrotem” (14).

Tab. 9.10. Szczególne przypadki międzymiastowych relacji lokalnych w województwie małopolskim

Typ relacji	Relacja (miasta powiatowe podkreślono)	Wyzwanie dotyczące rozmieszczenia usług publicznych	Ocena siły powiązania w komunikacji publicznej	
Poziom	Piwniczna - <u>Nowy Sącz</u> Muszyna - <u>Nowy Sącz</u>		58/37 – poł. silne 37/30 – poł. średnie	
Lokalny	Szczawnica - <u>Nowy Targ</u> Szczucin - <u>Dąbrowa Tarnowska</u> Zakliczyn - <u>Tarnów</u> Ciężkowice - <u>Tarnów</u> Ryglice - <u>Tarnów</u> Bobowa - <u>Gorlice</u> Krzeszowice - <u>Kraków</u> Skała - <u>Kraków</u> Słomniki - <u>Kraków</u>	Niski poziom usług w mniejszym ośrodku. Konieczna poprawa dostępności usług komunikacją publiczną w większym ośrodku	39/17 – poł. średnie 49/30 – poł. średnie 40/11 – poł. średnie 44/48 – poł. silne 32/13 – poł. średnie 38/29 – poł. średnie 187/185 – poł. b. silne 114/102 – poł. b. silne 112/112 – poł. b. silne	
	Subregionalny	Szczucin - <u>Tarnów</u> <u>Dąbrowa Tarn.</u> - <u>Tarnów</u>	Konieczna poprawa dostępności usług komunikacją publiczną w ośrodku regionalnym	42/21 – poł. średnie 88/88 – poł. b. silne

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

Tab. 9.11. Szczególne przypadki międzymiastowych relacji lokalnych w województwie pomorskim

Typ relacji	Relacja (miasta powiatowe podkreślono)	Wyzwanie dotyczące rozmieszczenia usług publicznych	Ocena siły powiązania w komunikacji publicznej	
Poziom	Jastarnia - <u>Puck</u> Hel - <u>Puck</u>		42/33 – poł. średnie 42/33 – poł. średnie	
Lokalny	<b>Krynica Morska - <u>Nowy Dwór Gd.</u></b> <b>Miastko - <u>Bytów</u></b> Kępsice - <u>Słupsk</u> Nowy Staw - <u>Malbork</u> <b>Brusy - <u>Chojnice</u></b>	Niski poziom usług w mniejszym ośrodku. Konieczna poprawa dostępności usług komunikacją publiczną w większym ośrodku	<b>9/5 – poł. słabe</b> <b>4/4 – poł. słabe</b> 34/9 – poł. średnie 62/66 – poł. silne <b>8/9 – poł. słabe</b>	
	Subregionalny	Jastarnia – Trójmiasto (Gdynia) Hel – Trójmiasto (Gdynia) <b>Krynica Morska – Trójmiasto (Gdańsk)</b>	Konieczna poprawa dostępności usług komunikacją publiczną w ośrodku regionalnym	29/21 – poł. średnie <b>2/0 – poł. słabe</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

Tab. 9.12. Szczególne przypadki międzymiastowych relacji lokalnych w województwie warmińsko-mazurskim

Typ relacji	Relacja (miasta powiatowe podkreślono)	Wyzwanie dotyczące rozmieszczenia usług publicznych	Ocena siły powiązania w komunikacji publicznej
Lo kalny	Sępólno - <u>Bartoszyce</u>		16/11 – poł. średnie

Subregionalny	<b>Bisztynek - Bartoszyce</b>	Niski poziom usług w mniejszym ośrodku.	<b>11/7 – poł. słabe</b>
	Pieniężno - <u>Braniewo</u>	Konieczna poprawa dostępności usług	24/15 – poł. średnie
	Susz - <u>Iława</u>	komunikacją publiczną w większym ośrodku	44/32 – poł. średnie
	<b>Zalewo - Iława</b>	Konieczna poprawa dostępności usług	<b>7/7 – poł. słabe</b>
	Biała Piska - <u>Pisz</u>	komunikacją publiczną w większym ośrodku	32/17 – poł. średnie
	Lidzbark - <u>Działdowo</u>	Konieczna poprawa dostępności usług	22/10 – poł. średnie
	Nidzica - <u>Olsztyn</u>	komunikacją publiczną w ośrodku	29/28 – poł. średnie
	<b>Gołdap - Ełk</b>	regionalnym/subregionalnym	<b>5/1 – poł. słabe</b>
	<u>Giżycko - Węgorzewo</u>		19/28 – poł. średnie
	<u>Ostróda - Iława</u>		39/48 – poł. silne
<u>Kętrzyn - Mrągowo</u>		35/34 – poł. średnie	
	(dotyczy także woj. kujawsko-pomorskiego)		
	<b>Nowe Miasto Lubawskie – Brodnica</b>	Możliwość świadczenia usług przez Brodnicę dla miast sąsiedniego województwa	<b>9/7 – poł. słabe</b>
	<b>Lidzbark - Brodnica</b>		<b>0/1 – poł. słabe</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Tab. 9.13. Szczególne przypadki międzymiastowych relacji lokalnych w województwie zachodniopomorskim

Poziom relacji	Relacja (miasta powiatowe podkreślono)	Wyzwanie dotyczące rozmieszczenia usług publicznych	Ocena siły powiązania w komunikacji publicznej
Lokalny	Polanów - <u>Koszalin</u>		17/8 – poł. średnie
	Barwice - <u>Szczecinek</u>	Niski poziom usług w mniejszym ośrodku.	19/4 – poł. średnie
	Borne Sulinowo - <u>Szczecinek</u>	Konieczna poprawa dostępności usług	15/14 – poł. średnie
	<b>Człopa - Wałcz</b>	komunikacją publiczną w większym ośrodku	<b>12/3 – poł. słabe</b>
	Tuczno - <u>Wałcz</u>		22/5 – poł. średnie
	Mieszkowice - <u>Gryfino</u>		27/15 – poł. średnie
	<b>Cedynia – Gryfino (Chojna)</b>		<b>0/0 (6/0) – poł. słabe</b>
	<b>Moryń – Gryfino (Chojna)</b>		<b>0/0 (6/0) – poł. słabe</b>
Regionalny	<b>Szczecin - Koszalin</b>	Konieczna poprawa dostępności usług komunikacją publiczną w ośrodku wojewódzkim oraz poprawa spójności województwa poprzez integrację układu regionalnego	<b>20/12 – poł. średnie</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

W powyższych tabelach zaprezentowano również 20 przypadków **relacji subregionalnych**. Wśród nich 12 to relacje wewnątrzwojewódzkie, a 8 – międzyregionalne. Najwięcej (po 7, ale w tym relacje Brodnicy z Nowym Miastem Lubawskim i Lidzbarkiem) dotyczyło województw kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. W województwach łódzkim i pomorskim wskazano po 3 takie relacje a w małopolskim 2. Nieco różne są też wyzwania stojące przed analizowanymi relacjami. W 18 przypadkach chodzi o wzmocnienie, bądź uruchomienie potencjału usługowego, w relacjach między sąsiednimi powiatami (w tym w 8 w różnych województwach). W 10 przypadkach (z wymienionych 18) miasta



dysponują odpowiednią siłą powiązań. W pozostałych 8 przypadkach należałoby rozważyć wzmocnienie siły powiązania w komunikacji publicznej. Dotyczy to przede wszystkim 2 relacji wewnątrzregionalnych, występujących w województwie pomorskim (Krynica Morska-Gdańsk) i warmińsko-mazurskim (Gołdap-Ełk). W celu wykorzystania potencjału ośrodka subregionalnego (w przypadku Ełku) oraz regionalnego (w przypadku Gdańska) konieczne wydaje się wzmocnienie lub uruchomienie silnego powiązania.

W przypadku relacji przekraczających granicę województwa (relacje do Gniezna, Brodnicy i Częstochowy) konieczne są działania organizacyjne oraz wzmocnienie powiązań. Pozwoliłoby to na poprawę warunków życia poprzez poprawę dostępności do miast mogących oferować usługi. W przypadku Brodnicy być może wymagałoby to poprawy oferty usługowej. Jednakże należy zwrócić uwagę na inne powiązania analizowanych miast. Mają one często relatywnie słabe powiązania w ogóle (przykładowo Janowiec Wielkopolski, Pajęczno, Lidzbark) i być może wzmocnienie powiązań w komunikacji publicznej jest tam konieczne, ale najpierw do własnych ośrodków administracyjnych.

Wśród relacji subregionalnych znajdują się także dwie (obie w województwie kujawsko-pomorskim), dla których celem powinno być wzmocnienie integracji układu bipolarnego. Układ bipolarny wymaga nieco ściślejszych związków i wydaje się, że powinno to oznaczać co najmniej silne powiązania. Takie ma układ Inowrocław-Mogilno, ale już nie zespół Chełmno-Świecie.

W badanych województwach należy ponadto zwrócić uwagę na dwa przypadki relacji regionalnych, również o zbyt słabych powiązaniach (tab. 9.x i tab. 9.x). Są to bardzo specyficzne i różne przypadki stąd omówiono je osobno.

Stolicami województwa kujawsko-pomorskiego są **Bydgoszcz i Toruń**, miasta, które powinny tworzyć wspólny, bipolarny układ metropolitalny. Dysponują one powiązaniem bardzo silnymi (wskaźnik połączeń wynosi 183) i wydaje się to wystarczające, ale porównajmy to do innych przypadków na terenie badanych województw. Przykładowo powiązania pomiędzy Gdańskiem i Gdynią mają wskaźnik połączeń równy 797. Z kolei w Małopolsce siła powiązań Krakowa i znacznie mniejszej Wieliczki to 1293, a w województwie łódzkim wskaźnik połączeń dla relacji Łódź-Sieradz wynosi 185, przy odległości większej o 10 km. Widać więc wyraźnie, że powiązania pomiędzy miastami regionalnymi, zwłaszcza mającymi tworzyć ośrodek bipolarny o charakterze metropolitalnym, muszą być znacznie silniejsze<sup>15</sup>.

Jeszcze inna jest sytuacja pary **Szczecin-Koszalin** w województwie zachodniopomorskim. Niskiej sile powiązania pomiędzy tymi miastami (wskaźnik połączeń osiąga wartość zaledwie 32) odpowiada duża odległość oraz bariera dawnej granicy wojewódzkiej (sprzed 1999 r.). Niemniej jednak, porównując to powiązanie z innymi podobnymi pod względem wielkości i odległości widać, że powinno być ono silniejsze. Dla przykładu: Kraków-Rzeszów posiada wskaźnik 64, a Toruń-Olsztyn – 42.

#### 9.4. Podejście obszarowe

Dla każdego z regionów wydzielono obszary, w których miasta charakteryzują się słabymi połączeniami w systemie komunikacji publicznej, także z resztą regionu. Zostały one porównane do sytuacji tych samych miast pod względem sytuacji rozwojowej (syntetyczny wskaźnik rozwoju wypracowany w rozdz. 4) i wyposażenia w usługi publiczne (opisane w rozdz. 6).

---

<sup>15</sup> W tym konkretnym przypadku wydaje się, że brakującym ogniwem jest brak silnego (być może szynowego) połączenia pomiędzy Bydgoszczą (Fordonem) a Toruniem (Bielanami) przez Zławiesz Wielką.

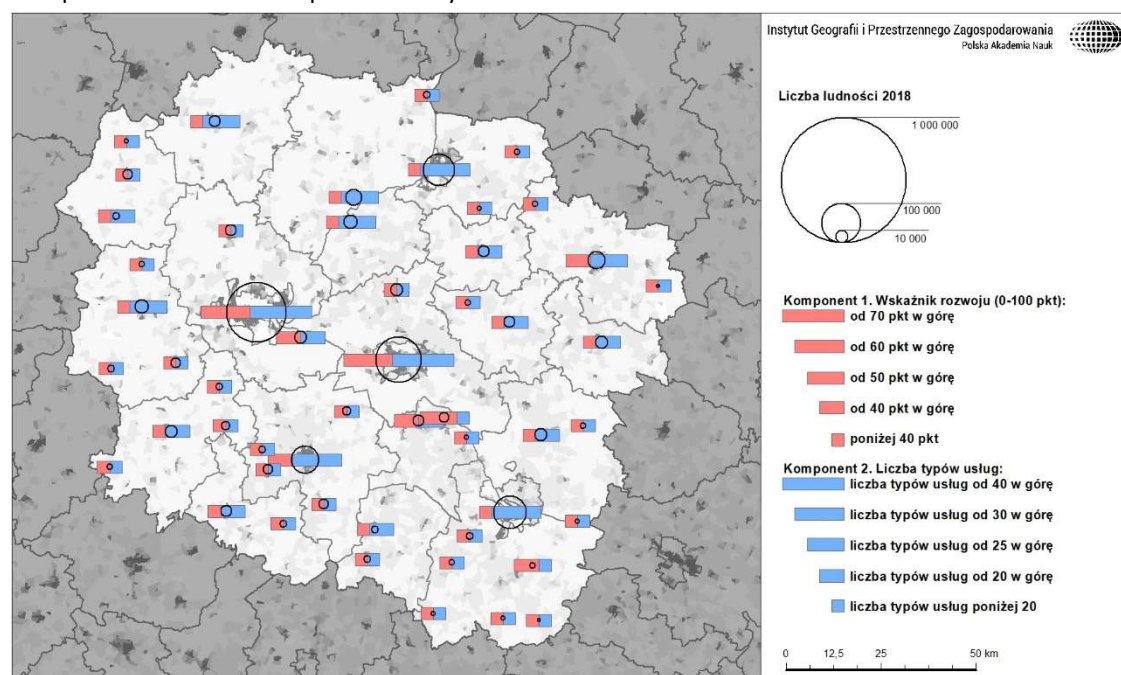
## Województwo kujawsko-pomorskie

Miasta regionu cechuje zazwyczaj nadwyżka liczby typów usług nad wskaźnikiem rozwoju, co może oznaczać, że większość miast w województwie jest relatywnie dobrze wyposażona w usługi różnego typu a brak usług nie jest ograniczeniem w rozwoju, ale też istniejące usługi tego rozwoju wyraźnie nie stymulują, co jest widoczne np. we Włocławku, Inowrocławiu lub w Grudziądzu (ryc. 9.7). Liczba typów usług jest również wyraźnie wyższa niż wskaźnik rozwoju w północno-wschodniej części województwa, w której to części znajduje się obszar kumulacji problemów pod względem dostępności w komunikacji publicznej. Należy zatem rekomendować poprawę dostępności transportem publicznym do miast takich jak Tuchola, w których liczba typów usług wyraźnie przewyższa pozostałe miasta północno-wschodniej części regionu (powiat sępoleński). Powyższe wnioski mogą odnosić się również do miast południowo-wschodniej części regionu, choć w tym przypadku kluczowe są połączenia do Włocławka, w którym liczba typów usług jest wyraźnie wyższa niż w innych miastach tego obszaru.

Tab. 9.14. Obszary problemowe z punktu widzenia obsługi transportem publicznym w województwie kujawsko-pomorskim.

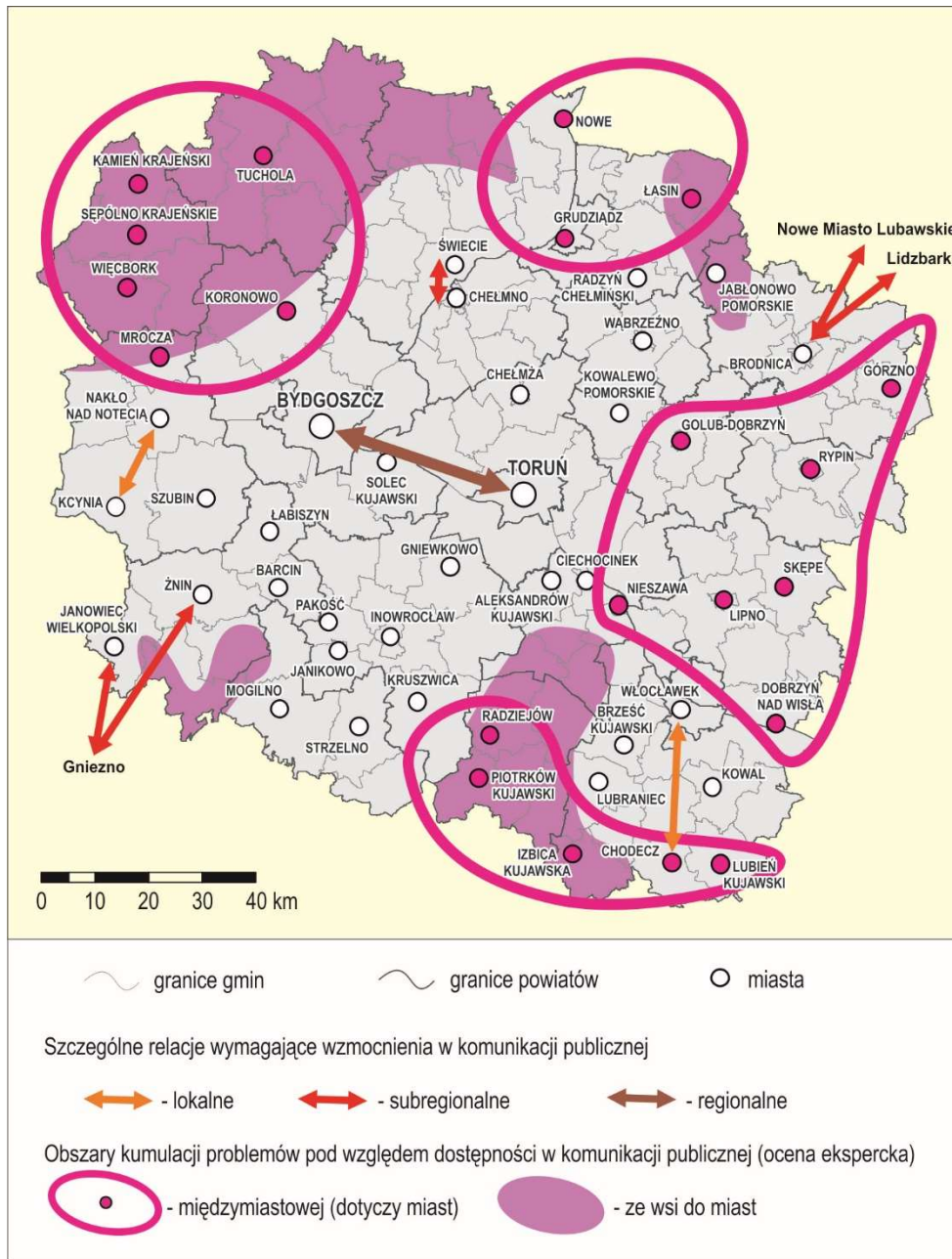
Obszar	Opis powiązań w systemie komunikacji publicznej
Północno-zachodnia część województwa (powiaty sępoleński i tucholski)	Słabe powiązania międzymiastowe, w tym ze stolicami województwa. Przede wszystkim miasta powiatowe cechują się zbyt słabą dostępnością w komunikacji publicznej. Problemy w dostępności z obszarów wiejskich do miast.
Wschodnia część województwa (powiaty rypiński i lipnowski)	Miasta, zwłaszcza powiatowe, cechują się zbyt słabą dostępnością w komunikacji publicznej, w tym ze stolicami województwa, zwłaszcza Bydgoszczą.
Obszar południowej części województwa (powiat radziejowski)	Stosunkowo słabe powiązania zwłaszcza do miast wojewódzkich.
Rejon Grudziądza na północy województwa.	Problemem jest bardzo słaba dostępność praktycznie wszystkich miast w tym obszarze, a przede wszystkim Grudziądza, na poziomie utrudniającym pełnienie funkcji regionalnej.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania



Ryc. 9.7. Zależności między liczbą typów usług a wskaźnikiem rozwoju – podejście punktowe w województwie kujawsko-pomorskim.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania



Ryc. 9.8. Podejście punktowe (kumulacja problemów w miastach), relacyjne (relacje wymagające wzmocnienia) i obszarowe (obszary kumulacji problemów) w województwie kujawsko-pomorskim  
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

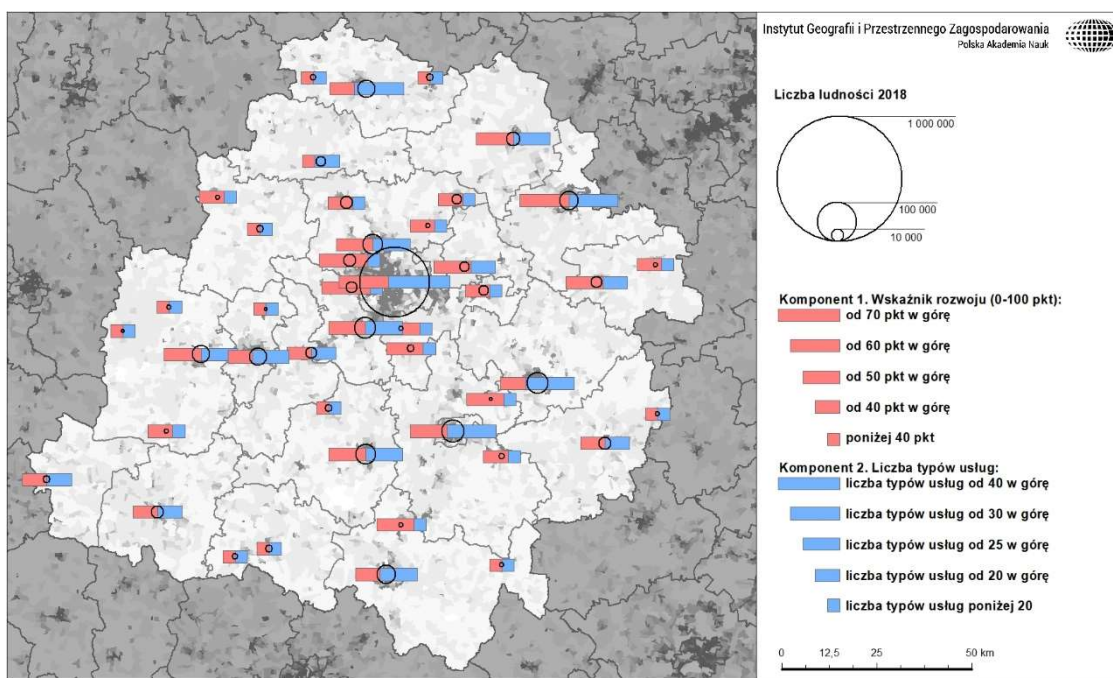
### Województwo łódzkie

Miasta regionu łódzkiego cechuje dość dobre zrównoważenie wskaźnika rozwoju i liczby typów usług, aczkolwiek w północnej i południowo-wschodniej części województwa znajdują się większe miasta o wyraźnej dominacji liczby typów usług nad wskaźnikiem rozwoju. Obszary peryferii wewnętrznych regionu, w jego wschodniej i południowej części, gdzie wykazano kumulację problemów pod względem dostępności w komunikacji publicznej, zarówno w kontekście międzymiastowym, jak i ze wsi do miast cechuje relatywnie niski wskaźnik rozwoju oraz niska liczba typów usług (z wyjątkiem Radomska i Skierniewic). Można zatem rekomendować, obok zwiększenia połączeń z Łodzią, również zwiększenie liczby połączeń do Radomska i Skierniewic.

Tab. 9.15. Obszary problemowe z punktu widzenia obsługi transportem publicznym w województwie łódzkim.

Obszar	Opis powiązań w systemie komunikacji publicznej
Powiaty wschodniej części województwa łódzkiego (łowicki, skierniewicki, rawski i opoczyński).	Położone tam miasta mają silniejsze powiązania z miastami województwa mazowieckiego niż z łódzkim. Ponadto miasta powiatów rawskiego i opoczyńskiego dysponują ogólnie słabymi powiązaniem. Grozi to trudnościami w podtrzymaniu spójności województwa.
Powiaty południowej części województwa (wierszowski, wieluński, pajęczański i radomszczański).	Przy relatywnie niskiej jakości powiązań, położone tam miasta mają bardzo słabe powiązania z pozostałą częścią regionu – także powiązania z Łodzią są względnie słabe. Ponadto Pajęczno i Wieruszów cechują się niską dostępnością, na poziomie zagrażającym ich funkcjom jako ośrodków ponadlokalnych.

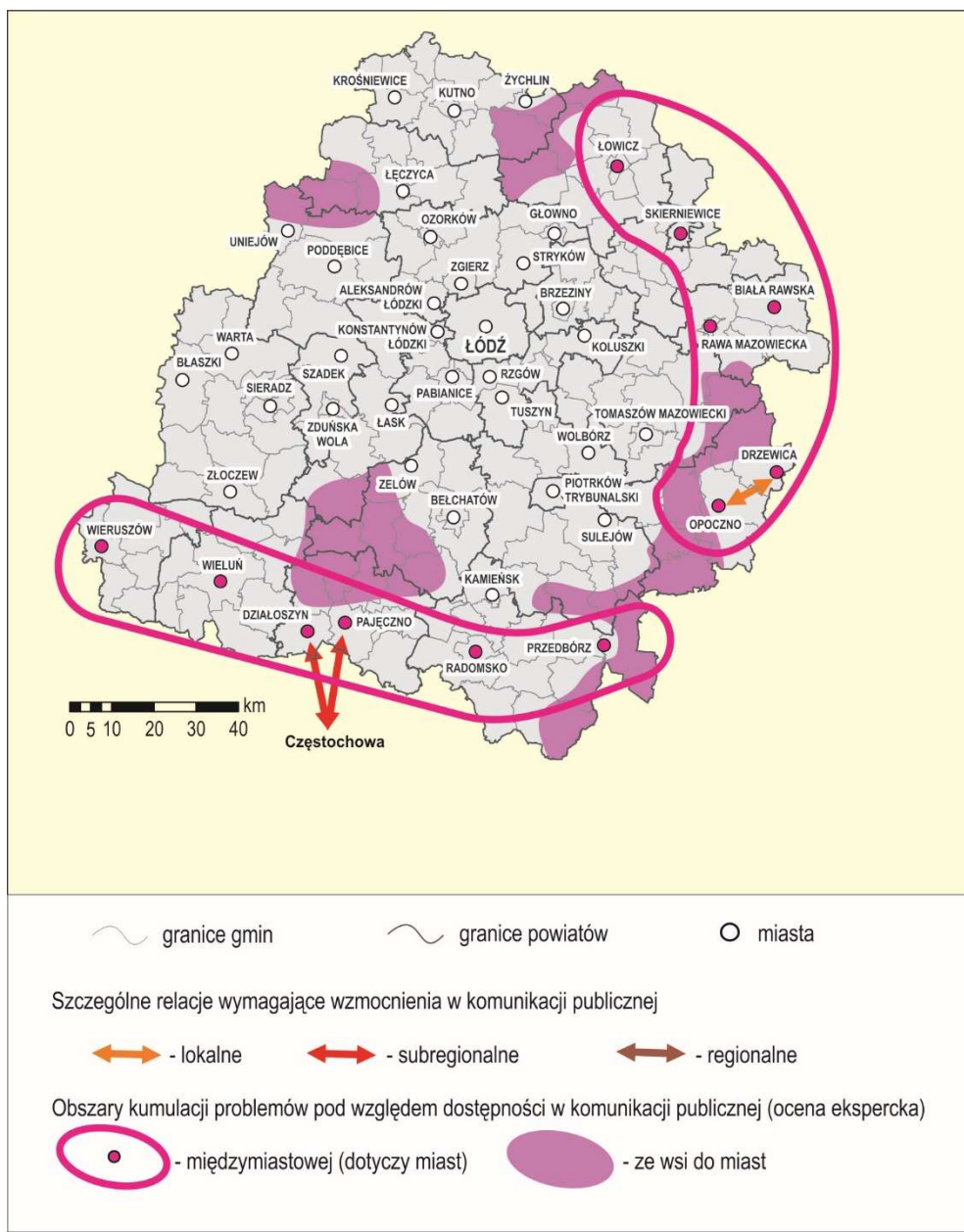
Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania



Ryc. 9.9. Zależności między liczbą typów usług a wskaźnikiem rozwoju – podejście punktowe w województwie łódzkim.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania





Ryc. 9.10. Podejście punktowe (kumulacja problemów w miastach), relacyjne (relacje wymagające wzmocnienia) i obszarowe (obszary kumulacji problemów) w województwie łódzkim.  
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

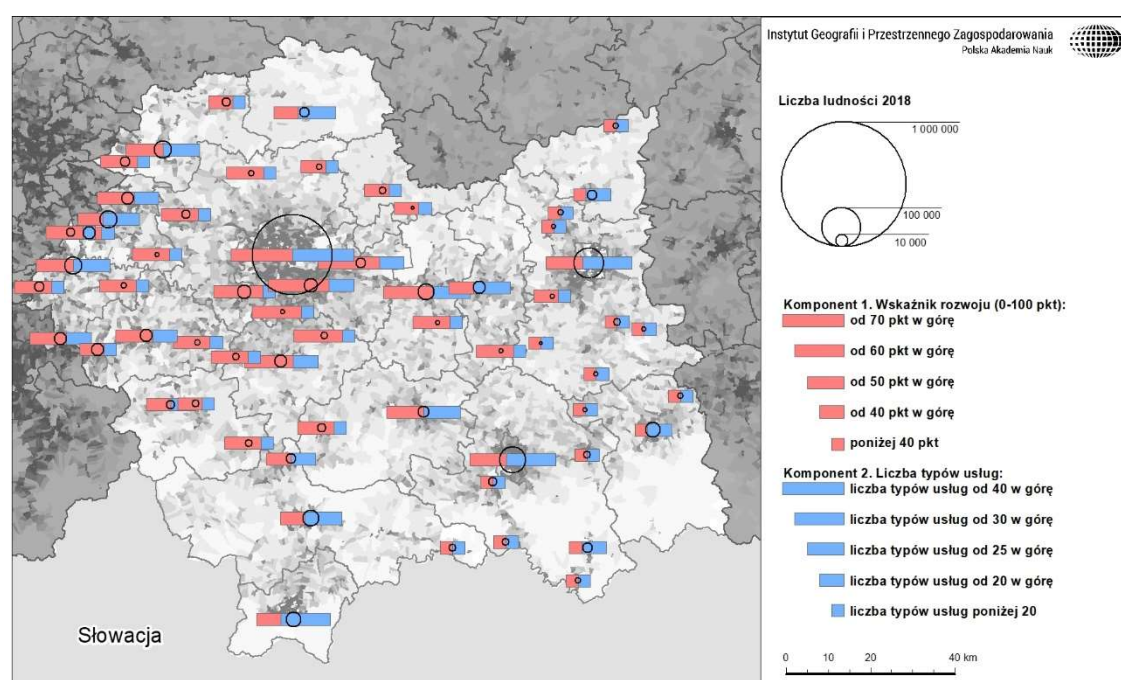
### **Województwo małopolskie**

Województwo małopolskie jest dość zróżnicowane pod względem wielkości typów usług a wskaźnikiem rozwoju. W zachodniej części województwa i w aglomeracji krakowskiej wskaźnik rozwoju jest wyraźnie wyższy niż liczba typów usług. Odwrotna sytuacja ma miejsce we wschodniej i południowej części regionu, gdzie liczba typów usług przewyższa wskaźnik rozwoju. Niektóre z tych obszarów (duopol miast Nowy Targ i Zakopane, a także np. Dąbrowa Tarnowska) są jednocześnie obszarami problemowymi z punktu widzenia międzymiastowej dostępności transportem publicznym. Być może zatem relatywnie duża liczba typów usług w tych miastach wynika po części z nieco gorszej sytuacji w dostępności do usług w innych miastach. Należy jednak wyraźnie zaznaczyć, że sytuacja w transporcie publicznym w Małopolsce jest wyraźnie lepsza niż w innych województwach (brak szczególnych relacji wymagających wzmocnienia).

Tab. 9.16. Obszary problemowe z punktu widzenia obsługi transportem publicznym w województwie małopolskim.

Obszar	Opis powiązań w systemie komunikacji publicznej	Uwagi
Obszar Podhala i znajdujący się tam duopol miast regionalnych (Nowy Targ i Zakopane)	Miasta te cechowały się zbyt słabą dostępnością (jak na miasta regionalne) w komunikacji publicznej, co w województwie małopolskim jest wyjątkiem.	
Obszar północno-wschodni, położony po obu stronach Wisły (powiaty dąbrowski i proszowicki)	Obszar ten z wielu powodów cechuje się zdecydowanie zbyt słabymi powiązaniem. Ponadto położone na tym terenie miasta powiatowe (Dąbrowa Tarnowska i Proszowice) miały zbyt niskie wskaźniki powiązań.	Problemem jest też subregionalna rola Tarnowa, którego subregion (poza nim samym) składa się z wschodnich części wymienionych obszarów.
Obszar Pogórza Karpackiego (co najmniej od Zakopianki (drogi nr 7) na wschód, nawiązujący do zidentyfikowanego w PZPW obszaru funkcjonalnego „Ogród”	Większość miast położonych w tym obszarze cechuje się zbyt słabą dostępnością w komunikacji publicznej.	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania



Ryc. 9.11. Zależności między liczbą typów usług a wskaźnikiem rozwoju – podejście punktowe w województwie małopolskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania



Ryc. 9.12. Podejście punktowe (kumulacja problemów w miastach), relacyjne (relacje wymagające wzmocnienia) i obszarowe (obszary kumulacji problemów) w województwie małopolskim  
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

### **Województwo pomorskie**

Województwo pomorskie jest dość zróżnicowane pod względem liczby typów usług a wskaźnikiem rozwoju. Miasta południowej, centralnej i wschodniej części regionu w większości są relatywnie dobrze wyposażone w różne usługi w porównaniu do ogólnego poziomu rozwoju. Miasta nadmorskie oraz aglomeracja trójmiejska z kolei w większości pokazują wyższy poziom rozwoju w relacji do liczby typów usług. Jest znamienne, że również analogiczny podział jest zauważalny w kontekście obszarów kumulacji problemów pod względem dostępności komunikacji publicznej (zarówno międzymiastowej jak i ze wsi do miast). Tym samym można rekomendować na obszarze południowym regionu wzmocnienie poszczególnych relacji w transporcie publicznym w kierunku miast z dużą liczbą typów usług (Chojnice lub Kwidzyn). Z kolei Bytów jest miastem o bardzo słabym wskaźniku rozwoju, niewielką liczbą typów usług i dużymi problemami komunikacyjnymi. Kumulacja problemów w tym mieście i jego relatywne oddalenie wskazuje na potrzebę poprawy dostępności, szczególnie do Trójmiasta. Innym problemem są małe miasta nadmorskie, pełniące ważną rolę

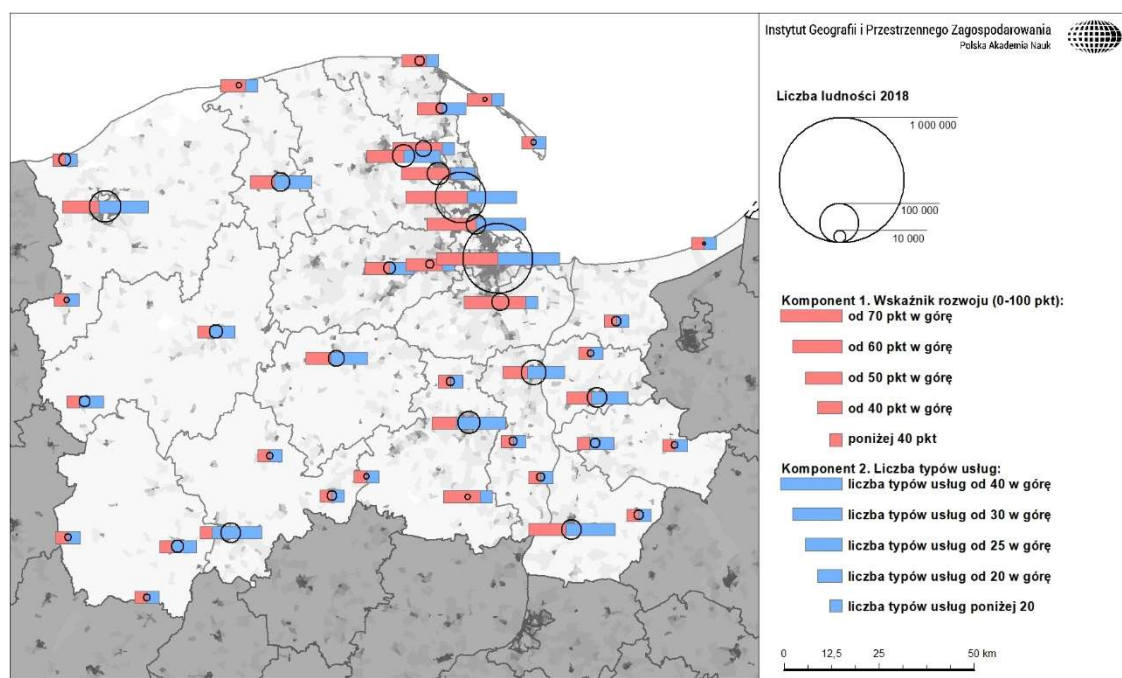


turystyczną, ale poza sezonem nie dysponujące dużą gamą usług. W tych miastach, szczególnie w Krynicy Morskiej, należy rekomendować poprawę relacji w transporcie publicznym, w szczególności z Gdańskiem. Z kolei w przypadku nadmorskich obszarów na wschód i zachód od Łeby należałoby rekomendować lepsze połączenia do Lęborka (Łeba, podobnie jak Krynica Morska, jest relatywnie słabo wyposażona w różne typy usług).

Tab. 9.17. Obszary problemowe z punktu widzenia obsługi transportem publicznym w województwie pomorskim.

Obszar	Opis powiązań w systemie komunikacji publicznej	Uwagi
Powiaty zachodniej części województwa (bytowski, chojnicki, człuchowski i częściowo słupski)	Przy relatywnie niskiej jakości powiązań, położone tam miasta mają bardzo słabe powiązania z pozostałą częścią regionu – także powiązania z Gdańskiem są względnie słabe. Ponadto większość miast tych powiatów miała równie silne powiązania, co ze stolicą pomorskiego, z ośrodkami regionalnymi sąsiednich województw (Koszalinem i Bydgoszczą). Rodzi to trudności w podtrzymaniu spójności gospodarczej i społecznej województwa.	Warto zwrócić uwagę na Bytów, o relatywnie najsłabszej dostępności w komunikacji publicznej w kontekście jego roli w województwie pomorskim.
Powiaty środkowej części województwa (bytowski, kościerski i kartuski).	Stolice powiatów są słabo dostępne, na poziomie zagrażającym ich funkcjom jako ośrodków ponadlokalnych.	
Powiaty południowo – wschodniej części województwa (kwidziński i sztumski oraz południowe części starogardzkiego i tczewskiego)	Miasta mają stosunkowo słabe powiązania międzymiastowe.	

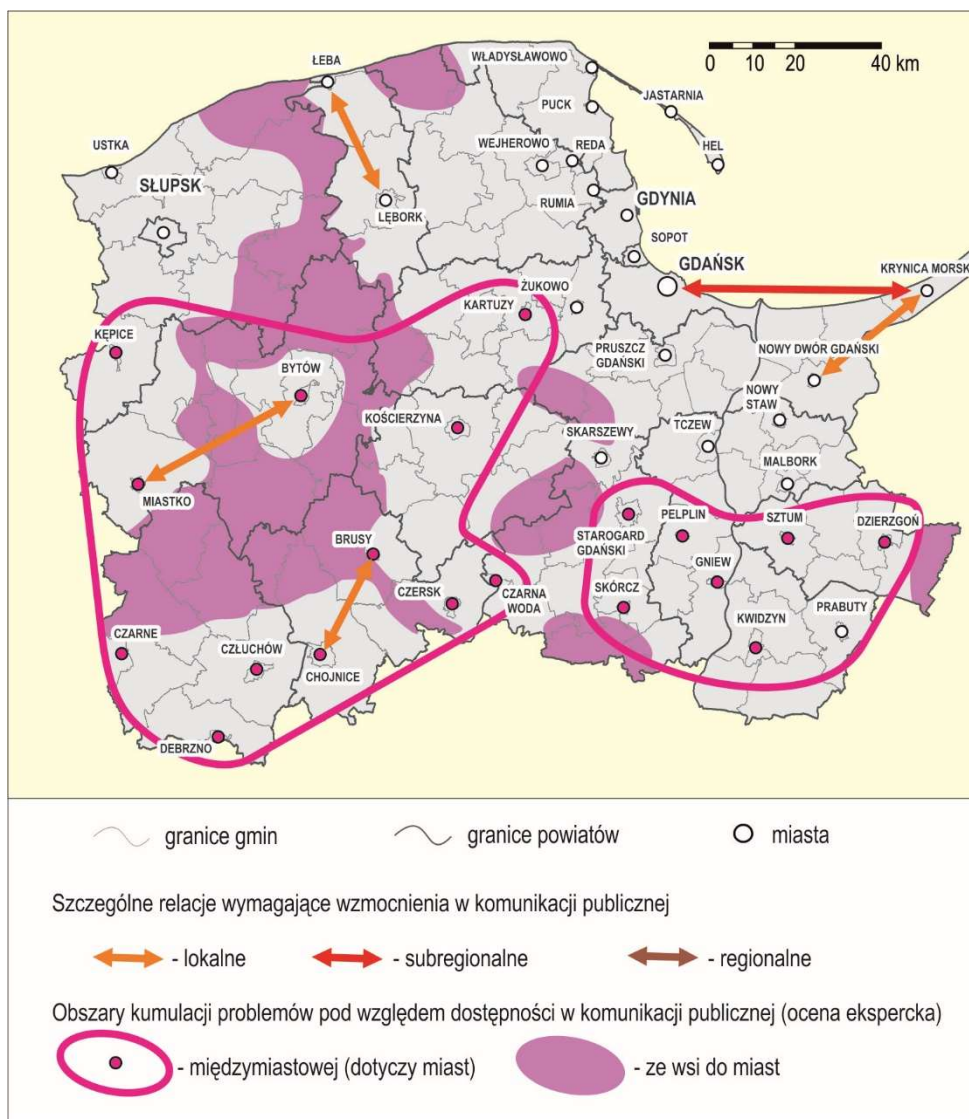
Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania



Ryc. 9.13. Zależności między liczbą typów usług a wskaźnikiem rozwoju – podejście punktowe w województwie pomorskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania





Ryc. 9.14. Podejście punktowe (kumulacja problemów w miastach), relacyjne (relacje wymagające wzmocnienia) i obszarowe (obszary kumulacji problemów) w województwie pomorskim  
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

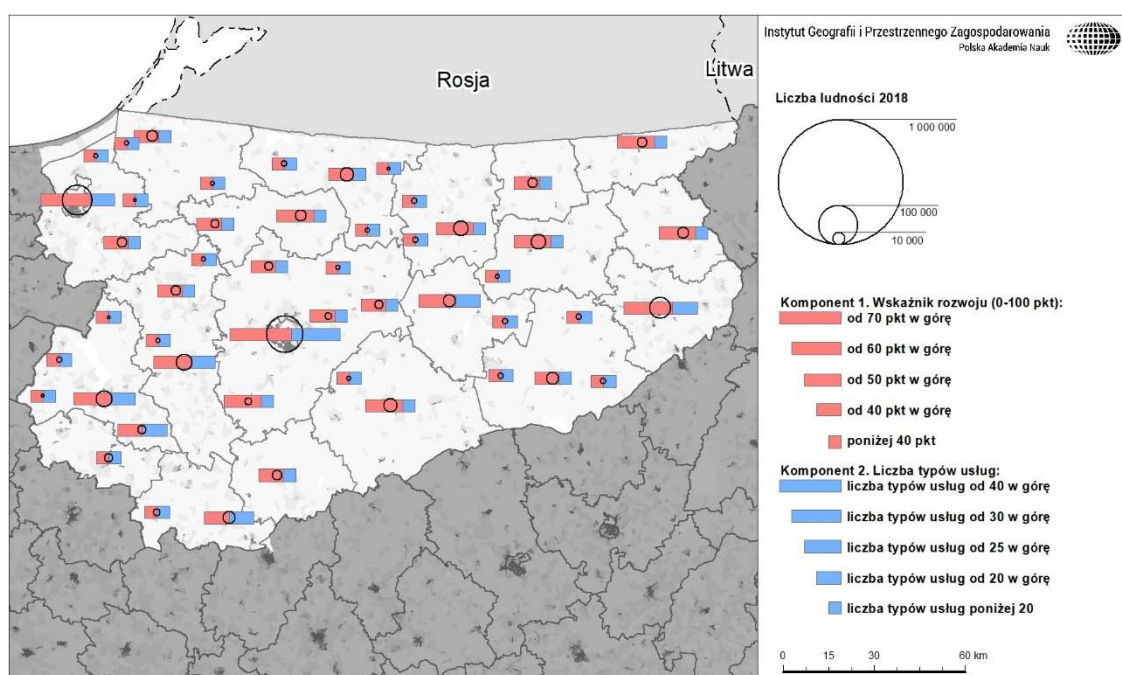
### **Województwo warmińsko-mazurskie**

Województwo cechuje w miarę równomierny poziom rozwoju, przy czym na większości obszaru wskaźnik rozwoju dla miast jest wyższy niż liczba typów usług. Zależność ta jest szczególnie widoczna w dużych miastach (subregionalne i ośrodek wojewódzki), ale również i w wielu mniejszych. Co interesujące, w regionie na dużych obszarach peryferii wewnętrznych (jedynie z wyjątkiem centralnej części południa i północnego-zachodu) istnieją duże zwarte obszary kumulacji problemów pod względem dostępności w komunikacji publicznej. Tym samym można mówić o pewnej kumulacji problemów na obszarach peryferii wewnętrznych województwa, zarówno pod względem liczby typów usług, jak i dostępności do nich transportem publicznym.

Tab. 9.18. Obszary problemowe z punktu widzenia obsługi transportem publicznym w województwie warmińsko-mazurskim.

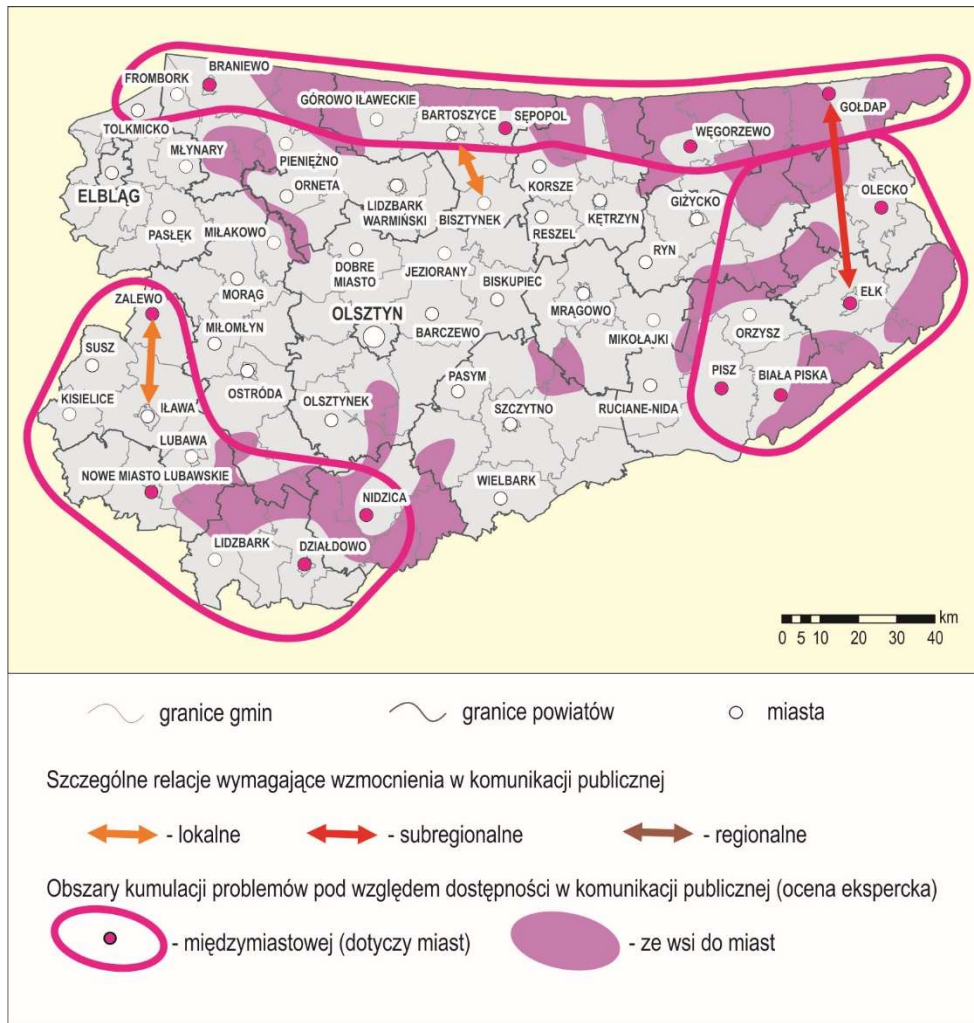
Obszar	Opis powiązań w systemie komunikacji publicznej	Uwagi
Powiaty położone w pobliżu północnej granicy województwa (będącej jednocześnie granicą państwową): braniewski, bartoszycki, kętrzyński, a szczególnie gołdapski i węgorzewski	Powiaty te mają słabą dostępność, na poziomie zagrażającym funkcjom ich stolic. Oczywiście istotnym czynnikiem jest tutaj granica (zarówno w sensie bariery społeczno-ekonomicznej, ale również transportowej).	Pozytywne wyjątki jak na przykład Bartoszyce, Górowo Iławieckie,, Kętrzyn, Korsze i Pieniężno.
Powiaty wschodniej części województwa (ełcki, gołdapski, olecki, piski, węgorzewski, a częściowo także giżycki)	Przy relatywnie niskim poziomie powiązań powiaty te mają także bardzo słabe lub słabe powiązania z pozostałą częścią regionu – szczególnie z Olsztynem. Ponadto Ełk, będący wg PZPW 2018 miastem subregionalnym miał silniejsze powiązania z Białymstokiem niż z Olsztynem. Grozi to trudnościami w podtrzymaniu spójności województwa.	
Powiaty południowo-zachodniego fragmentu województwa (iławski, nowomiejski, działdowski i nidzicki)	Jeżeli w analizie pominąć kolejowe połączenia pośpieszne i ekspresowe to pozostałe powiązania są bardzo słabe. Przykładem może być odcinek Iława – Działdowo który jest obsługiwany tylko przez 4 pary pociągów regionalnych. Ponadto obszar ten ma relatywnie silne powiązania (w stosunku do powiązań z Olsztynem) ze stolicami innych regionów (Działdowo – Warszawa, Nowe Miasto Lubawskie – Toruń, Iława – Gdańsk i Toruń). Powodem może być zawiła historia tych terenów, co stanowi wyzwanie dla spójności województwa.	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania



Ryc. 9.15. Zależności między liczbą typów usług a wskaźnikiem rozwoju – podejście punktowe w województwie warmińsko-mazurskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania



Ryc. 9.16. Podejście punktowe (kumulacja problemów w miastach), relacyjne (relacje wymagające wzmocnienia) i obszarowe (obszary kumulacji problemów) w województwie warmińsko-mazurskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

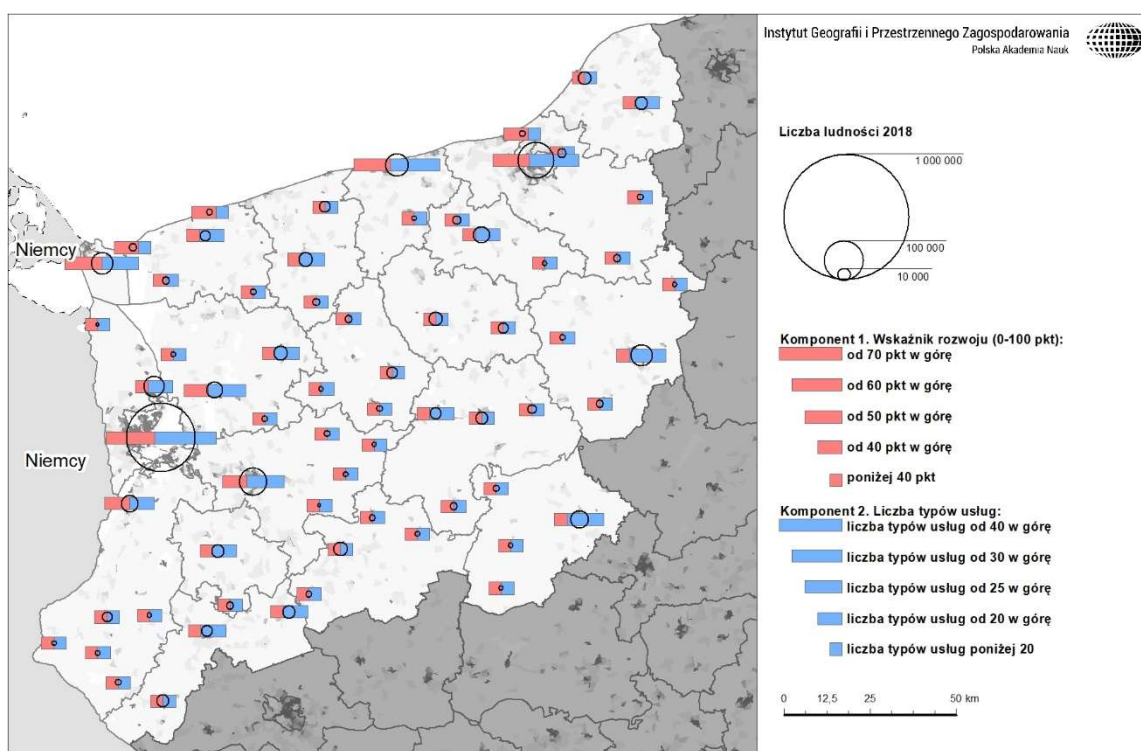
### Województwo zachodniopomorskie

Region cechuje dość dobre dopasowanie na poziomie miast wskaźnika rozwoju i liczby typów usług. Problemem regionu nie jest niedopasowanie tych dwóch wskaźników, a raczej zróżnicowanie przestrzenne rozwoju i dostępności do usług. Zarówno wyższy rozwój, jak i lepsza dostępność do usług cechuje zachodnią i północną część regionu, podczas gdy jego centralna, wschodnia i przede wszystkim południowa część są relatywnie gorzej dostępne i na tym obszarze występuje kumulacja problemów dostępności międzymiastowej, jak i dostępności ze wsi do miast. Rekomenduje się zatem poprawę dostępności do takich miast jak Wałcz lub Szczecinek, w których w porównaniu do otoczenia znajduje się relatywnie duża liczba typów usług.

Tab. 9.19. Obszary problemowe z punktu widzenia obsługi transportem publicznym w województwie zachodniopomorskim.

Obszar	Opis powiązań w systemie komunikacji publicznej
Południowa część województwa (powiaty drawski, wałecki, myśliborski, pyrzycki a zwłaszcza gryfiński, ponadto choszczeński (z wyjątkiem Choszczna) i szczeciński (z wyjątkiem Szczecinka) oraz Połczyn Zdrój).	Położone tam miasta charakteryzują się słabą dostępnością, często mają słabe powiązania z pozostałą częścią regionu – w tym także powiązania ze Szczecinem są względnie słabe.
Środkowa część województwa – dokładnie granica pomiędzy byłymi województwami szczecińskim i koszalińskim.	Granica ta stanowi barierę w powiązaniach i zagrożenie dla spójności województwa. Warto w tym kontekście wspomnieć także o słabych powiązaniach pomiędzy nadmorskimi miastami obu byłych województw, co może stanowić wyzwanie dla ich funkcji turystycznej.

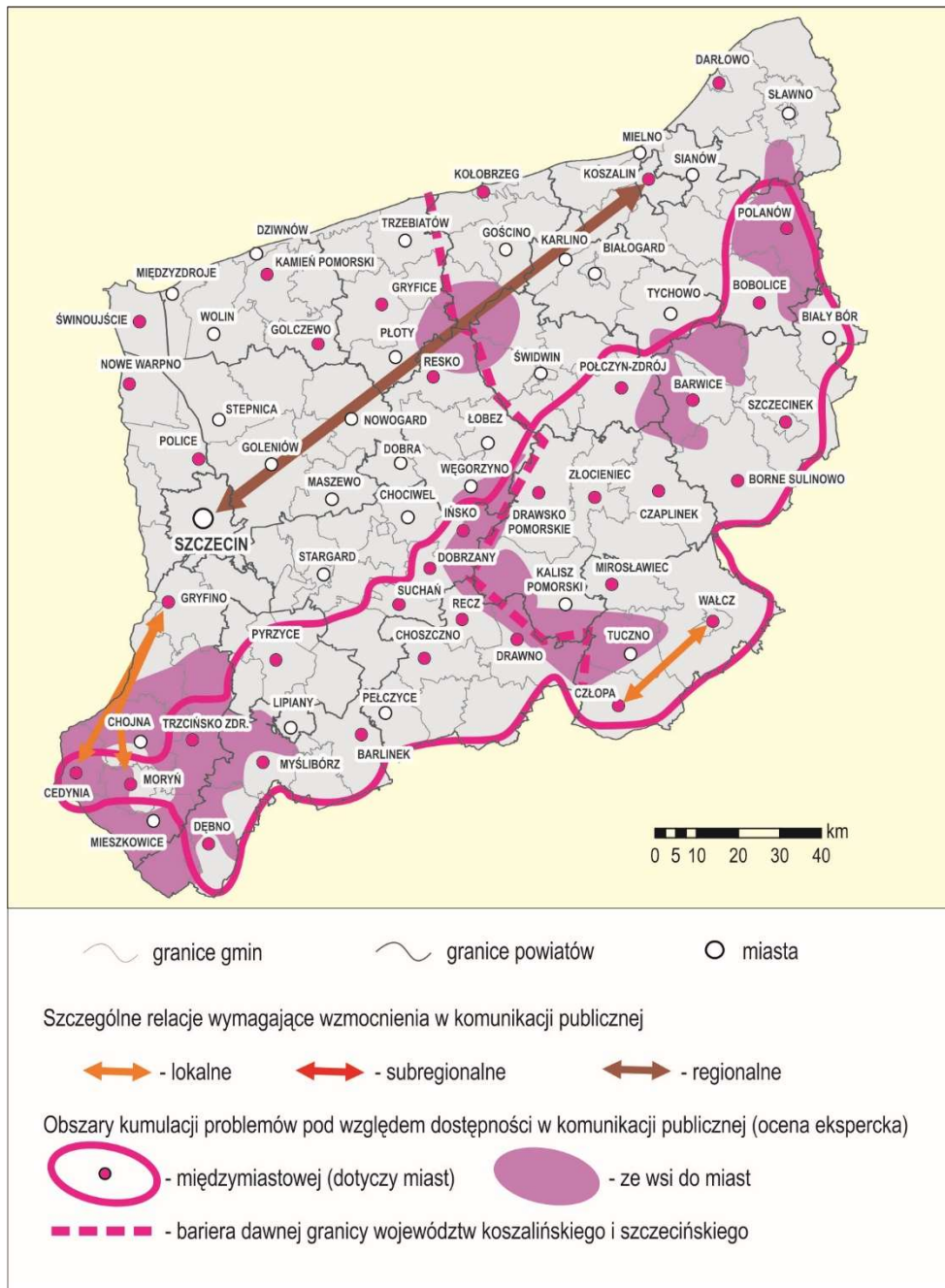
Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania



Ryc. 9.17. Zależności między liczbą typów usług a wskaźnikiem rozwoju – podejście punktowe w województwie zachodniopomorskim.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania





Ryc. 9.18. Podejście punktowe (kumulacja problemów w miastach), relacyjne (relacje wymagające wzmocnienia) i obszarowe (obszary kumulacji problemów) w województwie zachodniopomorskim.  
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

## 10. WNIOSKI I REKOMENDACJE

### 10.1. Miasta wojewódzkie i aglomeracyjne

Analizy wykazały, że zbiór ten jest bardzo zróżnicowany pod względem cech rozwoju społeczno-gospodarczego i dynamiki zmian, jednak większość wskaźników plasuje te ośrodki w czołówce całej populacji miast. Dla rozwoju województw kluczowe jest przełamanie tendencji polaryzacyjnych, tj. deglomeracja części funkcji wyższego rzędu na rzecz zwłaszcza miast tzw. drugiego rzędu (byłe miasta województwa), ale też miast powiatowych aglomeracji, co mogłoby się przyczynić do poprawy stosunków dojazdów do pracy – do miast tych jest znacznie bliżej z „wnętrz” województw (dotyczy to zwłaszcza Trójmiasta). Natomiast narastająca koncentracja potencjałów endogenicznych w największych aglomeracjach jest korzystna dla tych ośrodków pod względem finansowo-ekonomicznym, ale negatywna pod względem jakości życia (koszty zewnętrzne urbanizacji i życia wielkomiejskiego, zwłaszcza nadmierne zatłoczenie) i w przyszłości może doprowadzić do poważnych problemów. W miastach tych i ich otoczeniu konieczne jest ograniczanie rozpraszania zabudowy (poprzez wyraźne egzekwowanie wymogu bilansowania terenów zgodnie z prognozami demograficznymi i realnym popytem) oraz lepsze związanie komunikacyjne ośrodków powiatowych z rdzeniem stołecznym (dotyczy to zwłaszcza województw w północnej i centralnej części kraju, natomiast relatywnie niezły problem ten rozwiązany jest w obydwu województwach Małopolski). Ponadto spodziewana luka podażowa na rynku pracy sprzyja tworzeniu warunków dla imigracji zagranicznej<sup>16</sup>.

Badanie przeprowadzone w 6 województwach wskazuje, że miasta w zewnętrznych strefach dużych aglomeracji (Łódź, Kraków, Trójmiasto) posiadają relatywnie dobrze rozwinięte usługi publiczne oraz dobre wskaźniki w zakresie liczby połączeń transportem publicznym. Jednocześnie transport ten jest ukierunkowany prawie wyłącznie do rdzenia metropolii. Dużo gorzej kształtują się wskaźniki liczby obsługiwanych kierunków. W efekcie miasta w zewnętrznych strefach metropolii nie mogą w wystarczającym stopniu świadczyć usług na rzecz terenów położonych dalej, a także sobie nawzajem. Taki układ wzmacnia monocentryczność wewnątrz obszarów metropolitalnych. Ponadto także dostęp do usług w miastach rdzeniowych nie zawsze jest satysfakcjonujący ponieważ w sensie organizacyjnym transport publiczny nastawiony jest w pierwszej kolejności na obsługę dojazdów do pracy i szkół. Oznacza to trudności w wykorzystywaniu go podczas podróży związanych z innymi usługami (o innym rytmie godzinowym), np. w ochronie zdrowia i kulturze.

### 10.2. Miasta subregionalne

Są to na ogół miasta powiatowe grodzkie, często w najtrudniejszej sytuacji, bowiem spodziewana jest ich silna (Tarnów, Włocławek) lub umiarkowana (Słupsk, Inowrocław) depopulacja oraz związane z tym pogłębiające się deformacje struktury wieku i płci. Szansą dla tych miast jest pobudzenie migracji z otaczających terenów wiejskich (mających wysoką dzietność, np. Małopolska, Kaszuby), co poprzez wzrost urbanizacji poprawiłoby ogólną efektywność osadniczą (jest to problem zwłaszcza w województwie warmińsko-mazurskim).

Należy wspierać tworzenie powiązań funkcjonalnych ze stolicami województw, np. Słupska z Gdańskiem, ale także z Koszalinem. Racjonalne byłoby wsparcie miast subregionalnych rządowymi programami, w celu np. zwiększenia atrakcyjności osiedleńczej (np. poprzez programy typu Mieszkanie+, nakierowane na takie ośrodki, a nie rozwinięte metropolie).

Z punktu widzenia prognozowanej przyszłości demograficznej i wzrostu obciążeń (niekorzystna relacja pracujących do utrzymywanych, starzenie się populacji), kluczowe jest zapewnienie dochodów

---

<sup>16</sup> W opracowaniu A. Górny i P. Śleszyński (2019) dowodzone, że Wrocław i Trójmiasto są jedną z największych w Polsce koncentracji ukraińskiej migracji zarobkowej.

budżetowych miasta i urealnienie ponoszonych kosztów przez mieszkańców obszarów funkcjonalnych miast. W pierwszej kolejności, tam gdzie to możliwe, należy dążyć do połączenia gminy wiejskiej i miejskiej w jeden organizm administracyjny (przykład Zielonej Góry).

Przeprowadzone badania wykazały, że w rzeczywistości sytuacja miast (w badanych 6 regionach) w tej kategorii jest bardzo zróżnicowana, często nawet w obrębie jednego województwa. Niektóre ośrodki odznaczają się silną koncentracją usług publicznych, ale ich oddziaływanie na inne mniejsze miasta oraz na tereny wiejskie jest ograniczone poprzez słabą dostępność transportową (zarówno w transporcie indywidualnym, jak i w publicznym). W niektórych innych miastach dostępność transportowa jest dobra i uzasadnia to lokalizację nowych usług, w tym usług wyższego rzędu. Może to dodatkowo wzmocnić ich atrakcyjność osiedleńczą i zredukować wspomniane wyżej zagrożenie utratą funkcji i ludności. Kluczowe jest zachowanie takich warunków życia (w tym wyposażenia w podstawowe usługi), aby rekompensowały one konieczność długich dojazdów do pracy, a pośrednio także kreowały lokalny rynek pracy (np. obsługa nieruchomości), czyli długookresowo niwelowały część spośród tych dojazdów.

### **10.3. Miasta powiatowe**

Podobnie jak w przypadku miast powiatowych grodzkich, szansą dla tych miast jest pobudzenie migracji z otaczających terenów wiejskich, co poprzez wzrost urbanizacji poprawiłoby ogólną efektywność osadniczą. Wiele z tych miast wskutek obniżania potencjału demograficznego i bazy ekonomicznej będzie jednak tracić swe funkcje i obniżać swe miejsce w hierarchii osadniczej. Wskazuje to, że w przyszłości niewykluczona jest konieczność optymalizacji sieci powiatowej, w tym redukcji liczby powiatów do bardziej uzasadnionej ekonomicznie i społecznie, liczby jednostek. Z podobnych powodów należy przekonywać samorządy miejskie i wiejskie w województwach do łączenia się gmin obwarunkowych z rdzeniami (łącznie w Polsce istnieje 155 tzw. gmin obwarunkowych, w tym 75 w badanych 6 województwach).

Miasta mające 20-50 tys. mieszkańców są predystynowane do reindustrializacji opartej o potencjały endogeniczne, związanej z rozwojem takich gałęzi przemysłu, jak zwłaszcza przemysł drzewno-papierniczy, w tym meblarstwo, poprzez wspieranie istniejących już funkcji tego typu oraz indukowanie nowych lokalizacji, zwłaszcza na obszarach peryferyjnych, następnie rolno-spożywczy (wspieranie „pierścieni” warzywno-sadowniczych wokół aglomeracji, które to poprawnie wykształciły się w zasadzie jedynie w woj. mazowieckim), a także inne branże przetwórcze. Chodzi tutaj przede wszystkim o wspieranie rodzimych, głównie średnich (50-100 pracujących) przedsiębiorstw i dywersyfikowanie struktury gospodarczej pozaaglomeracyjnych miast powiatowych, gdyż struktury heterogeniczne i wielofunkcyjne są bardziej odporne na różnego rodzaju zakłócenia koniunktury, w tym kryzysy gospodarcze. Wspieranie podmiotów powstających lokalnie, w odróżnieniu od filii i oddziałów wielkich przedsiębiorstw ma kilka fundamentalnych zalet, polegających na „zakorzenieniu” ich w lokalnych systemach społeczno-gospodarczych, jak też bardziej proporcjonalnej alokacji zysków i inwestycji w miastach oraz gminach ich działalności. Rodzimy kapitał jest pewniejszy, gdyż inaczej, niż w przypadku kapitału zagranicznego, na ogół nie powoduje transferu zysków.

Z powyższym wiąże się też stopniowe odchodzenie od polityki „przedsiębiorczości za wszelką cenę”, a zamiast tego potrzebne jest wspieranie powstawania coraz większych firm. Wraz z rozwojem gospodarczym i wyższym poziomem organizacji, potrzebne jest bowiem zmniejszanie kosztów jednostkowych, wysokich w przypadku zwłaszcza dużej liczby zakładów osób fizycznych (nacisk na rozwój przedsiębiorczości był uzasadniony w okresie transformacji w pierwszych dekadach po 1989 r., gdy występowało np. wysokie bezrobocie). Oznacza to zachęty dla konsolidacji, spółdzielczości oraz współpracy, zwłaszcza pomiędzy dostawcami-producentami. Wsparcie dotyczące konsolidacji (fuzje, „przyjacielskie” przejęcia) powinno być kierowane szczególnie do miast powiatowych, gdyż większe mają te procesy już uruchomione, a mniejsze nie mogą mieć jeszcze potencjału do takiej konsolidacji

(np. odpowiedniego kapitału ludzkiego, know-how, otoczenia biznesowego itd.), jak też w ich przypadku istnieje ryzyko monopolizacji.

Także w przypadku miast powiatowych istotne jest przeciwdziałanie rozpraszaniu osadnictwa, rujnącego budżety gmin koniecznością ponoszenia coraz wyższych nakładów na obsługę dróg, kanalizacji, wodociągów itd. Wynika to z braku planów miejscowych, a te które są, mają niejednokrotnie wadliwą strukturę przeznaczenia terenów (nadpodaż gruntów budowlanych).

Przeprowadzone badanie potwierdziło, że ośrodki powiatowe odgrywają istotną rolę jako miejsca koncentracji usług publicznych. Ma to szczególne znaczenie na terenach peryferyjnych województw. Stwierdzono także, że w grupie miast powiatowych możliwe jest wydzielenie, z punktu widzenia skupienia usług, co najmniej dwóch typów. Zasięg oddziaływania niektórych miast jest bowiem wyraźnie większy i mógłby predestynować je do pełnienia funkcji subregionalnych w niektórych dziedzinach życia społeczno-gospodarczego.

#### **10.4. Pozostałe mniejsze miasta**

Miasta te liczą co do zasady poniżej 10 tys. mieszkańców. Jest to bardzo zróżnicowany zbiór miast, który obejmuje kilkaset miast w całym kraju. Są tu zarówno mniejsze miasta turystyczne (pobrzeża, pojezierza, góry), jak też lokalne ośrodki usługowe w różnych częściach regionów. Paradoksalnie, w obliczu spodziewanej depopulacji miasta te są w stosunkowo korzystnej sytuacji. Szansą dla małych miast jest bowiem ich wielkość, gdyż w obliczu wyludniania się nie są one tak podatne na zmiany koniunktury, jak większe ośrodki i lepiej dostosują się do warunków otoczenia. W miastach tych należy szukać indywidualnych specjalizacji, które pozwoliłyby na dalsze pełnienie funkcji lokalnej obsługi.

Dla rozwoju miast nadmorskich (pomorskie, a zwłaszcza zachodniopomorskie) szansą może być rozwój funkcji związanych z tzw. „silver economy”, przede wszystkim na obszarach o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych, jak też opartych o właściwości uzdrowiskowe (potencjał ten istnieje także w województwie małopolskim, kujawsko-pomorskim i warmińsko-mazurskim). Należy dążyć też do dekoncentracji funkcji turystycznej w miastach nadmorskich (Ustka, Łeba, Władysławowo, Jastarnia) i górskich (Zakopane, Karpacz, Szczyrk i in.) na inne ośrodki, także niemające statusu miejskiego. W tym kontekście warto rozważyć starania o przyznanie statusu miejskiego największym wsiom położonych w pobliżu linii brzegowej Bałtyku (np. Smołdzino, Główny, Choczewo, Gniewino i in.), bowiem Pobrzeże Bałtyku na wschodnim Pomorzu jest bardzo słabo zurbanizowane. Podobnie aktywizować należy wsie górskie (np. Zawoja, Biały Dunajec, Raba Wyżna, Ropa w woj. małopolskim) oraz na wschodzie i północy kraju (potrzeby „dokończenia” urbanizacji).

Wydaje się, że status miasta w peryferyjnych regionach jest oznaką prestiżu, a zatem należy zastanowić się nad nadaniem (niekiedy przywróceniem) statusu miejskiego. W przypadku miast można zaproponować silniejsze rozszerzenie inicjatywy Cittaslow (obecną aktualnie zwłaszcza w woj. warmińsko-mazurskim) ze względu na potencjał kulturowy i krajobrazowy (zwłaszcza małopolskie i pomorskie).

Badanie wykazało, że część małych miast pozostaje w szczególny sposób odciętych od dostępu do usług publicznych. Wynika to z zarówno z rozmieszczenia określonych placówek, jak też z dostępności transportowej, w tym przede wszystkim dostępności transportem publicznym. W relatywnie najlepszej sytuacji znajdują się niektóre miasta w obrębie obszarów metropolitalnych. Z drugiej strony w wielu województwach ukształtowały się klasyczne peryferia wewnętrzne, gdzie sąsiadujące ze sobą grupy małych ośrodków odznaczają się słabymi wartościami wskaźników zarówno wyposażenia w usługi, jak i dostępności transportowej.



## 10.5. Rekomendacje dla różnych kategorii władz publicznych

Prowadzenie polityki rozwoju w zrozumiały sposób wiąże się z podziałem kompetencyjnym różnych kategorii władzy publicznej, w tym różnych szczebli samorządowych. W tabeli 10.1. zestawiono najważniejsze rekomendacje, odpowiadające stwierdzonym w opracowaniu problemom i barierom.

Tabela 10.1. Rekomendacje dla polityki rozwoju dla różnych kategorii władz publicznych.

Problem rozwojowy/ bariera	Przyczyna	Skutek	Typy miast i regiony, których dotyczy	Rekomendacje dla szczebla		
				krajowego	wojewódzkiego (samorządowego)	gminnego
Starzenie się populacji	Zbyt niska dzietność, odpływ za granicę i poza województwo	– deformacje struktury wieku i płci, – narastająca luka podażowa na rynku pracy, – wzrost obciążeń społecznych, w tym publicznych	Głównie średnie i małe miasta	– utrzymanie polityki prorodzinnej poprzez inwestycje infrastrukturalne i pomoc rodzicom (np. zachęty dla powstawania przedszkoli przyzakładowych w partnerstwie publiczno-prywatnym), – przyjęcie polityki migracyjnej zachęcającej zwłaszcza do migracji powrotnych, reemigracji	– wspieranie szkolnictwa zawodowego (opieka nad osobami starszymi), – inwestycje infrastrukturalne (domy seniora itp.), – restrukturyzacja szkolnictwa, zwłaszcza podstawowego (w porozumieniu z samorządem gminnym), – optymalizacja kosztowa zarządzania (zachęty, np. fiskalne dla łączenia gmin obwarunkowanych z ich rdzeniami miejskimi)	– wspieranie więzi międzysąsiedzkich (wzajemna pomoc starszych), – rozwijanie współpracy międzygminnej w zakresie usług publicznych, – silniejsza współpraca samorządów z instytucjami lokalnymi (NGO, Kościoł)
Silny odpływ migracyjny z peryferyjnych części regionu, kierujący się głównie do Trójmiasta, Warszawy i za granicę, z coraz wyraźniejszym pominięciem średnich szczebli systemu miejskiego	Różnice w poziomie rozwoju, możliwościach realizacji rozwoju osobistego, osiągania satysfakcjonujących dochodów itp.	– deformacje struktury wieku (odpływ ludności mobilnej), – deformacje struktury płci (silne w wieku „matężeńskim”), – „drenaż mózgow” (odpływ najzdolniejszych i najbardziej przedsiębiorczych), – tzw. „błędne koło depopulacji” – ujemne sprzężenie zwrotne	Peryferyjne części województw, zwłaszcza mniejsze miasta	– zachęty do zamieszkania, kierowane poprzez Program Mieszkanie+ do miast średnich oraz wykluczenie z tego programu miast metropolitalnych i aglomeracyjnych, – wsparcie programami dla zagospodarowania porzucanej infrastruktury, np. wykup nieruchomości przez państwo i zachęty w ten sposób dla trwałych powrotów migracyjnych	– fundusz dla najzdolniejszych, pod warunkiem zamieszkania w dotychczasowym ośrodku (miasta regionalne i subregionalne, niektóre ponadlokalne)	– programy zagospodarowania porzucanej infrastruktury (konwersja na funkcje rekreacyjne, tzw. „drugie domy”) (potrzebne wsparcie programami rządowymi)
Nadmiernie dalekie dojazdy do pracy	Różnice płacowe, w coraz mniejszym stopniu brak miejsc pracy (spadek bezrobocia)	– negatywne konsekwencje dla życia społecznego i rodzinnego (straty czasowe, uciążliwość fizyczna i psychiczna)	Peryferyjne części województw, zwłaszcza na pograniczach	– działania na rzecz reindustrializacji średnich miast (funkcja przemysłowa jest najbardziej adekwatną dla miast średnich, a nie np. Gdańska czy Krakowa, które należy deindustrializować z branż nisko- i średniorozwiniętych)	– deglomeracja funkcji wyższego rzędu, np. administracyjnych do miast regionalnych i subregionalnych	
Słabe materialne i niematerialne	Peryferyjność (zła dostępność przestrzenna),	– „błędne koło” depopulacji (negatywne	Peryferyjne części regionów,	– deglomeracja, w tym wykorzystanie	– współpraca województw na pograniczach w zakresie	– efektywniejsza gospodarka przestrzenna, w tym

zasoby endogeniczne (kapitał ludzki, społeczny, majątkowy, finansowy, innowacyjny, itp.)	odpływ migracyjny i filtracja społeczna, efekt „wysysania” grawitacyjnego funkcji o wysokiej wartości dodanej przez metropole, brak oddziaływania biegunów wzrostu na dalsze otoczenie, kumulacja barier historycznych	sprężenia ujemne), – kumulacja barier i negatywnych cech antyrozwojowych w postaci tzw. obszarów problemowych	zwłaszcza mniejsze miasta	policycentryzmu polskiej sieci osadniczej, – wzmocnienie funkcji przemysłowych, w tym reindustrializacja średnich miast, – zachęty ustawowe dla akumulacji kapitału (oszczędzania i inwestowania na miejscu)	inwestycji publicznych i programowania rozwoju (zwłaszcza na styku z innymi województwami, np. zachodniopomorskie – rola Szczecinka i kujawsko-pomorskie – rola Chojnic-Człuchowa-Tucholi), – zachęty dla spółdzielczości	gminnym zasobem nieruchomości, – rozważenie wprowadzenia walut lokalnych (środek płatniczy: pieniądz lub system wymiany towarów i usług, akceptowany tylko na danym obszarze (np. w wielu miejscach Szwajcarii), mający wiele celów – stabilizację rynkową, odporność na kryzysy, zatrzymywanie pieniądza na miejscu, zachęcanie do współpracy międzyludzkiej)
Odpływ kapitału	Uwarunkowania globalizacyjne (w tym działalność korporacji transnarodowych)	Drenaż zysków poza rejon wytwarzania (transfery finansowe, licencje i in.) – zarówno za granicę, jak i do Warszawy oraz stolic województw	Większe miasta województwa z dużym udziałem inwestycji zagranicznych	– uszczelnienie transferów z filii do central-matek (zatrzymanie kapitału w kraju)	– systemowe zachęty dla reinwestowania i inwestowania  – wsparcie spółdzielczości, w tym banków spółdzielczych	– wspieranie lokalnych inwestorów i rodzimego kapitału,  – instrumenty niepieniężne: waluty lokalne
Brak dużych podmiotów gospodarczych („lokomotywy rozwoju”)	Słabość gospodarki	Brak podmiotów stabilizujących ekonomicznie miasta i ich regiony, zdolnych do inwestowania	Mniejsze miasta	– zachęty do konsolidacji mniejszych przedsiębiorstw (fuzje pionowe i poziome, „przyjazne” przejęcia, spółdzielnie), w mniejszych miastach zachęty do współpracy pomiędzy dostawcami i producentami, w tym tzw. fuzje pionowe	– wsparcie spółdzielczości, w tym banków spółdzielczych	
Wadliwe planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, w tym lokalizacja inwestycji (m.in. mieszkaniowych)	Wadliwe prawo planistyczne, uwarunkowania historyczne i współczesne (modernizacyjne), błędna polityka przestrzenna gmin	Rozpraszenie zabudowy i chaos przestrzenny, nadpodaż gruntów budowlanych, wyższe koszty obsługi beładnego osadnictwa, straty społeczne, gospodarcze i przyrodnicze, liczone w województwie w mld złotych rocznie	Aglomeracje, strefy wokół średnich miast, strefy turystyczne	– nowa ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w tym wyraźny zapis o bilansowaniu terenów  – nowy podatek od gruntów budowlanych niezabudowanych	– monitoring zagospodarowania przestrzennego	– bilansowanie terenów pod prognozowany popyt,  – podatek od gruntów budowlanych niezabudowanych,  – wykup gruntów i tworzenie „banków ziemi” (ochrona przed spekulacją, zabezpieczenie rezerw pod różne funkcje na przyszłość),  – podnoszenie świadomości mieszkańców
Polaryzacja i nierównoważenie systemu osadniczego	Uwarunkowania historyczne (oddziaływanie dziedzictwa zaborów) i współczesne (globalna tendencja do	Różnicowanie się potencjału społeczno-gospodarczego, migracje, napięcia społeczne, spadek znaczenia	System osadniczy, zwłaszcza województw: pomorskiego i łódzkiego	– reorganizacja systemu administracyjno-terytorialnego, w tym zwłaszcza sieci powiatowej,  – deglomeracja-policycentryzacja	– w przypadku braku zmiany podziałów terytorialno-administracyjnych tworzenie szczebla subregionalnego usług publicznych, w tym we współpracy na granicy	

	dywergencji, nieoptymalny system administracyjny o-terytorialny, brak spójnej sieci osadniczo-transportowej wysokiego rzędu)	miast regionalnych i subregionalnych			województw (Śląsk-Koszalin, Chojnice-Tuchola, Kwidzyn-Grudziądz, Malbork-Elbląg, Elk-Suwałki, Gorlice-Jasło i in.	
--	--	--------------------------------------	--	--	---	--

Źródło: Opracowanie własne.

## 10.6. Rekomendacje dla kształtowania sieci usług

Opisane wyżej zróżnicowanie ogólnej sytuacji w różnych typach miast, wskazuje na konieczność dywersyfikowania polityki w zakresie rozwoju sieci usług. Celowe wydaje się pełniejsze integrowanie systemu usług publicznych na obszarach metropolitalnych (Gdańsk-Gdynia-Sopot, Kraków, Łódź, Bydgoszcz-Toruń). Dotyczy to integracji w obrębie rdzenia (Trójmiasto) oraz pomiędzy rdzeniem a szeroko rozumianą strefą zewnętrzną. Integracja powinna obejmować zwłaszcza usługi edukacyjne, ochrony zdrowia oraz kultury. Zewnętrzne miasta metropolitalne powinny być ośrodkami usługowymi koncentrującymi jednocześnie procesy suburbanizacji (co sprzyjać będzie m.in. lepszej obsłudze transportem publicznym i lepszemu dostępowi do usług publicznych oraz ograniczeniu chaosu przestrzennego).

Miasta subregionalne o lepszej sytuacji demograficznej i wyższym poziomie zamożności mieszkańców powinny być wyposażone w usługi publiczne, tak aby zachować ich relatywnie wyższą atrakcyjność osiedleńczą. Dotyczy to np. w województwie łódzkim Skierniewic i Bełchatowa, w kujawsko-pomorskim – Inowrocławia, a w małopolskim – Tarnowa. Także niektóre miasta powiatowe powinny wzmacniać funkcje usługowe, tak aby zachować ich relatywnie wysoką atrakcyjność osiedleńczą (przeciwdziałać obecnemu lub prognozowanemu wyludnianiu). Dotyczy to np. w województwie pomorskim Tczewa, Kościerzyny i Chojnic; w kujawsko-pomorskim Tucholi, Sępólna Krajeńskiego i Rypina; w zachodniopomorskim Świdwina, Białogardu i Łobza; w małopolskim Dąbrowy Tarnowskiej, Gorlic, Limanowej; w warmińsko-mazurskim Nidzicy i Nowego Miasta Lubawskiego

Polityka w zakresie wyposażenia w usługi miast małych położonych na peryferiach regionów powinna być elastyczna i zróżnicowana terytorialnie. Musi brać ona pod uwagę zachodzące procesy demograficzne oraz dostępność transportową do sąsiednich miast większych (w tym dostępność transportem publicznym). W strefach peryferyjnych niektórych regionów występują też braki w zakresie niektórych usług, które mogą być rozwiązane poprzez lokalizację nowych placówek (np. szpitalnych oddziałów ratunkowych). Celowe wydaje się pełniejsze integrowanie systemu usług publicznych na obszarze powiatów, tak aby niwelować ogromne dysproporcje w szeroko rozumianych warunkach życia widoczne między miastami powiatowymi i sąsiednimi małymi ośrodkami. Integracja może być realizowana poprzez: a) powstawanie nowych placówek w wybranych mniejszych miastach (o ile jest to uzasadnione lokalnym popytem), względnie filii obiektów znajdujących się w mieście powiatowym; b) integrację instytucjonalną, zapewniającą odpowiedni podział zadań pomiędzy podobnymi placówkami w powiecie; c) ułatwienie dostępu transportowego do placówek w miastach powiatowych (organizacja lub wsparcie dla transportu publicznego; organizacja alternatywnych form transportu na terenach rzadko zaludnionych – *car sharing*, autobus na zamówienie itp.; w niektórych przypadkach rozwój infrastruktury, np. budowa brakujących odcinków dróg lokalnych). Jednocześnie niektóre małe miasta (nie będące ośrodkami powiatowymi) oddalone geograficznie, powinny w większym stopniu pełnić rolę koncentratora usług (zwłaszcza w zakresie ochrony zdrowia i edukacji, ale do pewnego stopnia także kultury).

W części województw możliwa jest identyfikacja istniejących lub potencjalnych układów bipolarnych pozwalająca na wzajemną integrację usług publicznych. Przykładami są układy Chojnice-Człuchów

(woj. pomorskie), Sieradz-Zduńska Wola (woj. łódzkie), Chełmno-Świecie (kujawsko-pomorskie), Nowy Targ – Zakopane Brzesko-Bochnia, Chrzanów-Oświęcim (małopolskie), Ostróda - Iława (warmińsko-mazurskie). Układy takie mogą niekiedy funkcjonować także w oparciu o relacje przekraczające granice województw (np. Piła-Wałcz). Jest ważne aby w tego typu sytuacji lokalizacyjnej nie stwarzać mieszkańcom barier instytucjonalnych w korzystaniu z usług publicznych, a także aby odpowiednie podmioty w obu jednostkach współpracowały ze sobą i dążyły, w miarę możliwości, do komplementarnego świadczenia usług (np. lekarze specjaliści, szkoły branżowe).

Na uwagę zasługują ośrodki pełniące istotne funkcje turystyczne (województwo pomorskie, zachodniopomorskie, małopolskie, warmińsko-mazurskie). Warunki życia, w tym dostęp do usług dla ich stałych mieszkańców jest niekiedy niewystarczający. Zarówno funkcjonowanie placówek, jak też organizacja transportu publicznego są tam dostosowane do obsługi ruchu turystycznego, a nie do potrzeb mieszkańców.

Istnienie tzw. peryferii wewnętrznych wskazuje na potrzebę współpracy z niektórymi sąsiednimi województwami w zakresie poprawy dostępności do usług miast położonych na wzajemnych pograniczach (np. poprzez wykorzystanie placówek usługowych w regionach sąsiednich lub poprzez wspólną organizację transportu publicznego).

Badanie pozwoliło na wyodrębnienie zwartych struktur obszarowych, gdzie następuje koncentracja niskich wskaźników rozwojowych, słabej podaży usług oraz złej dostępności do nich w transporcie publicznym. Są to obszary gdzie poziom usług oraz wykluczenie transportowe mogą drastycznie obniżyć warunki życia, a w konsekwencji przyspieszyć procesy wyludniania i marginalizacji. Część z nich odpowiada tzw. obszarom zagrożonym trwałą marginalizacją, które zidentyfikowane były w na potrzeby SOR (Śleszyński in. 2017). W tabeli 10.2. przedstawiono skróconą charakterystykę tych obszarów oraz wskazano niektóre możliwości przeciwdziałania ich marginalizacji.

Tabela 10.2. Obszary problemów związanych z dostępem do usług publicznych.

Województwo	Obszar o słabej dostępności usług publicznych	Odpowiedni obszar zagrożony trwałą marginalizacją wg SOR (OZTM SOR)	Charakterystyka problemów	Rekomendacje
<b>Kujawsko-pomorskie</b>	Północno-zachodnia część województwa (powiaty sępoleński i tucholski)	Poza OZTM SOR	Niski poziom rozwoju przy relatywnie rozwiniętych usługach (Tuchola), słabe powiązania, w tym ze stolicami województwa oraz ze stolicami powiatów (zwłaszcza małe miasta)	Rozwój usług w ośrodkach powiatowych, poprawa powiązań transportem publicznym z miast małych do powiatowych oraz w kierunku Bydgoszczy
	Wschodnia część województwa (powiaty rypiński i lipnowski)	Rypiński OZTM SOR	Niski poziom rozwoju, słabe wyposażenie w usługi, słabe powiązania transportowe, w tym ze stolicami województwa	Rozwój usług podstawowych, poprawa powiązań transportem publicznym z Toruniem



Województwo	Obszar o słabej dostępności usług publicznych	Odpowiedni obszar zagrożony trwałą marginalizacją wg SOR (OZTM SOR)	Charakterystyka problemów	Rekomendacje
	Rejon Grudziądz na północy województwa <sup>57</sup>	Grudziądzki OZTM SOR	Niski poziom rozwoju, dobre wyposażenie w usługi (Grudziądz), bardzo słabe wskaźniki powiązań praktycznie wszystkich miast w tym obszarze, a przede wszystkim Grudziądz, na poziomie utrudniającym pełnienie funkcji regionalnej	Wzmocnienie wielokierunkowych powiązań transportem publicznym do Grudziądza; podtrzymanie funkcji subregionalnej miasta (nowe usługi)
	Obszar południowej części województwa (powiat radziejowski)	Częściowo w obrębie wrocławsko-kłodawskiego OZTM SOR	Złe wyposażenie w usługi przy stosunkowo słabych powiązaniach zwłaszcza w kierunku miast wojewódzkich	Wzmocnienie wielokierunkowych powiązań transportem publicznym do Wrocławka; podtrzymanie funkcji subregionalnej miasta (nowe usługi); wzajemne wykorzystanie placówek usługowych z sąsiednim województwem łódzkim i wielkopolskim
<b>Łódzkie</b>	Powiaty wschodniej części województwa łódzkiego (łowicki, skierniewicki, rawski i opoczyński)	Poza OZTM SOR	Wysoki poziom rozwoju, dość dobre wyposażenie w usługi, ale miasta powiatów rawskiego i opoczyńskiego dysponują ogólnie słabymi powiązaniem. Grozi to trudnościami w podtrzymaniu spójności województwa (lepsze powiązania z mazowieckim)	Rozwój transportu publicznego w kierunku Łodzi, wzmocnienie funkcji subregionalnych w Skierniewicach, przeciwdziałanie wypłukiwaniu tych funkcji w stronę Warszawy, poprawa powiązań transportowych Drzewica-Opoczno

Województwo	Obszar o słabej dostępności usług publicznych	Odpowiedni obszar zagrożony trwałą marginalizacją wg SOR (OZTM SOR)	Charakterystyka problemów	Rekomendacje
	Powiaty południowej części województwa (wieruszowski, wieluński, pajęczański i radomszczański)	Poza OZTM SOR	Dość dobre wyposażenie w usługi, przy relatywnie niskiej jakości powiązań (bardzo słabe powiązania z pozostałą częścią regionu – także powiązania z Łodzią); Pajęczno i Wieruszów mają bardzo niskie wskaźniki powiązań, na poziomie zagrażającym ich funkcjom ich ośrodków ponadlokalnych	Poprawa powiązań transportem publicznym z Łodzią oraz wzmocnienie Wieruszowa i Pajęczna jako węzłów transportowych
<b>Małopolskie</b>	Obszar Podhala i znajdujący się tam duopol miast regionalnych (Nowy Targ i Zakopane)	Poza OZTM SOR	Wysoki poziom rozwoju, dobre wyposażenie w usługi, ale niskie wskaźniki powiązań (transport nastawiony na obsługę ruchu turystycznego)	Dostosowanie organizacji transportu publicznego do potrzeb mieszkańców (dostęp do usług)
	Obszar północno-wschodni, położony po obu stronach Wisły (powiaty dąbrowski i proszowicki)	Poza OZTM SOR	Niski poziom rozwoju, słaba podaż usług, słabe powiązania. Miasta powiatowe (Dąbrowa Tarnowska i Proszowice) miały zbyt niskie wskaźniki powiązań	Wzmocnienie usług wyższego rzędu w Tarnowie, a podstawowych w Dąbrowie Tarnowskiej i Proszowicach, poprawa powiązań transportem publicznym w tych powiatach.
	Obszar Pogórza Karpackiego (co najmniej od tzw. Zakopianki (drogi nr 7) na wschód), nawiązujący do zidentyfikowanego w PZPW obszaru funkcjonalnego „Ogród”	Poza OZTM SOR	Wysoki poziom rozwoju, braki w usługach (małe miasta), bardzo niskie wartości wskaźników powiązań	Wzmocnienie usług podstawowych w niektórych małych miastach; poprawa dowiązania transportem publicznym do miast powiatowych na północ i południe od strefy.

Województwo	Obszar o słabej dostępności usług publicznych	Odpowiedni obszar zagrożony trwałą marginalizacją wg SOR (OZTM SOR)	Charakterystyka problemów	Rekomendacje
<b>Pomorskie</b>	Powiaty zachodniego Pomorza (bytowski, chojnicki, człuchowski i częściowo słupski)	Częściowo w obrębie słupskiego OZTM SOR	Wysoki poziom rozwoju, zróżnicowana podaż usług, bardzo słabe powiązania z pozostałą częścią regionu – także z Gdańskiem. Ponadto większość miast tych powiatów ma równie silne powiązania (co ze stolicą pomorskiego), z ośrodkami regionalnymi sąsiednich województw. Grozi to trudnościami w podtrzymaniu spójności województwa	Wzmocnienie funkcji usługowych Miastka, poprawa powiązań transportowych między Bytowem a Miastkiem, oraz między Brusami a Chojnicami, także poprawa powiązań w relacji do Trójmiasta i Słupska.
	Powiaty środkowej części województwa (bytowski, kościerski i kartuski)	Poza OZTM SOR	Stosunkowo wysoki poziom rozwoju, dobre wyposażenie w usługi, stolice powiatów mają bardzo niskie wskaźniki powiązań, na poziomie zagrażającym funkcjom ich jako ośrodków ponadlokalnych	Wzmocnienie Kartuz i Kościerzyny jako węzłów transportu publicznego
	Powiaty południowo-wschodniej części województwa (tczewski, kwidzyński, sztumski)	Kwidzyński OZTM SOR	Stosunkowo wysoki poziom rozwoju, dobre wyposażenie w usługi, niska jakość powiązań transportowych	Wzmocnienie powiązań transportem publicznym do miast powiatowych (z miast małych)
<b>Warmińsko-mazurskie</b>	Powiaty położone w pobliżu północnej granicy województwa (będącej jednocześnie granicą państwową; szczególnie gołdapski i węgorzewski)	Gołdapski OZTM SOR	Niski poziom rozwoju, zróżnicowane wyposażenie w usługi (słabe w miastach małych), bardzo niskie wskaźniki powiązań, na poziomie zagrażającym funkcjom stolic powiatów	Poprawa wyposażenia w usługi niektórych ośrodków małych i powiatowych, wzmocnienie miast powiatowych jako węzłów transportowych

Województwo	Obszar o słabej dostępności usług publicznych	Odpowiedni obszar zagrożony trwałą marginalizacją wg SOR (OZTM SOR)	Charakterystyka problemów	Rekomendacje
	Powiaty wschodniej części województwa (ełcki, gołdapski, olecki, piski, węgorzewski a częściowo także giżycki)	Ełcki OZTM SOR	Niski poziom rozwoju, relatywnie dobre wyposażenie w usługi, bardzo słabe lub słabe powiązania z pozostałą częścią regionu – szczególnie z Olsztynem. Ponadto Ełk, będący wg PZPW 2018 miastem subregionalnym ma silniejsze powiązania z Białymstokiem niż z Olsztynem. Grozi to trudnościami w podtrzymaniu spójności województwa	Wzmocnienie Ełku jako subregionalnego ośrodka usługowego, poprawa powiązań transportem publicznym Ełku z mniejszymi miastami wschodniej części regionu
	Powiaty południowo – zachodniego fragmentu województwa (iławski, nowomiejski, działdowski i nidzicki)	Częściowo sierpecko-mławski OZTM SOR	Niski poziom rozwoju, w małych miastach słaba podaż usług, słabe powiązania transportem publicznym. Ponadto obszar ten ma relatywnie silne powiązania (w stosunku do powiązań z Olsztynem) ze stolicami innych regionów	Wzmocnienie podaży usług w miastach powiatowych, poprawa powiązań transportem publicznym do tych miast, szczególnie w relacji Zalewo-Iława
<b>Zachodniopomorskie</b>	Cała południowa i środkowa część województwa (powiaty drawski, wałecki, myśliborski, pyrzycki a zwłaszcza gryfiński, ponadto choszczeński (z wyjątkiem Choszczna) i szczecinecki (z wyjątkiem Szczecinka) oraz Połczyn Zdrój)	Szczecinecki, Stargardzki, wałecko-pilski OZTM SOR	Niski poziom rozwoju, słaba podaż usług publicznych, połączenia o niskiej sile i zasięgu, często mają słabe powiązania z pozostałą częścią regionu – w tym także powiązania ze Szczecinem	Wzmocnienie podaży usług publicznych w miastach powiatowych, poprawa powiązań transportem publicznym do miast powiatowych, w tym szczególnie Wałcz-Człopa

Źródło: opracowanie własne.

### 10.7. Rekomendacje dla kształtowania polityki transportowej

Konieczna jest **poprawa dostępności w układzie drogowym**. Powinna ona obejmować nie tylko inwestycje dotyczące modernizacji układu drogowego i jego uzupełnienia o nowe odcinki dróg, ale także rozwój infrastruktury towarzyszącej (parkingi, chodniki), a przede wszystkim kompleksowo uwzględniać potrzeby alternatywnych (w stosunku do motoryzacji indywidualnej) środków transportu



(zarządzanie ruchem, przystanki i dworce autobusowe oraz węzły multimodalne komunikacji publicznej, drogi rowerowe). Działania te powinny wpływać na poprawę jakości podróży poprzez wzrost bezpieczeństwa ruchu, a w miarę możliwości także na poprawę przepustowości i czasu podróży.

Szeroko rozumiana jakość podróży jest istotna także dlatego, że wpływa na postrzeganie, które decyduje o indywidualnej ocenie dostępności, która z kolei jest kluczowa w czasie podejmowania decyzji o podróży. Najważniejszym parametrem jest poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, który wpływa na dostępność zarówno w sposób względny (poprzez postrzeganie), jak i bezwzględny (koszty wypadków, wydłużenia czasu jazdy).

Decydując o modernizacji (budowie) dróg należy także zwrócić uwagę na uwzględnianie najczęściej typowo reaktywnych przesłanek, takich jak istniejące natężenie dróg lub wąskie gardła. Przykładem może być problem dojazdu do stolicy województwa, który usiłowano najczęściej rozwiązać poprzez poprawę parametrów drogi lub budowę nowej (w tym samym korytarzu transportowym), które utrwalają istniejące struktury i układ przestrzenny, i tak naprawdę, w długim horyzoncie czasowym, pogłębiają istniejące problemy. Wskazane byłoby przyjęcie bardziej proaktywnych rozwiązań, zakładających tworzenie nowych relacji przestrzennych i budowę dróg, które mogą odciążać istniejący układ drogowy poprzez zmianę dotychczasowych kierunków ciężarów. W przywołanym przykładzie obszaru metropolitalnego może to być wybudowanie dróg poprzecznych w stosunku do istniejących i łączących miasta satelitarne.

Należy jednocześnie dążyć do lepszego wykorzystania nowej regionalnej i krajowej infrastruktury transportowej (jaka powstała we wszystkich badanych województwach w ostatnich dwóch dekadach) do rozwoju powiązań lokalnych poprawiających warunki życia mieszkańców (w tym do dostępu do usług publicznych). Może to np. oznaczać dogęszczenie węzłów na autostradach lub ślepe odcinki dróg wyższej klasy skierowane np. w stronę miast subregionalnych.

Postulat poprawy przepustowości dróg i czasu jazdy, przy obecnym poziomie motoryzacji indywidualnej, wydają się realne jedynie poprzez ograniczenie ruchu, zwłaszcza w obszarach o wysokiej gęstości zainwestowania. Dotyczy to przede wszystkim obszaru metropolitalnego, ale także śródmieść niektórych mniejszych miast lub ośrodków turystycznych. Poprawa dostępności w układzie drogowym wymaga więc **poprawy dostępności w systemie komunikacji publicznej**.

Warunkiem rozwoju społeczno-gospodarczego jest wzrost potencjalnej mobilności, a ten nie jest możliwy w warunkach wykluczenia transportowego, które dotyka coraz większą część społeczeństwa. Wzrost motoryzacji indywidualnej poprawia mobilność ale tylko części społeczeństwa natomiast degradacja komunikacji publicznej pogarsza dostępność wszystkim, a niektórych całkowicie wyklucza.

Oferta komunikacji publicznej organizowanej (w przeważającej mierze) przez przewoźników zależy wprost od poziomu mobilności indywidualnej (samochodowej). Zatem przy takim modelu komunikacji publicznej, paradoksalnie, rozbudowa systemu dróg także prowadzi do jej ograniczenia. Zatem pierwszym postulatem jest stworzenie systemu komunikacji publicznej, za który odpowiedzialne są władze publiczne. W tym kierunku usiłowano podążać rozwiązania z nowej Ustawy o transporcie publicznym (2016) – ale zbyt słabo, a ponadto Ustawa i tak nie funkcjonuje. Tymczasem należy<sup>17</sup>:

1. Zapewnić samorządom możliwość finansowania przez nie komunikacji publicznej.
2. Wprowadzić jednego głównego organizatora komunikacji publicznej w regionie – mógłby to być samorząd wojewódzki, który powinien:
  - przygotować i wprowadzić jednolitą taryfę wojewódzką;

---

<sup>17</sup> Oczywiście autorzy niniejszego raportu mają pełną świadomość, że realizacja opisanej propozycji zależy wyłącznie od władz państwowych i jest mało realna. Ale też trzeba powiedzieć, że bez tej zmiany nie widzą możliwości poprawy adekwatnej do aktualnych problemów.

– uzgodnić powołanie na terenie swojej jurysdykcji lokalnych zarządów transportu (jednostek wspólnych samorządu wojewódzkiego, powiatowego i gminnego), w pierwszym etapie objęłyby to głównie istniejące zarządy transportu miejskiego. Organizatorzy powinni obejmować obszar co najmniej wielkości powiatu lub kilku;

– opracować Plan Transportowy dla połączeń ponadpowiatowych oraz tych lokalnych, które nie miałyby swojego organizatora.

3. Uruchomić zintegrowany system komunikacji publicznej. Podstawą konkurencji w transporcie regionalnym powinna być konkurencja „o rynek” zamiast konkurencji „na rynku”. Wywołałoby to zapewne sprzeciw dużej części istniejących przewoźników. Mógłby on być ograniczony poprzez odpowiednie zorganizowanie dla nich pomocy, głównie organizacyjnej oraz wsparcia w zakupie nowoczesnego (i bardzo drogiego) taboru komunikacji publicznej (na przykład poprzez tworzenie pooli taborowych<sup>18</sup>). Integracja komunikacji publicznej obejmuje także działania organizacyjne dotyczące funkcjonowania komunikacji, takie jak koordynacja tras i rozkładów jazdy.

Oprócz tego należy poprawić komfort komunikacji publicznej. Standardem w krajach cywilizowanych są środki transportu klimatyzowane, umożliwiające komfortową i bezpieczną podróż także osobom niepełnosprawnym, oraz podróżującym na przykład z rowerem. Jest to całkowicie niemożliwe jeżeli podstawowym środkiem transportu publicznego są dostosowane samochody dostawcze. Ważnie jest podnoszenie jakości infrastruktury towarzyszącej (przystanki, zadaszenia, ciągi pieszce wraz z przejściami oraz oświetlenie tych miejsc). Konieczne jest stworzenie jednolitej informacji pasażerskiej. Najpierw potrzebne byłoby stworzenie (dla całego kraju) systemu informacji o przystankach i rozkładach jazdy, w ramach którego każdy przewoźnik (organizator) miałby obowiązek umieszczać swoje rozkłady i je aktualizować. W ramach takiego systemu łatwo można by uzyskać ogólnokrajową wyszukiwarkę połączeń (obejmującą wszystkie linie komunikacji publicznej).

Kluczowe może okazać się wzmocnienie roli kolei. W tym celu należałoby podjąć działania takie jak<sup>19</sup>:

- poprawa częstotliwości, czasu jazdy i komfortu podróżowania koleją i szerzej całą komunikacją publiczną, a docelowo wprowadzenie taktowych rozkładów jazdy,
- **budowa intermodalnych systemów transportu publicznego**,
- stworzenie zintegrowanego systemu komunikacji pomiędzy różnymi środkami transportu (m.in. dedykowanych linii autobusowych dowozowych),
- wspomniana wcześniej integracja taryfowa i organizacyjna komunikacji publicznej,
- poprawa jakości i dostępności do informacji o systemie (zwłaszcza rozkładach jazdy),
- promocja transportu kolejowego oraz całej komunikacji publicznej,
- kształtowanie rozwoju przestrzennego powiązanego z siecią kolejową.

Ostatnią rekomendacją jest **dopasowanie i kształtowanie sieci usług publicznych w odniesieniu do ciążen komunikacyjnych**. Można tego dokonać poprzez przekształcenie systemu komunikacji publicznej, albo dopasowanie rozmieszczenia przestrzennego usług do układu komunikacji publicznej. Oczywiście łatwiej uruchomić połączenie komunikacyjne niż budować nowe szkoły, szpitale czy urzędy, jednakże czasem mogą być konieczne oba typy działań.

Szczególnym wyzwaniem tego typu są obszary wzmoczonej suburbanizacji i zjawiska *urban sprawl*, w których często ma się do czynienia z brakiem ośrodków usługowych lub ich niedopasowaniem zwłaszcza do systemu komunikacji publicznej. Suburbanizacji, pomimo wielu negatywnych konsekwencji, raczej nie da się zatrzymać. Niemniej powinno się powstrzymać chaos przestrzenny, który obecnie istnieje w Polsce. Głównym narzędziem ograniczenia negatywnych skutków suburbanizacji powinno być planowanie przestrzenne zapobiegające niekontrolowanemu rozlewaniu

<sup>18</sup> Pool taborowy – firma (może to być także przedsiębiorstwo państwowe lub samorządowe) wynajmująca tabor (środki transportu w komunikacji publicznej) przewoźnikom.

<sup>19</sup> Mamy pełną świadomość, że podjęcie takich działań wymaga dużych nakładów finansowych i będzie niezwykle trudne. Ale z drugiej strony, należy zacząć od dobrze zaplanowanej strategii, a następnie metodą małych kroków można ją zrealizować. Uzyskanie w pełni taktowego rozkładu jazdy w Szwajcarii zajęło ponad 30 lat.

się zabudowy i zwiększające zwartość zabudowy. Temu może także sprzyjać kreowanie nowych ośrodków usługowych, dobrze powiązanych komunikacją publiczną.

### **10.8. Sposoby wdrożenia**

Sposoby wdrożenia są ściśle uwarunkowane kompetencjami poszczególnych szczebli samorządu, jak też aktualnym stanem rozdziału kompetencyjnego między rządem a samorządem, wynikającego m.in. z Konstytucji RP.

Na szczeblu rządowym zaleca się:

- audyt i ocenę kluczowych aktów prawnych (w tym ustaw samorządowych i o zasadach prowadzenia polityki rozwoju) oraz istniejących strategii krajowych pod kątem odpowiedzi na pytanie, czy proponowane rekomendacje są możliwe do realizacji (np. poprzez opracowanie studiów wykonalności) oraz jaka mogłaby być perspektywa czasowa ich wprowadzenia;
- w szczególności przydatne mogą być zapisy dotyczące rekomendacji wsparcia miast średnich (byłe Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju) oraz deglomeracji-policentryzacji (byłe Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii), jak też modyfikujące inne zagadnienia, dotyczące potrzeby zatrzymywania kapitału w miastach i regionach (wypłukiwanie, zmiany w polityce prorodzinnej i Mieszkanie+).

Na szczeblu samorządu wojewódzkiego zaleca się:

- audyt ponadlokalnych strategii rozwoju (zwłaszcza powiatowych, tzw. funkcjonalnych oraz dotyczących aglomeracji, zwłaszcza trójmiejskiej, łódzkiej i krakowskiej);
- opracowanie planów optymalizacji zagospodarowania przestrzennego województw w związku z przewidywanymi zmianami demograficzno-osadniczymi, w tym spodziewanymi silnymi zmianami w hierarchii administracyjno-funkcjonalnej szczebla powiatowego (silne różnicowanie się potencjału mniejszych ośrodków powiatowych, w tym „wypadanie” z dotychczasowej pozycji wskutek depopulacji miast i zapleczy, zwłaszcza na peryferiach województw);
- weryfikację regionalnych programów operacyjnych ze wskazaniem sposobów racjonalnego i efektywnego finansowania inwestycji w perspektywie 2021-2027.

Ponadto uzyskane wyniki mogą być podstawą do działań w ramach przeciwdziałania trwałej marginalizacji obszarów wykazanych w SOR. Tym samym zarówno rozwój niektórych usług, jak i wsparcie dla transportu publicznego mogą stanowić zadania nowych programów operacyjnych w perspektywie finansowej UE 2021-2027.

Na szczeblu samorządu gminnego zaleca się:

- wykorzystanie wniosków i rekomendacji w trakcie procesów aktualizacji strategii rozwoju i studiów gminnych (lub nowego dokumentu, przewidywanego w aktualnie procedowanych koncepcjach zmiany prawa planistyczno-strategicznego);
- w mniejszych miastach peryferyjnych najbardziej zagrożonych wyludnieniem oraz we wszystkich powiatowych audyt infrastruktury publicznej pod kątem racjonalności jej wykorzystania w obliczu spodziewanych zmian demograficzno-osadniczych – w porozumieniu z samorządami województw;
- pilotażowy program aktywizacji infrastruktury różnego typu w miastach średnich i powiatowych poprzez zachęty (finansowe, podatkowe) nabycia słabo zagospodarowanych nieruchomości nawiązujący do planowanego rządowego programu reemigracyjnego (w porozumieniu z byłym Ministerstwem Inwestycji i Rozwoju, np. Pomorze Środkowe, Mazury).

## Literatura

- Anacka M., 2017, *Przyszłość demograficzna Polski. Dlaczego potrzebne są nam nowe prognozy*, [w:] M. Okólski (red.), *Wyzwania starzejącego się społeczeństwa. Polska dziś i jutro*, Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa.
- Biderman E., 1998, Problemy i kierunki przemian struktury przestrzenno-funkcjonalnej dużych miast w Polsce w okresie transformacji systemowej, [w:] J. Parysek, H. Rogacki (red.) *Przemiany społeczno-gospodarcze Polski lat dziewięćdziesiątych*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Boschma R., 2015, *Towards an evolutionary perspective on regional resilience*, *Regional Studies*, 49, 5, s. 733-751.
- Churski P., 2018, Podejście zorientowane terytorialnie (place-based policy) – teoria i praktyka polityki regionalnej, *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna* 41: 31–50.
- Czyż T., 1998, Polaryzacja rozwoju regionalnego w okresie transformacji społeczno-gospodarczej w Polsce, [w:] *Przemiany społeczno-gospodarcze Polski lat dziewięćdziesiątych*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 47-63.
- Domański B., 2001, *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski. Prawdopodobieństwo rozmieszczenia, uwarunkowania, skutki*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Domański B., 2008, *Rozwój polskich metropolii a regiony peryferyjne*, [w:] *Rola polskich aglomeracji wobec wyzwań Strategii Lizbońskiej*, *Studia KPZK PAN*, 120, s. 135-143.
- Dziewoński K., Korcelli P. (red.), 1981, *Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce*, *Prace Geograficzne*, 140, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
- Eberhardt P., 1989, Regiony wyludniające się w Polsce, *Prace Geograficzne*, 148, IGIPIZ PAN, Warszawa.
- Eberhardt P., 2012, Stopień trafności polskich prognoz demograficznych, *Czasopismo Geograficzne*, 83, 1-2, s. 3-28.
- Gawryszewski A., Korcelli R., Nowosielska E., 1998, *Funkcje metropolitalne Warszawy*, *Zeszyty IGIPIZ PAN*, 53, Warszawa.
- Gorzela G., 2018, Terytorialna organizacja kraju – czy już czas na dyskusję?, *Studia Regionalne i Lokalne*, 2(72), s. 48-55.
- Górny A., Śleszyński P., 2019, Identification of spatial structure periodic foreign immigration to Poland based on declarations of entrusting work to foreigners, *Geographia Polonica*, 92, 3.
- Guzik R., 2015a, *Dojazdy do pracy w województwie małopolskim 2006-2011*, *Wojewódzki Urząd Pracy*, Kraków.
- Guzik R. (red.), 2015b, *Dostępność, relacje i powiązania przestrzenne w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Guzik R., Kołoś A. (red.), 2015, *Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem w województwie pomorskim*, *Pomorskie Studia Regionalne*, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Heffner K., 2008, *Funkcjonowanie małych miast w systemie osadniczym Polski w perspektywie 2033*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Jończy R., 2014, *Problem nierejestrowanej emigracji definitywnej (emigracji zawieszonyj) w badaniu procesów społeczno-gospodarczych na obszarach wiejskich*, *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 360, s. 11-18.
- Kantor-Pietraga I., Krzysztofik R., Runge J., 2012, *Kontekst geograficzny i funkcjonalny kurczenia się małych miast w Polsce Południowej*, [w:] K. Heffner, A. Halama (red.), *Ewolucja funkcji małych miast w Polsce*, *Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Wydziałowe, Wydawnictwo UE w Katowicach*, s. 9-23.
- Kleiber M., Kleer J., Wierzbicki A.P., Galwas B., Kuźnicki L., Sadowski Z., Strzelecki Z., 2011, *Raport Polska 2050*, Komitet Prognoz Polska 2000+ przy Prezydium PAN, Warszawa.
- Komornicki T., Korcelli P., Siłka P., Śleszyński P., Świątek D., 2013, *Powiązania funkcjonalne pomiędzy polskimi metropoliami*, *Wyd. Akademickie Sedno*, Warszawa, 215 s.
- Komornicki T., Rosik P., Stępnik M., Śleszyński P., Goliszek P., Pomianowski W., Kowalczyk K., 2018, *Ewaluacja i monitoring zmian dostępności transportowej w Polsce z wykorzystaniem wskaźnika WMDT*, IGIPIZ PAN, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Warszawa, 91 s.
- Komornicki T., Szejgiec-Kolenda B., 2017, *Przekształcenia przestrzennego rozmieszczenia obszarów koncentracji eksportu w Polsce*, *Przegląd Geograficzny*, 89, 2, s. 269-289.
- Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W., przy współpracy M. Stępnika i P. Siłki, 2010, *Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej*, *Biuletyn KPZK*, 241, Warszawa.
- Komornicki T., Śleszyński P., Węclawowicz G., 2006, *O potrzebie nowej wizji rozwoju sieci infrastruktury transportowej Polski*, *Przegląd Komunikacyjny*, 45, 6, s. 13-20.
- Komornicki T., Zaucha J., Szejgiec B., Wiśniewski R., 2015, *Powiązania eksportowe gospodarki lokalnej w warunkach zmiennej koniunktury – analiza przestrzenna*, *Prace Geograficzne*, 250, IGIPIZ PAN, Warszawa.
- Korcelli P., 1997, *Sterowanie przekształceniami strukturalnymi aglomeracji miejskich*, [w:] *Podstawy naukowo-badawcze polityki*



- przestrzennego zagospodarowania kraju, Rządowe Centrum studiów Strategicznych, Warszawa, s. 77-89.
- Korcelli-Olejniczak E., 2004. Funkcje metropolitalne Warszawy i Berlina w latach 1990-2002, *Prace Geograficzne*, 198, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Kowalewski A., Markowski T., Śleszyński P. (red.), 2018, *Studia nad chaosem przestrzennym*. T. 1-3, *Studia KPZK PAN*, 182 (1-3), Warszawa.
- Kowalewski A., Mordasewicz J., Osiałyński J., Regulski J., Stępień J., Śleszyński P., 2014, Ekonomiczne straty i społeczne koszty niekontrolowanej urbanizacji w Polsce – wybrane fragmenty raportu, *Samorząd Terytorialny*, 25, 4 (280), s. 5-21.
- Kryńska E., 2010, Wpływ zmian demograficznych na rynek pracy - aspekty gospodarcze, [w:] *Biuletyn 55, Rządowa Rada Ludnościowa*, Warszawa, s. 29-37.
- Kulesza M., Marszał T., 1998, Małe miasta obszaru Polski Środkowej w okresie transformacji ustrojowej, [w:] T. Markowski, T. Marszał (red.), *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, *Biuletyn KPZK PAN*, 182.
- Kurek S., 2008, Typologia starzenia się ludności Polski w ujęciu przestrzennym, *Wydawnictwa Instytutu Geografii Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie*, Kraków.
- Parysek J., 2005, Miasta polskie na przełomie XX I XXI wieku. Rozwój i przekształcenia strukturalne, *Bogucki Wydawnictwo Naukowe*, Poznań.
- Rosik P., 2012, Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim, *Prace Geograficzne*, IGiPZ PAN, Warszawa, 233 s.
- Smętkowski M., Gorzelak G., Jałowiecki B., 2009, Obszary metropolitalne w Polsce – diagnoza i rekomendacje, *Studia Regionalne i Lokalne*, 1(35), s. 52-73.
- Sobczyk A., 2012, Wpływ zmian demograficznych na stan finansów gminnych na przykładzie Szczecina oraz gmin powiatu polickiego, *Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie*, 99, s. 215-227.
- Sokołowski B., 2006, Funkcje centralne i hierarchia funkcjonalna miast w Polsce, *Wydawnictwo UMK*, Toruń.
- Stryjakiewicz T., 1999, *Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji*, *Wydawnictwo Naukowe UAM*, Poznań.
- Śleszyński P., 2007, Gospodarcze funkcje kontrolne w przestrzeni Polski, *Prace Geograficzne*, 213, PAN IGiPZ, Warszawa.
- Śleszyński P., 2008, Ocena powiązań gospodarczych i kapitałowych między miastami, [w:] K. Saganowski, M. Zagrzejewska-Fiedorowicz, P. Żuber (red.), *Ekspertyzy do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008-2033. Tom I, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego*, Warszawa, s. 335-391.
- Śleszyński P., 2011, Oszacowanie rzeczywistej liczby ludności gmin województwa mazowieckiego z wykorzystaniem danych ZUS, *Studia Demograficzne*, 2, s. 35-57.
- Śleszyński P., 2014, W sprawie prognozy demograficznej i jej niektórych skutków, [w:] Z. Strzelecki, E. Kowalczyk (red.), *Przemiany ludności w Polsce. Przyszłość demograficzna. Konferencja Jubileuszowa Rządowej Rady Ludnościowej*, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa, s. 152-156.
- Śleszyński P., 2016, A synthetic index of the spatio-temporal accessibility of communes in Poland, *Geographia Polonica*, 89, 4, s. 567-574.
- Śleszyński P., 2017, Wyznaczenie i typologia miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, *Przegląd Geograficzny*, 89, 4 s. 565-593.
- Śleszyński P., 2018, Migracje wewnętrzne, [w:] A. Potrykowska (red.), *Sytuacja demograficzna Polski. Raport 2017-2018*, Rządowa Rada Ludnościowa, Warszawa, s. 154-195.
- Śleszyński P., 2018b, Demograficzne wyzwania rozwoju regionalnego Polski, *Studia KPZK*, 181.
- Śleszyński P., 2018b, Polska średnich miast. Założenia i koncepcja deglomeracji w Polsce, *Klub Jagielloński*, Kraków.
- Śleszyński P., Bański J., Degórski M., Komornicki T., 2017a, Delimitacja obszarów strategicznej interwencji państwa: obszarów wzrostu i obszarów problemowych, *Prace Geograficzne*, 260, IGiPZ PAN, Warszawa, 295 s.
- Śleszyński P., Komornicki T., 2016, Klasyfikacja funkcjonalna gmin Polski na potrzeby monitoringu planowania przestrzennego, *Przegląd Geograficzny*, 88, 4, s. 469-488.
- Taylor Z., 1999, Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej, *Prace Geograficzne*, 171, *Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN*, Warszawa.
- Taylor Z., 2007, Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce, *Monografie IGiPZ PAN*, 7, Warszawa
- Telekomunikacja i Techniki Informacyjne, 3-4, s. 99-110.
- Węclawowicz G., 1999, Miasto polskie w transformacji – kształtowanie się miasta postsocjalistycznego, [w:] S. Liszewski (red.), *Zróżnicowanie przestrzenne struktur społecznych w dużych miastach*, XI *Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Katedra Geografii Miast i Turyzmu Uł, Komisja Geografii Osadnictwa i Ludności PTG, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź, s. 33-44.
- Węclawowicz G., 2007, *Geografia społeczna miast. Uwarunkowania społeczno-przestrzenne*, *Wydawnictwo Naukowe PWN*, Warszawa.
- Węclawowicz G., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Korcelli P., Śleszyński P., 2006, *Przestrzenne*

zagospodarowanie Polski na początku XXI wieku,  
Monografie, 6, Instytut Geografii i  
Przestrzennego Zagospodarowania PAN,  
Warszawa, s. 212.

Wydro K.B., 2001, Normalizacja w teledatce  
transportu,

Zaborowski Ł., 2016, Próba przebudowy układu  
województw z wykorzystaniem sieci ośrodków  
regionalnych, Przegląd Geograficzny, 88, 2, s.  
159-182.