

Stolice byłych 49 województw w Polsce – wybrane zagadnienia rozwoju miast



**TADEUSZ BOCHEŃSKI
TOMASZ RYDZEWSKI**

Redaktor naczelny

Tadeusz Bocheński

Rada Naukowa

Marek Dutkowski (Uniwersytet Szczeciński)

Iwona Jażewicz (Akademia Pomorska w Słupsku)

Tomasz Kaczmarek (Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu)

Maciej Kowalewski (Uniwersytet Szczeciński)

Robert Krzysztofik (Uniwersytet Śląski w Katowicach)

Janusz Słodczyk (Uniwersytet Opolski)

Daniela Szymańska (Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu)

Przemysław Śleszyński (Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
im. Stanisława Leszczyckiego Polskiej Akademii Nauk w Warszawie)

Adres redakcji

Uniwersytet Szczeciński

Instytut Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej

Katedra Geografii Społeczno-Ekonomicznej

ul. Mickiewicza 18, 70-383 Szczecin

e-mail: tadeusz.bochenski@usz.edu.pl

Uniwersytet Szczeciński

Stolice byłych 49 województw w Polsce – wybrane zagadnienia rozwoju miast

Tadeusz Bocheński
Tomasz Rydzewski

Szczecin 2020

Rada Wydawnicza

Tomasz Bernat, Anna Cedro, Urszula Chęcińska, Małgorzata Makiewicz
Małgorzata Ofiarska, Michał Pluciński, Małgorzata Puc, Andrzej Skrendo
Karol Sroka, Renata Urban, Grzegorz Wejman
Marek Górski – przewodniczący Rady Wydawniczej
Elżbieta Zarzycka – dyrektor Wydawnictwa Naukowego

Redaktor kartograficzny

Tadeusz Bocheński

Recenzent tomu

Przemysław Śleszyński

Autorzy

Tadeusz Bocheński, ORCID: 0000-0001-6172-7914 (rozdziały 1, 3, 5 i 6)
Tomasz Rydzewski, ORCID: 0000-0002-5206-4079 (rozdziały 2, 4 i 6)

Redakcja językowa

ATuProjekt

Redakcja techniczna i skład

Wiesława Mazurkiewicz

Korekta

Małgorzata Szczęsna

Projekt okładki

Joanna Dubois-Mosora



Wersja elektroniczna publikacji dostępna na licencji CC BY-SA 4.0

© Uniwersytet Szczeciński 2020

DOI 10.18276/978-83-7972-803-9

ISBN 978-83-7972-803-9 (online)

ISBN 978-83-7972-370-6 (print)

ISSN 2719-3667

Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego

www.wn.usz.edu.pl, wydawnictwo@usz.edu.pl

tel. 91 444 20 06, 91 444 20 09

Wydanie pierwsze, ark. wyd. 12,0, ark. druk. 13,5, format 170/240

Spis treści

Przedmowa	7
1. Wstęp	9
1.1. Założenia badawcze	9
1.2. Zmiany granic administracyjnych i rangi badanych miast w Polsce	11
1.2.1. Lata 1945–1989 – Polska Ludowa	11
1.2.2. Po 1989 roku – III Rzeczpospolita	14
1.3. Byłe ośrodki wojewódzkie jako przedmiot badań	22
Piśmiennictwo	29
2. Przemiany demograficzne miast wojewódzkich w Polsce	34
2.1. Wprowadzenie	34
2.2. Kształtowanie się zaludnienia miast wojewódzkich	37
2.3. Kształtowanie się ruchu naturalnego w miastach wojewódzkich	52
2.4. Kształtowanie się ruchu wędrownego w miastach wojewódzkich	59
2.5. Struktura wieku i płci ludności w miastach wojewódzkich	65
2.6. Podsumowanie	72
Piśmiennictwo	79
3. Sektor administracji i usług wyższego rzędu	81
3.1. Wprowadzenie	81
3.2. Podmioty publiczne o ponadlokalnym zasięgu oddziaływania w 2019 roku	83
3.2.1. Rządowa administracja zespolona podległa wojewodom	83
3.2.2. Rządowa administracja niezespolona	87
3.2.3. Inne centralne organy administracji państwowej	89
3.2.4. Instytucje i spółki samorządu województwa	92
3.2.5. Nauka i szkolnictwo wyższe	95

3.2.6. Zakład Ubezpieczeń Społecznych i Narodowy Fundusz Zdrowia	103
3.2.7. Wymiar sprawiedliwości	104
3.3. Samorządy zawodowe	106
3.4. Podsumowanie	109
Piśmiennictwo	111
4. Podmioty gospodarcze i bezrobocie	117
4.1. Wprowadzenie	117
4.2. Zmiany liczby i struktury podmiotów gospodarczych	118
4.3. Bezrobocie	130
4.4. Podsumowanie	132
Piśmiennictwo	135
5. Ośrodki wojewódzkie w Polsce jako węzły transportowe	137
5.1. Wprowadzenie	137
5.2. Infrastruktura transportowa	140
5.2.1. Transport drogowy	140
5.2.2. Transport kolejowy	146
5.2.3. Transport lotniczy	151
5.3. Połączenia transportowe ze stolicą kraju	158
5.3.1. Dostęp transportem drogowym	158
5.3.2. Dostęp transportem kolejowym (pociągi pasażerskie)	161
5.3.3. Dostęp transportem lotniczym	164
5.3.4. Struktura modalna i porównanie czasów dojazdu	165
5.4. Połączenia transportowe z ośrodkami metropolitalnymi oraz stolicą województwa w przypadku miast zdegradowanych	167
5.5. Ocena byłych i obecnych ośrodków wojewódzkich jako węzłów transportowych w 2019 roku	171
5.5.1. Poziom rozwoju i dostęp do infrastruktury transportowej	171
5.5.2. Dostęp do stolicy państwa, województwa i najbliższego ośrodka metropolitalnego	173
5.6. Podsumowanie	175
Piśmiennictwo	177
6. Wnioski końcowe	181
Załączniki	183
Streszczenie	209
Abstract	213

Przedmowa

Niniejsza monografia stanowi kolejny, III tom serii „Badania Miast”. Poprzednie tomy poświęcone były obecnym ośrodkom wojewódzkim, ten zaś tym wszystkim, które po II wojnie światowej taki status posiadały lub nadal posiadają.

Inspiracją do podjęcia badań nad miastami wojewódzkimi w latach 1975–1998 była m.in. lektura wydanej w 2016 r. książki Filipa Springera *Miasto archipelag*. Ponadto 1 stycznia 2019 r. minęło 20 lat od wejścia w życie reformy administracyjnej kraju, w wyniku której liczba województw została ograniczona z 49 do 16, a liczba ośrodków wojewódzkich zmalała do 18. Przedstawione badania dotyczą jedynie wybranych aspektów funkcjonowania poszczególnych ośrodków, zasadniczo rzadziej omawianych w literaturze, a w niektórych przypadkach stanowią swego rodzaju alternatywne podejście do badań w tym przedmiocie. Niniejsze opracowanie jest studium empirycznym mającym na celu odpowiedzieć na pytanie, jaki był wpływ zmian statusu administracyjnego na wybrane wskaźniki sytuacji społeczno-gospodarczej.

Praca składa się z pięciu rozdziałów. W pierwszym przedstawiono założenia badawcze, zarysowano historię zmian administracyjnych w Polsce w odniesieniu do badanych miast oraz dokonano przeglądu dotychczasowych badań poświęconych byłym ośrodkom wojewódzkim w Polsce. Drugi rozdział poświęcony został kwestiom demograficznym. W trzecim przedstawiono aktualny stan sektora administracji publicznej i usług wyższego rzędu. Czwarty zawiera analizę zmian w zakresie podmiotów gospodarczych i bezrobocia.

Piąty poświęcony jest kwestiom powiązania badanych ośrodków z siecią transportową i wybranym aspektem dostępności transportowej. Na końcu zamieszczono najważniejsze wnioski z przeprowadzonych badań. Autorzy niniejszej monografii są pracownikami Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu Szczecińskiego.

Życzę interesującej lektury.

Tadeusz Bocheński

1. Wstęp

1.1. Założenia badawcze

Celem badań była ocena miast posiadających w latach 1975–1998 status stolicy województwa pod względem wybranych aspektów rozwoju. Postawiono następującą hipotezę: uzyskanie statusu stolicy województwa przyczyniało się do dynamicznego rozwoju danego ośrodka, w tym wzrostu liczby jego mieszkańców, rozwoju sektora usług publicznych i poprawy dostępności transportowej, a utrata rangi stolicy województwa powodowała zahamowanie rozwoju, spadek liczby ludności w danym mieście i pogorszenie dostępności transportowej.

Badania objęły miasta pełniące w latach 1975–1998 rolę stolic województw, ze szczególnym uwzględnieniem tych z nich, które potem utraciły funkcje wojewódzkie.

Zakres analizy objął trzy aspekty, a każdemu z nich poświęcono osobny rozdział w niniejszej książce:

- przemiany demograficzne, w tym zmiany liczby ludności, migracje, przyrost naturalny i struktura wieku;
- zmiany w sektorze administracji i usług publicznych;
- powiązania i dostępność transportowa.

Wybór takiego zakresu badań wynika z założenia, że czynniki te powinny mieć duże znaczenie dla ośrodków wojewódzkich, a jednocześnie dostępne są dane statystyczne umożliwiające porównanie ich w dłuższym okresie.

W badaniach zastosowano stosunkowo proste metody statystyczne i kartograficzne. W zakresie zmian zaludnienia były to: zmodyfikowany jednopodstawowy indeks dynamiki i miernik dynamiki w postaci indeksu łańcuchowego oraz współczynnik zmienności, a w przypadku pozostałych zmiennych demograficznych współczynnik ruchu naturalnego, ruchu wędrownego i feminizacji (zob. pkt 2.1). W analizie kwestii transportowych użyte zostały autorskie wskaźniki określające stopień rozwoju infrastruktury transportu i powiązań transportowych, na podstawie których dokonano klasyfikacji badanych ośrodków (zob. pkt 5.1). Wykorzystane metody badawcze zostały szczegółowo omówione na początku każdego z kolejnych rozdziałów niniejszej książki.

W badaniach wykorzystano materiały z różnych źródeł: dane statystyczne GUS, informacje publikowane przez instytucje administracji państwowej i samorządowej, wykazy i rejestry publiczne, rozkłady jazdy pociągów i autobusów, rozkłady lotów oraz materiały kartograficzne, w tym *Narodowy atlas Polski (1973–1978)*, a także portale OpenStreetMap i Google Maps. Choć dane publikowane przez GUS, zwłaszcza w zakresie liczby ludności i podmiotów gospodarczych, budzą pewne zastrzeżenia¹, to w przypadku tak długich okresów, jak w niniejszych badaniach, nie ma dla nich alternatywy. Problemem było też zebranie porównywalnych danych dla całego badanego okresu, czyli od 1975 r.

W badaniach starano się uchwycić zmiany, jakie nastąpiły w badanych miastach po 1975 i po 1998 r., czyli po zmianach podziału administracyjnego kraju związanych ze zwiększeniem, a następnie zmniejszeniem liczby ośrodków wojewódzkich. Nie zawsze było to jednak możliwe ze względu na trudności w pozyskaniu danych historycznych, np. w zakresie potencjału instytucjonalnego. W badanym okresie wyróżnić można kilka dat przełomowych:

- 1975 r. – reforma administracyjna kraju: zwiększenie liczby województw z 17 do 49, wprowadzenie gmin oraz likwidacja dotychczasowych powiatów i gromad;
- 1989 r. – transformacja ustrojowa;
- 1990 r. – reforma samorządowa, czyli ustanowienie samorządu gminnego oraz sejmików wojewódzkich złożonych z przedstawicieli rad gmin;

¹ Wskazuje się, że znacząco różnią się one od rzeczywistości. Problem w tym, że dane z innych źródeł są dostępne jedynie dla ostatnich kilku lat (zob. pkt 2.1).

- 1999 r. – reforma administracyjna kraju: wprowadzenie trójstopniowego podziału kraju na województwa, powiaty i gminy, utworzenie 16 województw samorządowo-rządowych;
- 2004 r. – wejście Polski do Unii Europejskiej.

W przypadku zmian liczby ludności, migracji i przyrostu naturalnego przeanalizowano dane z lat 1975–2018, natomiast w pozostałych przypadkach jedynie wybrane lata, dla których możliwe było zebranie danych, ale wybranych tak, aby mieściły się między wymienionymi wyżej datami przełomowymi. Nie zawsze udało się pozyskać porównywalne dane. W zakresie podmiotów gospodarczych analiza objęła lata 2009–2018, a w przypadku bezrobocia – lata 2004–2018. Natomiast analiza bazy instytucjonalnej dotyczyła jedynie stanu w 2019 r.

1.2. Zmiany granic administracyjnych i rangi badanych miast w Polsce

Województwa są trwałym składnikiem podziału terytorialnego Polski. Ten typ regionu administracyjnego funkcjonował zarówno w I Rzeczypospolitej i II Rzeczypospolitej, jak i w Polsce Ludowej oraz w III Rzeczypospolitej.

1.2.1. Lata 1945–1989 – Polska Ludowa

Po II wojnie światowej zmiany granic państwowych wymusiły zmiany podziału administracyjnego. W 1946 r. ukształtował się podział na 14 województw i 2 miasta wydzielone (Warszawa i Łódź). Zachowano przy tym trójstopniowy podział państwa na województwa, powiaty i gminy. Odtworzono ograniczone samorządy w formie z okresu międzywojennego, ale jednocześnie na wzór radziecki utworzono rady narodowe – gminne, powiatowe i wojewódzkie, które były nad nimi nadrzędne (Dutkiewicz, 2010). Następnie w latach 1946–1950 dochodziło do niewielkich, ale częstych zmian granic województw i powiatów.

W 1950 r. dokonano reformy administracyjnej (Ustawa z 28 czerwca 1950 r.): ostatecznie zlikwidowano samorząd, pozostawiając system rad narodowych, gminy zastąpiono mniejszymi gromadami, a liczbę województw zwiększono do 17 plus 2 miasta wydzielone. W 1957 r. status miasta wydzielonego uzyskał ponadto Kraków,

Poznań i Wrocław (Dziki, 2013). Powstały województwa: koszalińskie, wydzielone ze szczecińskiego, zielonogórskie, powstałe z terenów poznańskiego i wrocławskiego, oraz opolskie, z zachodniej części województwa śląskiego i dwóch powiatów wrocławskiego. Ponadto zmieniono granice pozostałych województw, z wyjątkiem gdańskiego i rzeszowskiego.

W latach 1950–1975 dochodziło do wielu zmian administracyjnych o charakterze regionalnym i lokalnym, zmieniano granice między województwami, tworzone nowe powiaty oraz łączono gromady, których liczba zmniejszyła się o połowę (Dziki, 2013).

Zmiany wprowadzone w 1950 r. ocenia się dziś jako destrukcyjne w wymiarze socjologicznym i polityczno-prawnym, natomiast korzystne w wymiarze geograficznym – utworzone województwa oparte były na rzeczywistych powiązaniach przestrzennych (Miszczuk, 2018).

W latach 70. XX w. rozpoczęła się dyskusja na temat zmiany terytorialnej organizacji kraju. Środowisko naukowe w ramach KPZK PAN postulowało utrzymanie trójstopniowego podziału administracyjnego kraju, przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby województw i powiatów oraz integracji podziałów specjalnych stosowanych przez poszczególne resorty z podziałem administracyjnym (Gorzelać, 1999).

W latach 1972–1975 przeprowadzono gruntowną zmianę podziału administracyjnego kraju. Na początku 1973 r. zniesiono gromady i przywrócono gminy jako podstawowe jednostki podziału administracyjno-gospodarczego na terenach wiejskich (Ustawa z 29 listopada 1972 r.). Drugi etap reformy nastąpił w połowie 1975 r. (Ustawa z 28 maja 1975 r.; Rozporządzenie Rady Ministrów z 30 maja 1975 r.) – utworzono wówczas 49 nowych województw, obejmujących łącznie prawie 2,5 tys. gmin (Dziki, 2013). Dotychczasowe województwa podzielono, w tym warszawskie, pomiędzy 9, a łódzkie i poznańskie pomiędzy 8 nowych województw. Aż 31 utworzonych wówczas województw powstało z połączenia obszarów należących do kilku wcześniejszych województw. Województwo częstochowskie utworzono z połączenia obszarów wydzielonych z terenu aż 4 wcześniejszych województw, a piłskie, tarnobrzskie, kaliskie i leszczyńskie z 3. Pozostałe 24 powstały z terenów należących wcześniej do 2 województw (*Narodowy atlas Polski [1973–1978]*). Spowodowało to, że kolejne 32 miasta stały się ośrodkami wojewódzkimi, w tym znaczna liczba miast średniej wielkości.

Reforma z 1975 r. była zatem sprzeczna z postulatami KPZK. Przez władze była ona uzasadniana „dążeniem do przybliżenia władzy obywatelowi” oraz „decentralizacją,

ograniczeniem kosztów administracji i usprawnieniem zarządzania” (Gorzelak, 1999, s. 11). W rzeczywistości u podstaw podziału administracyjnego z 1975 r. oraz utworzenia większej liczby mniejszych województw leżała chęć ograniczenia roli ówczesnych sekretarzy wojewódzkich PZPR (Miszczyk, 2018). Poszczególne województwa i ich stolice były zróżnicowane pod względem wielkości, poziomu rozwoju gospodarczego (Dziki, 2013) i wykształcenia funkcji centralnych w miastach podniesionych do rangi stolic województw. Granice województw poprowadzono, przecinając część istniejących powiązań jednostek osadniczych. Z drugiej strony stolicami województw zostały miasta, które już wcześniej były wskazywane jako potencjalne ośrodki regionalne. Reforma ta stworzyła ramy do wykształcenia się regionów podstawowych, których głównymi węzłami stały się miasta średnie (Batorowicz i Suliborski, 1993). Jednocześnie reforma ta i ustanowienie województwa nowosądeckiego zakończyły swoistą „autonomię powiatu nowosądeckiego” – tzw. sądecki eksperyment (Dulak, 2018). Na mocy przyjętej w 1958 r. uchwały Rady Ministrów władze lokalne uzyskały od centrali pewną samodzielność w podejmowaniu decyzji oraz zgodę na przekazanie części zadań prywatnym przedsiębiorcom (Uchwała Rady Ministrów nr 151/58 z dnia 9 maja 1958 r.). Można zatem założyć, że Nowy Sącz, w przeciwieństwie do pozostałych miast, stracił na reformie z 1975 r. Dodatkowo w celu koordynacji planowania przestrzennego i koncepcji rozwoju utworzono 8 makroregionów obejmujących po kilka województw (Zarządzenie nr 44 Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 1975 r.; Zarządzenie nr 24 Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów z dnia 19 lipca 1975 r.). W 1982 r. zwiększono liczbę makroregionów do 9 i struktura ta przetrwała do 1998 r. – w 1989 r. Komisja Planowania przy Radzie Ministrów została jedynie zastąpiona przez Centralny Urząd Planowania. W każdym makroregionie powstały Biura Planowania Regionalnego. Siedziby i zasięg terytorialny makroregionów był następujący (Batorowicz i Suliborski, 1993):

- Gdańsk – północny (województwa: szczecińskie, koszalińskie, słupskie, gdańskie i elbląskie);
- Białystok – północno-wschodni (województwa: olsztyńskie, suwalskie, łomżyńskie i białostockie);
- Lublin – środkowo-wschodni (województwa: bialsko-podlaskie, chełmskie, zamojskie, lubelskie);
- Warszawa – centralny (województwa: ciechanowskie, ostrołęckie, siedleckie, radomskie, warszawskie);

- Łódź – środkowy (województwa: płockie, skierniewickie, piotrkowskie, sieradzkie, łódzkie);
- Poznań – środkowo-zachodni (województwa: kaliskie, konińskie, wrocławskie, toruńskie, bydgoskie, pilskie, poznańskie);
- Wrocław – południowo-zachodni (województwa: gorzowskie, zielonogórskie, leszczyńskie, legnickie, jeleniogórskie, wałbrzyskie, wrocławskie);
- Katowice – południowy (województwa: opolskie, częstochowskie, katowickie, bielsko-bialskie);
- Kraków – południowo-wschodni (województwa: kieleckie, tarnobrzeskie, rzeszowskie, przemyskie, krośnieńskie, nowosądeckie, tarnowskie, krakowskie).

1.2.2. Po 1989 roku – III Rzeczpospolita

Po transformacji ustrojowej na mocy ustawy o samorządzie terytorialnym z dnia 8 marca 1990 r. utworzono samorząd na szczeblu gminy, którego organem była rada gminy, wybierana w wyborach bezpośrednich. Samorząd gminny stał się podstawą ustroju demokratycznego i funkcjonuje do dziś. Utworzono także wojewódzkie sejmiki samorządowe, w których zasiadali przedstawiciele wszystkich gmin wchodzących w skład danego województwa – delegaci wybrani spośród radnych gminy. Liczba delegatów do sejmiku była proporcjonalna do liczby ludności poszczególnych gmin (Ustawa z 8 marca 1990 r.). Ustanowiono także wprowadzony w 1991 r. pomocniczy podział kraju na rejony administracyjne i utworzono urzędy rejonowe (Ustawa z 22 marca 1990 r.). Rejony były to pomocnicze jednostki administracji rządowej w skali subwojewódzkiej i w pewnym sensie stanowiły przymiarkę do przyszłych powiatów. Zgodnie z pierwotnym planem miało ich być 187, ale pod wpływem presji społecznej zwiększono ich liczbę do 267 (Gorzelak, 1999). Rady narodowe na wszystkich poziomach zostały zlikwidowane. W każdym z ówczesnych województw powołano delegata – pełnomocnika rządu ds. reformy samorządowej². Powstałe sejmiki wojewódzkie, choć miały jedynie rolę opiniodawczą wobec wojewody, stały się ważnym miejscem wymiany doświadczeń i wspierania samorządów lokalnych.

² Pełnomocnikiem rządu w randze podsekretarza stanu w Ministerstwie Administracji był prof. Jerzy Regulski.

Następnie przystąpiono do opracowania nowego podziału administracyjnego. Dyskusja na ten temat w środowiskach naukowych i politycznych trwała prawie dekadę. Powstało w sumie ok. 90 koncepcji, które można podzielić na 2 grupy (Batorowicz i Suliborski, 1993), preferujące:

- a) zachowanie dwustopniowego podziału kraju i 25–42 województwa;
- b) wprowadzenie trzystopniowego podziału kraju i 9–17 (najczęściej 12–14) województw, określanych także przez niektórych autorów regionami lub dzielnicami.

Pojawiały się także koncepcje rekomendujące pozostawienie 49 województw, ale z nałożeniem na nie kilku lub kilkunastu większych regionów lub powrót do podziału z lat 1950–1975. W 1996 r. B. Jałowiecki dokonał porównania 4 najbardziej popularnych koncepcji podziału kraju, z liczbą województw: 49, 25, 17 i 12. Za najlepszy, ale jednocześnie o najmniejszych szansach na realizację, uznał ten ostatni (Jałowiecki, 1996). Istotne było pojawienie się w dyskusji kryterium związanego z integracją europejską – przystąpienie Polski do Unii Europejskiej stało się wówczas priorytetem w polityce zagranicznej, a nowe rządowo-samorządowe województwa okazały się w przyszłości przedmiotem polityki regionalnej Unii Europejskiej (Miszczuk, 2008).

W 1998 r., gdy kształtowała się ostateczna koncepcja obecnego podziału administracyjnego, przestały się liczyć argumenty merytoryczne, a na pierwszy plan wysunęły się doraźne interesy polityczne. Pierwotny rządowy projekt zakładał utworzenie 12 województw. W wyniku politycznych targów liczba województw uległa zwiększeniu do 16, zupełnie odbiegając od wszystkich wcześniejszych koncepcji (Miszczuk, 2008). Był to zatem swoisty polityczny kompromis, w którym zabrakło jasnych reguł partycypacji społecznej, a kluczową rolę odegrały zakulisowe debaty, układy środowisk politycznych i mediacje polityków (Kaczmarek, 2001). W niektórych częściach kraju protestowano przeciwko likwidacji województw. Protesty te przybierały różne formy – od oflagowania budynków transparentami, przez manifestacje uliczne, w tym wyjazdowe do Warszawy, do blokady głównych dróg. Największe nasilenie tych protestów miało miejsce po przegłosowaniu pierwotnego projektu podziału na 12 województw i dotyczyło 6 miast wojewódzkich: Bydgoszczy, Bielska-Białej i Opola, a nieco mniejsze w Zielonej Górze, Kielcach i Koszalinie. W 4 z wymienionych przypadków cel został osiągnięty. W niektórych mniejszych miastach domagano się utworzenia powiatu – najbardziej w Sztumie i Miastku (Jałowiecki, Ciechanowski, Tucholska, Kosarczyn, 1999). Powstała także inicjatywa utworzenia województwa środkowopomorskiego, ze stolicami w Koszalinie i Słupsku, nawiązującego

obszarem do województwa koszalińskiego sprzed 1975 r. Jednak część samorządów powiatów, które miałyby wejść w jego skład w 2006 r., opowiedziało się przeciwko, co w dużej mierze osłabiło całą inicjatywę (Sokołowski, 2014). Inny charakter miały protesty w Elblągu, których powodem była nie tyle obrona województwa elbląskiego, ile żądanie włączenia tego miasta do województwa pomorskiego, ze stolicą w Gdańsku, i sprzeciw wobec przyłączenia do województwa ze stolicą w Olsztynie.

Ostatecznie przyjęto nowy trójstopniowy podział kraju, obejmujący 16 województw, 308 powiatów, 65 miast na prawach powiatów oraz gminy. Zaczął on obowiązywać od 1 stycznia 1999 r. W ustawie określono siedziby wojewodów i sejmików wojewódzkich, przy czym w dwóch przypadkach były one zlokalizowane w różnych miastach: w województwie kujawsko-pomorskim siedzibą wojewody została Bydgoszcz, a sejmiku Toruń, w województwie lubuskim natomiast siedzibą wojewody został Gorzów Wlkp., a sejmiku Zielona Góra. Nowe województwa stały się jednostkami rządowo-samorządowymi (Ustawa z 24 sierpnia 1998 r.). Reforma administracyjna wchodziła w skład pakietu 4 wielkich reform wprowadzonych przez rząd J. Buzka w 1998 r.³ W przeciwieństwie do podziału i liczby województw kwestia samej reformy systemu administracji publicznej nie budziła takich kontrowersji. Szczegółowy opis procesu wprowadzania reformy samorządowej zawiera m.in. praca A. Tucholskiej (1999).

W wyniku zmian administracyjnych w 1999 r. 26 z 49 województw zostało podzielonych, a pozostałe w całości weszły w skład nowych województw (ryc. 1.1). Szczególnie dotknęło to 7 z nich (elbląskiego, suwalskiego, płockiego, skierniewickiego, bielsko-bialskiego, leszczyńskiego i tarnobrzskiego), w tym 2 ostatnie zostały podzielone między 3 województwa. Podziały dotyczyły także 6 województw, w których miasto wojewódzkie zachowało swoje funkcje: gorzowskiego, bydgoskiego, toruńskiego, zielonogórskiego, kieleckiego i katowickiego, w tym w największym stopniu gorzowskiego, gdzie północna część tego województwa (obecne powiaty myśliborski i choszczeński, które przed 1975 r. należały do województwa szczecińskiego) weszła do województwa zachodniopomorskiego. Podział z 1998 r. stanowił w znacznym stopniu powrót do województw sprzed 1975 r., z tym że nie wydzielono województwa środkowopomorskiego, odpowiadającego dawnemu koszalińskiemu

³ Pozostałe reformy to oświatowa, emerytalna i zdrowotna. Były one stopniowo demontowane przez kolejne rządy i ostatecznie 2 z nich, tzn. oświatowa i emerytalna, całkowicie zostały cofnięte przez rząd PiS w 2018 r. Nietknięta pozostała jedynie reforma administracyjna.

– jego obszar podzielono pomiędzy województwa pomorskie i zachodniopomorskie. Poza tym największe różnice między podziałami z 1950 r. i 1999 r. dotyczyły obszaru województwa pomorskiego, do którego przyłączono Chojnice, a nie włączono Elbląga, oraz granicy pomiędzy województwem warmińsko-mazurskim/olsztyńskim i podlaskim/białostockim, która została przesunięta na wschód. Warto zwrócić uwagę, że nowe granice województw ustanowione w 1999 r. nawiązywały częściowo do przedwojennej granicy pomiędzy Polską a Niemcami – południowa i wschodnia granica województwa warmińsko-mazurskiego oraz granica pomiędzy województwem wielkopolskim a lubuskim, dolnośląskim i częściowo także łódzkim i opolskim. Trzy z badanych miast przyłączone zostały do innego województwa, niż należały w okresie od końca II wojny światowej do reformy w 1975 r. Były to:

- Radom – do 1975 r. w województwie kieleckim;
- Elbląg – do 1975 r. w województwie gdańskim;
- Słupsk – do 1950 r. w województwie szczecińskim, a potem do 1975 r. w koszalińskim.

Największą niekonsekwencją przyjętego podziału administracyjnego było powstanie kilku województw wyraźnie mniejszych i słabszych od pozostałych, ze stolicami w miastach średniej wielkości, przy czym z drugiej strony mamy wielkie województwo mazowieckie z Warszawą (Sokołowski, 2014).

Potencjalnie za miasta najbardziej poszkodowane skutkami ostatniej reformy należy uznać Koszalin, pełniący funkcje wojewódzkie od 1950 r., oraz Elbląg, którego obszar obsługi został podzielony, a samo miasto przyłączone do województwa ze stolicą w Olsztynie, choć naturalnie ciąży ono do Gdańska i z Olsztynem nie miało żadnych powiązań (Bocheński, 2010).

Zmiany administracyjne województw wpłynęły bezpośrednio na obszar obsługi instytucji publicznych o charakterze rejonowym zlokalizowanych w badanych miastach, m.in. sądów, prokuratur, kuratoriów oświaty, konserwatorów zabytków.

Dodatkowo na nowy podział na województwa i powiaty nałożono podział na podregiony. Utworzono je arbitralnie z połączenia sąsiadujących powiatów z danego województwa. Były to przede wszystkim jednostki statystyczne odpowiadające poziomowi NUTS 3 w nomenklaturze europejskiej, ale stanowiły także obszar obsługi części instytucji okręgowych, np. sądów i prokuratury. Dla podregionów agregowane są niektóre dane makroekonomiczne publikowane przez GUS, np. o PKB. W wielu przypadkach obszary te są niespójne i przecinają istniejące powiązania społeczno-gospodarcze, co tylko fałszuje obraz rozwoju poszczególnych regionów.

Aby zrekompensować utracone funkcje wojewódzkie, wszystkie 31 miast – niezależnie od ich wielkości – dostały propozycję uzyskania przez nie statusu miast na prawach powiatu. W 3 przypadkach, Ciechanowa, Piły i Sieradza, rady miejskie zrezygnowały z tego przywileju. Specyficzny był tutaj przypadek Wałbrzycha, który najpierw stał się miastem na prawach powiatu, następnie w 2002 r. z tego zrezygnował, a w 2013 r. ponownie uzyskał ten status (Kurniewicz, Swianiewicz, 2016). Należy zaznaczyć, że status miast na prawach powiatu uzyskały także wszystkie inne miasta liczące ponad 100 tys. mieszkańców oraz kilka mniejszych ze względu na swoje specyficzne położenie (np. Świnoujście, Sopot i część miast konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej). Formą wsparcia dla degradowanych ośrodków miał być rządowy program „Dialog i rozwój – Działania na rzecz utrzymania warunków rozwoju obszarów i miast tracących status województwa”. Program ten został opracowany przez Rządowe Centrum Studiów Strategicznych i przyjęty przez Radę Ministrów w marcu 1998 r. Zasadniczo skończył się on na pilotażu w 1999 r. i nie był dalej kontynuowany⁴. Cele programu (Odpowiedź podsekretarza stanu..., 2000):

- stworzenie forum dialogu i współpracy władz oraz partnerów lokalnych z organami rządu wdrażającymi reformę administracyjną państwa;
- pomoc miastom tracącym status wojewódzki w przekształceniu z centrów administracyjnych w prężne ośrodki rozwoju gospodarczego, edukacyjnego i kulturalnego;
- pobudzenie aktywności własnej i działań na rzecz lokalnego rozwoju gospodarczego i podnoszenia jakości życia poprzez tworzenie trwałych miejsc pracy;
- stworzenie możliwości pilotażu zastosowań i założeń programów realizowanych w krajach Unii Europejskiej.

Zgodnie z Ustawą z 24 sierpnia 1998 r. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji w 2000 r. przeprowadziło ocenę nowego podziału terytorialnego państwa, w której nie doszukano się powodów do wprowadzenia większych zmian (Dziki, 2013). Nie uwzględniono tym samym m.in. wyniku przeprowadzonego w Elblągu referendum, w którym ponad 95% osób biorących udział wyraziło wolę przyłączenia Elbląga do województwa pomorskiego⁵, ani postulatów utworzenia województwa środkowopomorskiego z Koszalinem i Słupskiem (Żuber, 2016). Sejm

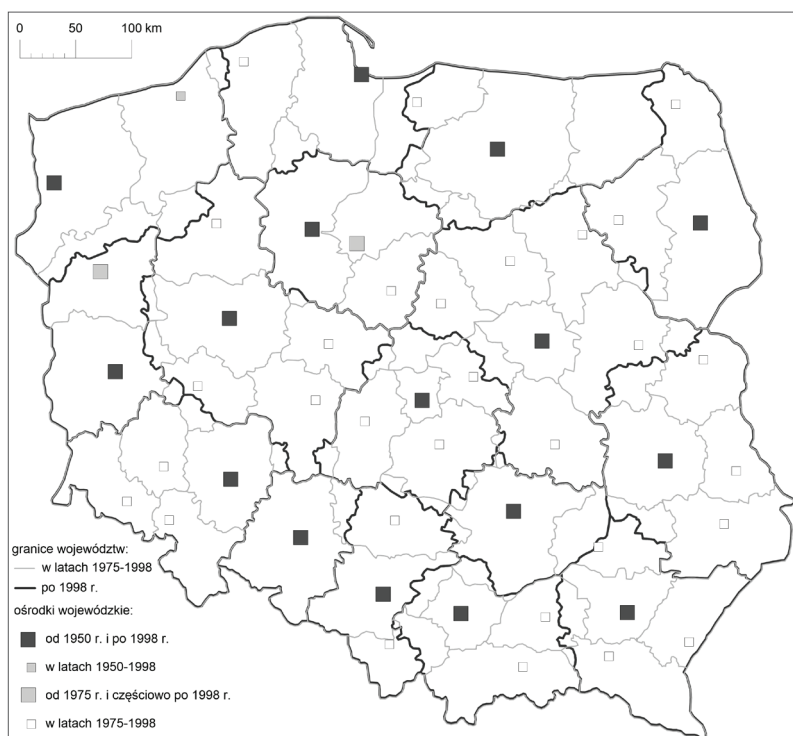
⁴ Autorowi nie udało się dotrzeć do samego dokumentu programu „Dialog i rozwój”, dlatego informacje o nim zaczerpnięte zostały z innych publikacji, m.in. z J. Łukomska (2011).

⁵ Referendum (formalnie jako konsultacje społeczne) odbyło się 10.10.1999 r.

pozytywnie ocenił nowy podział administracyjny, a zastrzeżenia dotyczyły głównie powiatów i programu „Dialog i rozwój”, który wbrew założeniom nie przyniósł oczekiwanych efektów (Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 maja 2001 r.).

W 2002 r. wprowadzono korektę podziału administracyjnego (Rozporządzenie Rady Ministrów z 31 maja 2001 r.) – utworzono 7 nowych powiatów oraz zmieniono granicę pomiędzy województwami śląskim i małopolskim, przesuwając do województwa śląskiego gminę miejską Sławków – jest ona funkcjonalnie powiązana z konurbacją górnośląsko-zagłębiowską i na jej terenie kończy się linia kolejowa LHS.

W obu reformach administracyjnych kraju, z 1975 r. i 1998 r., granice województw przeprowadzono w sposób arbitralny, nierzadko niwecząc istniejące związki pomiędzy poszczególnymi jednostkami osadniczymi, a o kształcie podziału decydowały doraźne interesy polityczne.



Rycina 1.1. Ośrodki wojewódzkie w Polsce na tle granic województw z lat 1975 i 1999

Źródło: opracowanie własne.

W grupie 49 ośrodków wojewódzkich w latach 1975–1998, które są przedmiotem badań w niniejszym opracowaniu, można wyróżnić (ryc. 1.1):

- 14 miast pełniących funkcje ośrodków wojewódzkich po 1998 r. (Warszawa, Łódź, Kraków, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Szczecin, Katowice, Lublin, Białystok, Kielce, Rzeszów, Opole, Olsztyn);
- 4 miasta częściowo pełniące funkcje ośrodków wojewódzkich po 1998 r. – w 2 województwach funkcje te podzielone zostały między 2 miasta (Bydgoszcz i Toruń w województwie kujawsko-pomorskim oraz Zielona Góra i Gorzów Wlkp. w województwie lubuskim);
- 1 miasto, które pełniło funkcje wojewódzkie w latach 1950–1998 (Koszalin);
- 30 miast, które były ośrodkami wojewódzkimi jedynie w latach 1975–1998.

Miasta będące stolicami województw niezależnie od ich wielkości pełnią w systemie osadniczym kraju funkcje centralne wyższego rzędu, w tym administracyjne i polityczne. Utrata funkcji wojewódzkich przez dane miasto prowadziła do spadku jego znaczenia w hierarchii miast. G. Gorzelak (2018, s. 50, za: Gorzelak, 1980) stwierdza, że „władza inwestuje głównie wokół siebie”, zatem w stolicach województw powstawały liczne urzędy i instytucje oraz związana z nimi infrastruktura – budynki będące ich siedzibami. Działło się tak zarówno przed 1975 r., jak i później. Natomiast Ł. Zaborowski (2014) pisze, że „status administracyjny miasta jest istotnym czynnikiem lokalizacji funkcji wyższego rzędu – najpierw publicznych, a wtórnie – prywatnych”. D. Sokołowski (2014, s. 461) zaś stwierdza, że „pełnienie przez dany ośrodek funkcji stolicy województwa podnosi samoocenę przedstawicieli władz samorządowych i znacznej części jego mieszkańców” oraz „stymuluje napływ inwestycji z zewnątrz i aktywizuje jego społeczność”. Jako przykłady podaje wyjątkowy w polskich warunkach rozwój ludnościowy i gospodarczy miast, które zaczęły pełnić funkcję wojewódzką w okresie PRL-u – Rzeszów od 1945 r. i Zielona Góra od 1950 r. – oraz liczne miasta średniej wielkości po reformie administracyjnej w 1975 r., a jednocześnie „szybko postępujące procesy degradacji funkcjonalnej większości miast tracących rangę ośrodka wojewódzkiego”.

Obecnie na nowo odżyła dyskusja o korekcie podziału administracyjnego kraju. Jak pisze Ł. Zaborowski: „obecny układ województw jest nie do obrony ze względu na wewnętrzną niespójność” (Zaborowski, 2016, s. 160). W związku z tym pojawiają się różne propozycje korekty obecnego podziału administracyjnego, w tym rozbicia województwa mazowieckiego. Składane są także propozycje rozszerzenia modelu dwubiegunowego, czyli rozbicia funkcji stolicy województwa między dwa ośrodki.

Rozwiązanie takie umożliwia wzrost policentryczności kraju przy jednoczesnym zniesieniu zbyt małych województw (zob. Zaborowski, 2013; Miszczuk, 2003; Śleszyński, 2015; Sokołowski, 2014). Wskazuje się, że bardziej optymalne byłoby zmniejszenie liczby województw do 12–14, przy jednoczesnym ograniczeniu liczby powiatów i zwiększeniu ich wielkości, albo zwiększenie liczby województw do 18–25, z jednoczesną likwidacją powiatów (Śleszyński, 2018b). Jedną z koncepcji zakłada powiększenie województwa świętokrzyskiego o południową część mazowieckiego oraz rozdzielenie funkcji stołecznych między Kielce i Radom. Jeśli dojdzie do wyodrębnienia województwa stołecznego o charakterze metropolitalnym, wówczas celowy byłby podział pozostałej części mazowieckiego pomiędzy otaczające województwa (Sokołowski, 2014). Badania na temat optymalizacji podziału administracyjnego Polski doczekały się większej liczby publikacji, natomiast tutaj jedynie o nich wspomniano⁶.

Inną kwestią, o której należy powiedzieć, jest rola przypisywana badanym miastom w dokumentach rządowych. Na początku lat 70. XX w. powstał *Plan przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 1990*, a jego wstępny projekt został przyjęty przez Prezydium Rządu w 1974 r. W dokumencie tym (*Plan przestrzennego...*, 1975) wyróżniono kilka rodzajów ośrodków miejskich, w tym:

- ukształtowane aglomeracje miejskie – 9 zespołów: warszawski, katowicki, krakowski, gdański, łódzki, poznański, wrocławski, szczeciński i lubelski;
- kształtujące się aglomeracje miejskie – 9 zespołów: bydgosko-toruński, białostocki, staropolski (Kielce), częstochowski, rzeszowski, bielsko-bialski, opolski, legnicko-głogowski i podsudecki (wałbrzyski);
- krajowe ośrodki rozwoju – 20 ośrodków tworzonych przez pojedyncze miasta lub zespoły miast: Elbląg, Gorzów Wlkp., Kalisz z Ostrowem Wlkp., Koszalin, Nowy Sącz, Olsztyn, Ostrołęka z Łomżą, Piła, Piotrków Trybunalski z Bełchatowem i Tomaszowem Mazowieckim, Płock, Przemyśl, Siedlce, Słupsk, Tarnobrzeg ze Stalową Wolą i Sandomierzem, Tarnów, Włocławek, Zamość, Zielona Góra oraz Grudziądz i Elk. W związku z reformą administracyjną kraju w 1976 r. dokonano korekty planu, dopisując do tej grupy następujących 11 miast, które w 1975 r. zostały stolicami województw: Biała-Podlaska, Chełm, Ciechanów, Jelenia Góra, Konin, Krosno, Leszno, Radom, Sieradz, Skierniewice, Suwałki.

⁶ Szczegółowe omówienie wszystkich pojawiających się koncepcji stanowi temat na odrębną książkę.

W 1985 r. przygotowano nowe założenia planu krajowego na lata 1986–1995, przy czym przyjęto analogiczny podział ośrodków miejskich (Dębski, 1987). Był on podstawą planu przyjętego przez Radę Ministrów w 1990 r., czyli już po transformacji ustrojowo-gospodarczej.

W *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, przyjętej w 2001 r., wydzielono 5 głównych typów ośrodków miejskich w Polsce:

- 1) o znaczeniu europejskim (tzw. europoli) – 4 miasta/aglomeracje: Warszawa, Trójmiasto, Poznań, Kraków;
- 2) o potencjalnym znaczeniu europejskim – 9 miast: Białystok, Bydgoszcz, Katowice, Lublin, Łódź, Rzeszów, Szczecin, Toruń, Wrocław;
- 3) o znaczeniu krajowym – 5 miast, w tym 4 obecne ośrodki wojewódzkie (Kielce, Olsztyn, Opole, Zielona Góra) i 1 były (Częstochowa);
- 4) o znaczeniu ponadregionalnym – 17 miast, w tym 15 byłych miast wojewódzkich: Biała Podlaska, Bielsko-Biała, Chełm, Elbląg, Gorzów Wlkp., Jelenia Góra, Kalisz wraz z Ostrowem Wlkp., Konin, Koszalin, Piotrków Trybunalski, Przemyśl, Radom, Siedlce, Suwałki, Wałbrzych, Zamość;
- 5) regionalne ośrodki równoważenia rozwoju – 51 miast, w tym 16 byłych miast wojewódzkich: Ciechanów, Konin, Krosno, Legnica, Leszno, Łomża, Nowy Sącz, Ostrołęka, Piła, Płock, Sieradz, Skierniewice, Słupsk, Tarnobrzeg, Tarnów, Włocławek.

Według *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju* z 2011 r., poza 18 miastami wojewódzkimi, 12 z badanych miast zaliczono do grupy ośrodków regionalnych. Były to: Bielsko-Biała, Częstochowa, Elbląg, Kalisz, Koszalin, Legnica, Płock, Radom, Słupsk, Tarnów, Wałbrzych, Włocławek, a pozostałe jako ośrodki subregionalne (*Koncepcja przestrzennego...*, 2011).

1.3. Byłe ośrodki wojewódzkie jako przedmiot badań

Ośrodki wojewódzkie w Polsce od lat stanowią obiekty badań naukowych. W literaturze brakuje jednak badań poświęconych byłym miastom wojewódzkim w Polsce obejmujących okres zarówno przed utratą statusu stolicy województwa, jak i po niej. Większość badań odnosi się do okresu po reformie z 1998 r. Jak wskazują A. Kurniewicz i P. Swianiewicz, brakuje analiz trendów rozwojowych przed przeprowadzeniem

reformy i po reformie. Zakres poszczególnych badań uwzględniających interesujące nas ośrodki był różny i często nie obejmował wszystkich 49 stolic województw z lat 1975–1998. Najczęściej przedmiotem badań były ośrodki regionalne i subregionalne lub miasta na prawach powiatu, albo miasta w określonych przedziałach liczby ludności, np. ponad 50 tys. mieszkańców lub do 300 tys. mieszkańców, co automatycznie wykluczało z analizy niektóre z 49 miast.

Wspomnieć należy opracowania powstałe bezpośrednio po reformie, które miały związek z realizacją programu „Dialog i rozwój”⁷. Temat skutków zmian dla byłych stolic województw nie został jednak uwzględniony w ocenach reformy terytorialnej (*Ocena nowego...*, 2000; Gorzelak, Jałowiecki, Stec, 2001). W kontekście interesującej nas tematyki ważne są zwłaszcza badania wpływu utraty statusu stolicy województwa na rozwój gospodarczy autorstwa A. Kurniewicz i P. Swianiewicza (2016) oraz D. Sokołowskiego dotyczące funkcji centralnych, hierarchii funkcjonalnej miast (2006) i zmian poziomu centralności (2005; 2011). Wśród innych prac dotyczących rozwoju byłych i obecnych ośrodków wojewódzkich w Polsce wymienić można również opracowania W. Wilka (2004) dotyczące wpływu funkcji administracyjnych miast na atrakcyjność dla przedsiębiorców, J. Łukomskiej (2011) na temat dynamiki procesów rozwojowych miast, J.W. Komorowskiego (2012) badające poziom rozwoju gospodarczego miast i D. Krysińskiego (2018) analizujące związek stosunku do reformy administracyjnej z 1998 r. z tożsamością lokalną byłych i obecnych miast wojewódzkich. Natomiast zagadnienia ludnościowe były przedmiotem badań m.in. P. Szukalskiego (2018) i W. Szymańskiej (2018).

D. Sokołowski (2005) badał centralność i węzłowość polskich miast na podstawie bazy ekonomicznej oraz jej zmiany. Przedstawił m.in. hierarchię funkcjonalną miast liczących ponad 20 tys. mieszkańców:

- I. Stolica państwa – Warszawa.
- II. Ośrodki regionalne – 8 miast wojewódzkich, w tym ośrodki metropolitalne: Gdańsk, Katowice, Kraków, Łódź, Poznań, Szczecin, Wrocław oraz niemetropolitalny Lublin.
- III. Ośrodki subregionalne – 10 miast, w tym 8 wojewódzkich: Białystok, Bydgoszcz, Kielce, Olsztyn, Opole, Rzeszów, Toruń, Zielona Góra, 1 byłe wojewódzkie, Bielsko-Biała oraz Gliwice.

⁷ Analiza sytuacji byłych miast wojewódzkich (1999) oraz opracowanie W. Dziemianowicza (2000).

IV. Ośrodki mezoregionalne silnie rozwinięte – 24 miasta: 1 miasto wojewódzkie, Gorzów Wlkp., 17 byłych miast wojewódzkich: Częstochowa, Jelenia Góra, Kalisz, Koszalin, Krosno, Legnica, Leszno, Nowy Sącz, Piła, Piotrków Trybunalski, Płock, Radom, Siedlce, Słupsk, Tarnów, Włocławek, Zamość, oraz 6 miast powiatowych, w tym: 2 z konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej, Sosnowiec i Tychy, i 2 z konurbacji trójmiejskiej, Gdynia i Sopot, oraz Cieszyn i Piaseczno.

V. Ośrodki mezoregionalne pozostałe – pozostałych 13 byłych ośrodków wojewódzkich oraz większość ośrodków powiatowych.

Ten sam autor w innych badaniach, które objęły miasta liczące ponad 40 tys. mieszkańców według stanu w 2001 r., porównał centralność miast w latach 1993 i 2001. Badacz ten wykazał, że miasta, które dłużej pełniły funkcje administracyjne, cechują się wyższym poziomem centralności. Ową centralność zdefiniowano jako „nadwyżka zatrudnienia w działalności o charakterze centralnym, tj. wiążących dany ośrodek z obszarem otaczającym”. Z byłych ośrodków wojewódzkich wzrost centralności nastąpił jedynie w przypadku Bielska-Białej. Natomiast w innych ośrodkach tego typu nastąpił spadek tej cechy. W przypadku 6 miast – Ciechanowa, Wałbrzycha, Kalisza, Elbląga, Koszalina i Konina – wyniósł on 50% i więcej. Poziom centralności kolejnych 6 badanych miast spadł o ok. 40%, w grupie tej znalazły się 2 miasta wojewódzkie, Lublin i Olsztyn, oraz 4 były wojewódzkie: Radom, Jelenia Góra, Piła, Częstochowa. Spadek o ok. 20% odnotowano w 4 obecnych ośrodkach wojewódzkich: w Szczecinie, Katowicach, Łodzi i Gdańsku. Natomiast wzrost poziomu centralności o ponad 10% odnotowano jedynie w przypadku Warszawy (aż o 29%) i Krakowa (o 12%). Ośrodki wojewódzkie miały znaczną przewagę nad miastami, które straciły status stolicy województwa. Ponadto znacząco umocniła się pozycja Warszawy w stosunku do pozostałych miast. Najwięcej na znaczeniu straciły: Kalisz, Radom, Jelenia Góra, Chorzów, Piła, Elbląg, Wałbrzych, Ciechanów, Konin, Siedlce, Ostrołęka, Legnica i Tarnów (Sokołowski, 2011).

D. Sokołowski (2008) badał także wielkość i strukturę bazy ekonomicznej oraz dokonał ich porównania w latach 1993 i 2001 dla 42 miast liczących ponad 100 tys. mieszkańców.

A. Kurniewicz i P. Swianiewicz (2016) zbadali warunki rozwoju gospodarczego miast liczących od 50 do 300 tys. mieszkańców w dwóch okresach: 1992–1998 i 1998–2013. Badania te nie objęły zatem 10 dużych miast wojewódzkich, takich jak Białystok, Bydgoszcz, Gdańsk, Poznań, Katowice, Kraków, Łódź, Szczecin, Warszawa,

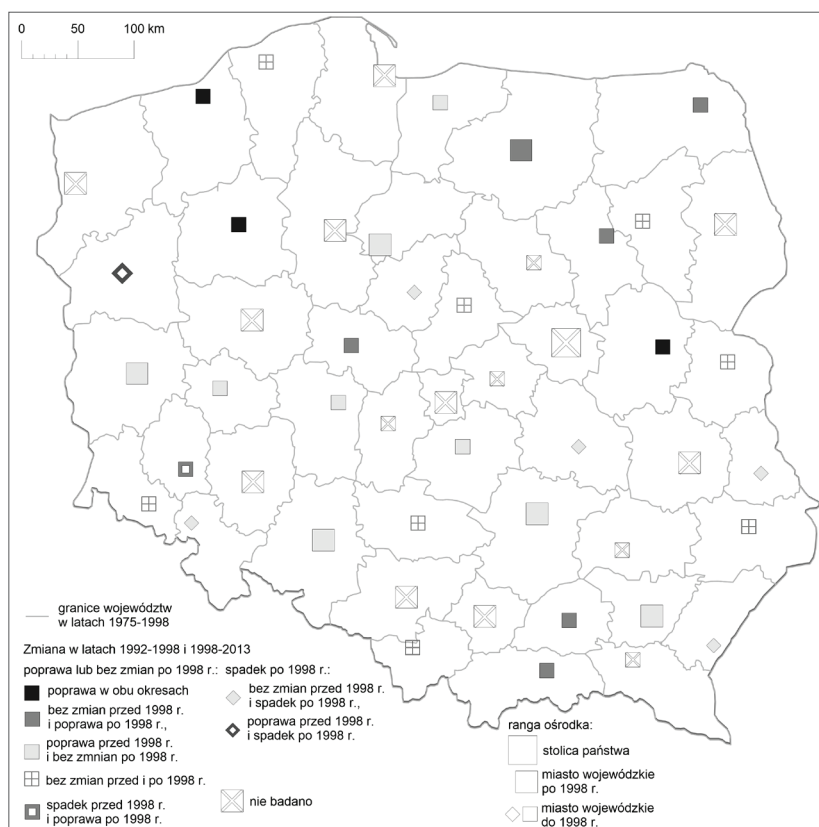
Wrocław, oraz 5 najmniejszych byłych miast wojewódzkich, takich jak Ciechanów, Krosno, Sieradz, Skierniewice, Tarnobrzeg. Autorzy ci wzięli pod uwagę 5 wskaźników, na podstawie których obliczyli wskaźnik syntetyczny:

- zmiany liczby ludności miasta świadczące pośrednio o atrakcyjności zamieszkania, przyciąganiu nowych mieszkańców lub też odwrotnie – o znaczącej emigracji;
- zmiany wielkości wpływów z podatku dochodowego od osób fizycznych (PIT), wskazujące na zmiany w poziomie zamożności mieszkańców;
- zmiany wielkości wpływów z podatku dochodowego od osób prawnych (CIT), będące wskaźnikiem zmian kondycji głównych firm działających w danym mieście;
- zmiany wielkości bazy podatku od nieruchomości od osób prawnych pośrednio mierzące wielkość nowych inwestycji na rynku nieruchomości komercyjnych;
- zmiany w poziomie bezrobocia – odbijające trend zmian na lokalnym rynku pracy.

Następnie analizowali przesunięcia w hierarchii miast. W obu z badanych okresów wyróżnili 3 trendy: poprawa, brak zmian i spadek, co łącznie umożliwia podział badanych miast na 8 grup. Nie odnotowano jednak żadnego miasta, w którym w obu okresach nastąpił spadek (ryc. 1.2).

J.W. Komorowski (2012) wskazał, że dystans rozwoju gospodarczego pomiędzy byłymi a odpowiadającymi im obecnymi miastami wojewódzkimi ulega zwiększeniu. Wyjątkiem są tu jedynie Włocławek, Koszalin i Toruń, który częściowo zachował funkcje wojewódzkie. Oddalanie się tych ośrodków nasiliło się po wejściu Polski do Unii Europejskiej.

J. Łukomska (2011) analizowała sytuację społeczno-gospodarczą badanych miast, porównując byłe i obecne ośrodki wojewódzkie. Badania wykazały m.in., że średnie tempo wzrostu PKB *per capita* w podregionach obejmujących byłe i obecne ośrodki wojewódzkie w obu grupach miast było zbliżone. Problem w tym, że dostępne dane na poziomie podregionów statystycznych nie oddają sytuacji w badanych miastach, np. bardzo wysoko uplasował się podregion legnicko-głogowski, który obejmuje m.in. Lubin z siedzibą KGHM. Dobrze wypadły również podregiony ciechanowsko-płocki i ostrołęcko-siedlecki, czyli obejmujące po 2 byłe miasta wojewódzkie. Drugi uwzględniony wskaźnik stanowiła liczba spółek z kapitałem zagranicznym na 10 tys. mieszkańców. Przyrost liczby takich spółek był o ok. 3 razy wyższy w obecnych



Rycina 1.2. Zmiana w rankingu hierarchii miast w latach 1992–1998 i 1998–2013 według A. Kurniewicz i P. Swianiewicz

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Kurniewicz, Swianiewicz (2016).

niż w byłych miastach wojewódzkich. Wyjątek stanowiła tutaj Jelenia Góra, gdzie był on wyższy od średniej dla miast wojewódzkich. Natomiast pod względem dynamiki tego wskaźnika w grupie byłych miast wojewódzkich najlepiej wypadła Jelenia Góra, Bielsko-Biała i Koszalin. Jednocześnie udział liczby spółek z udziałem kapitału zagranicznego w ogólnej liczbie spółek spadał w byłych miastach wojewódzkich, a rósł w obecnych. Najniżej pod tym względem plasował się Tarnobrzeg, w którym do 1995 r. nie zlokalizowano żadnej tego rodzaju spółki, ale potem prześcignął on pod tym względem Białystok. W latach 2004–2008 poziom rozwoju społeczno-gospodarczego byłych miast wojewódzkich był niższy niż obecnych miast wojewódzkich,

ale wyższy niż miast podobnej wielkości nigdy niepełniących funkcji wojewódzkich. W miastach postwojewódzkich wolniej spadało bezrobocie oraz liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w przeliczeniu na 100 mieszkańców niż w grupie pozostałych miast liczących ponad 45 tys. mieszkańców, ponadto wolniej rosły dochody budżetów miast z tytułu podatków. Odnotowano także niewielki wzrost liczby mieszkańców w miastach wojewódzkich i otaczających je gminach oraz nieznaczny spadek w analogicznych obszarach miast postwojewódzkich (Łukomska, 2011).

P. Szukalski (2018) analizował zmiany liczby ludności w 49 stolicach dawnych województw, ze szczególnym uwzględnieniem lat 1995–2017 oraz perspektywą do 2030 r. Porównywał ze sobą grupę byłych i obecnych ośrodków wojewódzkich. Poszerzoną analizę zmian demograficznych zawiera rozdział 2 niniejszego opracowania. W zakresie zmian liczby ludności wnioski z obu opracowań są podobne.

W. Szymańska (2018) natomiast dokonała delimitacji stref bezpośredniego wpływu demograficznego 31 byłych ośrodków wojewódzkich na otaczające je gminy.

Interesujące badania byłych miast wojewódzkich prowadzili także m.in. J. Potocki i A. Babczuk (2017) – ich wyniki zostały szerzej omówione w pkt 5.1 monografii.

Na negatywny wpływ reformy z 1998 r. na rozwój byłych ośrodków wojewódzkich wskazują W. Dziemianowicz (2000) i D. Krysiński (2013), analizujący społeczną percepcję reformy.

Oprócz opracowań naukowych interesująca jest także lektura reportażu F. Springera, która była częściowo inspiracją do powstania niniejszej monografii. Autor ten odwiedził 31 byłych miast wojewódzkich i przeprowadził wywiady z urzędnikami, samorządowcami, przedsiębiorcami i społecznikami. Wiele mieszkańców i władz byłych miast wojewódzkich czuje się oszukanych. Wynika to z niewywiązania się rządu z realizacji programu wsparcia dla byłych miast wojewódzkich. W relacjach ówczesnych pracowników likwidowanych urzędów i instytucji wojewódzkich w byłych miastach wojewódzkich pojawia się obraz „szabru”, jaki miał miejsce w 1999 r. Z likwidowanych urzędów wojewódzkich wywożono wszystko, co miało jakąś wartość (np. komputery, meble, sprzęt RTV i AGD) do nowych stolic województw (Springer, 2016). Koresponduje to z wynikami wspomnianych badań socjologicznych, np. D. Krysińskiego.

Poza wymienionymi znaleźć można wiele innych opracowań dotyczących reformy administracyjnej z 1998 r. Jednak nie odnosiły się one ściśle do sytuacji miast będących stolicami województw. W kontekście tematyki niniejszej książki interesujące są

także badania ośrodków subregionalnych i miast w Polsce. Stosunkowo liczne są tu opracowania dotyczące ośrodków w danym województwie – trudno jednak na ich podstawie uzyskać porównywalny obraz wszystkich 49 badanych miast. Na szczególną uwagę zdaniem autorów zasługuje praca J. Sołtysa i S. Dorockiego (2018) na temat lokalizacji usług wyższego rzędu w ośrodkach podregionalnych w Polsce. Analizą objęto 74 miasta, w tym wszystkie były ośrodki wojewódzkie. Do publikacji tej nawiązano w rozdziale 3 niniejszej monografii.

Od pewnego czasu toczy się w Polsce dyskusja na temat deglomeracji, rozumianej jako wzmocnienie ośrodków regionalnych i subregionalnych, czyli m.in. byłych ośrodków wojewódzkich. Główną przesłanką takich działań jest policentryczna struktura osadnicza kraju oraz potrzeba wsparcia rozwoju wielu różnych ośrodków miejskich (Śleszyński, 2018b). W tym kontekście interesujące są przede wszystkim publikacje Klubu Jagiellońskiego (Śleszyński, 2018a; Zaborowski, 2019). Na problem znacznej koncentracji różnych funkcji w Warszawie i ich nieproporcjonalną liczbę w stosunku do potencjału ludnościowego wskazuje m.in. Ł. Zaborowski (2015) (tab. 1.1). Natomiast K. Heffner (2015) zwraca uwagę na to, że w latach 2005–2012

Tabela 1.1. Ilorazy lokalizacji wybranych podmiotów publicznych do liczby ludności regionów głównych ośrodków miejskich w Polsce

Kategoria ośrodka	Centralne podmioty administracji	Spółki państwowe	Podmioty administracji o znaczeniu ponad-wojewódzkim	Instytucje kultury	Instytuty naukowe	Uczelnie wyższe
Stolica państwa	10,7	9,2	1,0	5,4	6,7	1,9
Pozostałe 9 ośrodków metropolitalnych ^a	0,2	0,3	1,8	1,1	1,0	1,6
Pozostałe 7 ośrodków wojewódzkich ^b	0,0	0,2	0,7	0,4	0,2	0,6
Pozostałe 16 ośrodków regionalnych ^c			0,1	0	0,0	0,2

Wartość 1,0 oznacza udział w liczbie instytucji proporcjonalny do udziału w liczbie ludności kraju;

^a konurbacja górnośląsko-zagłębiowska, Kraków, konurbacja trójmiejska, Łódź, Poznań, Wrocław, Szczecin, Lublin i ośrodek bipolarny, Bydgoszcz i Toruń;

^b Białystok, Gorzów Wlkp., Kielce, Olsztyn, Opole, Rzeszów, Zielona Góra;

^c Bielsko-Biała, Częstochowa, Elbląg, Grudziądz, Koszalin, Płock, Radom, Siedlce, Słupsk, Tarnów, Włocławek oraz 5 układów bipolarnych: Kalisz i Ostrów Wlkp., Legnica i Lubin, Łomża i Ostrołęka, Rybnik i Jastrzębie-Zdrój, Wałbrzych i Świdnica.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Zaborowski (2015).

znacznie wzrosło zatrudnienie w sektorze usług, w tym w administracji publicznej, w Warszawie i pozostałych ośrodkach metropolitalnych, przy czym wzrost ten był relatywnie większy niż w innych ośrodkach regionalnych i subregionalnych.

Zaprezentowany przegląd badań z pewnością nie wyczerpuje obszernej literatury przedmiotu. W publikacjach m.in. z zakresu geografii osadnictwa i ludności można znaleźć wiele opracowań odnoszących się do poszczególnych byłych stolic województw. Ograniczono się tutaj jednak do opracowań obejmujących wszystkie lub większość badanych w niniejszej monografii ośrodków.

Piśmiennictwo

Literatura

- Batorowicz, Z., Suliborski, A. (1993). *Geografia ekonomiczna Polski. Ujęcie regionalne*. Warszawa: Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne.
- Bocheński, T. (2010). Subregion elbląski i jego powiązania z Trójmiejskim Obszarem Metropolitalnym. W: S. Liszewski (red.), *Obszary metropolitalne we współczesnym środowisku geograficznym*. 58. zjazd Polskiego Towarzystwa Geograficznego (s. 97–107). Łódź: Oddział łódzki PTG i Wydział Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego.
- Dębski, J. (1987). *Założenia i realizacja planu przestrzennego zagospodarowania Polski w latach 1971–1985*. Warszawa: IGiPZ PAN.
- Dulak, M. (4.01.2018). *Eksperyment nowosądecki. Rozwój Polski nie musi się kręcić wokół Warszawy*, Klub Jagielloński. Pobrano z: <https://klubjagiellonski.pl/2018/01/04/eksperyment-nowosadecki-rozwoj-polski-nie-musi-sie-krecic-wokol-warszawy> (18.07.2019).
- Dutkiewicz, G. (2010). Dzieje samorządu terytorialnego w Polsce po II wojnie światowej. *Colloquium Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych, II*, 193–206.
- Dziemianowicz, W. (2000). *Byłe stolice województw w rok po reformie. Ekspertyza przygotowana na zlecenie Polskiej Agencji Rozwoju Regionalnego*, Warszawa.
- Dziki, T. (2013). Podziały administracyjne Polski w latach 1944–1998. Z badań nad ustrojem ziem polskich w XIX i XX wieku. *Studia Gdańskie. Wizje i Rzeczywistość, X*, 433–450.
- Gorzelak, G. (1980). Przestrzenne zróżnicowanie poziomu życia. W: A. Kukliński (red.), *Problemy gospodarki przestrzennej*. Warszawa: Książka i Wiedza.
- Gorzelak, G. (1999). Reforma terytorialnej organizacji kraju: geneza, założenia, uzasadnienie. W: G. Gorzelak (red.), *Decentralizacja terytorialnej organizacji kraju: założenia, przygotowanie, ustawodawstwo* (s. 9–21). Raporty CASE nr 21. Warszawa: Centrum Analiz Społeczno-Ekonomicznych.

- Gorzelak, G. (2018). Terytorialna organizacja kraju – czy już czas na dyskusję? *Studia Regionalne i Lokalne*, 2 (72), 48–55.
- Gorzelak, G., Jałowiecki, B., Stec, M. (2001). *Reforma terytorialnej organizacji kraju: dwa lata doświadczeń*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Heffner, K. (2015). *Lokalizacja instytucji publicznych jako element polityki miejskiej i regionalnej – rekomendacje dla Polski*. Warszawa: Kancelaria Senatu Biuro Analiz i Dokumentacji.
- Jałowiecki, B. (1996). Przestrzeń historyczna, regionalizm, regionalizacja. W: B. Jałowiecki (red.), *Oblicza polskich regionów* (s. 19–88). Warszawa: EUROREG.
- Jałowiecki, B., Ciechanowski, P., Tucholska, A., Kosarczyn, H. (1999). Ruchy regionalne czy bunt elit? Obserwacja protestów społecznych. W: G. Gorzelak (red.), *Decentralizacja terytorialnej organizacji kraju: założenia, przygotowanie, ustawodawstwo* (s. 22–38). Raporty CASE nr 21. Warszawa: Centrum Analiz Społeczno-Ekonomicznych.
- Kaczmarek, T. (2001). Reforma terytorialno-administracyjna Polski – porównanie z krajami Unii Europejskiej. W: T. Czyż (red.), *Zróżnicowanie społeczno-gospodarcze w nowym układzie terytorialnym Polski*. *Biuletyn KPZK PAN*, 197, 131–155.
- Komorowski, J.W. (2012). Miasta wojewódzkie a miasta postwojewódzkie w Polsce – zróżnicowanie i zmiany poziomu gospodarczego w pierwszej dekadzie XXI wieku. *Studia Miejskie*, 8, 9–25.
- Krysiński, D. (2013). Wszystko, co złe, to reforma. O utracie statusu miasta wojewódzkiego w dyskursie kaliszzan. *Przegląd Socjologiczny*, 4, 25–42.
- Krysiński, D. (2018). Duża strata o małym znaczeniu? O wzajemnej relacji między statusem wojewódzkim, tożsamością lokalną i sferą praktyk społecznych. *Miasto. Pamięć i Przyszłość*, 3 (1), 103–122.
- Kurniewicz, A., Swianiewicz, P. (2016). Ból fantomowy czy realna strata? Wpływ utraty statusu stolicy województwa na rozwój gospodarczy i miejsce w hierarchii systemu osadniczego. *Prace i Studia Geograficzne*, 61 (2), 25–50.
- Łukomska, J. (2011). Byłe stolice województw 10 lat po reformie. W: W. Dziemianowicz, J. Szlachta, K. Szmigiel-Rawska (red.), *Subregionalne bieguny wzrostu* (s. 59–70). Warszawa: Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych.
- Miszcuk, A. (2003). *Regionalizacja administracyjna III Rzeczypospolitej. Koncepcje teoretyczne a rzeczywistość*. Lublin: Wydawnictwo UMCS.
- Miszcuk, A. (2008). Wpływ uwarunkowań geopolitycznych na ewolucję podziału terytorialnego Polski w XX wieku. W: *Problematyka geopolityczna ziem polskich* (s. 297–318). *Prace Geograficzne IGiPZ PAN*, z. 218. Warszawa: IGiPZ PAN.
- Miszcuk, A. (25.06.2018). Przeszłość i przyszłość regionalizacji Polski. *Republika*. Pobrano z: <https://publica.pl/teksty/miszcuk-przeszlosc-i-przyszlosc-regionalizacji-polski-64624.html>.

- Narodowy atlas Polski (1973–1978)*. Red. S. Leszczycki. Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk: PAN.
- Potocki, J., Babczuk, A. (2017). *Wybrane aspekty marginalizacji dawnych miast wojewódzkich*. Pobrano z: http://www.jacek-potocki.pl/files/Dawne_miasta_wojewodzkie.pdf (10.06.2019).
- Sokołowski, D. (2005). Centralność a węzłowość większych miast w Polsce. *Przegląd Geograficzny*, 77 (4), 507–526.
- Sokołowski, D. (2006). *Funkcje centralne i hierarchia funkcjonalna miast w Polsce*. Toruń: Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Sokołowski, D. (2008). Baza ekonomiczna większych miast w Polsce w okresie transformacji systemowej. *Przegląd Geograficzny*, 80 (2), 245–266.
- Sokołowski, D. (2011). *Centralność większych miast Polski. Rola czynnika administracyjnego i globalizacji*. W: B. Namysłak (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych* (s. 11–23). Rozprawy Naukowe IGiRR Uniwersytetu Wrocławskiego 20. Wrocław: Uniwersytet Wrocławski.
- Sokołowski, D. (2014). Niektóre uwarunkowania korekty podziału Polski na województwa. *Przegląd Geograficzny*, 86 (4), 567–590.
- Sołtys, J., Dorocki, S. (2018). Rozmieszczenie usług jako podstawa rozpoznawania ośrodków podregionalnych w Polsce i ich hierarchii. *Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG*, 33 (3), 237–251. DOI: 10.24917/20801653.323.15.
- Springer, F. (2016). *Miasto archipelag. Polska mniejszych miast*. Kraków: Karakter.
- Szukalski, P. (2018). *Rozwój demograficzny dawnych i obecnych stolic województw*. Demografia i Gerontologia Społeczna. Biuletyn Informacyjny, nr 7. Łódź: Uniwersytet Łódzki.
- Szymańska, W. (2018). Delimitacja strefy wpływów demograficznych na przykładzie byłych miast wojewódzkich w Polsce. *Space – Society – Economy*, 23, 7–28. DOI: 10.18778/1733-3180.23.01.
- Śleszyński, P. (2015). W sprawie optymalnego podziału terytorialnego Polski: zastosowanie analizy grawitacyjnej. *Przegląd Geograficzny*, 87 (2), 343–359.
- Śleszyński, P. (2018a). *Polska średnich miast. Założenia i koncepcja deglomracji w Polsce*. Warszawa: Klub Jagielloński.
- Śleszyński, P. (30.07.2018b). *Wszystko, co powinienś wiedzieć o deglomracji. 46 tez o rozwoju solidarnym terytorialnie*. Klub Jagielloński. Pobrano z: <https://klubjagiellonski.pl/2018/07/30/wszystko-co-powinienes-wiedziec-o-deglomracji-46-tez-o-rozwoju-solidarnym-terytorialnie> (10.12.2019).
- Tucholska, A. (1999). Proces ustawodawczy reformy terytorialnej organizacji kraju. W: G. Gorzelak (red.), *Decentralizacja terytorialnej organizacji kraju: założenia,*

- przygotowanie, ustawodawstwo* (s. 56–78). Raporty CASE nr 21. Warszawa: Centrum Analiz Społeczno-Ekonomicznych.
- Wilk, W. (2004). The Effect of Changes in Administrative Division on the Economic Position of the Largest Cities in Poland. *Miscelanea Geographica*, 11, 241–247.
- Zaborowski, Ł. (2013). *Podział kraju na województwa. Próba obiektywizacji*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Zaborowski, Ł. (2014). Sieć ośrodków regionalnych w Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030. Próba uporządkowania według czynników wielkości i odległości. *Przegląd Geograficzny*, 86 (4), 591–619.
- Zaborowski, Ł. (2015). *Lokalizacja instytucji publicznych jako element polityki miejskiej i regionalnej – rekomendacje dla Polski*. Warszawa: Kancelaria Senatu Biuro Analiz i Dokumentacji.
- Zaborowski, Ł. (2016). Próba przebudowy układu województw z wykorzystaniem sieci ośrodków regionalnych. *Przegląd Geograficzny*, 88 (2), 159–182.
- Zaborowski, Ł. (2019). *Deglomeracja czy degradacja? Potencjał rozwoju średnich miast w Polsce. Raport*. Warszawa: Klub Jagielloński.
- Żuber, E. (2016). Walka o województwo środkowopomorskie – wczoraj i dziś. *Zeszyty Naukowe Wydziału Nauk Ekonomicznych*, 20 (2), 143–159.

Dokumenty i akty prawne

- Analiza sytuacji byłych miast wojewódzkich. Ekspertyza na zlecenie Rady Ministrów, przyjęta w dniu 8 lutego 2000 r. Rządowe Centrum Studiów Strategicznych.
- Ocena nowego zasadniczego podziału terytorialnego państwa. Ekspertyza na zlecenie Rady Ministrów, przyjęta w dniu 12 grudnia 2000 r. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.
- Odpowiedź podsekretarza stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej z upoważnienia prezesa Rady Ministrów na interpelację nr 4040 w sprawie pogorszenia sytuacji dawnego woj. chełmskiego i miasta Chełma w obecnych ramach administracyjnych. Warszawa, dnia 12 czerwca 2000 r. Pobrano z: <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ3.nsf/main/1234F75E> (13.09.2019).
- Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. Załącznik do obwieszczenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2001 r. M.P. nr 26, poz. 432.
- Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 przyjęta przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 r. i zmieniona po reasumpcji w dniu 21 marca 2012 r. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.

- Plan przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 1990 (1975). *Biuletyn KPZK PAN*, 85, Warszawa.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z 30 maja 1975 r. w sprawie określenia miast oraz gmin wchodzących w skład województw. *Dz.U.* 1975, nr 17, poz. 92.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z 31 maja 2001 r. w sprawie utworzenia, ustalenia granic i zmiany nazw powiatów oraz zmiany siedziby władz powiatu. *Dz.U.* 2001, nr 62, poz. 631, par. 1.
- Uchwała Rady Ministrów nr 151/58 z dnia 9 maja 1958 r. w sprawie rozwoju gospodarczego powiatu nowosądeckiego i miasta Nowy Sącz oraz rozszerzenia uprawnień terenowych organów władzy państwowej na tym terenie.
- Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 maja 2001 r. w sprawie oceny funkcjonowania zasadniczego podziału terytorialnego państwa. *M.P.* 2001, nr 16, poz. 249.
- Ustawa z 22 marca 1990 r. o terenowych organach rządowej administracji ogólnej. *Dz.U.* 1990, nr 21, poz. 123.
- Ustawa z 24 sierpnia 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa. *Dz.U.* 1998, nr 96, poz. 603.
- Ustawa z 28 czerwca 1950 r. o zmianach podziału administracyjnego Państwa. *Dz.U.* 1950, nr 28, poz. 255.
- Ustawa z 28 maja 1975 r. o dwustopniowym podziale administracyjnym Państwa. *Dz.U.* 1975, nr 16, poz. 91.
- Ustawa z 29 listopada 1972 r. o utworzeniu gmin. *Dz.U.* 1972, nr 49, poz. 312.
- Ustawa z 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym. *Dz.U.* 1990, nr 21, poz. 123.
- Zarządzenie nr 24 Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów z dnia 19 lipca 1975 r.
- Zarządzenie nr 44 Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 1975 r. w sprawie opracowania planu przestrzennego zagospodarowania kraju i planów regionalnych.

2. Przemiany demograficzne miast wojewódzkich w Polsce

2.1. Wprowadzenie

Kiedy w 1975 r. przeprowadzono reformę administracyjną, w wyniku której liczba miast wojewódzkich zwiększyła się z 16 do 49, stało się oczywiste, że będzie to miało znaczący wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy tych jednostek osadniczych, w szczególności „nowych” ośrodków wojewódzkich. Bycie miastem wojewódzkim przynosi ośrodkowi wiele korzyści, które uwidaczniają się również w sferze rozwoju demograficznego. Stan ludności jednostek administracyjnych uznawany jest za jeden z ważniejszych wskaźników ich atrakcyjności osadniczej. Wraz ze wzrostem liczby ludności zwiększa się potencjał gospodarczy, zróżnicowanie funkcji ekonomicznych oraz poziom rozwoju infrastruktury technicznej i społecznej, co w rezultacie prowadzi do wzrostu zaspokojenia różnorodnych potrzeb społecznych.

Podstawą badań było założenie, że posiadanie statusu ośrodka wojewódzkiego ma duży wpływ na kierunek i dynamikę zmian demograficznych. Celem badań w tym aspekcie była analiza oraz ocena składowych przemian demograficznych ośrodków wojewódzkich w Polsce w latach 1975–1998 (49 miast wojewódzkich) i 1998–2018, kiedy część z nich została zdegradowana administracyjnie do miast na prawach powiatu lub siedzib powiatów ziemskich (18 miast

wojewódzkich i 31 byłych miast wojewódzkich)¹. Ważnym elementem badań była próba odpowiedzi na pytanie, czy utrata statusu miasta wojewódzkiego miała wpływ na zmiany demograficzne, jakie zachodziły w tych ośrodkach.

Na podstawie powyższych badań dokonano oceny wybranych miast pod względem przemian demograficznych. Uwzględniono zmiany liczby ludności i jej składowych – salda ruchu naturalnego i wędrownego oraz struktury wieku i płci ludności. Do analizy wykorzystano dane publikowane w Banku Danych Lokalnych GUS. Trzeba jednak zdawać sobie sprawę, że w zakresie rejestracji liczby i tym samym struktury ludności statystyka publiczna wykazuje wiele błędów. Dla większości byłych miast wojewódzkich dane są przeszacowane, a w stosunku do najbardziej atrakcyjnych aglomeracji miejskich, np. Warszawy czy Krakowa, dość znacznie niedoszacowane (Śleszyński, 2016). Jedną z metod dającą możliwość obiektywnego oszacowania rzeczywistej liczby ludności jest zastosowanie danych telemetrycznych (Śleszyński, Niedzielski, 2018). Jednak przy tak długim okresie czasowym (lata 1975–2018) dla obecnych i byłych miast wojewódzkich zasadniczo nie ma innej alternatywy pozyskiwania danych niż roczniki statystyczne GUS.

Analizowany okres ze względu na znaczne przekształcenia, jakie zachodziły w systemie osadniczym kraju, podzielono na podokresy związane ze zmianami wynikającymi m.in. z procesów transformacji społeczno-gospodarczej po 1989 r., zmianami granic administracyjnych województw w 1999 r. czy uzyskaniem przez Polskę statusu członka Unii Europejskiej w 2004 r.

Oceny dokonano z wykorzystaniem technik analiz opartych na metodach wypracowanych przez teorię statystyki, geografii i demografię. Miały one za zadanie określić tempo, charakter oraz skalę zmian procesów demograficznych zachodzących we wszystkich analizowanych jednostkach osadniczych. Podstawę szczegółowej analizy stanowiły proste wskaźniki i proporcje opisujące względne wartości badanych zjawisk.

W celu ukazania dynamiki zmian zaludnienia zachodzących w badanych jednostkach osadniczych zastosowano zmodyfikowaną wersję jednopodstawowego indeksu dynamiki w postaci:

¹ Miasta, które w całym analizowanym okresie 1975–2018 posiadały status ośrodków wojewódzkich, w dalszej części opracowania określane są jako obecne lub aktualne miasta wojewódzkie. Z kolei miasta, które miały status wojewódzkich w latach 1975–1998, określane są w pracy jako były ośrodki wojewódzkie.

$$TZ = \left(\frac{L_{j(tk)}}{L_{j(tp)}} \right) \times 100 - 100$$

gdzie:

$L_{j(tp)}$ – liczba ludności w roku początkowym w jednostce j ;

$L_{j(tk)}$ – liczba ludności w roku końcowym w jednostce j .

Ze względu na to, że jednopodstawowy indeks dynamiki nie pozwala na identyfikację charakteru przebiegu procesu zmian ludności, w celu wyspecyfikowania charakteru zmian zaludnienia zastosowano miernik dynamiki w postaci indeksu łańcuchowego:

$$D = \left(\frac{L_{t+1}}{L_t} \right) \times 100 - 100$$

gdzie:

L_{t+1} – liczba ludności w roku badanym;

L_t – liczba ludności w roku poprzedzającym.

W celu ukazania odmienności nasilenia dynamiki zmian zaludnienia w kolejnych latach analizowanego okresu wykorzystano współczynnik zmienności. Dla każdego obszaru badawczego z indeksów łańcuchowych dynamiki zmian zaludnienia wyliczono średnią bezwzględną i odchylenie standardowe, a na ich podstawie współczynnik zmienności:

$$V_L = \frac{s_j}{|\bar{x}|_j}$$

gdzie:

s_j – odchylenie standardowe wartości indeksów łańcuchowych;

$|\bar{x}|_j$ – bezwzględna wartość średniej arytmetycznej z indeksów łańcuchowych.

Opierając się na tak obliczonym dla każdego obszaru wskaźniku, wyłoniono jednostki, w których zmiany z roku na rok przebiegały w sposób jednakowo intensywny, oraz te, w których zmiany przybierały zróżnicowaną intensywność w badanym okresie.

Do analizy składowych mających wpływ na kształtowanie się zmian zaludnienia wykorzystano proste mierniki demograficzne:

- współczynnik ruchu naturalnego (W_{pn}) – stanowiący stosunek różnicy między liczbą urodzeń (U_t) i liczbą zgonów (Z_t) w czasie t do średniej liczby ludności w tym samym okresie ($\bar{L}_t$) i wyrażany w promilach, będącym miarą reprodukcji ludności;
- współczynnik ruchu wędrowkowego (salda migracji) (W_{pw}) – stanowiący stosunek różnicy napływu (N_t) i odpływu (O_t) migracyjnego do średniej liczby ludności w tym samym okresie ($\bar{L}_t$) i wyrażany w promilach, będącym obrazem przestrzennej ruchliwości ludności.

Za pomocą piramidy płci i wieku w formie graficznej przedstawiono strukturę wieku i płci populacji poddanych badaniu obecnych i byłych ośrodków wojewódzkich. Analizę wzbogacono o współczynnik feminizacji, będący miarą określającą stosunek liczbowy kobiet do mężczyzn w danej grupie ludności, formułowany zazwyczaj jako liczba kobiet przypadająca na 100 mężczyzn.

2.2. Kształtowanie się zaludnienia miast wojewódzkich

Wskutek reformy administracyjnej w 1975 r. do 17 ośrodków posiadających wcześniej status stolicy województwa dołączyły 32 nowe miasta wojewódzkie. W latach 1975–1998, kiedy obowiązywał podział Polski na 49 województw, dla wszystkich ówczesnych stolic województw był to okres niezwykle dynamicznego rozwoju ludnościowego. Z jednej strony było to efektem stałego zwiększania się populacji całego kraju, z drugiej zaś – intensyfikacją procesów urbanizacyjnych, a co za tym idzie, koncentracji ludności w największych miastach kraju, mających status miast wojewódzkich.

W efekcie w latach 1975–1989 we wszystkich miastach wojewódzkich zanotowany został wzrost liczby ludności (tab. 2.1). Wśród dziesięciu najdynamiczniej rozwijających się miast w tym okresie znajdowały się wyłącznie miasta, które uzyskały status ośrodków wojewódzkich w 1975 r.² Dopiero w drugiej dekadzie tego zestawienia pojawiają się „stare” ośrodki wojewódzkie, tj. Rzeszów (13. miejsce) czy Olsztyn (19. miejsce). Z kolei na drugim biegunie – z najmniejszą dynamiką rozwoju

² W okresie PRL-u możliwości zamieszkania i uzyskania stałego zameldowania w największych miastach były ograniczone, co niewątpliwie mogło mieć wpływ na zmniejszoną migrację do tych miast. Brakuje jednak potwierdzenia tej zależności w literaturze naukowej.

ludnościowego w analizowanym okresie – klasyfikowały się ośrodki wojewódzkie, które w ramach reformy administracyjnej w 1975 r. zachowały status miast wojewódzkich³. Z reguły tej wyłamuje się jedynie Wałbrzych.

Największą dynamiką wzrostu liczby ludności w tym okresie charakteryzowała się Łomża (100,3%), Suwałki (94,8%), Sieradz (93,6%), Ostrołęka (77,1%) i Tarnobrzeg (71,3%), najmniejszą zaś Łódź (6,7%), Katowice (6,8%), Kraków (9,3%), Wałbrzych (10,1%) i Gdańsk (10,4%) – tabela 2.1.

Tabela 2.1. Liczba ludności obecnych i byłych miast wojewódzkich Polski w latach 1975–2018 (tys. osób)

Ranga	Miasto	1975	1989	1998	2003	2018	Zmiana 1975– 1989 (%)	Zmiana 1989– 1998 (%)	Zmiana 1998– 2003 (%)	Zmiana 2003– 2018 (%)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Ośrodki wojewódzkie po 1998 r.	Ogółem	6722,1	7818,1	7756,2	7779,2	7711,0	16,3	–0,8	0,3	–0,9
	Białystok	195,9	268,1	283,9	291,9	297,4	36,9	5,9	2,8	1,9
	Bydgoszcz	322,7	380,4	386,9	370,2	351,3	17,9	1,7	–4,3	–5,1
	Gdańsk	421,0	464,6	459,0	461,0	464,8	10,4	–1,2	0,4	0,8
	Gorzów Wlkp.	87,2	123,3	126,0	125,8	124,2	41,4	2,2	–0,2	–1,3
	Katowice	343,7	367,0	345,9	322,3	295,4	6,8	–5,7	–6,8	–8,3
	Kielce	151,2	212,9	212,4	210,6	196,3	40,8	–0,2	–0,8	–6,8
	Kraków	684,6	748,4	740,7	757,7	769,5	9,3	–1,0	2,3	1,6
	Lublin	272,0	349,7	356,3	356,6	339,8	28,6	1,9	0,1	–4,7
	Łódź	798,3	851,7	806,7	779,1	687,7	6,7	–5,3	–3,4	–11,7
	Olsztyn	112,7	161,2	170,9	173,1	173,1	43,0	6,0	1,3	0,0
	Opole	106,0	127,7	129,6	128,8	128,2	20,5	1,5	–0,6	–0,5
	Poznań	516,0	588,7	578,2	574,1	537,6	14,1	–1,8	–0,7	–6,4
	Rzeszów	95,8	150,8	162,0	159,1	190,8	57,4	7,4	–1,8	19,9
	Szczecin	369,7	412,1	417,0	414,0	403,3	11,5	1,2	–0,7	–2,6
	Toruń	149,2	200,8	206,2	208,9	202,5	34,6	2,7	1,3	–3,1
	Warszawa	1436,1	1655,1	1618,5	1689,6	1769,5	15,2	–2,2	4,4	4,7
	Wrocław	575,9	642,3	637,9	637,5	639,3	11,5	–0,7	–0,1	0,3
	Zielona Góra	84,2	113,3	118,2	118,7	140,1	34,6	4,3	0,4	18,0

³ W ostatniej dziesiątce miast wojewódzkich (lokaty od 40. do 49.) pod względem wielkości wskaźnika dynamiki rozwoju ludnościowego w latach 1975–1989 znajdowało się 9 „starych” miast wojewódzkich.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Ośrodki wojewódzkie w latach 1975–1998	Ogółem	2072,6	2877,8	2996,8	2938,3	2771,2	38,8	4,1	–2,0	–5,7
	Biała Podlaska	31,8	52,1	58,4	57,8	57,5	63,8	12,1	–1,0	–0,5
	Bielsko-Biała	120,9	179,9	180,3	177,4	171,3	48,8	0,2	–1,6	–3,4
	Chełm	45,5	64,8	70,7	68,7	63,0	42,4	9,1	–2,8	–8,3
	Ciechanów	27,3	43,2	47,5	46,5	44,3	58,2	10,0	–2,1	–4,7
	Częstochowa	200,3	257,5	257,8	249,5	223,3	28,6	0,1	–3,2	–10,5
	Elbląg	97,3	125,2	129,8	127,9	120,6	28,7	3,7	–1,5	–5,7
	Jelenia Góra	58,8	93,2	93,9	88,0	79,7	58,5	0,8	–6,3	–9,4
	Kalisz	87,3	106,1	106,6	108,9	101,3	21,5	0,5	2,2	–7,0
	Konin	49,8	79,7	83,4	81,8	74,5	60,0	4,6	–1,9	–8,9
	Koszalin	77,6	107,6	112,4	107,9	107,7	38,7	4,5	–4,0	–0,2
	Krosno	33,1	49,1	49,2	48,0	46,5	48,3	0,2	–2,4	–3,1
	Legnica	82,1	104,2	109,3	106,5	100,1	26,9	4,9	–2,6	–6,0
	Leszno	37,5	57,6	62,3	63,7	64,0	53,6	8,2	2,2	0,5
	Łomża	29,0	58,1	64,6	63,8	63,1	100,3	11,2	–1,2	–1,1
	Nowy Sącz	48,6	76,7	83,8	84,4	84,0	57,8	9,3	0,7	–0,5
	Ostrołęka	28,0	49,6	55,3	54,2	52,5	77,1	11,5	–2,0	–3,1
	Piła	49,3	71,5	76,8	75,3	73,7	45,0	7,4	–2,0	–2,1
	Piotrków Tryb.	64,2	80,5	81,3	80,5	74,0	25,4	1,0	–1,0	–8,1
	Płock	87,8	122,0	131,0	128,1	120,4	39,0	7,4	–2,2	–6,0
	Przemysł	57,4	68,1	68,5	67,5	61,5	18,6	0,6	–1,5	–8,9
	Radom	175,3	226,3	232,3	228,3	213,9	29,1	2,7	–1,7	–6,3
	Siedlce	44,3	70,5	75,6	76,9	77,7	59,1	7,2	1,7	1,0
	Sieradz	21,8	42,2	45,5	44,5	42,5	93,6	7,8	–2,2	–4,5
	Skierniewice	26,9	44,2	48,7	48,7	48,3	64,3	10,2	0,0	–0,8
	Słupsk	77,6	99,5	102,4	99,2	91,2	28,2	2,9	–3,1	–8,1
	Suwałki	30,6	59,6	68,3	69,0	69,7	94,8	14,6	1,0	1,0
	Tarnobrzeg	26,8	45,9	51,1	50,3	47,2	71,3	11,3	–1,6	–6,2
	Tarnów	97,8	120,4	121,5	118,7	109,4	23,1	0,9	–2,3	–7,8
	Wałbrzych	128,1	141,1	136,9	128,8	113,1	10,1	–3,0	–5,9	–12,2
	Włocławek	90,6	120,8	123,4	120,7	111,3	33,3	2,2	–2,2	–7,8
	Zamość	39,1	60,7	68,3	66,7	64,1	55,2	12,5	–2,3	–3,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne Województw GUS z lat 1975–1991; Roczniki Demograficzne GUS z lat 1980–1994; Bank Danych Lokalnych GUS 1995–2018.

Dynamika wzrostu liczby ludności w analizowanym okresie wśród aktualnych miast wojewódzkich była zdecydowanie mniejsza niż wśród obecnie zdegradowanych, ówczesnie „nowych” ośrodków wojewódzkich (odpowiednio 16,3 i 38,8%). Mimo że „nowe” ośrodki wojewódzkie w 1975 r. charakteryzowały się ponad 3-krotnie mniejszą liczbą ludności, to na koniec badanego okresu różnica wzrostu liczby

ludności między obiema grupami ośrodków wojewódzkich była nieznaczna („stare” ośrodki wojewódzkie – 1096 tys. osób, „nowe” – 805 tys. osób).

Biorąc pod uwagę średnie tempo wzrostu liczby ludności w analizowanym okresie dla wszystkich ówczesnych miast wojewódzkich (21,6%), można zauważyć, że praktycznie wszystkie miasta, które uzyskały status miast wojewódzkich w 1975 r., charakteryzowały się większą dynamiką wzrostu ludnościowego (niespełna 91% ogółu miast)⁴. Wśród aktualnych stolic wojewódzkich takich miast było zaledwie 8 (ponad 44% ogółu miast). Widać więc wyraźnie, że największymi wygranymi zmian administracyjnych, jakie nastąpiły w 1975 r., były w większości średnie miasta, które w momencie wprowadzenia reformy liczyły zaledwie 30–40 tys. mieszkańców.

Po zmianach ustrojowych w 1989 r. dynamika zmian ludnościowych we wszystkich analizowanych ośrodkach wojewódzkich zdecydowanie osłabła. Wprawdzie w latach 1989–1998 praktycznie we wszystkich „nowych” miastach wojewódzkich notowany był przyrost liczby ludności, to jednak jego dynamika była od kilku do kilkudziesięciu razy mniejsza niż w drugiej połowie lat 70. i pierwszej połowie lat 80. W zdecydowanej większości tych miast liczba ludności wzrosła nieznacznie, a wartości wskaźnika dynamiki wzrostu powyżej 10% zanotowało jedynie 8 miast (największy – Suwałki 14,6%, Zamość 12,5% i Biała Podlaska 12,1%) – tabela 2.1. Są to w większości miasta, w których brak jest wielkiego przemysłu, co w aspekcie przemian gospodarczych po 1989 r. nie doprowadziło do gwałtownego procesu depopulacji badanych ośrodków w tym okresie.

Wśród obecnych ośrodków wojewódzkich sytuacja wyglądała podobnie. We wszystkich miastach nastąpił spadek dynamiki zmian ludnościowych, przy czym nie był on tak gwałtowny jak w „nowych” ośrodkach wojewódzkich. Największą dynamiką wzrostu liczby ludności cechowały się miasta położone we wschodniej części kraju – Rzeszów (7,4%), Olsztyn (6,0%) i Białystok (5,9%) – tabela 2.1. To jednak w większości wśród „starych” miast wojewódzkich w tym okresie w dużej skali zanotowano spadek liczby ludności (8 miast)⁵. Najbardziej ludnościowo ucierpiały ośrodki, w których z jednej strony rozwijał się przemysł, a w wyniku transformacji gospodarczej po 1989 r. zakłady przechodziły bolesną restrukturyzację lub zostały zlikwidowane, m.in. Łódź (zakłady przemysłu włókienniczego), Katowice

⁴ Wyjątek stanowiły tylko Kalisz, Przemysł i Wałbrzych.

⁵ Jedynym „nowym” miastem wojewódzkim, w którym w latach 1989–1998 zanotowano spadek liczby ludności, był Wałbrzych (3,0%).

i Wałbrzych (kopalnie węgla kamiennego), a z drugiej strony – zaobserwowano zjawisko postępującej suburbanizacji, przejawiającej się w dynamicznym rozwoju stref podmiejskich dużych aglomeracji, np. Krakowa, Warszawy, Poznania czy Wrocławia (Jakóbczyk-Gryszkiewicz, 1998).

Po wejściu w życie 1 stycznia 1999 r. nowego podziału administracyjnego Polski (Ustawa z dnia 24 sierpnia 1998 r.) sytuacja zaczęła się diametralnie zmieniać. W ostatnim 20-leciu obowiązywania podziału kraju na 16 województw (lata 1999–2018) różnice w rozwoju ludnościowym pomiędzy miastami, które utrzymały status ośrodków wojewódzkich, a ośrodkami zdegradowanymi administracyjnie zaczęły wyraźnie narastać. Wprawdzie w obu grupach miast liczba mieszkańców w tym okresie spadła, jednak w przypadku ośrodków zachowujących status miast wojewódzkich zmniejszenie liczby ludności było nieporównywalnie mniejsze (45,2 tys. osób, co stanowiło spadek na poziomie 0,6%) niż w miastach, które przestały pełnić funkcję ośrodków wojewódzkich (225,5 tys. osób – spadek na poziomie 7,5%).

W podokresie 1998–2003 wzrost liczby ludności zanotowany został w zaledwie 14 miastach, z których większość (8 miast) stanowiły ówczesne miasta wojewódzkie. W okresie tym zaznacza się tendencja, która będzie kontynuowana w kolejnych latach – znaczna depopulacja byłych ośrodków wojewódzkich, przy niewielkich zmianach w obecnych miastach wojewódzkich. W latach 1998–2003 obecne miasta wojewódzkie nieznacznie zwiększyły swój potencjał ludnościowy (0,3%), a były ośrodki wojewódzkie zmniejszyły (2,0%). Największą dynamiką wzrostu liczby ludności wśród obecnych miast wojewódzkich charakteryzowały się Warszawa (4,4%), Białystok (2,8%) i Kraków (2,3%), a wśród byłych ośrodków wojewódzkich Leszno i Kalisz (2,2%). Największy ubytek w tym okresie zanotowały Katowice (6,8%), Jelenia Góra (6,3%), Wałbrzych (5,9%), Bydgoszcz (4,3%), Koszalin (4,0%) i Łódź (3,4%) – tabela 2.1. Spadek liczby ludności Bydgoszczy należy utożsamiać z jednej strony z procesami suburbanizacyjnymi, z drugiej zaś – z odpływem ludności do pobliskiego Torunia (wzrost liczby ludności o 1,3%). W przypadku Koszalina wiązało się to niewątpliwie z utratą funkcji wojewódzkich i brakiem perspektyw utworzenia województwa środkowopomorskiego.

Rok 2004 i wstąpienie Polski do Unii Europejskiej pogłębił proces wyludniania się miast w kraju, co szczególnie dotknęło były ośrodki wojewódzkie. Wprawdzie ubytek ludności był charakterystyczny zarówno dla obecnych, jak i byłych miast wojewódzkich, to jednak wyraźniej zaznaczał się w grupie miast pozbawionych statusu wojewódzkich (odpowiednio: 0,9 i 5,7%) – tabela 2.1. Do osłabiania potencjału

ludnościowego polskich miast, szczególnie w pierwszych latach okresu 2003–2018, znacząco przyczyniła się zagraniczna migracja zarobkowa, która w połączeniu z wyjeżdżaniem ludzi młodych powodowała znaczne obniżenie przyrostu naturalnego lub wręcz prowadziła do ubytku naturalnego. W tym okresie niewiele ponad 22% analizowanych ośrodków (11 miast) odnotowało wzrost liczby ludności, na ogół w niewielkiej skali (1–2%). Wyjątkiem jest Warszawa (wzrost o 4,4%) oraz Rzeszów (19,9%) i Zielona Góra (18%) – tabela 2.1. Obecność w tym zestawieniu dwóch ostatnich miast wynika ze zmian granic administracyjnych tych jednostek osadniczych, które w latach 2006–2017 (Rzeszów) oraz 2015 (Zielona Góra), znacznie zwiększyły swoją powierzchnię (odpowiednio o ok. 67 i 220 km²).

Największą dynamiką spadku liczby ludności charakteryzowały się w większości były miasta wojewódzkie. W ostatniej dziesiątce analizowanych miast pod względem wielkości wskaźnika dynamiki rozwoju ludnościowego występuje aż 8 byłych miast wojewódzkich (wyjątkiem są Łódź i Katowice). Największą dynamiką ubytku liczby ludności charakteryzowały się w tym okresie: Wałbrzych (12,2%), Łódź (11,7%), Częstochowa (10,5%), Jelenia Góra (9,4%) oraz Konin i Przemyśl (8,9%) – tabela 2.1.

Dla większości miast, które utraciły status ośrodka wojewódzkiego, okres po 1998 r. był niewątpliwie bardzo trudny. Wprawdzie większość tych ośrodków stała się miastami na prawach powiatu (wyjątkami były Ciechanów, Piła i Sieradz), to jednak fakt ten nie do końca zrekompensował straty, jakie poniosły te miasta w wyniku utraty funkcji wojewódzkich. W rzeczywistości w miastach tych postępował proces depopulacji, który powodował przepływ ludności do miast wojewódzkich. Jednym z wielu powodów takiej sytuacji oczywiście był status miasta, czyli utrata wielu funkcji administracyjnych, ale w dużej mierze ośrodki te przestały się rozwijać gospodarczo, a co za tym idzie, pojawiło się bezrobocie (zob. pkt 4.3). W bardzo krótkim okresie potencjał demograficzny i gospodarczy tych miast zaczął maleć. W takich realiach wybroniły się jedynie nieliczne były ośrodki wojewódzkie, m.in. Leszno, Siedlce czy Suwałki, które całkiem nieźle zaaklimatyzowały się w nowej rzeczywistości. Wpływ na to miało niewątpliwie bliskie położenie dużych, dynamicznie rozwijających się ośrodków wojewódzkich, tj. Poznania, Warszawy czy Białegostoku.

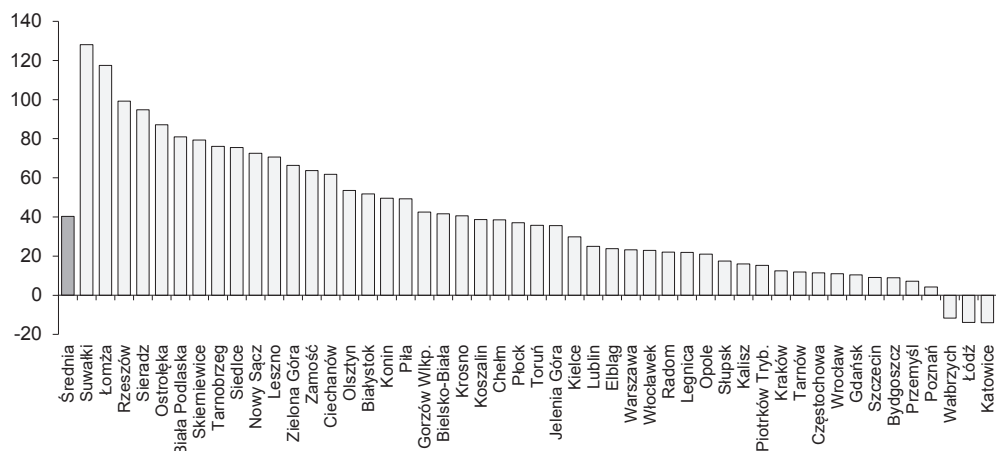
Zjawisko zmniejszania się liczby ludności miast nie do końca można utożsamiać jedynie z utratą przez nie funkcji wojewódzkich. W latach 80. i 90. XX w. w kraju procesy depopulacyjne zaczęły dotykać wszystkich miast, bez względu na status administracyjny. Początkowo były to miasta małe, następnie średniej wielkości, a w końcu zjawisko to dotknęło miast ludnościowo największych. Różnica

między byłymi miastami wojewódzkimi a tymi obecnymi polegała jednak na tym, że w pierwszym przypadku odpływ ludności odbywał się na tereny położone z dala od tych miast, często do innych ośrodków wojewódzkich, a w przypadku obecnych miast wojewódzkich – na tereny podmiejskie (proces suburbanizacji), co nie wpływało zasadniczo na osłabienie potencjału społeczno-gospodarczego danego ośrodka miejskiego⁶. Spadek potencjału ludności byłych, ale również obecnych miast wojewódzkich w drugiej połowie lat 90. XX w. i na początku XXI w. pogłębiał kryzys w branży wydobywania surowców mineralnych, co szczególnie odczuły ośrodki wydobywania węgla kamiennego (Katowice i Wałbrzych)⁷, oraz w przemyśle włókienniczym (Łódź). Zjawisko to opisywane jest w kontekście kurczenia się ośrodków przemysłowych (Kantor-Pietraga i in., 2012; Strykiewicz, 2014). Jest to efektem utraty funkcji przemysłowych przez te ośrodki, które były dominujące w kontekście miejsc pracy dla ich mieszkańców. Upadek zakładów przemysłowych nie został w pełni zrekomensowany rozwojem innych sektorów gospodarki, co w efekcie osłabiło bazę ekonomiczną tych ośrodków.

Trzeba jednak obiektywnie stwierdzić, że w całym rozpatrywanym okresie 1975–2018 wszystkie 49 miast wykazały się wzrostem liczby ludności na średnim poziomie 19,2% (ryc. 2.1). Kilka miast, które utraciły status ośrodków wojewódzkich w 1999 r., wykorzystały swoją krótką – 23-letnią – szansę rozwoju i mimo przemian administracyjnych dalej się rozwijały, co skutkowało w całym badanym okresie wysokim przyrostem ludności. Dotyczy to m.in. Suwałk (128,1%), Łomży (117,5%), Sieradza (94,8%) czy Ostrołęki (87,1%). Wśród miast, które utrzymały funkcje wojewódzkie, największą dynamiką ludnościową charakteryzował się Rzeszów (99,3%). Najmniejszą dynamiką przyrostu lub wręcz ubytku ludności w latach 1975–2018 cechowały się głównie „stare” ośrodki wojewódzkie, m.in. Katowice (–14,0%), Łódź (–13,9%), Poznań (4,2%), Bydgoszcz (8,9%) i Szczecin (9,1%). Dwa pierwsze, obok Wałbrzycha (–11,7%), były jedynymi miastami, w których liczba ludności w badanym okresie spadła (ryc. 2.1).

⁶ Ośrodek miejski jest tutaj definiowany jako obszar obejmujący miasto wraz z okalającymi go terenami podmiejskimi, połączonymi ze sobą funkcjonalnie.

⁷ W latach 90. XX w. rozpoczął się proces restrukturyzacji górnictwa węgla kamiennego w Górnośląskim Zagłębiu Węglowym, Rybnickim Okręgu Węglowym oraz Dolnośląskim Zagłębiu Węglowym, który doprowadził do zmniejszenia liczby czynnych kopalń (w Wałbrzychu i okolicach zamknięto wszystkie kopalnie) i ograniczenia wydobycia, co w efekcie skutkowało spadkiem zatrudnienia w sektorze górnictwa węgla kamiennego z 388 tys. osób w 1990 r. do niespełna 83 tys. osób (por. Ciepiela, 2018).



Rycina 2.1. Dynamika zmian liczby ludności w obecnych i byłych miastach wojewódzkich Polski w latach 1975–2018 (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne Województw GUS z lat 1975–1991; Roczniki Demograficzne GUS z lat 1980–1994; Bank Danych Lokalnych GUS 1995–2018.

Ponieważ informacje o dynamice zaludnienia obrazowane przez indeks jedno-podstawowy konfrontują stany jedynie z kilku przedziałów czasowych (1975 i 1989, 1989 i 1998, 1998 i 2003 oraz 2003–2018), co nie pozwala na identyfikację charakteru przebiegu procesu redystrybucji ludności, w tym celu zastosowano miernik dyna-miki w postaci indeksu łańcuchowego.

Dynamika zaludnienia w kolejnych latach, 1975–2018, wykazywała znaczne dys-proporcje między obecnymi a byłymi miastami wojewódzkimi. W obecnych ośrod-kach wojewódzkich dynamika zmian zaludnienia była zdecydowanie mniejsza niż w miastach, które utraciły w 1999 r. status ośrodków wojewódzkich⁸. Obecne miasta wojewódzkie praktycznie do 1999 r. charakteryzowały się dodatnią dynamiką zmian ludnościowych (wyjątkiem były lata 1992, 1995 i 1997–1998)⁹. W kolejnych latach, 2000–2014, liczba ludności rok po roku zmniejszała się (wyjątkiem był 2010 r.), przy czym ubytek ten był stosunkowo niewielki – poniżej 0,3%. Ostatnie lata badanego

⁸ W obecnych miastach wojewódzkich w analizowanym okresie dynamika zmian ludnościowych w postaci indeksu łańcuchowego kształtowała się w przedziale od 3,16 do –0,32%, natomiast w byłych miastach wojewódzkich w przedziale od 5,74 do –1,09%.

⁹ Dla wszystkich 18 obecnych miast wojewódzkich największą dynamiką wzrostu ludności charakte-ryzował się rok 1976, w którym – w stosunku do 1975 r. – liczba ludności zwiększyła się o 3,16%.

okresu (2015–2018) na powrót cechowały się dynamiką wzrostową liczby ludności, osiągając punkt kulminacyjny w 2015 r. – 0,73%. Odmienne kształtowała się sytuacja w byłych ośrodkach wojewódzkich. Dodatnie wartości dynamiki zmian zaludnienia były notowane praktycznie przez cały okres sprawowania przez te miasta funkcji wojewódzkich (lata 1975–1998)¹⁰. Rekordowy pod tym względem był rok 1976, kiedy średni przyrost ludności w stosunku do 1975 r. dla wszystkich ośrodków wyniósł 5,74%. Moment utraty statusu ośrodka wojewódzkiego zdecydowanie negatywnie wpłynął na zmiany ludnościowe tej grupy miast. W latach 1999–2018 – z wyjątkiem 2000 r. – dynamika zmian zaludnienia kształtowała się na poziomie poniżej 0, osiągając największą wartość ubytku w 1999 r. (–1,09%). W pozostałych latach ubytek ludności był mniej znaczący i z reguły nie przekraczał 0,5%.

Wśród obecnych miast wojewódzkich o dodatniej dynamice zmian ludności rekordowym okresem były lata 1976–1977, w których ponad 83% tych miast uzyskało największe wskaźniki wzrostu liczby ludności (tab. 2.2). Najwyższymi wartościami wyróżniały się: Rzeszów (9,27% – 1977 r.), Olsztyn (8,41% – 1976 r.) oraz Toruń (5,6% – 1976 r.). W przypadku dwóch pierwszych miast niewątpliwie na tak znaczną dynamikę wzrostu w skali roku duży wpływ miało zwiększenie powierzchni obu jednostek w tym okresie (w przypadku Rzeszowa o ponad 33% – 13,4 km², a Olsztyna o ponad 28% – 16,5 km²). Trzeba jednak stwierdzić, że wzrost powierzchni miasta nie zawsze wiązał się ze znacznym wzrostem liczby ludności jednostki osadniczej. Przykładami braku korelacji między wzrostem powierzchni a przyrostem liczby ludności mogą być Zielona Góra i Kielce. W pierwszym z tych miast w latach 1975–2018 jego powierzchnia wzrosła o ponad 400%, przy jednoczesnym wzroście ludności na poziomie ok. 66%, w drugim zaś – o ponad 100%, a liczba ludności jedynie o niepełna 30%. W przypadku największych ubytków ludności nie można wyróżnić jednego momentu czasowego, w którym zanotowano najniższą dynamikę zmian liczby ludności. Największym spadkiem cechowały się Katowice (–3,67% w 1999 r.), Kraków (–2,72% w 1978 r.), Opole (–2,49 w 2010 r.) i Bydgoszcz (–2,44% w 1999 r.).

¹⁰ Jedynym momentem ubytku ludności w byłych miastach wojewódzkich w latach 1975–1978 był rok 1997, kiedy zanotowano ubytek ludności na poziomie 0,26%.

Tabela 2.2. Charakterystyka dynamiki zmian liczby ludności oraz powierzchni obecnych miast wojewódzkich Polski w latach 1975–2018

Miasto	Średnia dynamika zmian	Największy przyrost ludności		Największy ubytek ludności		Liczba lat zmian liczby ludności		Powierzchnia miasta (km ²)		
		wartość (%)	lata	wartość (%)	lata	przyrost	ubytek	1975	2018	różnica
Białystok	0,98	2,99	1977	–0,23	2007	40	3	89,4	102,1	12,7
Bydgoszcz	0,20	2,69	1977	–2,44	1999	21	22	127,5	176,0	48,5
Gdańsk	0,23	3,09	1976	–1,04	1992	25	18	261,3	262,0	0,7
Gorzów Wlk.	0,84	4,96	1977	–0,64	2010	27	16	53,6	85,7	32,1
Katowice	–0,35	2,37	1981	–3,67	1999	13	30	164,6	164,6	0,0
Kielce	0,63	3,80	1976	–1,16	2010	18	25	54,8	109,7	54,9
Kraków	0,28	2,35	1976	–2,72	1978	26	17	322,3	326,9	4,6
Lublin	0,53	3,66	1976	–1,17	2013	24	19	120,5	147,5	27,0
Łódź	–0,34	1,47	1976	–1,58	2009	15	28	214,3	293,3	79,0
Olsztyn	1,02	8,41	1976	–1,86	1978	24	19	58,4	88,3	29,9
Opole	0,46	2,59	1977	–2,49	2010	23	20	96,3	148,9	52,6
Poznań	0,10	2,14	1976	–1,15	1992	17	26	228,4	261,9	33,5
Rzeszów	1,63	9,27	1977	–0,89	1999	37	6	40,3	120,4	80,1
Szczecin	0,20	1,82	1976	–0,51	2004	22	21	299,9	300,6	0,7
Toruń	0,72	5,60	1976	–0,84	2003	25	18	115,4	115,7	0,3
Warszawa	0,49	4,69	1977	–0,98	1988	27	16	445,9	517,2	71,3
Wrocław	0,24	1,91	1979	–0,46	1992	23	20	293,1	292,8	–0,3
Zielona Góra	1,22	3,92	1979	–1,11	1988	34	9	55,5	278,3	222,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne Województw GUS z lat 1975–1991; Roczniki Demograficzne GUS z lat 1980–1994; Bank Danych Lokalnych GUS 1995–2018; *Miasta o największej powierzchni w Polsce*, 2019.

W gronie byłych miast okresem, w którym uzyskały one największy przyrost ludności, były pierwsze lata bezpośrednio po uzyskaniu statusu miast wojewódzkich (1976–1979). Wówczas najwyższą dynamiką wzrostu liczby ludności charakteryzowało się niespełna 84% wszystkich miast (tab. 2.3). Największą wartością jednorocznej dynamiki wzrostu zaludnienia cechowały się następujące miasta: Jelenia Góra (38,65% – 1976 r.), Tarnobrzeg (26,4% – 1976 r.), Sieradz (38,65% – 1979 r.) i Bielsko-Biała (24,79% – 1979 r.). Bezpośrednim powodem tak dynamicznego wzrostu było uzyskanie przez te miasta statusu ośrodków wojewódzkich, co determinowało powstanie na ich terenie wielu nowych instytucji, przy jednoczesnym podniesieniu

prestżu takiej jednostki. Z drugiej strony ośrodki te zaczęły się również rozrastać przestrzennie, anektując sąsiednie obszary wiejskie, a co za tym idzie – również ludność mieszkającą na tych terenach. Ważnym czynnikiem warunkującym dużą dynamikę wzrostu demograficznego był intensywny rozwój przemysłu na tych obszarach. W Jeleniej Górze rozwijał się przemysł chemiczny (zakłady farmaceutyczne „Jelfa”), w Tarnobrzegu – przemysł wydobywczy (Tarnobrzeski Okręg Siarkowy) czy w Bielsku-Białej przemysł środków transportu (Fabryka Samochodów Małolitrażowych, FSM), które w drugiej połowie lat 70. XX w. przeżywały rozkwit. Największe ubytki ludności notowane były w tych ośrodkach bezpośrednio po reformie administracyjnej w 1999 r., kiedy utraciły pozycję miast wojewódzkich. Wszystkie z 31 byłych miast wojewódzkich zanotowały w tym roku spadek liczby ludności, z czego dla blisko 56% z nich był on rekordowy. Pod względem ubytku liczby ludności w całym badanym okresie 1975–2018 wyróżnia się m.in. Jelenia Góra (–3,54%), Piła (–2,4%), Chełm (–2,39%) czy Ostrołęka (–2,29%). Z miast tych zniknęło wiele instytucji, upadło lub przeżywało regres wiele zakładów przemysłowych, a wiele osób – głównie młodych – szukających szans na karierę zawodową emigrowało do większych ośrodków miejskich.

Tabela 2.3. Charakterystyka dynamiki zmian liczby ludności oraz powierzchni byłych miast wojewódzkich Polski w latach 1975–2018

Miasto	Średnia dynamika zmian	Największy przyrost ludności		Największy ubytek ludności		Liczba lat zmian liczby ludności		Powierzchnia miasta (km ²)		
		wartość (%)	lata	wartość (%)	lata	przyrost	ubytek	1975	2018	różnica
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Biała Podlaska	1,41	7,93	1979	–1,39	1999	30	13	38,5	49,4	10,9
Bielsko-Biała	0,86	20,11	1977	–0,76	1999	20	23	55,5	124,5	69,0
Chełm	0,77	3,81	1977	–2,39	1999	26	17	34,7	35,3	0,6
Ciechanów	1,15	11,74	1977	–2,03	2002	27	16	21,8	32,8	11,0
Częstochowa	0,27	11,83	1977	–1,45	1999	19	24	93,0	159,7	66,7
Elbląg	0,50	3,22	1977	–1,25	1999	24	19	32,1	79,8	47,7
Jelenia Góra	0,85	38,65	1976	–3,54	1999	20	23	89,2	109,2	20,0
Kalisz	0,35	6,87	1976	–1,36	2010	24	19	52,7	69,4	16,7

Przemiany demograficzne miast wojewódzkich w Polsce

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Konin	0,98	16,08	1976	-1,06	2010	24	19	78,0	82,2	4,2
Koszalin	0,77	4,73	1978	-2,17	1999	26	17	65,3	98,3	33,0
Krosno	0,81	4,08	1977	-0,79	1999	22	21	43,5	43,5	0,0
Legnica	0,47	3,82	1982	-1,67	1999	23	20	35,1	56,3	21,2
Leszno	1,27	12,89	1977	-0,62	2016	38	5	19,5	31,9	12,4
Łomża	1,86	10,57	1978	-1,54	1999	31	12	28,3	32,7	4,4
Nowy Sącz	1,32	20,12	1977	-0,29	2006	33	10	24,8	57,6	32,8
Ostrołęka	1,49	9,45	1979	-2,29	1999	26	17	28,5	33,5	5,0
Piła	0,95	5,18	1976	-2,40	1999	29	14	88,3	102,7	14,4
Piotrków Tryb.	0,34	4,13	1977	-0,90	2006	20	23	39,8	67,2	27,4
Płock	0,75	5,30	1981	-1,80	1999	22	21	51,9	88,0	36,1
Przemysław	0,17	3,59	1977	-1,95	2010	22	21	32,6	46,2	13,6
Radom	0,47	6,23	1984	-0,78	2010	21	22	65,6	111,8	46,2
Siedlce	1,33	5,38	1981	-1,31	2010	38	5	31,9	31,9	0,0
Sieradz	1,63	24,79	1979	-1,93	1999	25	18	16,7	51,2	34,5
Skiernewice	1,39	12,41	1985	-1,36	1999	33	10	20,8	34,6	13,8
Słupsk	0,38	3,46	1976	-2,00	1999	19	24	43,1	43,2	0,1
Suwałki	1,96	7,24	1979	-0,37	2010	34	9	37,3	65,5	28,2
Tarnobrzeg	1,40	26,40	1976	-1,25	1999	25	18	69,5	85,4	15,9
Tarnów	0,27	2,76	1976	-0,87	1999	20	23	72,4	72,4	0,0
Wałbrzych	-0,28	1,77	1978	-1,17	2006	15	28	84,6	84,7	0,1
Włocławek	0,49	7,07	1978	-0,82	2014	22	21	42,1	84,3	42,2
Zamość	1,17	4,94	1981	-1,74	1999	29	14	30,3	30,3	0,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne Województw GUS 1975–1991; Roczniki Demograficzne GUS 1980–1994; Bank Danych Lokalnych GUS 1995–2018; *Miasta o największej powierzchni w Polsce*, 2019.

W kolejnych latach rozpatrywanego okresu w poszczególnych jednostkach badawczych dynamika zmian zaludnienia przybierała zróżnicowane nasilenie. W celu ukazania odmienności nasilenia dynamiki zmian zaludnienia w kolejnych latach analizowanego okresu wykorzystano współczynnik zmienności (tab. 2.4).

Tabela 2.4. Charakterystyki statystyczne rozkładu wartości indeksów łańcuchowych dynamiki zaludnienia w obecnych i byłych miastach wojewódzkich Polski w latach 1975–2018

Ranga	Miasto	Średnia arytmetyczna	Odchylenie standardowe	Wskaźnik zmienności
1	2	3	4	5
Miasta wojewódzki po 1998 r.	razem	0,50	0,90	1,79
	Białystok	0,98	1,02	1,04
	Bydgoszcz	0,20	0,98	4,84
	Gdańsk	0,23	0,78	3,33
	Gorzów Wlkp.	0,84	1,40	1,68
	Katowice	0,35	0,97	2,81
	Kielce	0,63	1,86	2,98
	Kraków	0,28	0,81	2,95
	Lublin	0,53	1,15	2,18
	Łódź	0,34	0,68	1,97
	Olsztyn	1,02	1,79	1,76
	Opole	0,46	1,60	3,51
	Poznań	0,10	0,76	7,71
	Rzeszów	1,63	1,84	1,12
	Szczecin	0,20	0,71	3,48
	Toruń	0,72	1,41	1,96
	Warszawa	0,49	1,03	2,10
	Wrocław	0,24	0,55	2,25
	Zielona Góra	1,22	2,74	2,24
Miasta wojewódzkie w latach 1975–1998	razem	0,89	1,61	1,81
	Biała Podlaska	1,41	1,90	1,35
	Bielsko-Biała	0,86	3,24	3,77
	Chełm	0,77	1,57	2,03
	Ciechanów	1,15	2,24	1,95
	Częstochowa	0,27	1,98	7,31
	Elbląg	0,50	1,07	2,13
	Jelenia Góra	0,85	5,98	7,03
	Kalisz	0,35	1,29	3,64
	Konin	0,98	2,80	2,86
	Koszalin	0,77	1,44	1,86
	Krosno	0,81	1,54	1,92
	Legnica	0,47	1,08	2,30

1	2	3	4	5
	Leszno	1,27	2,18	1,71
	Łomża	1,86	2,66	1,43
	Nowy Sącz	1,32	3,10	2,35
	Ostrołęka	1,49	2,35	1,57
	Piła	0,95	1,54	1,62
	Piotrków Tryb.	0,34	1,15	3,41
	Płock	0,75	1,50	2,00
	Przemysł	0,17	1,18	7,04
	Radom	0,47	1,28	2,72
	Siedlce	1,33	1,67	1,25
	Sieradz	1,63	4,01	2,46
	Skiernewice	1,39	2,35	1,68
	Słupsk	0,38	1,22	3,18
	Suwałki	1,96	2,27	1,16
	Tarnobrzeg	1,40	4,30	3,06
	Tarnów	0,27	1,09	4,08
	Wałbrzych	0,28	0,87	3,06
	Włocławek	0,49	1,49	3,04
	Zamość	1,17	1,71	1,47

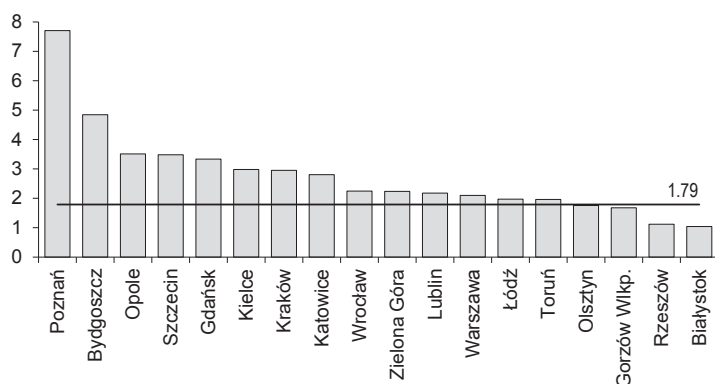
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne Województw GUS z lat 1975–1991; Roczniki Demograficzne GUS z lat 1980–1994; Bank Danych Lokalnych GUS 1995–2018.

Zarówno obecne, jak i były miasta wojewódzkie charakteryzowały się porównywalnym międzyczasowym zróżnicowaniem dynamiki zmian zaludnienia na poziomie odpowiednio 1,79 i 1,81% (ryc. 2.2 i 2.3).

W ok. 33% obecnych miast wojewódzkich współczynnik zmienności przybierał nieznaczne wartości, z reguły nieprzekraczające 2%, z których najniższym wskaźnikiem cechował się Białystok (1,04%) i Rzeszów (1,12%)¹¹. Świadczy to o stabilnym w czasie przebiegu zmian zaludnienia na tych obszarach. Ponadto miasta te wyróżniały się w całym badanym okresie – rok po roku – dużą dominacją wzrostu liczby ludności nad jej spadkiem – odpowiednio 93 i 86%. Miastami charakteryzującymi się znacznymi międzyczasowymi odmiennosiami w przebiegu zmian zaludnienia

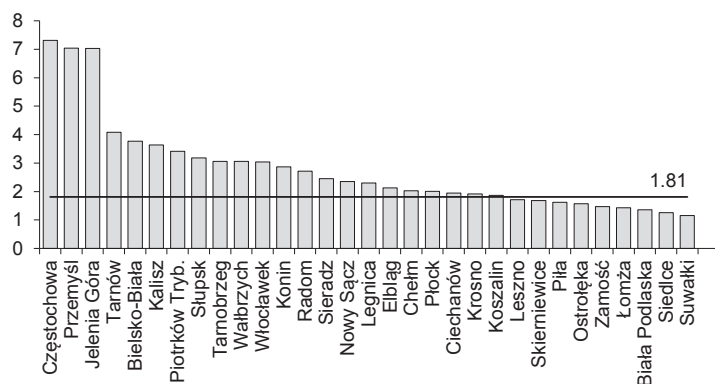
¹¹ Zarówno Białystok, jak i Rzeszów cechowały się najniższymi wartościami współczynnika zmienności wśród wszystkich analizowanych 49 miast (tab. 2.4).

były m.in. Poznań (7,71%) oraz Bydgoszcz (4,84%) – rycina 2.2, z których Poznań cechował się równocześnie największą fluktuacją nasilenia przemian zaludnienia ze wszystkich 49 analizowanych miast. W obu wymienionych miastach okresy ubytku ludności przeważały nad jej przyrostem (odpowiednio 51,2 i 60,5%). Trzeba jednak zauważyć, że wśród aktualnych miast wojewódzkich w latach 1975–2018 miastem o największej liczbie rocznych ubytków ludności były Katowice (69,8%).



Rycina 2.2. Współczynnik zmienności dla obecnych miast wojewódzkich Polski w latach 1975–2018 (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 2.4.



Rycina 2.3. Współczynnik zmienności dla byłych miast wojewódzkich Polski w latach 1975–2018 (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 2.4.

Byłe miasta wojewódzkie wykazywały w latach 1975–2018 większe zróżnicowanie w przebiegu zmian zaludnienia. Wprawdzie niskie wartości współczynnika zmienności zaludnienia (poniżej 2%) występowały w prawie 42% miast, to jednak w ponad 35% wskaźnik ten był wyższy od 3% (w obecnych miastach wojewódzkich wartość ta wynosiła niespełna 28%). Najbardziej stabilnymi miastami w przebiegu zmian zaludnienia były Suwałki (1,16%), Siedlce (1,25%) i Biała Podlaska (1,35%). Potwierdzeniem w miarę stabilnego przebiegu zmian zaludnienia w tych jednostkach osadniczych jest również wyraźna dominacja lat wzrostu zaludnienia nad ich spadkami, która w przypadku Siedlec wynosiła 88,4%. Wśród byłych ośrodków wojewódzkich współczynnik zmienności przybierał największe wartości dla miast: Częstochowa (7,31%), Przemyśl (7,04%) i Jelenia Góra (7,03%) – rycina 2.3. W miastach tych okresy wzrostu i spadku zaludnienia wykazywały się względnie podobnymi proporcjami, ze wskazaniem na przewagę ubytku ludności.

2.3. Kształtowanie się ruchu naturalnego w miastach wojewódzkich

Liczba ludności wpływa w sposób znaczący na gospodarkę każdego państwa, która bezpośrednio oddziałuje na styl życia kolejnych pokoleń, co z kolei prowadzi do wzrostu lub ubytku zasobów ludnościowych. Bezpośrednie zmiany liczby ludności najlepiej ujmowane są statystykami obejmującymi urodzenia i zgony. Zmiany te mają charakter w pełni dynamiczny i związane są niejako z czymś naturalnym i oczywistym dla człowieka – narodzinami i śmiercią, dlatego też określane są pojęciem ruchu naturalnego. Powyższe składowe ruchu naturalnego cechują się zróżnicowaniem czasowym i przestrzennym, a ich wielkość i struktura determinowane są wieloma czynnikami, m.in. sytuacją społeczno-ekonomiczną danej jednostki przestrzennej, dostępem do wszelkiego rodzaju dóbr, wykształceniem, zamożnością i poziomem rozwoju demograficznego społeczeństwa czy polityką demograficzną państwa.

W procesie analizy ruchu naturalnego podstawowe znaczenie mają dane statystyczne określające liczbę urodzeń i zgonów, ponieważ to one w ujęciu globalnym kształtują liczebność ludności. Zawieranie małżeństw oraz wiek nowożeńców niejako pośrednio dotyczą ruchu naturalnego, ponieważ rozpatrywane są przede wszystkim z punktu widzenia potrzeb analizy urodzeń. Podobnie ma się rzecz z kolejną składową ruchu naturalnego – rozwodami, których analiza związana jest z oceną

procesu urodzeń oraz formowania się i rozpadu małżeństw. W analizie przemian demograficznych obecnych i byłych miast wojewódzkich uwzględniono zmiany w kształtowaniu się ruchu naturalnego, będącego wyłącznie różnicą pomiędzy jego składowymi – urodzeniami i zgonami.

Skala wartości oraz przebieg zmian ruchu naturalnego badanych miast w kontekście badań nad przestrzenną redystrybucją ludności nie wyróżnia niczym szczególnym tych ośrodków na tle innych jednostek miejskich Polski. Wyraźnie obserwowaną tendencją jest spadek tego współczynnika oraz powolne przechodzenie społeczeństwa w kierunku ujemnych wartości określających stopień biologicznej reprodukcji ludności.

We wszystkich rozpatrywanych miastach w latach 1975–2018 współczynnik ruchu naturalnego zmniejszył się średnio z 10,2‰ do –1,0‰, przy czym spadek w obecnych miastach wojewódzkich był zdecydowanie mniejszy (o 8,8‰)¹² niż w byłych ośrodkach wojewódzkich (o 12,5‰)¹³ – tabela 2.5 i tab. 2.6. Należy jednak zauważyć, że współczynnik ruchu naturalnego w obecnych i byłych ośrodkach wojewódzkich kształtował się zgoła odmiennie. We wszystkich analizowanych miastach można wyróżnić okresy, w których występowały określone tendencje kształtowania się ruchu naturalnego.

Wśród obecnych ośrodków wojewódzkich w drugiej połowie lat 70. i pierwszej połowie lat 80. XX w. przyrost naturalny kształtował się na dość wysokim poziomie 7–9‰. W okresie tym można zaobserwować wyż demograficzny będący echem wyżu kompensacyjnego, jaki miał miejsce w Polsce w pierwszej połowie lat 50. XX w. Największa wartość współczynnika przyrostu naturalnego w tym okresie cechowała miasta położone na ziemiach przyłączonych do Polski po II wojnie światowej (Gorzów Wlkp., Olsztyn, Opole czy Szczecin), na które przenieśli się w ramach akcji repatriacyjnych młodzi mieszkańcy tzw. Kresów Wschodnich oraz wschodnich obszarów kraju (Białystok, Lublin), gdzie przez wiele lat zakorzeniony był model tradycyjnej rodziny wielodzietnej (tab. 2.5).

¹² Wśród obecnych miast wojewódzkich w latach 1975–2018 największym spadkiem współczynnika ruchu naturalnego charakteryzował się Gorzów Wlkp. (16,3‰) i Szczecin (14,1‰), a najmniejszym – Warszawa (2,5‰) i Zielona Góra (3,2‰) – tab. 2.5.

¹³ Wśród byłych miast wojewódzkich w latach 1975–2018 największym spadkiem współczynnika ruchu naturalnego charakteryzował się Tarnobrzeg (18,0‰) i Elbląg (16,8‰), a najmniejszym Leszno (7,2‰) i Siedlce (7,4‰) – tab. 2.6.

W przypadku wszystkich aktualnych miast wojewódzkich ubytek naturalny pojawił się po raz pierwszy w 1995 r. ($-0,5\%$). Najwcześniej, bo już w 1985 r., ubytek naturalny wystąpił w Łodzi ($-0,7\%$), a następnie w Warszawie ($-1,1\%$ w 1987 r.) (Rocznik Statystyczny Województw 1988). W przypadku stolicy kraju było to związane ze zjawiskiem depopulacji, przy jednoczesnym tworzeniu się wokół ośrodka centralnego rozległych suburbiów. Z miast uciekali głównie ludzie młodzi – w wieku rozrodczym – co w rezultacie skutkowało spadkiem ruchu naturalnego. Inna sytuacja występowała w Łodzi. Miasto, które przez wiele lat było stolicą polskiego przemysłu włókienniczego, do połowy lat 80. XX w. rozwijało się niezwykle dynamicznie pod względem ludnościowym. Przemiany ustrojowe, jakie nastąpiły w kraju po 1989 r., co wiązało się ze zmianą gospodarki z centralnie sterowanej na wolnorynkową, doprowadziły do upadku tej gałęzi przemysłu. Drastyczny wzrost bezrobocia spowodował masową emigrację młodych ludzi pozbawionych perspektyw rozwoju w tym mieście.

Wprawdzie w większości pozostałych miast ubytek naturalny ludności pojawia się, począwszy od 1995 r., to jednak tendencja spadkowa ruchu naturalnego zaznacza się wyraźnie już na początku lat 90. XX w. Było to spowodowane przemianami społeczno-gospodarczymi, jakie nastąpiły po 1989 r., w wyniku których pogorszyła się sytuacja ekonomiczna wielu polskich rodzin. W grupie obecnych miast wojewódzkich tendencja spadkowa ruchu naturalnego wykazuje ciągłość do 2005 r., osiągając najniższą średnią wartość w całym badanym okresie ($-1,4\%$) – tabela 2.5. Jest to niewątpliwie efektem migracji zarobkowych młodych ludzi po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej.

W pozostałym okresie (lata 2006–2018) współczynnik ruchu naturalnego wykazuje wahania, osiągając wartości zarówno dodatnie (maksimum $2,6\%$ w 2010 r.), jak i ujemne (minimum $-0,9\%$ w 2012 r.) (Bank Danych Lokalnych GUS). Warto zauważyć, że w latach 1975–1998 wszystkie 18 miast wojewódzkich wykazały się spadkiem współczynnika ruchu naturalnego na poziomie $9,6\%$. Największym spadkiem wartości współczynnika ruchu naturalnego w tym okresie charakteryzował się Gorzów Wlkp. ($13,4\%$) i Olsztyn ($13,0\%$), a najmniejszym Zielona Góra ($3,6\%$) i Katowice ($6,7\%$). Warto zauważyć, że w przypadku Gorzowa Wlkp. i Olsztyna tak znaczny spadek był efektem najwyższej wśród obecnych miast wojewódzkich wartości tego wskaźnika w 1975 r. (tab. 2.5).

W drugim okresie (1998–2018) zmiany ruchu naturalnego wykazywały już przyrost o wartości $0,8\%$. Wtedy ponad 66% obecnych ośrodków wojewódzkich

charakteryzowało się wzrostem wskaźnika ruchu naturalnego, z których największy cechował Warszawę (5,1‰) oraz Poznań i Kraków (po 3,3‰). Z kolei największy spadek współczynnika ruchu naturalnego zaobserwowano w Gorzowie Wlkp. (2,9‰) i Kielcach (2,2‰) – tabela 2.5. W analizowanych momentach czasowych jedynie Toruń wyróżniał się w całym badanym okresie wyłącznie przyrostem naturalnym.

Tabela 2.5. Współczynnik ruchu naturalnego w obecnych miastach wojewódzkich Polski w latach 1975–2018 (‰)

Miasto	1975	1980	1985	1990	1995	1998	2000	2005	2010	2015	2018	Różnica		
												1975–1998	1998–2018	1975–2018
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Średnia	8,7	9,2	6,9	3,2	–0,5	0,9	–1,0	–1,4	2,6	–0,6	–0,1	–9,60	0,75	–8,84
Białystok	11,4	11,1	10,4	6,2	1,9	1,1	0,5	–0,1	–1,2	1,8	2,7	–10,30	1,60	–8,70
Bydgoszcz	8,1	9,0	6,5	3,2	0,1	–0,9	–1,1	–1,4	22,1	–1,7	–2,5	–9,00	–1,60	–10,60
Gdańsk	11,1	9,9	6,9	2,9	0,1	–0,7	–1,2	–1,5	8,7	0,1	0,5	–11,80	1,20	–10,60
Gorzów Wlkp.	14,5	14,3	10,8	6,0	1,7	1,1	0,6	0,0	–5,2	–0,5	–1,8	–13,40	–2,90	–16,30
Katowice	3,9	4,3	2,6	1,8	–2,1	–2,8	–2,9	–5,1	12,7	–3,4	–2,8	–6,70	0,00	–6,70
Kielce	10,6	11,0	9,4	3,5	1,0	0,5	–0,2	–1,2	–6,3	–1,7	–1,7	–10,10	–2,20	–12,30
Kraków	7,0	7,0	5,7	1,4	–1,4	–1,3	–1,5	–3,0	3,1	0,5	2,0	–8,30	3,30	–5,00
Lublin	10,7	10,1	8,6	4,8	0,9	–0,1	0,0	–0,2	3,9	0,6	0,2	–10,80	0,30	–10,50
Łódź	2,8	2,0	–0,7	–4,0	–6,6	–7,1	–6,9	–6,5	–13,8	–6,3	–5,6	–9,90	1,50	–8,40
Olsztyn	14,0	13,1	10,6	5,8	1,7	1,0	1,4	3,2	–3,8	0,7	2,3	–13,00	1,30	–11,70
Opole	10,0	10,1	7,5	4,6	–0,4	0,1	–0,7	–1,4	–24,3	–0,6	0,1	–9,90	–0,00	–9,90
Poznań	5,8	6,1	3,7	1,1	–2,4	–2,6	–2,2	–1,5	7,9	–0,3	0,7	–8,40	3,30	–5,10
Rzeszów	9,5	12,1	11,2	7,7	1,8	2,1	1,9	–1,0	34,9	2,2	4,2	–7,40	2,10	–5,30
Szczecin	11,4	10,0	6,6	3,4	–0,8	–1,3	–1,6	–2,0	10,3	–2,2	–2,7	–12,70	–1,40	–14,10
Toruń	9,7	10,3	8,7	3,5	1,5	1,1	1,1	2,5	0,2	0,2	0,0	–8,60	–1,10	–9,70
Warszawa	3,4	3,2	1,1	–1,8	–4,4	–4,2	–3,6	–2,1	–10,7	0,8	0,9	–7,60	5,10	–2,50
Wrocław	9,4	8,8	5,8	2,0	–2,0	–2,0	–2,5	–2,7	–3,4	–0,7	0,8	–11,40	2,80	–8,60
Zielona Góra	3,4	12,6	8,7	4,6	1,1	–0,2	0,1	–1,9	11,0	0,1	0,2	–3,60	0,40	–3,20

W kolumnach 13–15 „–” oznacza spadek współczynnika ruchu naturalnego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne Województw z lat 1975–1991; Roczniki Demograficzne GUS z lat 1980–1994; Bank Danych Lokalnych 1995–2018.

We wszystkich byłych miastach wojewódzkich na początku badanego okresu (1975) średni współczynnik ruchu naturalnego wynosił 11,0‰ i był zdecydowanie wyższy niż w analogicznym roku wśród obecnych miast wojewódzkich (8,71‰) – tabelach 2.5 i 2.6. Praktycznie przez wszystkie lata analizowanego okresu wykazywał on tendencję spadkową, przy czym wartości ujemne współczynnika pojawiły się dopiero w 2010 r. (–1,4‰) – tabela 2.6.

W pierwszej dekadzie, bezpośrednio po uzyskaniu przez te miasta statusu ośrodków wojewódzkich, można mówić o swoistej eksplozji demograficznej. W latach 1975–1984 wartości średniego współczynnika ruchu naturalnego dla wszystkich byłych ośrodków wojewódzkich były bardzo wysokie, w większości znacznie przekraczające 10‰ (Rocznik Statystyczny Województw 1985), co – podobnie jak miało to miejsce w przypadku obecnych miast wojewódzkich – było spowodowane echem wyżu demograficznego z lat 50., przy czym w odróżnieniu od aktualnych ośrodków wojewódzkich utrzymują się na znacznym poziomie do początku lat 90. (tab. 2.6). Rekordowym rocznikiem był 1978, kiedy jego wartość dla wszystkich byłych stolic województw wyniosła 23,0‰ (Rocznik Statystyczny Województw 1979).

Tabela 2.6. Współczynnik ruchu naturalnego w byłych miastach wojewódzkich Polski w latach 1975–2018 (‰)

Miasto	1975	1980	1985	1990	1995	1998	2000	2005	2010	2015	2018	Różnica		
												1975–1998	1998–2018	1975–2018
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Średnia	11,0	11,6	9,5	5,7	2,2	1,4	1,1	0,9	–1,4	–1,2	–1,5	–9,6	–2,8	–12,5
Biała Podlaska	14,3	16,2	13,6	9,3	4,0	4,8	3,3	5,0	5,4	2,4	1,5	–9,5	–3,3	–12,8
Bielsko-Biała	7,8	10,0	6,7	4,0	0,5	0,2	0,3	0,7	–1,1	–0,9	–0,6	–7,6	–0,8	–8,4
Chełm	11,9	11,3	10,5	6,0	1,8	0,9	0,1	–2,3	–11,9	–1,5	–3,0	–11,0	–3,9	–14,9
Ciechanów	11,0	11,0	7,8	6,0	2,5	0,2	0,7	–0,2	18,6	–0,3	–0,7	–10,8	–0,9	–11,7
Częstochowa	6,3	6,7	4,7	1,9	–1,5	–1,4	–2,1	–1,8	–5,8	–4,4	–5,5	–7,7	–4,1	–11,8
Elbląg	13,4	14,2	10,0	5,3	2,2	0,2	0,8	0,0	–9,7	–3,4	–3,4	–13,2	–3,6	–16,8
Jelenia Góra	8,4	8,0	6,1	3,2	–2,1	–2,5	–2,8	–4,1	–3,9	–4,2	–6,1	–10,9	–3,6	–14,5
Kalisz	8,0	6,1	4,8	3,1	–0,4	–1,3	–0,5	2,4	–11,5	–3,6	–3,9	–9,3	–2,6	–11,9
Konin	13,8	13,8	9,8	5,7	3,5	3,7	2,3	1,1	–4,8	–1,9	–2,5	–10,1	–6,2	–16,3
Koszalin	12,0	11,9	9,8	5,0	2,0	1,1	0,2	3,4	21,9	–1,7	–0,4	–10,9	–1,5	–12,4
Krosno	11,2	12,0	10,4	7,8	1,7	2,4	2,1	–0,6	2,6	–1,1	–1,1	–8,8	–3,5	–12,3
Legnica	10,7	11,2	7,1	6,5	0,8	0,2	–0,1	–0,8	–4,6	–1,6	–2,2	–10,5	–2,4	–12,9
Leszno	8,0	10,8	7,9	4,8	2,0	1,2	2,1	2,1	5,8	1,0	0,8	–6,8	–0,4	–7,2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Łomża	14,8	17,7	16,1	10,8	5,5	4,2	4,1	4,1	3,0	0,7	2,6	-10,6	-1,6	-12,2
Nowy Sącz	10,1	13,6	12,4	7,3	5,0	4,8	4,5	4,2	2,2	1,6	2,0	-5,3	-2,8	-8,1
Ostrołęka	16,2	19,5	17,1	8,5	5,6	3,4	4,6	2,3	1,9	3,1	2,5	-12,8	-0,9	-13,7
Piła	13,4	16,7	12,9	5,3	3,9	2,4	1,6	2,5	6,6	-1,4	-0,6	-11,0	-3,0	-14,0
Piotrków Tryb.	7,6	8,1	5,0	3,6	-0,6	-0,1	-1,1	-1,4	-8,1	-3,4	-4,3	-7,7	-4,2	-11,9
Płock	11,4	11,0	9,2	3,5	3,0	2,1	1,2	1,4	-10,1	-0,9	-2,2	-9,3	-4,3	-13,6
Przemyśl	5,1	5,1	5,5	4,8	0,8	-0,5	-1,0	-8,7	-15,9	-3,7	-2,7	-5,6	-2,2	-7,8
Radom	11,9	12,1	10,2	5,5	2,8	1,4	1,5	1,4	-3,3	-1,5	-2,3	-10,5	-3,7	-14,2
Siedlce	11,2	13,2	10,4	6,9	2,8	1,4	2,1	2,7	-9,9	3,1	3,8	-9,8	2,4	-7,4
Sieradz	11,9	9,3	9,4	5,3	4,3	2,0	2,0	0,3	16,1	-1,6	-1,6	-9,9	-3,6	-13,5
Skierniewice	7,8	8,6	7,4	3,7	1,5	1,0	1,1	1,8	-6,2	0,3	0,3	-6,8	-0,7	-7,5
Słupsk	11,4	12,6	9,5	5,9	1,3	0,3	0,2	1,2	-7,2	-2,5	-2,4	-11,1	-2,7	-13,8
Suwałki	11,4	15,1	17,2	8,7	6,6	4,4	3,1	4,2	0,1	2,1	2,4	-7,0	-2,0	-9,0
Tarnobrzeg	16,8	12,7	9,5	7,8	4,9	3,2	3,4	4,4	-5,4	-0,5	-1,2	-13,6	-4,4	-18,0
Tarnów	10,1	9,9	8,7	7,3	1,9	2,3	1,9	-1,2	-3,9	-1,9	-1,8	-7,8	-4,1	-11,9
Wałbrzych	9,5	10,7	5,7	1,9	-2,1	-2,5	-3,6	-4,3	-5,2	-6,7	-6,8	-12,0	-4,3	-16,3
Włocławek	10,7	7,3	6,8	4,0	0,3	0,3	-0,3	0,7	-0,1	-4,4	-4,1	-10,4	-4,4	-14,8
Zamość	13,5	13,5	12,6	7,5	4,4	3,3	2,7	6,0	-0,3	0,5	-1,3	-10,2	-4,6	-14,8

W kolumnach 13–15 „–” oznacza spadek współczynnika ruchu naturalnego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne Województw GUS z lat 1975–1991; Roczniki Demograficzne GUS z lat 1980–1994; Bank Danych Lokalnych GUS 1995–2018.

Wśród poszczególnych jednostek osadniczych najwcześniej (1995) ubytek naturalny ludności pojawia się w 5 następujących miastach: Wałbrzych, Jelenia Góra, Częstochowa, Piotrków Trybunalski i Kalisz, przy czym najniższa wartość notowana jest w pierwszych dwóch ośrodkach (–2,1‰). Oba miasta położone są w południowo-zachodniej części Polski, na Przedgórzu Sudeckim. Spadek ruchu naturalnego na tym obszarze należy utożsamiać z trudną sytuacją ekonomiczną tych terenów, będącą efektem upadku w pierwszej połowie lat 90. XX w. kopalń węgla kamiennego w Dolnośląskim Zagłębiu Węglowym¹⁴, a także transformacją ustrojową po 1989 r. Sytuację spadku współczynnika ruchu naturalnego pogłębiła emigracja zagraniczna młodych ludzi po 2004 r. W 2010 r. już prawie 65% byłych ośrodków wojewódzkich odznaczało się ujemnymi wartościami wskaźnika ruchu naturalnego (tab. 2.6). Niestety, tendencja ta była kontynuowana do końca analizowanego okresu (w 2018 r. – ponad

¹⁴ Po II wojnie światowej na obszarze Dolnośląskiego Zagłębia Węglowego funkcjonowały 4 kopalnie: w Wałbrzychu (Thorez, Victoria, Wałbrzych) oraz w Nowej Rudzie (Nowa Ruda). Ostatecznie eksploatację węgla kamiennego na tych terenach zakończono w 1999 r. (na podstawie: Piątek, Piątek, 2002).

74% wszystkich badanych miast), kiedy to współczynnik ruchu naturalnego osiągnął najniższą wartość w całym badanym okresie ($-1,5\%$) – tabela 2.6. Trzeba jednak zauważyć, że w latach 2011–2012 przybierał on nieznacznie dodatnie wartości (Bank Danych Lokalnych GUS, 2011–2012).

W latach 1975–1998, w których wszystkie 31 miast miało status wojewódzkich, współczynnik ruchu naturalnego wykazał spadek średnio o $9,6\%$. Wprawdzie jest to porównywalne ze spadkiem, jaki w tym okresie zanotowały obecne miasta wojewódzkie ($9,6\%$), to jednak trzeba zauważyć, że w przypadku byłych ośrodków wojewódzkich jest to efektem wyższej wartości tego wskaźnika w 1975 r. W 1998 r. były miasta wojewódzkie charakteryzowały się dodatnim bilansem ruchu naturalnego, a obecne miasta wojewódzkie – ujemnym (tab. 2.5 i 2.6). Wśród byłych miast wojewódzkich największym spadkiem wartości współczynnika ruchu naturalnego w tym okresie charakteryzowały się Tarnobrzeg ($13,6\%$) i Elbląg ($13,2\%$), a najmniejszym – Przemyśl ($5,6\%$) i Nowy Sącz ($5,3\%$) – tabela 2.6. Świadczy to o bardziej zrównoważonym przebiegu ruchu naturalnego w dwóch ostatnich jednostkach miejskich w przekroju tego okresu. Po utracie funkcji wojewódzkich w 1999 r. miasta te wykazały się w latach 1998–2018 spadkiem ruchu naturalnego prawie 4-krotnie większym niż miasta, które zachowały status ośrodków wojewódzkich ($2,8\%$). Wówczas miasta te charakteryzowały się wartościami wskaźników ruchu naturalnego – zarówno dodatnimi, jak i ujemnymi – nieznacznie odbiegającymi od 0.

W tym okresie jedynie Siedlce cechowały się wzrostem wskaźnika ruchu naturalnego ($2,4\%$). Pozostałe miasta wykazały wtedy spadek wartości tego wskaźnika, przybierający największe wartości dla Konina ($6,2\%$), Zamościa ($4,6\%$), Tarnobrzega i Włocławka (po $4,4\%$) – tabela 2.6. W całym badanym okresie (wybrane lata tab. 2.6) jedynie Biała Podlaska, Leszno, Łomża, Nowy Sącz, Ostrołęka i Suwałki charakteryzowały się wyłącznie dodatnim saldem ruchu naturalnego. Są to miasta, które w 1975 r. należały do miast średniej wielkości pod względem liczby ludności (przedział 30–50 tys. mieszkańców) – tabela 2.1.

2.4. Kształtowanie się ruchu wędrownego w miastach wojewódzkich

Migracje są jednym z czynników, które bezpośrednio i silnie wpływają na wszelkie procesy demograficzne, a także na strukturę i rozmieszczenie ludności. Charakter oraz struktura ruchów migracyjnych jest bardzo zmienna i zależy od wielu czynników społeczno-gospodarczych, przyrodniczych, kulturowych itp. Druga wojna światowa na terenie Polski spowodowała masowe przesunięcia ludności, niemające dotychczas sobie równych. W latach 50., 60. i 70. XX w. wskutek postępującego procesu industrializacji i urbanizacji główny kierunek migracji odbywał się z obszarów wiejskich do miast. W latach 70. takiemu charakterowi migracji sprzyjał ponadto dość dynamiczny rozwój budownictwa w miastach, co przy możliwości znalezienia pracy stanowiło ważny bodziec do osiedlania się na obszarach miejskich (Dziwowski, 1976; Korcelli, 1981). W latach 80. XX w. liczba migrujących drastycznie się zmniejszyła w wyniku kryzysu gospodarczego i społecznego, a także w wyniku znacznego spadku liczby oddawanych do użytku nowych mieszkań. Sytuacja ta pogłębiła się w okresie transformacji politycznej i gospodarczej, czyli w latach 90. XX w. Zmiana pod tym względem nastąpiła na początku XXI w., kiedy 1 maja 2004 r. Polska stała się pełnoprawnym członkiem Unii Europejskiej. Wejście do Unii spowodowało gwałtowny wzrost emigracji zarobkowej, głównie ludzi młodych, przede wszystkim do Wielkiej Brytanii, Niemiec, Holandii i Irlandii. W 2016 r. liczba Polaków przebywających w krajach Unii Europejskiej wynosiła niespełna 2,1 mln (*Informacja o rozmiarach...*, 2017). Odbiło się to również na sytuacji demograficznej w obecnych i byłych miastach wojewódzkich.

Migracje powodują zmiany w strukturach zasobów ludzkich poszczególnych regionów. Zjawisko to jest wywołane selektywnym charakterem przesiedleń poszczególnych grup ludności, które wykazują różną siłę ruchliwości przestrzennej. Większą tendencję do zmiany miejsca zamieszkania mają przede wszystkim ludzie młodzi.

W latach 1975–2018 we wszystkich miastach poddanych analizie współczynnik ruchu wędrownego spadł z 19,2‰ do –2,2‰, przy czym spadek w obecnych miastach wojewódzkich był zdecydowanie mniejszy (17,7‰)¹⁵ niż w byłych ośrodkach

¹⁵ Wśród obecnych miast wojewódzkich w latach 1975–2018 największym spadkiem współczynnika ruchu wędrownego charakteryzowały się Kielce (41,8‰) i Gorzów Wlkp. (31,6‰), a najmniejszym Wrocław (1,4‰) i Szczecin (4,3‰) – tab. 2.7.

wojewódzkich (23,5‰)¹⁶ – tabele 2.7 i 2.8. Ruchy migracyjne w obu grupach miast były zróżnicowane w czasie i charakteryzowały się odmiennymi wielkościami.

Jak już wcześniej wspomniano, lata 70. XX w. cechowały się – wskutek wzmożonych procesów industrializacyjnych i urbanizacyjnych – znacznym napływem ludności do dużych ośrodków miejskich w Polsce. Ta tendencja widoczna jest bardzo wyraźnie w większości obecnych miast wojewódzkich, w których współczynnik w 1975 r. przybiera wartości powyżej 10–20‰, a nawet 30‰, m.in. w Kielcach (38,7‰), Rzeszowie (31,8‰) czy Gorzowie Wlkp. (31,0‰) – tabela 2.7. Wprawdzie kolejne lata charakteryzowały się spadkiem wielkości współczynnika ruchu wędrownego, to jednak do początku lat 80. jego wartość była nadal dość wysoka. Ujemne saldo ruchu wędrownego wśród wszystkich obecnych miast wojewódzkich pojawiło się dopiero na początku XXI w. (–0,3‰ w 2002 r.) (Rocznik Statystyczny Województw 2003). Jednak wśród poszczególnych miast ubytek migracyjny zaznacza się już zdecydowanie wcześniej – Szczecin (–4,1‰ w 1979 r.) (Rocznik Statystyczny Województw 1980), Gdańsk (–1,4‰ w 1985 r.) czy Zielona Góra (–1,5‰ w 1985 r.) – tabela 2.7. W przypadku Szczecina rok później (1980) została zanotowana największa ujemna wartość współczynnika ruchu wędrownego ze wszystkich obecnych ośrodków wojewódzkich w analizowanym zakresie czasowym (–9,1‰) – tabela 2.7.

W grupie tych miast tendencja spadkowa ruchu wędrownego obserwowana była do 2004 r. (–1,9‰). Lata 2005–2015 charakteryzowały się fluktuacjami w przebiegu wielkości salda migracji, z reguły oscylując wokół 1–2‰ poniżej 0. W tych latach zanotowano dla wszystkich obecnych miast wojewódzkich najniższą wartość współczynnika ruchu wędrownego dla całego analizowanego okresu (–2,4‰ w 2007 r.) (Bank Danych Lokalnych GUS 2005–2015). Ostatni, krótki okres 2016–2018 to na powrót dodatnie saldo migracji, nieprzekraczające 0,7‰ w 2016 r. (Bank Danych Lokalnych GUS 2016–2018). W latach 1975–1998 obecne miasta wojewódzkie charakteryzowały się spadkiem współczynnika ruchu wędrownego na poziomie 17,3‰. Największym spadkiem wartości salda migracji w tym okresie cechowały się takie miasta jak Kielce (40,7‰), Rzeszów (31,2‰) czy Gorzów Wlkp. (29,8‰), co było niewątpliwie efektem bardzo wysokiej wartości tego współczynnika w 1975 r. (tab. 2.7).

¹⁶ Wśród byłych miast wojewódzkich w latach 1975–2018 największym spadkiem współczynnika ruchu wędrownego charakteryzowała się Ostrołęka (49,6‰) i Biała Podlaska (46,1‰), z kolei miasto Wałbrzych było jedynym ośrodkiem, w którym w badanym okresie zanotowano wzrost współczynnika ruchu wędrownego na poziomie 3,8‰ (tab. 2.8).

Tabela 2.7. Współczynnik ruchu wędrownego w obecnych miastach wojewódzkich Polski w latach 1975–2018 (‰)

Miasto	1975	1980	1985	1990	1995	1998	2000	2005	2010	2015	2018	Różnica		
												1975–1998	1998–2018	1975–2018
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Średnia	18,1	10,5	4,7	1,8	1,2	0,8	0,6	-1,3	-1,5	-1,4	0,4	-17,3	-0,4	-17,7
Białystok	18,5	14,0	11,2	3,0	3,8	5,6	4,0	-1,0	-0,6	0,0	-1,1	-12,9	-6,7	-19,6
Bydgoszcz	20,8	5,0	4,6	-0,2	0,6	1,2	0,3	-4,5	-3,5	-3,9	-3,2	-19,6	-4,4	-24,0
Gdańsk	23,3	8,7	-1,4	-1,8	-0,6	-1,6	-1,2	-0,7	-0,2	1,5	4,2	-24,9	5,8	-19,1
Gorzów Wlkp.	31,0	18,4	8,5	1,5	0,1	1,2	1,9	-1,3	-1,3	-2,6	-0,6	-29,8	-1,8	-31,6
Katowice	6,3	8,5	3,5	-2,5	-2,1	-3,6	-3,0	-3,4	-3,5	-3,0	-2,8	-9,9	0,8	-9,1
Kielce	38,7	12,6	8,1	2,6	-0,9	-2,0	-2,6	-4,9	-5,5	-2,4	-3,1	-40,7	-1,1	-41,8
Kraków	17,5	7,2	2,7	1,5	0,8	0,7	0,6	1,9	0,5	-1,6	5,4	-16,8	4,7	-12,1
Lublin	19,1	12,5	4,0	0,0	3,8	1,2	0,8	-2,7	-3,8	-3,5	-1,1	-17,9	-2,3	-20,2
Łódź	11,4	3,9	0,6	0,0	0,2	0,2	-0,5	-1,8	-2,3	-0,9	-1,8	-11,2	-2,0	-13,2
Olsztyn	16,4	11,9	10,4	4,6	4,8	6,4	6,1	0,4	-2,3	-2,9	-2,5	-10,0	-8,9	-18,9
Opole	16,8	15,0	12,1	1,4	-0,4	-0,8	-2,1	-3,2	-1,3	-4,8	1,5	-17,6	2,3	-15,3
Poznań	13,4	7,2	3,8	1,2	0,9	0,8	0,6	-3,6	-5,4	-5,8	-3,9	-12,6	-4,7	-17,3
Rzeszów	31,8	25,5	12,1	7,2	1,9	0,6	-0,2	-2,0	1,0	2,0	6,3	-31,2	5,7	-25,5
Szczecin	5,1	-9,1	-2,5	-0,1	-0,1	0,5	0,8	0,1	-0,7	-1,6	0,8	-4,6	0,3	-4,3
Toruń	26,8	14,8	4,7	3,4	2,5	1,4	2,0	-3,8	-3,1	-2,5	-1,8	-25,4	-3,2	-28,6
Warszawa	15,6	9,0	1,3	8,2	1,5	1,0	1,3	4,9	2,3	4,3	5,5	-14,6	4,5	-10,1
Wrocław	3,1	5,3	2,1	-0,6	1,8	0,3	0,3	2,2	1,1	2,7	1,7	-2,8	1,4	-1,4
Zielona Góra	10,4	18,7	-1,5	2,4	2,6	1,0	2,0	-0,6	1,2	0,0	4,0	-9,4	3,0	-6,4

W kolumnach 13–15 „–” oznacza spadek współczynnika ruchu wędrownego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne Województw GUS z lat 1975–1991; Roczniki Demograficzne GUS z lat 1980–1994; Bank Danych Lokalnych GUS 1995–2018.

W drugim okresie (lata 1998–2018) wartość wskaźnika ruchu wędrownego dla wszystkich obecnych miast wojewódzkich wykazała nieznaczną zmianę o kierunku ujemnym – 0,4‰. W tym okresie połowa miast zanotowała zmianę spadkową, a druga połowa – wzrostową. Największą wartością wzrostową cechowały się następujące miasta: Gdańsk (5,8‰), Rzeszów (5,7‰), Kraków (4,7‰) i Warszawa (4,5‰), a spadkową – Kielce (41,8‰), Gorzów Wlkp. (31,6‰) i Toruń (28,6‰) – tabela 2.7. Ze wszystkich aktualnych miast wojewódzkich jedynie stolica kraju, Warszawa,

wyróżniała się dodatnim saldem migracji w całym analizowanym okresie (wybrane lata w tab. 2.7), co jest spowodowane centralną funkcją administracyjną, jaką pełni w kraju, a co za tym idzie, wysokim poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego.

We wszystkich byłych miastach wojewódzkich na początku badanego okresu (1975) współczynnik ruchu wędrownego wynosił 19,8‰ i był nieznacznie wyższy niż w analogicznym roku wśród obecnych miast wojewódzkich (18,1‰) – tabele 2.7 i 2.8. W okresie bezpośrednio po uzyskaniu przez miasta statusu stolic województw (1975) rozpoczęła się masowa imigracja do tych miast kosztem sąsiednich terenów miejsko-wiejskich. W latach 1975–1987 wartość wskaźnika ruchu wędrownego dla byłych miast wojewódzkich praktycznie nie spadała poniżej 10‰¹⁷, wykazując znaczne wahania na przemian spadkowe i wzrostowe. Rekordowy był 1978 r., w którym opisywane miasta uzyskiwały wartość salda migracji na poziomie średnio 20,3‰ (Rocznik Statystyczny Województw 1979). Wartości dodatnie salda migracji dla wszystkich byłych miast wojewódzkich utrzymywały się do 2000 r., kiedy to po raz pierwszy zanotowano ujemny bilans salda migracji (tab. 2.8). Niewątpliwie jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy była utrata funkcji wojewódzkich przez analizowane miasta.

Wysoki wskaźnik salda migracji w drugiej połowie lat 70. XX w. nie oznaczał, że wszystkie miasta charakteryzowały się wysoką, dodatnią wartością wskaźnika ruchu wędrownego. Już począwszy od 1975 r., Wałbrzych charakteryzował się ujemnymi wartościami tego wskaźnika, które miały charakter długookresowy (lata 1975–1985). Jeszcze w latach 70. nieznacznie poniżej 0 kształtowało się saldo migracji w Tarnobrzegu, co miało jednak charakter incydentalny (–0,5‰ w 1978 r.) (Roczniki Statystyczne Województw z lat 1976–1986).

Najwyższą dodatnią wartość salda migracji w całym badanym okresie uzyskały Skierniewice w 1978 r. – 54,8‰. Jednak 2 inne miasta – Łomża i Ostrołęka – w drugiej połowie lat 70. cechowały się kilkukrotnie wartościami salda migracji powyżej 40‰ (Łomża – 4-krotnie, Ostrołęka – 5-krotnie) (Roczniki Statystyczne Województw z lat 1976–1981).

Degradacja tych ośrodków do rangi miast powiatowych w 1999 r. odbiła się negatywnie na ich saldzie migracji. Wskutek utraty funkcji wojewódzkich na przełomie

¹⁷ W pierwszych latach po uzyskaniu przez miasta rangi stolic wojewódzkich (1975–1979) średnia wielkość współczynnika ruchu wędrownego dla wszystkich miast oscylowała wokół 20‰ (na podstawie: Roczniki Statystyczne Województw z lat 1976–1980).

XX i XXI w. rozpoczęła się – trwająca nieprzerwanie do chwili obecnej – masowa emigracja ludności z tych miast, która nasiliła się po 2004 r. (wejście Polski do UE i otwarcie rynków pracy w Europie Zachodniej), osiągając rekordowo niską wartość w latach 2006–2007 (odpowiednio: 4,6 i 4,8‰) (Bank Danych Lokalnych GUS 2006–2007). Już w 2000 r. 12 byłych miast wojewódzkich zanotowało ujemny bilans migracyjny, a 3 lata później jedynym miastem o dodatnim saldzie migracji były Skierniewice.

Począwszy od 2005 r., współczynnik ruchu wędrownego we wszystkich 31 byłych miastach wojewódzki był wyłącznie ujemny (tab. 2.8). Ekstremalnie niskie wartości salda migracji w przekroju całego badanego okresu wyróżniały następujące miasta: Skierniewice (–9,3‰ w 2013 r.), Ciechanów (–8,5‰ w 2010 r.), Łomża (–8,2‰ w 2006 r.) i Konin (–8,0‰ w 2007 r.). Najbardziej dramatycznie pod tym względem przedstawiała się sytuacja w Koninie, w którym począwszy od 2002 r., nieprzerwanie przez kolejnych 17 lat do chwili obecnej, wartości wskaźnika ruchu wędrownego kształtowały się poniżej –5‰ (Bank Danych Lokalnych GUS 1995–2018).

Tabela 2.8. Współczynnik ruchu wędrownego w byłych miastach wojewódzkich Polski w latach 1975–2018 (‰)

Miasto	1975	1980	1985	1990	1995	1998	2000	2005	2010	2015	2018	Różnica		
												1975–1998	1998–2018	1975–2018
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Średnia	19,8	17,9	9,6	8,8	1,4	0,4	–0,1	–3,5	–3,9	–3,2	–3,7	–19,4	–4,1	–23,5
Biała Podlaska	41,9	23,8	16,1	9,7	4,7	3,2	2,5	–4,4	–2,4	–3,4	–4,2	–38,7	–7,4	–46,1
Bielsko-Biała	26,1	12,1	3,4	3,7	2,6	0,0	–0,6	–1,4	–2,6	–1,5	–1,9	–26,1	–1,9	–28,0
Chełm	25,2	23,9	12,4	17,3	3,8	2,1	3,1	–4,3	–4,8	–7,6	–7,6	–23,1	–9,7	–32,8
Ciechanów	8,2	25,8	10,0	11,7	8,8	4,7	1,3	–6,9	–8,5	–1,5	–1,4	–3,5	–6,1	–9,6
Częstochowa	13,2	3,2	5,0	–0,1	–0,6	–1,0	–1,2	–2,8	–3,1	–4,1	–4,0	–14,2	–3,0	–17,2
Elbląg	8,9	6,0	2,2	1,9	0,3	0,8	0,1	–3,0	–2,6	–2,6	–1,8	–8,1	–2,6	–10,7
Jelenia Góra	3,1	3,5	3,1	–0,7	1,6	1,2	–1,3	–3,1	–2,6	–0,7	–1,3	–1,9	–2,5	–4,4
Kalisz	10,1	6,4	1,2	–2,5	–0,2	0,1	0,6	–1,9	–2,3	–1,9	–2,3	–10,0	–2,4	–12,4
Konin	16,0	22,1	8,3	2,2	0,7	–2,9	–3,3	–6,4	–6,0	–7,0	–6,7	–18,9	–3,8	–22,7
Koszalin	21,5	27,1	6,7	5,3	–0,6	0,6	–0,6	–2,4	–0,7	–4,2	–0,2	–20,9	–0,8	–21,7
Krosno	15,8	15,7	13,4	3,9	–2,2	–3,2	–2,6	–4,5	–3,0	–2,3	–3,3	–19,0	–0,1	–19,1
Legnica	9,8	2,8	4,0	3,2	2,9	1,5	1,3	–2,9	–2,8	–2,9	–3,5	–8,3	–5,0	–13,3
Leszno	15,5	24,3	9,3	7,1	2,4	1,5	2,4	0,8	–0,9	–1,9	–4,7	–14,0	–6,2	–20,2
Łomża	28,5	50,8	25,8	10,2	2,1	0,9	2,0	–5,1	–4,9	–1,4	–3,7	–27,6	–4,6	–32,2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Nowy Sącz	32,5	9,6	4,3	11,6	0,2	1,2	-1,2	-1,1	-4,4	-1,0	-4,3	-31,3	-5,5	-36,8
Ostrołęka	44,8	39,3	11,7	14,6	7,7	5,1	0,8	-7,8	-6,0	-3,9	-4,8	-39,7	-9,9	-49,6
Piła	23,7	13,4	3,7	5,8	0,5	0,8	-2,3	-3,9	-3,7	-1,2	-3,9	-22,9	-4,7	-27,6
Piotrków Tryb.	7,0	7,8	8,2	1,9	-0,5	-1,1	-1,2	-3,8	-4,0	-2,3	-5,5	-8,1	-4,4	-12,5
Płock	25,3	15,5	6,5	7,8	3,5	0,8	-0,2	-4,4	-4,7	-3,1	-3,4	-24,5	-4,2	-28,7
Przemysł	10,3	15,3	6,2	2,0	0,0	-2,0	-1,8	-5,3	-4,0	-7,8	-6,9	-12,3	-4,9	-17,2
Radom	19,0	5,9	3,9	4,0	-1,4	-1,9	-2,3	-4,0	-4,5	-3,3	-5,1	-20,9	-3,2	-24,1
Siedlce	29,6	29,3	18,1	13,8	3,9	2,2	4,9	-2,2	-3,4	1,3	-0,9	-27,4	-3,1	-30,5
Sieradz	29,1	26,2	23,6	16,4	1,5	1,1	0,3	-3,1	-5,3	-2,6	-4,8	-28,0	-5,9	-33,9
Skierniewice	6,8	18,7	14,7	34,5	2,4	2,9	1,3	-0,3	-0,5	-5,9	-2,2	-3,9	-5,1	-9,0
Słupsk	25,1	9,4	10,4	10,8	-1,2	-1,2	-1,8	-1,8	-3,9	-5,2	-4,1	-26,3	-2,9	-29,2
Suwałki	27,7	38,8	27,3	17,9	5,1	3,1	2,9	-2,0	-3,8	-1,3	0,7	-24,6	-2,4	-27,0
Tarnobrzeg	24,9	44,6	14,2	42,9	-1,9	-2,7	-0,7	-2,8	-5,5	-3,3	-6,1	-27,6	-3,4	-31,0
Tarnów	24,0	13,5	5,7	-0,4	-3,3	-3,1	-2,5	-4,8	-4,7	-4,7	-2,6	-27,1	0,5	-26,6
Wałbrzych	-6,7	-5,8	-1,6	-2,8	-3,6	-3,4	-3,4	-3,6	-3,8	-4,0	-2,9	3,3	0,5	3,8
Włocławek	28,3	15,7	5,2	6,8	0,3	0,1	-0,5	-4,3	-3,0	-3,5	-4,4	-28,2	-4,5	-32,7
Zamość	18,4	10,0	12,9	10,8	4,5	1,2	-0,1	-5,2	-7,2	-4,6	-7,2	-17,2	-8,4	-25,6

W kolumnach 13–15 „-” oznacza spadek współczynnika ruchu wędrownego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne Województw GUS z lat 1975–1991; Roczniki Demograficzne GUS z lat 1980–1994; Bank Danych Lokalnych GUS 1995–2018.

W latach 1975–1998 dla wszystkich byłych miast wojewódzkich współczynnik ruchu wędrownego cechował się spadkiem o 19,4‰, co było rezultatem jego wysokich wartości w 1975 r. Wśród byłych miast wojewódzkich największym spadkiem wartości współczynnika salda migracji w tym okresie charakteryzowała się Ostrołęka (39,7‰), Biała Podlaska (38,7‰) i Nowy Sącz (31,3‰), z kolei najmniejszym – Jelenia Góra (1,9‰) i Skierniewice (3,9‰). Jedynym miastem, w którym wystąpiła tendencja wzrostowa współczynnika ruchu wędrownego, był Wałbrzych (3,3‰) – tabela 2.8.

Po ostatniej reformie administracyjnej w latach 1998–2018 były miasta wojewódzkie charakteryzowały się spadkiem salda migracji na poziomie -4,11‰, czyli prawie 10-krotnie większym niż miasta, które zachowały status ośrodków wojewódzkich (0,39‰) – tabele 2.7 i 2.8. W tym okresie jedynie Tarnów i Wałbrzych cechowały się wzrostem wskaźnika ruchu wędrownego (0,5‰). Pozostałe miasta w tym czasie wykazały spadek wartości tego wskaźnika, przybierający największe wartości dla Ostrołęki (-9,9‰) i Zamościa (-8,4‰) – tabela 2.8. Warto zauważyć, że w całym analizowanym okresie (lata 1975–2018) praktycznie wszystkie miasta

charakteryzują się zmianami wartości współczynnika ruchu wędrownego o charakterze spadkowym, zazwyczaj o znacznych wartościach. Największy spadek cechował Ostrołękę (49,6‰) i Białą Podlaską (46,1‰), co dobitnie potwierdza, że zmiany związane z reformą administracyjną w 1999 r. mocno dotknęły średniej wielkości jednostki osadnicze, które w 1975 r. liczyły ok. 30–40 tys. mieszkańców. Jedynie Wałbrzych wykazał się wzrostem salda migracji na poziomie 3,8‰ (tab. 2.8).

2.5. Struktura wieku i płci ludności w miastach wojewódzkich

Podstawę analiz demograficznych stanowi struktura ludności według płci i wieku. Determinuje ona w znacznym stopniu kształtowanie się przyszłych trendów w zakresie płodności oraz umieralności. Dzięki tej strukturze można uzyskać podstawę do określenia licznych społeczno-ekonomicznych konsekwencji, które są widoczne w teraźniejszości oraz w bliższej i dalszej przyszłości. Dzięki temu możliwa jest do oszacowania liczba miejsc w szkołach, liczba nowych miejsc pracy czy też liczba przyszłych małżeństw i związanych z nimi potrzeb mieszkaniowymi lub oszacowanie liczby osób, które wkraczają w wiek emerytalny (Holzer, 2003, s. 131).

W latach 1975–2018 zmiany w strukturze wieku analizowanych miast postępowały z różnym nasileniem, w zależności od potencjału ludnościowego tych miast oraz funkcji, jakie pełniły w tym okresie. Wspólną cechą dla wszystkich rozpatrywanych ośrodków miejskich było to, że miasta te w pierwszym okresie badań (lata 70. i 80. XX w.) zostały wyraźnie odmłodzone. Przyczyniły się do tego ogólne tendencje w tym zakresie, charakterystyczne dla całego kraju. W połowie lat 50. XX w. w Polsce zanotowano wyraźny wzrost ruchu naturalnego¹⁸, określanego jako powojenny wyż kompensacyjny, który stanowił proces odbudowania potencjału ludnościowego społeczeństwa po stratach wojennych. W wyniku tych procesów obecne, jak i były ośrodki wojewódzkie w tym okresie charakteryzowały się w większości młodym społeczeństwem (tab. 2.9, ryc. 2.4 i 2.5).

Dodatkowym bodźcem wpływającym na kształtowanie się młodej struktury wieku ludności ówczesnych miast były procesy urbanizacyjne, które prowadziły do

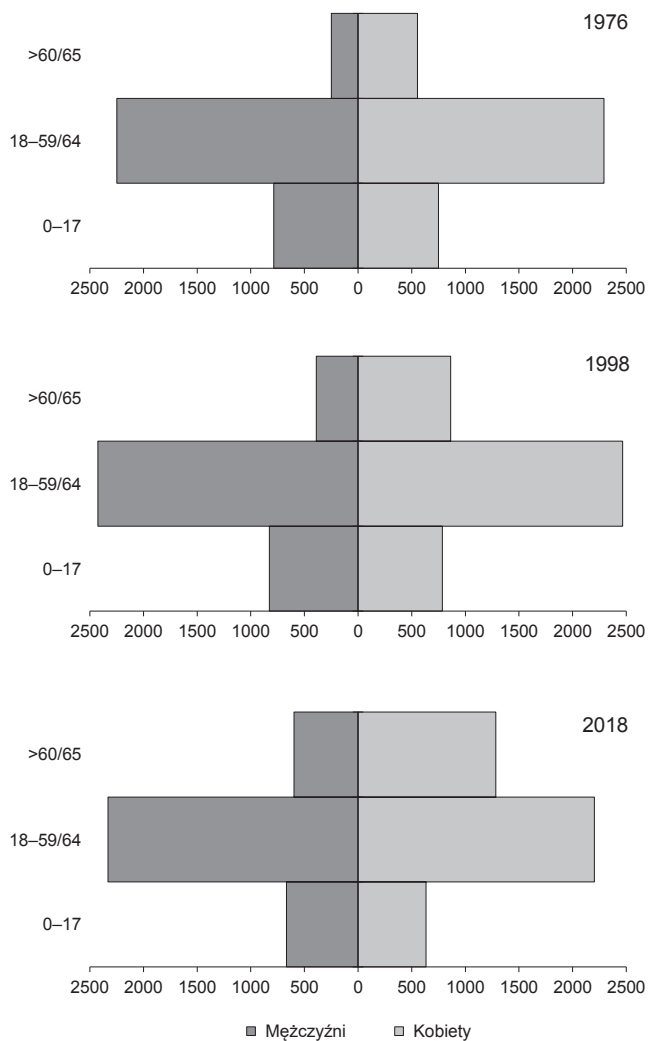
¹⁸ W latach 1953 i 1955 wartość współczynnika ruchu naturalnego osiągnęła największą wartość w powojennej Polsce – 19,5‰, na podstawie: *Ludność, ruch naturalny...*, 2018.

Tabela 2.9. Struktura płci i wieku ludności w obecnych i byłych miastach wojewódzkich Polski w latach 1975, 1998 i 2018

Grupa wiekowa	Płeć	Obecne ośrodki wojewódzkie (18 miast)						Byłe ośrodki wojewódzkie (31 miast)					
		lata											
		1976		1998		2018		1976		1998		2018	
		tys.	%	tys.	%	tys.	%	tys.	%	tys.	%	tys.	%
Ogółem	razem	6 881,8	100,0	7 756,2	100,0	7 716,5	100,0	2 167,6	100,0	2 996,8	100,0	2 763,0	100,0
	mężczyźni	3 263,7	47,4	3 601,5	46,4	3 595,4	46,6	1 034,9	47,7	1 430,9	47,7	1 306,4	47,3
	kobiety	3 618,1	52,6	4 126,8	53,6	4 121,1	53,4	1 132,7	52,3	1 565,9	52,3	1 456,7	52,7
	razem	1 536,0	22,3	1 612,5	20,8	1 302,0	16,9	594,1	27,4	755,0	25,2	461,4	16,7
Przedprodukcyjny	mężczyźni	786,2	11,4	826,0	10,7	667,5	8,7	303,3	14,0	385,4	12,9	236,8	8,6
	kobiety	749,9	10,9	786,4	10,1	634,5	8,2	290,8	13,4	369,6	12,3	224,7	8,1
Produkcyjny	razem	4 542,1	66,0	4 892,0	63,1	4 533,4	58,7	1 352,7	62,4	1 865,4	62,3	1 638,6	59,3
	mężczyźni	2 249,5	32,7	2 424,5	31,3	2 330,4	30,2	676,0	31,2	931,8	31,1	861,6	31,2
	kobiety	2 292,7	33,3	2 467,5	31,8	2 203,0	28,5	676,7	31,2	933,5	31,2	776,9	28,1
	razem	803,7	11,7	1 251,7	16,1	1 881,1	24,4	220,8	10,2	376,4	12,5	663,0	24,0
Poprodukcyjny	mężczyźni	248,9	3,6	389,3	5,0	597,5	7,7	66,6	3,1	113,7	3,8	208,0	7,5
	kobiety	554,8	8,1	862,4	11,1	1 283,6	16,6	154,2	7,1	262,7	8,7	455,1	16,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Województw 1977; Bank Danych Lokalnych GUS 1998 i 2018.

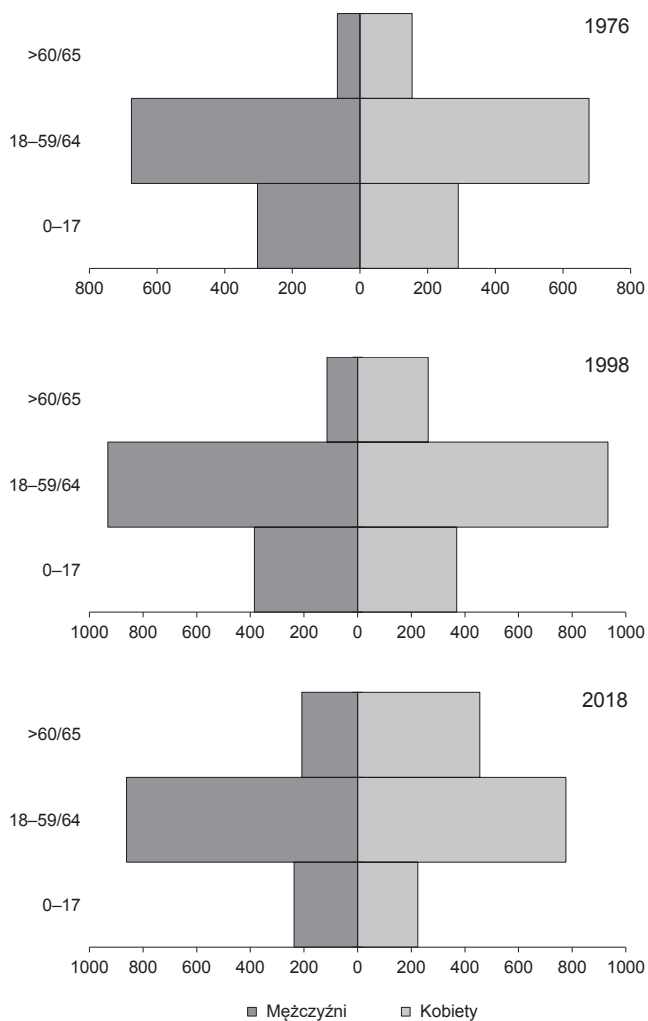
Struktura wieku i płci ludności w miastach wojewódzkich



Rycina 2.4. Piramidy płci i wieku dla obecnych miast wojewódzkich Polski w latach 1976, 1998 i 2018 (tys.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 2.9.

Przemiany demograficzne miast wojewódzkich w Polsce



Rycina 2.5. Piramidy płci i wieku dla byłych miast wojewódzkich Polski w latach 1976, 1998 i 2018 (tys.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 2.9.

znacznych rozmiarów migracji ludności z obszarów przede wszystkim wiejskich do miast. Imigrantami w przeważającej mierze byli ludzie młodzi, w wieku prokreacyjnym, którzy osiedlali się w większych miastach w celu polepszenia swojej sytuacji życiowej (praca, mieszkanie, dostęp do wszelakich usług itp.). Prowadziło to w konsekwencji do wzrostu przyrostu naturalnego, a w rezultacie do zwiększenia udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym¹⁹ i wtórnego odmłodzenia populacji tych miast. Szczególnie intensywnie proces ten zaznaczył się na terenach byłych miast wojewódzkich, które uzyskały status ośrodków wojewódzkich w wyniku reformy administracyjnej w 1975 r., co generowało ich intensywny rozwój gospodarczy. Stały się one atrakcyjnymi jednostkami osadniczymi dla młodych ludzi. W całym badanym okresie 1975–2018 we wszystkich analizowanych miastach występowała dominacja kobiet nad mężczyznami. Dla obecnych miast wojewódzkich wskaźnik feminizacji wahał się od 110,9 kobiet na 100 mężczyzn w 1976 r. do wartości 114,6 w 2018 r., natomiast dla byłych ośrodków wojewódzkich odpowiednio – od 109,5 kobiet na 100 mężczyzn do 111,5 (tab. 2.9). Widać więc, że obecne miasta wojewódzkie były znacznie bardziej sfeminizowane niż były ośrodki wojewódzkie, szczególnie różnica ta uwidaczniała się na koniec badanego okresu (2018).

W 1976 r. zarówno obecne, jak i były miasta wojewódzkie cechowały się znacznym odsetkiem ludności młodej (wiek przedprodukcyjny), która stanowiła w grupie obecnych miast wojewódzkich niespełna 1/4 całej populacji (22,3%), a wśród byłych miast wojewódzkich ponad 1/4 ogółu ludności (27,4%), z nieznaczną przewagą mężczyzn nad kobietami. Grupa ludności w wieku produkcyjnym stanowiła większy procent ludności wśród obecnych miast wojewódzkich (66,0%) niż w byłych (62,4%), a co za tym idzie, obecne ośrodki wojewódzkie miały wówczas większy potencjał siły roboczej. W tej grupie wieku dominacja kobiet zaznaczała się wyraźniej w obecnych ośrodkach wojewódzkich niż w byłych, w których miała ona charakter symboliczny (różnica zaledwie ok. 0,7 tys. osób). W obu rozpatrywanych grupach miast ludność w wieku emerytalnym nie stanowiła znacznego odsetka ogółu ludności. Trzeba jednak zauważyć, że ludność w tym przedziale wieku w obecnych ośrodkach wojewódzkich stanowiła 11,7% ogółu populacji tych miast, przy 10,2% w byłych miastach wojewódzkich. W wieku poprodukcyjnym dominacja kobiet nad mężczyznami była już

¹⁹ W opracowaniu analizy struktury wieku ludności obecnych i byłych miast wojewódzkich pogrupowano przedziały wiekowe na grupy ludności w wieku przedprodukcyjnym (0–17 lat), produkcyjnym (od 18 lat do 59 lat dla kobiet i 64 lat dla mężczyzn) oraz poprodukcyjnym (powyżej 60 lat dla kobiet i 65 lat dla mężczyzn).

bardzo widoczna, osiągając wartości ponaddwukrotnie większe na korzyść kobiet (tab. 2.9, ryc. 2.4 i 2.5). Wartość współczynnika feminizacji w tym przedziale wiekowym wynosiła dla obecnych miast wojewódzkich 222,9, a dla byłych – 231,5. Widać wyraźnie, że obie populacje analizowanych grup miast w 1976 r. reprezentowały społeczeństwo względnie młode.

Struktura wieku mieszkańców obecnych i byłych miast wojewódzkich zaczęła się diametralnie zmieniać po transformacji ustrojowej w 1989 r. W drugim z analizowanych momentów czasowych (1998) w grupach wieku przedprodukcyjnego i produkcyjnego zanotowano spadek udziału ludności w ogólnej liczbie mieszkańców tych miast.

W wieku przedprodukcyjnym spadek odsetka ludności w obecnych miastach wojewódzkich wyniósł 1,5% (z 22,3% w 1976 r. do 20,8% w 1998 r.). Jeszcze większą dynamiką spadku charakteryzowały się były ośrodki wojewódzkie, w których procent ludności w tym przedziale wiekowym wyniósł 25,2%, co stanowiło jego zmniejszenie o 2,2% w stosunku do 1976 r. W tej grupie wieku dla całej badanej grupy miast dominowali mężczyźni, przy czym ich przewaga liczebna nad kobietami była bardziej widoczna niż w 1976 r.

W wieku produkcyjnym większy spadek cechował obecne miasta wojewódzkie (spadek udziału tej grupy wiekowej w ogóle ludności wyniósł 2,9%), przy minimalnym, zaledwie 0,1% obniżeniu udziału tej grupy ludności w byłych ośrodkach wojewódzkich. Stosunek kobiet do mężczyzn, w porównaniu z rokiem 1976, praktycznie się nie zmienił (nieznaczna przewaga kobiet nad mężczyznami). W latach 1976–1998 największe zmiany zaszły wśród mieszkańców obu grup miast w wieku produkcyjnym.

Ewolucja polegająca na starzeniu się społeczeństwa zaznaczyła się szczególnie wyraźnie w obecnych miastach wojewódzkich. Udział osób w wieku emerytalnym w tej grupie miast zwiększył się o 4,3% – z 11,7% w 1976 r. do 16,1% w 1998 r. W byłych miastach wojewódzkich również zaznaczył się wzrost udziału ludności w tej grupie wieku, ale jego dynamika była prawie o połowę mniejsza niż w aktualnych ośrodkach wojewódzkich (wzrost o 2,3% w porównaniu z 1976 r.). Podobnie jak miało to miejsce w 1976 r., w grupie seniorów zdecydowanie dominowały kobiety, a ich relacje w stosunku do mężczyzn utrzymywały się na zbliżonym, obserwowanym w 1976 r. poziomie (tab. 2.9, ryc. 2.4 i 2.5). O ile w przypadku byłych miast wojewódzkich mamy dalej do czynienia ze społeczeństwem względnie młodym, to w przypadku grupy obecnych miast wojewódzkich reprezentuje ona model społeczeństwa zastojowego, z wyraźnymi oznakami starzenia się.

Na koniec analizowanego okresu (2018) sytuacja struktury wieku ludności w rozpatrywanych grupach miast uległa wyraźnej przemianie, przede wszystkim widocznej w byłych miastach wojewódzkich. Podobnie jak miało to miejsce w latach 1976–1998, udział ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym spadł, przy czym skala tych zmian była zdecydowanie większa.

W grupie osób w wieku produkcyjnym ich udział w ogóle ludności wykazał znaczny spadek, zdecydowanie większy wśród byłych miast wojewódzkich. W porównaniu z rokiem 1998 wśród obecnych miast wojewódzkich udział dzieci i młodzieży zmniejszył się z 20,8% do 16,9%, czyli o 3,9%. W byłych ośrodkach wojewódzkich, które jeszcze w 1998 r. cechowały się odsetkiem ludności w wieku przedprodukcyjnym na poziomie 25,2%, nastąpił wyraźny spadek, osiągając wartość 16,7%. Chociaż trend spadku udziału dzieci i młodzieży w ogóle populacji był charakterystyczny dla całego obszaru Polski, to jednak zmiany, jakie zaszły w tych miastach, znacznie odbiegają od średniej krajowej²⁰. Niewątpliwie jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy jest utrata statusu ośrodków wojewódzkich przez te miasta. Zaważyło to na znacznym odpływie ludności z tych jednostek osadniczych, głównie przez ludzi młodych, którzy rozpoczęli swoją „wędrowkę” w poszukiwaniu lepszych perspektyw życiowych, przenosząc się do obecnych miast wojewódzkich. Wprawdzie 1 kwietnia 2016 r. rząd wprowadził w życie program państwowy Rodzina 500 plus (Ustawa z dnia 11 lutego 2016 r.), to jednak nie do końca spełnił on pokładane w nim nadzieje. W wieku przedprodukcyjnym w 2018 r. wyraźnie zmniejszyła się również różnica w liczbie kobiet i mężczyzn. Wprawdzie mężczyźni dalej stanowili licniejszą populację niż kobiety, to jednak udział obu grup płci wyraźnie się do siebie zbliżył.

Znaczny spadek cechował również grupę ludności w wieku produkcyjnym. Był on bardziej zdecydowany w przypadku obecnych miast wojewódzkich (spadek o 4,4%), osiągając wartość 58,7%, niż w byłych ośrodkach wojewódzkich, w których wyniósł 3% i kształtował się w 2018 r. na poziomie 59,3%. W poprzednich momentach czasowych (lata 1976 i 1998) w tej grupie wieku dominowały kobiety. Rok 2018 całkowicie odwrócił tę tendencję. Udział mężczyzn w ogóle ludności w wieku produkcyjnym zwiększył się na tyle, że ta grupa uzyskała dość znaczną przewagę nad kobietami (wśród byłych miast wojewódzkich relacja między liczebnością mężczyzn i kobiet wynosiła 31,2 do 28,1%, a wśród obecnych ośrodków wojewódzkich – 30,2 do 28,5%).

²⁰ W 2018 r. udział osób w wieku przedprodukcyjnym w skali całego kraju wynosił 18,1% (na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS 1995–2018).

Zarówno w przypadku ludności obecnych, jak i byłych miast wojewódzkich można mówić o modelu społeczeństwa starego. Tempo wzrostu udziału ludności w wieku poprodukcyjnym w obu grupach miast nabrało znacznego przyspieszenia. W byłych i obecnych miastach wojewódzkich kształtowanie się struktury wieku ludności w 2018 r. stanowiło niejako odwrócenie tendencji obserwowanych w 1976 r. W obu grupach badanych miast w 2018 r. notowany jest bardzo wysoki udział ludności w wieku emerytalnym, wynoszący w obecnych miastach wojewódzkich 24,4%, co stanowiło kontynuację trendu z dwóch poprzednich analizowanych okresów. Z kolei w byłych miastach wojewódzkich odsetek osób w tym przedziale wiekowym praktycznie się podwoił, osiągając wartość 24,0%, wobec 12,1% w 1998 r. Podobnie jak miało to miejsce w poprzednich latach, dominacja kobiet nad mężczyznami w tej grupie wieku była niepodważalna i porównywalna dla obu analizowanych grup miast (tab. 2.9, ryc. 2.4 i 2.5). W 2018 r. obie piramidy wieku, zarówno dla obecnych, jak i byłych miast wojewódzkich, reprezentowały solidarnie typ regresywny społeczeństwa, o malejącym udziale osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, przy jednocześnie znacznym wzroście udziału ludności w wieku poprodukcyjnym.

2.6. Podsumowanie

Z przeprowadzonej analizy wynika, że miasta, które w latach 1975–1998 pełniły funkcje ośrodków wojewódzkich, w zdecydowanej większości stały się bardziej podatne na zmiany demograficzne niż miasta, które nieprzerwanie w całym badanym okresie 1975–2018 były stolicami województw.

Zmiany liczby ludności w obecnych i byłych miastach wojewódzkich w całym analizowanym okresie przebiegały zgoła odmiennie. W latach 1975–1998 obie grupy miast cechował znaczny przyrost ludności, przy czym był on zdecydowanie większy w miastach, które uzyskały status wojewódzkich w 1975 r. (niespełna 3-krotnie). W obu grupach miast wygranymi były ośrodki położone na terenach słabo zaludnionych (północno-wschodnia i wschodnia część kraju), niemające zbyt dużej konkurencji w swoim najbliższym otoczeniu.

Analizowany okres miał również drugą stronę medalu. W wysoko uprzemysłowionych miastach, w których występowała monokultura przemysłowa, wskutek przemian ustrojowych i gospodarczych po 1989 r. wzrost liczby ludności był

nieznaczny (Wałbrzych) lub wręcz praktycznie zerowy (Katowice, Łódź). Były miasta wojewódzkie w początkowym okresie 1975–1985 charakteryzowały się dość znaczną dynamiką wzrostową, która wyraźnie osłabła w drugiej połowie lat 80. i w latach 90. XX w., przyjmując jednak w całym okresie dla wszystkich miast z tej grupy wartości dodatnie. Wśród obecnych miast wojewódzkich zmiany ludnościowe nie przebiegały aż tak dynamiczne. Praktycznie w całym okresie zmiany ludnościowe w tej grupie miast były nieznacznie dodatnie (lata 1975–1990) lub wykazywały wahania na przemian wzrostowe i spadkowe (lata 1991–1998), na co wpływ miały przeobrażenia społeczno-gospodarcze zachodzące w Polsce po 1989 r.

Po 1998 r., w którym 31 miast utraciło status ośrodków wojewódzkich, sytuacja diametralnie się zmieniła. W obecnych miastach wojewódzkich początkowo trwała tendencja nieznacznego spadku liczby ludności, która pod koniec tego okresu (lata 2015–2018) miała już kierunek dodatni. Z kolei w byłych miastach wojewódzkich był to okres najintensywniejszego spadku liczby ludności, który przybrał największe wartości bezpośrednio po utracie funkcji wojewódzkich (1999) oraz po 2004 r. wskutek masowych zagranicznych migracji zarobkowych. W tej grupie miast pod koniec tego okresu (lata 2014–2018) dynamika zmian wprowadzie dalej ma kierunek ujemny, ale wykazujący wyraźnie tendencję wzrostową.

Trzeba jednak zaznaczyć, że w ostatnich latach zjawisko depopulacji dotyczyło praktycznie wszystkich miast w Polsce, bez względu na status administracyjny, z tą jednak różnicą, że w przypadku obecnych miast wojewódzkich ma ona charakter przemieszczania się ludności do strefy podmiejskiej tych miast, a w byłych ośrodkach wojewódzkich – daleko poza jego obszar. W pierwszym przypadku nie odbija się to negatywnie w aspekcie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru miejskiego, jaki tworzą miasto centralne i jego strefa podmiejska.

Zmiany ludności, jakie zachodziły w obecnych i byłych miastach wojewódzkich, były w większości kształtowane zmianami składowych przyrostu rzeczywistego – ruchu naturalnego i ruchu wędrownego. Zdecydowanie większą rolę odegrały w tym zakresie migracje ludności. Po 1975 r. przy ogólnych tendencjach mobilności ludności w Polsce można było zauważyć wzmożoną imigrację zarówno do obecnych, jak i byłych miast wojewódzkich. Wiązało się to nie tylko ze statusem administracyjnym miasta, ale również z postępującymi procesami industrializacyjnymi i urbanizacyjnymi, jakie zachodziły na terenie całego kraju. Dynamiczna imigracja do obecnych miast wojewódzkich trwała do połowy lat 80., a w przypadku byłych ośrodków wojewódzkich – do lat 90., zwłaszcza w pierwszych latach po reformie administracyjnej

w 1975 r. Była ona zdecydowanie intensywniejsza w grupie 31 nowych miast wojewódzkich. Po 1998 r. saldo migracji zaczęło przyjmować wartości ujemne – większe w byłych niż obecnych miastach wojewódzkich, z tą różnicą, że na koniec badanego okresu w obecnych miastach wojewódzkich wartość migracji wykazuje kierunek dodatni, a w byłych ośrodkach wojewódzkich jest dalej silnie ujemny.

Ruchy migracyjne miały istotny wpływ na kształtowanie się ruchu naturalnego w tym czasie. Na początku analizowanego okresu (lata 70. i 80. XX w.) do miast imigrowali głównie ludzie młodzi, którzy szukali szansy na lepszy rozwój osobisty i zawodowy. Skutkowało to wzrostem współczynnika ruchu naturalnego, którego skala była większa w „nowych” niż w „starych” miastach wojewódzkich. W obecnych miastach wojewódzkich już w pierwszej połowie lat 90. XX w. przybierał on wartości ujemne, które w pozostałym okresie wykazywały liczne wahania, z tendencją do zmniejszania się jego ujemnych wartości. W przypadku byłych miast wojewódzkich przyrost naturalny występował jeszcze przez kilka lat po utracie funkcji wojewódzkich, co niewątpliwie było efektem odmłodzenia ludności tych miast w wyniku intensywnej imigracji ludzi w wieku prokreacyjnym w pierwszych latach po reformie administracyjnej w 1975 r.

Zmiany administracyjne przeprowadzone w latach 1975 i 1998 wpłynęły zasadniczo również na kształtowanie się struktury wieku i płci w analizowanych ośrodkach miejskich. W przypadku obecnych miast wojewódzkich zmiany te przebiegały podobnie jak na obszarze całego kraju i przejawiały się w średnim spadku populacji w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, przy jednoczesnym bardzo intensywnym – ponad 2-krotnym – wzroście ludności w wieku poprodukcyjnym.

Inaczej wyglądała sytuacja w przypadku byłych miast wojewódzkich. Reforma administracyjna w 1975 r. zastała w tych ośrodkach społeczeństwa bardzo młode, o bardzo dużym udziale ludności w wieku przedprodukcyjnym i niewielkim w wieku poprodukcyjnym. W całym okresie, kiedy miasta te pełniły funkcje ośrodków wojewódzkich (lata 1975–1998), sytuacja w strukturze wiekowej zmieniła się w niewielkim stopniu. Dalej w przypadku tej grupy miast w 1998 r. można mówić o społeczeństwie młodym, progresywnym. Na koniec badanego okresu (2018) sytuacja diametralnie się zmieniła. Utrata statusu ośrodków wojewódzkich spowodowała intensyfikację procesu starzenia się społeczeństwa tych miast, przejawiającą się drastycznym spadkiem ludności w wieku przedprodukcyjnym, przy jednocześnie bardzo dynamicznym wzroście osób w wieku produkcyjnym. Z biegiem lat zmianie uległ również udział poszczególnych płci w ogóle ludności tych miast. W obu

grupach miast charakteryzował się systematycznym wzrostem przewagi kobiet nad mężczyznami, dynamiczniej zaznaczającym się w obecnych miastach wojewódzkich.

Na podstawie przedstawionych badań dokonano oceny 49 byłych i obecnych ośrodków wojewódzkich pod względem dynamiki zmian zaludnienia w dwóch przedziałach czasowych: 1975–1998, kiedy wszystkie 49 miast pełniły funkcje ośrodków wojewódzkich, oraz w 1999–2018, gdy po reformie administracyjnej 18 miast zachowało status stolic województw, a 31 zostało zdegradowanych do roli miast powiatowych, w tym 28 miast stało się miastami na prawach powiatu i jednocześnie siedzibami powiatów ziemskich.

Na podstawie wielkości dynamiki zmian ludności, wyrażonej w procentach, podzielono badane miasta na 4 grupy o różnym poziomie rozwoju ludności: A – wysokim, B – średnim, C – niskim i D – ujemnym. Zbiorcze wyniki oceny zamieszczono w tabeli 2.10 oraz na rycinach 2.6 i 2.7.

W latach 1975–1998 w grupie 49 badanych miast nie zanotowano spadku liczby ludności (grupa D). Do grupy A zaliczono 7 miast, wśród których nie było żadnego obecnego miasta wojewódzkiego. Najwyższą wartość dynamiki wzrostu ludności (podgrupa A.I) uzyskały Suwałki, Łomża i Sieradz, które swój rozwój ludnościowy zawdzięczały peryferyjnemu położeniu w regionie, co skutkowało brakiem większej konkurencji (Suwałki), lub położeniu w „cieniu” dużego miasta (Łomża–Białystok, Sieradz–Łódź) – ryc. 2.6.

W grupie B sklasyfikowano 19 miast, w tym 6 obecnych ośrodków wojewódzkich. Największą dynamiką wśród ośrodków pełniących po 1998 r. funkcje wojewódzkie cechowały się Rzeszów i Olsztyn. W przypadku Rzeszowa wzrost liczby ludności w tym okresie był w dużej mierze spowodowany przyłączeniem do niego znacznej wielkości terenów podmiejskich (ryc. 2.6).

Grupa C była najliczniejsza i zaklasyfikowano do niej 23 miasta, w tym 12 obecnych ośrodków wojewódzkich. W najniższej podgrupie (C.II.) na 11 badanych miast znalazło się aż 9 obecnych ośrodków wojewódzkich. Wśród miast, które utraciły funkcje wojewódzkie po 1998 r., najmniejszą dynamiką zmian ludnościowych charakteryzowały się Wałbrzych i Przemyśl, a wśród obecnych miast wojewódzkich – Łódź i Katowice (ryc. 2.6). Niska pozycja tych miast była efektem peryferyjnego położenia (Przemyśl) bądź upadkiem lub restrukturyzacją dominującej gałęzi przemysłu w tych miastach (Wałbrzych, Łódź, Katowice).

Tabela 2.10. Klasyfikacja 49 ośrodków wojewódzkich w Polsce według dynamiki zmian zaludnienia w latach 1975–1998 i 1999–2018

Grupa	Podgrupa	Wielkość dynamiki zmian ludności	Liczebność grupy	Miasta zaklasyfikowane do danej podgrupy
1975–1998				
A wysoka	A.I	powyżej 100	3 (0)	Suwałki, Łomża, Sieradz
	A.II	80,1–100	7 (0)	Ostrołęka, Tarnobrzeg, Biała Podlaska, Skierniewice
B średnia	B.I	60,1–80	7 (1)	Zamość, Ciechanów, Nowy Sącz, Siedlce, <u>Rzeszów</u> , Konin, Leszno
	B.II	40,1–60	19 (6)	Jelenia Góra, Piła, Chełm, <u>Olsztyn</u> , Płock, Bielsko-Biała, Krosno, <u>Białystok</u> , Koszalin, <u>Gorzów Wlkp.</u> , <u>Kielce</u> , <u>Zielona Góra</u>
C niska	C.I	20,1–40	12 (3)	<u>Toruń</u> , Włocławek, Elbląg, Legnica, Radom, Słupsk, <u>Lublin</u> , Częstochowa, Piotrków Tryb., Tarnów, <u>Opole</u> , Kalisz
	C.II	poniżej 20	23 (12)	<u>Bydgoszcz</u> , Przemyśl, <u>Szczecin</u> , Warszawa, <u>Poznań</u> , <u>Wrocław</u> , <u>Gdańsk</u> , <u>Kraków</u> , Wałbrzych, <u>Łódź</u> , <u>Katowice</u>
1999–2018				
C niska	C.II	poniżej 20	12 (8)	<u>Zielona Góra</u> , <u>Rzeszów</u> , <u>Warszawa</u> , <u>Białystok</u> , <u>Kraków</u> , Leszno, Siedlce, Suwałki, <u>Gdańsk</u> , <u>Olsztyn</u> , Wrocław, Nowy Sącz
D ujemna	D.I	0–(–10)	37 (10)	Skierniewice, <u>Opole</u> , <u>Gorzów Wlkp.</u> , Biała Podlaska, <u>Toruń</u> , Łomża, <u>Szczecin</u> , Piła, Koszalin, <u>Lublin</u> , Bielsko-Biała, Kalisz, Jelenia Góra, Ostrołęka, Krosno, Zamość, Sieradz, Ciechanów, <u>Poznań</u> , Elbląg, Tarnobrzeg, <u>Kielce</u> , Radom, Płock, Legnica, Piotrków Tryb., <u>Bydgoszcz</u> , Włocławek, Tarnów
	D.II	<(–10)	8 (2)	Przemyśl, Konin, Chełm, Słupsk, Częstochowa, <u>Katowice</u> , <u>Łódź</u> , Wałbrzych

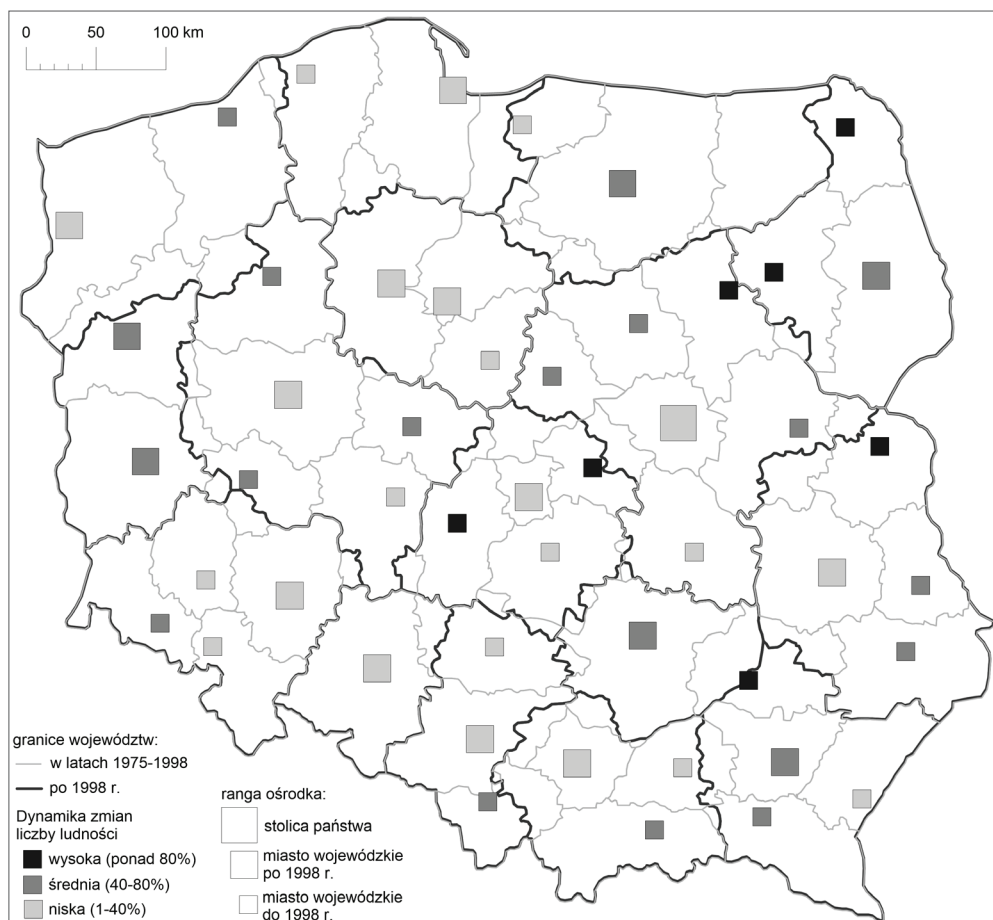
W nawiasach – ośrodki wojewódzkie po 1998 r.; podkreślenie – miasta wojewódzkie po 1998 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne Województw GUS z lat 1975–1991; Roczniki Demograficzne GUS z lat 1980–1994; Bank Danych Lokalnych GUS 1995–1998.

W latach 1999–2018 sytuacja diametralnie się zmieniła. Wszystkie badane miasta charakteryzowały się niską dynamiką zmian zaludnienia (C.II – 12 miast) lub ujemną (D – 37 miast). Wśród najwyższej sklasyfikowanych miast dominowały obecne ośrodki wojewódzkie (8 miast). Największą wartością dynamiki zmian w tych latach wśród obecnych miast wojewódzkich charakteryzowały się Zielona Góra, Rzeszów i Warszawa, a wśród byłych – Leszno, Siedlce i Suwałki (ryc. 2.7). Wysoka pozycja

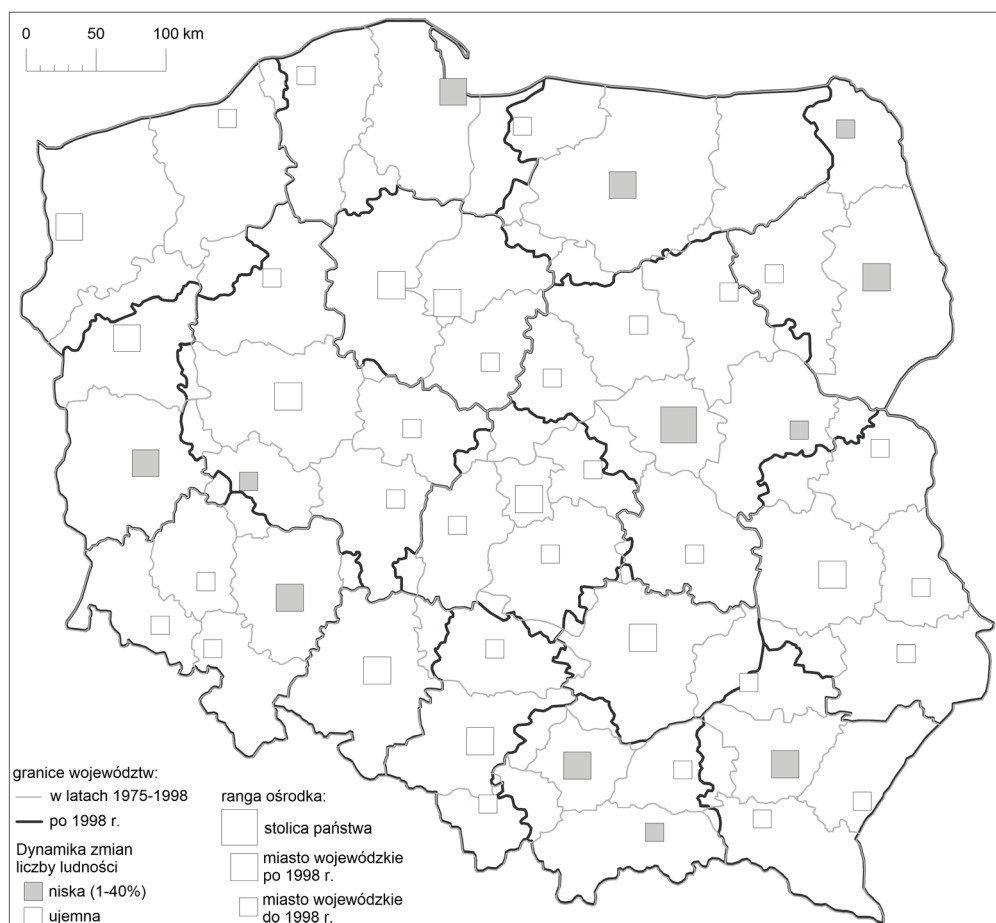
Zielonej Góry – podobnie jak w latach 1975–1998 w przypadku Rzeszowa – była spowodowana znacznym wzrostem powierzchni miasta.

W grupie D na 37 sklasyfikowanych miast aż 27 jednostek miejskich stanowiły byłe ośrodki wojewódzkie, co potwierdza tezę o degradacji ludnościowej tych miast po utracie funkcji wojewódzkich po 1998 r. Największym spadkiem liczby ludności w tym okresie wśród byłych miast wojewódzkich charakteryzowały się Wałbrzych, Częstochowa i Słupsk, a wśród obecnych niezmiennie Łódź i Katowice (ryc. 2.7).



Rycina 2.6. Wielkość dynamiki zmian ludności byłych i obecnych miast wojewódzkich w latach 1975–1998

Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 2.10.



Rycina 2.7. Wielkość dynamiki zmian ludności byłych i obecnych miast wojewódzkich w latach 1999–2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 2.10.

Byłe miasta wojewódzkie, uzyskując w 1975 r. status stolicy województwa, otrzymywały dodatkowy impuls, który niewątpliwie w sposób znaczący wpłynął na ich dynamiczny rozwój. Po 1998 r. i utracie funkcji wojewódzkich na ich obszarze rozpoczęły się procesy destrukcyjne, przejawiające się zarówno w sferze społecznej, jak i gospodarczej. Tylko nieliczne z tych miast w miarę bezboleśnie przechodzą tę ewolucję. Tak wielkich wahań zmian społeczno-gospodarczych nie przechodziły miasta, które pełniły funkcje wojewódzkie przez cały analizowany okres 1975–2018.

Piśmiennictwo

Literatura

Bank Danych Lokalnych GUS 1995–2018, <https://bdl.stat.gov.pl> (22.08.2019).

Ciepiela, D. (9.03.2018). Raport o polskim górnictwie: Wielki spadek zatrudnienia i wydobywania. *Wirtualny Nowy Przemysł*. Pobrano z: https://www.wnp.pl/gornictwo/raport-o-polskim-gornictwie-wielki-spadek-zatrudnienia-i-wydobycia,319249_1_0_0.html (24.07.2019).

Dziwioński, K. (1976). Wpływ migracji na systemy miejskie. *Przegląd Geograficzny*, XLVIII, z. 2, 201–210.

Holzer, J. (2003). *Demografia*. Warszawa: PWE.

Informacja o rozmiarach i kierunkach emigracji z Polski 2004–2016 (16.10.2017). GUS. Pobrano z: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/migracje-zagraniczne-ludnosci/informacja-o-rozmiarach-i-kierunkach-emigracji-z-polski-w-latach-20042016,2,10.html> (17.08.2019).

Jakóbczyk-Gryszkiewicz, J. (1998). *Przeobrażenia stref podmiejskich dużych miast. Studium porównawcze strefy podmiejskiej Warszawy, Łodzi i Krakowa*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.

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* (s. 88–100). Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, nr 92. Katowice.

Korcelli, P. (1981). *Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce*, Prace Geograficzne, nr 140, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź: IGiPZ PAN.

Ludność, ruch naturalny i migracje w latach 1946–2016 (8.01.2018). GUS, https://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5468/16/1/1/tablica_2.xls (27.08.2019).

Miasta o największej powierzchni w Polsce (2019). Polska w liczbach. Pobrano z: http://www.polskawliczbach.pl/miasta_o_najwiekszej_powierzchni_w_polsce (6.08.2019).

Piątek, E., Piątek, Z. (2002). *Zarys dziejów dolnośląskiego górnictwa węglowego 1434–2000*. Szczawnica-Zdrój. Pobrano z: <http://www.boehm-chronik.com/bergbau/gorn1434-2000.pdf> (22.08.2019).

Roczniki Demograficzne GUS z lat 1980–1994. Warszawa: GUS.

Roczniki Statystyczne Województw GUS z lat 1975–1991. Warszawa: GUS.

Stryjakiewicz, T. (red.) (2014). *Kurczenie się miast w Europie Środkowo-Wschodniej*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.

Śleszyński, P. (2016). Współczesne i prognozowane uwarunkowania demograficzno-migracyjne w rozwoju miejskiego systemu osadniczego Polski. *Konserwatorium Wiedzy o Mieście*, 1 (29), 97–106.

Śleszyński, P., Niedzielski, M. (2018). Zastosowanie danych telemetrycznych do szacunku ludności dziennej i nocnej w Warszawie. *Czasopismo Geograficzne*, 89 (1–2), 43–60.

Akty prawne

Ustawa z dnia 11 lutego 2016 r. o pomocy państwa w wychowywaniu dzieci. Dz.U. 2016, poz. 195.

Ustawa z dnia 24 sierpnia 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa. Dz.U. 1998, nr 96, poz. 603.

3. Sektor administracji i usług wyższego rzędu

3.1. Wprowadzenie

Pełnienie funkcji wyższego rzędu związanych z szeroko rozumianymi usługami zarządczymi ma istotną rolę dla rozwoju miast i utrzymania ich pozycji w systemie osadniczym. Największe znaczenie odgrywały funkcje administracyjne zarówno publiczne, jak i prywatne (komercyjne), które tworzyły tzw. bazę instytucjonalną danego miasta (Śleszyński, 2018). Funkcje administracyjne często są podstawowym czynnikiem rozwojowym ośrodka miejskiego. Można je rozumieć w węższym ujęciu (*sensu stricto*) – urzędy administracji – lub w szerszym (*sensu largo*) – włączając ich działalność, a także działalność kierowniczo-organizacyjną innych podmiotów (instytucji, organizacji, przedsiębiorstw itp.) (Liszewski, 1992; Budner, 1999).

J. Sołtys i S. Dorocki (2018) do typowych usług dla ośrodków podregionalnych zaliczyli sądy okręgowe, szpitale wielospecjalistyczne, filharmonie, teatry, kina multipleksowe i wyższe uczelnie. Ponadto wskazali, że do tego typu usług o charakterze ponadlokalnym można włączyć również wyspecjalizowane duże obiekty handlowe branży materiałów budowlanych oraz artykułów wyposażenia domu i ogrodu – należące do sieci handlowych, takich jak Castorama, Leroy Merlin, Nomi, OBI, Praktiker, a także duże sale sportowo-widowiskowe, stadiony i aquaparki. Autorzy ci dokonali klasyfikacji badanych ośrodków na pełne, z 4 typowymi usługami

(sąd okręgowy, szpital, kino multipleksowe, uczelnia wyższa); niepełne z 3 typowymi usługami oraz niepełne z 2 typowymi usługami. Badania te odnoszą się do stanu w 2017 r. Wśród 31 byłych miast wojewódzkich 22 ośrodki zostały sklasyfikowane jako pełne, 6 jako niepełne z 3 rodzajami usług (Biała Podlaska, Leszno, Piła, Sieradz, Tarnobrzeg, Wałbrzych) oraz 3 niepełne z 2 typowymi usługami (Chełm, Ciechanów i Skierniewice). Poza byłymi miastami wojewódzkimi do grupy ośrodków pełnych zaklasyfikowano Świdnicę.

Zakres niniejszych badań był znacznie szerszy niż tych przywołanych. Pod uwagę wzięto urzędy i instytucje o charakterze ponadlokalnym (subregionalnym i regionalnym¹), czyli takie, których zasięg oddziaływania wykracza poza granice jednego powiatu ziemskiego. Założono tutaj, że taki charakter mają wszystkie podmioty podporządkowane administracji rządowej i samorządowi województwa (urzędy administracji publicznej, kliniki i szpitale specjalistyczne, instytucje kultury, placówki oświatowe, instytucje naukowe i szkolnictwa wyższego). Rozpatrywano je nie według rodzaju działalności, ale według tego, jakiemu organowi władzy podlegały. Ponadto uwzględniono lokalizację siedzib samorządów zawodowych. W badanych miastach funkcjonowało również wiele instytucji podległych samorządowi lokalnemu, czyli władzom danego miasta. Były to m.in. instytucje kultury, szpitale, szkolnictwo podstawowe i średnie oraz inkubatory przedsiębiorczości i parki naukowo-technologiczne. Miały one jednak mniejszy zasięg oddziaływania, ograniczający się zwykle do obszaru miasta i powiatu ziemskiego.

Ze względu na trudności w pozyskaniu danych zrezygnowano z odtworzenia stanu potencjału instytucjonalnego w przeszłości i przedstawiono jedynie stan, jaki istniał w połowie 2019 r. Tylko w przypadku uczelni wyższych zbadano również okres ich funkcjonowania w badanych miastach i podano ich liczbę w wybranych latach. Źródłem informacji były wykazy podmiotów publikowane przez ministerstwa, urzędy marszałkowskie, urzędy wojewódzkie, naczelne organy administracji państwowej oraz baza POLON.

¹ Subregion rozumiany jest przez autorów jako część regionu, obszar powiązań i obsługi danego ośrodka miejskiego obejmujący najczęściej kilkanaście lub kilkadziesiąt gmin i kilka powiatów. Natomiast region obejmuje co najmniej 2 subregiony.

3.2. Podmioty publiczne o ponadlokalnym zasięgu oddziaływania w 2019 roku

Poprzez ponadlokalny zasięg oddziaływania autorzy niniejszej książki rozumieją obszar obejmujący więcej niż jeden powiat. Instytucje publiczne można podzielić na 2 grupy ze względu na zasięg oddziaływania:

- 1) instytucje świadczące usługi wyższego rzędu dla ludności, gdzie obszar obsługi jest niezależny od podziału administracyjnego, a decydujące znaczenie ma dostępność (w tym transportowa) oraz zakres i jakość oferowanych usług:
 - instytucje specjalistycznej opieki zdrowotnej, w tym przede wszystkim szpitale specjalistyczne podległe samorządom wojewódzkim,
 - szkoły policealne i specjalne,
 - uczelnie wyższe,
 - instytucje kultury, np. teatry, filharmonie, opery, regionalne ośrodki kultury, muzea regionalne;
- 2) urzędy administracji samorządowej i państwowej o ogólnie określonym obszarze obsługi dopasowanym do podziału administracyjnego kraju – obszar kilku powiatów:
 - delegatury i filie urzędu wojewódzkiego i urzędu marszałkowskiego,
 - oddziały Zakładu Ubezpieczeń Społecznych,
 - organy wymiaru sprawiedliwości – sądy i prokuratury,
 - delegatury urzędów i inspektoratów administracji rządowej,
 - pozostałe podmioty administracji państwowej podległe bezpośrednio poszczególnym resortom.

3.2.1. Rządowa administracja zespolona podległa wojewodom

Przedstawicielem rządu oraz zwierzchnikiem rządowej administracji zespolonej w województwie jest wojewoda (Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r.).

Urzędy wojewódzkie (UW) zlokalizowane były w 16 ośrodkach wojewódzkich – w tym w kujawsko-pomorskim w Bydgoszczy oraz w lubuskim w Gorzowie Wlkp. Natomiast delegatury UW znajdowały się w 30 miastach, w tym w 28 byłych ośrodkach wojewódzkich oraz w Toruniu i Ełku. Warmińsko-Mazurski Urząd Wojewódzki jako jedyny miał delegaturę w mieście, które nie pełniło nigdy funkcji wojewódzkich.

Łódzki Urząd Wojewódzki nie miał delegatur, lecz jedynie punkty obsługi klienta Wydziału Spraw Obywatelskich i Cudzoziemców, zlokalizowane w Sieradzu, Piotrkowie Trybunalskim i Skierniewicach. Natomiast w województwach świętokrzyskim i opolskim nie było delegatur ani innych terenowych placówek UW.

Wymienić można następujące organy państwowej administracji zespolonej podlegające wojewodom²:

- komendy wojewódzkie Państwowej Straży Pożarnej;
- komendy wojewódzkie policji;
- wojewódzkie kuratoria oświaty i ich delegatury terenowe. Organem nadrzędnym było Ministerstwo Edukacji;
- wojewódzkie inspektoraty sanitarne oraz podlegające mu wojewódzkie stacje sanitarno-epidemiologiczne oraz powiatowe inspektoraty sanitarne. Organem nadrzędnym był Główny Inspektorat Sanitarny podlegający Ministerstwu Zdrowia;
- wojewódzkie inspektoraty farmaceutyczne oraz ich delegatury – w 14 województwach. Organem nadrzędnym był Główny Inspektorat Farmaceutyczny;
- wojewódzkie inspektoraty Inspekcji Handlowej (WIIH) oraz ich delegatury w 14 województwach. Organem nadrzędnym był Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
- wojewódzkie inspektoraty jakości handlowej artykułów rolno-spożywczych (WIJHARS) z organami terenowymi funkcjonującymi w kilku województwach. Organem nadrzędnym było Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi;
- wojewódzkie inspektoraty ochrony roślin i nasiennictwa (WIORiN) z oddziałami terenowymi obsługującymi najczęściej 1–2, a niekiedy 3–4 powiaty. W niektórych województwach działały także delegatury WIORiN;
- wojewódzkie inspektoraty weterynarii (WIW), którym podlegały inspektoraty powiatowe oraz zakłady higieny weterynaryjnej, z których część posiadała oddziały terenowe. Organem nadrzędnym był Główny Inspektorat Weterynarii;
- wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska (WIOŚ) – miały swoje delegatury w 14 województwach. Organem nadrzędnym był Główny Inspektorat Ochrony Środowiska;

² Na podstawie informacji publikowanych przez poszczególne urzędy (wykaz adresów stron internetowych znajduje się w spisie materiałów źródłowych).

- Państwowa Straż Rybacka (PSR) – w 15 województwach (bez świętokrzyskiego). Komenda wojewódzka PSR miała swoje posterunki;
- inspektoraty transportu drogowego (ITD) – Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD) mający 10 delegatur oraz wojewódzkie ITD posiadające swoje oddziały terenowe;
- wojewódzkie inspektoraty nadzoru geodezyjnego i kartograficznego (WINGiK), bez placówek terenowych, ale współdziałające i nadzorujące służby geodezyjne podległe samorządom. Organem nadrzędnym był Główny Urząd Geodezji i Kartografii;
- wojewódzkie inspektoraty nadzoru budowlanego (WINB), któremu podlegały powiatowe INB. Organem nadrzędnym był Główny Urząd Nadzoru Budowlanego;
- wojewódzkie urzędy ochrony zabytków z delegaturami w 14 województwach.

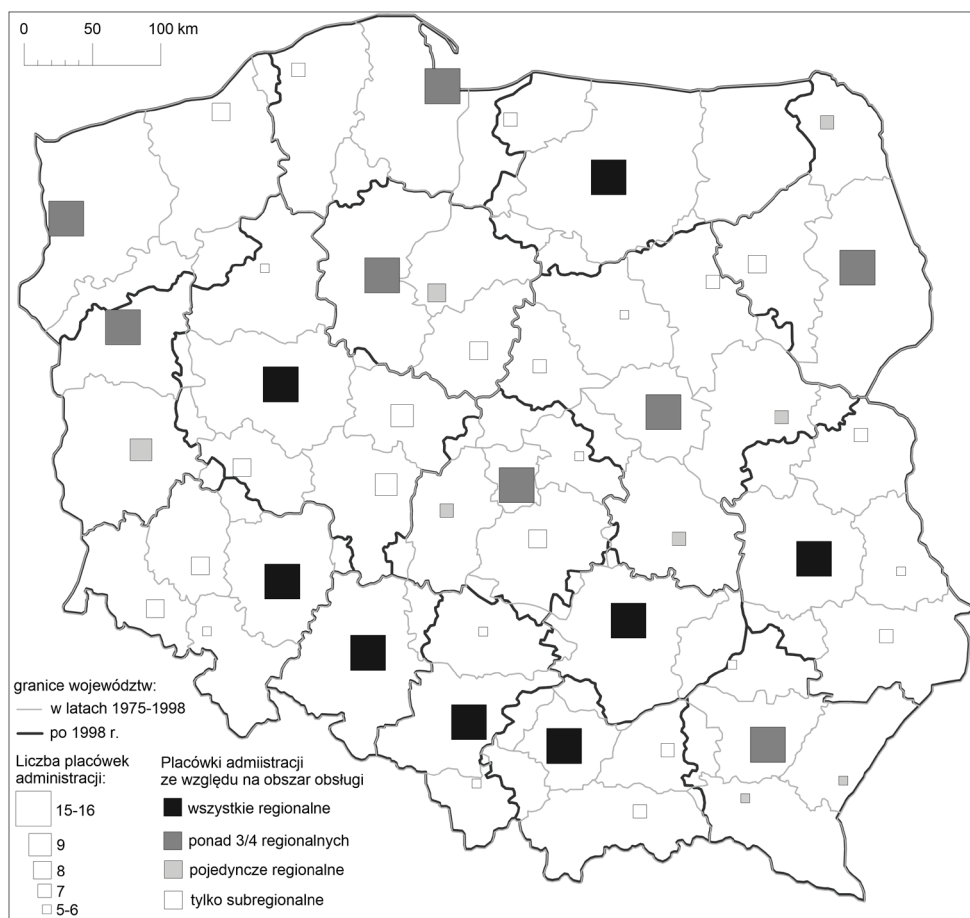
Spośród 16 wymienionych wyżej instytucji 5 nie posiadało placówek terenowych na poziomie subregionalnym, czyli obejmującym swoim działaniem kilka powiatów. Były to komendy straży pożarnej i policji, państwowa inspekcja sanitarna – WIS, inspekcja geodezyjna – WINGiK i inspekcja nadzoru budowlanego – WINB. W województwie kujawsko-pomorskim Komenda Wojewódzka PSP zlokalizowana była w Toruniu, a pozostałe 4 instytucje w Bydgoszczy, natomiast w lubuskim wszystkie 5 miały siedziby w Gorzowie Wlkp. Pozostałe 10 instytucji w większości województw posiadały swoje placówki terenowe. Były one zlokalizowane najczęściej w byłych ośrodkach wojewódzkich (zał. 1).

W 8 województwach wszystkie podlegające bezpośrednio wojewodom instytucje państwowe znajdowały się w obecnych miastach wojewódzkich: dolnośląskim, lubelskim, małopolskim, opolskim, śląskim, świętokrzyskim, warmińsko-mazurskim i wielkopolskim. W województwach, gdzie funkcje wojewódzkie były podzielone pomiędzy 2 ośrodki, większość omawianych w niniejszym podrozdziale instytucji znajdowała się w mieście stanowiącym siedzibę wojewody – w kujawsko-pomorskim było 14 w Bydgoszczy i 2 w Toruniu, a w lubuskim 12 w Gorzowie Wlkp. i 4 w Zielonej Górze.

W pozostałych województwach pojedyncze wojewódzkie urzędy państwowe działały w innych miastach, w tym w 6 byłych ośrodkach wojewódzkich:

- Suwałki – Komenda Państwowej Straży Rybackiej;
- Krosno – Wojewódzki Inspektorat Weterynaryjny;

- Przemyśl – Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków;
- Radom – Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego;
- Siedlce – Wojewódzki Inspektorat Weterynaryjny;
- Sieradz – Komenda Państwowej Straży Rybackiej.



Rycina 3.1. Liczba placówek państwowej administracji zespolonej w badanych miastach w Polsce w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie zał. 1.

W byłych ośrodkach wojewódzkich zlokalizowanych zostało od 5 do 9 placówek terenowych państwowej administracji zespolonej na poziomie subregionalnym (ryc. 3.1). Największa ich liczba zlokalizowana została w Kaliszu i Koninie, a najuboższe pod tym względem były Bielsko-Biała, Krosno i Przemyśl.

Poza badanymi miastami większą liczbę placówek terenowych państwowych instytucji na poziomie subregionalnym miał Ełk w województwie warmińsko-mazurskim – 6 (tyle samo, ile miało 11 byłych ośrodków wojewódzkich), Nowy Targ w małopolskim – 4 oraz Gliwice w śląskim, Inowrocław w kujawsko-pomorskim i Kościerzyna w pomorskim – po 2 placówki.

3.2.2. Rządowa administracja niezespolona

Rządowa administracja niezespolona nie posiadała placówek we wszystkich województwach. Należały do niej następujące instytucje (Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r.)³:

- dyrekcje ochrony środowiska wraz z konserwatorami przyrody – dyrekcja główna w Warszawie i 16 dyrekcji regionalnych, z których 7 miało zamiejscowe wydziały spraw terenowych;
- urzędy górnicze – Wyższy Urząd Górniczy i Specjalistyczny Urząd Górniczy w Katowicach oraz 11 okręgowych urzędów górniczych;
- urzędy miar – Główny Urząd Miar w Warszawie i 10 okręgowych wraz z wydziałami zamiejscowymi;
- urzędy probiercze – 2 okręgowe wraz ze swoimi wydziałami zamiejscowymi, organem nadrzędnym był Główny Urząd Miar;
- urzędy morskie – zlokalizowane w Szczecinie, Słupsku i Gdyni z delegaturą w Elblągu;
- urzędy żeglugi śródlądowej – w Bydgoszczy, z delegaturami w Gdańsku, Giżycku i Warszawie, we Wrocławiu, z delegaturami w Krakowie i Kędzierzynie-Koźlu, oraz w Szczecinie;

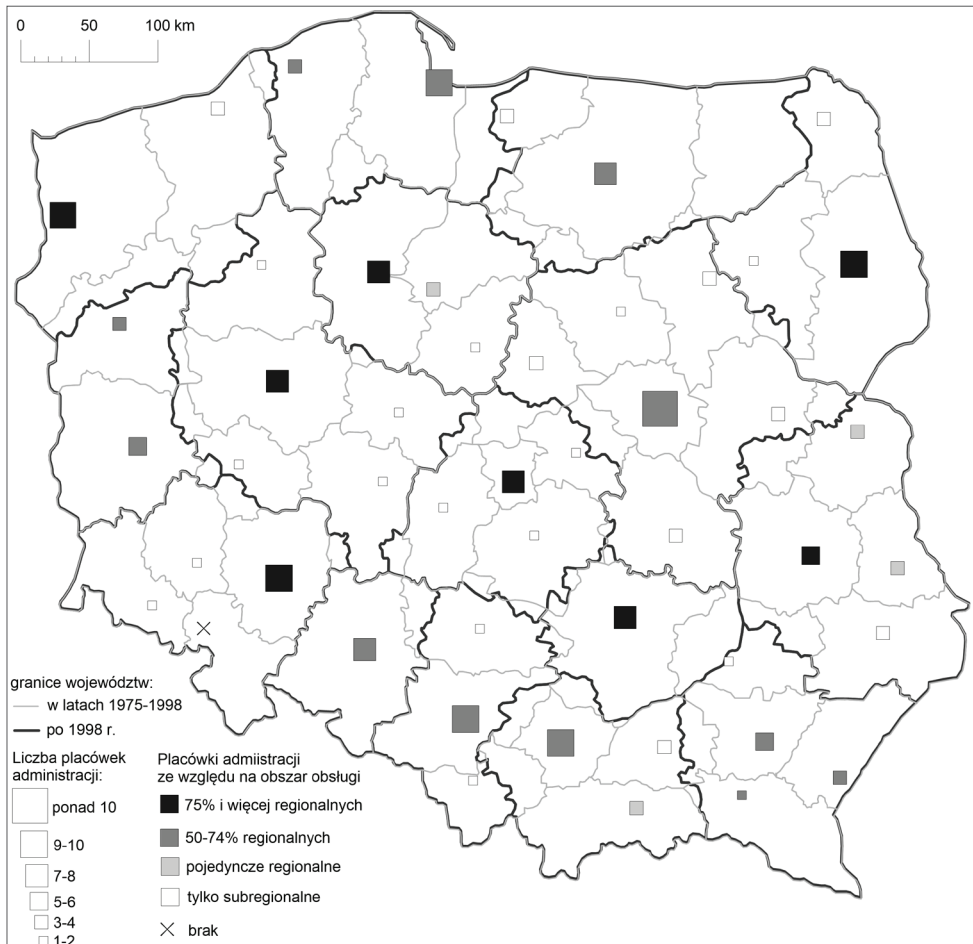
³ Dane o liczbie jednostek opracowano na podstawie informacji publikowanych przez poszczególne urzędy (wykaz adresów stron internetowych znajduje się w spisie materiałów źródłowych).

- Inspektorat Rybołówstwa Morskiego w Słupsku wraz z ośrodkami zamiejscowymi w Gdyni i Szczecinie;
- urzędy statystyczne – w 16 ośrodkach wojewódzkich;
- Krajowa Administracja Skarbowa – izby administracji skarbowej w 16 ośrodkach wojewódzkich oraz 16 urzędów celno-skarbowych;
- wojewódzkie sztaby wojskowe w 16 ośrodkach wojewódzkich i wojskowe komendy uzupełnień;
- Straż Graniczna – 9 regionalnych oddziałów Straży Granicznej posiadających swoje placówki na przejściach granicznych. Komendy oddziałów Straży Granicznej w Gdańsku, Kętrzynie, Białymstoku, Chełmie, Przemyśle, Nowym Sączu, Raciborzu, Krośnie Odrzańskim i Warszawie.

Ponadto do państwowej administracji niezespólonej zalicza się granicznych i powiatowych lekarzy weterynarii oraz granicznych inspektorów sanitarnych. Jednak ze względu na zasięg ich obsługi nie byli oni brani pod uwagę w niniejszej analizie.

W obecnych ośrodkach wojewódzkich było od 5 do 10 placówek państwowej administracji niezespólonej, a w stolicy 16. Mniejszą liczbę instytucji odnotowano tam, gdzie funkcje stolicy województwa były podzielone – w Toruniu były tylko 3, a w Gorzowie Wlkp. 4. Wśród byłych ośrodków wojewódzkich najczęściej znajdowało się ich w Elblągu, Słupsku i Przemyśle – po 4. W 11 innych ośrodkach było po 3, a w 10 po 2. Natomiast w 6 innych badanych miastach (Jelenia Góra, Legnica, Piotrków Trybunalski, Sieradz, Skierniewice, Tarnobrzeg) znajdowało się tylko po jednej tego typu instytucji. Wśród badanych miast jedynie Wałbrzych był całkowicie pozbawiony państwowej administracji niezespólonej (ryc. 3.2, zał. 2).

Poza badanymi miastami państwowa administracja niezespólona była obecna także w innych miastach, np. w Ełku i Rybniku były po 3 instytucje, a w 10 innych miastach po 2 (zał. 2).



Rycina 3.2. Liczba placówek państwowej administracji niezespołonej w badanych miastach w Polsce w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie zał. 2.

3.2.3. Inne centralne organy administracji państwowej

Do innych podmiotów administracji publicznej należą instytucje podlegające bezpośrednio poszczególnym resortom (ministrom lub premierowi), które nie zostały ujęte w Ustawie z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej

w województwie. Ich zestawienie sporządzono na podstawie badań Ł. Zaborowskiego (2015) oraz informacji publikowanych przez poszczególne podmioty⁴. Zidentyfikowano łącznie 18 podmiotów podległych różnym ministerstwom:

a) Ministerstwo Finansów:

- Krajowa Informacja Skarbowa (KIS) – centrala w Bielsko-Białej oraz 5 delegatur: Bielsko-Biała, Leszno, Piotrków Trybunalski, Płock, Toruń;

b) Ministerstwo Obrony Narodowej:

- Agencja Mienia Wojskowego (AMW) – centrala w Warszawie oraz 10 oddziałów regionalnych, w tym w 9 miastach wojewódzkich (Bydgoszcz, Kraków, Lublin, Olsztyn, Poznań, Szczecin, Warszawa, Wrocław, Zielona Góra) i w Gdyni;

c) Ministerstwo Sprawiedliwości:

- Służba Więzienna (SW) – Centralny Zarząd Służby Więziennej w Warszawie i 15 okręgowych inspektoratów Służby Więziennej: Białystok, Bydgoszcz, Gdańsk, Katowice, Koszalin, Kraków, Lublin, Łódź, Olsztyn, Opole, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Warszawa, Wrocław. Ponadto Centralny Ośrodek Szkolenia Służby Więziennej w Kaliszu i 3 ośrodki szkolenia służby więziennej poza badanymi miastami;

d) Ministerstwo Edukacji Narodowej:

- Centralna Komisja Egzaminacyjna oraz 8 okręgowych komisji egzaminacyjnych: Gdańsk, Jaworzno, Kraków, Łomża, Łódź, Poznań, Warszawa, Wrocław;

e) Ministerstwo ds. Środowiska:

- Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – obejmuje Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie i 12 regionalnych zarządów gospodarki wodnej: Białystok, Bydgoszcz, Gdańsk, Gliwice, Kraków, Lublin, Poznań, Rzeszów, Warszawa, Wrocław, Szczecin oraz podlegających im 50 zarządów zlewni;

f) Ministerstwo Rolnictwa:

- Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolniczego (KOWR) – centrala w Warszawie z 16 delegaturami i jedną filią oraz podległe im 57 sekcji zamiejscowych. W 14 województwach delegatury KOWR zlokalizowane były w miastach będących siedzibą wojewody, natomiast w śląskim w Częstochowie,

⁴ Wykaz adresów stron internetowych znajduje się w spisie materiałów źródłowych.

a w pomorskim w Pruszczu Gdańskim. Ponadto działała delegatura w Koszalinie i filia w Zielonej Górze. Sekcje zamiejscowe mające znaczenie rejonowe zlokalizowane zostały w 10 następujących byłych miastach wojewódzkich: Biała Podlaska, Elbląg, Konin, Krosno, Legnica, Piła, Przemyśl, Słupsk, Suwałki, Tarnów oraz dodatkowo w 2 wojewódzkich w Warszawie i Wrocławiu;

- Centrum Doradztwa Rolniczego (CDR) – centrala w Brwinowie koło Warszawy oraz 2 oddziały w Warszawie i Radomiu;

g) Ministerstwo ds. Transportu:

- Urząd Transportu Kolejowego (UTK) – centrala w Warszawie i 7 oddziałów: Gdańsk, Katowice, Kraków, Lublin, Poznań, Warszawa, Wrocław;
- Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) – centrala w Warszawie i 3 delegatury: Gdańsk, Wrocław, Rzeszów, oraz 7 jednostek terenowych: Bielsko-Biała, Goleniów, Kraków, Poznań, Łódź, Świdnik, Mielec;
- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PANSA) – 14 ośrodków terenowych: Bydgoszcz, Gdańsk, Pyrzowice, Kraków, Świdnik, Łódź, Modlin, Poznań, Radom, Rzeszów, Goleniów, Szymany koło Szczytna, Babimost, Wrocław;

h) Ministerstwo ds. Energii:

- Urząd Regulacji Energetyki (URE) – centrala w Warszawie oraz 8 oddziałów terenowych: Gdańsk, Katowice, Kraków, Lublin, Łódź, Poznań, Szczecin, Wrocław;
- Agencja Rezerw Materiałowych (ARM) – centrala w Warszawie i 6 oddziałów: Katowice, Lublin, Olsztyn, Poznań, Szczecin, Wrocław oraz 13 składnic – poza badanymi miastami;

i) Prezes Rady Ministrów:

- Centralne Biuro Antykorupcyjne (CBA) – centrala w Warszawie oraz 12 delegatur: Białystok, Gdańsk, Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Lublin, Łódź, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Warszawa, Wrocław;

j) Państwowe Instytuty Badawcze:

- Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – podlega Ministrowi Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W skład instytutu wchodziło łącznie 13 jednostek, biur prognoz meteorologicznych: Warszawa, Białystok, Kraków, Poznań, Wrocław i Gdyni z zespołem w Szczecinie oraz biura hydrologii operacyjnej: Warszawa, Kraków, Wrocław z wydziałami w Poznaniu i Gdynia z zespołem w Szczecinie.

- Państwowy Instytut Geologiczny (PIG) – dyrekcja w Warszawie i 6 oddziałów regionalnych: Gdańsk, Kielce, Kraków, Sosnowiec, Szczecin, Wrocław;
- k) Pozostałe instytucje:
- Instytut Pamięci Narodowej (IPN) – centrala w Warszawie oraz 11 oddziałów: Białystok, Gdańsk, Katowice, Kraków, Lublin, Łódź, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Warszawa, Wrocław i 7 delegatur: Bydgoszcz, Gorzów Wlkp., Kielce, Koszalin, Olsztyn, Opole, Radom. Placówki IPN znajdowały się zatem w 16 miastach wojewódzkich i 2 byłych miastach wojewódzkich;
 - Rzecznik Praw Obywatelskich – siedziba główna w Warszawie oraz 4 biura: Warszawa, Katowice, Gdańsk, Wrocław;
 - Transportowy Dozór Techniczny – jednostka notyfikowana i certyfikująca z siedzibą w Warszawie.

Wymienione podmioty koncentrowały się w Warszawie – 26, tam dla 15 badanych instytucji znajdowała się siedziba centrali, oraz w pozostałych ośrodkach metropolitalnych, np. we Wrocławiu – 16, Krakowie i Poznaniu – po 14, w Gdańsku – 11 i dodatkowo 3 w Gdyni, w Szczecinie – 11, Lublinie – 9 i dodatkowo 2 w Świdniku, Katowicach – 7 i dodatkowo 3 w innych miejscowościach konurbacji. Natomiast podmioty związane z prowadzeniem ruchu lotniczego ulokowano w sąsiedztwie wybranych lotnisk. Wśród byłych miast wojewódzkich pod względem liczby regionalnych jednostek analizowanych podmiotów wyróżniał się Radom – 3 (CDR, PANSA, IPN), Bielsko-Biała – 3 (KIS, ULC) i Koszalin (KOWR, IPN, SW). Obecne miasta wojewódzkie są bardzo zróżnicowane pod względem liczby zlokalizowanych w nich jednostek terenowych centralnych organów administracji państwowej, przy czym najmniejszą ich liczbę ma Opole – 3 oraz Zielona Góra, Gorzów Wlkp. i Kielce – po 2 (zał. 5).

3.2.4. Instytucje i spółki samorządu województwa

Na podstawie informacji zawartych w biuletynach informacji publicznej urzędów marszałkowskich poszczególnych województw w całej Polsce zidentyfikowano łącznie 1037 jednostek organizacyjnych, instytucji i spółek, które podlegały samorządom województw albo samorzady te były ich właścicielami lub współwłaścicielami. Podmioty te można podzielić na następujące grupy (zał. 3):

- służba zdrowia, w tym przede wszystkim szpitale specjalistyczne;
- szkoły policealne i specjalne;

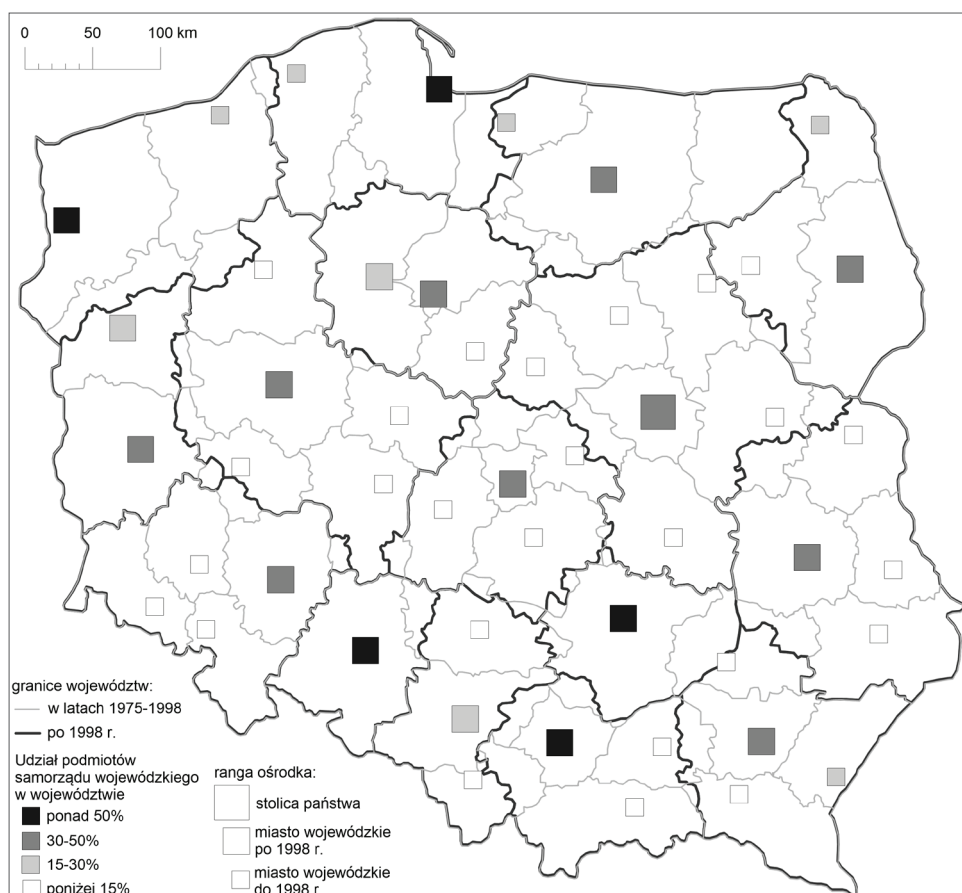
- ośrodki szkolno-wychowawcze;
- ośrodki doskonalenia nauczycieli;
- biblioteki pedagogiczne i wojewódzkie biblioteki publiczne;
- instytucje kultury, np. teatry, filharmonie, opery, regionalne ośrodki kultury, muzea;
- sektor transportu: zarządy dróg wojewódzkich, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, przewoźnicy kolejowi i autobusowi, porty lotnicze;
- pozostałe, w tym regionalne biura planowania, wojewódzkie biura geodezji, wojewódzkie urzędy pracy, ośrodki polityki społecznej, regionalne ośrodki adopcyjne, ośrodki doradztwa rolniczego, zarządy melioracji, agencje rozwoju regionalnego, fundusze poręczeń pożyczkowych i in.

Liczba analizowanych podmiotów była różna w poszczególnych województwach, w mazowieckim i śląskim przekraczała 100, a w świętokrzyskim działało ich zaledwie 29. Było to uwarunkowane wielkością poszczególnych województw oraz ich zamożnością. Część instytucji działała we wszystkich województwach, a spółki celowe odpowiedzialne za transport czy rozwój gospodarczy, np. agencje rozwoju regionalnego czy fundusze pożyczkowe, jedynie w kilku.

Ponieważ były to podmioty wojewódzkie, warto się przyjrzeć, jaki był ich rozkład na poszczególne miasta w danym województwie. Wśród obecnych miast wojewódzkich największą koncentrację instytucji należących do samorządów wojewódzkich odnotowano w Kielcach – prawie 70%. Ponad połowa tego typu instytucji z danego województwa znajdowała się ponadto w Opolu, Krakowie, Szczecinie i Gdańsku. Natomiast poniżej 30% samorządowych instytucji wojewódzkich znajdowało się w 3 ośrodkach: Gorzowie Wlkp. i Bydgoszczy, które były siedzibami wojewodów, oraz w Katowicach. Warto dodać, że w pozostałych miastach konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej działała ponad 1/4 tych instytucji. Spośród byłych miast wojewódzkich najwięcej instytucji wojewódzkich funkcjonowało w Koszalinie – 21,6% i Elblągu – 19,6%. Ponadto udział wynoszący ponad 10% tych instytucji miało jeszcze 7 badanych miast: Suwałki, Przemyśl, Słupsk, Łomża, Konin, Wałbrzych, Włocławek (zał. 3, ryc. 3.3).

Poza wymienionymi niektóre urzędy marszałkowskie (UM) miały swoje delegatury lub wydziały zamiejscowe, np. UM województwa mazowieckiego posiadał 8 delegatur, w tym 5 w byłych ośrodkach wojewódzkich: Ciechanowie, Ostrołęce, Płocku, Radomiu, Siedlcach oraz w 3 innych miastach: Żyrardowie (powiaty: grójecki, sochaczewski, żyrardowski), Piasecznie (powiaty: grodziski, nowodworski,

piaseczyński, pruszkowski, warszawski zachodni), Wołominie (powiaty: legionowski, miński, otwocki, wołomiński) (Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, 2019). Jednostki zamiejscowe działały również w kilku innych województwach, np. Wydział Zamiejscowy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego w Koszalinie (Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, 2019) i Biuro Zamiejscowe Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego w Słupsku (Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, 2019).



Rycina 3.3. Udział badanych miast w ogólnej liczbie podmiotów, których właścicielem lub współwłaścicielem był samorząd danego województwa w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie zał. 3.

3.2.5. Nauka i szkolnictwo wyższe

Funkcje naukowe i szkolnictwa wyższego skupiają kapitał ludzki na najwyższym poziomie, dlatego stanowią jedno z najsilniejszych bodźców prorozwojowych. Funkcje te koncentrują się w najważniejszych ośrodkach miejskich (2018). W niniejszej analizie uwzględniono jedynie główne siedziby instytucji naukowych i uczelni, bez wydziałów zamiejscowych, zgodnie z danymi zawartymi w bazie POLON.

W Polsce w 2019 r. funkcjonowały 384 uczelnie wyższe, z czego 34,1% stanowiły uczelnie publiczne, 62,2% uczelnie prywatne, a 3,6% uczelnie kościelne. W badanych 49 miastach działało 319, czyli 83,1% wszystkich uczelni w kraju (POLON, 2019).

Najwięcej uczelni różnego typu funkcjonowało w Warszawie – 67 (17,4%), Poznaniu i Wrocławiu po 24 (6,3%), Krakowie i Łodzi po 21 (5,5%), Szczecinie – 12 (3,1%) i Katowicach – 11 (2,9%), Lublinie – 9 (2,3%), Białymstoku, Bydgoszczy i Kielcach – po 8 (2,1%). Wśród byłych miast wojewódzkich największą liczbę uczelni miała Bielsko-Biała i Radom – po 7 (1,8%), 6 było w Częstochowie, a 5 w Rzeszowie.

Uczelnie wyższe publiczne skupiły się głównie w Warszawie – w badanym okresie było ich tam 16 (12,2% wszystkich uczelni publicznych w kraju). Ogółem w obecnych ośrodkach wojewódzkich – poza stolicą państwa – zlokalizowanych było 71 uczelni, czyli 54,2% uczelni publicznych w kraju, a w 31 byłych miastach wojewódzkich 30, czyli 22,9%. W Krakowie było ich 10, w Poznaniu i Wrocławiu po 8, w Gdańsku, Katowicach i Łodzi po 6, w Szczecinie 5, w Bydgoszczy i Lublinie po 4, a w Białymstoku i Opolu po 3. Po 2 uczelnie działały w Kielcach i Rzeszowie oraz w dwóch byłych miastach wojewódzkich, Częstochowie i Koszalinie. Natomiast po jednej uczelni odnotowano w 30 badanych miastach, w tym w 4 obecnych ośrodkach wojewódzkich: Gorzowie Wlkp., Olsztynie, Toruniu, Zielonej Górze. W 3 byłych miastach wojewódzkich – Ostrołęce, Piotrkowie Trybunalskim i Sieradzu (zał. 4, ryc. 3.4) – nie było żadnej samodzielnej publicznej uczelni wyższej.

Uczelnie wyższe w Polsce dzieli się na kilka typów. Uczelnie akademickie i wyższe szkoły zawodowe podlegały wyłącznie nadzorowi Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Pozostałe uczelnie ze względu na swoją specyfikę podlegały innym ministerstwom: uczelnie artystyczne Ministerstwu Kultury i Dziedzictwa Narodowego, uczelnie medyczne Ministerstwu Zdrowia, uczelnie wojskowe Ministerstwu Obrony Narodowej, a uczelnie służb państwowych, w tym policji i straży pożarnej, Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Tabela 3.1. Liczba uczelni wyższych w Polsce w 2019 roku według grup miast

Wyszczególnienie			Ogółem	Stolica	Miasta wojewódzkie	Byłe miasta wojewódzkie	Pozostałe miasta
Ogółem			384	67	181	71	65
Uczelnie publiczne	razem		128	15	70	30	13
	akademickie	razem	59	8	43	7	1
		uniwersytety	18	2	16	–	–
		techniczne	18	1	12*	4	1
		ekonomiczne	5	1	4	–	–
		pedagogiczne	5	1	1	3	–
		rolnicze i przyrodnicze	6	1	5	–	–
		wychowania fizycznego	6	1	5	–	–
		teologiczne	1	1	–	–	–
	wyższe szkoły zawodowe		34	–	2	23	9
	artystyczne	razem	19	3	16	–	–
		muzyczne	8	1	7	–	–
		sztuk pięknych	7	1	6	–	–
		teatralne i filmowe	3	1	2	–	–
		interdyscyplinarne	1	–	1	–	–
	medyczne		9	1	8	–	–
	morskie		2	–	1	–	1
służb państwowych		2	1	–	–	1	
wojskowe		5	2	1	–	2	
Uczelnie niepubliczne			239	48	105	38	48
Uczelnie kościelne			14	3	5	3	3

* W tym 2 w Krakowie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: POLON, 2019.

Podstawowym typem europejskiej uczelni wyższej były uniwersytety łączące funkcje dydaktyczne i naukowe (*Encyklopedia PWN*, 2019). W Polsce wszystkie uniwersytety znajdowały się w obecnych miastach wojewódzkich, w tym 2 działały w stolicy. Jedynym ośrodkiem wojewódzkim pozbawionym uczelni tego typu był Gorzów Wlkp. (Wykaz publicznych uczelni akademickich..., 2019). Tylko 3 uniwersytety otwarto przed II wojną światową (Uniwersytet Jagielloński w Krakowie, Uniwersytet Warszawski i Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu), a większość w Polsce Ludowej. W latach 1944–1945 otwarto Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej

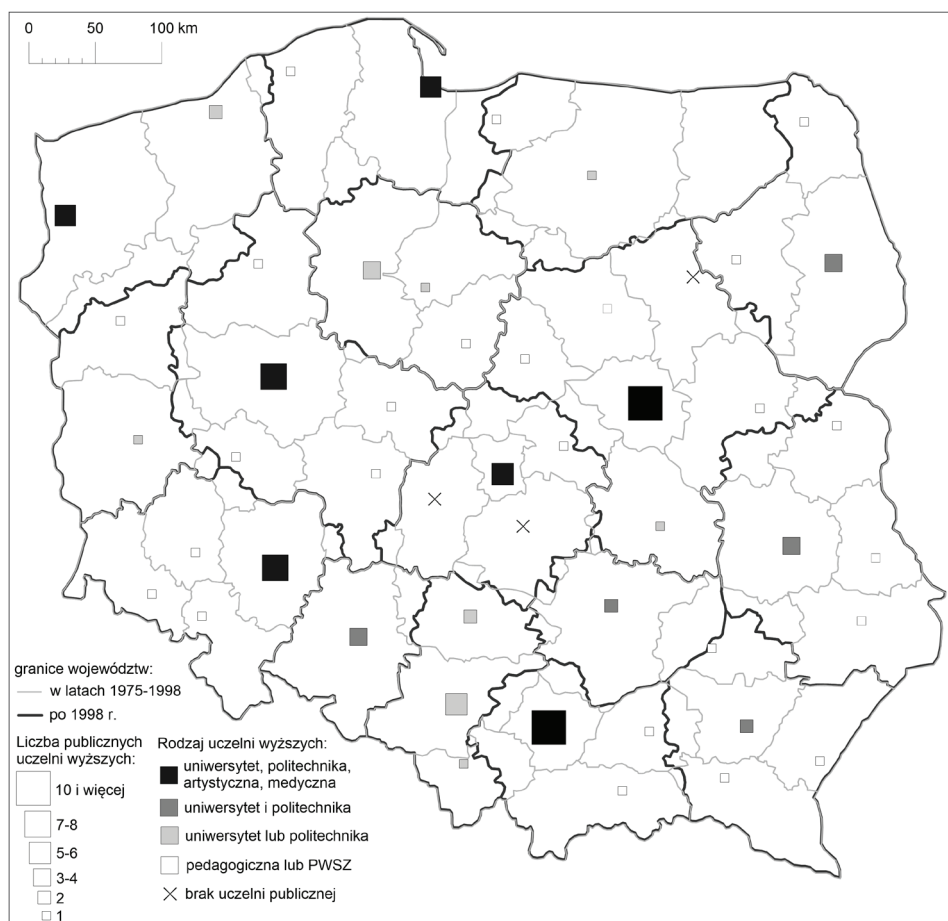
w Lublinie, Uniwersytet Łódzki, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, Uniwersytet Wrocławski, a w następnych latach Uniwersytet Śląski w Katowicach (1968), Uniwersytet Gdański (1970) i Uniwersytet Szczeciński (1984). Po transformacji ustrojowej powstało 7 uniwersytetów, w tym 2 (Uniwersytet Białostocki i Uniwersytet Opolski) przed reformą administracyjną z 1998 r. i 6 po tej reformie: Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, Uniwersytet Rzeszowski, Uniwersytet Zielonogórski i Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie.

Uczelnie techniczne funkcjonowały w 17 badanych miastach oraz w Gliwicach (konurbacja górnośląsko-zagłębiowska) – Politechnika Śląska. Przeważały politechniki, których było 11: Politechnika Białostocka, Politechnika Krakowska, Politechnika Lubelska, Politechnika Łódzka, Politechnika Opolska, Politechnika Poznańska, Politechnika Rzeszowska, Politechnika Warszawska, Politechnika Wrocławska, Politechnika Częstochowska i Politechnika Koszalińska. W Bielsku-Białej i Radomiu działały uniwersytety techniczno-humanistyczne, a w Szczecinie uniwersytet technologiczny. W Krakowie oprócz politechniki działała Akademia Górniczo-Hutnicza. Uczelnie tego typu w 4 miastach istniały już przed II wojną światową (Warszawa, Kraków, Poznań, Gdańsk). Jednak najwięcej powstało ich w okresie PRL-u. Część politechnik utworzona została na bazie wyższych szkół inżynierskich powstałych w latach 60. XX w. W Bydgoszczy od lat 60. XX w. istniała wyższa szkoła techniczna, przekształcona potem w uczelnię techniczno-rolniczą. Posiadała ona wydziały typowo politechniczne, jednak przez ministerstwo była klasyfikowana jako uczelnia przyrodnicza (Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy..., 2019).

Państwowe uczelnie ekonomiczne działały w 5 ośrodkach. W Warszawie była to Szkoła Główna Handlowa, a w Krakowie, Wrocławiu, Poznaniu i Katowicach – uniwersytety ekonomiczne. Z wyjątkiem Wrocławia pozostałe powstały jeszcze w okresie międzywojennym.

Uczelnie pedagogiczne, poza warszawską szkołą pedagogiki specjalnej, powstały w PRL-u, w tym najwięcej w latach 60. XX w. Łącznie było ich kilkanaście, a większość z nich stała się potem podstawą utworzenia uniwersytetów.

Uczelnie wychowania fizycznego również, poza warszawską, powstały w Polsce Ludowej. Działały one tylko w 6 ośrodkach metropolitalnych: w Warszawie, Poznaniu, Wrocławiu, Krakowie, Gdańsku i Katowicach.



Rycina 3.4. Publiczne uczelnie wyższe w badanych miastach w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie zał. 4.

Ponadto w Warszawie funkcjonowała jedyna publiczna wyższa uczelnia teologiczna, obecnie pod nazwą Chrześcijańska Akademia Teologiczna.

W Polsce funkcjonowały 34 wyższe szkoły zawodowe, w tym 23 w byłych miastach wojewódzkich i 2 w obecnych miastach wojewódzkich (Wykaz uczelni publicznych..., 2019). Uczelnie te powstały na mocy ustawy o wyższych szkołach zawodowych z 1997 r. (Ustawa z dnia 26 czerwca 1997 r.). Tworzenie szkół tego typu w byłych miastach wojewódzkich było jednym z elementów prowadzonego w latach 1998–1999 programu „Dialog i rozwój”, zostały one wówczas otwarte w 11 z tych

miast: w Elblągu, Jeleniej Górze, Koninie, Legnicy, Nowym Sączu, Tarnowie, Kaliszu, Krośnie, Lesznie, Płocku, Wałbrzychu. Kolejne 11 powstało w latach 2000–2005, a ostatnia w Koszalinie w 2009 r.

Uczelnie artystyczne funkcjonowały w 9 obecnych ośrodkach wojewódzkich. W Warszawie, Krakowie i Łodzi działały po 3 te uczelnie, czyli pełen zakres, Gdańsk, Katowice, Poznań i Wrocław miały po 2 (muzyczna i sztuk pięknych), w Bydgoszczy działała tylko muzyczna, a w Szczecinie interdyscyplinarna – łączyła kierunki muzyczne i sztuki wizualne. Najmłodsze są uczelnie w Szczecinie i Katowicach – powstały w XXI w. (zał. 4).

Samodzielne uczelnie medyczne działały w 9 badanych miastach (Białystok, Gdańsk, Katowice, Lublin, Łódź, Poznań, Szczecin, Wrocław), a w 8 innych funkcjonowały kolegia (Bydgoszcz, Kraków, Olsztyn) lub wydziały medyczne (Kielce, Opole, Rzeszów, Zielona Góra i Radom, który był jedynym byłym miastem wojewódzkim, gdzie na uczelni publicznej kształcono w kierunkach medycznych).

Uczelnie wojskowe działające w 2019 r. funkcjonowały w 2 badanych miastach, w Warszawie i Wrocławiu, a ponadto w Gdyni i Dęblinie, a uczelnie służb państwowych w Warszawie – Szkoła Główna Służby Pożarniczej – i w Szczytnie – Wyższa Szkoła Policji.

Wśród 31 byłych miast wojewódzkich samodzielne uczelnie publiczne działały w 28, w tym w 22 były to jedynie wyższe szkoły zawodowe, w 2 uczelnie techniczne (Bielsko-Biała i Radom), a w innych 2 jedynie uczelnie pedagogiczne: Siedlce – Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny – i Słupsk – Akademia Pomorska. W Częstochowie działała politechnika i Uniwersytet Humanistyczno-Przyrodniczy, zaliczany do uczelni pedagogicznych, a w Koszalinie politechnika i PWSZ.

W mniejszych miastach, które po 1998 r. pozostały ośrodkami wojewódzkimi, widoczny był wzrost liczby publicznych uczelni lub ich rangi. Dotyczy to przede wszystkim Olsztyna, Zielonej Góry, Bydgoszczy i Kielc, gdzie dopiero wówczas powstały uniwersytety.

W 2019 r. działało w Polsce 239 uczelni niepublicznych (prywatnych), 48 z nich (20,1%) było zlokalizowanych w Warszawie, 43,9% w pozostałych ośrodkach wojewódzkich, a 15,9% w byłych miastach wojewódzkich. Poza Warszawą więcej niż jedna uczelnia niepubliczna działała w 22 badanych miastach: w Poznaniu – 16, Łodzi i Wrocławiu po 15, Krakowie – 9, Gdańsku i Szczecinie po 7, Kielcach i Radomiu po 6, Białymstoku, Bielsku-Białej i Katowicach po 5, Bydgoszczy i Lublinie po 4, Częstochowie, Łomży, Olsztynie, Rzeszowie i Toruniu po 3, Koninie, Przemyślu, Tarnowie

i Zamościu po 2. Po jednej uczelni niepublicznej funkcjonowało w 16 badanych ośrodkach, takich jak: Chełm, Ciechanów, Elbląg, Gorzów Wlkp., Koszalin, Legnica, Leszno, Nowy Sącz, Opole, Ostrołęka, Płock, Siedlce, Słupsk, Wałbrzych, Włocławek i Zielona Góra. Żadnej uczelni niepublicznej nie było w następujących 10 badanych miastach: Biała-Podlaska, Jelenia Góra, Kalisz, Krosno, Piła, Piotrków Trybunalski, Sieradz, Skierniewice, Suwałki, Tarnobrzeg. Uczelnie prywatne zaczęły powstawać w Polsce po transformacji ustrojowej. W latach 90. XX w. powstało ok. 100 uczelni prywatnych (POLON, 2019).

Ostatnią kategorię uczelni wyższych stanowią podmioty kościelne. Było ich 14, w tym w Warszawie – 3, Krakowie – 2, Bielsko-Białej, Częstochowie, Lublinie, Przemyślu, Rzeszowie i Wrocławiu – po 1. Największy z nich to Katolicki Uniwersytet Lubelski, utworzony w 1918 r. (POLON, 2019).

Ogółem w 2 badanych miastach, Piotrkowie Trybunalskim i Sieradzu, nie było żadnej uczelni wyższej, a w Ostrołęce działała tylko 1 uczelnia niepubliczna. Natomiast w 8 miastach – Białej Podlaskiej, Jeleniej Górze, Kaliszu, Krośnie, Pile, Skierniewicach, Suwałkach i Tarnobrzegu – jedyną uczelnią była publiczna PWSZ. W analizie nie uwzględniono wydziałów zamiejscowych, lecz jedynie samodzielne uczelnie.

Oprócz uczelni wyższych istotną rolę odgrywały różnego rodzaju placówki naukowe: instytuty, pracownie, laboratoria, fundacje itd. Instytucje naukowe tego typu działały w 16 badanych miastach, w tym w 12 obecnych ośrodkach wojewódzkich. Nie było ich w Białymstoku, Bydgoszczy, Gorzowie Wlkp., Rzeszowie, Szczecinie i Zielonej Górze, natomiast były w 4 byłych miastach wojewódzkich: Bielsku-Białej, Elblągu, Radomiu i Skierniewicach (POLON, 2019). W stolicy koncentrowała się prawie połowa wszystkich instytucji naukowych – 112 w samej Warszawie i 12 w pozostałych miejscowościach aglomeracji stołecznej. Na 2. miejscu był Kraków, z 26 instytucjami – stanowi to 10,4%, na kolejnym miejscu uplasował się Poznań – 19, Łódź i Wrocław po 12 (tab. 3.2).

Jedną z najważniejszych instytucji naukowych w Polsce jest Polska Akademia Nauk (PAN), posiadająca również uprawnienia do nadawania stopni i tytułów naukowych. PAN w 2019 r. miała 8 oddziałów – w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Lublinie, Łodzi, Olsztynie, Poznaniu i Wrocławiu (Polska Akademia Nauk, 2019).

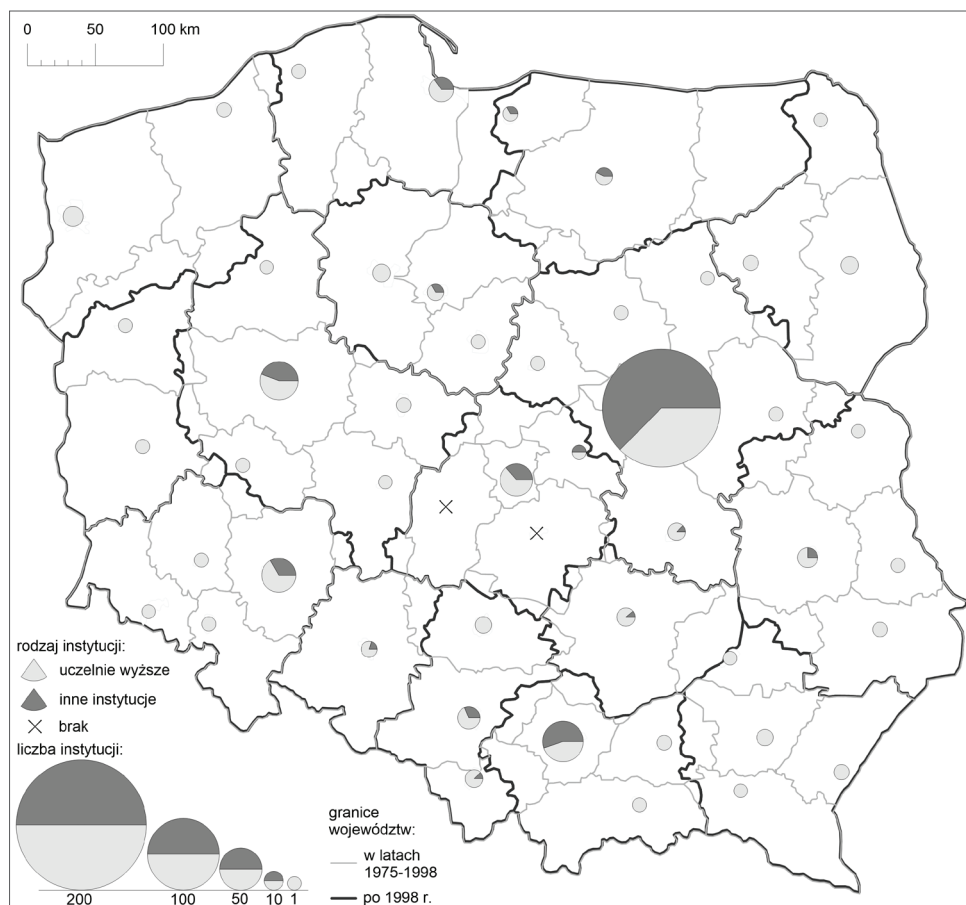
Tabela 3.2. Liczba instytucji naukowych w wybranych miastach w Polsce w 2019 roku

Miasto		Ogółem	Placówki PAN	Instytuty badawcze*	Inne jednostki naukowe
Ogółem		251	74	121	55
Ośrodki wojewódzkie		203	63	96	44
Byłe ośrodki wojewódzkie		4	0	2	2
Pozostałe miejscowości		44	11	23	9
Aglomeracja łódzka	Łódź	12	3	7	2
	inne	1	–	–	–
Aglomeracja poznańska	Poznań	19	5	8	6
	Kórnik	2	2	–	–
Aglomeracja warszawska	Warszawa	112	37	59	16
	inne	12	1	9	2
Konurbacja górnośląsko-zagłębiowska	Katowice	5	–	5	–
	Gliwice	9	2	6	1
	Zabrze	5	2	2	1
	inne	3	0	1	2
Konurbacja trójmiejska	Gdańsk	7	3	1	3
	Gdynia	2	–	1	1
	Sopot	1	1	–	–
Kielce		1	–	–	1
Kraków		26	11	6	9
Lublin		3	1	2	–
Olsztyn		3	1	2	–
Opole		1	–	1	–
Toruń		2	–	1	1
Wrocław		12	2	4	6
Bielsko-Biała		1	–	–	1
Elbląg		1	–	–	1
Radom		1	–	1	–
Skierniewice		1	–	1	–
Inne miejscowości		9	3	4	2

* W tym międzynarodowe instytuty naukowe.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: POLON, 2019.

Na podstawie bazy instytucjonalnej – liczby instytucji naukowych i szkolnictwa wyższego – oceniono potencjał naukowy badanych miast. Warszawa skupiała ponad 1/3 wszystkich tego typu instytucji w kraju. Udział pozostałych miast nie przekraczał 10%. Wśród tych ośrodków wojewódzkich największy udział w potencjale naukowym kraju miał Kraków – 9%, Poznań – 8%, Wrocław – 7%, Łódź – 6%, Gdańsk – 4%, Katowice – 3%, Szczecin i Lublin po 2%, a wśród byłych ośrodków wojewódzkich Bielsko-Biała i Radom – po 1,5% oraz Częstochowa – 1,1% (ryc. 3.5).



Rycina 3.5. Uczelnie wyższe i instytucje naukowe w badanych miastach w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie zał. 4.

Spośród badanych miast w Ostrołęce i Sieradzu liczba studentów nie przekraczała 1 tys. (Sołtys, Dorocki, 2018) Wiązać należy to z funkcjonowaniem w pierwszym z tych miast tylko jednej uczelni niepublicznej, a w drugim jedynie wydziału zamiejscowego jednej z uczelni prywatnych z Łodzi. Natomiast w Piotrkowie Trybunalskim – gdzie liczba studentów była większa – funkcjonowały jedynie filie kilku uczelni, w tym UJK z Kielc.

3.2.6. Zakład Ubezpieczeń Społecznych i Narodowy Fundusz Zdrowia

W 2019 r. działały 43 oddziały Zakładu Ubezpieczeń Społecznych (ZUS), zlokalizowane w 39 miastach, w tym 9 spoza badanej grupy. W Warszawie usytuowane były centrala oraz 3 oddziały ZUS, a w Łodzi i Poznaniu po 2 oddziały. Jediną stolicą województwa pozbawioną oddziału ZUS były Katowice. Jednakże oddziały ZUS-u funkcjonowały w 3 innych miastach konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej, w Zabrzu, Chorzowie i Sosnowcu. Spośród byłych miast wojewódzkich oddziały ZUS działały jedynie w 13 – w Bielsku-Białej, Częstochowie, Elblągu, Koszalinie, Legnicy, Nowym Sączu, Pile, Płocku, Radomiu, Siedlcach, Słupsku, Tarnowie i Wałbrzychu. W 19 następujących badanych miastach funkcjonowały jedynie inspektoraty ZUS podlegające oddziałom (Zakład Ubezpieczeń Społecznych, 2019):

- Katowice – inspektorat oddziału w Chorzowie;
- Biała Podlaska – inspektorat oddziału w Lublinie;
- Chełm i Zamość – inspektoraty oddziału w Biłgoraju;
- Ciechanów i Ostrołęka – inspektoraty oddziału w Płocku;
- Jelenia Góra – inspektorat oddziału w Wałbrzychu;
- Kalisz i Leszno – inspektoraty oddziału w Ostrowie Wlkp.;
- Konin – inspektorat oddziału II w Poznaniu;
- Krosno – inspektorat oddziału w Jaśle;
- Łomża i Suwałki – inspektoraty oddziału w Białymstoku;
- Piotrków Trybunalski i Skierniewice – inspektoraty oddziału w Tomaszowie Mazowieckim;
- Przemyśl i Tarnobrzeg – inspektoraty oddziału w Rzeszowie;
- Sieradz – inspektorat oddziału II w Łodzi;
- Włocławek – inspektorat oddziału w Toruniu.

Podsumowując, należy stwierdzić, że we wszystkich badanych miastach działały placówki ZUS, ale były one różnej rangi – w 30 były to oddziały, a w 19 inspektoraty, z których część podlegała oddziałom zlokalizowanym poza badanymi miastami.

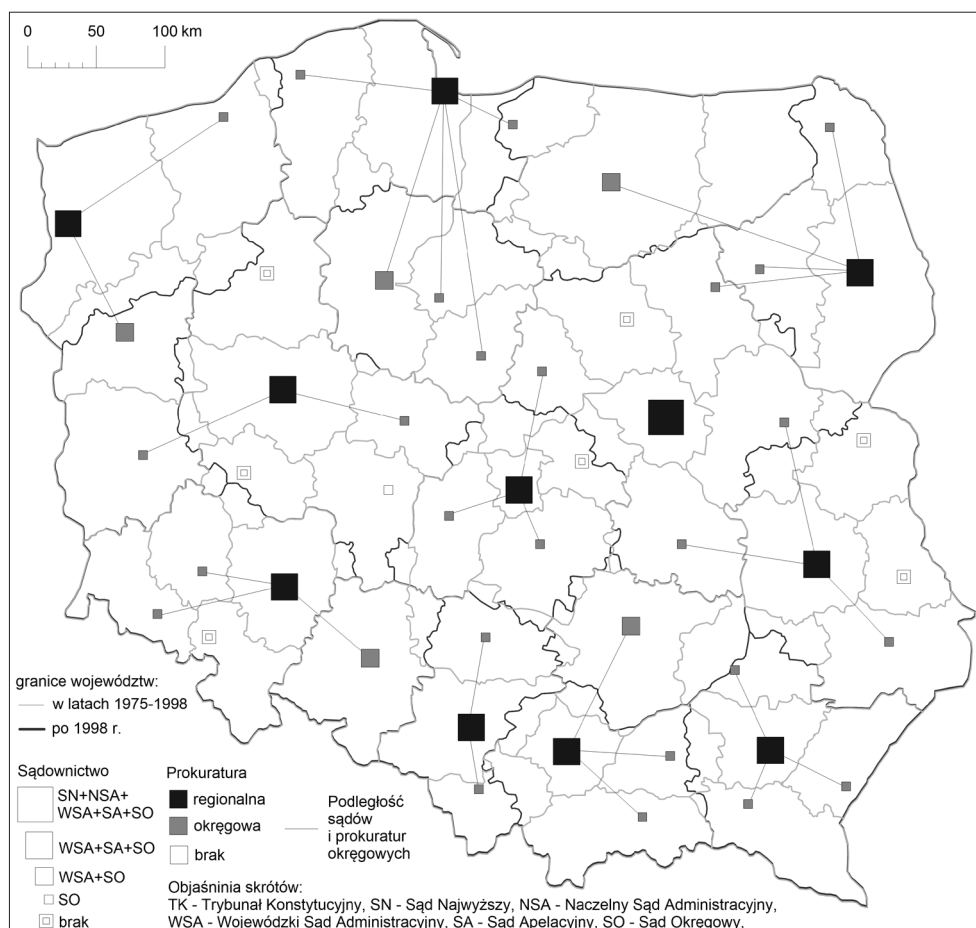
Narodowy Fundusz Zdrowia (NFZ) miał centralę w stolicy oraz 16 oddziałów wojewódzkich, których siedziby mieściły się w stolicach województw, w tym w Bydgoszcy i Zielonej Górze. W pozostałych badanych miastach, w tym w Toruniu i Gorzowie Wlkp., znajdowały się placówki zamiejscowe oddziałów wojewódzkich – w większości przypadków, poza Krosnem, Przemyślem i Tarnobrzegiem, były to delegatury. Oddział opolski pozbawiony był placówek zamiejscowych, a w świętokrzyskim i podkarpackim funkcjonowały jedynie zamiejscowe punkty obsługi ubezpieczonych. Poza badanymi miastami delegatury NFZ działały w 5 miastach – w Ełku, Piekarach Śląskich, Rybniku, Nowym Targu i Siemiatyczach, a punkty obsługi ubezpieczonych w 27. Ogółem placówki NFZ znajdowały się w 60 miastach (Narodowy Fundusz Zdrowia, 2019)⁵.

3.2.7. Wymiar sprawiedliwości

Ważnymi instytucjami publicznymi były jednostki wymiaru sprawiedliwości. W polskim systemie sądowym wyróżniamy Sąd Najwyższy, sądy powszechne, sądy administracyjne i sądy wojskowe.

Sądy powszechne dzieliły się na rejonowe, okręgowe i apelacyjne. Sądy okręgowe były sądami odwoławczymi, czyli sądami drugiej instancji dla orzeczeń wydanych przez sądy rejonowe oraz sądami pierwszej instancji w niektórych kategoriach spraw. Obszary działania (tzw. właściwości) sądów rejonowych obejmowały jedną lub więcej gmin i były w większości przypadków tożsame z powiatami, obszary działania sądów okręgowych obejmowały obszar co najmniej dwóch sądów rejonowych, a sądów apelacyjnych co najmniej dwa sądy okręgowe, często z różnych województw. Przy sądach okręgowych w Gdańsku i Szczecinie działały izby morskie. Siedziba tej pierwszej znajdowała się w Gdyni, gdzie ulokowana była także Odwoławcza Izba Morska.

⁵ Wykorzystano informacje publikowane zarówno przez centralę, jak i przez poszczególne oddziały wojewódzkie.



Rycina 3.6. Sądownictwo i prokuratura w badanych miastach w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 16 października 2002 r.; Prokuratura Krajowa, 2019.

W 2019 r. sądy apelacyjne zlokalizowane były w 11 miastach wojewódzkich: w Białymstoku, Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Lublinie, Łodzi, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Warszawie i we Wrocławiu. Natomiast sądy okręgowe funkcjonowały w 42 badanych miastach. Pozbawionych ich było 7 byłych ośrodków wojewódzkich, takich jak Leszno i Piła, podlegające Poznaniowi, Biała Podlaska i Chełm, podlegające Lublinowi, Ciechanów, podlegający Płockowi, Skierniewice, podlegające Łodzi, i Wałbrzych, podlegający Świdnicy (Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości

z dnia 28 grudnia 2018 r.). W Lesznie i Pile znajdowały się ośrodki zamiejscowe sądu okręgowego (Sąd Okręgowy w Poznaniu, 2019), a w części pozostałych miast jedynie wydziały zamiejscowe właściwego sądu okręgowego. W 2002 r. sądów okręgowych pozbawionych było 10 badanych miast, oprócz 7 już wymienionych były to ponadto Konin, Przemyśl i Sieradz (Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 16 października 2002 r.). W kilku ośrodkach funkcjonowały wydziały zamiejscowe sądu okręgowego – tak było np. w Skierniewicach do 2010 r., kiedy działające tam wydziały zamiejscowe sądu okręgowego w Łodzi zostały zlikwidowane (Burzyński, 2009).

Wojewódzkie sądy administracyjne miały swoje siedziby w obecnych ośrodkach wojewódzkich, w których znajdowała się siedziba wojewody.

Ponadto w Warszawie siedzibę miał Trybunał Konstytucyjny, Naczelny Sąd Administracyjny i Sąd Najwyższy.

Drugą instytucją wymiaru sprawiedliwości jest prokuratura. W Polsce funkcjonowała Prokuratura Krajowa (PK) oraz podległych jej 11 prokuratur regionalnych (Białystok, Gdańsk, Katowice, Kraków, Lublin, Łódź, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Warszawa, Wrocław) i 44 okręgowe – w 41 badanych miastach (ryc. 3.6), w tym 2 w Warszawie oraz w dwóch miastach spoza badanej grupy, w Ostrowie Wlkp. (dla Kalisza) i Świdnicy (dla Wałbrzycha). W 8 byłych miastach wojewódzkich nie było siedziby prokuratury okręgowej – w Białej Podlaskiej, Chełmie, Ciechanowie, Kaliszu, Lesznie, Pile, Skierniewicach i Wałbrzychu. Ponadto Departament do Spraw Przestępczości Zorganizowanej i Korupcji PK miał 11 wydziałów zamiejscowych, zlokalizowanych w miastach, gdzie były siedziby prokuratur regionalnych – wyjątek stanowił wydział pomorski, którego siedziba znajdowała się w Sopocie. Obszar działania prokuratur okręgowych obejmował obszar co najmniej dwóch prokuratur rejonowych, natomiast prokuratury regionalne obejmowały obszar kilku prokuratur okręgowych, często z różnych województw (Prokuratura Krajowa, 2019).

3.3. Samorządy zawodowe

W miastach wojewódzkich lokowane są często siedziby regionalnych instytucji pozarządowych. Szczególną rolę odgrywają tutaj samorządy zawodowe, będące formą decentralizacji administracji publicznej (Karcz-Kaczmarek, Maciejewski, 2015). Zgodnie z Konstytucją RP „sprawują one pieczę nad należytym wykonywaniem

zawodów zaufania publicznego w granicach interesu publicznego i dla jego ochrony” (Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., art. 17, pkt 1). Obowiązkowa przynależność do samorządu zawodowego, zwanego też korporacją zawodową, dotyczyła części zawodów regulowanych w drodze ustawy – przede wszystkim prawniczych i medycznych oraz części inżynierów. W 2013 r. nastąpiła deregulacja części zawodów i liczba samorządów zawodowych została ograniczona (Ustawa z dnia 13 czerwca 2013 r.). Aktualnie w Polsce notuje się 110 zawodów regulowanych oraz 14 samorządów zawodowych, do których przynależność jest obowiązkowa w przypadku wykonywania określonego zawodu (Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 lutego 2017 r.). Przed deregulacją w 2013 r. zawodów regulowanych było 380, a samorządów zawodowych ok. 20.

Poszczególne samorządy zawodowe miały swoje oddziały (izby) regionalne, w których były zrzeszone osoby danej profesji z określonego obszaru. Rozmieszczenie siedzib tych izb nie było do tej pory szerzej badane przez geografów.

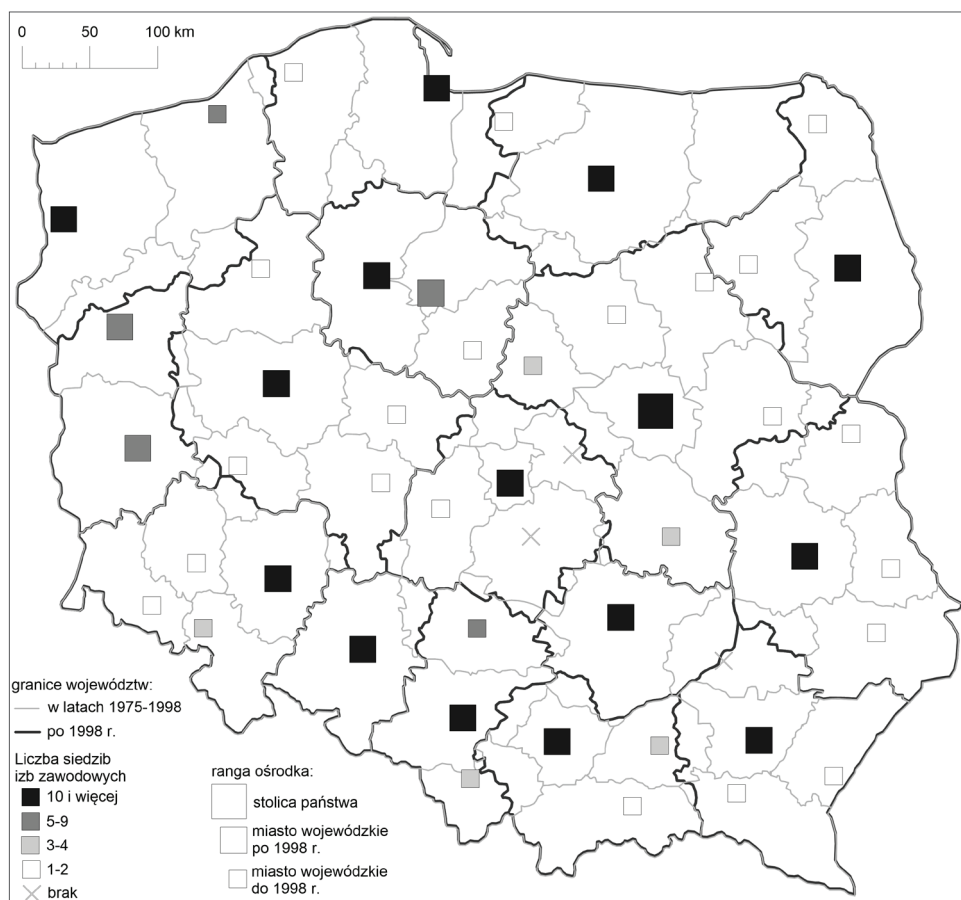
Tabela 3.3. Liczba izb zawodowych zlokalizowanych w poszczególnych typach miast w Polsce w 2019 roku

Wyszczególnienie	Liczba izb zawodowych														
Grupy zawodowe	razem	medyczne					prawnicze				inne				
Zawód		lekarze	pielęgniarki i położne	diagnozy laboratoryjni	farmaceuci	lekarze weterynarii	radcy prawni	adwokaci	notariusze	komornicy sądowi	inżynierowie budownictwa	architekci	rzecznicy patentowi*	biegli rewidenci finansowi	doradcy podatkowi
Ogółem	257	23	45	1	20	16	19	24	11	11	16	16	12	27	16
Stolica państwa	14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Pozostałe miasta wojewódzkie	186	17	17	–	15	12	16	16	10	10	15	15	11	17	15
Byłe miasta wojewódzkie	55	5	26	–	4	2	2	7	–	–	–	–	–	9	–
Pozostałe miasta	2	–	1	–	–	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–

* Jako adres do korespondencji okręgowych zgromadzeń rzeczników patentowych podana była siedziba Polskiej Izby Rzeczników Patentowych w Warszawie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji publikowanych przez poszczególne samorządy zawodowe.

Przeanalizowano lokalizację siedzib izb 14 profesji, z których jedynie izba diagnostów laboratoryjnych nie miała oddziałów regionalnych. W trzech przypadkach samorządy zawodowe pokrywały się z obecnym podziałem na województwa – były to izby architektów, inżynierów budownictwa i doradców podatkowych (tab. 3.3).



Rycina 3.7. Liczba siedzib izb zawodowych w badanych miastach w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji publikowanych przez poszczególne samorządy zawodowe.

W obecnych ośrodkach wojewódzkich znajdowało się 10–13 siedzib izb zawodowych, wyjątkiem były Gorzów Wlkp. i Toruń – po 5 oraz Zielona Góra – 8. Z byłych

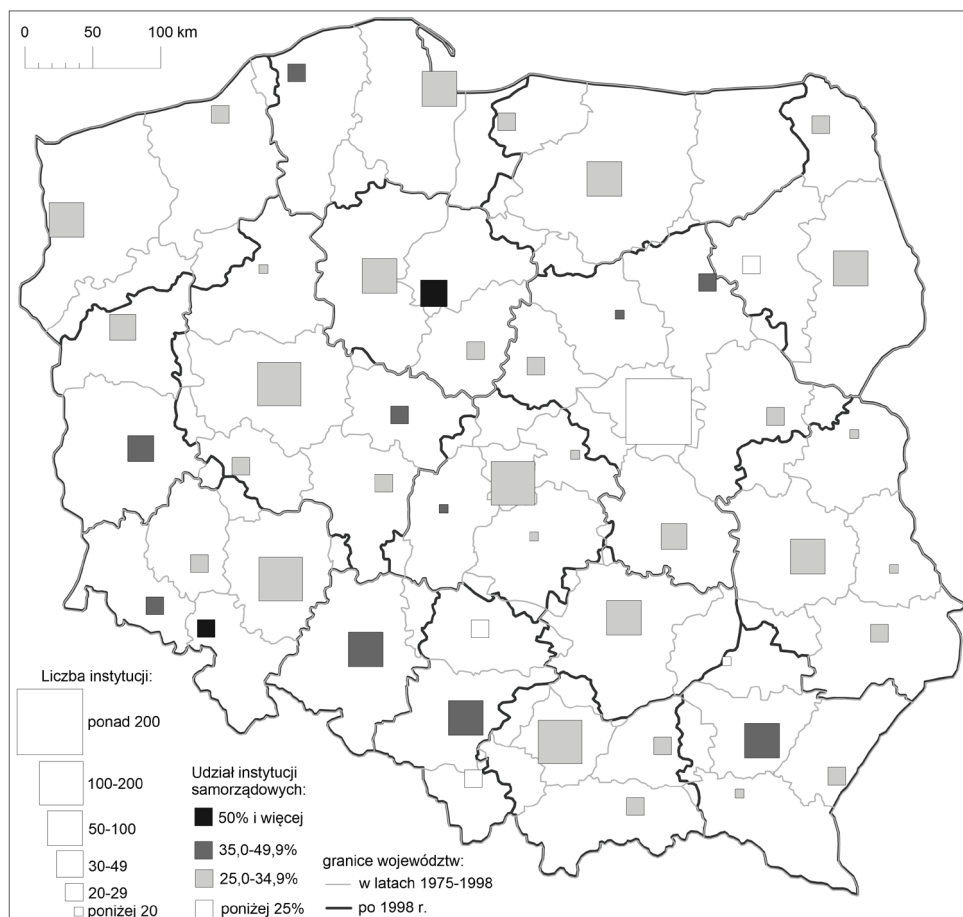
miast wojewódzkich najwięcej – bo siedziby 6 izb – zlokalizowanych było w Koszalinie. Wśród badanych miast jedynie 3 były ośrodki wojewódzkie (Piotrków Trybunalski, Skierniewice, Tarnobrzeg) nie miały siedzib żadnej z 14 branych pod uwagę izb zawodowych (ryc. 3.7). Poza badanymi miastami 1 izba pielęgniarek i położnych ulokowana była w Przeworsku i 1 izba lekarzy weterynarii w Choroszczy.

3.4. Podsumowanie

W badaniach dało się zauważyć przewagę stolicy, w której koncentrowało się 292 badanych instytucji publicznych, czyli 10% wszystkich analizowanych, a ponadto wszystkie urzędy i instytucje centralne. Na drugim miejscu uplasował się Kraków – 139 (4,7)%, następnie Wrocław – 123 (4,2%), Poznań – 121 (4,1%), Łódź – 109 (3,7%) i Gdańsk – 94 (3,2%). Wśród byłych miast wojewódzkich znalazło się 1 miasto – Radom – z 36 (1,2%) oraz 8 z 26–29 (0,89–0,99%) instytucjami. Były to: Bielsko-Biała, Koszalin, Elbląg, Konin, Słupsk, Częstochowa, Płock i Przemyśl. Natomiast w 9 innych miastach z tej grupy – Piotrkowie Trybunalskim, Białej Podlaskiej, Chełmie, Ciechanowie, Krośnie, Sieradzu, Pile, Skierniewicach, Tarnobrzegu – było ich mniej niż 20. Najgorzej wypadły Tarnobrzeg i Skierniewice, w których znajdowało się po 14 instytucji (zał. 5, ryc. 3.8).

Wśród badanych podmiotów we wszystkich 49 miastach średnio 1/3 stanowiły instytucje samorządowe. Tylko w dwóch miastach (Toruń i Wałbrzych) ich udział osiągnął połowę badanych podmiotów. Powyżej tej średniej uplasowało się ponadto 14 badanych miast, w tym 5 obecnych (Zielona Góra – 47,6%, Katowice – 36%, Rzeszów 35,9%, Opole – 35,7% i Lublin – 34,6%) oraz 9 byłych ośrodków wojewódzkich (Jelenia Góra – 38,1%, Słupsk i Konin po – 37,0%, Ostrołęka – 36,4%, Sieradz i Ciechanów – po 35,3%, Legnica i Włocławek – po 34,8%, Płock – 34,6%). Znaczne dysproporcje między obecnymi i byłymi ośrodkami wojewódzkimi widoczne były zwłaszcza pod względem liczby i odsetka funkcjonujących tam instytucji samorządów wojewódzkich oraz naukowych i szkolnictwa wyższego. Wśród byłych miast wojewódzkich największą koncentracją instytucji samorządowych (liczoną jako odsetek tychże w danym województwie) charakteryzował się Koszalin – 21,6% i Elbląg – 19,6%. Udział powyżej 10% miało jeszcze 7 badanych miast: Konin, Łomża,

Przemyśl, Słupsk, Suwałki, Wałbrzych, Włocławek. Natomiast najmniejszy odsetek – poniżej 5% – odnotowano w Ciechanowie i Skierniewicach.



Rycina 3.8. Liczba instytucji publicznych o znaczeniu ponadlokalnym w badanych miastach w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie zał. 5.

Pozbawione większej liczby instytucji były m.in. 3 byłe miasta wojewódzkie w województwie łódzkim: Skierniewice, Piotrków Trybunalski i Sieradz. Ze względu na położenie w centralnej części Polski i dobrą dostępność komunikacyjną – zwłaszcza w przypadku Piotrkowa Trybunalskiego (por. rozdz. 5) – miasta te stanowić

mogą dobrą lokalizację dla instytucji centralnych. W bardziej niekorzystnej sytuacji były pod tym względem Tarnobrzeg, Piła i Krosno, gdyż charakteryzowały się znacznie gorszą dostępnością komunikacyjną (por. rozdz. 5).

Warto zwrócić uwagę, że pod względem liczby instytucji publicznych kilka miast w Polsce spoza badanej grupy, które nigdy nie pełniły funkcji stolicy województwa, posiadało większy potencjał niż niejeden były ośrodek wojewódzki. Były to głównie instytucje administracji państwowej. Dotyczyło to szczególnie Gdyni, w konurbacji trójmiejskiej, Gliwic, w konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej, oraz Ełku, położonego we wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, i Rybnika, w województwie śląskim. W szczególności Ełk charakteryzował się stosunkowo dużą liczbą urzędów administracji państwowej, znacznie większą niż inne miasta na tym samym poziomie w hierarchii ośrodków miejskich.

Przeprowadzona analiza wskazuje również, że administracja rządowa i sądownictwo, pomijając stolicę, były bardziej rozłożone przestrzennie. Natomiast instytucje samorządu wojewódzkiego koncentrowały się przede wszystkim w ośrodkach wojewódzkich.

Również organy samorządów zawodowych ulokowane były głównie w obecnych miastach wojewódzkich. W grupie byłych miast wojewódzkich wyróżniały się zaś pod tym względem Koszalin i Częstochowa, natomiast w Piotrkowie Trybunalskim, Skierniewicach i Tarnobrzegu nie odnotowano żadnej izby zawodowej z 14 badanych profesji, dla których przynależność do samorządu zawodowego była obowiązkowa.

Piśmiennictwo

Literatura

- Budner, W. (1999). Funkcje administracyjne a struktura funkcjonalna miast średnich i dużych. *Przegląd Geograficzny*, 71 (4), 417–434.
- Burzyński, S. (2009). Skierniewicki sąd okręgowy przestaje istnieć. *Nasze Miasto Skierniewice*, 23.12.2009. Pobrano z: <https://skierniewice.naszemiesto.pl/skierniewicki-sad-okregowy-przestaje-istniec/ar/c1-271437> (27.07.2019).
- Encyklopedia PWN*, [hasło:] Uniwersytet. Pobrano z: <https://encyklopedia.pwn.pl/szukaj/universytety%20w%20polsce.html> (19.07.2019).
- Karcz-Kaczmarek, M., Maciejewski, M. (2015). Samorządy zawodowe i zakres ich samodzielności w świetle doktryny oraz orzecznictwa. *Studia Prawno-Ekonomiczne*, XCV, 57–76.

- Liszewski, S. (1992). Funkcja administracyjna miast jako przedmiot badań geograficznych. W: *Funkcja administracyjna miast* (s. 249–260). Acta Universitatis Lodzensis. Folia Geographica, 17. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Sołtys, J., Dorocki, S. (2018). Rozmieszczenie usług jako podstawa rozpoznawania ośrodków podregionalnych w Polsce i ich hierarchii. *Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG*, 33 (3), 237–251, DOI: 10.24917/20801653.323.15.
- Śleszyński, P. (2018). *Polska średnich miast. Założenia i koncepcja deglomracji w Polsce*. Warszawa: Klub Jagielloński.
- Zaborowski, Ł. (2015). *Lokalizacja instytucji publicznych jako element polityki miejskiej i regionalnej – rekomendacje dla Polski*. Warszawa: Kancelaria Senatu Biuro Analiz i Dokumentacji.

Akty prawne

- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. Dz.U. z 1997 r., nr 78, poz. 483 z późn. zm. (stan prawny: luty 2017 r.).
- Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 16 października 2002 r. w sprawie sądów apelacyjnych, sądów okręgowych i sądów rejonowych oraz ustalenia ich siedzib i obszarów właściwości. Dz.U. 2002, nr 180, poz. 1508.
- Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 grudnia 2018 r. w sprawie ustalenia siedzib i obszarów właściwości sądów apelacyjnych, sądów okręgowych i sądów rejonowych oraz zakresu rozpoznawanych przez nie spraw. Dz.U. 2018, poz. 2548.
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 lutego 2017 r. w sprawie wykazu zawodów regulowanych i działalności regulowanych, przy wykonywaniu których usługodawca posiada bezpośredni wpływ na zdrowie lub bezpieczeństwo publiczne, w przypadku których można wszcząć postępowanie w sprawie uznania kwalifikacji. Dz.U. 2017, poz. 468.
- Ustawa z dnia 13 czerwca 2013 r. o zmianie ustaw regulujących wykonywanie niektórych zawodów. Dz.U. 2013, poz. 829.
- Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie, Dz.U. 2009, nr 31, poz. 206 z późn. zm. (stan prawny: 3.01.2018).
- Ustawa z dnia 26 czerwca 1997 r. o wyższych szkołach zawodowych. Dz.U. z 1997 r., nr 96, poz. 590.

Portale internetowe instytucji oraz wykazy i rejestry publiczne

Agencja Mienia Wojskowego. Pobrano z: <https://amw.com.pl/pl> (14.12.2019).

Agencja Rezerw Materiałowych. Pobrano z: <https://www.arm.gov.pl/index.php?dz=ot> (14.12.2019).

Biuletyn Informacji Publicznej urzędów marszałkowskich poszczególnych województw.

Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego. Pobrano z: <http://bip.rbip.wzp.pl/employees-contacts?group=grupa.wzu> (27.07.2019).

Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego. Pobrano z: <https://bip.pomorskie.eu/Article/get/id,15219.html> (27.07.2019).

Centralna Komisja Egzaminacyjna. Pobrano z: <https://cke.gov.pl/komisje-egzaminacyjne> (14.12.2019).

Centralne Biuro Antykorupcyjne. Pobrano z: <https://cba.gov.pl/pl/kontakt/97,Kontakt.html> (14.12.2019).

Centrum Doradztwa Rolniczego. Pobrano z: <https://www.cdr.gov.pl/o-instytucji/kontakt> (14.12.2019).

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Pobrano z: <https://www.gddkia.gov.pl> (10.06.2019).

Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Pobrano z: <https://www.gdos.gov.pl/regionalni-dyrektorzy-ochrony-srodowiska> (8.08.2019).

Główny Inspektorat Farmaceutyczny. Pobrano z: <https://www.gif.gov.pl> (6.08.2019).

Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Pobrano z: <http://www.gios.gov.pl/pl/inne/wojewodzkie-inspektoraty-ochrony-srodowiska> (6.08.2019).

Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego. Pobrano z: <https://girm.mojbip.pl/178.html> (8.08.2019).

Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Pobrano z: <https://gitd.gov.pl/kontakt/witd/> (6.08.2019).

Główny Inspektorat Weterynarii. Pobrano z: <https://www.wetgiw.gov.pl/inspekcja-weterynaryjna/wojewodzkie-inspektoraty-weterynarii> (6.08.2019).

Główny Urząd Geodezji i Kartografii. Pobrano z: <http://www.gugik.gov.pl/sluzba-geodezyjna-i-kartograficzna/wojewoda> (7.08.2019).

Główny Urząd Miar. Pobrano z: <https://bip.gum.gov.pl/bip/metrologia/okregowe-urzedymiar/6,OKREGOWE-URZEDY-MIAR.html> (8.08.2019).

Główny Urząd Nadzoru Budowlanego. Pobrano z: <https://www.gunb.gov.pl> (7.08. 2019).

Główny Urząd Statystyczny. Pobrano z: <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna> (8.08.2019).

- Inspekcja Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych. Pobrano z: <https://ijhars.gov.pl/kontakt-wijhars.html> (6.08.2019).
- Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej. Pobrano z: <https://www.imgw.pl/instytut/struktura-organizacyjna> (14.12.2019).
- Instytut Pamięci Narodowej. Pobrano z: <https://ipn.gov.pl/pl/kontakt/centrala> (14.12.2019).
- Izba Morska. Pobrano z: <http://www.im.gov.pl> (14.12.2019).
- Krajowa Administracja Skarbowa. Pobrano z: <https://www.gov.pl/web/kas/struktura-kas> (8.08.2019).
- Krajowa Informacja Skarbowa. Pobrano z: <https://www.kis.gov.pl/kontakt/dane-teleadresowe> (14.12.2019).
- Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolniczego. Pobrano z: <http://www.kowr.gov.pl/kontakt/ot> (14.12.2019).
- Ministerstwo Obrony Narodowej. Uczelnie Wojskowe. Pobrano z: <http://uczelnie-wojskowe.mon.gov.pl> (18.07.2019).
- Narodowy Fundusz Zdrowia. Pobrano z: <https://www.nfz.gov.pl/kontakt/oddzialy-nfz> (17.08.2019).
- Państwowa Inspekcja Ochrony Roślin i Nasiennictwa. Pobrano z: <http://piorin.gov.pl/struktura> (6.08.2019).
- Państwowa Inspekcja Sanitarna. Pobrano z: <https://gis.gov.pl/wp-content/uploads/2018/04/Schemat-organizacyjny-PIS.jpg> (7.08.2019).
- Państwowa Straż Rybacka. Pobrano z: <https://www.psropole.pl/psr-w-polsce.html> (6.08.2019).
- Państwowy Instytut Geologiczny. Pobrano z: <https://www.pgi.gov.pl/o-instytucie-geologicznym/struktura-organizacyjna.html> (14.12.2019).
- POLON. Pobrano z: <https://polon.nauka.gov.pl/opi/aa/rejestry/nauka?execution=e9s1> (9.08.2019).
- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Pobrano z: https://www.pansa.pl/?menu_lewe=o_pazp&lang=_pl&opis=osrodki (14.12.2019).
- Polska Akademia Nauk. Pobrano z: <https://instytucja.pan.pl/index.php/oddzialy> (9.08.2019).
- Prokuratura Krajowa. Pobrano z: <https://pk.gov.pl/prokuratura/jednostki-podlegle> (18.09.2019).
- Rzecznik Praw Obywatelskich. Pobrano z: <https://www.rpo.gov.pl/content/kontakt>.
- Sąd Okręgowy w Poznaniu. Pobrano z: <https://www.poznan.so.gov.pl/wla,m,m1,2,213> (27.07.2019).
- Służba Więzienna. Pobrano z: <https://sw.gov.pl/strona/struktura-sw> (14.12.2019).

- Straż Graniczna. Pobrano z: <https://www.strazgraniczna.pl/pl/straz-graniczna/struktura-sg/oddzialy-sg> (8.08.2019).
- Transportowy Dozór Techniczny. Pobrano z: <http://www.tdt.pl/jednostka-inspekcyjna-tdt/o-jednostce-inspekcyjnej-tdt.html> (14.12.2019).
- Uczelnie medyczne. Ministerstwo Zdrowia. Pobrano z: <https://www.gov.pl/web/zdrowie/uczelnie-medyczne1> (18.07.2019).
- Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich w Bydgoszczy. Pobrano z: <http://www.utp.edu.pl/pl/uniwersytet/o-uczelni> (16.08.2019).
- Urząd Lotnictwa Cywilnego. Pobrano z: <https://www.ulc.gov.pl/pl/kontakt/dla-branzy> (14.12.2019).
- Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego. Pobrano z: <https://www.mazovia.pl/urząd-marszałkowski/delegatury> (27.07.2019).
- Urząd Morski Gdynia. Pobrano z: https://www.umgdy.gov.pl/?page_id=679 (8.08.2019).
- Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Pobrano z: https://www.uokik.gov.pl/wazne_adresy.php#faq595 (6.08.2019).
- Urząd Regulacji Energetyki. Pobrano z: <http://www.ure.gov.pl/pl/urząd/informacje-ogolne/oddzialy-terenowe> (14.12.2019).
- Urząd Transportu Kolejowego. Pobrano z: <https://www.utk.gov.pl/pl/urząd/oddzialy-terenowe/3735,Zadania-Oddzialow-Terenowych-UTK.html> (14.12.2019).
- Urzędy Żeglugi Śródlądowej. Pobrano z: <https://www.gda.uzs.gov.pl/urzed-y-w-polsce> (8.08.2019).
- Wody Polskie. Pobrano z: <https://www.kzgw.gov.pl/index.php/pl/jednostki-organizacyjne/regionalne-zarzady-gospodarki-wodnej>.
- Wojewódzkie Kuratoria Oświaty.
- Wojewódzkie Sztaby Wojskowe. Pobrano z: <https://www.gov.pl/web/obrona-narodowa/wojewodzkie-sztaby-wojskowe> (8.08.2019).
- Wojewódzkie Urzędy Ochrony Zabytków.
- Wykaz publicznych uczelni akademickich w podziale według typu uczelni podlegających nadzorowi ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego. Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Pobrano z: <https://www.gov.pl/web/nauka/wykaz-uczelni-publicznych-nadzorowanych-przez-ministra-wlasciwego-ds-szkolnictwa-wyzszego-publiczne-uczelnie-akademickie> (18.07.2019).
- Wykaz uczelni artystycznych. Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Pobrano z: <http://www.mkidn.gov.pl/pages/strona-glowna/uczniowie-i-studenci/uczelnie-artystyczne/wykaz-uczelni-artystycznych.php#muzyczne> (18.07.2019).

Wykaz uczelni publicznych nadzorowanych przez Ministra właściwego ds. szkolnictwa wyższego – Państwowe Wyższe Szkoły Zawodowe, Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Pobrano z: <https://www.gov.pl/web/nauka/wykaz-uczelni-publicznych-nadzorowanych-przez-ministra-wlasciwego-ds-szkolnictwa-wyzszego-panstwowe-wyzsze-szkoly-zawodowe> (18.07.2019).

Wyższy Urząd Górniczy. Pobrano z: http://www.wug.gov.pl/prawo/urzedz_gornicze (8.08.2019).

Zakład Ubezpieczeń Społecznych. Pobrano z: <https://bip.zus.pl/oddzialy-inspektoraty-biura-terenowe> (5.08.2019).

4. Podmioty gospodarcze i bezrobocie

4.1. Wprowadzenie

W literaturze wskazuje się, że istotną rolę odgrywają tzw. gospodarcze funkcje kontrolne, związane z lokalizacją w danym ośrodku siedzib przedsiębiorstw. Największe znaczenie miały największe firmy – w badaniach brano pod uwagę najczęściej te z listy 500 największych przedsiębiorstw dziennika „Rzeczpospolita” lub z listy 200 największych firm według rankingu tygodnika „Wprost”. Od połowy lat 90. XX w. obserwuje się wzrost liczby największych firm lokalizowanych w stolicy i spadek w innych miastach kraju (Śleszyński, 2007).

Przeanalizowano zmiany w liczbie i strukturze podmiotów gospodarczych w badanych miastach, zwracając uwagę na lokalizację największych przedsiębiorstw.

Przed 1989 r. gospodarka Polski była centralnie sterowana – władze państwowe poprzez uchwalane ustawy decydowały o kierunkach jej rozwoju. Jej podstawę stanowiły przedsiębiorstwa państwowe, których działalność była zgodna z kierunkiem opracowywanych centralnych planów gospodarczych. Przedsiębiorstwa te nie miały żadnej swobody działania, realizując jedynie założoną w planach produkcję, co prowadziło do braku na rynku wielu podstawowych towarów konsumpcyjnych. Nieliczne przedsiębiorstwa prywatne były stale narażone na daleko idącą niechęć ze strony ówczesnej władzy. To jednak właśnie one, po zmianach politycznych i gospodarczych w 1989 r., stały się niejako lokomotywą rozwoju gospodarczego Polski. Począwszy od 1990 r., nastąpił dynamiczny rozwój liczby

prywatnych podmiotów gospodarczych, przy jednoczesnej stagnacji, a następnie spadku udziału w gospodarce podmiotów państwowych¹. Zgodnie z definicją Głównego Urzędu Statystycznego przez pojęcie „podmioty gospodarki narodowej” rozumie się osoby prawne, jednostki organizacyjne, które nie posiadają osobowości prawnej (również ich zakłady, oddziały, filie stanowiące ich jednostki lokalne) oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Podstawowym kryterium podziału podmiotów gospodarczych z punktu widzenia własności jest rozróżnienie na sektor publiczny i sektor prywatny. Do pierwszego z nich zalicza się m.in. przedsiębiorstwa Skarbu Państwa, przedsiębiorstwa państwowych osób prawnych, przedsiębiorstwa jednostek samorządu terytorialnego, do drugiego: przedsiębiorstwa krajowych osób fizycznych, przedsiębiorstwa pozostałych krajowych jednostek prywatnych oraz przedsiębiorstwa podmiotów zagranicznych (*Słownik pojęć GUS*, 2009).

W sprawozdawczości statystycznej w analizowanym zakresie czasowym (lata 1975–2018) dane dotyczące klasyfikacji działów gospodarki narodowej nie wykazują zgodności i nie są ze sobą kompatybilne². Uniemożliwia to dogłębną i rzetelną analizę podmiotów gospodarczych w całym spektrum czasowym. W tego typu badaniach największym problemem jest zatem dostępność odpowiednich danych zarówno pod względem szczegółowości i kompletności, jak i aktualności (Celińska-Janowicz, 2016). Dlatego też skupiono się wyłącznie na okresie po wprowadzeniu 1 stycznia 2008 r. Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD 2007) (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24.12.2007 r.).

4.2. Zmiany liczby i struktury podmiotów gospodarczych

W analizowanym okresie (lata 2009–2018) liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych³ w grupie obecnych miast wojewódzkich była zdecydowanie wyższa

¹ Termin „podmiot gospodarczy” wywodzi się z ustawy z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej, Dz.U. z 1988 r., nr 41, poz. 324 ze zm.

² Odmiennie klasyfikacje działów gospodarki narodowej w polskiej statystyce w analizowanym okresie obowiązywały w latach 1971–1975, 1976–1985, 1986–1990, 1991–2007 oraz od 2008 r. (na podstawie: Łazowska, 2017; Łazowska i in., 2017).

³ W dalszej części opracowania dla określenia podmiotu gospodarczego zarejestrowanego w systemie REGON używa się zamiennie terminów „podmiot gospodarczy”, „jednostka gospodarcza”, „przedsiębiorstwo”.

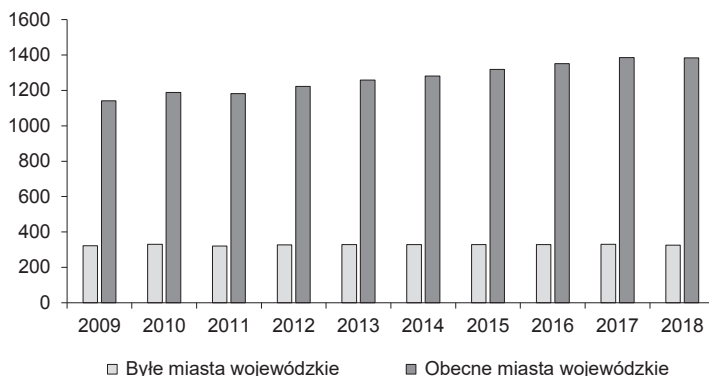
niż w byłych ośrodkach wojewódzkich (ok. 4-krotnie), co uwidaczniało się w udziale procentowym obu grup miast⁴. Wprawdzie obecne ośrodki pełniące funkcje wojewódzkie stanowiły zdecydowaną mniejszość liczebną w stosunku do byłych ośrodków wojewódzkich, to jednak ze względu na swoją znaczną liczbę ludności, a przede wszystkim status administracyjny, były pod względem rozwoju gospodarczego jednostkami zdecydowanie atrakcyjniejszymi dla przedsiębiorców. Liczba podmiotów gospodarczych ogółu obecnych miast wojewódzkich rosła praktycznie z roku na rok. Jedyne w dwóch przedziałach czasowych – 2010–2011 i 2017–2018 – ich liczebność nieznacznie spadła (ryc. 4.1). Mimo to w latach 2009–2018 liczba podmiotów gospodarczych w tej grupie miast zwiększyła się z 1141 tys. do 1385 tys., co dało w efekcie dynamikę wzrostową na poziomie 16,8% (zał. 6). Odmiennie kształtowała się sytuacja w byłych ośrodkach wojewódzkich. Wszystkie miasta z tej grupy cechowały się fluktuacjami na przemian wzrostów i spadków liczby zarejestrowanych podmiotów gospodarczych (w latach 2009–2018 w byłych ośrodkach wojewódzkich 5-krotnie zanotowany został wzrost, a 4-krotnie spadek) – rycina 4.1. W efekcie, mimo upływu 9 lat, stan liczbowy podmiotów gospodarki narodowej nieznacznie się zwiększył (z 321,9 tys. w 2009 r. do 325,8 tys. w 2018 r.), osiągając dynamikę wzrostową na poziomie zaledwie 1,22% (zał. 6).

Wśród poszczególnych miast pełniących w badanym okresie funkcje wojewódzkie największą dynamiką wzrostu jednostek gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON charakteryzował się Rzeszów (40,7%), Zielona Góra (37,1%) i Warszawa (32,1%). Pozycja Warszawy w tym zestawieniu nie jest zaskoczeniem, zważywszy na funkcję, jaką pełni w systemie osadniczym kraju. W przypadku Rzeszowa i Zielonej Góry dużą rolę odegrały procesy powiększania powierzchni tych miast wskutek aneksji otaczających je terenów wiejskich. Nie wszystkie obecne ośrodki wojewódzkie wykazały się wzrostem liczby zarejestrowanych na ich terenie podmiotów gospodarczych. Spadek zanotowały Bydgoszcz i Gorzów Wlkp., ale trzeba obiektywnie stwierdzić, że był on symboliczny (odpowiednio 1,1 i 0,6%) – załącznik 6. Stosunkowo dobrej kondycji firm sprzyjała aktualna sytuacja gospodarcza kraju, przejawiająca się stałym wzrostem PKB (według danych GUS⁵ PKB w 2017 r. wzrósł

⁴ W 2009 r. udział obecnych miast wojewódzkich w całkowitej liczbie podmiotów gospodarczych wszystkich 49 analizowanych miast wynosił 78,0%, natomiast w 2018 r. wzrósł do 80,9% (obliczenia własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS 2009–2018).

⁵ Na podstawie: *Produkt krajowy brutto w 2018 roku...*, 2019).

o 4,9%, a w 2018 r. o 5,1%), przy jednoczesnym wzroście popytu krajowego o 5,3%, a inwestycji gospodarczych o 7,3% (2018) (Mazurkiewicz, 2019).



Rycina 4.1. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON w obecnych i byłych miastach wojewódzkich Polski w latach 2009–2018 (tys.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS 2009–2018.

W badanym okresie w 22 byłych miastach wojewódzkich zanotowano wzrost, a w 9 spadek liczby jednostek gospodarczych. Dużą dynamiką wzrostową charakteryzowały się m.in. Biała Podlaska (18,1%), Nowy Sącz (10,5%) i Tarnów (9,6%). Jednak w większości pozostałych miast kształtowała się ona na nieznacznym poziomie zaledwie kilku procent. Wśród miast, które wyróżniały się spadkiem liczby podmiotów gospodarczych, znalazły się ośrodki miejskie położone w strefie wpływów innego dużego miasta, np. Skierniewice – Warszawa i Łódź, Słupsk – Gdańsk, Koszalin – Szczecin i Gdańsk czy Radom – Warszawa, położone na obszarach peryferyjnych, np. Suwałki, lub takie, które w latach 80. i 90. XX w. cechowały się typem gospodarki monokulturowej, np. Wałbrzych (wydobywanie węgla kamiennego) czy Tarnobrzeg (wydobywanie siarki), a obecnie przeżywały gospodarczy regres. Największym spadkiem liczby przedsiębiorstw w latach 2009–2018 charakteryzował się Włocławek (9,1%), Słupsk (8,2%) i Koszalin (4,3%) – załącznik 6. Dwa ostatnie ośrodki w pierwszym okresie po reformie administracyjnej w 1999 r. miały jeszcze teoretyczną szansę na utrzymanie funkcji wojewódzkich w ramach województwa śródkowopomorskiego. Niestety, dla obu miast ten pozytywny scenariusz się nie zrealizował (Partacz, 2005).

Największą liczbą podmiotów gospodarczych w 2018 r. charakteryzowała się Warszawa (433,8 tys.), co stanowiło ponad 21% wszystkich przedsiębiorstw zarejestrowanych na terenie 49 analizowanych miast (zał. 6). Wysoka dominacja Warszawy wynika z pełnionych przez nią funkcji miasta stołecznego, co sprawia, że jest idealnym miejscem do prowadzenia działalności gospodarczej. O supremacji Warszawy świadczy również to, że na jej terenie lub w strefie podmiejskiej zarejestrowanych jest aż 9 firm, które w rankingu 200 największych firm tygodnika „Wprost” (2019) znajdują się w pierwszej dwudziestce (PGNiG – 2. miejsce, PGE – 4. miejsce, PZU – 5. miejsce, PKO BP – 9. miejsce, PPHU Specjał – 11. miejsce, Cyfrowy Polsat – 13. miejsce, PGL Lasy Państwowe – 14. miejsce, Polskie Sieci Elektroenergetyczne – 16. miejsce, Pekao – 19. miejsce). Kolejne miejsca zajmowały największe miasta Polski, tj. Kraków (140,5 tys.), Wrocław (122,7 tys.), Poznań (111,7 tys.) i Łódź (92,5 tys.) – załącznik 6. Wśród obecnych miast wojewódzkich najmniejszą liczbą przedsiębiorstw w 2018 r. charakteryzował się Gorzów Wlkp. (17,6 tys.), co pośrednio wynika z tego, że jest to najmniej zaludnione miasto spośród wszystkich aktualnych ośrodków wojewódzkich w kraju (124,2 tys. mieszkańców w 2018 r.) – tabela 2.1, pkt 2.2.

Należy jednak pamiętać, że liczba podmiotów zarejestrowanych w rejestrze REGON jest przeszacowana i w większości nie odpowiada liczbie faktycznie istniejących i działających podmiotów gospodarczych. Wiele podmiotów tak naprawdę „fizycznie” nie istnieje, co wynika częstego z braku zgłaszania przez nie likwidacji prowadzonej działalności gospodarczej (Kamińska, 2006; Raczyk, 2009; Śleszyński, 2010). Najbardziej wiarygodnym źródłem danych dotyczących liczby działających na rynku krajowym podmiotów gospodarczych jest inwentaryzacja terenowa, która, niestety, jest nie do zrealizowania w badaniach makroskalowych.

Niedoskonałość danych dotyczących podmiotów gospodarczych zawartych w rejestrze REGON jest szczególnie widoczna, jeżeli porównamy je z aktywnymi jednostkami gospodarczymi ewidencjonowanymi na podstawie PIT i CIT (tab. 4.1).

Tabela 4.1. Podmioty gospodarki zarejestrowane w rejestrze REGON oraz rejestrowane na podstawie PIT i CIT w obecnych i byłych miastach wojewódzkich Polski w 2018 roku

Ranga	Miasta	Liczba podmiotów gospodarczych na podstawie REGON	Liczba aktywnych podmiotów gospodarczych na podstawie PIT i CIT	Udział aktywnych podmiotów gospodarczych w ogóle zarejestrowanych w REGON (%)
1	2	3	4	5
Miasta wojewódzkie po 1998 r.	Białystok	35 926	24 075	67,0
	Olsztyn	23 041	15 311	66,5
	Gdańsk	77 037	50 831	66,0
	Zielona góra	21 167	13 804	65,2
	Lublin	45 348	29 559	65,2
	Toruń	26 138	16 808	64,3
	Łódź	92 537	58 777	63,5
	Rzeszów	28 035	17 718	63,2
	Bydgoszcz	42 299	26 253	62,1
	Kraków	140 500	86 229	61,4
	Wrocław	122 684	74 059	60,4
	Gorzów Wlkp.	17 552	10 483	59,7
	Opole	21 529	12 826	59,6
	Kielce	28 321	16 738	59,1
	Szczecin	69 055	40 219	58,2
	Katowice	47 423	27 411	57,8
	Poznań	111 670	62 861	56,3
	Warszawa	433 823	238 046	54,9
Miasta wojewódzkie w latach 1975–1998	Sieradz	4 297	3 338	77,7
	Siedlce	8 490	6 397	75,3
	Elbląg	12 591	9 154	72,7
	Ciechanów	4 407	3 185	72,3
	Nowy Sącz	9 874	7 079	71,7
	Skierniewice	4 895	3 486	71,2
	Chełm	5 809	4 089	70,4
	Kalisz	11 537	8 119	70,4
	Częstochowa	26 314	18 348	69,7
	Leszno	8 892	6 172	69,4
	Piotrków Tryb.	7 490	5 193	69,3
	Biała Podlaska	6 122	4 239	69,2

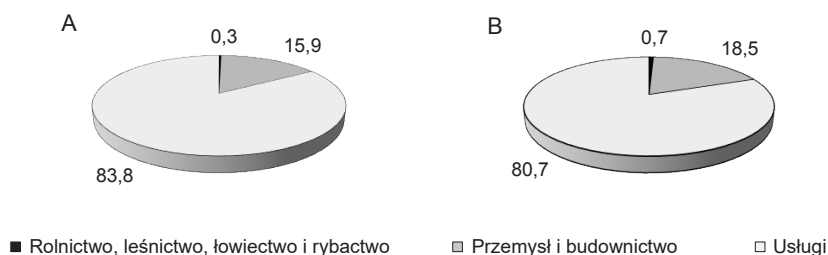
1	2	3	4	5
	Tarnów	11 686	7 982	68,3
	Konin	8 174	5 555	68,0
	Piła	8 560	5 767	67,4
	Krosno	5 528	3 703	67,0
	Suwałki	6 966	4 584	65,8
	Ostrołęka	5 829	3 808	65,3
	Przemyśl	6 459	4 164	64,5
	Bielsko-Biała	26 041	16 752	64,3
	Łomża	6 361	4 067	63,9
	Jelenia Góra	12 353	7 883	63,8
	Radom	24 089	15 339	63,7
	Płock	12 216	7 758	63,5
	Wałbrzych	13 531	8 369	61,9
	Legnica	13 465	8 282	61,5
	Zamość	7 598	4 468	58,8
	Włocławek	11 083	6 373	57,5
	Koszalin	17 752	9 936	56,0
	Słupsk	12 559	6 973	55,5
	Tarnobrzeg	4 848	2 689	55,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS (2018); P. Śleszyński, opracowanie niepublikowane (2019) za: dane Ministerstwa Finansów.

Powyższe zestawienie wyraźnie potwierdza istnienie większej liczby przedsiębiorstw figurujących w rejestrze REGON w stosunku do rzeczywistej liczby aktywnych podmiotów gospodarczych. Rzeczywisty udział podmiotów gospodarczych rozliczających się z urzędem skarbowym za pomocą PIT i CIT waha się w przedziale 54,9–67,0% dla obecnych miast wojewódzkich oraz w przedziale 55,5–77,7% dla ośrodków wojewódzkich w latach 1975–1998. Liczba podmiotów gospodarczych wg rejestru REGON w aktualnych miastach wojewódzkich jest przeszacowana średnio o 40,6%, a w byłych – o 34,5%.

Analizując podmioty gospodarki narodowej według rodzaju działalności, można zauważyć, że w obu grupach badanych miast marginalne znaczenie ma sektor I gospodarki – rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo. Jest to oczywiste, ponieważ badane jednostki osadnicze pełniły w przeszłości (lata 1975–1998) lub pełnią również obecnie funkcje administracyjne pierwszego stopnia. Jednostki te

są obszarami silnie zurbanizowanymi, na terenach których sporadycznie występują przedsiębiorstwa zajmujące się działalnością rolniczą. Mimo to można stwierdzić ponad 2-krotnie większy udział podmiotów tego sektora gospodarki wśród byłych miast wojewódzkich (ryc. 4.2). Również w sektorze przemysł i budownictwo oraz usługi pomiędzy obecnymi i byłymi województwami występuje stosunkowo dużo podobieństw. W obu grupach działalności przedsiębiorstw, bez względu na obecny status administracyjny miast, zdecydowanie dominuje sektor usługowy (obecne miasta wojewódzkie – 83,8%, były ośrodki wojewódzkie – 80,7%), przy znacznym udziale sektora przemysłu i budownictwa (odpowiednio 15,9 i 18,5%) – rycina 4.2.



Rycina 4.2. Udział podmiotów gospodarczych wg rodzajów działalności w obecnych (A) i byłych (B) miastach wojewódzkich Polski w 2018 roku (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS (2009–2018).

Wśród byłych miast wojewódzkich największym udziałem podmiotów gospodarczych w sektorze rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa w 2018 r. charakteryzowały się miasta województwa lubuskiego – Gorzów Wlkp. (1,0%) i Zielona Góra (0,9%), a wśród byłych stolic województw – Leszno (1,8%) i Siedlce (1,6%). W przypadku przedsiębiorstw działających w sektorze przemysłu i budownictwa największy ich udział był notowany w byłych ośrodkach wojewódzkich – w Łomży (21,9%) i Częstochowie (21,2%). Najwyżej klasyfikowanym w tym zestawieniu obecnym miastem wojewódzkim był Szczecin (20,3%), który jednak wśród wszystkich 49 analizowanych miast zajmował dopiero 6. miejsce. Wszystkie poddane analizie ośrodki miejskie wyróżniały się bardzo dużym udziałem podmiotów gospodarczych funkcjonujących w branży usługowej. W przypadku obecnych miast wojewódzkich zawierały się one w przedziale od 79,1% (Szczecin) do 86,3% (Warszawa), a w byłych – od 77,3% (Łomża) do 86,2% (Przemyśl).

W celu obiektywnego ukazania zagęszczenia przedsiębiorstw gospodarczych mających swoje siedziby w poszczególnych miastach posłużono się wskaźnikiem natężenia, w którym liczbę podmiotów gospodarczych odniesiono do liczby mieszkańców zamieszkujących daną jednostkę osadniczą (liczba podmiotów gospodarczych przypadająca na 1000 mieszkańców). Porównując zagęszczenie podmiotów gospodarki w dwóch charakteryzowanych grupach miast, daje się zauważyć dużą różnicę w wartościach liczby przedsiębiorstw przypadających na liczbę mieszkańców. W przypadku byłych ośrodków wojewódzkich w 2009 r. na 1000 osób przypadało 114 przedsiębiorstw, a 9 lat później – 119, co dało stosunkowo niewielki przyrost. Zdecydowanie bardziej dynamicznie pod tym względem rozwijały się obecne miasta wojewódzkie, w których na początku analizowanego okresu wskaźnik natężenia wyniósł 136 podmiotów gospodarczych przypadających na 1000 osób zamieszkujących tę grupę miast. W 2018 r. wartość wskaźnika wzrosła o 22 jednostki gospodarcze i wynosiła 158 podmiotów przypadających na 1000 mieszkańców. Widać więc wyraźnie, że pełnienie funkcji wojewódzkich, co z kolei wiąże się z obecnością wielu instytucji o znaczeniu ponadlokalnym i subregionalnym, zdecydowanie zwiększa atrakcyjność z punktu widzenia przedsiębiorców tego typu ośrodków. W rezultacie prowadzi to do znacznie szybszego rozwoju gospodarczego tych jednostek osadniczych.

Wśród obecnych ośrodków wojewódzkich w latach 2009–2018 jedynie 2 miasta – Bydgoszcz i Gorzów Wlkp. – charakteryzowały się stagnacją w tym zakresie. W pozostałych ośrodkach wojewódzkich liczba podmiotów przypadająca na 1000 mieszkańców zwiększyła się, osiągając rekordowe wartości wzrostu w przypadku Warszawy (ze 192 do 245 podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców – wzrost o 53 jednostki gospodarcze). Znaczne podwyższenie wskaźnika uzyskał również Wrocław, Kraków, Poznań i Gdańsk. Miasta te słyną z dobrego klimatu dla inwestorów, co powoduje, że są jakby magnesem przyciągającym przedsiębiorców, którzy zakładają tam swoje firmy. W poszczególnych miastach, które utraciły funkcje wojewódzkie w 1998 r., dynamika zmian wskaźnika liczby podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców jest zdecydowanie mniejsza. Aż 5 ośrodków z tej grupy miast cechował spadek wartości tego wskaźnika w przekroju lat 2009–2018 (Koszalin, Włocławek, Skierniewice, Słupsk, Suwałki). W większości pozostałych miast wzrost liczby podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców nie przekroczył 10 przedsiębiorstw, w 9-letnim przekroju czasowym (19 miast). Największy wzrost zanotowały Biała Podlaska, Bielsko-Biała i Tarnów. Władze tych miast starają się stale podnosić atrakcyjność

inwestycyjną dla przedsiębiorców, m.in. poprzez tworzenie specjalnych stref gospodarczych (np. utworzona w 2005 r. Bialska Strefa Aktywności Gospodarczej czy powstały w tym samym roku Bielski Park Przemysłowy i Usługowy). Ponadto w Tarnowie wiele podmiotów gospodarczych jest związanych z przemysłem chemicznym i skupionych wokół jednej z największych polskich firm – Grupa Azoty SA⁶.

Ostatnim elementem poddanym analizie jest forma własności podmiotów gospodarczych. Zarówno w przypadku obecnych, jak i byłych miast wojewódzkich wśród przedsiębiorstw przeważają firmy sektora prywatnego. Na początku analizowanego okresu (2009) prywatne przedsiębiorstwa w obecnych miastach wojewódzkich stanowiły 97,9%, a wśród byłych ośrodków wojewódzkich 96,6% ogółu wszystkich podmiotów gospodarczych. W 2018 r. dominacja prywatnych przedsiębiorstw jeszcze bardziej się uwidatniła – w obecnych miastach wojewódzkich wynosiła 98,3%, a w byłych – 96,9% (tab. 4.2).

Tabela 4.2. Podmioty gospodarki narodowej według sektora własności w obecnych i byłych miastach wojewódzkich Polski w latach 2009–2018 (%)

Ranga	Miasto	Udział podmiotów gospodarczych wg formy własności				Dynamika zmian liczby podmiotów gospodarczych w latach 2009–2018	
		sektor publiczny		sektor prywatny		sektor publiczny	sektor prywatny
		2009	2018	2009	2018		
1	2	3	4	5	6	7	8
Miasta wojewódzkie po 1998 r.	średnia	2,1	1,7	97,9	98,3	-5,0	18,1
	Białystok	2,0	1,4	98,0	98,6	-14,3	18,5
	Bydgoszcz	2,1	1,9	97,9	98,1	-13,6	-2,0
	Gdańsk	2,9	2,3	97,1	97,7	-4,7	21,5
	Gorzów Wlkp.	4,1	4,0	95,9	96,0	-4,5	-1,3
	Katowice	3,6	3,0	96,4	97,0	-6,6	13,3
	Kielce	1,7	1,5	98,3	98,5	-13,3	0,2
	Kraków	1,3	1,0	98,7	99,0	-6,1	25,0
	Lublin	1,9	1,7	98,1	98,3	-0,1	11,1
	Łódź	2,2	1,9	97,8	98,1	-7,1	9,3
	Olsztyn	2,6	2,4	97,4	97,6	-3,6	8,1
	Opole	3,2	3,0	96,8	97,0	-0,2	7,9

⁶ Grupa Azoty SA w rankingu tygodnika „Wprost” klasyfikujących największe firmy w 2019 r. zajęła 17. miejsce (200 największych polskich firm 2019).

Zmiany liczby i struktury podmiotów gospodarczych

1	2	3	4	5	6	7	8
Miasta wojewódzkie w latach 1975–1998	Poznań	1,6	1,3	98,4	98,7	–10,7	14,6
	Rzeszów	2,6	2,0	97,4	98,0	1,7	37,7
	Szczecin	2,8	2,5	97,2	97,5	–4,2	6,0
	Toruń	2,1	1,7	97,9	98,3	–7,0	13,2
	Warszawa	1,3	1,1	98,7	98,9	–0,5	25,8
	Wrocław	3,2	2,3	96,8	97,7	–12,6	22,6
	Zielona Góra	1,6	2,4	98,4	97,6	97,2	33,0
	średnia	3,4	3,1	96,6	96,9	–9,2	0,7
	Biała Podlaska	2,5	2,0	97,5	98,0	–7,0	17,5
	Bielsko-Biała	2,6	2,2	97,4	97,8	–9,8	7,5
	Chełm	2,7	2,2	97,3	97,8	–18,5	–1,1
	Ciechanów	3,7	3,2	96,3	96,8	–9,7	3,8
	Częstochowa	2,2	2,1	97,8	97,9	–2,3	0,9
	Elbląg	7,8	5,4	92,2	94,6	–29,8	4,0
	Jelenia Góra	4,9	4,7	95,1	95,3	–2,5	0,5
	Kalisz	3,5	2,9	96,5	97,1	–17,0	–0,6
	Konin	2,4	2,1	97,6	97,9	–11,9	0,8
	Koszalin	3,2	2,9	96,8	97,1	–13,3	–4,7
	Krosno	3,1	2,6	96,9	97,4	–13,3	3,9
	Legnica	4,8	4,2	95,2	95,8	–10,4	2,4
	Leszno	2,3	2,3	97,7	97,7	3,5	0,8
	Łomża	2,2	2,4	97,8	97,6	8,5	–0,2
	Nowy Sącz	2,4	2,1	97,6	97,9	–4,2	9,8
	Ostrołęka	2,2	1,9	97,8	98,1	–11,8	3,0
	Piła	5,1	3,5	94,9	96,5	–28,7	4,7
	Piotrków Tryb.	2,9	2,7	97,1	97,3	–2,5	5,3
	Płock	2,5	2,3	97,5	97,7	–9,2	–1,1
	Przemyśl	6,1	5,4	93,9	94,6	–10,1	1,8
	Radom	1,5	1,5	98,5	98,5	–8,8	–4,3
	Siedlce	2,3	1,8	97,7	98,2	–16,9	5,1
	Sieradz	3,7	3,6	96,3	96,4	0,7	4,9
	Skierniewice	2,6	2,5	97,4	97,5	–7,5	–3,9
	Słupsk	4,9	5,4	95,1	94,6	0,3	–9,4
	Suwałki	3,1	3,0	96,9	97,0	–8,0	–3,4
	Tarnobrzeg	2,5	2,2	97,5	97,8	–13,0	–2,8
	Tarnów	3,0	2,5	97,0	97,5	–11,2	9,6
	Wałbrzych	7,7	8,4	92,3	91,6	7,7	–2,0
	Włocławek	2,4	2,4	97,6	97,6	–10,9	–9,3
	Zamość	2,6	2,3	97,4	97,7	–13,1	–1,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS (2009–2018).

Podmioty sektora publicznego w obecnych ośrodkach wojewódzkich w 2009 r. stanowiły zaledwie 2,1% wszystkich przedsiębiorstw. Wartość ta w 2018 r. była jeszcze niższa – 1,7%. Podobnie kształtowała się sytuacja sektora publicznego wśród byłych miast wojewódzkich, chociaż udział tego sektora własnościowego był dwukrotnie wyższy niż w obecnych ośrodkach wojewódzkich. W 2009 r. miasta te charakteryzowały się 3,4% udziałem podmiotów gospodarczych sektora publicznego w ogóle wszystkich przedsiębiorstw gospodarczych zarejestrowanych w rejestrze REGON. Również w przypadku tej grupy miast na koniec analizowanego okresu (2018) nastąpił spadek udziału tego typu podmiotów gospodarczych (do 3,1%). Tak więc zarówno obecne, jak i były ośrodki wojewódzkie w latach 2009–2018 wyróżniały się spadkową tendencją udziału podmiotów gospodarczych przynależnych do sektora publicznego (tab. 4.2). Wśród poszczególnych miast największym udziałem przedsiębiorstw o charakterze publicznym w 2009 r. charakteryzowały się w większości ośrodki, które utraciły status miast wojewódzkich w 1998 r. – Elbląg (7,8%), Wałbrzych (7,7%) czy Przemyśl (6,1%). Dopiero na 8. miejscu w tym zestawieniu pojawia się obecny ośrodek wojewódzki – Gorzów Wlkp. (4,1%). Na koniec badanego okresu sytuacja zmienia się nieznacznie. Największym udziałem podmiotów gospodarczych działających w sektorze publicznym cechował się Wałbrzych (8,4%), a następnie – z udziałem na poziomie 5,4% – Przemyśl, Elbląg i Słupsk (tab. 4.2). Warto jednak zauważyć, że przy ogólnej tendencji spadku udziału sektora publicznego w tym okresie miasto Wałbrzych dość znacznie zwiększyło udział przedsiębiorstw o tej formie własności. W zdecydowanej większości miast w analizowanym okresie zmniejszył się udział podmiotów sektora publicznego, przy jednoczesnym wzroście udziału przedsiębiorstw prywatnych. Taki spadek zanotowały łącznie 42 jednostki miejskie. Wśród miast, które zachowały w tym okresie tendencję wzrostową, był wspomniany wcześniej Wałbrzych, a także inne były ośrodki wojewódzkie, Łomża, Leszno, Słupsk i Sieradz, oraz 2 aktualnie funkcjonujące ośrodki wojewódzkie, Zielona Góra i Rzeszów. W tym pierwszym mieście dynamika wzrostu liczby przedsiębiorstw funkcjonujących w sektorze publicznym była największa ze wszystkich miast i wynosiła ponad 97% (tab. 4.2).

Największym udziałem przedsiębiorstw prywatnych w 2009 r., odmiennie niż to miało miejsce w przypadku sektora publicznego, charakteryzowały się obecne ośrodki wojewódzkie, które w większości notowały udział na poziomie powyżej 98% (Kraków i Warszawa – 98,7% czy Poznań i Zielona Góra – 98,4%). Wśród byłych ośrodków wojewódzkich najwyższym udziałem sektora prywatnego wśród ogółu

podmiotów gospodarczych wyróżniał się Radom (98,5%), który był jedynym miastem o udziale powyżej 98% wśród wszystkich miast tej grupy⁷. Na koniec badanego okresu (2018) zaszły tylko niewielkie zmiany. Wśród obecnych miast wojewódzkich wysokie pozycje zachowały Kraków (99,0%), Warszawa (98,9%) i Poznań (98,7%), a wśród byłych ośrodków wojewódzkich – Radom (98,5%). Zwiększyła się natomiast liczba miast, w których udział podmiotów sektora prywatnego wzrósł powyżej 98% (obecne ośrodki wojewódzkie – 10 miast, były ośrodki wojewódzkie – 4 miasta) – tabela 4.2.

Ze względu na strukturę własnościową zdecydowanie bardziej dynamicznie rozwijały się przedsiębiorstwa sektora prywatnego niż publicznego. Po przemianach ustrojowych w 1989 r. nasiliła się dynamika wzrostu liczby podmiotów prywatnych, które swoje apogeum miało w latach 90. XX w. Wprawdzie w ostatnich latach widać wyraźne osłabienie tendencji wzrostowych w tym zakresie, to jednak nadal – ze względu na stały rozwój gospodarczy kraju – wzrost ten jest znaczący. W latach 2009–2018 większym wzrostem udziału przedsiębiorstw sektora prywatnego charakteryzowały się obecne miasta wojewódzkie (dynamika wzrostu na poziomie 18,1%), co wynikało z roli, jaką pełnią w systemie administracyjnym kraju. Dawne ośrodki wojewódzkie, które w wyniku reformy administracyjnej w 1999 r. zostały zdegradowane do miast powiatowych, cechowała zdecydowanie mniejsza dynamika wzrostu – zaledwie 0,7%. Wśród badanych miast największą dynamiką zmian w latach 2009–2018 charakteryzowały się ośrodki, które obecnie pełnią funkcje miast wojewódzkich – Rzeszów (37,7%), Zielona Góra (33%) i Warszawa (25,8%). Większość miast tej grupy wyróżniała się wzrostem liczby przedsiębiorstw o dość znacznej dynamice (powyżej 10%). Jedynie 2 obecne miasta wojewódzkie w rozpatrywanym okresie charakteryzowały się spadkiem liczby zarejestrowanych w rejestrze REGON przedsiębiorstw prywatnych (Bydgoszcz – 2,0%, Gorzów Wlkp. – 1,3%). W byłych miastach wojewódzkich – z małymi wyjątkami – w latach 2009–2018 nastąpił nieznaczny rozwój podmiotów sektora prywatnego (poniżej 10%). Z tego stereotypu wyłamała się jedynie Biała Podlaska, w której zanotowano wzrost na poziomie 17,5%. Mimo to w zestawieniu wszystkich rozpatrywanych miast taka wartość klasyfikowała miasto położone na Polesiu Lubelskim dopiero na 10. miejscu. Wśród byłych ośrodków

⁷ Ponad 98% udział podmiotów gospodarczych prywatnego sektora gospodarki narodowej w 2009 r. cechował 7 obecnych miast wojewódzkich (Kraków, Warszawa, Poznań, Kielce, Lublin, Toruń, Białystok).

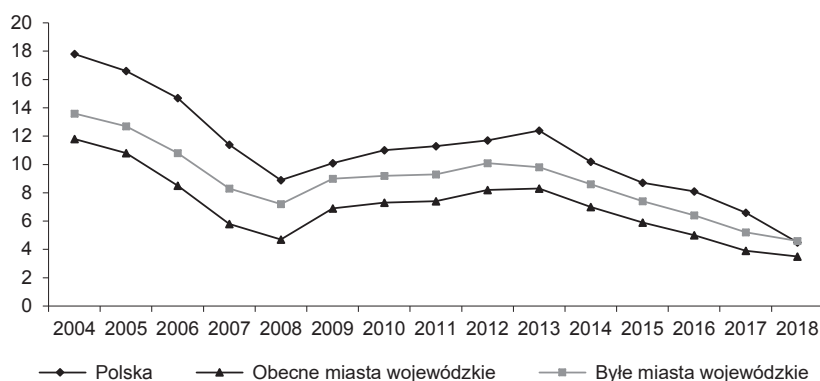
wojewódzkich dużą grupę stanowiły miasta, które w analizowanych latach zmniejszyły swój potencjał mierzony liczbą podmiotów gospodarczych skupionych wokół sektora prywatnego (13 miast). Największy ubytek prywatnych jednostek gospodarczych wyróżniał Słupsk (9,4%) i Włocławek (9,3%) – tabela 4.2.

4.3. Bezrobocie

Zjawisko bezrobocia w Polsce pojawiło się razem z przemianami ustrojowymi z 1989 r. Wprawdzie w 1990 r. stopa bezrobocia w kraju była stosunkowo niska (0,3%), to jednak począwszy od 1991 r. zaczęła systematycznie wzrastać i rekordową wartość 16,9% osiągnęła w lipcu 1994 r. (*Stopa bezrobocia rejestrowanego w latach 1990–2019*). Głównym powodem dynamicznego wzrostu poziomu bezrobocia było rozpoczęcie w 1990 r. wdrażania pakietu reform gospodarczo-ustrojowych zwanych Planem Balcerowicza, dzięki któremu obniżono inflację i deficyt budżetowy, ale odbyło się to znacznym kosztem społeczeństwa. W drugiej połowie lat 90. XX w., w sierpniu 1998 r. (*Stopa bezrobocia rejestrowanego w latach 1990–2019*), stopa bezrobocia spadła do poziomu 9,5%, czemu sprzyjało wysokie tempo rozwoju gospodarczego, a także zastopowanie w wielu branżach gospodarki procesu restrukturyzacji.

Na przełomie XX i XXI w. polska gospodarka wyraźnie spowolniła, co zaowocowało ponownym wzrostem bezrobocia do najwyższego w historii poziomu (20,7%) w lutym 2003 r. (*Stopa bezrobocia rejestrowanego w latach 1990–2019*). Trudna sytuacja na rynku pracy dotyczyła mieszkańców zarówno miast, jak i wsi. Jednak ze względu na bardziej wykształcony i chłonny, a jednocześnie zróżnicowany zawodowo rynek pracy w miastach poziom bezrobocia był o kilka punktów procentowych niższy niż średnio w skali kraju czy też województw. W latach 2004–2008 w grupie analizowanych miast wojewódzkich nastąpił spadek bezrobocia rejestrowanego do poziomu 4,7% (obecne miasta wojewódzkie) i 7,2% (byłe miasta wojewódzkie), do czego przyczyniły się z jednej strony korzystne warunki gospodarcze, a z drugiej – wstąpienie Polski do Unii Europejskiej 1 maja 2004 r., co znacznie zintensyfikowało zjawisko migracji zarobkowej. Taka sytuacja nie trwała długo, bo począwszy od 2009 r. stopa bezrobocia w obecnych, jak i byłych ośrodkach wojewódzkich zaczęła rosnąć, osiągając punkt kulminacyjny w przypadku obecnych ośrodków wojewódzkich w 2013 r. (8,3%), a wśród byłych miast wojewódzkich rok wcześniej

(2012) – 10,1%. Wzrost ten spowodował ogólnoświatowy kryzys gospodarczy, który był efektem krachu na rynkach finansowych. Od tego momentu sytuacja społeczno-gospodarcza kraju ustabilizowała się, co skutkowało obniżeniem bezrobocia do stosunkowo niskiego poziomu 3,5% (obecne ośrodki wojewódzkie) i 4,6 (byłe miasta wojewódzkie) – rycina 4.3. Mimo bardzo podobnych tendencji kształtowania się stopy bezrobocia w obu badanych grupach miast w latach 2004–2018 trzeba obiektywnie zauważyć, że chłonność rynku pracy w dużych miastach, które obecnie pełnią funkcje wojewódzkie, była zdecydowanie większa niż w ośrodkach, które utraciły status wojewódzkich na początku 1999 r. Uwidacznia się to wielkością stopy bezrobocia, a zarazem różnicą między obu grupami miast, która w analizowanym okresie (lata 2004–2018) wahała się w przedziale od 1,1% w 2018 r. do 2,5% w latach 2007–2008 (ryc. 4.3). W 2018 r. najniższym poziomem bezrobocia wśród wszystkich badanych miast charakteryzował się Poznań (1,5%) oraz Warszawa, Katowice, Wrocław i Bielsko-Biała. Z kolei najwyższy poziom bezrobocia był charakterystyczny przede wszystkim dla byłych ośrodków wojewódzkich, takich jak Radom (12,1%), Przemyśl (11,2%), Biała Podlaska (10,5%) i Włocławek (10,4%). Wśród obecnych miast wojewódzkich najwyższą stopę bezrobocia w 2018 r. zanotowano w Białymstoku (6,2%)⁸.



Rycina 4.3. Bezrobocie rejestrowane w obecnych i byłych miastach wojewódzkich na tle Polski w latach 2004–2018 (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Stopa bezrobocia rejestrowanego w latach 1990–2019*; Bank Danych Lokalnych GUS 2004–2018.

⁸ Obliczenia własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS 2004–2018.

4.4. Podsumowanie

W analizowanym okresie (2009–2018) liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych w grupie obecnych miast wojewódzkich była zdecydowanie wyższa niż w byłych ośrodkach wojewódzkich. Liczba podmiotów gospodarczych ogółu obecnych miast wojewódzkich rosła (z małymi wyjątkami – lata 2010–2011 i 2017–2018) praktycznie z roku na rok, co dało przyrost liczby podmiotów gospodarczych w okresie 2009–2018 na poziomie 16,8%. Z kolei w byłych ośrodkach wojewódzkich występowały na przemian wzrosty i spadki liczby podmiotów gospodarki narodowej, co w końcowym efekcie dało wprawdzie dynamikę wzrostową, ale na bardzo niskim poziomie (1,2%).

Wśród poszczególnych miast pełniących w badanym okresie funkcje wojewódzkie największą dynamiką wzrostu podmiotów gospodarczych charakteryzował się Rzeszów (40,7%), Zielona Góra (37,1%) i Warszawa (32,1%), a wśród byłych stolic województw – Biała Podlaska (18,1%), Nowy Sącz (10,5%) i Tarnów (9,6%). Największą liczbą podmiotów gospodarczych w 2018 r. charakteryzowała się Warszawa (433,8 tys.), co stanowiło ponad 21% wszystkich przedsiębiorstw zarejestrowanych na terenie 49 analizowanych miast. W stolicy kraju w 2018 r. było zarejestrowanych aż 9 z 20 największych przedsiębiorstw w Polsce wg rankingu 200 firm tygodnika „Wprost”, m.in. PGNiG, PGE czy PZU. Trzeba w tym miejscu wyraźnie zaznaczyć, że liczba rejestrowanych w REGON podmiotów gospodarczych nie oddaje w pełni rzeczywistej liczby aktywnie działających na rynku przedsiębiorstw. W 2018 r. wśród analizowanych miast wartość ta była przeszacowana średnio o 35–40%.

W obu grupach badanych miast można zauważyć, że wśród podmiotów gospodarczych marginalne znaczenie ma sektor pierwszy gospodarki: rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo. Również w sektorach przemysł i budownictwo oraz usługi pomiędzy obecnymi i byłymi województwami występuje stosunkowo dużo podobieństw. W obu grupach działalności przedsiębiorstw, bez względu na obecny status administracyjny miast, zdecydowanie dominuje sektor usługowy (obecne miasta wojewódzkie – 83,8%, były ośrodki wojewódzkie – 80,7%), przy znacznym udziale sektora przemysłu i budownictwa (odpowiednio 15,9% i 18,5%).

Wśród byłych miast wojewódzkich największym udziałem przedsiębiorstw w sektorze rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa w 2018 r. charakteryzowały się miasta województwa lubuskiego, Gorzów Wlkp. (1,0%) i Zielona Góra (0,9%),

a wśród byłych stolic województw Leszno (1,8%) i Siedlce (1,6%). W przypadku przedsiębiorstw działających w sektorze przemysłu i budownictwa największy ich udział był notowany w byłych ośrodkach wojewódzkich, Łomży (21,9%) i Częstochowie (21,2%). Najwyżej klasyfikowanym w tym zestawieniu obecnym miastem wojewódzkim był Szczecin (20,3%).

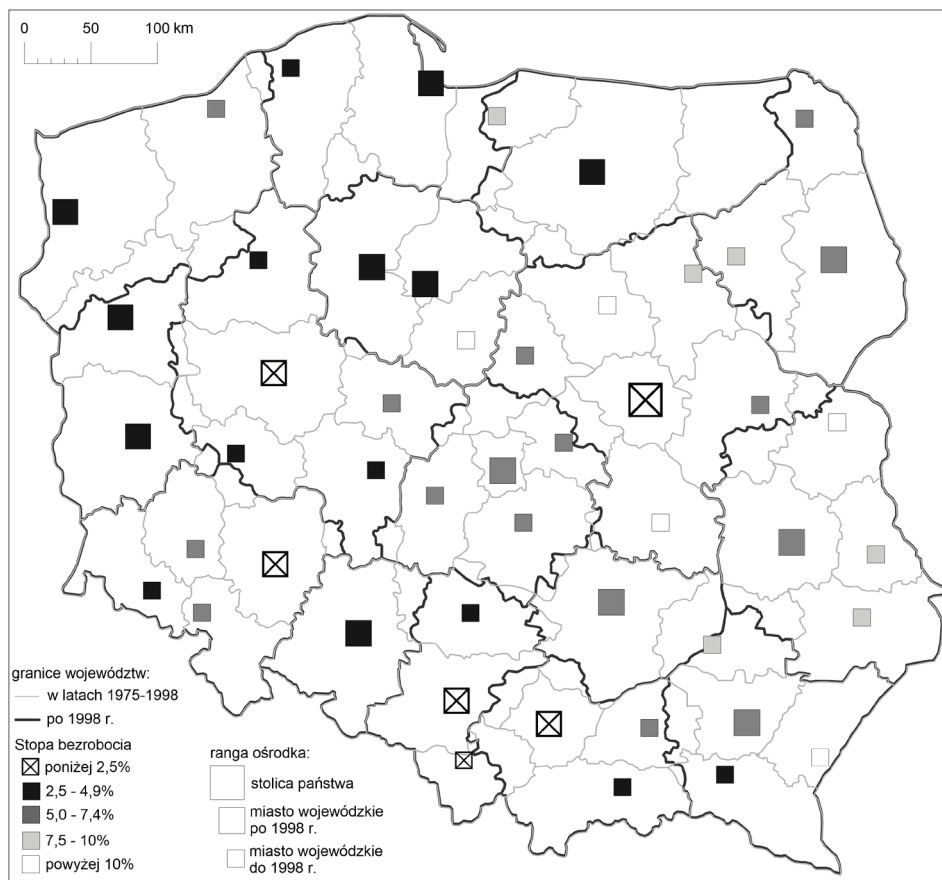
Wszystkie analizowane ośrodki miejskie cechowały się bardzo dużym udziałem podmiotów gospodarczych funkcjonujących w branży usługowej. W przypadku obecnych miast wojewódzkich zawierały się one w przedziale od 79,1% (Szczecin) do 86,3% (Warszawa), a w byłych – od 77,3% (Łomża) do 86,2% (Przemyśl).

Pod względem własności zarówno w obecnych, jak i byłych miastach wojewódzkich dominują firmy sektora prywatnego. W 2009 r. prywatne przedsiębiorstwa w obecnych miastach wojewódzkich stanowiły 97,9%, a wśród byłych ośrodków wojewódzkich – 96,6% ogółu wszystkich podmiotów gospodarczych. W 2018 r. dominacja prywatnych przedsiębiorstw jeszcze bardziej się uwydatniła i wynosiła w obecnych miastach wojewódzkich 98,3%, a w byłych – 96,9%. Znaczenie sektora publicznego w tym zakresie miało charakter marginalny.

Począwszy od 1989 r., w Polsce pojawiło się zjawisko bezrobocia, które jednak w różnym stopniu dotknęło obecne i były miasta wojewódzkie. Ze względu na bardziej rozbudowany i elastyczny rynek pracy w miastach dużych bezrobocie w obecnych ośrodkach wojewódzkich przybierało wartości średnio o 1–2% niższe niż w byłych miastach wojewódzkich. W obu rozpatrywanych grupach miast po 2004 r. stopa bezrobocia wykazywała podobne fluktuacje, wywołane sytuacją gospodarczą i polityczną w kraju (spadek w latach 2004–2008 i 2014–2018) oraz kryzysem gospodarczym w skali globalnej (wzrost w latach 2009–2013). Na koniec analizowanego okresu (2018) poziom bezrobocia rejestrowanego zarówno w grupie obecnych, jak i byłych miast wojewódzkich był stosunkowo niski – odpowiednio 3,5% i 4,6%. Największym poziomem bezrobocia rejestrowanego w 2018 r. charakteryzowały się przede wszystkim były ośrodki wojewódzkie, z których 5 wyróżniało się wartościami powyżej 10%: Radom (12,1%), Ciechanów (11,2%)⁹, Przemyśl (11,2%), Biała Podlaska (10,5%) i Włocławek (10,4%). Wśród obecnych miast wojewódzkich najwyższą stopą bezrobocia w tym roku wyróżniał się Białystok (6,2%), co dawało mu dopiero 13. pozycję wśród wszystkich analizowanych miast. Większość analizowanych miast

⁹ W przypadku Ciechanowa wartość bezrobocia rejestrowanego odnosi się do powiatu ciechanowskiego.

charakteryzowała się poziomem bezrobocia zawierającym się w przedziale 2,5–7,4% (32 miasta). Najmniejszą stopą bezrobocia na koniec badanego okresu charakteryzowały się głównie obecne miasta wojewódzkie, takie jak Poznań (1,2%), Warszawa (1,5%), Katowice (1,6%), Wrocław (1,8%) i Kraków (2,4%), a wśród byłych ośrodków wojewódzkich Bielsko-Biała (1,9%)¹⁰ – rycina 4.4.



Rycina 4.4. Wielkość bezrobocia rejestrowanego w obecnych i byłych miastach wojewódzkich Polski w 2018 roku (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS 2018.

¹⁰ Niski poziom bezrobocia rejestrowanego w Bielsku-Białej w dużej mierze jest zasługą licznych spółek Grupy FCA, działającej w branży motoryzacyjnej, oraz sąsiedzkiego położenia Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego.

Piśmiennictwo

Literatura

- 200 największych polskich firm 2019 (2019). *Wprost*, 19. Pobrano z: <https://rankingi.wprost.pl/200-najwiekszych-firm> (11.09.2019).
- Bank Danych Lokalnych GUS 2004–2018. Pobrano z: <https://bdl.stat.gov.pl> (24.08.2019, 16.09.2019).
- Celińska-Janowicz, D. (2016). Rejestry podmiotów jako źródła danych w analizach lokalizacji działalności gospodarczej w mikroskali. *Wiadomości Statystyczne*, 656 (1), 27–43.
- Kamińska, W. (2006), *Pozarolnicza indywidualna działalność gospodarcza w Polsce w latach 1988–2003*. Prace Geograficzne 203. Warszawa: IGiPZ PAN.
- Łazowska, B. (2017). *Główny Urząd Statystyczny w latach 1945–1989*. W: F. Kubiczek (red.), *Statystyka Polski. Dawniej i dziś* (s. 255–334). Historia Polski w liczbach, t. IV. Warszawa: GUS.
- Łazowska, B., Dmochowska, H., Łagodziński, W.W., Witkowski, J., Wyżnikiewicz, B. (2017). *Główny Urząd Statystyczny w latach 1989–2017*. W: F. Kubiczek (red.), *Statystyka Polski. Dawniej i dziś* (s. 335–390). Historia Polski w liczbach, t. IV. Warszawa: GUS.
- Mazurkiewicz, P. (2019). Duże firmy wciąż rosną szybciej niż cała nasza gospodarka. *Rzeczpospolita*, 31 maja. Pobrano z: <https://www.rp.pl/Ekonomia/305319969-Duze-firmy-wciaz-rosna-szybciej-niz-cala-nasza-gospodarka.html> (18.07.2019).
- Partacz, C. (2005). Samorządność czy woluntaryzm centrali? Walka społeczności koszalińsko-słupskiej o utworzenie województwa środkowopomorskiego. *Rocznik Koszaliński*, 33. Pobrano z: <https://koszalineo.files.wordpress.com/2009/01/rocznik2005.pdf> (13.09.2019).
- Produkt krajowy brutto w 2018 roku – szacunek wstępny* (2019). GUS, 31 stycznia. Pobrano z: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/roczne-rachunki-narodowe/produkt-krajowy-brutto-w-2018-roku-szacunek-wstepny,2,8.html> (3.09.2019).
- Raczyk, A. (2009). *Metody badania przedsiębiorczości oparte na rejestrze podmiotów gospodarki narodowej*. W: T. Ziolo, T. Rachwał (red.), *Rola przedsiębiorczości w kształtowaniu społeczeństwa informacyjnego* (s. 133–146). Przedsiębiorczość – Edukacja, nr 5. Warszawa–Kraków: Nowa Era.
- Słownik pojęć GUS* (2009). GUS. Pobrano z: https://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gdansk/ASSETS_slownik_pojec_2009.pdf (2.09.2019).
- Stopa bezrobocia rejestrowanego w latach 1990–2019* (2019). GUS. Pobrano z: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rynek-pracy/bezrobocie-rejestrowane/stopa-bezrobocia-rejestrowanego-w-latach-1990-2019,4,1.htm> (16.09.2019).

Śleszyński, P. (2007). *Gospodarcze funkcje kontrolne w przestrzeni Polski*. Prace Geograficzne 213. Warszawa: IGiPZ PAN.

Śleszyński, P. (2010). *Studium szacunku liczby i rozmieszczenia pracujących w Krakowie*, Biuletyn KPZK PAN, 243.

Akty prawne

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24.12.2007 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD). Dz.U. z 2007 r., nr 251, poz. 1885.

Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej. Dz.U. z 1988 r., nr 41, poz. 324 ze zm.

5. Ośrodki wojewódzkie w Polsce jako węzły transportowe

5.1. Wprowadzenie

Podstawą badań było założenie, że ośrodek wojewódzki, a także subregionalny, bo do tej roli zdegradowano większość badanych miast, powinien stanowić węzeł transportowy dobrze skomunikowany z ośrodkami wyższego rzędu. Celem badań w niniejszym aspekcie była zatem ocena roli ośrodków wojewódzkich w Polsce z lat 1975–1998 jako węzłów transportowych. Przeanalizowano powiązania tych miast z siecią kolejową i drogową, a także lotniskami cywilnymi oraz dostęp:

- 48 ośrodków wojewódzkich do stolicy kraju;
- 31 byłych miast wojewódzkich do stolicy województwa, w którym były przed 1975 r. i po 1998 r., oraz wzajemną dostępność transportową miast dzielących między siebie funkcje wojewódzkie po 1998 r.;
- 41 badanych miast do jednego z 8 ośrodków metropolitalnych (Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Szczecin, Katowice) oraz 7 ośrodków metropolitalnych (bez Warszawy) do innego sąsiadującego ośrodka tego typu.

W zakresie połączeń transportem zbiorowym uwzględniono jedynie połączenia w dni robocze poza sezonem, czyli takie, które umożliwiały np. odbycie podróży służbowych. Przeanalizowano także strukturę modalną tych połączeń.

Na podstawie opisanych badań dokonano oceny badanych miast jako węzłów transportowych w 2019 r. Ocenę tę dokonano z wykorzystaniem zaproponowanych przez autora następujących wskaźników:

1. Uwarunkowania infrastrukturalne:

- węzeł drogowy – liczba kierunków, w których wychodziły drogi krajowe z danego ośrodka (0,0 – brak, 0,25 – 1–2 kierunki, 0,5 – 3–4 kierunki, 0,75 – 5–7 kierunków, 1,0 – 8 i więcej kierunków);
- dostęp do infrastruktury drogowej wyższej kategorii – autostrady i drogi ekspresowe wraz z węzłem w promieniu do 15 km od granicy danego miasta (0,0 – brak, 0,25 – droga główna dwupasmowa, 0,5 – fragment drogi klasy A/S, np. tylko obwodnica danego miasta, 0,75 – droga A/S istniejąca, 1,0 – węzeł dróg A/S);
- węzeł kolejowy – liczba kierunków, w których wychodziły linie kolejowe z ruchem pasażerskim z danego ośrodka (0,0 – brak, 0,25 – 1–2 kierunki, 0,5 – 3–4 kierunki, 0,75 – 5–7 kierunków, 1,0 – 8 i więcej kierunków);
- dostęp do infrastruktury kolejowej według jej jakości (0,0 – brak, 0,25 – linie regionalne o $V_{\max} < 80$ km/godz., 0,5 – linie niezmmodernizowane o $V_{\max} 80$ –120 km/godz., 0,75 – linie magistralne o $V_{\max} 120$ –160 km/godz., 1,0 – linie magistralne zmodernizowane o $V_{\max} 160$ km/godz.);
- dostęp do sieci dróg i linii kolejowych o znaczeniu międzynarodowym – drogi objęte umową AGR do 15 km od granicy danego miasta i linie kolejowe objęte umowami AGC lub AGTC (0,0 – brak, 0,25 – pojedyncza droga lub linia kolejowa, 0,5 – węzeł dróg lub linii kolejowych albo pojedyncza droga i linia kolejowa, 1,0 – węzeł dróg i linii kolejowych);
- dostęp do infrastruktury transportu lotniczego (0,0 – brak, 0,25 – lotnisko/lądowisko nieutwardzone w promieniu 15 km, 0,5 – lotnisko/lądowisko utwardzone w promieniu 30 km, 0,75 – czynny port lotniczy w promieniu 60 km, 1,0 – czynny port lotniczy w promieniu 15 km);
- syntetyczny wskaźnik znaczenia ośrodka jako węzła transportowego w 2019 r., będący sumą powyższych 5 wskaźników cząstkowych. Na jego podstawie podzielono badane miasta na 3 grupy pod względem poziomu rozwoju infrastruktury transportu: A – dobrze rozwinięte, B – średnio rozwinięte, C – słabo rozwinięte.

2. Dostępność czasowa do ośrodka wyższego rzędu 3 środkami lokomocji w dni robocze poza sezonem: samochodem osobowym – według wskazań Google Maps, autobusem i pociągiem – połączenia bezpośrednie:

- do stolicy państwa (0,0 – ponad 6 godz., 0,25 – 5–6 godz., 0,5 – 4–5 godz., 0,75 – 3–4 godz., 1,0 – do 3 godz.);
- do najbliższego ośrodka metropolitalnego (0,0 – 5 godz. i więcej, 0,25 – 4–5 godz., 0,5 – 2–3 godz., 0,75 – 1–2 godz., 1,0 – do 1 godz.) – w przypadku ośrodków metropolitalnych analizowano powiązania z innym najbliższym położonym ośrodkiem tego typu, jednak tak, aby badane relacje się nie powtarzały.

Rozwój infrastruktury transportowej, kolejowej i drogowej wyższego rzędu leżał w gestii państwa. Organizatorem całego pasażerskiego transportu kolejowego do 2000 r. był Minister ds. Transportu. Następnie w zakresie przewozów regionalnych – samorządy wojewódzkie, a w zakresie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych (dalekobieżnych) – Minister ds. Transportu (Ustawa z dnia 8 września 2000 r.). Większy wpływ na kształtowanie sieci połączeń regionalnych samorządy uzyskały dopiero w 2008 r.¹

Przedstawione w niniejszym rozdziale kwestie transportowe związane z infrastrukturą i przewozami kolejowymi były przejawem polityki państwa w tym zakresie. Natomiast dalekobieżne połączenia autobusowe realizowano na zasadach komercyjnych.

Zagadnienie dostępności komunikacyjnej byłych i obecnych miast wojewódzkich było analizowane m.in. przez J. Potockiego i A. Babczuka (2017). W swoich badaniach zastosowali oni 6 wskaźników:

- sprawność połączenia drogowego ze stolicą państwa;
- sprawność połączenia kolejowego ze stolicą obecnego województwa;
- wskaźnik sprawności połączenia kolejowego z Warszawą;
- liczbę pociągów odjeżdżających z danego miasta w ciągu doby (w dni robocze poza sezonem turystycznym);
- liczbę byłych i obecnych miast wojewódzkich, z którymi badane miasto miało bezpośrednie połączenia komunikacją publiczną;

¹ Kwestie regionalizacji i usamorządowienia kolei w Polsce były szeroko omawiane w literaturze. Zob. m.in.: Górny (2013); Król, Taczanowski (2016); Bocheński, Wojtkiewicz (2019).

- dostępność komunikacji lotniczej – liczba lotów na dobę z lotnisk w zasięgu 1 godz. 15 min jazdy samochodem od badanego miasta.

Powyższe wskaźniki sprawności połączenia zostały wyznaczone w wyniku podzielenia odległości w linii prostej między danymi miastami przez czas jazdy. Na podstawie wymienionych wskaźników stworzono wskaźnik syntetyczny oceny poziomu obsługi komunikacyjnej (Potocki, Babczuk, 2017).

W niniejszej pracy wzięto pod uwagę podobne kryteria. Dokonano przy tym szczegółowej analizy uwarunkowań infrastrukturalnych i ich zmian w dłuższej perspektywie czasowej.

Wykorzystana w pracy koncepcja analizy badanych miast jako węzłów kolejowych na podstawie liczby kierunków, w których odbywał się regularny ruch pociągów pasażerskich, została zaczerpnięta z pracy S. Komusińskiego (2010), który badał pod tym kątem miasta powiatowe. Analogiczne kryterium – liczbę kierunków, w których wychodziły drogi krajowe – zastosowano w odniesieniu do transportu drogowego. Natomiast wskaźnik dostępu do infrastruktury transportowej wyższej kategorii zastosował wcześniej T. Bocheński (2020) dla 18 ośrodków wojewódzkich w Polsce.

5.2. Infrastruktura transportowa

5.2.1. Transport drogowy

Drogi w Polsce dzielimy na kategorie ze względu na funkcje w sieci drogowej i według organu odpowiedzialnego za utrzymanie danej drogi oraz na klasy ze względów funkcjonalno-technicznych (Ustawa z dnia 21 marca 1985 r.). Najważniejsze drogi, w tym wszystkie o znaczeniu międzynarodowym, zarządzane były przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), podległą Ministrowi Infrastruktury. GDDKiA miała 16 oddziałów wojewódzkich (GDDKiA, 2019). W badanym okresie nastąpiły 2 reformy systemu numeracji i kategoryzacji dróg publicznych, w 1986 r. (Uchwała nr 192 Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 1985 r.) i w 1999 r. (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 1998 r.). Do końca 1985 r. wyodrębniano drogi państwowe, a następnie drogi krajowe.

Założono, że każdy ośrodek wojewódzki powinien być połączony z siecią dróg krajowych, wcześniej określanych jako państwowe. Drogi tej kategorii ze względu na swoją rangę powinny charakteryzować się wyższym poziomem utrzymania. Pod uwagę wzięto drogi główne, znaczenia państwowego. W analizie uwzględniono następujące lata: 1969, 1995, 2000 i 2019. Wybór ten podyktowany był dostępnością map sieci drogowej Polski z tych lat. Ponadto odzwierciedlał 3 funkcjonujące w badanym okresie systemy numeracji dróg krajowych.

Do 3 z badanych miast (Krosno, Nowy Sącz i Skierniewice), zanim zostały one w 1975 r. stolicami województw, prowadziły jedynie drogi drugorzędne. Przez 12 miast (Biała Podlaska, Ciechanów, Chełm, Gorzów Wlkp., Legnica, Leszno, Ostrołęka, Przemyśl, Suwałki, Tarnobrzeg, Wałbrzych, Zamość) przebiegały pojedyncze drogi główne. Natomiast pozostałe 34 badane ośrodki stanowiły węzły głównych dróg państwowych, czyli wychodziły one w więcej niż dwóch kierunkach. Najbardziej znaczące węzły stanowiły największe miasta, które pełniły i nadal pełnią funkcje stolic regionów administracyjnych – Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław i Toruń – a także jedno z byłych miast wojewódzkich – Piotrków Trybunalski (tab. 5.1) (*Mapa samochodowa Polski*, 1969).

W 1985 r. weszła w życie, ratyfikowana przez władze PRL, umowa europejska o głównych międzynarodowych arteriach transportowych sieci drogowej (European Agreement..., 1975; Oświadczenie rządowe z dnia 29 stycznia 1985 r.) oraz przeprowadzona została reforma systemu numeracji dróg na terenie PRL, która utrzymała się z niewielkimi zmianami do końca XX w. W wyniku tych zmian 3 badane miasta uzyskały dostęp do dróg krajowych (Krosno, Nowy Sącz i Skierniewice), a jedno – Wałbrzych straciło ten dostęp. Rangę węzła dróg krajowych zyskały 4 badane ośrodki: Gorzów Wlkp., Leszno, Legnica i Nowy Sącz. Jako węzeł drogowy zyskał na znaczeniu Piotrków Trybunalski. W przypadku 8 badanych miast (Katowice, Wrocław, Kraków, Toruń, Zielona Góra, Elbląg, Jelenia Góra, Siedlce) liczba wychodzących z nich dróg krajowych spadła, w tym Zielona Góra i Jelenia Góra straciły rangę węzłów dróg krajowych (tab. 5.1) (*Polska – mapa samochodowa*, 1995).

W 2000 r. wszystkie badane miasta były połączone z siecią dróg krajowych, a większość z nich stanowiła węzły tej sieci. Jedynie przez 3 ośrodki (Krosno, Skierniewice i Suwałki) przebiegały pojedyncze drogi krajowe. Stan ten nie zmienił się do 2019 r. (tab. 5.1). Różnice pomiędzy latami 2000 i 2019 wynikały jedynie z rozbudowy sieci autostrad.

Tabela 5.1. Liczba głównych dróg wychodzących z obecnych i byłych ośrodków wojewódzkich w Polsce

Ranga	Nazwa	1969			1995			2000			2019		
		Σ	DM	DK	Σ	DM	DK	Σ	DM	DK	Σ	DM	DK
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Ośrodki wojewódzkie po 1998 r.	Białystok	4	2	2	5	–	5	6	2	4	6	2	4
	Bydgoszcz	7	2	5	8	2	6	7	2	5	7	2	5
	Gdańsk	3	2	1	3	3	–	5	3	2	5	3	2
	Gorzów Wlkp.	2	2	–	4	2	2	4	2	2	4	2	2
	Katowice	5	4	1	3	2	1	7	4	3	7	2	5
	Kielce	5	2	3	5	2	3	6	2	4	6	2	4
	Kraków	6	5	1	5	4	1	8	4	4	9	4	5
	Lublin	4	2	2	4	–	4	5	2	3	5	2	3
	Łódź	4	2	2	5	2	3	6	2	4	8	2	6
	Olsztyn	4	–	4	5	–	5	5	–	5	5	–	5
	Opole	4	2	2	5	2	3	5	2	3	5	–	5
	Poznań	5	3	1	6	2	4	6	4	2	7	4	3
	Rzeszów	4	2	2	5	4	1	5	4	1	7	4	3
	Szczecin	4	2	2	4	3	1	7	3	4	7	3	4
	Toruń	7	2	5	6	2	4	7	2	5	8	2	6
	Warszawa	7	6	1	8	5	3	9	7	2	9	6	3
	Wrocław	8	5	3	6	5	1	8	5	3	8	5	3
	Zielona Góra	3	2	1	2	2	–	4	2	2	4	2	2
Byłe ośrodki wojewódzkie (1975–1998)	Biała Podlaska	2	2	–	3	2	1	2	2	–	2	2	–
	Bielsko-Biała	3	2	1	4	3	1	4	3	1	4	2	2
	Ciechanów	2	–	2	2	–	2	3	–	3	3	–	3
	Chełm	2	–	2	4	–	4	2	2	–	2	2	–
	Częstochowa	4	2	2	4	2	2	6	2	4	6	2	4
	Elbląg	4	2	2	3	2	1	4	2	2	4	3	1
	Jelenia Góra	3	3	–	2	2	–	3	2	1	3	2	1
	Kalisz	4	–	4	4	–	4	4	–	4	4	–	4
	Konin	4	2	2	4	2	2	5	2	3	5	–	5
	Koszalin	4	–	4	4	2	2	4	2	2	4	2	2
	Krosno	–	–	–	2	–	2	2	–	2	2	–	2
	Legnica	2	2	–	4	4	–	6	4	2	6	4	2
	Leszno	2	2	–	4	2	2	4	2	2	4	2	2
	Łomża	3	–	3	4	–	4	4	–	4	4	–	4
	Nowy Sącz	–	–	–	4	–	4	5	–	5	5	–	5
	Ostrołęka	2	–	2	3	–	3	3	–	3	3	–	3
	Piła	4	–	4	4	–	4	4	–	4	4	–	4
	Piotrków Tryb.	5	3	2	7	4	3	8	4	4	7	3	4
	Płock	3	–	3	4	–	4	4	–	4	4	–	4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Przemyśl	2	2	–	3	2	1	3	2	1	3	–	3
	Radom	5	2	3	5	3	2	5	3	2	5	3	2
	Siedlce	4	2	2	3	2	1	4	2	2	4	2	2
	Sieradz	3	2	1	3	–	3	4	–	4	4	2	2
	Skierniewice	–	–	–	2	–	2	2	–	2	2	–	2
	Słupsk	3	–	3	4	2	2	3	2	1	4	2	2
	Suwałki	2	–	2	2	–	2	2	2	–	2	2	–
	Tarnobrzeg	2	–	2	2	–	2	2	2	–	2	2	–
	Tarnów	3	2	1	3	2	1	3	2	1	5	2	3
	Wałbrzych	2	–	2	–	–	–	2	–	2	2	–	2
	Włocławek	3	2	1	3	2	1	5	2	3	5	–	5
	Zamość	2	2	–	2	–	2	4	2	2	4	2	2

DM – drogi krajowe o znaczeniu międzynarodowym (objęte umową AGR); DK – drogi krajowe (do 1985 r. jako państwowe).

Uwaga: podano liczbę kierunków, w których wychodzą drogi krajowe i linie kolejowe, zatem drogi/linie przechodzące przez dany ośrodek liczone są podwójnie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Mapa samochodowa Polski* (1969); *Polska – mapa samochodowa* (1995); *Polska. Atlas drogowy* (2000); OpenStreetMap (2019).

Rola 27 badanych miast jako ważnych węzłów drogowych wrosła. Dotyczyło to 11 obecnych ośrodków wojewódzkich i 16, które tę funkcję utraciły w 1999 r. Najbardziej zyskały Nowy Sącz i Legnica (ryc. 5.1).

Istotne znaczenie miał dostęp badanych miast do dróg najwyższej klasy – autostrad (A) i dróg ekspresowych (S). Za miasta z dostępem do drogi klasy A lub S uznano te, w pobliżu których przebiegała taka droga oraz funkcjonował na niej co najmniej jeden węzeł drogowy, w odległości do 15 km od granic administracyjnych danego miasta.

Przed 1975 r. istniały jedynie fragmenty autostrad A4 i A6 wybudowane przez Niemców. W okresie PRL największą inwestycją drogową była budowa tzw. Gierkówki, czyli dwupasmowej drogi łączącej GOP z Warszawą, oddanej do użytku w 1976 r. Droga ta połączyła z Warszawą 3 ówczesne ośrodki wojewódzkie, Piotrków Trybunalski, Częstochowę i Katowice, a po jej wydłużeniu na południe także Białą. Powstały ponadto fragmenty A1 na północ od Piotrkowa Trybunalskiego i A2 w rejonie Konina. W 1995 r. na trasach pomiędzy badanymi ośrodkami funkcjonowało 189 km autostrad i ok. 600 km dróg głównych dwupasmowych, w tym (*Polska – mapa samochodowa*, 1995):

a) autostrady:

- A4 Wrocław – Legnica – Krzywa (93 km) i Kraków – Mysłowice (47 km);
- A2 Konin – Września (49 km);

b) drogi główne dwupasmowe – odcinki poza miastami o długości ponad 20 km:

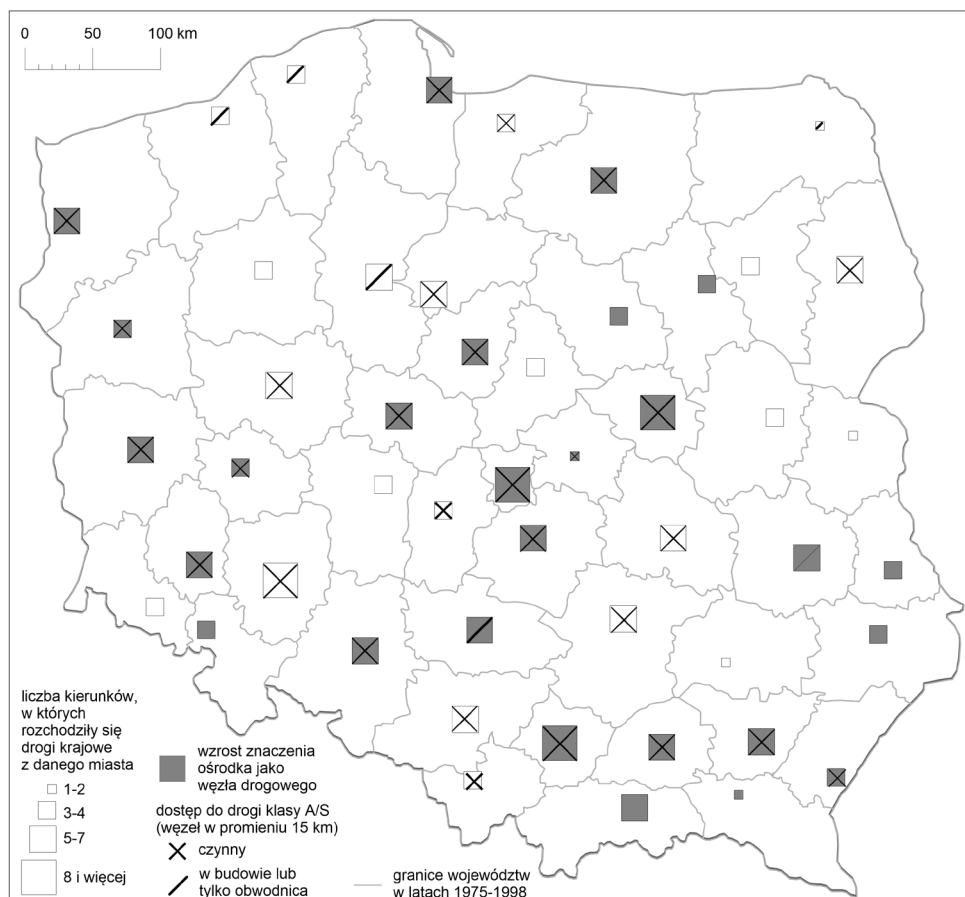
- DK1 Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Katowice – Bielsko-Biała (240 km);
- DK8 Warszawa – Piotrków Trybunalski (140 km);
- DK7 Warszawa – Kroczewo (48 km);
- DK2 Poznań – Września (40 km);
- DK1 wraz z A1 Łódź – Piotrków Trybunalski (36 km);
- DK6 Obwodnica Trójmiasta (26 km);
- DK4 Dąbrowa Górnicza – Olkusz (24 km) i Przemyśl – Radymno (21 km);
- DK3 Szczecin – Goleniów (23 km).

Poza wymienionymi funkcjonowały jeszcze odcinki autostrad A6 i A18 w kierunku Niemiec oraz kilka dłuższych odcinków dróg dwupasmowych na Górnym Śląsku. W budowie był fragment autostrady A4 w rejonie Opola.

W 1998 r. dostęp do dróg najwyższej klasy (autostrad i dróg ekspresowych) miało jedynie 7 ówczesnych ośrodków wojewódzkich: Legnica, Wrocław, Opole (11 km od A4), Katowice, Kraków, Konin, Szczecin, w tym 2 miasta (Konin i Legnica), które od 1999 r. utraciły rangę stolic województw. W 2019 r. dostęp do dróg klasy A i S miało 29 badanych ośrodków, w tym 14 byłych miast wojewódzkich (ryc. 4.1): Bielsko-Biała (S1, S52), Elbląg (S7, S22), Konin (3 km od A2), Legnica (A4, S3), Leszno (S5), Piotrków Trybunalski (A1, S8), Przemyśl (12 km od A4), Radom (S7), Sieradz (S8), Skierniewice (10 km od A2), Słupsk (S6), Suwałki (S61), Tarnów (A4), Włocławek (5 km od A1). Natomiast Wałbrzych oddalony był o 18 km od węzła Bolków na S3. W przypadku Suwałk w formie drogi ekspresowej funkcjonowała jedynie obwodnica i odcinek Suwałki – Raczek, stanowiący wyprowadzenie w kierunku Elku, a budowa pozostałych odcinków S61 dopiero się rozpoczęła. Jeśli chodzi o drogi ekspresowe, w rejonie Lublina funkcjonowały odcinki z Lublina do Puław, obwodnica Lublina i Lublin – Piaski, stanowiące wyprowadzenie dróg nr 12 i 17 w kierunku Chełma i Zamościa. Droga S17 w kierunku Warszawy była w budowie. Słupsk miał jedynie obwodnicę, stanowiącą element drogi S6.

Ponadto do kolejnych 3 miast, Bydgoszczy (S5), Częstochowy (A1) i Koszalina (S6), drogi takie budowano, a w przypadku 9 innych miast – Białej Podlaskiej (A2), Chełma (S12), Kalisza (S25), Krosna (S19), Łomży (S61), Piły (S11), Siedlec (A2),

Tarnobrzęga (S74) i Zamościa (S17) – budowa dróg tej rangi była w planach (Mapa stanu budowy dróg, 2019).



Rycina 5.1. Byłe i obecne ośrodki wojewódzkie w Polsce na tle podziału administracyjnego z lat 1975–1998 jako węzły drogowe – stan: styczeń 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 5.1 i OpenStreetMap (2019).

Po realizacji planowanych inwestycji w 2030 r. dostęp do dróg najwyższej klasy (A, S) mają mieć 43 z 49 badanych miast. Poza siecią autostrad i dróg ekspresowych pozostanie 6 następujących badanych miast położonych poza głównymi szlakami o znaczeniu międzynarodowym: Ciechanów, Jelenia Góra (obecna E65 przebiegająca

przez miasto po wybudowaniu S3 z Bolkowa do granicy państwa zmieni przebieg), Nowy Sącz, Ostrołęka, Płock i Wałbrzych.

Poprawa dostępności drogowej badanych miast wynikała przede wszystkim z realizacji planu rozbudowy głównych dróg krajowych, zwłaszcza tych o znaczeniu międzynarodowym objętych umową AGR.

Przez 37 badanych miast, w tym 17 obecnych ośrodków wojewódzkich – bez Olsztyna –przebiegały drogi o znaczeniu międzynarodowym objęte umową AGR (European Agreement..., 1975). Drogi te rozgałęziały się w rejonie 11 badanych miast – stanowiły one zatem węzły drogowe o znaczeniu europejskim. Były to Elbląg (E28, E77), Gdańsk (E28, E75, E77), Kraków (E40, E77), Łódź (E30, E75), Poznań (E30, E261), Rzeszów (E40, E371), Szczecin (E28, E65), Warszawa (E30, E67, E77), Wrocław (E40, E67, E261), Legnica (E40, E65), Piotrków Trybunalski (E67, E75). Drogi te docelowo mają mieć kategorie dróg ekspresowych lub autostrad.

5.2.2. Transport kolejowy

W analizie roli danego ośrodka jako węzła kolejowego pominięto niektóre linie w obrębie aglomeracji miejskich: Bydgoszcz Wschód – Nowa Wieś Wielka, Gdańsk Główny – Gdańsk Nowy Port, linie w Warszawie – do portu lotniczego, Warszawy Wileńskiej i przez Warszawę Gdańską, Wrocław Sołtysowice – Jelcz Laskowice, Łódź Widzew – Zgierz, Kraków Batowice – Podłęże. Linie te położone były wyłącznie na terenie badanego miasta lub łączyły się z inną linią w obrębie danej aglomeracji, wyprowadzając ruch w tym samym kierunku co inna linia – uniknięto w ten sposób dublowania się kierunków. W przypadku 10 badanych miast (Bydgoszcz, Kielce, Kraków, Łódź, Poznań, Elbląg, Koszalin, Legnica, Leszno, Tarnobrzeg) uwzględniono dodatkowo stacje węzłowe położone poza granicami danego miasta, na których jednak żaden pociąg pasażerski nie rozpoczynał i nie kończył biegu, natomiast następowało to na głównej stacji w badanym mieście wojewódzkim. Analizą objęto następujące lata: 1970, 1993, 2002 i 2019. Rok 2002 wybrano z uwagi na kulminację procesu restrukturyzacji PKP i otwarcie rynku kolejowego w Polsce. Badania objęły wyłącznie koleje normalnotorowe, gdyż wąskotorowe miały jedynie znaczenie lokalne, a ponadto po 2001 r. pełniły funkcje wyłącznie turystyczne.

W przeszłości wszystkie badane ośrodki miały dostęp do kolei z ruchem pasażerskim, a 40 z nich posiadało czynne węzłowe stacje pasażerskie (tab. 5.2). Łomża jako

jedyna w tej grupie w swojej historii miała jedynie stację końcową, a 8 innych miast – Biała Podlaska, Ciechanów, Kalisz, Krosno, Płock, Sieradz, Włocławek i Zamość – stację przelotową.

Tabela 5.2. Liczba linii kolejowych czynnych w ruchu pasażerskim wychodzących z obecnych i byłych ośrodków wojewódzkich w Polsce

Ranga	Nazwa miasta	1970	1993	2002	2019	Zmiana 1970–2019
1	2	3	4	5	6	7
Ośrodki wojewódzkie po 1998 r.	Białystok	5	5	4	4	–1
	Bydgoszcz wraz z Maksymilianowem	6	6	6	5	–1
	Gdańsk	2	2	2	3	+1
	Gorzów Wlkp.	5	4	3	3	–2
	Katowice	6	6	5	5	–1
	Kielce z Chęcunami	4	4	4	3'	–1
	Kraków z Podłężem	6	5	5	5	–1
	Lublin	4	4	3	4	brak
	Łódź ze Zgierzem	4	4	4	4	brak
	Olsztyn	6	6	6	6	brak
	Opole	7	7	6	6	–1
	Poznań z Luboniem	9	9	9	9	brak
	Rzeszów	4	4	3	4	brak
	Szczecin	6	6	6	5	–1
	Toruń	6	6	6	6	brak
	Warszawa	8	8	8	8	brak
	Wrocław	10	9	8	9	–1
	Zielona Góra	3	3	3	3	brak
Byłe ośrodki wojewódzkie (1975–1998)	Biała Podlaska	2	2	2	2	brak
	Bielsko-Biała	4	4	4	3	–1
	Ciechanów	2	2	2	2	brak
	Chełm	3	3	3	2'	–1
	Częstochowa	5	5	5	4	–1
	Elbląg z Bogaczewem	4	4	4	2	–2
	Jelenia Góra	5	5	3	3	–2
	Kalisz	2	2	2	2	brak
	Konin	3	3	2	2	–1

1	2	3	4	5	6	7
	Koszalin z Mścicami	4	4	3	3*	-1
	Krosno	2	2	2	2	brak
	Legnica z Miłkowicami	7	6	4	3	-4
	Leszno z Kąkolewem	6	6	6	4	-2
	Łomża	1	1	0	0	-1
	Nowy Sącz	3	3	2	2	-1
	Ostrołęka	4	4	1	1	-3
	Piła	7	6	5	6	-1
	Piotrków Tryb.	2	3	2	2	-1**
	Płock	2	2	2	2	brak
	Przemyśl	3	3	2	2	-1
	Radom	4	4	4	4	brak
	Siedlce	4	4	3	3	-1
	Sieradz	2	2	2	2	brak
	Skiernewice	4	4	3	3	-1
	Słupsk	4	4	4	3*	-1
	Suwałki	3	3	3	2	-1
	Tarnobrzeg z Chmielowem	4	5	3	2	-3**
	Tarnów	4	4	3	3	-1
	Wałbrzych	3	3	3	3	brak
	Włocławek	2	2	2	2	brak
	Zamość	2	2	2	2	brak

* Ponadto w sezonie letnim ruch odbywał się jeszcze w jednym kierunku.

** Zmiana w stosunku do 1980 r., kiedy stacja obsługiwała najwięcej kierunków.

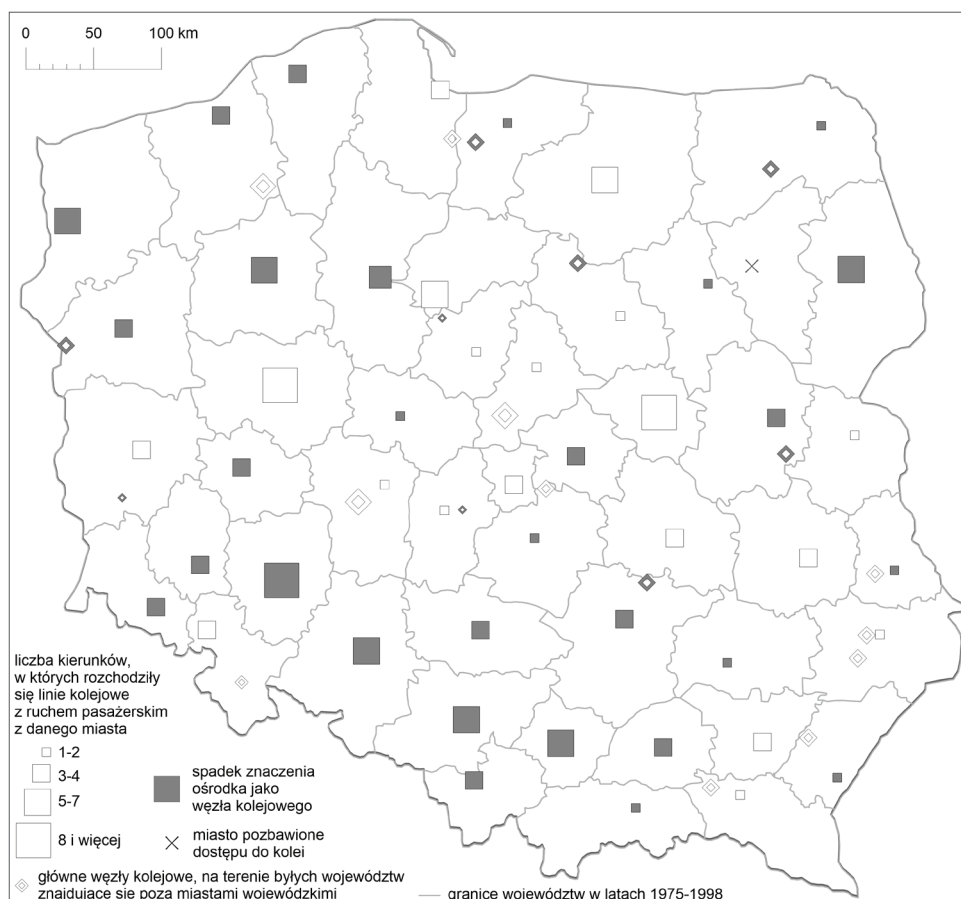
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Taylor (2007); Ryś (1993); Bocheński (2019).

W transporcie kolejowym, zwłaszcza po 1990 r., nastąpił znaczący regres – jedno miasto (Łomża) straciło dostęp do kolei, a rola stacji w 32 innych badanych ośrodkach została ograniczona, potem jednak w 4 z nich (Lublin, Rzeszów, Koszalin i Zamość) przywrócono wcześniejsze znaczenie stacji kolejowej pod względem liczby obsługiwanych kierunków połączeń. Porównując lata 1993 i 2019, charakter węzła kolejowego straciło 8 badanych miast: Elbląg, Konin, Nowy Sącz, Ostrołęka, Piotrków Trybunalski, Przemyśl, Suwałki i Tarnobrzeg. Największa degradacja dotknęła Ostrołękę, która z 4-kierunkowego węzła stała się stacją końcową. Ponadto niektóre niegdyś ważne węzły zostały mocno okrojone, np. Legnica z 7 do 3 kierunków

(w połowie 2019 r. przywrócono ruch jeszcze w jednym kierunku) i Tarnobrzeg z 5 do 3, Leszno z 6 do 4 oraz Gorzów Wlkp. i Jelenia Góra z 5 do 3. Jedynie Gdańsk zyskał na znaczeniu jako węzeł kolejowy po otwarciu w 2015 r. Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (Bocheński, 2016, 2019).

Przez 28 badanych miast przebiegały linie kolejowe o znaczeniu międzynarodowym objęte umowami AGC (European Agreement..., 1985) lub AGTC (European Agreement..., 1991). W 9 ośrodkach linie te się rozgałęziały, zatem stanowiły one węzły kolejowe o znaczeniu europejskim: Katowice (E30, E65), Kraków (E30, CE30), Opole (E30, E59, CE30), Poznań (E20, E59), Szczecin (E59, CE59), Warszawa (E20, E65, E75, C28), Wrocław (E30, E59, CE59, CE59/2) oraz Skierniewice (CE20, CE65/1) i Tarnów (E30, CE30/1). Linie te modernizowano w celu dostosowania do parametrów założonych w umowach międzynarodowych.

W 20 byłych województwach główna stacja węzłowa – zdefiniowana na podstawie liczby wychodzących linii kolejowych i znaczenia w przewozach – znajdowała się w innej miejscowości niż stolica województwa. W trzech województwach istotną rolę odgrywały po 2 węzły położone poza stolicą dawnego województwa: w gdańskim były to Tczew pod względem liczby kierunków i Gdynia pod względem liczby pociągów rozpoczynających i kończących bieg – tam znajdowały się bazy przewoźników PKP IC, PR i PKP SKM; w koszalińskim Szczecinek pod względem liczby kierunków i Białogard pod względem obsługiwanych pociągów dalekobieżnych i znaczenia dla Koszalina, natomiast w zamojskim stacje Zwierzyniec i Zawada obsługiwały tyle samo kierunków, ale ta druga stacja była ważniejsza dla samego Zamościa. Ponadto dotyczyło to kilkunastu innych województw, gdzie zidentyfikowano pojedyncze stacje o większym znaczeniu niż ośrodek wojewódzki: Rejowiec Fabryczny w chełmskim, Działdowo w ciechanowskim, Malbork w elbląskim, Kostrzyn nad Odrą w gorzowskim, Ostrów Wlkp. w kaliskim, Skarżysko-Kamienna w kieleckim, Jasło w krośnieńskim, Koluszki w piotrkowskim, Kutno w płockim, Przeworsk w przemyskim, Łuków w siedleckim, Zduńska Wola w sieradzkim, Ełk w suwalskim, Kłodzko w wałbrzyskim, Żagań w zielonogórskim. W przypadku województw łomżyńskiego i włocławskiego jedyne węzły kolejowe związane były z krótkimi odnogami od głównych linii: ze Śniadowa do Łomży i z Aleksandrowa Kujawskiego do Ciechocinka. Stacja Śniadowo, która została zamknięta wraz z linią kolejową, pełniła w tym przypadku kluczową rolę w dojeździe do stolicy województwa, podobnie jak Zawada w zamojskim. Natomiast na terenie byłego województwa białkopodlaskiego nie było żadnego węzła kolejowego (ryc. 5.2) (*Mapa przeglądowa Polski*, 1977).



Rycina 5.2. Byłe i obecne ośrodki wojewódzkie w Polsce na tle podziału administracyjnego z lat 1975–1998 jako węzły kolejowe wraz z głównymi węzłami kolejowymi na terenie dawnych województw – stan: styczeń 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 5.2.

Ważnym aspektem rozwoju transportu kolejowego była elektryfikacja sieci kolejowej. Do połowy lat 90. XX w. dotarła ona do 44 badanych miast. Dalsza elektryfikacja została wstrzymana. Nieelektryfikowane pozostają linie do Gorzowa Wlkp., Krosna, Suwałk, Zamościa i Łomży, do której linia została całkowicie zamknięta (Taylor, 2007). W najbliższych latach planowana jest jednak dalsza elektryfikacja kolei, w tym m.in. linii łączącej Piłę i Gorzów Wlkp. (Madrjas, 2017). W planach była

także reaktywacja połączenia kolejowego z Białegostoku do Łomży (Tramer, 2019) – jedyne z badanych miast pozbawionego zupełnie dostępu do kolei.

5.2.3. Transport lotniczy

Lotnictwo dzieli się na liniowe (komunikacyjne), ogólne (ang. General Aviation) oraz wojskowe. Do lotnictwa ogólnego zalicza się loty nieregularne (sportowe, biznesowe, medyczne, pocztowe) lekkimi samolotami przewożącymi od 2 do 15 osób lub niewielki ładunek o masie do kilku ton (Marszałkiewicz, 2014). W Polsce transport lotniczy w ruchu krajowym nie odgrywa większej roli, a większość badanych miast nie miała odpowiedniego potencjału do funkcjonowania w ich pobliżu portu lotniczego. Założono jednak, że ze względu na to, iż badane miasta były ośrodkami wojewódzkimi, powinna istnieć możliwość dotarcia do nich małymi (lekkimi) samolotami, wykorzystywanymi m.in. przez lotnicze pogotowie ratunkowe, przedstawiciele władz państwowych i biznesu. Zbadano zatem dostęp do lotnisk cywilnych, biorąc pod uwagę nie tylko porty lotnicze, ale również lotniska i lądowiska znajdujące się w wykazie Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC), a także bazy lotniczego pogotowia ratunkowego (LPR) i lądowiska dla helikopterów sanitarnych.

W latach 50. i 60. XX w. powstało wiele lotnisk wojskowych, z których część została w kolejnych latach przekształcona w cywilno-wojskowe lub w komunikacyjne: Kraków-Balice, Koszalin-Zegrze Pomorskie, Szczecin-Goleniów, Szczepno-Szymany, Słupsk-Redzikowo, Zielona Góra-Babimost. Natomiast w 1974 r. otwarto pierwsze po II wojnie światowej lotnisko pełniące wyłącznie funkcje komunikacyjne – Gdańsk-Rębiechowo (Sipiński i in., 2016). W 1972 r. funkcjonowało w Polsce 10 portów lotniczych posiadających regularne połączenia w ruchu krajowym. Były to: Warszawa, Gdańsk, Wrocław, Kraków, Katowice, Poznań, Szczecin, Rzeszów, Koszalin i Bydgoszcz (Lijewski i in., 1972). Wśród nich lotniska dla Katowic, Szczecina i Koszalina były znacznie oddalone od tych miast. Ponadto część z nich były to lotniska wojskowe, które udostępniono do obsługi krajowych lotów cywilnych: Kraków-Balice od 1964 r., Koszalin-Zegrze Pomorskie od 1965 r., Katowice-Pyrzowice od 1966 r., Szczecin-Goleniów od 1967 r. – PLL LOT przeniósł tam wówczas obsługę lotów z lotniska Szczecin-Dąbie (Aeroklub Szczeciński, 2019), Słupsk-Redzikowo i Zielona Góra-Babimost od 1977 r. Otwarcie lotniska koło Słupska można częściowo wiązać z ustanowieniem w tym mieście stolicy województwa.

Po transformacji ustrojowej, przeformowaniu sił zbrojnych i wycofaniu się wojska z wielu lotnisk były one przekształcane na obiekty cywilne. Otwarto lotnicze przejścia graniczne i regionalne lotniska zaczęły obsługiwać nie tylko ruch krajowy, ale i międzynarodowy. Jednocześnie narodowy przewoźnik lotniczy PLL LOT ograniczył połączenia krajowe i wycofał się z obsługi mniejszych lotnisk. W 1991 r. zawieszono regularne loty m.in. do lotnisk koło Słupska i Koszalina (Piotrowski, 2018; Uruchomienie lotniska..., 2013). Oba te lotniska nie odzyskały już potem swoich funkcji, w Redzikowie wybudowano nową bazę wojskową, a obiekt w Zegrzu Pomorskim służy aeroklubowi i pogotowiu ratunkowemu. Czasowo w okresie od października 1990 r. do lipca 1992 r. zawieszono również regularne loty z lotniska Katowice-Pyrzowice, a do 2001 r. na lotnisko Zielona Góra-Babimost. Lotniska te zostały jednak przejęte przez samorządy i rozbudowane (Port Lotniczy Katowice, 2019; Port Lotniczy Zielona Góra, 2019). Znaczne inwestycje w infrastrukturę lotniczą nastąpiły po wejściu Polski do Unii Europejskiej. W nowej lokalizacji powstało lotnisko Lublin-Świdnik, otwarte w 2012 r., natomiast pozostałe nowe porty lotnicze powstały na bazie dawnych lotnisk wojskowych, np. Warszawa-Modlin i Radom-Sadków (Sipiński i in., 2016). Otwarty w 2014 r. port lotniczy w Radomiu regularne loty pasażerskie obsługiwał przez 1,5 roku w latach 2016–2017.

Ogółem w rejonie badanych miast zidentyfikowano 69 zarejestrowanych lotnisk i lądowisk dla samolotów, z których 35 (50,7%) miało utwardzony pas startowy. Po 3 lotniska były przeznaczone dla Warszawy, Krakowa, Poznania i Olsztyna, a po 2 dla Gdańska, Katowic, Rzeszowa, Szczecina, Wrocławia, Zielonej Góry, Opola i Słupska. Większość zidentyfikowanych lotnisk służyła lokalnym aeroklubom (tab. 5.3). W przypadku Gdańska należy wspomnieć, że na terenie konurbacji trójmiejskiej znajdowało się jeszcze lotnisko Gdynia-Kosakowo, planowane jako port lotniczy. Jednak w 2019 r. nie było ono wpisane do rejestru lotnisk i lądowisk cywilnych, dlatego zostało pominięte w analizie.

Lotniska w Polsce można też podzielić na międzynarodowe (określane też jako porty o podstawowym znaczeniu), regionalne, drugorzędne i lotnictwa ogólnego. Pierwsze 2 typy obsługują rozkładowe loty krajowe i międzynarodowe, a następne głównie samoloty sportowe i biznesowe. Ostatni typ charakteryzuje się brakiem utwardzonego pasa startowego (Ruciński, 2009). W 2018 r. funkcjonowało w Polsce 15 portów lotniczych, z czego 6 o podstawowym znaczeniu: Warszawa-Okęcie, Kraków-Balice, Gdańsk-Rębiechowo, Katowice-Pyrzowice, Wrocław-Strachowice

i Poznań-Ławica, a pozostałe zakwalifikowano jako uzupełniające (Koncepcja przestrzennego..., 2011).

Tabela 5.3. Lotniska zlokalizowane w promieniu 60 km od obecnych i byłych ośrodków wojewódzkich w Polsce – stan: kwiecień 2019 roku

Ranga	Miasto	Liczba obiektów	Kategoria i nazwa lotniska
1	2	3	4
Obecne ośrodki wojewódzkie	Białystok	1	LPOC Białystok-Krywlany
	Bydgoszcz	1	LPC Bydgoszcz-Szwedarowo
	Gdańsk	2 (1)	LPC Gdańsk-Rębiechowo, LS Pruszcz-Aeroklub*
	Gorzów Wlkp.	(1)	LS Gorzów Wlk.-Ulim*
	Katowice	2	LPC Katowice-Pyrzowice, LPNC Katowice-Muchowiec
	Kielce	1	LW Kielce-Masłów
	Kraków	3 (1)	LPC Kraków-Balice, LPOC Kraków-Pobiednik, LS Kraków-Czyżyny*
	Lublin	2	LPC Lublin-Świdnik, PNC Lublin-Radawiec
	Łódź	1	LPC Łódź-Lublinek
	Olsztyn	3 (1)	LPC Olsztyn-Mazury, PNC Olsztyn-Dajki, LS Olsztynek-Gryżliny*
	Opole	2 (1)	LW Opole-Polska Nowa Wieś, LS Opole-Kamień Śląski
	Poznań	3 (1)	LPC Poznań-Ławica, LPOC Poznań-Bednary, LPNC Poznań-Kobylnica*
	Rzeszów	1	LPC Rzeszów-Jasionka
	Szczecin	2 (1)	LPC Szczecin-Goleniów, LW Szczecin-Dąbie*
	Toruń	1	LPNC Toruń
	Warszawa	3	LPC Warszawa-Okęcie, LPC MPL Warszawa-Modlin, LW Warszawa-Babice
	Wrocław	2 (1)	LPC Wrocław-Strachowice, LS Wrocław-Szymanów*
	Zielona Góra	2 (1)	LPC Zielona Góra-Babimost, LPOC Zielona Góra-Przylep*
Byłe ośrodki wojewódzkie	Biała Podlaska	1	LS Biała Podlaska
	Bielsko-Biała	(1)	LPNC Bielsko-Biała-Aleksandrowice*
	Ciechanów	(3)	LS Przasnysz, LS Płońsk-Kępa, LS Płońsk-Milewo*
	Chełm	(1)	LW Depułtyn Królewskie*
	Częstochowa	1	LPOC Częstochowa-Rudniki
	Elbląg	(1)	LW Elbląg*

Ośrodki wojewódzkie w Polsce jako węzły transportowe

1	2	3	4
	Jelenia Góra	(1)	LPNC Jelenia Góra*
	Kalisz	(1)	LPNC Ostrów Wlkp.-Michałów*
	Konin	1	LS Konin-Kazimierz Biskupi
	Koszalin	1	LS Koszalin-Zegrze Pomorskie/ LW Koszalin Baza LPR
	Krosno	1	LW Krosno
	Legnica	1	LPNC Lubin
	Leszno	1	LPNC Leszno-Strzyżewice*
	Łomża	–	–
	Nowy Sącz	(1)	LPNC Nowy Sącz-Łososina Dolna*
	Ostrołęka	1	LS Ostrów Mazowiecka-Grądy
	Piła	1	LS Piła
	Piotrków Tryb.	1	LPNC Piotrków Trybunalski
	Płock	(1)	LPNC Płock-Kostrogaj*
	Przemyśl	2 (1)	LS Laszki*, LS Arłamów
	Radom	1	LPOC Radom-Sadków
	Siedlce	(2)	LS Żeleźniki*, LS Węgrów-Wola Korytnicka*
	Sieradz	(1)	LS Sieradz-Chojce*
	Skierniewice	(1)	LS Skierniewice-Psary*
	Słupsk	(2)	LPNC Słupsk-Krępa*, LS Słupsk-Pałowo*
	Suwałki	(1)	LW Suwałki*
	Tarnobrzeg	(1)	LPNC Stalowa Wola-Turbia*
	Tarnów	(1)	LS Tarnów*
	Wałbrzych	(1)	LS Świebodzice-Ciernie*
	Włocławek	(1)	LPNC Włocławek-Kruszyn*
	Zamość	(1)	LW Zamość-Mokre*

W nawiasie – liczba lotnisk z nieutwardzonym pasem startowym.

LPC – lotnisko publiczne certyfikowane, LPOC – lotnisko publiczne o ograniczonej certyfikacji.

LPNC – lotnisko publiczne niepodlegające certyfikacji, LW – lotnisko użytku wyłącznego, LS – lądowisko samolotowe.

* Lotnisko z nieutwardzonym pasem startowym (trawiaste).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Wykaz lądowisk... (2019); Rejestr lotnisk... (2019); Baza informacji o lotniskach w Polsce (2019); Google Maps (2019).

Większość z nich była zlokalizowana na terenie lub w pobliżu największych polskich miast i aglomeracji. Cztery porty lotnicze – Katowice-Pyrzowice, Szczecin-Goleniów, Olsztyn-Szymany i Zielona Góra-Babimost – były znacznie oddalone od

głównych ośrodków, które miały obsługiwać. Spośród miast, które po 1998 r. nie były stolicami województw, własny port lotniczy miał tylko Radom – nie obsługiwał on jednak regularnych lotów (Bocheński, 2020). Jako potencjalne porty lotnicze o charakterze uzupełniającym wskazano ponadto lotniska w rejonie 4 badanych miast: Koszalina, Białegostoku, Kielc, Opola i Jeleniej Góry (Koncepcja przestrzennego..., 2011). Największe szanse na lokalizację kolejnego portu lotniczego miało lotnisko Koszalin-Zegrze Pomorskie. Przesłanką do jego powstania była istniejąca infrastruktura i słaba dostępność transportowa Pomorza Środkowego. Jednak ze względu na brak możliwości uzyskania dofinansowania z UE w 2017 r. porzucono plany budowy tam nowoczesnego portu lotniczego. W odległości do 60 km od czynnego portu lotniczego znajdowało się 18 badanych miast, w tym 14 obecnych i 4 były miasta wojewódzkie (Piotrków Trybunalski, Częstochowa, Ciechanów i Chełm). Natomiast 18 badanych miast położonych było w odległości 60–99 km, a 16 – w tym Gorzów Wlkp. i Kielce – w odległości 100–199 km od portu lotniczego. Specyficzny był przypadek Suwałk, dla których najbliższy port lotniczy znajdował się w Kownie na terenie Litwy. Najdalej, bo ponad 200 km od najbliższego portu lotniczego, położony był Białystok (tab. 5.4).

W 6 ośrodkach lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonowały zarówno porty lotnicze obsługujące regularne loty krajowe i międzynarodowe, jak i mniejsze lotniska obsługujące lotnictwo sportowe i biznesowe. W Katowicach, Olsztynie i Zielonej Górze działały małe lotniska, a porty lotnicze zlokalizowano kilkadziesiąt kilometrów od tych miast.

W 12 byłych ośrodkach wojewódzkich nie było żadnego czynnego lotniska cywilnego. Natomiast w przypadku 10 z nich w innych miejscowościach w promieniu 40 km funkcjonowały ewidencjonowane lotniska cywilne: Kazimierz Biskupi dla Konina, Łososina Dolna dla Nowego Sącza, Świebodzice dla Wałbrzycha, Zegrze Pomorskie dla Koszalina, Ostrów Wlkp.-Michałów dla Kalisza, Lubin dla Legnicy, lądowiska koło Płońska lub w Przasnyszu dla Ciechanowa, Stalowa Wola-Turbia dla Tarnobrzegu, Ostrów Mazowiecka-Grądy dla Ostrołęki i Arłamów lub Laszki dla Przemyśla. W przypadku Siedlec najbliższe lądowisko oddalone było o ponad 40 km, w okolicy Węgrowa, a dla Łomży o ponad 50 km – lotnisko Ostrów Mazowiecka-Grądy, to samo co dla Ostrołęki (tab. 5.3, ryc. 5.3). Jedynie na terenie dawnego województwa łomżyńskiego nie było żadnego zarejestrowanego cywilnego lotniska ani lądowiska.

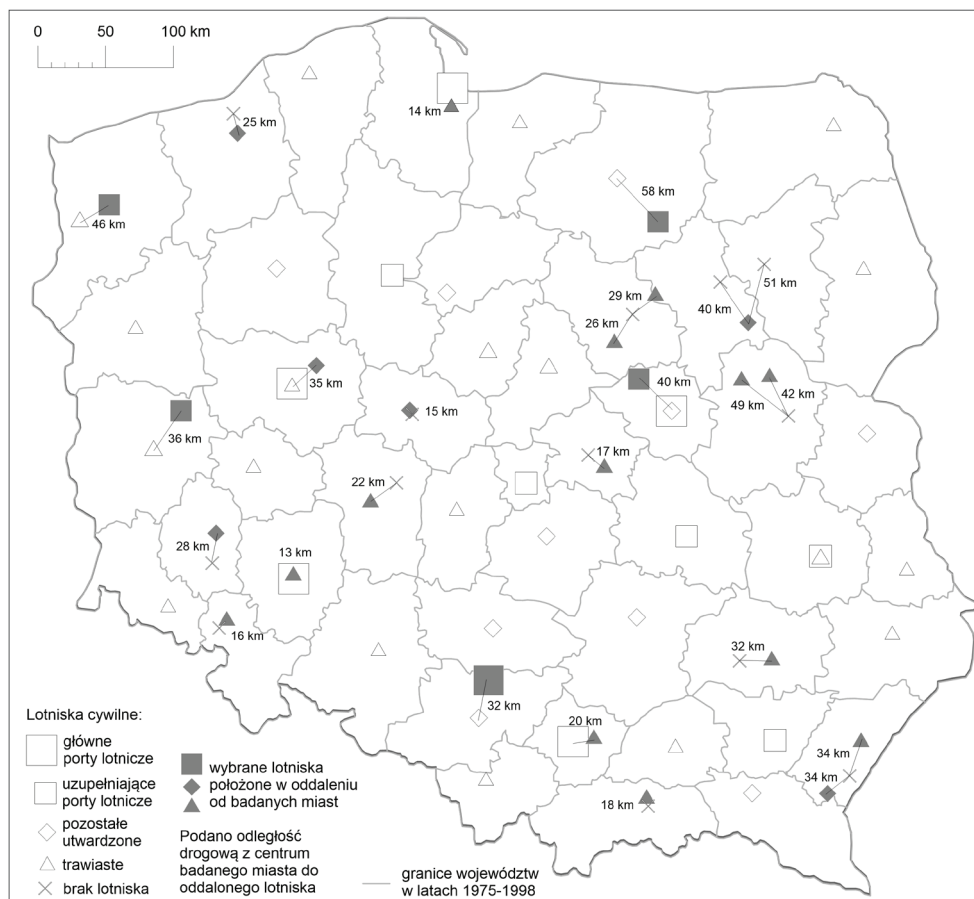
Tabela 5.4. Odległości z obecnych i byłych ośrodków wojewódzkich w Polsce, które w 2019 roku nie miały własnego portu lotniczego do najbliższych portów lotniczych

Miasto	Najbliższy port lotniczy	Odległość drogowa (km)	Miasto	Najbliższy port lotniczy	Odległość drogowa (km)
Biała Podlaska	Lublin-Świdnik	120	Nowy Sącz	Kraków-Balice	111
Białystok	Warszawa-Modlin	201	Opole	Katowice-Pyrzowice	98
	Warszawa-Okęcie	209		Wrocław-Strachowice	101
Bielsko-Biała	Kraków-Balice	88	Ostrołęka	Warszawa-Modlin	105
	Katowice-Pyrzowice	99	Piła	Bydgoszcz-Szwedarrowo	100
Ciechanów	Warszawa-Modlin	59		Poznań-Ławica	105
	Warszawa-Okęcie	107	Piotrków Tryb.	Łódź-Lublinek	47
Chełm	Lublin-Świdnik	60			
Częstochowa	Katowice-Pyrzowice	56	Płock	Warszawa-Modlin	72
Elbląg	Gdańsk-Rębiechowo	76	Przemyśl	Rzeszów-Jasionka	93
Gorzów Wlkp.	Zielona Góra-Babimost	100	Radom*	Warszawa-Okęcie	102
	Poznań-Ławica	129	Siedlce	Warszawa-Okęcie	98
Jelenia Góra	Wrocław-Strachowice	111	Sieradz	Łódź-Lublinek	64
Kalisz	Wrocław-Strachowice	130	Skierniewice	Łódź-Lublinek	68
	Poznań-Ławica	146		Warszawa-Okęcie	75
Kielce	Kraków-Balice	128	Słupsk	Gdańsk-Rębiechowo	113
	Katowice-Pyrzowice	139	Suwałki	Kaunas-Karmelava**	137
Konin	Łódź-Lublinek	116		Olsztyn-Szymany	191
	Bydgoszcz-Szwedarrowo	119	Tarnobrzeg	Rzeszów-Jasionka	69
Koszalin	Szczecin-Goleniów	117	Tarnów	Kraków-Balice	98
Krosno	Rzeszów-Jasionka	76	Toruń	Bydgoszcz	54
Legnica	Wrocław-Strachowice	62	Wałbrzych	Wrocław-Strachowice	75
Leszno	Poznań-Ławica	82	Włocławek	Bydgoszcz-Szwedarrowo	109
Łomża	Warszawa-Modlin	144		Łódź-Lublinek	114
	Warszawa-Okęcie	153	Zamość	Lublin-Świdnik	78

* Port lotniczy w Radomiu był nieczynny.

** Port lotniczy na Litwie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Google Maps (2019).



Rycina 5.3. Dostęp byłych i obecnych ośrodków wojewódzkich w Polsce na tle podziału administracyjnego z lat 1975–1998 do transportu lotniczego – stan: styczeń 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 5.3.

Infrastruktura Lotniczego Pogotowia Ratunkowego

W Polsce działały 23 bazy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (LPR), z czego 16 znajdowało się w badanych miastach (Białystok, Bydgoszcz, Gdańsk, Gorzów Wlkp., Kielce, Kraków, Lublin, Łódź, Warszawa – 2, Olsztyn, Poznań, Wrocław, Zielona Góra, Płock, Suwałki). Pozostałe bazy LPR zlokalizowane były w Polskiej Nowej Wsi – 13 km od Opola, Ostrowie Wlkp. – 22 km od Kalisza, Zegrzu Pomorskim – 25 km

od Koszalina, Gliwicach – 29 km od Katowic², Sokołowie Podlaskim – 34 km od Siedlec, Sanoku – 43 km od Krosna, Goleniowie – 46 km od Szczecina. W większości przypadków były one zlokalizowane przy lotniskach i lądowiskach ogólnodostępnych – wyjątek stanowiły Gorzów Wlkp. i Sokołów Podlaski.

Innym ważnym elementem infrastruktury LPR są przyszpitalne lądowiska dla helikopterów. Funkcjonowały one, poza Tarnobrzegiem, w pozostałych badanych ośrodkach, w tym w 43 były czynne całodobowo, a w 5 (Toruń, Częstochowa, Piotrków Trybunalski, Siedlce, Tarnów) tylko w dzień. W 10 obecnych ośrodkach wojewódzkich funkcjonowało więcej niż jedno lądowisko przyszpitalne: 7 w Warszawie, 5 w Krakowie, po 3 we Wrocławiu i Szczecinie, po 2 w Bydgoszczy, Gdańsku, Kielcach, Lublinie, Olsztynie i Poznaniu (Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, 2019).

Od 1 stycznia 2021 r. posiadanie czynnych całodobowo lądowisk będzie wymagane dla wszystkich szpitalnych oddziałów ratunkowych (SOR) w Polsce (Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 16 grudnia 2016 r.).

5.3. Połączenia transportowe ze stolicą kraju

5.3.1. Dostęp transportem drogowym

Ze względu na brak możliwości sprawdzenia połączeń autobusowych funkcjonujących w przeszłości przeanalizowano jedynie połączenia aktualne funkcjonujące w 2019 r. Głównym źródłem informacji był tutaj portal E-Podróżnik (2019) – połączenia PKS i innych prywatnych przewoźników oraz FlixMobility (2019) – połączenia międzynarodowego operatora Flix Bus, który m.in. przejął Polski Bus. Przeanalizowano także szacunkowy czas podróży samochodem osobowym. Założono przejazd najkrótszą drogą, preferując drogi krajowe. W obliczeniach dostępności czasowej dla 1969 r. przyjęto średnią prędkość 50 km/godz., dla 1995 r. 80 km/godz. dla odcinków dróg dwupasmowych i 70 km/godz. dla pozostałych. Natomiast czas przejazdu w 2019 r. przyjęto na podstawie wskazań Google Maps w dzień roboczy poza sezonem letnim (przyjęto wyjazd z Warszawy w środę o godz. 6.00).

² Planowano przenieść bazę do Katowic po wybudowaniu odpowiedniej infrastruktury (Czoik, 2019).

Na przełomie lat 60. i 70. XX w., na podstawie ówczesnej sieci drogowej i przy założeniu średniej prędkości jazdy samochodem 50 km/godz., w czasie do 3 godz. można było dojechać do 9 badanych miast, a podróż do 19 ośrodków zajmowała ponad 6 godz. Do najbardziej oddalonego Szczecina czas jazdy wynosił ponad 10 godz.³

W miarę rozwoju motoryzacji oraz budowy dróg wyższych klas pomiędzy badanymi miastami (zob. pkt 4.2.1) zwiększała się prędkość jazdy i skracaly czasy przejazdu. Odległości pomiędzy miastami różniły się nieznacznie, aczkolwiek nierzadko ulegały wydłużeniu przede wszystkim na skutek budowy obwodnic miast.

W połowie lat 90. XX w., zgodnie z przyjętymi założeniami dotyczącymi obliczania czasu przejazdu na podstawie średnich prędkości, w czasie do 3 godz. można było dojechać do 17 badanych miast, a do 6 innych podróż zajmowała ponad 6 godz.⁴ Skrócenie czasu przejazdu między rokiem 1969 a 1995 wynikało przede wszystkim ze zwiększenia przyjętej do obliczeń średniej prędkości jazdy samochodem. Znaczenie miały także przeprowadzone inwestycje drogowe, które przyczyniły się do poprawy czasu i komfortu podróży do 14 następujących badanych ośrodków: Bielsko-Biała, Katowice, Częstochowa, Opole, Legnica, Piotrków Trybunalski, Sieradz, Wrocław, Wałbrzych, Jelenia Góra, Poznań, Zielona Góra, Gorzów Wlkp. oraz w niewielkim stopniu do Łodzi i Skierniewic. Podróż z Warszawy do wymienionych miast odbywała się bowiem w całości lub na części trasy po drogach dwupasmowych, w tym autostradach.

Dzięki znacznej rozbudowie sieci dróg ekspresowych i autostrad w 2019 r. do ponad połowy badanych ośrodków (27 miast) można było dojechać samochodem z Warszawy w czasie do 3 godz. W czasie 1 godz. można było dojechać z Warszawy do Skierniewic, a do 2 godz. do 13 miast. Od 3 do 4 godz. zajmował dojazd do 14 miast, a w czasie od 4 do 5 godz. do 6 miast. Najdłuższym czasem dojazdu samochodem do stolicy charakteryzował się Koszalin – ponad 5 godz.⁵

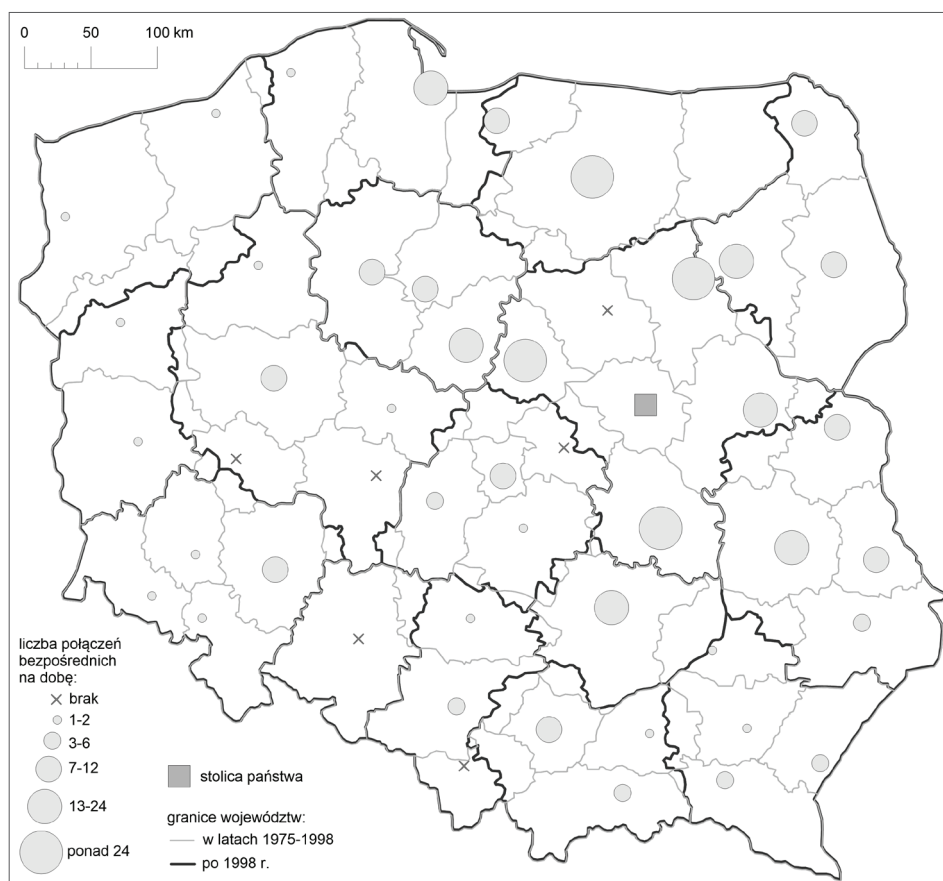
W obliczonych przez J. Potockiego i A. Babczuka (2017) sprawnościach połączeń drogowych ze stolicą w 2015 r. najgorzej wypadły ośrodki położone na wschód od linii Elbląg–Łódź–Piotrków Trybunalski–Bielsko-Biała, najlepiej Poznań, Zielona Góra, Gorzów Wlkp., a nieco gorzej Szczecin, Konin i Częstochowa.

³ Obliczenia własne na podstawie: *Mapa samochodowa Polski* (1969).

⁴ Obliczenia własne na podstawie: *Polska – mapa samochodowa* (1995).

⁵ Obliczenia własne na podstawie: Google Maps (2019).

W 2019 r. codziennych bezpośrednich połączeń autobusowych z Warszawą poza sezonem pozbawionych było 6 następujących badanych miast: Opole, Bielsko-Biała, Ciechanów, Kalisz, Leszno, Skierniewice. Najwięcej autobusów kursowało do miast na terenie obecnego województwa mazowieckiego: Radom – 61, Płock – 38, Ostrołęka – 25 i Siedlce – 22 oraz do Olsztyna – 26 i Lublina – 24. Od 10 do 15 kursów dziennie odnotowano do 11 badanych miast, w tym do 4 byłych wojewódzkich: Włocławek, Kielce, Gdańsk, Łomża, Bydgoszcz, Kraków, Toruń, Biała Podlaska,



Rycina 5.4. Połączenia autobusowe z Warszawy do byłych i obecnych miast wojewódzkich w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie: E-Podróżnik (2019); FlixBus (2019).

Wrocław, Białystok. Od 6 do 9 połączeń miało 5 miast (Suwałki, Poznań, Elbląg, Łódź, Nowy Sącz), a 10 ośrodków dysponowało od 3 do 5 połączeń. Do 10 innych ośrodków kursowało tylko 1 lub 2 pary autobusów dziennie (ryc. 5.4). Do 24 badanych miast codziennie z Warszawy dojeżdżały autobusy operatora FlixBus. Połączenia te można zakwalifikować jako ekspresowe lub pospieszne. Ponadto obsługujące je autokary miały ujednolicony standard i były stosunkowo komfortowe. Najwięcej kursów odnotowano do Olsztyna – 16, Krakowa – 12 i Płocka – 10. Do 10 innych miast kursowało od 5 do 9 autobusów, do kolejnych 6 od 2 do 4, a do 5 miast odnotowano po 1 kursie na dobę (E-Podróżnik, 2019; Flix Mobility, 2019).

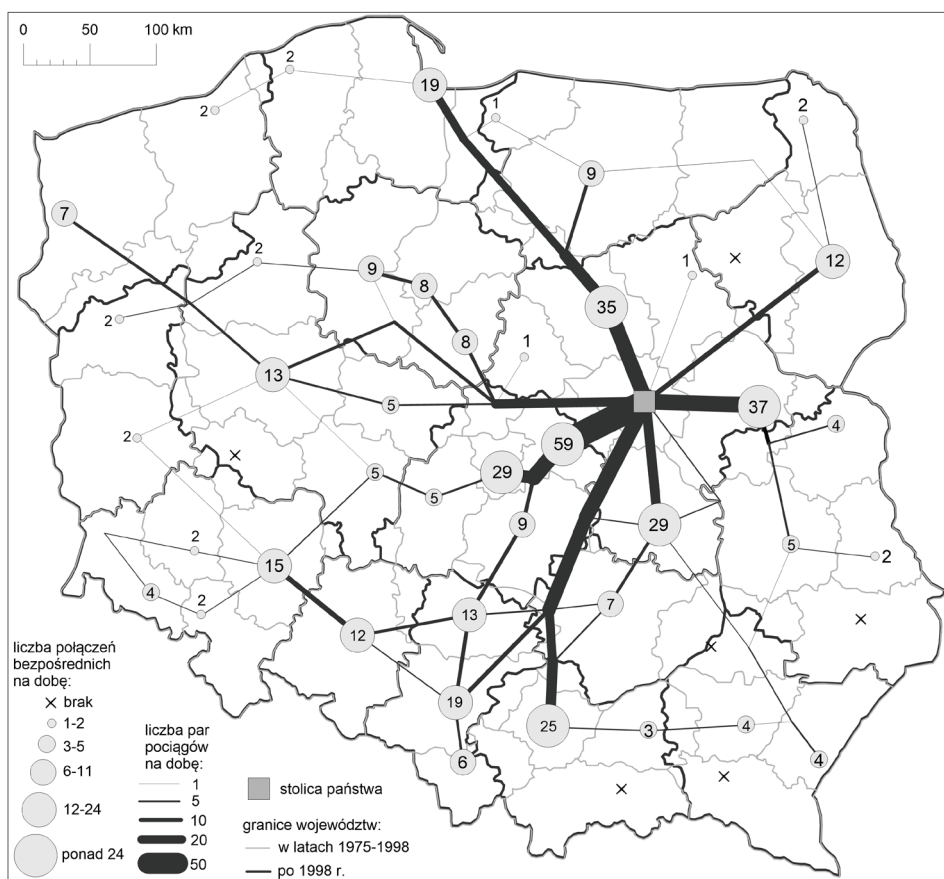
5.3.2. Dostęp transportem kolejowym (pociągi pasażerskie)

W 1970 r. 5 badanych miast (Gorzów Wlkp., Elbląg, Koszalin, Płock i Słupsk) nie miało bezpośredniego połączenia kolejowego z Warszawą. Koszalin był jedynym ówczesnym ośrodkiem wojewódzkim w tej grupie. Tylko w sezonie letnim docierały do niego bezpośrednio pociągi z Warszawy, podobnie do Słupska. Najwięcej połączeń – 10 i więcej par pociągów na dobę – łączyło Warszawę z 4 z badanych miast, w tym 34 połączenia ze Skierniewicami oraz po kilkanaście par do Łodzi, Lublina i Siedlec (Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP 1970/71). Należy zaznaczyć, że nie istniała jeszcze wówczas linia CMK, która znacznie usprawniła i przyspieszyła transport kolejowy pomiędzy Warszawą a południem kraju. Ponadto wiele głównych linii było jeszcze niezelektryfikowanych i obsługiwanych trakcją parową. Dla porównania w 1980 r. bezpośrednich połączeń z Warszawą nie miały już tylko 2 ówczesne miasta wojewódzkie, Elbląg i Płock, przy czym Elbląg posiadał dogodnie skomunikowane połączenia z przesiadką w Malborku (Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP 1980/81).

W 2002 r. bezpośredniego połączenia kolejowego z Warszawą nie miały 3 badane miasta: Elbląg, Łomża i Tarnobrzeg. Wśród nich Łomża całkowicie straciła dostęp do kolei z ruchem pasażerskim. Natomiast Elbląg pomimo braku bezpośrednich pociągów był skomunikowany 13 parami połączeń z przesiadką w Malborku, a Tarnobrzeg 3 z jedną przesiadką w Stalowej Woli. Najwięcej pociągów łączyło Warszawę ze Skierniewicami – 40, ponad 20 par kursowało do Łodzi, Radomia i Siedlec, a 10 i więcej do 8 badanych miast: Gdańska, Katowic, Krakowa, Lublina, Poznania, Ciechanowa, Konina, Wrocławia. Szybsze połączenie pośrednie, z jedną przesiadką, odnotowano

do 5 miast: Gorzowa Wlkp. w Krzyżu, Legnicy i Wałbrzycha we Wrocławiu, Płocka w Kutnie i Krosna w Krakowie lub Tarnowie (system HAFAS 2002).

W 2019 r. 6 badanych miast w dni robocze poza sezonem nie miało bezpośrednich połączeń ze stolicą. Były to: Krosno, Leszno, Łomża, Nowy Sącz, Tarnobrzeg i Zamość, w tym do Łomży kolej została zlikwidowana. Natomiast Elbląg posiadał, co prawda, połączenie bezpośrednie, ale trasą okrężną, przez Białystok – znacznie krótsze było połączenie z przesiadką w Malborku. Ponad 10 pociągów na dobę odnotowano do 13 badanych miast. Najwięcej kursowało ich do Skierniewic – 59, Siedlec – 37,



Rycina 5.5. Bezpośrednie połączenia kolejowe z Warszawy do byłych i obecnych miast wojewódzkich w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rozkład jazdy pociągów (2019).

Ciechanowa – 35, Łodzi i Radomia – po 29 oraz Krakowa – 25. Do 12 badanych miast kursowało od 5 do 9 pociągów, do 14 miast od 2 do 4 pociągów, a do 3 po jednym (ryc. 5.5). Do 16 badanych miast z Warszawy dojeżdżały pociągi ekspresowe – Ekspres InterCity Premium (EIP), obsługiwany pociągami typu pendolino, oraz Ekspres InterCity (EIC). Docierały one do 7 obecnych miast wojewódzkich, w tym do 5 kursował EIP – Gdańsk, Katowice, Kraków, Opole, Rzeszów – do 2 tylko EIC – Poznań i Szczecin, a także do 8 następujących byłych miast wojewódzkich EIP: Bielsko-Biała, Ciechanów, Częstochowa, Jelenia Góra, Koszalin, Słupsk, Tarnów i Wałbrzych (Rozkład jazdy pociągów, 2019).

W badanym okresie pociągi wyraźnie przyspieszyły, pomiędzy rokiem 1970 a 2019 o 7 zwiększyła się liczba badanych miast, do których można było dojechać bezpośrednim pociągiem z Warszawy w ciągu 3 godz. Jednocześnie o 11 zmniejszyła się liczba badanych miast, do których dojazd bezpośrednim pociągiem zajmował ponad 6 godz. (tab. 5.5). Przyczynił się do tego przeprowadzony w okresie PRL-u zakrojony na szeroką skalę proces elektryfikacji kolei i wyparcie trakcji parowej oraz budowa centralnej magistrali kolejowej, a po transformacji ustrojowej i wejściu Polski do Unii Europejskiej modernizacja infrastruktury i wprowadzenie nowoczesnego taboru, w tym dalekobieżnych EZT.

Tabela 5.5. Liczba ośrodków wojewódzkich z lat 1975–1998 z bezpośrednimi połączeniami kolejowymi z Warszawy według czasu dojazdu

Rok	Czas dojazdu (godz.)											Brak bezpośrednich połączeń
	do 1	1–2	2–3	3–4	4–5	5–6	6–7	7–8	8–9	9–10	>10	
1970	1	4	10	4	7	4	5	3	3	–	2	5
2002	1	8	11	9	6	5	2	2	1	1	–	3
2016	1	8	14	7	7	3	2	1	–	–	–	5
2019	2	6	15	5	8	4	1	–	1	–	–	6

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP 1970/71; Rozkład jazdy pociągów PKP 2001/2002; Rozkład jazdy pociągów, 2019”; Bocheński (2018).

5.3.3. Dostęp transportem lotniczym

Tylko kilkanaście badanych miast miało lotniska cywilne, które w badanym okresie obsługiwały regularne połączenia lotnicze w ruchu krajowym, przede wszystkim ze stolicą.

Na początku lat 70. XX w. regularne krajowe połączenia lotnicze odbywały się z Warszawy na 9 lotnisk (tab. 5.4), a pod koniec lat 70. XX w. dołączył do nich Słupsk i Zielona Góra (Lijewski i in., 1972). W szczytowym okresie Warszawa miała więc połączenia lotnicze z 11 polskimi miastami. Po transformacji ustrojowej siatka połączeń krajowych została ograniczona – przede wszystkim zamknięto 2 porty lotnicze na Pomorzu Środkowym. W drugiej dekadzie XXI w. funkcjonowały połączenia z Warszawy do 9 miast w Polsce.

Kilka lotnisk nie dysponowało żadnymi połączeniami krajowymi i obsługiwało jedynie ruch międzynarodowy – w 2019 r. były to: Bydgoszcz, Łódź i Olsztyn, a w 2018 r. również Lublin. Inaczej jest w przypadku portu lotniczego Zielona Góra-Babimost, z którego samoloty w ruchu regularnym latały jedynie raz dziennie do Warszawy (tab. 5.6). Obecnie wszystkie loty krajowe z Warszawy obsługuje państwowy przewoźnik PLL LOT. W przeszłości pojedyncze loty krajowe do Warszawy obsługiwali także inni przewoźnicy, np. w latach 2005–2012 SprintAir, przekształcony potem w OLT Ekspres (Bocheński, 2012; Jet Air, 2019), następnie do 2018 r. Ryanair. W ostatniej dekadzie widoczne było okresowe zwiększenie liczby połączeń wynikające ze spadku konkurencyjności kolei – gdyż ze względu na modernizację infrastruktury pociągi do stolicy jeździły objazdami.

Tabela 5.6. Liczba krajowych połączeń lotniczych na dobę z Warszawy w wybranych latach

Rok	Bydgoszcz	Gdańsk	Katowice ^a	Koszalin ^b	Kraków	Lublin	Łódź	Olsztyn ^c	Poznań	Radom	Rzeszów	Szczecin ^d	Wrocław	Zielona Góra ^e
1972	2	8	3	3	4	x	–	x	3	x	2	3	5	x
2010	1	9	3	–	6	–	–	x	5	x	3	3	7	1
2019	–	6	4	–	7	1	–	–	5	–	4	3	6	1

Lotniska znacznie oddalone od danego miasta, położone w: ^a Pyrzowice, ^b Zegrze Pomorskie, ^c Szymany, ^d Goleniów, ^e Babimost.

x – brak lotniska cywilnego w danym roku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Lijewski i in. (1972); Bocheński (2012); Rozkład lotów lotniska Chopina (2019).

5.3.4. Struktura modalna i porównanie czasów dojazdu

Porównano czas przejazdu koleją i samochodem osobowym z Warszawy oraz podzielono badane miasta na 3 grupy pod względem przewagi – krótszego czasu przejazdu danym środkiem transportu:

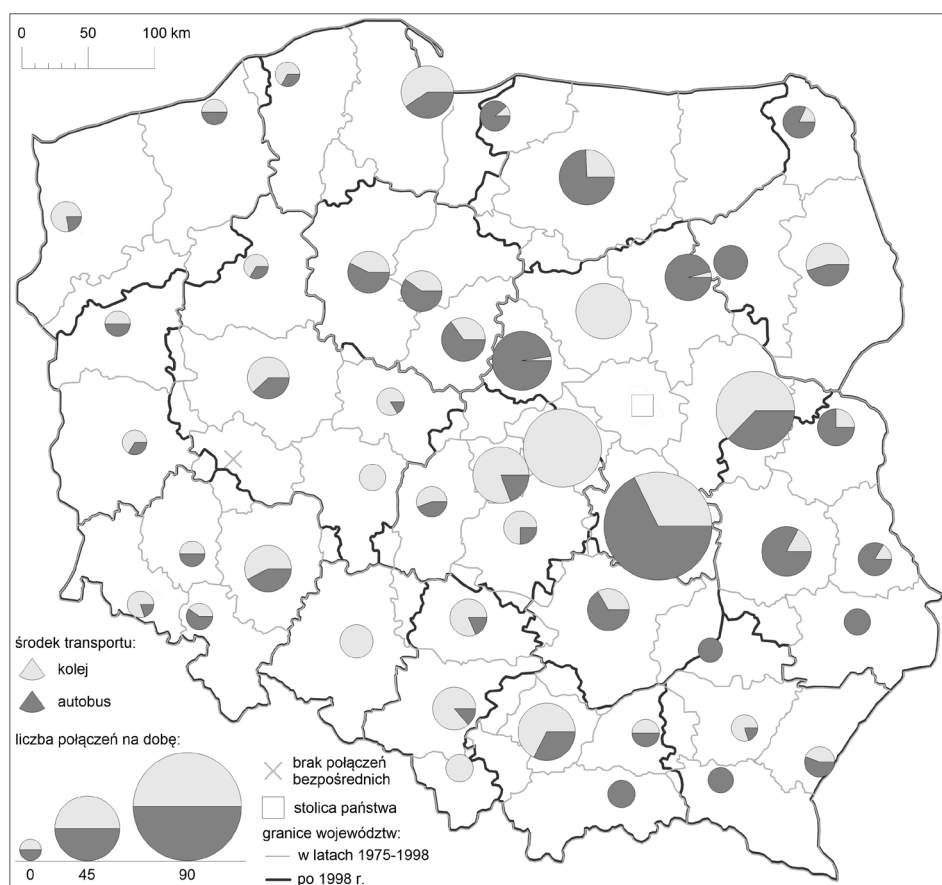
- a) znaczna przewaga – ponad 1 godz. szybciej;
- b) niewielka przewaga – 30–60 min;
- c) równowaga – czas przejazdu porównywalny, różnica nie przekroczyła 30 min.

W 1970 r. transport kolejowy miał zdecydowaną przewagę pod względem czasu przejazdu nad transportem samochodowym. Krótszy czas przejazdu koleją niż samochodem odnotowano do 29 badanych miast, w tym do Szczecina o ponad 3 godz., do Gdańska i Poznania o 2–3 godz., a do 13 innych miast o 1–2 godz. Samochód pod względem czasu przejazdu miał przewagę w 8 przypadkach, w tym do Krosna i Nowego Sącza o ponad 3 godz., a do Łomży, Zamościa i Tarnowa o 1–2 godz. Ponadto do 5 miast nie było bezpośrednich połączeń kolejowych. W przypadku 6 miast (Zielona Góra, Biała Podlaska, Legnica, Siedlce, Sieradz, Tarnobrzeg) czas przejazdu koleją i samochodem był porównywalny.

W 2019 r. najwięcej bezpośrednich połączeń transportem zbiorowym, bez połączeń lotniczych, odnotowano do Radomia – 90, Siedlec i Skierniewic – po 59, między 30 a 40 połączeń na dobę dostępnych było do 6 miast: Płocka, Krakowa, Łodzi, Olsztyna, Ciechanowa, i Gdańska. Do 5 badanych miast funkcjonowały jedynie połączenia kolejowe (Skierniewice, Ciechanów, Opole, Bielsko-Biała, Kalisz), a do innych 5 jedynie autobusowe (Łomża, Nowy Sącz, Zamość, Krosno, Tarnobrzeg). Połączenia kolejowe stanowiły ponadto większość w przypadku 18 kolejnych miast, a autobusowe w przypadku 15 innych. W strukturze modalnej połączeń z Warszawy do 4 miast (Tarnów, Gorzów Wlkp., Koszalin, Legnica) odnotowano tyle samo połączeń kolejowych, co autobusowych. Najmniej połączeń, po 3 kursy dziennie, odnotowano do Tarnobrzegu – tylko autobusy – oraz do Zielonej Góry, Piły i Słupska po 2 pociągi i 1 autobus. Całkowity brak połączeń bezpośrednich ze stolicą państwa odnotowano jedynie w przypadku Leszna (ryc. 5.6).

Pod względem czasu przejazdu w 2019 r. kolej miała znaczną przewagę, wynoszącą nieco ponad 1 godz., jedynie w relacji z Krakowem oraz nieznaczną przewagę w podróży do Katowic, Białej Podlaskiej, Częstochowy i Siedlec. Równowagę odnotowano w 17 przypadkach, a przewagę transportu samochodowego w 20, w tym w 9 była ona znacząca. Podróż samochodem do Gorzowa Wlkp. trwała ok. 2 godz. krócej

niż bezpośrednim pociągiem, do 6 innych miast (Szczecin, Wrocław, Chełm, Legnica, Przemyśl, Suwałki) o ok. 1,5 godz. krócej, a do Płocka i Lublina o 1 godz. krócej. W przypadku Lublina był to efekt prowadzonych inwestycji, które wymuszały kierowanie pociągów objazdem przez Siedlce. Wyraźnie widoczny jest związek pomiędzy rozwinięciem i stanem infrastruktury transportowej oraz kursowaniem pociągów ekspresowych a czasami przejazdu. Jeśli porównamy czas przejazdu pociągiem i autobusem, to kolej miała przewagę w relacjach do 28 badanych miast.



Rycina 5.6. Liczba połączeń lądowym transportem zbiorowym z Warszawy do byłych i obecnych miast wojewódzkich oraz ich struktura modalna w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rozkład jazdy pociągów (2019); E-Podróżnik (2019); FlixMobility (2019).

Do 6 badanych miast (Bielsko-Biała, Ciechanów, Kalisz, Opole, Rzeszów, Skierniewice) nie kursowały bezpośrednie autobusy. W 3 przypadkach (Ostrołęka, Radom i Kielce) przewaga autobusu nad koleją nie przekraczała 30 min. Natomiast autobusy miały przewagę czasową (ponadgodziną) w połączeniach do Płocka, Chełma i Lublina. Dodatkowo ze względu na bezpośredniość codziennych połączeń autobusy miały także przewagę w relacjach do Elbląga, Nowego Sącza i Krosna. Leszno jako jedyne pozbawione było bezpośrednich połączeń zarówno kolejowych, jak i autobusowych (Rozkład jazdy pociągów, 2019; E-Podróżnik, 2019; FlixMobility 2019).

Połączenia lotnicze funkcjonowały jedynie z Warszawy do 9 lotnisk obsługujących obecne ośrodki wojewódzkie. W przypadku Rzeszowa połączenia lotnicze stanowiły połowę ogólnej liczby bezpośrednich połączeń transportem zbiorowym z Warszawą, 1/3 w przypadku Zielonej Góry, 1/4 w przypadku Szczecina, ponad 1/5 w przypadku Poznania oraz kilkanaście procent w przypadku Gdańska, Krakowa i Katowic (zob. tab. 5.6).

5.4. Połączenia transportowe z ośrodkami metropolitalnymi oraz stolicą województwa w przypadku miast zdegradowanych

Przeanalizowano powiązania transportowe w 59 relacjach pomiędzy badanymi ośrodkami, na podstawie aktualnych rozkładów jazdy (Rozkład jazdy pociągów, 2019; E-Podróżnik, 2019; FlixMobility, 2019), w tym:

- a) ośrodkami, które częściowo lub całkowicie utraciły w 1999 r. funkcje stolic województw, a stolicami województw, do których należały przed 1975 r. lub należą od 1999 r.;
- b) byłych i obecnych ośrodków wojewódzkich nieposiadających potencjału ośrodków metropolitalnych z ośrodkami metropolitalnymi, do których potencjalnie ciążą.

Uwzględniono odległość drogą i liczbę połączeń komunikacji zbiorowej (autobusowej i kolejowej) w dni robocze poza sezonem oraz czas dojazdu samochodem, autobusem i pociągiem.

W przypadku 30 badanych miast nie zmieniła się stolica województwa, do którego te miasta należały przed 1975 r. i po 1998 r. Zmiana taka dotyczyła 3 miast,

w wyniku czego od 1999 r. pogorszył się dostęp tych ośrodków do stolicy województwa w stosunku do stanu sprzed 1975 r.:

- Radom – odległość drogowa wzrosła o 20 km. Czas dojazdu do Warszawy był dłuższy niż do Kielc, ale funkcjonowało znacznie więcej połączeń. Obecna granica województw mazowieckiego i świętokrzyskiego stanowiła barierę w transporcie kolejowym;
- Elbląg – odległość drogowa wzrosła o 40 km. W 2019 r. podróż z Elbląga do Olsztyna trwała dłużej niż do Gdańska: o ponad 30 min samochodem, od 24 do 70 min autobusem i od 25 do 44 min pociągiem. Jednocześnie z Elbląga do Olsztyna odnotowano znacząco mniej połączeń komunikacją publiczną – aż o 38;
- Słupsk – odległość drogowa wzrosła o 57 km. W 2019 r. liczba bezpośrednich połączeń do Koszalina pozostawała większa niż do Gdańska, czas dojazdu do Gdańska był dłuższy o 60–80 min samochodem, o 45 min autobusem i o 65–94 min pociągiem.

Gorzów Wlkp. do 1950 r. przynależał do Poznania, a potem do Zielonej Góry. Ośrodek ten charakteryzował się bardzo podobnym dostępem do obu tych miast zarówno pod względem czasu dojazdu, jak i liczby połączeń komunikacją zbiorową.

Przyjmuje się, że w Polsce poza Warszawą było jeszcze 7 ośrodków metropolitalnych: Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Gdańsk (konurbacja trójmiejska), Szczecin, Katowice (konurbacja górnośląsko-zagłębiowska). Siła przyciągania ośrodków metropolitalnych była zależna od ich potencjału demograficznego i gospodarczego. Ponadto istotny wpływ miały uwarunkowania historyczne, które spowodowały, że rozmieszczenie tych ośrodków było nierównomierne. Na terenie dawnego Królestwa Polskiego wykształciło się tylko jedno takie miasto, Warszawa, a w Galicji Lwów i Kraków, jednak Lwów znalazł się po 1945 r. poza granicami Polski. Natomiast pozostałe rozwijały się do 1918 r., a 2 (Wrocław i Szczecin) aż do 1945 r. w granicach Niemiec.

Na podstawie przyjętych wskaźników przypisano 41 badanych miast, które nie miały potencjału do bycia ośrodkami metropolitalnymi, do 8 wymienionych wyżej ośrodków metropolitalnych. Zdecydowanie najwięcej z nich (14–15 miast) ciążyło ku Warszawie, 7 ku Krakowowi, 5–8 ku Poznaniowi, po 3 ku Wrocławowi i Katowicom, 2–5 ku Gdańskowi, 2 ku Łodzi i 1–2 ku Szczecinowi (tab. 5.7, ryc. 5.7). Większy zasięg oddziaływania Warszawy i Krakowa wynikał z braku innych ośrodków metropolitalnych we wschodniej Polsce. Spośród 8 ośrodków metropolitalnych jedynie zasięg

Tabela 5.7. Powiązania badanych miast z krajowymi ośrodkami metropolitalnymi na podstawie wybranych wskaźników dostępności transportowej w 2019 roku

Ośrodek metropolitalny	Badane miasta ciężące ku danemu ośrodkowi metropolitalnemu	
	liczba	zaklasyfikowane miasta
Warszawa	14 (2)	Biała Podlaska, Białystok, Chełm, Ciechanów, <u>Lublin</u> , Łomża, Ostrołęka, Płock, Radom, Siedlce, Skierniewice ^a , Suwałki, Włocławek, Zamość
Kraków	7 (2)	<u>Kielce</u> , Krosno, Nowy Sącz, Przemyśl, <u>Rzeszów</u> , Tarnobrzeg, Tarnów
Łódź	2	Piotrków Trybunalski, Sieradz
Wrocław	3	Jelenia Góra, Legnica, Wałbrzych
Poznań	5 (1)	Kalisz, Konin, Leszno, Piła, <u>Zielona Góra</u>
Gdańsk (KT)	5 (3)	<u>Bydgoszcz</u> ^b , Elbląg, <u>Olsztyn</u> ^c , Słupsk, <u>Toruń</u> ^a
Szczecin	2 (1)	<u>Gorzów Wlkp.</u> ^c , Koszalin
Katowice (KG-Z)	3 (1)	Bielsko-Biała, Częstochowa, <u>Opole</u>

W nawiasie – w tym ośrodki wojewódzkie po 1998 r.; podkreślenie – miasta wojewódzkie po 1998 r.

Czynniki, które zadecydowały o przypisaniu danego miasta: ^a liczba połączeń transportem zbiorowym, ^b liczba połączeń transportem zbiorowym i czas dojazdu, ^c odległość i czas dojazdu.

KT – konurbacja trójmiejska.

KG-Z – konurbacja górnośląsko-zagłębiowska.

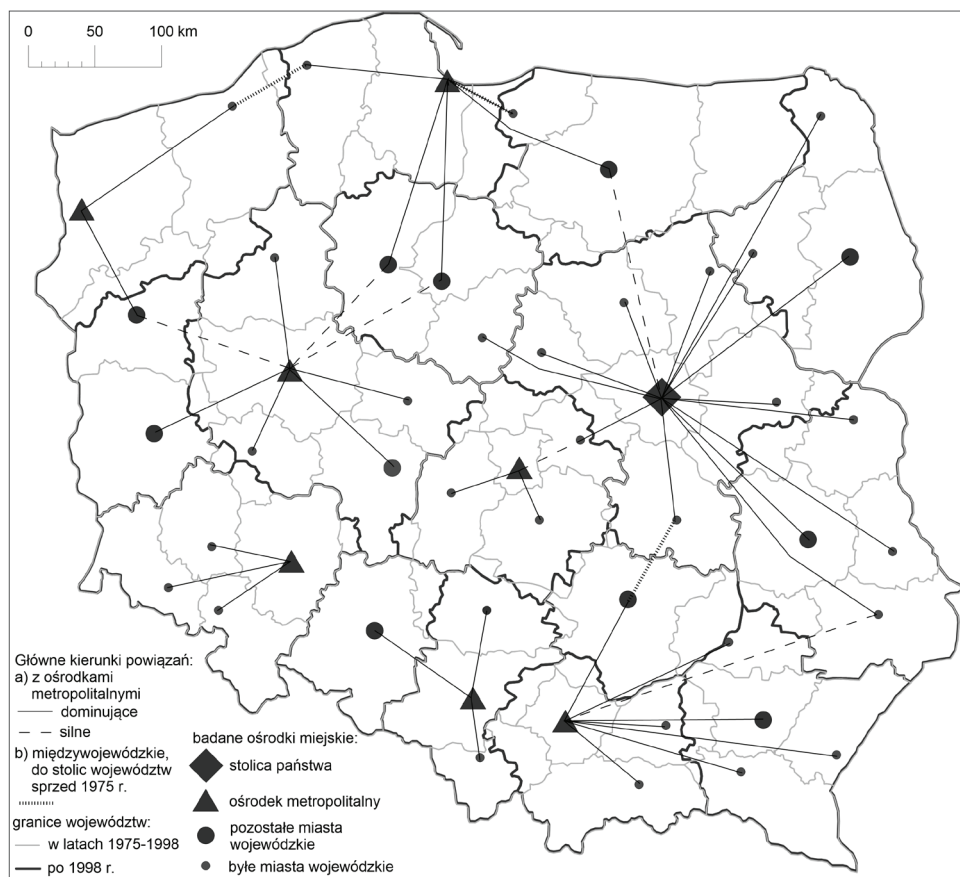
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rozkład jazdy pociągów (2019); E-Podróżnik (2019); FlixMobility (2019); Google Maps (2019).

oddziaływania Łodzi i Wrocławia nie wykraczał poza obecne granice województw. Najbardziej problematyczne było przypisanie 6 następujących badanych miast, w tym 4 obecnych ośrodków wojewódzkich w północnej Polsce:

- Bydgoszczy i Torunia – do Gdańska czy Poznania? Do Poznania z obu miast było bliżej, ale istniało mniej połączeń transportem zbiorowym niż do Gdańska. Czas przejazdu z Bydgoszczy do Poznania był porównywalny z tym do Gdańska, a z Torunia do Poznania był krótszy, zwłaszcza koleją;
- Gorzowa Wlkp. – do Szczecina czy Poznania? Do Szczecina było o ponad 30 km bliżej niż do Poznania, a czas przejazdu był o ok. 30 min krótszy. Liczba połączeń do obu ośrodków była porównywalna, jednak do Szczecina można było dojechać bezpośrednio jedynie autobusem, a do Poznania połowę liczby połączeń stanowiły pociągi;
- Olsztyna – do Gdańska czy Warszawy? Do Gdańska jest o ok. 50 km bliżej, również czas dojazdu jest krótszy. Jednak do Warszawy było więcej bezpośrednich połączeń transportem zbiorowym;

- Skierniewic – do Warszawy czy Łodzi? Odległość i czas dojazdu są porównywalne, jednak do Warszawy było więcej połączeń transportem zbiorowym;
- Zamościa – do Warszawy czy Krakowa? Odległość do Warszawy była o 40 km krótsza, czas dojazdu autobusem również krótszy, a samochodem podobny. Do obu miast nie kursowały bezpośrednie pociągi, a liczba kursów autobusowych różniła się nieznacznie.

W pozostałych przypadkach na podstawie przyjętych wskaźników dostępności można było jednoznacznie określić kierunek ciążenia, gdyż wszystkie przemawiały na korzyść jednego ośrodka.



Rycina 5.7. Powiązania badanych miast z krajowymi ośrodkami metropolitalnymi

Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 5.7.

Warto zwrócić uwagę na silne powiązania byłych miast wojewódzkich ze stolicami województw, do których te miasta należały przed 1975 r.: Elbląga z Gdańskiem, Słupska z Koszalinem i Radomia z Kielcami (ryc. 5.7). W przypadku Elbląga powiązanie to było tożsame z ciążeniem do ośrodka metropolitalnego. Natomiast w przypadku Słupska i Radomia miasta te ciążyły ku innemu ośrodkowi metropolitalnemu niż stolica województwa, do którego dawniej należały.

5.5. Ocena byłych i obecnych ośrodków wojewódzkich jako węzłów transportowych w 2019 roku

Na podstawie przedstawionych badań dokonano oceny 49 byłych i obecnych ośrodków wojewódzkich jako węzłów transportowych według stanu w 2019 r. W ocenie uwzględniono osobno poziom rozwoju i dostęp do infrastruktury transportowej i osobno powiązania ze stolicą państwa, Warszawą.

5.5.1. Poziom rozwoju i dostęp do infrastruktury transportowej

Każde z miast mogło otrzymać maksymalnie 6 pkt, w tym za transport drogowy i kolejowy – maksymalnie po 2,5 pkt i za transport lotniczy 1 pkt. Na podstawie wskaźnika syntetycznego wyrażonego w procentach podzielono badane miasta na 3 grupy o różnym poziomie rozwoju i dostępie do wybranych elementów infrastruktury transportowej: A – wysoki poziom, B – średni poziom i C – niski poziom. Szczegółowe wyniki oceny zamieszczono w załączniku 7, a zbiorcze w tabeli 5.8.

Do grupy A zaliczono 14 miast, w tym tylko 2 były miasta wojewódzkie, Legnicę i Piotrków Trybunalski. Najwyższą ocenę (podgrupa A.I) uzyskały Warszawa i Wrocław, a zaraz za nimi Poznań. Do podgrupy tej inspirowały kolejne 2 miasta wojewódzkie, Łódź i Gdańsk, które uzyskały wskaźnik syntetyczny 83,3%. Zaważyło na tym m.in. połączenie tylko z jedną linią kolejową o znaczeniu międzynarodowym. Wysokim wskaźnikiem rozwoju infrastruktury transportowej charakteryzowało się 6 z 8 badanych miast, położonych w III korytarzu paneuropejskiej sieci TEN-T. Były to Legnica, Wrocław, Opole, Katowice, Kraków i Rzeszów (ryc. 5.8).

Tabela 5.8. Klasyfikacja 49 ośrodków wojewódzkich w Polsce według poziomu rozwoju i dostępu do infrastruktury transportowej w 2019 roku

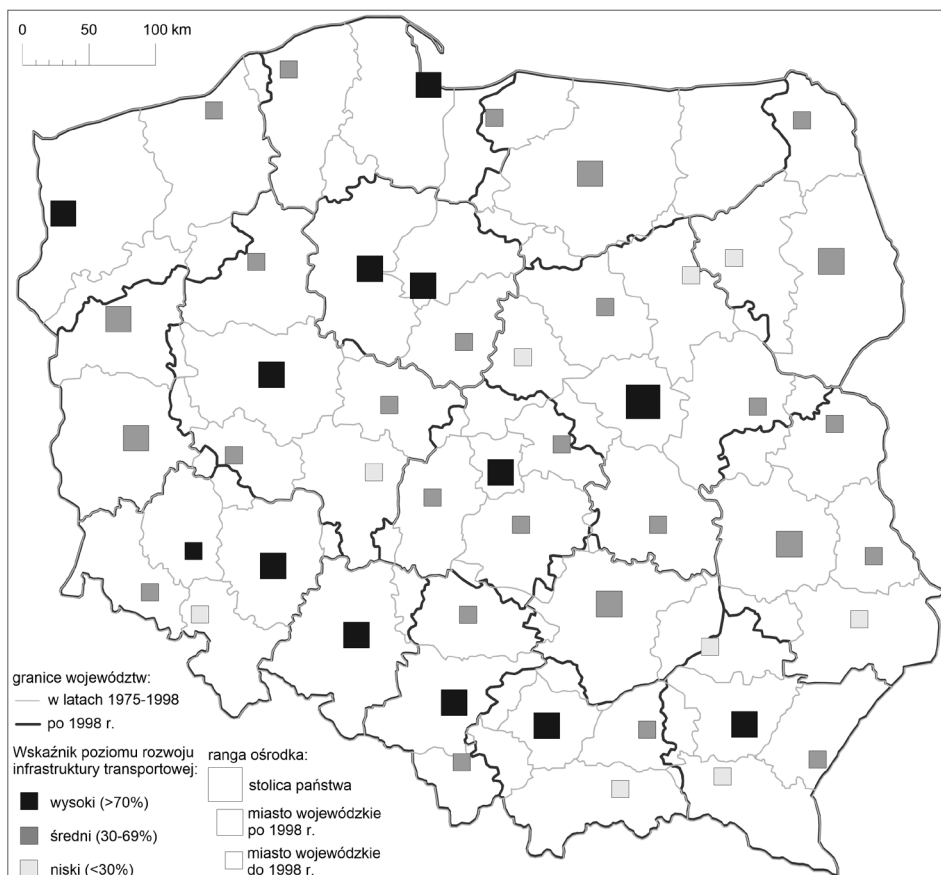
Grupa	Podgrupa	Wielkość wskaźnika	Liczebność grupy	Miasta zaklasyfikowane do danej podgrupy
A	A.I	85–100	14 (12)	3 (3) <u>Warszawa, Wrocław, Poznań</u>
	A.II	70–84		11 (9) <u>Gdańsk, Łódź, Kraków, Rzeszów, Szczecin, Katowice, Legnica, Bydgoszcz, Opole, Toruń, Piotrków Trybunalski</u>
B	B.I	50–69	26 (6)	13 (5) <u>Lublin, Zielona Góra, Konin, Tarnów, Białystok, Olsztyn, Radom, Kielce, Bielsko-Biała, Częstochowa, Leszno, Elbląg, Skierniewice</u>
	B.II	30–49		13 (1) <u>Gorzów Wlkp., Biała Podlaska, Ciechanów, Sieradz, Słupsk, Włocławek, Koszalin, Siedlce, Piła, Przemyśl, Suwałki, Chełm, Jelenia Góra</u>
C	C.I	15–29	9	8 Kalisz, Tarnobrzeg, Krosno, Nowy Sącz, Wałbrzych, Zamość, Płock, Ostrołęka,
	C.II	poniżej 15		1 Łomża

W nawiasie – w tym ośrodki wojewódzkie po 1998 r.; podkreślenie – miasta wojewódzkie po 1998 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie zał. 7.

Grupa B była najliczniejsza i zaklasyfikowano do niej 26 badanych miast, w tym 6 obecnych ośrodków wojewódzkich. Wśród ośrodków pełniących po 1998 r. funkcje wojewódzkie najgorzej wypadł Gorzów Wlkp.

W grupie C znalazło się w sumie 9 byłych ośrodków wojewódzkich. Najgorzej wypadła Łomża, która jako jedyna znalazła się w podgrupie C.II, uzyskując zaledwie 8,3%. Tak niska pozycja tego miasta wynika przede wszystkim z odcięcia od kolei oraz położenia poza głównymi szlakami drogowymi. Jej pozycja może jednak w przyszłości wzrosnąć dzięki budowie trasy S61 Via Baltica. Niewiele lepiej wypadła Ostrołęka, położona równie peryferyjnie jak Łomża, która jednak zachowała dostęp do sieci kolejowej. Najwięcej miast o niskim wskaźniku infrastruktury transportowej znajdowało się w północnej części obecnego województwa mazowieckiego – był to Płock i Ostrołęka – oraz w województwie podkarpackim – Tarnobrzeg i Krosno (ryc. 5.8).



Rycina 5.8. Wskaźnik rozwoju infrastruktury transportowej byłych i obecnych miast wojewódzkich w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 5.8.

5.5.2. Dostęp do stolicy państwa, województwa i najbliższego ośrodka metropolitalnego

Z badań wyłączono Warszawę jako stolicę państwa. Każde z miast mogło otrzymać maksymalnie 6 pkt, po 3 za czas dojazdu do Warszawy jako stolicy państwa i do najbliższego ośrodka metropolitalnego. Przyznawano po 1 pkt za czas dojazdu poszczególnymi środkami transportu lądowego – samochodem osobowym,

autobusem i pociągiem. Dla obu relacji, tzn. ze stolicą i z ośrodkiem metropolitalnym, przyjęto inną gradację (zob. pkt 5.1). Należy przy tym pamiętać, że dla 14 badanych miast stolica była jednocześnie najbliższym ośrodkiem metropolitalnym. Dla 7 miast, które były ośrodkami metropolitalnymi, przeanalizowano powiązania z innym sąsiednim ośrodkiem tego typu.

Na podstawie wskaźnika syntetycznego wyrażonego w procentach podzielono badane miasta na 3 grupy, o różnym poziomie powiązań ze stolicą i najbliższym krajowym ośrodkiem metropolitalnym: A – wysoki poziom, B – średni poziom i C – niski poziom. Szczegółowe wyniki oceny zamieszczono w załączniku 8, a zbiorcze w tabeli 5.9. Grupy A i B były niemal jednakowo liczne, natomiast grupa C, o niskim poziomie powiązań, była nieliczna i obejmowała tylko 5 byłych ośrodków wojewódzkich położonych peryferyjnie (tab. 5.9). Wśród nich aż 4 położone były we wschodniej części Polski, w tym dla Suwałk i Zamościa najbliższym ośrodkiem metropolitalnym była Warszawa, a dla Krosna i Przemyśla – Kraków. Należy pamiętać, że na pozycję Ciechanowa i Skierniewic wpłynął brak połączeń autobusowych do Warszawy. Gdyby pominąć dojazd autobusem, miasta te znalazłyby się w grupie A. W przypadku miast położonych w zachodniej części Polski, w tym dużych ośrodków, takich jak Gdańsk, Szczecin i Wrocław, o wyniku zadecydowało oddalenie od stolicy państwa (ryc. 5.9).

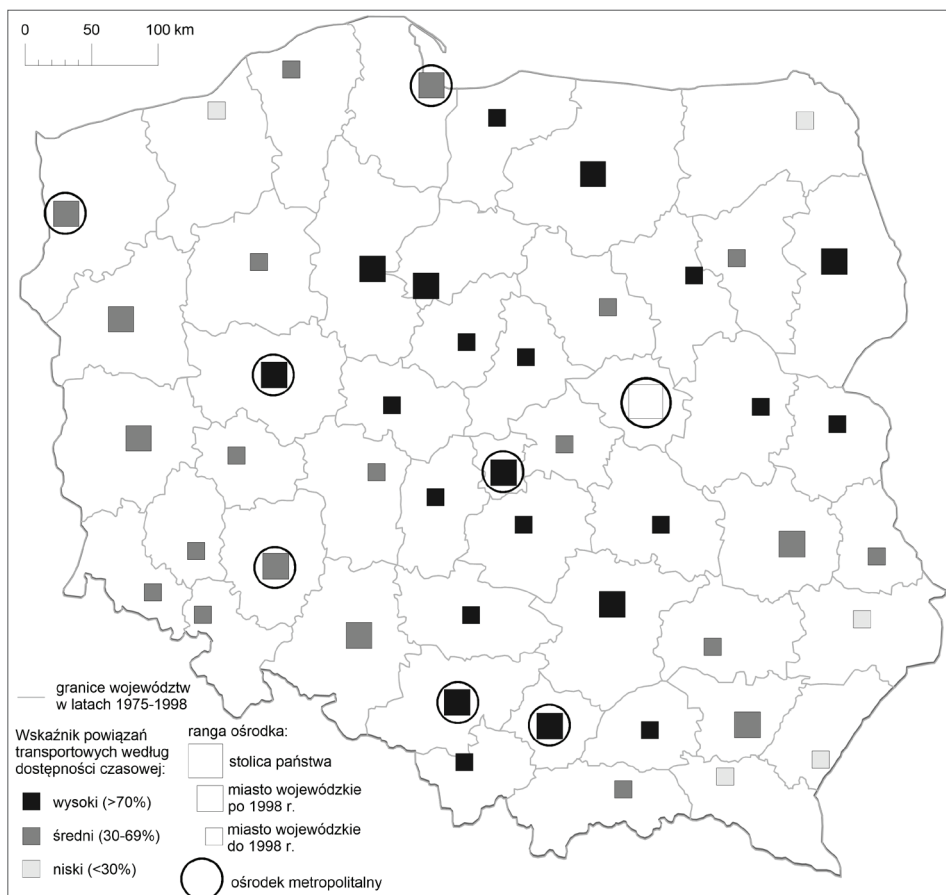
Tabela 5.9. Klasyfikacja 48 ośrodków wojewódzkich w Polsce z lat 1975–1998 według powiązań ze stolicą państwa i ośrodkiem metropolitalnym w 2019 roku

Grupa	Podgrupa	Wielkość wskaźnika	Liczebność grupy		Miasta
A	A.I	85–100	22 (9)	8 (2)	Piotrków Trybunalski, Konin, Częstochowa, Siedlce*, Sieradz, <u>Kielce</u> , <u>Łódź</u> , Radom*
	A.II	70–84		14 (7)	<u>Katowice</u> , Płock*, Biała Podlaska*, Ostrołęka*, Włocławek*, <u>Kraków</u> , <u>Białystok</u> *, <u>Olsztyn</u> , <u>Toruń</u> , Bielsko-Biała, Elbląg, Tarnów, <u>Bydgoszcz</u> , <u>Poznań</u>
B	B.I	50–69	21 (10)	16 (5)	Kalisz, Legnica, <u>Opole</u> , Skierniewice*, <u>Wrocław</u> , <u>Lublin</u> *, Ciechanów*, Piła, <u>Zielona Góra</u> , Leszno, Łomża*, <u>Rzeszów</u> , Słupsk, Chełm*, Jelenia Góra, Wałbrzych
	B.II	30–49		5 (3)	<u>Gdańsk</u> , <u>Gorzów Wlkp.</u> , Tarnobrzeg, Nowy Sącz, <u>Szczecin</u>
C	C.I	15–29	5	5	Koszalin, Krosno, Przemyśl, Suwałki*, Zamość*
	C.II	poniżej 15		0	–

W nawiasie – w tym ośrodki wojewódzkie po 1998 r.; podkreślenie – miasta wojewódzkie po 1998 r.

* Najbliższą metropolią jest Warszawa, dostęp do niej liczony był zatem podwójnie, ale według różnych kryteriów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie zał. 8.



Rycina 5.9. Wskaźnik powiązań ze stolicą państwa i ośrodkiem metropolitalnym byłych i obecnych miast wojewódzkich w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 5.9.

5.6. Podsumowanie

Reforma drogowa z 1985 r. spowodowała, że do każdego z 49 badanych miast dotarła droga krajowa, co wiązało się z podniesieniem standardu utrzymania takiej drogi. Zmiany wywołane były ratyfikowaniem przez Polskę umowy AGR, ale jednocześnie

dopasowano strukturę sieci drogowej do wprowadzonego dekadę wcześniej nowego podziału administracyjnego kraju. Po transformacji ustrojowej o rozbudowie dróg, w tym budowie dróg ekspresowych, decydowały szlaki międzynarodowe – te miasta, przez które one przebiegały, zyskiwały dostęp do dróg o najwyższej klasie. Ponadto Olsztyn, który nie leżał przy żadnej drodze międzynarodowej, ale był stolicą województwa, zyskał połączenie z drogą ekspresową, a w przypadku jednego byłego ośrodka wojewódzkiego – Sieradza – nastąpiło to na skutek zmiany pierwotnego wariantu przebiegu drogi S8 (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r.).

W przypadku transportu kolejowego głównym czynnikiem warunkującym liczbę połączeń kolejowych było znaczenie linii kolejowej przebiegającej przez dane miasto, a od 2008 r. także polityka województwa w zakresie kształtowania sieci połączeń regionalnych. Jeśli dane miasto nie leżało na jednym z głównych szlaków kolejowych, miało ograniczony dostęp do kolei, chyba że dane województwo prowadziło politykę „prokolejową”. Dodatkowym czynnikiem, zwłaszcza w przypadku połączeń dalekobieżnych, była elektryfikacja linii – jej brak powodował ich ograniczenie. W przypadku Łomży, niedługo po tym jak przestała pełnić funkcje województwa, pociągi pasażerskie przestały dojeżdżać do tego miasta. Natomiast do Gorzowa Wlkp., w którym pozostało część funkcji wojewódzkich, utrzymywane są bezpośrednie dalekobieżne połączenia kolejowe, m.in. z Warszawą.

Na terenie większości byłych województw funkcjonowały małe lotniska. W przypadku 36 badanych miast znajdowały się one w promieniu kilkunastu kilometrów od tych miast. W promieniu do 60 km od portów lotniczych podstawowego znaczenia, których było 6, znajdowało się 8 badanych miast, a od portów regionalnych 10 miast. Działające porty lotnicze, oprócz Zielonej Góry, obsługiwały głównie loty międzynarodowe. Prawie każde z miast wojewódzkich miało ambicje, aby mieć własny port lotniczy. Prowadziło to nieraz do kuriozalnych decyzji o ich budowie daleko od większych ośrodków miejskich, np. port lotniczy Olsztyn-Mazury, położony prawie 60 km od Olsztyna, czy Zielona Góra-Babimost – 36 km od Zielonej Góry. Również niektóre były ośrodki wojewódzkie próbowały stworzyć własne porty lotnicze – Koszalin ostatecznie zrezygnował z lotniska w Zegrzu Pomorskim, a Radom wybudował lotnisko, na które nie ma zapotrzebowania.

W przeprowadzonych badaniach jako węzeł transportowy najlepiej z byłych miast wojewódzkich wypadł Piotrków Trybunalski, a z obecnych: Kraków, Katowice, Łódź, Poznań, Toruń i Bydgoszcz. Wynikało to z położenia na skrzyżowaniu

ważnych szlaków transportowych oraz dobrych połączeń komunikacyjnych. Natomiast najgorzej wypadło Krosno i Zamość. Wynikało to z peryferyjnego położenia tych miast, na szlakach transportowych o mniejszym znaczeniu.

Piśmiennictwo

Literatura

- Bocheński, T. (2012). *Sieć połączeń komunikacji zbiorowej w Polsce między wybranymi miastami*. W: P. Rosik, R. Wiśniewski (red.), *Dostępność i mobilność w przestrzeni* (s. 73–81). Warszawa: IGIPZ PAN i Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Bocheński, T. (2016). Dostęp wybranych miast w Polsce do kolei. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19 (4), 62–71.
- Bocheński, T. (2018). *Badania dostępności transportowej ze szczególnym uwzględnieniem kolei*. W: S. Sitek (red.), *Stare i nowe problemy badawcze w geografii społeczno-ekonomicznej* (s. 103–121). Sosnowiec: PTG oddział Katowicki i Wydział Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego.
- Bocheński, T. (2019). *Dostęp wybranych miast do kolei na tle rozwoju i regresu sieci kolejowej w Polsce*. W: T. Przerwa, D. Keller, B. Kruk (red.), *A jednak kolej! Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu* (s. 121–132). Lubin: Muzeum Historyczne w Lubinie.
- Bocheński, T. (2020). *Ośrodki wojewódzkie w Polsce jako węzły transportowe*. W: T. Bocheński (red.), *Ośrodki wojewódzkie w Polsce – ujęcie alternatywne. Część I* (s. 38–63). *Badania Miast*, t. I. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Bocheński, T., Wojtkiewicz, S. (2019). Regionalizacja kolei w Polsce i województwie zachodniopomorskim. *Problemy Transportu i Logistyki*, 1, 45, 7–18.
- Czoik, T. (16.12.2019). Lotnicze Pogotowie Ratunkowe opuściło Gliwice. Przez rok będzie stacjonować pod Bielskiem-Białą. *Gazeta Wyborcza Gliwice*. Pobrano z: <https://gliwice.wyborcza.pl/gliwice/7,95519,25517936,lotnicze-pogotowie-ratunkowe-opuscilo-gliwice-przez-rok-bedzie.html>.
- Górny, J. (2013). *Kolejowe regionalne przewozy pasażerskie w Polsce w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Komusiński, S. (2010). *Przekształcenia przestrzenne sieci pasażerskiego ruchu kolejowego w Polsce w latach 1988–2008*. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, t. XVII. Warszawa–Rzeszów: Wydawnictwo Fosze.
- Lijewski, T., Ostrowski, J., Ostrowski, W. (1972). *Żegluga i linie lotnicze 1971*. W: S. Leszczycki (red.), *Narodowy atlas Polski* (s. 114). Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk: PAN.

- Król, M., Taczanowski, J. (2016). *Regionalne przewozy kolejowe w Polsce, Czechach i na Słowacji*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.
- Madras J. (24.07.2017). Sieć trakcyjna do Gorzowa? PLK zaczyna przygotowania do elektryfikacji linii 203. *Rynek Kolejowy*. Pobrano z: <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/siec-trakcyjna-do-gorzowa-plk-zaczyna-przygotowania-do-elektryfikacji-82736.html> (5.07.2019).
- Mapa przeglądowa Polski* (1977). W: S. Leszczycki (red.), *Narodowy atlas Polski* (s. 6–11). Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk: PAN.
- Mapa samochodowa Polski* (1969). Warszawa: PPWK.
- Marszałkiewicz, J. (2014). Transport lotniczy jako element logistyki. *Logistyka*, 6, 14440–14447.
- Piotrowski, M. (2018). *Najdziwniejsze trasy z polskich lotnisk. Nie uwierzysz, że samoloty latały kiedyś właśnie tam*. Pobrano z: <https://www.fly4free.pl/najdziwniejsze-trasy-krajowe-z-polskich-lotnisk/>.
- Polska – mapa samochodowa* (1995). Warszawa–Wrocław: PPWK.
- Polska. Atlas drogowy* (2000). Warszawa: PPWK.
- Potocki, J., Babczuk, A. (2017). *Wybrane aspekty marginalizacji dawnych miast wojewódzkich*. Pobrano z: http://www.jacek-potocki.pl/files/Dawne_miasta_wojewodzkie.pdf.
- Ruciński, A. (2009). *Transport lotniczy*. W: W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, *Transport* (s. 144–186). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Ryś, S. (1993). *Polska. Mapa sieci kolejowej*. Warszawa: Kolejowa Oficyna Wydawnicza.
- Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP 1970/71 (1970). Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP 1980/81 (1980). Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- Sipiński, D., Cybulak, P., Placha, K. (2016). *Lotniska w Polsce*, Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy.
- Taylor, Z. (2007). *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*. Monografie 7. Warszawa: IGiPZ PAN.
- Tramer, K. (2019). Trudne powroty. *Z Biegiem Szyn*, 2, 6–7.

Dokumenty i akty prawne

European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC) done at Geneva on 1 February 1991, United Nations, Economic Commission for Europe Inland Transport Committee. ECE/TRANS/88/Rev. 6.

- European Agreement on Main International Railway Lines (AGC) done at Geneva on 31 May 1985, United Nations, Economic Commission for Europe Inland Transport Committee. ECE/TRANS/63/Rev. 2.
- European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR) done at Geneva on 15 November 1975, United Nations, Economic Commission for Europe Inland Transport Committee, TRANS/SC. 1/2002/3.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 przyjęta przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 r. i zmieniona po reasumpcji w dniu 21 marca 2012 r. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Oświadczenie rządowe z dnia 29 stycznia 1985 r. w sprawie ratyfikacji przez Polską Rzeczpospolitą Ludową Umowy europejskiej o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR), sporządzonej w Genewie dnia 15 listopada 1975 r. Dz.U. 1985, nr 10, poz. 36.
- Rejestr lotnisk cywilnych. Urząd Lotnictwa Cywilnego, <http://www.ulc.gov.pl/pl/lotniska/rejestr-lotnisk-i-ewidencja-ladowisk> (30.04.2019).
- Rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 16 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szpitalnego oddziału ratunkowego. Dz.U. 2016, poz. 2131.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Dz.U. 2007, nr 35, poz. 220.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych i wojewódzkich. Dz.U. 1998, nr 160, poz. 1071.
- Uchwała nr 192 Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 1985 r. w sprawie zaliczenia dróg do kategorii dróg krajowych. M.P. 1986, nr 3, poz. 16.
- Uruchomienie lotniska cywilnego w Zegrzu Pomorskim k. Koszalina. Koszalin: Wydział Rozwoju i Współpracy Zagranicznej Urzędu Miejskiego w Koszalinie, 21.05.2013. Pobrano z: http://www.obywatelski.koszalin.pl/sites/default/files/pliki/zalacznik_do_uzasadnien_uruchomienie_lotniska_w_zegrzu_pomorskim.pdf.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Dz.U. 2018, poz. 2068.
- Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Dz.U. 2000, nr 84, poz. 948.
- Wykaz lądowisk wpisanych do ewidencji lądowisk na dzień 5 kwietnia 2019 r. Urząd Lotnictwa Cywilnego. Pobrano z: <http://www.ulc.gov.pl/pl/lotniska/rejestr-lotnisk-i-ewidencja-ladowisk> (30.04.2019).

Portale internetowe

- Aeroklub Szczeciński. Pobrano z: <http://aeroklubszczecinski.pl/historia-szczecinskich-lotnisk> (26.11.2019).

Baza informacji o lotniskach w Polsce. Pobrano z: <https://lotniska.dlapilota.pl> (30.04.2019);
E-Podróżnik. Pobrano z: <https://www.e-podroznik.pl> (6.06.2019).
FlixMobility. Pobrano z: <https://shop.flixbus.pl> (7.06.2019).
GDDKiA. Pobrano z: <https://www.gddkia.gov.pl> (10.06.2019).
Google Maps. Pobrano z: <https://www.google.pl> (30.04.2019).
Jet Air. Pobrano z: <https://www.jetair.pl> (25.06.2019).
Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Mapa lądowisk. Pobrano z: <https://www.lpr.com.pl/pl/ladowiska/mapa-miejsc-gminnych-oraz-ladowisk-przyszpitalnych> (30.04.2019).
Mapa stanu budowy dróg. GDDKiA. Pobrano z: <https://www.gddkia.gov.pl/pl/1077/mapa-stanu-budowy-drog> (1.04.2019).
OpenStreetMap. Pobrano z: <https://www.openstreetmap.org> (30.04.2019).
Port Lotniczy Katowice, Historia portu. Pobrano z: <https://www.katowice-airport.com/pl/lotnisko/historia-portu#> (25.06.2019).
Port lotniczy Zielona Góra. Historia Portu Lotniczego Zielona Góra. Pobrano z: <http://airport.lubuskie.pl/o-lotnisku/informacje/historia-portu-lotniczego-zielona-gora> (25.06.2019).
Rozkład jazdy pociągów PKP. Pobrano z: <https://rozklad-pkp.pl> (6.06.2019).
Rozkład lotów lotniska Chopina. Pobrano z: <https://www.lotnisko-chopina.pl/pl/rozklad-lotow.html> (25.06.2019).

Inne

System HAFAS 2002. Rozkład jazdy pociągów PKP 2001/2002.

6. Wnioski końcowe

Przyjęta hipoteza, według której „uzyskanie statusu stolicy województwa przyczyniało się do dynamicznego rozwoju danego ośrodka, w tym wzrostu liczby jego mieszkańców, rozwoju sektora usług publicznych i poprawy dostępności transportowej”, została zweryfikowana pozytywnie. Miasta, które uzyskały status województwa, zaczęły dynamicznie rosnąć. Należy jednak zaznaczyć, że w przypadku dostępności i powiązań transportowych kluczowe znaczenie miało położenie na głównych międzynarodowych lub ważnych krajowych szlakach zarówno drogowych, jak i kolejowych.

Zauważalny był zupełnie inny trend w zmianach liczby ludności w grupie byłych i obecnych miast wojewódzkich. W latach 1975–1989 liczba ludności w badanych miastach rosła, przy czym dynamika wzrostu była większa w ośrodkach, które uzyskały status wojewódzkich w 1975 r. Po przemianach ustrojowych w 1989 r. kierunek zmian ludności był dalej dodatni, ale jego dynamika wyraźnie osłabła. Po 1998 r. w większości byłych miast wojewódzkich nastąpił znaczny spadek liczby ludności, potęgowany zagraniczną migracją zarobkową po 2004 r. Z kolei w obecnych miastach wojewódzkich początkowo kontynuowana była tendencja nieznacznego spadku liczby ludności, która pod koniec badanego okresu miała już kierunek dodatni.

W ostatnich latach zjawisko depopulacji dotyczyło praktycznie wszystkich miast w Polsce, bez względu na status administracyjny, z tą jednak różnicą, że w przypadku obecnych miast wojewódzkich

ma ona charakter przemieszczania się ludności do strefy podmiejskiej tych miast, a w byłych ośrodkach wojewódzkich – daleko poza jego obszar.

Pełnienie funkcji wojewódzkich związane było z obecnością wielu instytucji o znaczeniu ponadlokalnym i subregionalnym oraz zdecydowanie większą atrakcyjnością tego typu ośrodków z punktu widzenia przedsiębiorców. Praktycznie we wszystkich badanych aspektach (instytucje publiczne, samorządy zawodowe, podmioty gospodarcze) widoczna była centralizacja. Zachodziła ona wyraźnie na dwóch poziomach: stolicy państwa i stolic województw. Istotne znaczenie miało także położenie danego ośrodka, np. Skierniewice i Piotrków Trybunalski były w cieniu wielkich miast, Warszawy i Łodzi, co odbijało się na mniejszej liczbie ulokowanych tam instytucji.

Wyraźnie większą bazę instytucjonalną miało 17 badanych miast, które pełniły funkcje wojewódzkie przed 1975 r. Spośród byłych miast wojewódzkich wyróżnia się pod tym względem Radom, Koszalin, Bielsko-Biała i Częstochowa.

Pod względem transportowym najbardziej straciła Łomża, która została pozbawiona zupełnie dostępu do kolei. Obecnie jest to drugie co do wielkości miasto w Polsce i jedno z największych w Europie, do którego nie docierają pociągi pasażerskie. Do innych byłych miast wojewódzkich położonych peryferyjnie liczba połączeń została znacząco ograniczona – najbardziej odczuły to Zamość i Krosno. Do położonego również poza głównymi szlakami kolejowymi Gorzowa Wlkp. ze względu na jego funkcje wojewódzkie utrzymywane są codzienne bezpośrednie połączenia ze stolicą i kilkoma innymi miastami wojewódzkimi.

Podsumowując, należy stwierdzić, że były ośrodki wojewódzkie w porównaniu z obecnymi charakteryzowały się większym spadkiem liczby ludności, mniejszą liczbą instytucji administracji rządowej i samorządowej oraz przedsiębiorstw państwowych oraz często mniejszą dostępnością transportową.

Inne zaobserwowane zjawisko w badanej grupie miast dotyczy tego, że niektóre były ośrodki wojewódzkie tworzą zespoły bipolarne z sąsiadującymi miastami o mniejszym znaczeniu w hierarchii osadniczej. Wyraźnie widać to w zakresie lokalizacji analizowanych urzędów administracji publicznej i usług wyższego rzędu. Można tu podać przykładowo dwie takie pary miast: Wałbrzych i Świdnica oraz Kalisz i Ostrów Wlkp.

Załączniki

Załącznik 1. Instytucje administracji państwowej podległe wojewodom w badanych miastach w Polsce w 2019 roku według województw z uwzględnieniem 49 ośrodków wojewódzkich

Przynależność wojewódzka	Miasto	Liczba instytucji				Rodzaj instytucji										Inspekcja Transportu Drogowego	Urząd Ochrony Zabytków
		regionalne bez placówek terenowych	regionalne	subregionalne	razem	Urząd Wojewódzki	Kuratorium Oświaty	Inspektorat Farmaceutyczny	Inspektorat Inspekcji Handlowej	Inspektorat Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych	Inspektorat Ochrony Roslin i Nasiennictwa	Inspektorat Weterynarii	Inspektorat Ochrony Środowiska	Państwowa Straż Rybacka	16		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Dolnośląskie	Wrocław	5	11	-	16	C	C	C	C	C	C	C	C	K	DG, C	C	
	Jelenia Góra	-	-	8	8	D	D	D	D	-	D	-	D	P	O	D	
	Legnica	-	-	8	8	D	D	D	D	-	D	-	D	P	O	D	
	Wałbrzych	-	-	6	6	D	D	D	D	-	-	-	D	P	-	D	
Kujawsko-pomorskie	pozostałe miejscowości	-	-	4	4	-	-	-	-	O	D x2	-	-	-	O	-	
	Bydgoszcz	4	10	1	15	C	C	C	C	C	C	C	C	K	DG, C	D	
	Toruń	1	1	6	8	D	D	D	D	-	-	O ZHW	D	P	-	C	
	Włocławek	-	-	8	8	D	D	D	D	-	-	O ZHW	D	P	O	D	
Lubelskie	pozostałe miejscowości	-	-	4	4	-	D	-	-	-	-	-	-	P	O x2	-	
	Lublin	5	11	-	16	C	C	C	C	C	C	C	C	K	DG	C	
	Biała Podlaska	-	-	7	7	D	D	D	D	O	-	-	D	P	-	D	
	Chełm	-	-	6	6	D	D	D	D	-	-	-	D	P	-	D	
	Zamość	-	-	7	7	D	D	D	D	-	-	-	D	P	O	D	
	pozostałe miejscowości	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	O	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Lubuskie	Zielona Góra	-	4	5	9	-	D	D	D	C	D	C	C	P	O	C
	Gorzów Wlkp. pozostałe miejscowości	5	7	3	15	C	C	C	C	-	C	ZHW	D	K	DG, C	D
		-	-	2	2	-	-	-	-	W	-	-	-	-	O	-
Łódzkie	Łódź	5	10	-	15	C	C	C	C	C	C	C	C	-	DG	C
	Piotrków Tryb.	-	-	8	8	POK	D	D	D	-	D	O ZHW	D	P	O	-
	Sieradz	-	1	6	7	POK	D	D	D	-	D	-	D	K	O	-
	Skiermiewice	-	-	6	6	POK	D	D	D	-	D	-	D	P	-	-
	pozostałe miejscowości	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	O	-
Małopolskie	Kraków	5	11	0	16	C	C	C	C	C	C	C	C	K	DG, C	C
	Nowy Sącz	-	-	7	7	D	D	D	D	-	-	-	D	P	O	D
	Tarnów	-	-	7	7	D	D	D	D	-	*	-	D	P	O	D
	Nowy Targ	-	-	4	4	-	D	-	-	-	-	-	-	P	O	D
	pozostałe miejscowości	-	-	3	3	-	D	-	-	-	-	-	-	P	O	-
Mazowieckie	Warszawa	5	9	2	16	C	C	C	C	C	C	ZHW	C	K	O	C
	Ciechanów	-	-	6	6	D	D	D	D	-	-	-	D	P	O	D
	Ostrołęka	-	-	7	7	D	D	-	D	-	-	O ZHW	D	P	O	D
	Płock	-	-	7	7	D	D	D	D	-	*	-	D	P	O	D
	Radom	-	1	6	7	D	D	D	D	-	-	-	D	P	C	D
	Siedlce	-	1	6	7	D	D	D	D	-	-	C, O ZHW	-	P	O	D
Opolskie	pozostałe miejscowości	-	-	4	4	-	-	-	-	-	*	-	D	P x2	O	-
	Opole	5	11	-	16	C	C	C	C	C	C	C	C	K	C	C
	pozostałe miejscowości	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	P	O x2	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Podkarpackie	Rzeszów	5	9	1	15	C	C	C	C	C	C	-	C	K	DG, C	D
	Krosno	-	1	5	6	D	O	D	D	-	-	C	-	P	-	D
	Przemysł	-	1	5	6	D	O	D	D	-	-	-	D	P	-	C
	Tarnobrzeg	-	-	6	6	D	O	D	D	-	-	-	D	P	-	D
	pozostałe miejscowości	-	-	2	2	-	-	-	-	O	-	-	D	Psezon	-	-
Podlaskie	Białystok	5	10	1	16	C	C	C	C	C	C	C	C	P	DG, C	C
	Łomża	-	-	8	8	D	D	D	D	-	-	O ZHW	D	P	O	D
	Suwałki	-	1	6	7	D	D	D	D	-	-	-	D	K	O	D
	pozostałe miejscowości	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	P x2	-	-
Pomorskie	Gdańsk	5	10	0	15	C	C	C	C	-	C	C	C	K	C	C
	Słupsk	-	-	7	7	D	D	D	D	-	-	-	D	P	O	D
	pozostałe miejscowości	-	1	6	7	-	D x2	-	-	C	-	-	-	P x2	O x2	-
Śląskie	Katowice	5	11	0	16	C	C	C	C	C	C	C	C	K	DG, C	C
	Bielsko-Biała	-	-	5	5	D	D	*	D	-	-	-	D	P	-	D
	Częstochowa	-	-	6	6	D	D	-	D	-	-	-	D	P	O	D
	pozostałe miejscowości	-	-	8	8	-	D x4	-	-	-	* 2	-	-	-	O x4	-
Święto- krzyskie	Kielce	5	11	0	16	C	C	C	C	C	C	C	C	K	C	C
	pozostałe miejscowości	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	O x2	D
Warmińsko- mazurskie	Olsztyn	5	11	0	16	C	C	C	C	C	C	C	C	K	C	C
	Elbląg	-	-	7	7	D	D	D	D	-	-	-	D	P	O	D
	Elk	-	-	6	6	D	D	D	D	-	-	-	-	P	O Elk	DElk
	pozostałe miejscowości	-	-	15	15	-	-	-	-	-	-	-	D	P	O	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Wielkopolskie	Poznań	5	11	0	16	C	C	C	C	C	C	C	C	K	DG, C	C
	Kalisz	-	-	9	9	D	D	D	D	-	D	P ZHW	D	P	O	D
	Konin	-	-	9	9	D	D	D	D	-	D	P ZHW	D	P	O	D
	Leszno	-	-	8	8	D	D	-	D	-	D	P ZHW	D	P	O	D
	Piła	-	-	6	6	D	D	-	D	-	-	-	D	P	O	D
Zachodnio-pomorskie	pozostałe miejscowości	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	P x2	O	-
	liczba lokalizacji w woj.	-	-	0	-	2	2	2	2	1	1	2	2	3	3	2
	Szczecin	5	10	0	15	C	C	C	C	C	C	C	C	K	-	C
	Koszalin	-	-	8	8	D	D	D	D	-	-	O ZHW	D	P	O	D
	pozostałe miejscowości	-	1	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	P	C, O	-

objaśnienia skrótów: C – centrala, siedziba główna, D – delegatura, DG – delegatura głównej inspekcji, O – oddział, P – pracownia, POK – punkt obsługi klienta wydziału spraw obywatelskich, ZHW – Zakład Higieny Weterynaryjnej.

Uwaga: nie uwzględniono instytucji nieposiadających placówek terenowych lub którym podlegały jedynie placówki powiatowe.

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji publikowanych przez poszczególne wojewódzkie urzędy ochrony zabytków i wojewódzkie kuratoria oświaty; Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, https://www.uokik.gov.pl/wazne_adresy.php#faq595 (6.08.2019); Główny Inspektorat Farmaceutyczny, <https://www.gif.gov.pl> (6.08.2019); Inspekcja Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych, <https://ijhars.gov.pl/kontakt-wijhars.html> (6.08.2019); Państwowa Inspekcja Ochrony Roślin i Nasiennictwa, <http://piorin.gov.pl/struktura> (6.08.2019); Główny Inspektorat Weterynarii, <https://www.wetgiw.gov.pl/inspekcja-weterynaryjna/> wojewódzkie-inspektoraty-weterynarii (6.08.2019); Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, <http://www.gios.gov.pl/pl/inne/wojewodzkie-inspektoraty-ochrony-srodowiska> (6.08.2019); Państwowa Straż Rybacka, <https://www.psrpolec.pl/psr-w-polsce.html> (6.08.2019); Główny Inspektorat Transportu Drogowego, <https://gid.gov.pl/kontakt/witd> (6.08.2019).

Załącznik 2. Instytucje niezespolonej administracji państwowej w wybranych miastach w Polsce w 2019 roku

	Miasto	Liczba instytucji	Dyrekcja Ochrony Środowiska	Urzędy miar i urzędy probiercze	Organy wojskowe i straży granicznej	Inne
1	2	3	4	5	6	7
Ośrodki wojewódzkie po 1998 r.	Białystok	9	DR	OUM, WZ OUP Warszawa	WSzW, WKU, KOSG	IAS, UCS, US
	Bydgoszcz	8	DR	OUM, WZ OUP Warszawa	WSzW, WKU	UŻŚ, IAS, US
	Gdańsk	10	DR	OUM, WZ OUP Warszawa	WSzW, WKU, KOSG	OUG, UŻŚ, IAS, US
	Gorzów Wlkp.	4	DR	WZ OUM Szczecin	WKU	UCS
	Katowice	10	DR	OUM	WSzW, WKU	GUG, SUG, OUG, IAS, UCS, US
	Kielce	8	DR	WZ OUM Łódź	WSzW, WKU	OUG, IAS, UCS, US
	Kraków	10	DR	OUM, OUP	WSzW, WKU	OUG, UŻŚ, IAS, UCS, US
	Lublin	6	DR	WZ OUM Warszawa	WSzW, WKU	OUG, IAS, US
	Łódź	7	DR	OUM, WZ OUP Warszawa	WSzW, WKU	IAS, UCS, US
	Olsztyn	7	DR	WZ OUM Gdańsk	WSzW, WKU	IAS, UCS, US
	Opole	7	DR	WZ OUM Wrocław	WSzW, WKU	IAS, UCS, US
	Poznań	8	DR	OUM	WSzW, WKU	OUG, IAS, UCS, US
	Rzeszów	6	DR	WZ OUM Kraków	WSzW, WKU	IAS, US
	Szczecin	10	DR	OUM	WSzW, WKU	UM, UŻŚ, IRM, IAS, UCS, US
	Toruń	3	–	WZ OUM Bydgoszcz	WKU	UCS
	Warszawa	16	DG, DR	GUM, OUM, OUP	WSzW, WKUx4, KOSG	OUG, UŻŚ, IAS, UCS, US
	Wrocław	10	DR	OUM, WZ OUP Kraków	WSzW, WKU	OUG, UŻŚ, IAS, UCS, US
	Zielona Góra	5	–	WZ OUM Szczecin	WSzW, WKU	IAS, US

Załączniki

1	2	3	4	5	6	7
Byłe ośrodki wojewódzkie (1975–1998)	Biała Podlaska	3	WST	–	WKU	UCS
	Bielsko-Biała	2	–	WZ OUM Katowice	WKU	–
	Chełm	3	WST	–	WKU, KOSG	–
	Ciechanów	2	WST	–	WKU	–
	Częstochowa	2	–	WZ OUM Katowice, WZ OUP Kraków	WKU	–
	Elbląg	4	WST	WZ OUM Gdańsk	WKU	UM
	Jelenia Góra	1	–	WZ OUM Wrocław	–	–
	Kalisz	2	–	WZ OUM Poznań	WKU	–
	Konin	2	–	WZ OUM Poznań	WKU	–
	Koszalin	3	WST	WZ OUM Szczecin	WKU	–
	Krosno	2	WST	–	–	OUG
	Legnica	1	–	WZ OUM Wrocław	–	–
	Leszno	2	–	WZ OUM Poznań	WKU	–
	Łomża	2	WST	–	WKU	–
	Nowy Sącz	3	–	WZ OUM Kraków	WKU, KOSG	–
	Ostrołęka	3	o.WST Siedlce	WZ OUM Białystok	WKU	–
	Piła	2	–	WZ OUM Poznań	WKU	–
	Piotrków Tryb.	1	–	WZ OUM Łódź	–	–
	Płock	3	o.WST Ciechanów	WZ OUM Warszawa	WKU	–
	Przemyśl	4	WST	WZ OUM Kraków	KOSG	UCS
Byłe ośrodki wojewódzkie (1975–1998)	Radom	3	WST	WZ OUM Warszawa	WKU	–
	Siedlce	3	WST	WZ OUM Warszawa	WKU	–
	Sieradz	1	–	–	WKU	–
	Skierniewice	1	–	–	WKU	–
	Słupsk	4	–	WZ OUM Gdańsk	WKU	UM, IRM
	Suwałki	3	WST	WZ OUM Białystok	WKU	–
	Tarnobrzeg	1	–	WZ OUM Kraków	–	–
	Tarnów	3	WST	WZ OUM Kraków	WKU	–
	Wałbrzych	–	–	–	–	–
	Włocławek	2	–	WZ OUM Bydgoszcz	WKU	–
	Zamość	3	WST	WZ OUM Warszawa	WKU	–

1	2	3	4	5	6	7
Wybrane miasta nie będące nigdy stolicami województw	Brodnica	2	–	WZ OUM Bydgoszcz	WKU	–
	Brzeg	2	–	WZ OUM Wrocław	WKU	–
	Elk	3	WST	WZ OUM Białystok	WKU	–
	Gdynia	5	–	WZ OUM Gdańsk	WKU	UM, IRM, UCS
	Giżycko	2	–	–	WKU	UŻŚ
	Gliwice	2	–	–	WKU	OUG
	Grudziądz	2	–	WZ OUM Bydgoszcz	WKU	–
	Inowrocław	2	–	WZ OUM Bydgoszcz	WKU	–
	Jasło	2	–	WZ OUM Kraków	WKU	–
	Kędzierzyn-Koźle	2	–	–	WKU	UŻŚ
	Kętrzyn	2	–	WZ OUM Gdańsk	KOSG	–
	Rybnik	3	–	WZ OUM Katowice	WKU	OUG
	Stargard	2	–	WZ OUM Szczecin	WKU	–

Objaśnienia skrótów:

DG – Dyrekcja Generalna, DR – dyrekcja regionalna, WST – Wydział Spraw Terenowych, o. – oddział, OUM – Okręgowy Urząd Miar, OUP – Okręgowy Urząd Probierczy, WZ – wydział zamiejscowy, WSzW – Wojewódzki Sztab Wojskowy, WKU – Wojskowa Komenda Uzupełnień, KOSG – Komendy Oddziałów Straży Granicznej, GUG – Główny Urząd Górniczy, SUG – Specjalistyczny Urząd Górniczy, OUG – Okręgowy Urząd Górniczy, UM – Urząd Morski (w tym delegatura), UŻŚ – Urząd Żegluga Śródlądowej (w tym delegatury), IRM – Inspektorat Rybołówstwa Morskiego (w tym oddziały zamiejscowe), IAS – Izba Administracji Skarbowej, UCS – Urząd Celno-Skarbowy, US – Urząd Statystyczny.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, <https://www.gdos.gov.pl/regionalni-dyrektorzy-ochrony-srodowiska> (8.08.2019); Wyższy Urząd Górniczy, http://www.wug.gov.pl/prawo/urzedy_gornicze (8.08.2019); Główny Urząd Miar, <https://bip.gum.gov.pl/bip/metrologia/okregowe-urzedy-miar/6,OKREGOWE-URZEDY-MIAR.html> (8.08.2019); Wojewódzkie Sztaby Wojskowe, <https://www.gov.pl/web/obrona-narodowa/wojewodzkie-sztaby-wojskowe> (8.08.2019); Straż Graniczna, <https://www.strazgraniczna.pl/pl/straz-graniczna/struktura-sg/oddzialy-sg> (8.08.2019); Urząd Morski Gdynia, https://www.umgdy.gov.pl/?page_id=679 (8.08.2019); Urzędy Żegluga Śródlądowej, <https://www.gda.uzs.gov.pl/urzedy-w-polsce> (8.08.2019); Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego, <https://girm.mojbip.pl/178.html> (8.08.2019); Główny Urząd Statystyczny, <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna> (8.08.2019); Krajowa Administracja Skarbowa, <https://www.gov.pl/web/kas/struktura-kas> (8.08.2019).

Załącznik 3. Liczba instytucji, których właścicielem lub współwłaścicielem był samorząd wojewódzki w Polsce w 2019 roku według województw, z uwzględnieniem 49 ośrodków wojewódzkich

Przynależność wojewódzka	Miasto	Ogółem		Ochrona zdrowia	Szkoły policealne i specjalne	Ośrodki szkolno-wychowawcze	Ośrodki doskonalenia nauczycieli	Biblioteki publiczne i pedagogiczne	Kultura*	Transport**	Dyrekcje parków krajobrazowych	Pozostałe***
		liczba	odsetek									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Dolnośląskie	województwo	89	100,0	31	13	4	4	6	17	5	1	8
	Wrocław	38	42,7	14	2	2	1	1	9	2	1	6
	Jelenia Góra	8	9,0	3	–	–	1	1	2	1	–	–
	Legnica	8	9,0	2	1	–	1	1	1	1	–	1
	Wałbrzych	10	11,2	2	1	1	1	1	2	1	–	1
	pozostałe miejscowości	25	28,1	10	9	1	–	2	3	–	–	–
Kujawsko-pomorskie	województwo	73	100,0	16	6	3	3	3	14	7	8	13
	Bydgoszcz	20	27,4	8	2	2	1	2	3	2	–	–
	Toruń	26	35,6	3	1	1	1	1	7	1	–	11
	Włocławek	8	11,0	2	–	–	1	–	1	2	–	2
	pozostałe miejscowości	19	26,0	3	3	–	–	–	3	2	8	–
	województwo	59	100,0	18	13	0	1	5	10	5	1	6
Lubelskie	Lublin	27	45,8	6	3	–	1	2	7	2	1	5
	Biała Podlaska	5	8,5	2	1	–	–	1	–	1	–	–
	Chełm	5	8,5	2	1	–	–	1	–	1	–	–
	Zamość	5	8,5	2	1	–	–	1	–	1	–	–
	pozostałe miejscowości	17	28,8	6	7	–	–	–	3	–	–	1
	województwo	41	100,0	14	2	2	2	3	7	3	1	7
Lubuskie	Zielona Góra	20	48,8	4	1	–	1	2	5	2	–	5
	Gorzów Wlkp.	12	29,3	4	1	–	1	1	2	1	1	1
	pozostałe miejscowości	9	22,0	6	–	2	–	–	–	–	–	1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Łódzkie	województwo	83	100,0	13	13	0	5	25	7	7	1	12
	Łódź	37	44,6	7	4	–	1	2	7	4	1	11
	Piotrków Tryb.	6	7,2	1	1	–	1	1	–	1	–	1
	Sieradz	6	7,2	1	2	–	1	1	–	1	–	–
	Skierniewice	4	4,8	1	–	–	1	1	–	1	–	–
	inne miasta aglomeracji łódzkiej	6	7,2	2	1	–	1	2	–	–	–	–
	pozostałe miejscowości	24	28,9	1	5	–	–	18	–	–	–	–
Małopolskie	województwo	78	100,0	16	10	3	1	4	22	6	1	15
	Kraków	45	57,7	10	3	–	1	2	12	4	1	12
	Nowy Sącz	7	9,0	1	1	–	–	1	2	1	–	1
	Tarnów	7	9,0	1	–	–	–	1	2	1	–	2
	pozostałe miejscowości	19	24,4	4	6	3	–	–	6	–	–	–
Mazowieckie	województwo	122	100,0	30	21	3	7	7	29	11	1	13
	Warszawa	46	37,7	9	5	–	2	2	14	3	–	11
	Ciechanów	6	4,9	2	–	–	1	1	1	1	–	–
	Ostrołęka	8	6,6	2	1	–	1	1	1	1	–	1
	Płock	9	7,4	3	1	–	1	1	2	1	–	–
	Radom	11	9,0	2	1	2	1	1	3	1	–	–
	Siedlce	7	5,7	2	1	–	1	1	1	1	–	–
	inne miasta aglomeracji warszawskiej	12	9,8	6	3	–	–	–	–	2	1	–
	pozostałe miejscowości	23	18,9	4	9	1	–	–	7	1	–	1
Opolskie	województwo	33	100,0	12	4	0	1	1	6	2	1	6
	Opole	20	60,6	5	–	–	1	1	5	2	–	6
	pozostałe miejscowości	14	41,2	7	4	–	–	–	1	–	1	1
Podkarpackie	województwo	50	100,0	14	3	0	1	5	15	5	–	5
	Rzeszów	23	46,0	7	2	–	1	2	4	2	–	5
	Krosno	5	10,0	1	–	–	–	1	1	1	1	–
	Przemyśl	9	18,0	2	1	–	–	1	3	1	1	–
	Tarnobrzeg	3	6,0	1	–	–	–	1	–	1	–	–
	pozostałe miejscowości	10	20,0	3	–	–	–	–	7	–	–	–
Podlaskie	województwo	38	100,0	13	1	0	3	1	8	4	3	5
	Białystok	17	44,7	4	1	–	1	1	4	2	–	4
	Łomża	5	13,2	3	–	–	1	–	–	1	–	–
	Suwałki	7	18,4	5	–	–	1	–	–	1	–	–
	pozostałe miejscowości	9	23,7	1	–	–	–	–	4	–	3	1

Załączniki

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Pomorskie	województwo	58	100,0	18	5	2	2	3	15	6	1	6
	Gdańsk	31	53,4	9	1	–	1	2	8	4	–	6
	Słupsk	10	17,2	3	1	–	1	1	2	1	1	–
	inne miasta konurbacji trójmiejskiej	9	15,5	3	1	1	–	–	3	1	–	–
	pozostałe miejscowości	8	13,8	3	2	1	–	–	2	–	–	–
Śląskie	województwo	113	100,0	45	13	5	4	3	20	6	3	14
	Katowice	31	27,4	6	1	–	2	2	7	4	1	8
	Bielsko-Biała	7	6,2	2	–	–	–	1	2	1	–	1
	Częstochowa	6	5,3	2	–	–	1	–	1	1	–	1
	inne miasta konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej	29	25,7	14	2	1	–	–	7	–	2	3
	pozostałe miejscowości	40	35,4	21	10	4	1	–	3	–	–	1
Święto- krzyskie	województwo	29	100,0	8	3	0	1	2	7	2	1	5
	Kielce	20	69,0	5	–	–	1	2	5	2	1	4
	pozostałe miejscowości	9	31,0	3	3	–	–	–	2	–	–	1
Warmińsko- mazurskie	województwo	46	100,0	14	4	0	2	2	12	2	5	5
	Olsztyn	21	45,7	6	1	–	1	1	6	1	–	5
	Elbląg	9	19,6	2	1	–	1	1	2	1	1	–
	pozostałe miejscowości	16	34,8	6	2	–	–	–	4	–	4	–
Wielkopolskie	województwo	87	100,0	22	14	0	5	6	19	9	1	11
	Poznań	32	36,8	9	2	–	1	2	5	4	1	8
	Kalisz	8	9,2	1	1	–	1	1	3	1	–	–
	Konin	10	11,5	2	2	–	1	1	2	1	–	1
	Leszno	6	6,9	1	1	–	1	1	1	1	–	–
	Piła	5	5,7	–	1	–	1	1	1	1	–	–
	inne miasta aglomeracji poznańskiej	3	3,4	–	–	–	–	–	2	–	–	1
	pozostałe miejscowości	23	26,4	9	7	–	–	–	5	1	–	1
	pozostałe miejscowości	23	26,4	9	7	–	–	–	5	1	–	1
Zachodnio- pomorskie	województwo	37	100,0	13	4	0	2	1	6	4	1	6
	Szczecin	21	56,8	5	1	–	1	1	6	1	1	5
	Koszalin	8	21,6	3	–	–	1	–	–	3	–	1
	pozostałe miejscowości	8	21,6	5	3	–	–	–	–	–	–	–

Uwzględniono wszystkie zlokalizowane na terenie danego województwa jednostki organizacyjne podległe samorządowi wojewódzkiemu oraz instytucje i spółki prawa handlowego, których samorząd wojewódzki był właścicielem lub współwłaścicielem; w tym: * – teatry, filharmonie, opery, ośrodki kultury i muzea; ** – zarząd dróg wojewódzkich, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, regionalne porty lotnicze, przewoźnicy kolejowi i autobusowi; *** – biura planowania, urzędy pracy, fundusze i agencje rozwoju, ośrodki polityki społecznej i in.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Biuletynów Informacji Publicznej urzędów marszałkowskich poszczególnych województw.

Załącznik 4. Liczba uczelni i instytucji naukowych w obecnych i byłych ośrodkach wojewódzkich w Polsce

Ranga	Miasto	Liczba uczelni							Instytucje naukowe
		publicznych				niepub- licznych	kościel- nych	ogółem	
		1950	1975	1998	2019				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ośrodki wojewódzkie po 1998 r.	Białystok	1	2	3	3	3	0	4	3
	Bydgoszcz	1	3	4	4	1	0	4	1
	Gdańsk	4	6	6	6	16	0	24	19
	Gorzów Wlkp.	–	–	1	1	3	1	6	–
	Katowice	4	5	5	6	7	0	12	–
	Kielce	–	2	2	2	3	0	4	2
	Kraków	9	11	10	10	48	3	67	112
	Lublin	2	4	4	4	15	1	24	12
	Łódź	6	6	6	6	1	0	2	–
	Olsztyn	1	2	2	1	3	0	4	3
	Opole	–	1	2	3	1	0	4	1
	Poznań	7	9	10	8	16	0	24	19
	Rzeszów	–	2	2	2	3	1	6	–
	Szczecin	3	5	5	5	7	0	12	–
	Toruń	1	2	2	1	3	0	4	2
	Warszawa	11	16	14	16	48	3	67	112
	Wrocław	7	8	8	8	15	1	24	12
Zielona Góra	–	2	2	1	1	0	2	–	
Ośrodki wojewódzkie w latach 1975-1998	Biała Podlaska	–	–	–	1	0	0	1	–
	Bielsko-Biała	–	–	–	1	5	1	7	1
	Chełm	–	–	–	1	1	0	2	–
	Ciechanów	–	–	–	1	1	0	2	–
	Częstochowa	1	2	2	2	3	1	6	–
	Elbląg	–	–	1	1	1	0	2	1
	Jelenia Góra	–	–	1	1	0	0	1	–
	Kalisz	–	–	–	1	0	0	1	–
	Konin	–	–	–	1	2	0	3	–
	Koszalin	–	1	1	2	1	0	3	–
	Krosno	–	–	–	1	0	0	1	–
	Legnica	–	–	–	1	1	0	2	–

Załączniki

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Leszno	–	–	–	1	1	0	2	–
	Łomża	–	–	–	1	3	0	4	–
	Nowy Sącz	–	–	–	1	1	0	2	–
	Ostrołęka	–	–	–	–	1	0	1	–
	Piła	–	–	–	1	0	0	1	–
	Piotrków Tryb.	–	–	–	–	0	0	0	–
	Płock	–	–	–	1	1	0	2	–
	Przemysł	–	–	–	1	2	1	4	–
	Radom	–	–	1	1	6	0	7	1
	Siedlce	–	1	1	1	1	0	2	–
	Sieradz	–	–	–	–	0	0	0	–
	Skiernewice	–	–	–	1	0	0	1	1
	Słupsk	–	1	1	1	1	0	2	–
	Suwałki	–	–	–	1	0	0	1	–
	Tarnobrzeg	–	–	–	1	0	0	1	–
	Tarnów	–	–	–	1	2	0	3	–
	Wałbrzych	–	–	–	1	1	0	2	–
	Włocławek	–	–	–	1	1	0	2	–
	Zamość	–	–	–	1	2	0	3	–

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Wykaz publicznych uczelni akademickich w podziale według typu uczelni podlegających nadzorowi ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego, Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, <https://www.gov.pl/web/nauka/wykaz-uczelni-publicznych-nadzorowanych-przez-ministra-wlasciwego-ds-szkolnictwa-wyzszego-publiczne-uczelnie-akademickie> (18.07.2019); Wykaz uczelni publicznych nadzorowanych przez Ministra właściwego ds. szkolnictwa wyższego – Państwowe Wyższe Szkoły Zawodowe, Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, <https://www.gov.pl/web/nauka/wykaz-uczelni-publicznych-nadzorowanych-przez-ministra-wlasciwego-ds-szkolnictwa-wyzszego-panstwowe-wyzsze-szkoly-zawodowe> (18.07.2019); Wykaz uczelni artystycznych, Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, <http://www.mkidn.gov.pl/pages/strona-glowna/uczniowie-i-studenci/uczelnie-artystyczne/wykaz-uczelni-artystycznych.php#muzyczne> (18.07.2019); Uczelnie medyczne, Ministerstwo Zdrowia, <https://www.gov.pl/web/zdrowie/uczelnie-medyczne1> (18.07.2019); Ministerstwo Obrony Narodowej. Uczelnie Wojskowe, <http://uczelnie-wojskowe.mon.gov.pl> (18.07.2019); POLON, <https://polon.nauka.gov.pl/opi/aa/instytucja/pokaz?execution=e7s1> (29.07.2019).

Załącznik 5. Liczba instytucji o zasięgu ponadlokalnym w wybranych miastach w Polsce w 2019 roku

Miasto		Liczba podmiotów ogółem	Podmioty samorządowe	Administracja rządowa			Wymiar sprawiedliwości	ZUS	NFZ	Uczelnie wyższe	Instytucje naukowe
				zespólna	niezespólna	inne					
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Ogółem		2932	1036	556	294	183	125	43	60	384	251
Ośrodki wojewódzkie po 1998 r.	Białystok	63	17	16	9	6	5	1	1	8	–
	Bydgoszcz	63	20	15	8	7	3	1	1	8	–
	Gdańsk	94	31	15	10	11	5	1	1	13	7
	Gorzów Wlkp.	40	12	15	4	2	3	1	1	2	–
	Katowice	86	31	16	10	7	5	–	1	11	5
	Kielce	60	20	16	8	2	3	1	1	8	1
	Kraków	139	45	16	10	14	5	1	1	21	26
	Lublin	78	27	16	7	9	5	1	1	9	3
	Łódź	109	37	15	8	8	5	2	1	21	12
	Olsztyn	61	21	16	7	5	3	1	1	4	3
	Opole	56	20	16	7	3	3	1	1	4	1
	Poznań	121	32	16	8	14	5	2	1	24	19
	Rzeszów	64	23	15	6	7	5	1	1	6	–
	Szczecin	76	21	15	10	11	5	1	1	12	–
	Toruń	48	26	8	3	1	2	1	1	4	2
	Warszawa	292	46	16	16	26	5	3	1	67	112
	Wrocław	123	38	16	10	16	5	1	1	24	12
	Zielona Góra	42	20	9	5	2	2	1	1	2	–
Byłe ośrodki wojewódzkie (1975–1998)	Biała Podlaska	17	5	7	3	–	–	–	1	1	–
	Bielsko-Biała	29	7	5	2	3	2	1	1	7	1
	Chełm	17	5	6	3	–	–	–	1	2	–
	Ciechanów	17	6	6	2	–	–	–	1	2	–
	Częstochowa	26	6	6	3	1	2	1	1	6	–
	Elbląg	27	9	7	4	–	2	1	1	2	1
	Jelenia Góra	21	8	8	1	–	2	–	1	1	–
	Kalisz	23	8	9	2	1	1	–	1	1	–
	Konin	27	10	9	2	–	2	–	1	3	–
	Koszalin	29	8	8	3	3	2	1	1	3	–
	Krosno	17	5	6	2	–	2	–	1	1	–
	Legnica	23	8	8	1	–	2	1	1	2	–

Załączniki

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Leszno	20	6	8	2	1	–	–	1	2	–
	Łomża	23	5	8	2	1	2	–	1	4	–
	Nowy Sącz	23	7	7	3	–	2	1	1	2	–
	Ostrołęka	22	8	7	3	–	2	–	1	1	–
	Piła	16	5	6	2	–	–	1	1	1	–
	Piotrków Tryb.	19	6	8	1	1	2	–	1	0	–
	Płock	26	9	7	3	1	2	1	1	2	–
	Przemyśl	26	9	6	4	–	2	–	1	4	–
	Radom	36	11	7	3	3	2	1	1	7	1
	Siedlce	23	7	7	3	–	2	1	1	2	–
	Sieradz	17	6	7	1	–	2	–	1	0	–
	Skierniewice	14	4	6	1	–	–	–	1	1	1
	Słupsk	27	10	7	4	–	2	1	1	2	–
	Suwałki	21	7	7	3	–	2	–	1	1	–
	Tarnobrzeg	14	3	6	1	–	2	–	1	1	–
	Tarnów	24	7	7	3	–	2	1	1	3	–
	Wałbrzych	20	10	6	0	–	–	1	1	2	–
	Włocławek	23	8	8	2	–	2	–	1	2	–
	Zamość	21	5	7	3	–	2	–	1	3	–
Pozostałe miasta	Ełk	11	1	6	3	–	–	–	1	–	–
	Gdynia	20	4	1	5	3	–	–	–	5	2
	Gliwice	18	2	2	2	1	1	–	–	1	9
	Nowy Targ	6	0	4	1	–	–	–	1	–	–
	Rybnik	10	4	1	3	–	–	1	1	–	–
	pozostałe miasta	564	320	58	62	13	3	8	8	59	33

Źródło: opracowanie własne.

Załącznik 6. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON według rodzaju działalności i sektora własności w obecnych i byłych miastach wojewódzkich Polski w latach 2009 i 2018

Lata	Podmioty gospodarki narodowej wg rodzaju działalności						Podmioty gospodarki narodowej wg sektora własności	
	ogółem	w tym			dynamika zmian 2009–2018	na 1000 mieszkańców	sektor publiczny	sektor prywatny
		rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	przemysł i budownictwo	usługi				
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Obecne miasta wojewódzkie								
Średnia	–	–	–	–	16,77	–	–	–
Białystok								
2009	30 059	220	5 319	24 520	19,50	102	587	29 472
2018	35 926	207	6 331	29 388		121	503	34 925
Bydgoszcz								
2009	42 790	177	8 085	34 528	–1,10	120	905	41 885
2018	42 299	155	7 804	34340		120	782	41 033
Gdańsk								
2009	62 281	251	13 383	48 647	23,70	136	1 832	60 449
2018	77 037	190	14 324	62 523		166	1 746	73 436
Gorzów Wlkp.								
2009	17 660	172	3 492	13 996	–0,60	141	730	16 930
2018	17 552	184	3 381	13 987		141	697	16 704
Katowice								
2009	40 951	92	6 362	34 497	15,80	133	1 472	39 479
2018	47 423	84	7 022	40 317		161	1 375	44 714
Kielce								
2009	28 009	94	5 287	22 628	1,10	137	473	27 536
2018	28 321	92	5 156	23 073		144	410	27 601
Kraków								
2009	110 170	363	18 729	91 078	27,50	146	1 459	108 711
2018	140 500	316	21 872	118 312		183	1 370	135 929
Lublin								
2009	39 815	161	6 483	33 171	13,90	114	753	39 062
2018	45 348	168	7 259	37 921		133	752	43 384

Załączniki

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Łódź								
2009	84 443	381	17 993	66 069	9,60	114	1895	82 548
2018	92 537	260	17 112	75 165		135	1760	90 191
Olsztyn								
2009	21 218	163	3 487	17 568	8,60	120	562	20 656
2018	23 041	143	3 484	19 414		133	542	22 319
Opole								
2009	19 738	158	3 364	16 216	9,10	157	631	19 107
2018	21 529	174	3 593	17 762		168	630	20 608
Poznań								
2009	94 948	491	17 661	76 796	17,60	171	1 547	93 401
2018	111 670	484	17 751	93 435		208	1 381	107 052
Rzeszów								
2009	19 925	51	3 112	16 762	40,70	115	526	19 399
2018	28 035	119	4 047	23 869		147	535	26 718
Szczecin								
2009	64 373	384	12 886	51 103	7,30	158	1 784	62 589
2018	69 055	385	14 025	54 645		171	1 709	66 345
Toruń								
2009	22 878	125	4 316	18 437	14,20	111	473	22 405
2018	26 138	99	4 494	21 545		129	440	25 370
Warszawa								
2009	328 317	1 075	52 816	274 426	32,10	192	4 410	323 907
2018	433 823	1 210	58 278	374 335		245	4 387	407 531
Wrocław								
2009	97 595	388	17 534	79 673	25,70	154	3 122	94 473
2018	122 684	375	19 704	102 605		192	2 729	115 817
Zielona Góra								
2009	15 444	157	2 843	12 444	37,10	131	248	15 196
2018	21 167	180	3 972	17 015		151	489	20 216
Byłe miasta wojewódzkie								
Średnia	–	–	–	–	1,22	–	–	–
Biała Podlaska								
2009	5 183	75	824	4 284	18,10	90	128	5 055
2018	6 122	71	1 027	5 024		106	119	5 938

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Bielsko-Biała								
2009	23 979	109	5 086	18 784	8,60	137	632	23 347
2018	26 041	92	5 273	20 676		152	570	25 108
Chełm								
2009	4 405	64	841	3 500	0,00	65	119	4 286
2018	4 407	36	822	3 549		70	97	4 240
Ciechanów								
2009	5 583	46	905	4 632	4,00	123	206	5 377
2018	5 809	47	1 088	4 674		131	186	5 584
Częstochowa								
2009	25 824	249	6 025	19 550	1,90	108	572	25 252
2018	26 314	233	5 583	20 498		118	559	25 475
Elbląg								
2009	12 380	113	2 279	9 988	1,70	98	969	11 411
2018	12 591	82	2 277	10 232		104	680	11 872
Jelenia Góra								
2009	12 220	84	2 089	10 047	1,10	145	594	11 626
2018	12 353	52	2 211	10 090		155	579	11 687
Kalisz								
2009	11 502	223	2 046	9 233	0,30	107	399	11 103
2018	11 537	109	1 950	9 478		114	331	11 037
Konin								
2009	8032	99	1 527	6 406	1,80	101	194	7 838
2018	8174	55	1 724	6 395		110	171	7 901
Koszalin								
2009	18 542	91	3 249	15 202	-4,30	173	588	17 954
2018	17 752	93	3 087	14 572		165	510	17 104
Krosno								
2009	5 278	20	874	4 384	4,70	111	165	5 113
2018	5 528	17	992	4 519		119	143	5 310
Legnica								
2009	13 111	87	2 269	10 755	2,70	126	623	12 488
2018	13 465	66	2 384	11 015		135	558	12 787

Załączniki

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Leszno								
2009	8 752	214	1 827	6 711	1,60	136	200	8 552
2018	8 892	162	1 830	6 900		139	207	8 621
Łomża								
2009	6 346	86	1 249	5 011	0,20	100	142	6 204
2018	6 361	50	1 395	4 916		101	154	6 191
Nowy Sącz								
2009	8 934	95	1 646	7 193	10,50	106	212	8 722
2018	9 874	57	1 915	7 902		118	203	9 577
Ostrołęka								
2009	5 665	71	1 057	4 537	2,90	105	127	5 538
2018	5 829	31	1 100	4 698		111	112	5 706
Piła								
2009	8 249	70	1 389	6 790	3,80	111	421	7 828
2018	8 560	60	1 353	7 147		116	300	8 194
Piotrków Trybunalski								
2009	7 109	142	1 408	5 559	5,40	91	203	6 906
2018	7 490	111	1 440	5 939		101	198	7 273
Płock								
2009	12 200	106	2 449	9 645	0,10	96	303	11 897
2018	12 216	99	2 339	9 778		101	275	11 764
Przemysł								
2009	6 299	24	698	5 577	2,50	95	386	5913
2018	6 459	19	873	5 567		105	347	6021
Radom								
2009	25 053	256	5 201	19 596	-3,80	112	387	24 666
2018	24 089	145	4 863	19 081		113	353	23 610
Siedlce								
2009	8 089	217	1 275	6 597	5,00	105	183	7 906
2018	8 490	138	1 330	7 022		109	152	8 311
Sieradz								
2009	4 095	22	892	3 181	4,90	94	153	3 942
2018	4 297	22	892	3 383		101	154	4 134

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Skierniewice								
2009	5 087	46	1 074	3 967	-3,80	104	133	4 954
2018	4 895	45	913	3 937		101	123	4 759
Słupsk								
2009	13 682	140	2 309	11 233	-8,20	141	666	13 016
2018	12 559	107	2 101	10 351		138	668	11 796
Suwałki								
2009	7 163	64	1 338	5 761	-2,80	103	224	6 939
2018	6 966	67	1 355	5 544		100	206	6 706
Tarnobrzeg								
2009	4 959	16	892	4 051	-2,20	100	123	4 836
2018	4 848	15	861	3 972		103	107	4 701
Tarnów								
2009	10 666	72	1 891	8 703	9,60	93	322	10 344
2018	11 686	61	2 164	9461		107	286	11 335
Wałbrzych								
2009	13 631	102	1 976	11 553	-0,70	112	1 052	12 579
2018	13 531	74	1 980	11 477		120	1 133	12 329
Włocławek								
2009	12 186	80	2 220	9 886	-9,10	104	294	11 892
2018	11 083	82	2 097	8 904		100	262	10 784
Zamość								
2009	7 699	76	1 163	6 460	-1,30	116	198	7 501
2018	7 598	54	1 163	6 381		119	172	7 400

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS 2009–2018, <https://bdl.stat.gov.pl> (24.08.2019).

Załącznik 7. Ocena badanych miast jako węzłów transportowych w 2019 roku na podstawie uwarunkowań infrastrukturalnych

Ranga	Miasto	Transport drogowy			Transport kolejowy			Transport lotniczy ^f	Wskaźnik syntetyczny	Klasa
		wielkość węzła ^a	infrastruktura wyższej klasy ^b	dostęp do dróg międzynarodowych ^c	wielkość węzła ^a	jakość infrastruktury ^d	dostęp do linii międzynarodowych ^e			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Ośrodki wojewódzkie po 1998 r.	Białystok	0,75	0,75	0,25	0,50	0,75*	0,25	0,25	58,3	B.I
	Bydgoszcz	0,75	0,50*	0,25	0,75	0,75	0,25	1,00	70,8	A.II
	Gdańsk	0,75	1,00	0,50	0,50	1,00	0,25	1,00	83,3	A.II
	Gorzów Wlkp.	0,50	0,75	0,25	0,50	0,50	0,00	0,25	45,8	B.II
	Katowice	0,75	0,75	0,25	0,75	0,75*	0,50	0,75	75,0	A.II
	Kielce	0,75	0,75	0,25	0,50	0,50	0,00	0,50	54,2	B.I
	Kraków	1,00	0,75**	0,50	0,75	0,50*	0,25	1,00	79,2	A.II
	Lublin	0,75	0,50*	0,25	0,50	0,75*	0,25	1,00	66,7	B.I
	Łódź	1,00	1,00	0,50	0,50	0,75	0,25	1,00	83,3	A.II
	Olsztyn	0,75	0,75	0,00	0,75	0,50	0,00	0,75	58,3	B.I
	Opole	0,75	0,75	0,25	0,75	1,00	0,50	0,25	70,8	A.II
	Poznań	0,75	1,00	0,50	1,00	1,00	0,50	1,00	95,8	A.I
	Rzeszów	0,75	0,75**	0,50	0,50	1,00	0,25	1,00	79,2	A.II
	Szczecin	0,75	1,00	0,50	0,75	0,75	0,25	0,75	79,2	A.II
	Toruń	1,00	0,75	0,25	0,75	0,75	0,00	0,75	70,8	A.II
Byłe ośrodki wojewódzkie	Warszawa	1,00	1,00	0,50	1,00	1,00*	0,50	1,00	100,0	A.I
	Wrocław	1,00	1,00	0,50	1,00	1,00	0,50	1,00	100,0	A.I
	Zielona Góra	0,50	0,75	0,25	0,50	0,75	0,25	0,75	62,5	B.I
	Biała Podlaska	0,25	0,00**	0,25	0,25	1,00	0,25	0,50	41,7	B.II
	Bielsko-Biała	0,50	1,00	0,25	0,50	0,50	0,25	0,25	54,2	B.I
	Chełm	0,50	0,00**	0,00	0,25	0,75	0,25	0,25	33,3	B.II
	Ciechanów	0,50	0,00	0,00	0,25	1,00	0,25	0,75	45,8	B.II
	Częstochowa	0,75	0,25*	0,25	0,50	0,75	0,00	0,75	54,2	B.I
	Elbląg	0,50	1,00	0,25	0,25	0,75	0,00	0,25	50,0	B.I
	Jelenia Góra	0,50	0,00	0,25	0,50	0,50*	0,00	0,25	33,3	B.II
	Kalisz	0,50	0,00	0,00	0,25	0,75	0,00	0,25	29,2	C.I
	Konin	0,75	0,75	0,25	0,25	1,00	0,25	0,50	62,5	B.I
	Koszalin	0,50	0,00*	0,25	0,50	0,75	0,00	0,50	41,7	B.II
	Krosno	0,25	0,00**	0,25	0,25	0,25	0,00	0,50	25,0	C.I
	Legnica	0,75	1,00	0,50	0,50	1,00	0,25	0,50	75,0	A.II
	Leszno	0,50	0,75	0,25	0,50	0,75*	0,25	0,25	54,2	B.I

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Byłe ośrodki wojewódzkie	Łomża	0,50	0,00*	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,3	C.II
	Nowy Sącz	0,75	0,00	0,00	0,25	0,25	0,25	0,00	25,0	C.I
	Ostrołęka	0,50	0,00	0,00	0,25	0,25	0,00	0,00	16,7	C.I
	Piła	0,50	0,00*	0,00	0,75	0,50	0,00	0,50	37,5	B.II
	Piotrków Tryb.	0,75	1,00	0,50	0,25	0,75	0,00	0,75	66,7	B.I
	Płock	0,50	0,00	0,00	0,25	0,25	0,00	0,25	20,8	C.I
	Przemyśl	0,50	0,25	0,25	0,25	0,75	0,25	0,00	37,5	B.II
	Radom	0,75	0,75	0,25	0,50	0,75*	0,00	0,50	58,3	B.I
	Siedlce	0,50	0,00*	0,25	0,50	1,00	0,25	0,00	41,7	B.II
	Sieradz	0,50	0,75	0,25	0,25	0,75	0,00	0,25	45,8	B.II
	Skiernewice	0,25	0,75	0,25	0,50	1,00	0,25	0,00	50,0	B.I
	Słupsk	0,50	0,50**	0,25	0,50	0,75	0,00	0,25	45,8	B.II
	Suwałki	0,25	0,50**	0,25	0,25	0,50	0,25	0,25	37,5	B.II
	Tarnobrzeg	0,25	0,00**	0,25	0,25	0,75	0,00	0,00	25,0	C.I
	Tarnów	0,75	0,75	0,25	0,50	1,00	0,25	0,25	62,5	B.I
	Wałbrzych	0,25	0,00	0,00	0,50	0,75*	0,00	0,00	25,0	C.I
	Włocławek	0,75	0,75	0,25	0,25	0,75	0,00	0,00	45,8	B.II
	Zamość	0,50	0,00**	0,25	0,25	0,25	0,00	0,25	25,0	C.I

Uwzględniono:

^a Liczba kierunków, w których wychodziły drogi krajowe lub linie kolejowe czynne w ruchu pasażerskim z danego ośrodka. Punktacja: 0,00 – brak, 0,25 – 1–2, 0,50 – 3–4, 0,75 – 5–7, 1,00 – 8 i więcej.

^b Drogi krajowe klasy A, S i dwupasmowe GP. Punktacja: 0,00 – brak, 0,25 – droga główna dwupasmowa, 0,50 – fragment drogi A/S, np. tylko obwodnica, reszta w bud./plan., 0,75 – droga klasy A lub S, 1,00 – węzeł dróg klasy A/S (minimum 3 kierunki).

^c Drogi objęte umową AGR. Punktacja: 0,00 – brak, 0,25 – pojedyncza droga, 0,50 – węzeł dróg (minimum 3 kierunki).

^d Stan linii kolejowych na podstawie prędkości szlakowych, pod uwagę wzięto linię o najlepszych parametrach. Punktacja: 0,00 – brak linii, 0,25 – linie regionalne o $V_{max} < 80$ km/godz., 0,50 – linie niezmodernizowane o $V_{max} 80–120$ km/godz., 0,75 – linie magistralne o $V_{max} 120–160$ km/godz., 1,00 – linie magistralne zmodernizowane o $V_{max} 160$ km/godz.

^e Linie kolejowe objęte umowami AGC i AGTC. Punktacja: 0,00 – brak, 0,25 – pojedyncza linia, 0,50 – węzeł kolejowy (minimum 3 kierunki).

^f Lotniska i lądowiska samolotowe znajdujące się w wykazie ULC: 0,00 – brak lotniska, 0,25 – lotnisko nieutwardzone w promieniu 15 km, 0,50 – lotnisko utwardzone w promieniu 30 km, 0,75 – port lotniczy w promieniu 60 km, 1,0 – port lotniczy w promieniu 15 km.

* W budowie/modernizacji.

** Planowana do budowy/modernizacji.

Źródło: opracowanie własne.

Załącznik 8. Ocena badanych miast na podstawie uwarunkowań powiązań ze stolicą kraju i ośrodkami metropolitalnym w 2019 roku

Ranga	Miasto	Dostępność czasowa do stolicy państwa ^a				Dostępność czasowa do ośrodka metropolitalnego ^b				Wskaźnik syntetyczny	Klasa
		samochodem osobowym	autobusem (połączenia bezpośrednie)	pociągiem (połączenia bezpośrednie)	przypisany ośrodek metropolitalny	samochodem osobowym	autobusem (połączenia bezpośrednie)	pociągiem (połączenia bezpośrednie)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Ośrodki wojewódzkie po 1998 r.	Białystok	1,00	0,75	1,00	Warszawa	0,75	0,50	0,50	75,0	A.II	
	Bydgoszcz	1,00	0,50	0,75	Gdańsk	0,75	0,50	0,75	70,8	A.II	
	Gdańsk	0,75	0,25	1,00	Poznań	0,25	0,00	0,50	45,8	B.II	
	Gorzów Wlkp.	0,75	0,00	0,25	Szczecin	1,00	0,75	N	45,8	B.II	
	Katowice	1,00	0,50	1,00	Kraków	1,00	0,75	0,75	83,3	A.II	
	Kielce	1,00	1,00	1,00	Kraków	0,75	0,75	0,75	87,5	A.I	
	Kraków	0,75	0,50	1,00	Katowice	1,00	0,75	0,75	79,2	A.II	
	Lublin	1,00	1,00	0,75	Warszawa	0,50	0,25	0,25	62,5	B.I	
	Łódź	1,00	1,00	1,00	Warszawa	0,75	0,75	0,75	87,5	A.I	
	Olsztyn	1,00	0,75	1,00	Gdańsk	0,75	0,50	0,50	75,0	A.II	
	Opole	0,75	N	1,00	Katowice	0,75	0,75	0,75	66,7	B.I	
	Poznań	1,00	0,75	1,00	Wrocław	0,50	0,50	0,50	70,8	A.II	
	Rzeszów	0,75	0,00	0,50	Kraków	0,75	0,50	0,75	54,2	B.I	
	Szczecin	0,50	0,00	0,25	Poznań	0,50	0,25	0,50	33,3	B.II	
	Toruń	1,00	0,75	1,00	Gdańsk	0,75	0,50	0,50	75,0	A.II	
	Wrocław	1,00	0,50	0,75	Katowice	0,75	0,50	0,50	66,7	B.I	
	Zielona Góra	0,75	0,25	0,50	Poznań	0,75	0,50	0,75	58,3	B.I	
Byłe ośrodki wojewódzkie (1975–1998)	Biała Podlaska	1,00	1,00	1,00	Warszawa	0,50	0,50	0,75	79,2	A.II	
	Bielsko-Biała	0,75	N	0,75	Katowice	1,00	1,00	1,00	75,0	A.II	
	Chełm	1,00	0,75	0,50	Warszawa	0,50	0,25	0,00	50,0	B.I	
	Ciechanów	1,00	N	1,00	Warszawa	0,75	N	1,00	62,5	B.I	
	Częstochowa	1,00	0,75	1,00	Katowice	1,00	1,00	0,75	91,7	A.I	
	Elbląg	1,00	0,50	0,00	Gdańsk	1,00	1,00	1,00	75,0	A.II	
	Jelenia Góra	0,50	0,00	0,25	Wrocław	0,75	0,75	0,75	50,0	B.I	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Byłe ośrodki wojewódzkie (1975-1998)	Kalisz	1,00	N	1,00	Poznań	0,75	0,50	0,75	66,7	B.I
	Konin	1,00	1,00	1,00	Poznań	1,00	0,75	1,00	95,8	A.I
	Koszalin	0,25	0,00	0,25	Szczecin	0,50	0,25	0,50	29,2	C.I
	Krosno	0,50	0,25	N	Kraków	0,50	0,50	N	29,2	C.I
	Legnica	0,75	0,00	0,50	Wrocław	1,00	0,75	1,00	66,7	B.I
	Leszno	0,75	N	N	Poznań	0,75	0,75	1,00	54,2	B.I
	Łomża	1,00	1,00	N	Warszawa	0,75	0,50	N	54,2	B.I
	Nowy Sącz	0,50	0,00	N	Kraków	0,75	0,50	0,50	37,5	B.II
	Ostrolęka	1,00	1,00	1,00	Warszawa	0,75	0,50	0,50	79,2	A.II
	Piła	0,75	0,00	0,50	Poznań	0,75	0,75	0,75	58,3	B.I
	Piotrków Tryb.	1,00	1,00	1,00	Łódź	1,00	1,00	1,00	100,0	A.I
	Płock	1,00	1,00	1,00	Warszawa	0,75	0,75	0,50	83,3	A.II
	Przemysł	0,50	0,00	0,00	Kraków	0,50	0,25	0,50	29,2	C.I
	Radom	1,00	1,00	1,00	Warszawa	0,75	0,75	0,75	87,5	A.I
	Siedlce	1,00	1,00	1,00	Warszawa	0,75	0,75	1,00	91,7	A.I
	Sieradz	1,00	1,00	1,00	Łódź	1,00	0,75	0,75	91,7	A.I
	Skiernewice	1,00	N	1,00	Warszawa	1,00	N	1,00	66,7	B.I
	Słupsk	0,50	0,00	0,50	Gdańsk	0,75	0,75	0,75	54,2	B.I
	Suwałki	0,75	0,25	0,50	Warszawa	0,25	0,00	0,00	29,2	C.I
	Tarnobrzeg	1,00	0,50	N	Kraków	0,50	0,50	N	41,7	B.II
	Tarnów	0,75	0,25	0,75	Kraków	1,00	0,75	1,00	75,0	A.II
	Wałbrzych	0,75	0,00	0,50	Wrocław	0,75	N	1,00	50,0	B.I
	Włocławek	1,00	1,00	1,00	Warszawa	0,75	0,50	0,50	79,2	A.II
	Zamość	0,75	0,50	N	Warszawa	0,25	0,00	N	25,0	C.I

N – brak połączeń bezpośrednich.

* Punktacja: 0,00 – ponad 6 godz., 0,25 – 5–6 godz., 0,50 – 4–5 godz., 0,75 – 3–4 godz., 1,00 – do 3 godz.

b) Punktacja: 0,00 – ponad 4 godz., 0,25 – 3–4 godz., 0,50 – 2–3 godz., 0,75 – 1–2 godziny, 1,00 – poniżej 1 godz.

Źródło: opracowanie własne.

Streszczenie

Stolice byłych 49 województw w Polsce – wybrane zagadnienia rozwoju miast

W dniu 1 stycznia 2019 r. minęło 20 lat od wejścia w życie reformy administracyjnej kraju, w wyniku której liczba województw została ograniczona z 49 do 16, a liczba ośrodków wojewódzkich zmalała do 18.

Celem badań była ocena miast posiadających w latach 1975–1998 status stolicy województwa pod względem wybranych aspektów rozwoju. Badania objęły 49 miast, a zakres analizy obejmował 3 aspekty: przemiany demograficzne, w tym: zmiany liczby ludności, migracje, przyrost naturalny i struktury wieku; podmioty administracji i usług publicznych oraz powiązania i dostępność transportową.

We wstępie omówiono zmiany granic administracyjnych i rangi badanych miast w Polsce w dwóch okresach, 1945–1989 i 1989–2019, zwrócono przy tym uwagę na klasyfikację badanych miast przyjętą w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Przedstawiono także przegląd badań nad byłymi ośrodkami wojewódzkimi prowadzonych po 1998 r., zwracając szczególną uwagę na opracowania obejmujące całą badaną grupę miast.

Drugi rozdział zawiera ocenę badanych miast pod względem przemian demograficznych. Podstawą badań było założenie, że posiadanie statusu ośrodka wojewódzkiego ma duży wpływ na kierunek i dynamikę zmian demograficznych. Uwzględniono zmiany liczby ludności i jej składowych – salda ruchu naturalnego i wędrownego oraz struktury wieku i płci ludności. W okresie 1975–2018 zauważalny był zupełnie inny trend w zmianach liczby ludności w grupie byłych i obecnych miast wojewódzkich. W latach 1975–1989 liczba ludności w badanych miastach rosła, przy czym dynamika wzrostu była większa w ośrodkach, które uzyskały status wojewódzkich w 1975 r. Po przemianach ustrojowych w 1989 r. kierunek zmian

ludności był dalej dodatni, ale jego dynamika wyraźnie osłabła. Po 1998 r. w większości byłych miast wojewódzkich nastąpił znaczny spadek liczby ludności, potęgowany zagraniczną migracją zarobkową po 2004 r. Z kolei w miastach wojewódzkich początkowo kontynuowana była tendencja nieznacznego spadku liczby ludności, która pod koniec tego okresu miała już kierunek dodatni. W latach 1975–1998 wzrost liczby mieszkańców ówczesnych miast wojewódzkich był spowodowany znacznymi wartościami zarówno przyrostu naturalnego, jak i salda migracji. Po 1998 r. w większości obecnych i we wszystkich 31 byłych miastach wojewódzkich utrzymuje się ubytek naturalny ludności, a także ujemne saldo migracji wynikające głównie z procesów suburbanizacyjnych.

Trzeci rozdział poświęcono bazie instytucjonalnej – przedstawiono w nim aktualny stan sektora administracji publicznej i usług wyższego rzędu. Pod uwagę wzięto urzędy i instytucje o charakterze ponadlokalnym (rządowe, samorządowe, wymiaru sprawiedliwości, samorządy zawodowe). Pełnienie funkcji wojewódzkich związane było z obecnością wielu instytucji o znaczeniu ponadlokalnym i subregionalnym oraz zdecydowanie większą atrakcyjnością tego typu ośrodków z punktu widzenia przedsiębiorców. Praktycznie we wszystkich badanych aspektach (instytucje publiczne, samorządy zawodowe, podmioty gospodarcze) widoczna była centralizacja. Odznaczała się ona wyraźnie na dwóch poziomach: stolicy państwa i stolic województw. Istotne znaczenie miało także położenie danego ośrodka, np. Skierniewice i Piotrków Trybunalski były w cieniu wielkich miast – Warszawy i Łodzi – co odbijało się na mniejszej liczbie ulokowanych tam instytucji. W stolicy koncentrowało się 10% wszystkich analizowanych podmiotów publicznych oraz dodatkowo wszystkie urzędy i instytucje centralne. Wyraźnie większą bazę instytucjonalną posiadało 17 badanych miast, które pełniły funkcje wojewódzkie przed 1975 r. Spośród byłych miast wojewódzkich wyróżnia się pod tym względem Radom, Koszalin, Bielsko-Biała i Częstochowa. Przeprowadzona analiza wskazuje również, że administracja rządowa i sądownictwo, pomijając stolicę, były bardziej rozłożone przestrzennie. Natomiast instytucje samorządu wojewódzkiego i organy samorządów zawodowych koncentrowały się przede wszystkim w obecnych ośrodkach wojewódzkich.

Czwarty rozdział zawiera analizę zmian w zakresie podmiotów gospodarczych i bezrobocia. W sprawozdawczości statystycznej brak jest odpowiednich danych zarówno pod względem szczegółowości jak i kompletności, które dotyczą podmiotów gospodarczych w latach 1975–2018. Uniemożliwia to dogłębną i rzetelną analizę podmiotów gospodarczych w całym spektrum czasowym. Dlatego też w badaniach pod uwagę wzięto okres po wprowadzeniu w 2008 r. Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD 2007). W latach 2009–2018 liczba zarejestrowanych w REGON podmiotów gospodarczych w grupie obecnych miast wojewódzkich była zdecydowanie wyższa niż w byłych ośrodkach wojewódzkich (około 4-krotnie). Wprawdzie obecne ośrodki pełniące funkcje wojewódzkie stanowiły zdecydowaną mniejszość liczebną w stosunku do byłych ośrodków wojewódzkich, to jednak ze względu na swoją znaczną liczbę ludności, a przede wszystkim status administracyjny, były pod względem rozwoju gospodarczego jednostkami zdecydowanie atrakcyjniejszymi dla przedsiębiorców.

Liczba podmiotów gospodarczych w obecnych miastach wojewódzkich praktycznie w całym badanym okresie rosła, zwiększając się z 1141 tys. (2009) do 1385 tys. (2018), co dało w efekcie dynamikę wzrostową na poziomie 16,8%. Odmienne kształtowała się sytuacja w byłych ośrodkach wojewódzkich. Wszystkie miasta z tej grupy cechowały się fluktuacjami na przemian wzrostów i spadków liczby zarejestrowanych podmiotów gospodarczych. W efekcie, mimo upływu 9 lat, stan liczbowy podmiotów gospodarki narodowej nieznacznie się zwiększył (z 321,9 tys. w 2009 r. do 325,8 tys. w 2018 r.), osiągając dynamikę wzrostową na poziomie zaledwie 1,22%. Największą liczbą podmiotów gospodarczych w 2018 r. charakteryzowała się Warszawa (433,8 tys.), co stanowiło ponad 21% wszystkich przedsiębiorstw zarejestrowanych na terenie 49 analizowanych miast. Wysoka dominacja Warszawy wynika z pełnionych przez nią funkcji miasta stołecznego, co sprawia, że jest ona idealnym miejscem do prowadzenia działalności gospodarczej. Należy jednak pamiętać, że liczba podmiotów zarejestrowanych w rejestrze REGON jest przeszacowana – część firm została zlikwidowana, ale nie zostało to odnotowane w rejestrze.

Począwszy od 1989 r., w Polsce pojawiło się zjawisko bezrobocia, które jednak w różnym stopniu dotknęło obecne i były miasta wojewódzkie. Ze względu na bardziej rozbudowany i elastyczny rynek pracy w dużych miastach bezrobocie w obecnych ośrodkach wojewódzkich przybierało wartości średnio o 1–2% niższe niż w byłych miastach wojewódzkich. Największym poziomem bezrobocia rejestrowanego w 2018 r. charakteryzowały się przede wszystkim były ośrodki wojewódzkie, np. Radom (12,1%), Ciechanów (11,2%), Przemyśl (11,2%), Biała Podlaska (10,5%) i Włocławek (10,4%), a wśród obecnych miast wojewódzkich Białystok (6,2%). Najmniejszą stopą bezrobocia na koniec badanego okresu charakteryzowały się z kolei głównie obecne miasta wojewódzkie, takie jak Poznań (1,2%), Warszawa (1,5%), Katowice (1,6%), Wrocław (1,8%) i Kraków (2,4%), a wśród byłych ośrodków wojewódzkich Bielsko-Biała (1,9%).

Piąty rozdział poświęcony jest kwestiom powiązania badanych ośrodków z siecią transportową i wybranym aspektem dostępności transportowej. Dokonano tutaj oceny roli ośrodków wojewódzkich w Polsce z lat 1975–1998 jako węzłów transportowych. Przeanalizowano także zmiany w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce, które wpłynęły na dostępność transportową badanych miast. Osobno oceniono poziom rozwoju i dostęp do infrastruktury transportowej oraz dostęp do stolicy państwa, województwa i najbliższego ośrodka metropolitalnego – w tym przypadku z analizy wyłączono Warszawę. W zakresie poziomu rozwoju i dostępu do infrastruktury transportowej najwyższą ocenę uzyskały Warszawa i Wrocław, a zaraz za nimi Poznań, natomiast najniższą Łomża. Pod względem dostępu do stolicy i najbliższego ośrodka metropolitalnego najwyższą ocenę uzyskały: Piotrków Trybunalski, Konin, Częstochowa, Siedlce, Sieradz, Kielce, Łódź, Radom, natomiast najniższą: Koszalin, Krosno, Przemyśl, Suwałki, Zamość. W przeprowadzonych badaniach jako węzeł transportowy najlepiej z byłych miast wojewódzkich wypadł Piotrków Trybunalski, a z obecnych: Kraków, Katowice, Łódź, Poznań, Toruń i Bydgoszcz. Wynikało to z położenia na skrzyżowaniu ważnych szlaków transportowych oraz dobrych połączeń komunikacyjnych.

Natomiast najgorzej wypadło Krosno i Zamość. Wynikało to z peryferyjnego położenia tych miast, na szlakach transportowych o mniejszym znaczeniu. Pod względem transportowym najbardziej straciła Łomża, która całkowicie utraciła dostęp do kolei. Do innych byłych miast wojewódzkich położonych peryferyjnie liczba połączeń została znacząco ograniczona – najbardziej odczuły to Zamość i Krosno.

Podsumowując, należy stwierdzić, że miasta, które uzyskały status województwa, zaczęły dynamicznie rosnąć. Trzeba jednak zaznaczyć, że w przypadku dostępności i powiązań transportowych kluczowe znaczenie miało położenie na głównych międzynarodowych lub ważnych krajowych szlakach zarówno drogowych, jak i kolejowych. Z przeprowadzonych badań wynika, że były ośrodki wojewódzkie w porównaniu z obecnymi charakteryzowały się większym spadkiem liczby ludności, mniejszą liczbą instytucji administracji rządowej i samorządowej oraz podmiotów gospodarczych, a także często mniejszą dostępnością transportową.

Abstract

Capital cities of the 49 former voivodships in Poland: selected problems of urban development

The 1st of January 2019 marked the 20th anniversary of Poland's administrative reform coming into effect. The reform reduced the number of voivodships from 49 to 16, the number of voivodship centres being reduced to 18.

The studies described in this volume were aimed at assessing selected aspects of urban development in the cities which – in 1975–1998 – enjoyed the voivodship capital status. The analysis involved a total of 49 cities which were examined in terms of changes in their demography (including changes in the number of residents, balance of migration, growth rate, and age structure); administration and public service bodies; and transport connectivity and accessibility.

The Introduction (Chapter 1) describes changes in administrative boundaries and rank status of the cities in question during two periods: 1945–1989 and 1989–2019. Attention is drawn to the classification of the cities, as presented in the Country's Spatial Planning Concept. Research on the former voivodship capitals, carried out past 1998 is reviewed, a particular reference being made to those studies that deal with all the cities of interest for this volume.

In Chapter 2, changes in demography of the cities studied are assessed. The assessment is based on the assumption that trends and dynamics of demographic changes greatly depend on whether a city has a voivodship centre status or not. Changes in the number of residents and change components (births and deaths, immigration and emigration) as well as the population's age and gender structure are addressed. The trends observed in 1975–2018 in the former and current voivodship capitals turned out to be

completely different. In 1975–1989, the populations of the cities were increasing, the growth dynamics being faster in those cities that received their voivodship capital status in 1975. After systemic transformations in 1989, the populations were still increasing, albeit at a clearly slower rate. Past 1998, populations of most of the former voivodship centres have experienced a considerable decline, accentuated by the large-scale economic emigration abroad, begun in 2004. On the other hand, populations of the current voivodship centres were initially declining slightly, but the trend switched over to growth at the end of the period considered. In 1975–1998, the increase of the population size in the then voivodship centres was caused by a considerable natural growth rate and a positive balance of migration. Past 1998, the population size in most of the current and all the former (31) voivodship capitals has been declining due to natural causes (deaths) and a negative balance of migration brought about by suburbanisation processes.

Chapter 3 deals with voivodship centre institutions and discusses the current state of the public administration and higher-order services sector. Attention is drawn to supra-local institutions and bodies (state, self-government, justice, trade self-governance). When functioning as voivodship capitals, the cities examined hosted numerous supra-local and sub-regional institutions, and were very attractive for business. Centralisation operated in virtually every aspect of public life (public institutions, trade self-governance, businesses). It was distinctly visible at two levels: the national capital and the voivodship capital. Important was also the location of a city: for example, Skierniewice and Piotrków Trybunalski remained in the shadow of two large cities, Warszawa and Łódź, for which reason the two smaller towns hosted fewer institutions and administrative bodies. In addition to hosting all the central administrative bodies and institutions, the national capital groups 10% of all the public entities examined. The number of institutions is distinctly higher in the 17 cities which had been voivodship capitals prior to 1975. Among the former voivodship capitals, distinct in this respect are Radom, Koszalin, Bielsko-Biała and Częstochowa. The analysis shows also that the state administration bodies and justice institutions used to be more evenly distributed spatially (with the exception of the national capital). On the other hand, the voivodship self-government and trade self-governance institutions are concentrated primarily in the current voivodship centres.

Chapter 3 analyses changes in businesses and unemployment. Reports on the state of economy lack sufficiently detailed and complete data on the performance of businesses in 1975–2018. Therefore, an in-depth and reliable analysis of those businesses over the period of time in question is challenging. For this reason, the analysis focused on the period following the introduction, in 2008, of the Polish Classification of Business Activities (*Polska Klasyfikacja Działalności* or PKD 2007). In 2009–2018, the number of formally registered businesses was much (about 4-fold) higher in the current voivodship centres than in the former voivodship capitals. Although there are much fewer voivodship centres at present, they have always been more attractive economically for businesses than the former centres owing to the population size and the administrative status. In the current voivodship centres,

the number of businesses was increasing, virtually throughout the period analysed, from 1,141 thou. in 2009 to 1,385 thou. in 2018, i.e., a 16.8% increase. The situation was different in the former voivodship centres. All the cities in that group showed fluctuations, seen as alternating increases and decreases in the number of registered businesses. As a result, over the time span of 9 years, the number of businesses increased only slightly (from 321.9 thou. in 2009 to 325.8 thou. in 2018, i.e., an increase as little as 1.22%). The highest number of businesses in 2018 (433.8 thou, i.e., more than 21% of all enterprises registered in the 49 cities examined) was registered in Warszawa. The domination of Warszawa is the function of its being the national capital, a site ideal for business activities. It should be borne in mind, however, that the number of registered businesses is an overestimate; some of the enterprises went out of business, which was not officially recorded.

As of 1989, Poland was experiencing unemployment, the unemployment rate differing between the current and the former voivodship centres. On account of a larger and more flexible labour market in large cities, the unemployment rate in the current voivodship centres was, on average, by 1–2% lower than that in the former voivodship capitals. The highest unemployment rate in 2018 was typical primarily of the former voivodship centre, e.g., Radom (12.1%), Ciechanów (11.2%), Przemyśl (11.2%), Biała Podlaska (10.5%) and Włocławek (10.4%), Białystok showing the highest unemployment rate (6.2%) among the current voivodship capitals. The lowest unemployment rate in 2018 was typical mainly of the current voivodship centres: Poznań (1.2%), Warszawa (1.5%), Katowice (1.6%), Wrocław (1.8%) and Kraków (2.4%), Bielsko-Biała (1.9%) being distinct in this respect among the former voivodship centres.

Chapter 5 deals with problems of transport connectivity between the voivodship centres examined and with selected problems of their transport-related accessibility. The voivodship centres' role as transport nodes in Poland in 1975–1998 is analysed. In addition, the analysis covers also changes in the transport infrastructure in Poland which influenced the accessibility of the cities. Separate analyses address a city's development level in relations to its access to the transport infrastructure, to the national capital, to the voivodship capital, and to the closest metropolitan centre (in the latter case, Warszawa is excluded from the analysis). Warszawa and Wrocław, followed by Poznań, turned to fare best in terms of the level of development and access to the transport infrastructure, Łomża being the worst-off town in this respect. In terms of the access to the national capital and the closest metropolitan centre, the highest scores were assigned to Piotrków Trybunalski, Konin, Częstochowa, Siedlce, Sieradz, Kielce, Łódź, and Radom, whereas Koszalin, Krosno, Przemyśl, Suwałki, and Zamość scored the lowest. Of the former voivodship centres, the transport node function was best fulfilled by Piotrków Trybunalski, while Kraków, Katowice, Łódź, Poznań, Toruń and Bydgoszcz are fulfilling this role best as the current voivodship capitals. This is the effect of a city's location at a cross-section of important transport routes and good transport connections. Because of their peripheral location on transport routes of a lesser importance, Krosno and Zamość performed the poorest. Łomża is a town which lost the most in terms of transport situation,

mostly on account of its loss of railway connections. Other former voivodship centres with a peripheral location included Zamość and Krosno, the towns worst-hit by the reduction in the number of connections.

In summary, the cities that became the voivodship capitals have enjoyed dynamic growth. It should be mentioned, however, that a city's location at major international or national roads and railroad routes are of a key importance for accessibility and transport connectivity.

The studies gathered in this volume show the former voivodship capitals to have suffered a stronger reduction in the population size, the number of state institutions and self-government bodies and businesses, compared to the current voivodship centres; frequently, the transport accessibility of the former voivodship capitals was impaired as well.

Translated by Teresa Radziejewska

Seria *Badania Miast* powstała w 2019 r. w środowisku geografów społeczno-ekonomicznych skupionych w ówczesnym Zakładzie Badań Miast i Regionów, kierowanym przez prof. dr. hab. Marka Dutkowskiego. Pomysłodawcą stworzenia serii wydawniczej był dr Tadeusz Bocheński. Pierwsze tomy ukazały się w 2020 r. i były rezultatem prowadzonych od kilku lat badań nad dużymi miastami w Polsce. Od początku przyjęto, że każdy z tomów będzie poświęcony konkretnej grupie miast, a poszczególne rozdziały będą dotyczyły różnych aspektów ich funkcjonowania, rozwoju lub powiązań między nimi. Ma to prowadzić do tworzenia różnego rodzaju klasyfikacji badanych miast. Problematyka miejska jest interdyscyplinarna, dlatego redakcja otwarta jest na publikowanie badań nie tylko geografów, ale także m.in. ekonomistów, socjologów, urbanistów. Kolejnym wyróżnikiem niniejszej serii będzie preferowanie podejść alternatywnych i innowacyjnych w stosunku do głównego nurtu badań, które lepiej odpowiadają współczesnym wyzwaniom poznawczym, metodycznym i aplikacyjnym stojącym przed badaczami miast.



71-101 Szczecin, ul. Mickiewicza 66
tel. 91 444 20 06, 91 444 20 12
e-mail: wydawnictwo@usz.edu.pl
www.wn.usz.edu.pl

ISBN 978-83-7972-370-6 (print)
ISBN 978-83-7972-803-9 (online)



9 788379 723706