

Ośrodki subregionalne w Polsce



TADEUSZ BOCHEŃSKI

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

ul. Mickiewicza 64, 71-101 Szczecin

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

Uniwersytet Szczeciński

Ośrodki subregionalne w Polsce

Tadeusz Bocheński

Szczecin 2021

Rada Wydawnicza

Barbara Braid, Anna Cedro, Urszula Chęcińska, Rafał Klóska, Maciej Kowalewski
Ewa Mazur-Wierzbicka, Jarosław Nadobnik, Grzegorz Wejman
Renata Ziemińska, Magdalena Zioło
Andrzej Skrendo – przewodniczący Rady Wydawniczej
Elżbieta Zarzycka – dyrektor Wydawnictwa Naukowego

Recenzent tomu

prof. dr hab. Krystian Heffner UEK

Autor

Tadeusz Bocheński, ORCID: 0000-0001-6172-7914

Redakcja językowa

Katarzyna Maziarz

Redakcja techniczna i skład

Wiesława Mazurkiewicz

Korekta

Ewelina Piotrowska

Projekt okładki

Joanna Dubois-Mosora



Wersja elektroniczna publikacji dostępna na licencji CC BY-SA 4.0

© Uniwersytet Szczeciński 2021

DOI 10.18276/978-83-7972-804-6

ISBN 978-83-7972-804-6 (online)

ISBN 978-83-7972-493-2 (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. 10,5, ark. druk. 12,9, format 170/240

Spis treści

Przedmowa	9
1. Wstęp	11
1.1. Kontekst badań	11
1.2. Założenia badawcze	16
1.2.1. Przedmiot i cel badań	16
1.2.2. Metody i procedura badawcza	17
Piśmiennictwo	19
2. Miasta w sieci osadniczej Polski	23
2.1. Ludność i ranga administracyjna miast w Polsce	23
2.1.1. Liczba miast i jej zmiany	23
2.1.2. Podział miast ze względu na liczbę mieszkańców	26
2.1.3. Podział miast ze względu na status administracyjny	28
2.1.4. Podregiony statystyczne	29
2.2. Klasyfikacja miast w dokumentach planistycznych	32
2.2.1. Poziom europejski	32
2.2.2. Poziom krajowy	34
2.2.3. Poziom wojewódzki	36
2.2.4. Ośrodki ponadlokalne w opracowaniach planistycznych – podsumowanie	39
2.3. Klasyfikacje miast w wybranych opracowaniach naukowych	41
2.3.1. Klasyfikacja sieci osadniczej Polski zgodna z modelem Christallera	42
2.3.2. Hierarchizacja sieci osadniczej Polski na podstawie relacji funkcjonalnych	44
2.3.3. Koncepcja głównych węzłów osadniczych Polski	45
2.3.4. Miasta według różnorodności struktury zatrudnienia	45
2.3.5. Miasta jako ośrodki władzy	47
2.3.6. Klasyfikacja miast według ich centralności	49

2.3.7. Lokalne rynki pracy	50
2.3.8. Sieć ośrodków regionalnych	53
2.3.9. Subregionalne bieguny wzrostu	55
2.3.10. Miasta według oddziaływania na otoczenie	57
2.3.11. Obserwatorium Polityki Miejskiej	58
2.3.12. Miasta stanowiące podregionalne ośrodki usług	60
2.3.13. Wielokryterialna klasyfikacja miast na potrzeby raportu pt. <i>Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem</i>	62
2.3.14. Ośrodki ponadlokalne w opracowaniach naukowych – podsumowanie	63
2.4. Potencjalne ośrodki subregionalne – wybór miast do dalszych badań	67
Piśmiennictwo	72
3. Wybrane cechy potencjalnych ośrodków subregionalnych	77
3.1. Zakres badań	77
3.2. Potencjał demograficzny	79
3.3. Peryferyjność względem większych ośrodków miejskich	82
3.4. Znaczenie miasta jako węzła transportowego	85
3.4.1. Infrastruktura transportowa	86
3.4.2. Infrastruktura logistyczna w transporcie towarowym	89
3.4.3. Transport zbiorowy – połączenia międzymiastowe	91
3.4.4. Transport zbiorowy – komunikacja miejska	96
3.4.5. Miasta jako węzły transportowe – synteza	100
3.5. Baza instytucjonalna	102
3.6. Przedsiębiorczość	105
3.6.1. Poziom przedsiębiorczości	106
3.6.2. Monozakładowość	110
3.6.3. Podmioty wspierające przedsiębiorczość oraz strefy inwestycyjne	111
3.6.4. Rozwój gospodarczy – synteza	115
3.7. Społeczeństwo obywatelskie	116
3.7.1. Organizacje pozarządowe	116
3.7.2. Frekwencja w wyborach samorządowych	118
3.7.3. Rozwój społeczeństwa obywatelskiego – synteza	120
3.8. Ocena badanych miast – podsumowanie	121
Piśmiennictwo	122

4. Powiązania i zasięg oddziaływania ośrodków subregionalnych	133
4.1. Zakres badań	133
4.2. Potencjalne ośrodki subregionalne na tle wytyczonych obszarów funkcjonalnych	134
4.3. Zespoły miast potencjalnych ośrodków subregionalnych	142
4.3.1. Subregiony policentryczne	142
4.3.2. Aglomeracje i konurbacje miejskie ośrodków subregionalnych	145
4.4. Potencjalne ośrodki subregionalne a dojazdy do pracy	157
4.5. Dostępność transportowa potencjalnych ośrodków subregionalnych	162
4.5.1. Dojazd samochodem z miejscowości gminnych do ośrodka subregionalnego	162
4.5.2. Powiązania ośrodków subregionalnych transportem publicznym	165
4.6. Delimitacja subregionów funkcjonalnych – studium przypadku	167
4.6.1. Metody delimitacji subregionów	167
4.6.2. Wybrane subregiony na Pomorzu na podstawie badań własnych	169
4.6.3. Regiony charakteryzujące się odrębnością kulturowo- etniczną na Pomorzu	172
4.6.4. Subregiony na Pomorzu – podsumowanie	174
4.7. Badane miasta na tle koncepcji zmian administracyjnych	179
4.7.1. Dyskusja nad zmianą podziału administracyjnego	179
4.7.2. Koncepcja zmniejszenia liczby powiatów Unii Metropolii Polskich	180
4.8. Powiązania badanych miast – podsumowanie	184
Piśmiennictwo	186
5. Zakończenie	194
 Załącznik	 197
Streszczenie	203
Abstract	205

Przedmowa

Oddajemy w Państwa ręce kolejny, IV tom serii „Badania Miast”. Tym razem przedmiotem badań były miasta usytuowane w hierarchii sieci osadniczej pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi a miastami powiatowymi.

Monografia wpisuje się w toczącą się w ostatnich latach dyskusję na temat miast średnich i potrzeby wzmocnienia policentrycznego charakteru systemu osadniczego w Polsce. Policentryczność jest preferowana w Unii Europejskiej ze względu na dążenie do zrównoważonego rozwoju. Prezentowane badania stanowią ponadto wstęp do przygotowywanego projektu badawczego poświęconego polskim regiopolom. Publikacja powstała w ramach badań własnych, a została sfinansowana ze środków na działalność statutową Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu Szczecińskiego.

Praca składa się z pięciu rozdziałów, w tym wstępu i zakończenia. W pierwszym rozdziale zarysowano kontekst badań oraz przedstawiono założenia badawcze. Drugi rozdział zawiera analizę klasyfikacji miast i hierarchii ośrodków w sieci osadniczej Polski. Była ona podstawą w wyborze miast, które będą stanowiły przedmiot badań w kolejnych rozdziałach pracy. Rozdział trzeci obejmuje charakterystykę potencjalnych ośrodków subregionalnych. W rozdziale czwartym ukazano badane miasta na tle wyznaczonych obszarów funkcjonalnych oraz przedstawiono wybrane aspekty dostępności transportowej. Znalazło się w nim także studium przypadku: zbadany został zasięg oddziaływania kilku ośrodków i przeprowadzona

delimitacja subregionów na Pomorzu. Piąty rozdział, czyli zakończenie, zawiera główne konkluzje. Opracowanie zamyka streszczenie, w którym przedstawiono zawartość poszczególnych rozdziałów.

Dziękuję recenzentowi, prof. Krystianowi Heffnerowi, za wnikliwą ocenę i wskazówki dotyczące uzupełnienia pracy oraz prof. Markowi Dutkowskiemu za cenne uwagi.

Życzę ciekawej i inspirującej lektury.

Tadeusz Bocheński

1. Wstęp

1.1. Kontekst badań

Polska razem z Niemcami, Holandią i Włochami charakteryzowała się najwyższym indeksem policentryczności sieci osadniczej spośród państw UE i EFTA (ESPON project 1.4.3..., 2007) i jak podkreśla P. Śleszyński (2018), jest to jej dużym atutem. Właśnie ten policentryczny charakter systemu osadniczego pozwala na objęcie realizacją celów rozwoju regionalnego nie tylko dużych miast, ale i średnich (Heffner, 2017, s. 72).

Koncepcja policentrycznej struktury osadnictwa wywodzi się z badań empirycznych, przeprowadzonych w pierwszej połowie XX w. Powstały wówczas teorie miejsc centralnych, m.in. autorstwa W. Christallera (1933) i A. Lösch (1944), które wyjaśniają hierarchiczny charakter struktury systemów osadniczych, opierając się na wielkości obszarów oddziaływania dóbr i usług lub obszarów rynkowych. Wspomnieć należy także o regule wielkości i kolejności G.K. Zipfa (1941). Natomiast po II wojnie światowej, w latach 50. XX w. powstały teorie polaryzacyjne, m.in. F. Perroux (1955) i G. Myrdala (1957), w których wskazywano na rosnące znaczenie największych miast jako ośrodków koncentrujących działalność ze względu na rynkowe korzyści skali. Na przełomie XX i XXI w. powstała koncepcja tzw. nowej geografii ekonomicznej, w której połączono ze sobą oba wspomniane podejścia (Fujita i in., 2001). W nowym ujęciu wskazuje się na wagę zarówno powiązań hierarchicznych, jak i horyzontalnych między miastami o uzupełniających się specjalizacjach

gospodarczych (Heffner, Gibas, 2015). Na zróżnicowanie hierarchiczne systemów miast, oprócz funkcji centralnych, wpływają liczne czynniki niezwiązane z wielkością miasta, zwłaszcza korzyści aglomeracji (Heffner, 2007). Ośrodki z większą liczbą funkcji centralnych znajdują się na wyższych szczeblach hierarchii systemu osadniczego. Im większa ich koncentracja w danym mieście, tym większy zasięg oddziaływania danego miasta i szerszy zakres oferowanych dóbr i usług w porównaniu z miastami z niższych szczebli hierarchii.

Pojęcie policentryczności jest wieloznaczne i brak jest jednej powszechnie przyjętej definicji (Waterhout, 2002; Davoudi, 2003; Faludi, 2006). Może odnosić się zarówno do pojedynczych miast, jak i zespołów miejskich oraz regionów i krajów¹. Jak wskazują B. Bartosiewicz i S. Marcińczak (2020, s. 457): „regiony mogą przyjmować formy od skrajnie monocentrycznych, gdzie występuje jeden ośrodek centralny koncentrujący wszelką aktywność człowieka, po skrajnie policentryczne, w których aktywność ta jest rozłożona równomiernie pomiędzy poszczególne jego centra”.

W dokumentach UE policentryczność traktowana jest jako pożądany model rozwoju regionalnego, wpisujący się w teorie rozwoju zrównoważonego. Jej znaczenie w polityce przestrzennej i planowaniu przestrzennym zostało podkreślone m.in. w Europejskiej Perspektywie Rozwoju Przestrzennego (dalej: ESDP)². Zgodnie z ESDP policentryczność osadnictwa (Korcelli, 2004):

- sprzyja, trwałemu i zrównoważonemu rozwojowi, który stanowi podstawowy, powszechnie akceptowany kanon polityki przestrzennej, a także osiągnięciu konkurencyjności;
- ułatwia stabilny rozwój i racjonalne zagospodarowanie obszarów wiejskich;
- wyrównuje szanse w dostępie do infrastruktury oraz wiedzy;
- sprzyja odpowiedzialnemu zarządzaniu oraz ochronie środowiska przyrodniczego i dziedzictwa kulturowego.

Jednym z najnowszych dokumentów na poziomie europejskim, podkreślającym znaczenie policentryczności, jest Nowa Karta Lipska (2020). Zakłada ona wspieranie policentryczności oraz wskazuje, że „zmniejszenie zapotrzebowania w zakresie transportu i mobilności wymaga tworzenia możliwie jak najbardziej zwartej

¹ B. Bartosiewicz, S. Marcińczak (2020), za: D. Rauhut (2017), wymieniają cztery skale rozpatrywania policentryczności: wewnątrzmięską, regionu miejskiego, regionalną i ponadregionalną.

² ESDP – European Spatial Development Perspective (European Spatial..., 1999). Było to jedno z pierwszych opracowań Komisji Europejskiej, które objęło również tzw. kraje akcesyjne z Europy Środkowo-Wschodniej, w tym Polskę.

i zagęszczonej policentrycznej struktury osadniczej” (Nowa Karta Lipska, 2020, s. 9). Jak wskazuje K. Heffner (2017, s. 73–74) w państwach o zdecentralizowanych strukturach władzy, np. w Niemczech, Szwajcarii czy Holandii, „rozproszenie ośrodków, w których funkcjonują instytucje władzy centralnej, zapewnia również bardziej równomierny rozwój w sensie przestrzennym”. Ł. Zaborowski (2014) zwraca uwagę na potrzebę wspierania policentrycznej sieci ośrodków miejskich, zwłaszcza wobec tendencji koncentracyjnych. Do dzisiaj wykorzystuje się modele oparte na teorii Christallera, np. jedną z zasad polityki przestrzennej w Niemczech jest koncepcja miejscowości centralnych (niem. *Zentrale-Orte Konzept*), a przy określaniu rangi ośrodków stosowane są tam kryteria ludnościowo-odległościowe (Zaborowski, 2014).

Sieć miast w Polsce jest zróżnicowana. W różnego rodzaju opracowaniach, niezależnie od hierarchii wynikającej ze statusu administracyjnego poszczególnych miast, wyróżnia się ośrodki metropolitalne, regionalne i subregionalne. Do tych pierwszych zalicza się 7–8 największych miast tworzących duże aglomeracje lub konurbacje miejskie. Są to: Warszawa, Katowice (konurbacja górnośląsko-zagłębiowska), Kraków, Łódź, Poznań, Wrocław, Gdańsk (konurbacja trójmiejska) i Szczecin³. Jako kolejne metropolie część opracowań wskazuje także zespół miast Bydgoszcz–Toruń, a niekiedy również Lublin. Jako ośrodki regionalne traktowane są pozostałe miasta wojewódzkie oraz kilka innych miast pełniących ważną rolę w danym regionie lub posiadających instytucje o znaczeniu krajowym. Ponadto większość ośrodków regionalnych liczyła ponad 100 tys. mieszkańców (np. *Koncepcja przestrzennego...*, 2011; *Relacje funkcjonalno-przestrzenne...*, 2019). Natomiast jako ośrodki subregionalne wskazuje się kilkadziesiąt miast – w zdecydowanej większości ich populacja nie przekraczała 100 tys. mieszkańców. Można się także spotkać z bardziej rozbudowaną hierarchią miast, np. D. Sokołowski (2011) w badaniach nad centralnością miast wyróżnił 7 poziomów hierarchicznych (zob. pkt 2.3.6).

Ośrodki subregionalne⁴ to inaczej tzw. miasta średnie, stanowiące ogniwo pośrednie w krajowym układzie osadniczym pomiędzy miastami dużymi a małymi. Oprócz samej wielkości – potencjału demograficznego danego miasta – istotny jest

³ W kwestii liczby metropolii w Polsce zauważa się różnice zdań. Wskazuje się, że poszczególne metropolie charakteryzują się różnym poziomem rozwoju. Wyróżnia się np. krajową metropolię wiodącą, 4 rozwinięte i 3 tracące dystans rozwojowy (*Relacje funkcjonalno-przestrzenne...*, 2019) lub 1 metropolię i 6 potencjalnych metropolii (Jałowiecki, 1999). Natomiast K. Heffner (2007) na podstawie badań literaturowych wskazał na istnienie w Polsce 7 metropolii, pomijając Szczecin.

⁴ W literaturze można również spotkać określenie „ośrodki podregionalne” (np. Szlachta, 2011; Sołtys, Dorocki, 2018).

jego zasięg oddziaływania (obsługi). W przypadku miast małych obejmuje on najwyżej kilka otaczających gmin, natomiast miasta średnie obsługują od kilkunastu do kilkudziesięciu gmin, czyli przynajmniej 2 powiaty. A. Runge (2012) wskazuje, że „średniość” miasta wyraża się zarówno jego potencjałem demograficznym – określoną wielkością zaludnienia – jak i pełnieniem określonych funkcji względem odpowiednio dużego obszaru (por. Zagożdżon, 1979; Rykiel, Żurkowa, 1984). Natomiast M. Jerczyński (1978) wskazał na zależność między pełnionymi funkcjami a wielkością zaludnienia miast w Polsce. Wraz ze zmianą wielkości zaludnienia zmienia się relacja między sektorem endogenicznym a egzogenicznym (Jerczyński, 1973). W miastach małych dominuje sektor lokalny. Natomiast miasta średniej wielkości powinny wykazywać się znacznym udziałem funkcji egzogenicznych (Dziwowski, Jerczyński, 1971) oraz zapewniać dostęp do placówek i instytucji zaspokajających potrzeby ponadpodstawowe. A. Runge (2012) stawia tezę, że przekroczenie pewnego progu opłacalności – związanego z wielkością rynku zbytu, rozwojem infrastruktury i zasobami pracy – umożliwi lokowanie w miastach średnich niektórych rodzajów działalności gospodarczych nastawionych w znacznej części na obsługę rynku zewnętrznego. K. Dascher (2000) dowodzi, że istotne znaczenie dla rozwoju miast ma pełnienie przez nie funkcji administracyjnych. Funkcje administracyjne przyczyniają się do wzrostu zatrudnienia zarówno bezpośrednio – w różnego rodzaju urzędach i instytucjach publicznych – jak i pośrednio – zwiększenie popytu na dobra i usługi oraz atrakcyjności danego miasta dla przedsiębiorców. „Stolice regionów czy subregionów rozwijają się szybciej niż inne miejscowości na tym samym obszarze” (Kurniewicz, Swianiewicz, 2016, s. 26).

Pomimo policentrycznej sieci osadniczej w Polsce zauważalna jest centralizacja zarządzania państwem oraz coraz większa koncentracja funkcji w ośrodkach metropolitalnych, a zwłaszcza w Warszawie (Zaborowski, 2015; Bocheński, Rydzewski, 2020). Skutkuje to m.in. znacznym wzrostem zatrudnienia w sektorze usług, w tym w administracji publicznej w największych miastach. Zmiany w sektorze administracji publicznej powodują wzmocnienie procesu polaryzacji w systemie osadniczym kraju, co jest tendencją odwrotną do trendów europejskich, opierających się na polityce rozwoju policentrycznego. Jej przejawem jest wzmocnianie podstaw rozwoju miast dużych i średnich, m.in. poprzez działania reorganizacyjne w sektorze usług publicznych. Za sektorem publicznym w ośrodkach niemietropolitalnych mogą być lokalizowane także instytucje komercyjne, np. centra usług biznesowych (Heffner, 2017).

Tendencje koncentracyjne powodują, że ośrodki niemetropolitalne, a zwłaszcza miasta średnie, tracą funkcje wyższego rzędu i doświadczają ubytku liczby ludności. Można tu przywołać badania dotyczące byłych i obecnych miast wojewódzkich⁵.

Jak pisze Ł. Zaborowski (2014, s. 595): „pożądanym działaniem planistycznym będzie rozpraszanie ośrodków regionalnych w kraju. Wynika to nie tylko z postulatu dostępności, ale i z celu równoważenia rozwoju – wykorzystania potencjału rozwojowego całego terytorium. Opiera się to także na założeniu, że większy bodziec rozwojowy wynika z utworzenia nowego samodzielnego ośrodka niżli ze zwielokrotniania tych samych funkcji w dotychczasowych lokalizacjach”. Jako sposób przeciwdziałania degradacji i wzmocnienia miast średnich wskazuje się pobudzanie ich rozwoju (Grosse, 2007), w tym lokowanie funkcji publicznych (Korcelli, 2008).

J. Szlachta (2011, s. 30) stwierdza, że „duża liczba miast powiatowych oznacza, że ośrodki podregionalne mieszczą się w Polsce pomiędzy poziomem powiatowym i wojewódzkim. Ponad 300 miast powiatowych stanowi w sumie zbyt duży zbiór dla efektywnego alokowania funkcji podregionalnych. Jednak brakuje w aktualnie obowiązującym modelu terytorialnej organizacji państwa specjalnego wyróżnienia poziomu podregionalnego”. Jednocześnie badacz ten podkreślił istotne znaczenie dostępności do ośrodków subregionalnych. Powinny być one rozmieszczone stosunkowo równomiernie, tak aby zapewnić porównywalny dostęp do nich z obszaru całego kraju.

Warto wspomnieć w tym miejscu o policentrycznym modelu podziału kraju zaproponowanym przez A. Kuklińskiego (1974). Zakłada on istnienie dużych województw i powiatów o charakterze subregionów⁶.

Przytoczone wnioski z wcześniejszych badań stanowią przesłankę do podjęcia kolejnych – dotyczących wyznaczenia potencjalnych ośrodków subregionalnych i określenia ich potencjału.

⁵ 49 miastom wojewódzkim poświęcony został t. III „Badań Miast” (Bocheński, Rydzewski, 2020). Zawiera on również przegląd adekwatnej literatury, dlatego tutaj nie będzie ona już przywoływana.

⁶ Model ten, określany również jako quasi-federalny, zakładał podział trzystopniowy, obejmujący 5–10 województw i 100 powiatów. Jest to swoisty kompromis „pomiędzy zaletami korzyści większej skali a postulatem stworzenia optymalnych warunków dla uczestniczenia ludności w procesach władzy, administracji i zarządzania” (Kukliński, 1974, s. 45). Przeciwstawiał mu model monocentryczny, który zakładał podział dwustopniowy, obejmujący ok. 2,5 tysiąca gmin i 50 województw oraz silną rolę Warszawy jako centralnego ośrodka władzy (Kukliński, 1974).

1.2. Założenia badawcze

1.2.1. Przedmiot i cel badań

W niniejszej monografii dla uproszczenia przyjęto podział na cztery grupy ośrodków miejskich w Polsce: metropolitalne (8 największych miast, wraz z ich zespołami miejskimi), regionalne (8 pozostałych miast wojewódzkich), subregionalne (wskazane na podstawie przeprowadzonej analizy), lokalne (pozostałe miasta). Podział ten jest zbliżony do klasyfikacji przyjętej w opracowaniu *Relacje funkcjonalno-przestrzenne...* (2019). Głównym przedmiotem zainteresowania są ośrodki subregionalne – zgodnie z przyjętym powyżej założeniem są to ośrodki miejskie, których rola i zasięg oddziaływania są większe niż innych miast powiatowych, ale mniejsze niż ośrodków wojewódzkich. Pod tym pojęciem autor rozumie miasta lub ich zespoły niebędące po 1998 r. stolicami województw, które swoim zasięgiem oddziaływania obejmują obszar przekraczający granicę jednego powiatu ziemskiego. Kluczowe jest tutaj założenie, że subregiony funkcjonalne powinny być wyznaczane przede wszystkim na podstawie badań zasięgu oddziaływania ośrodka centralnego. Konieczne jest zatem w pierwszej kolejności zidentyfikowanie potencjalnych stolic tych subregionów.

Celem badań prezentowanych w monografii jest wskazanie ośrodków subregionalnych w Polsce (zdefiniowanych wyżej) oraz ocena ich potencjału społeczno-gospodarczego. Ma to znaczenie zarówno poznawcze, jak i aplikacyjne. Jednocześnie, jak wskazano w przedmowie, opracowanie to stanowi wstęp do projektu badawczego poświęconego polskim regiopolom.

W poszczególnych dokumentach planistycznych i opracowaniach naukowych przedstawiane są różne klasyfikacje miast w Polsce. Autor postanowił je ze sobą skonfrontować. Przyjmuje się, że do grupy ośrodków subregionalnych – według przyjętej definicji – zalicza się m.in. 31 miast, które w latach 1975–1998 były stolicami województw, co do innych miast pełniących rolę ośrodków subregionalnych zdania są podzielone.

Poziom subregionalny jest istotny dla zapewnienia ludności dobrego dostępu do usług, w tym szczególnie publicznych, które nie mogą być zagwarantowane w każdym mieście powiatowym. W Polsce istnieje 290 ośrodków powiatowych, większość z nich ma niewielki potencjał zarówno ludnościowy, jak i instytucjonalny. W związku z tym pewne usługi publiczne nie mogą być realizowane na poziomie

powiatu, a jednocześnie, gdyby były obecne wyłącznie w miastach wojewódzkich, dostępność do nich byłaby zbyt ograniczona.

1.2.2. Metody i procedura badawcza

W badaniach zastosowano analizę danych zastanych (tzw. *desk research*) oraz stosunkowo proste metody statystyczne i kartograficzne. Wyniki badań i klasyfikacji miast zostały zilustrowane za pomocą metod kartograficznych – wykorzystano tu przede wszystkim sygnatury punktowe i kartodiagramy kołowe proste i strukturalne. Natomiast w przypadku prezentacji obszarów, w których znajdowały się badane miasta (np. MOF – miejskie obszary funkcjonalne i ZIT – zintegrowane inwestycje terytorialne), zastosowano kartogramy, przy czym na mapach, dla ich lepszej czytelności, uwzględniono jedynie wybrane gminy.

W celu wskazania, które z wytypowanych miast stanowią główne ośrodki subregionalne, a które pełnią jedynie funkcje uzupełniającą, zapytano o to grupę kilkunastu ekspertów – naukowców z różnych ośrodków i uczelni w kraju. Pomogło to zidentyfikować potencjalne subregiony policentryczne.

Zastosowana procedura badawcza obejmowała siedem etapów:

- 1) analiza zróżnicowania sieci miast w Polsce pod względem liczby ludności i statusu administracyjnego w latach 1990–1998 i od 1999 r. oraz podziału kraju na podregiony statystyczne (jednostki NTS 3);
- 2) analiza dokumentów planistycznych na 3 poziomach: europejskim, krajowym i wojewódzkim, oraz wybranych opracowań naukowych, w tym podejmujących kwestie klasyfikacji miast w Polsce;
- 3) wytypowanie miast do dalszych badań, które określane są w pracy jako potencjalne ośrodki subregionalne;
- 4) ocena wytypowanych miast pod względem wybranych cech mających istotny wpływ na rolę danego miasta w sieci osadniczej, w tym jako węzłów transportowych oraz pod względem bazy instytucjonalnej, rozwoju gospodarczego i społecznego;
- 5) analiza rozmieszczenia badanych miast na tle różnego rodzaju wyznaczonych obszarów funkcjonalnych oraz wskazanie potencjalnych subregionów policentrycznych, aglomeracji i innych zespołów miejskich tworzonych przez wytypowane ośrodki subregionalne;

6) analiza dostępności transportem drogowym do badanych miast i powiązań komunikacją zbiorową;

7) próba delimitacji subregionów – studium przypadku.

Pierwsze cztery etapy badań prowadzą do klasyfikacji miast i porównania ich potencjału.

Etapy pierwszy i drugi stanowiły podstawę wytypowania miast do dalszych badań, które nastąpiło w etapie trzecim.

Na etapie czwartym analizowane są wyłącznie miasta wytypowane wcześniej jako rzeczywiste lub potencjalne ośrodki subregionalne, w tym pełniące rolę wspomagającą. Analiza ta nawiązuje swoim charakterem do raportów o stanie polskich miast publikowanych w ramach *Obserwatorium polityki miejskiej* (dalej: OPM) (np. Dej, 2016). Niemniej część zastosowanych tutaj wskaźników jest inna – niektóre stanowiły własną koncepcję autora. Wykorzystane wskaźniki omówiono w pkt 3.1. Oceniono miasta pod względem wybranych cech – zastosowano tutaj pięciostopniową skalę.

Etap piąty obejmuje grupowanie badanych ośrodków oraz wstępne wskazanie ich potencjalnych obszarów funkcjonalnych. Omówiono najważniejsze delimitacje obszarów funkcjonalnych miast: funkcjonalne obszary miejskie (FOM) według projektu ESPON, miejskie obszary funkcjonalne (MOF) według KPZK i kryteriów przyjętych później przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego dla ośrodków wojewódzkich, związków ZIT oraz dobrowolnych stowarzyszeń samorządowych. Dokonano też porównania pod względem wchodzących do nich gmin, ze szczególnym uwzględnieniem związków ZIT. Obszary te są istotne, ponieważ tworzą centralną część subregionów funkcjonalnych, świadczą również częściowo o sile oddziaływania danego ośrodka. Dodatkowo uwzględniono delimitacje tzw. dziennych systemów miejskich opartych na analizie dojazdów do pracy. Przy wskazaniu potencjalnych subregionów policentrycznych posłużono się dodatkowo konsultacjami z grupą ekspertów – doświadczonych naukowców, samodzielnych pracowników naukowych, z różnych ośrodków akademickich w Polsce zajmujących się badaniami w zakresie osadnictwa i miast⁷. Odpowiedzi uzyskano jedynie od pięciu osób, niemniej były one cenną wskazówką.

⁷ Przedstawiono im listę miast wytypowanych jako potencjalne ośrodki subregionalne i zadano jedno pytanie zamknięte (z możliwością dodania komentarza): *Czy dane miasto stanowi ośrodek subregionalny?* z czterema możliwymi odpowiedziami: tak, jako główny ośrodek; tak, jako wspomagający ośrodek; potencjalny, po wzmocnieniu funkcji; nie.

Etap szósty pozwolił na określenie hipotetycznych obszarów obsługi na podstawie najkrótszego dojazdu samochodem do potencjalnej stolicy subregionu.

Na etapie siódmym dokonano wstępnej delimitacji subregionów w północnej Polsce. Zaproponowano zestaw wskaźników służących delimitacji subregionów funkcjonalnych oraz przedstawiono swoiste studium przypadku – wyznaczono granice kilku subregionów na Pomorzu. Koncepcja podziału Pomorza na subregiony funkcjonalne, których stolicami są wytypowane miasta, została oparta na wcześniejszych badaniach prowadzonych m.in. przez autora niniejszej monografii.

Piśmiennictwo

Literatura

- Bartosiewicz, B., Marcińczak, S. (2020). Policentryczność regionów miejskich w Polsce. *Przegląd Geograficzny*, 92 (4), 455–474. DOI: 10.7163/PrzG.2020.4.1.
- Bocheński, T., Rydzewski, T. (2020). *Stolice byłych 49 województw w Polsce – wybrane zagadnienia rozwoju miast*. Badania Miast, t. 3. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Christaller, W. (1933). *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. Jena: Gustav Fischer.
- Dascher, K. (2000). Are politics and geography related?: Evidence from a cross-section of capital cities. *Public Choice*, 3/4, 373–392.
- Davoudi, S. (2003). European Briefing: Polycentricity in European spatial planning: from an analytical tool to a normative agenda. *European Planning Studies*, 11 (8), 979–999.
- Dej, M. (red.) (2016). *Rozwój gospodarczy. Raport o stanie polskich miast*. Obserwatorium Polityki Miejskiej. Kraków: Instytut Rozwoju Miast.
- Dziwoniński, K., Jerczyński, M. (1971). Baza ekonomiczna i struktura funkcjonalna miast. Metody pośrednie identyfikacji i pomiaru. Prace Geograficzne IG PAN nr 87. Warszawa: PWN.
- Faludi, A. (2006). From European spatial development to territorial cohesion policy. *Regional Studies*, 40 (6), 667–678. DOI: 10.1080/00343400600868937.
- Fujita, M., Krugman, P.R., Venables, J. (2001). *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*. Cambridge: MIT Press.
- Grosse, T.G. (2007). Wybrane koncepcje teoretyczne i doświadczenia praktyczne dotyczące rozwoju regionów peryferyjnych. *Studia Regionalne i Lokalne*, 27, 27–49.

- Heffner, K. (2007). Ośrodki i aglomeracje miejskie średniej wielkości a procesy metropolizacji. W: Z. Makiela, R. Fedan (red.), *Procesy metropolizacji w regionie podkarpackim Rzeszów–Lwów. Biuletyn KPZK PAN*, 230, 27–39.
- Heffner, K. (2017). Rozwój ośrodków regionalnych a procesy decentralizacji i dekoncentracji sektora publicznego. W: T. Kudłacz, P. Branka (red.), *Teoria i praktyka rozwoju obszarów funkcjonalnych* (s. 62–85). Studia KPZK PAN, t. 174. Warszawa: Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN.
- Heffner, K., Gibas, P. (2015). Obszary funkcjonalne i ich związki z zasięgiem oddziaływania ośrodków subregionalnych (na przykładzie województwa opolskiego). *Studia Miejskie*, 18, 9–24.
- Jałowiecki, B. (1999). *Metropolie*. Białystok: Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania.
- Jerczyński, M. (1973). Zagadnienia specjalizacji bazy ekonomicznej większych miast w Polsce. W: K. Dziewoński (red.), *Studia nad strukturą funkcjonalną miast*. Prace Geograficzne IG PAN nr 97 (s. 9–134). Warszawa: PWN.
- Jerczyński, M. (1978). Funkcje a wielkość miast oraz model systemu osadniczego. W: *Ekspertyza KPZK PAN nr 6. Procesy Urbanizacyjne ze szczególnym uwzględnieniem: 1) optymalnego kojarzenia skali miast z ich funkcjami oraz 2) przodujących rozwiązań urbanistycznych i infrastrukturalnych* (s. 1–20). Warszawa: PAN.
- Kaczmarek, T. (1998). Zmiany struktury funkcjonalnej średnich miast w Polsce. *Biuletyn KPZK PAN*, 182, 177–196.
- Korcelli, P. (2004). Koncepcja policentryczności systemów miejskich w ujęciu Europejskiej perspektywy rozwoju przestrzennego. *Europa XXI*, 11, 37–43. DOI: 10.7163/Eu21.2004.11.
- Korcelli, P. (2008). System osadniczy Polski – tendencje i uwarunkowania przemian. W: T. Markowski (red.), *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju a wizje i perspektywy rozwoju przestrzennego Europy* (s. 30–42). Studia KPZK PAN, t. 122. Warszawa: Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN.
- Kukliński, A. (1974). Perspektywiczne problemy podziału terytorialnego kraju. *Biuletyn KPZK PAN*, 83, 42–51.
- 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.
- Lösch, A. (1944). *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*. Jena: Gustav Fischer.
- Myrdal, G. (1957). *Economic Theory and Underdeveloped Regions*. London: Gerard Duckworth & Co.
- Perroux, F. (1955). Note sur la notion de „pôle de croissance”. *Economie Appliquee*, 7 (1–2).

- Rauhut, D. (2017). Polycentricity – one concept or many? *European Planning Studies*, 25 (2), 332–348. DOI: 10.1080/09654313.2016.1276157.
- Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem. Raport syntetyczny* (2019). Gdańsk: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.
- Runge, A. (2012). Metodologiczne problemy badania miast średnich w Polsce. *Prace Geograficzne*, 129, 83–101.
- Rykiel, Z., Żurkowska, A. (1981). *Migracje między miastami: systemy krajowe i regionalne* (s. 138–188). Prace Geograficzne nr 140. Warszawa: IGiPZ PAN.
- 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 20. Wrocław: Uniwersytet Wrocławski.
- Sołtys, J., Dorocki, S. (2018). Rozmieszczenie usług jako podstawa rozpoznawania ośrodków podregionalnych w Polsce i ich hierarchii. *Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG*, 32 (3), 237–251. DOI: 10.24917/20801653.323.15.
- Szlachta, J. (2011). Ośrodki subregionalne w Polsce – identyfikacja. W: W. Dziemianowicz, J. Szlachta, K. Szmigiel-Rawska (red.), *Subregionalne bieguny wzrostu* (s. 29–40). Warszawa: Uniwersytet Warszawski.
- Śleszyński, P. (2018). *Polska średnich miast. Założenia i koncepcja aglomeracji w Polsce*. Warszawa: Klub Jagielloński.
- Waterhout, B. (2002). *Polycentric Development – What's Behind It?* Nijmegen: University of Nijmegen, Nijmegen School of Management.
- 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.
- Zagożdżon, A. (1979). *Ośrodki regionalne i subregionalne Polski. Charakterystyka ogólna i niektóre problemy metodologiczne*. Acta Universitatis Wratislaviensis 513, Studia Geograficzne 33. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego.
- Zintegrowane inwestycje terytorialne* (11.05.2016). Portal Funduszy Europejskich. Pobrano z: <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/zasady-dzialania-funduszy/zintegrowane-inwestycje-terytorialne/> (18.08.2020).
- Zipf, G.K. (1941). *National unity and disunity*. Indiana–Bloomington: Principia Press.

Dokumenty planistyczne i strategiczne

European spatial development perspective: Towards balanced and sustainable development of the territory of the EU (1999). Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

ESPON project 1.4.3 Study on Urban Functions (03.2007). Luxembourg: ESPON Monitoring Committee.

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.

Nowa Karta Lipska. Transformacyjna siła miast na rzecz wspólnego dobra (30.11.2020). Federal Ministry of the Interior, Building and Community.

2. Miasta w sieci osadniczej Polski

2.1. Ludność i ranga administracyjna miast w Polsce

2.1.1. Liczba miast i jej zmiany

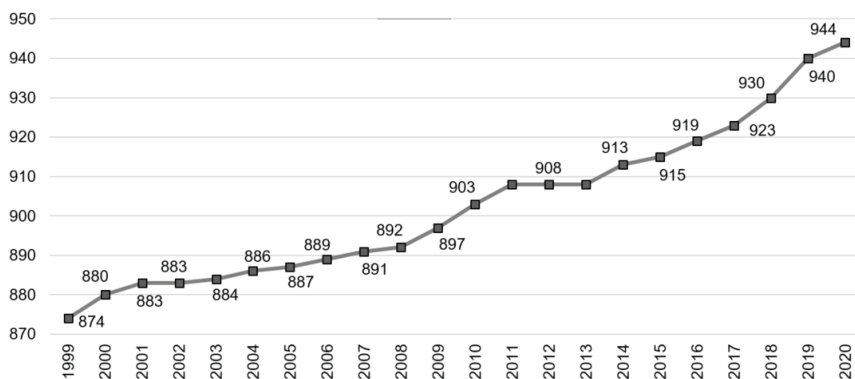
Poszczególne państwa miały własne regulacje dotyczące nadawania statusu i definiowania miasta. Brane w nich były pod uwagę różne kryteria, np.: liczba ludności, gęstość zaludnienia, funkcje, tradycje i względy polityczne. W Polsce decydujące znaczenie ma kryterium administracyjne, czyli status miasta nadawany przez Radę Ministrów po spełnieniu określonych kryteriów. Podstawową jednostką administracyjną są natomiast gminy, wśród których wyróżnia się gminy miejskie obejmujące samo miasto i miejsko-wiejskie, obejmujące miasto i otaczające tereny wiejskie.

Większość miast na terenie Polski ma korzenie średniowieczne. Gęstość sieci miast na obecnym obszarze Polski jest zróżnicowana, co jest uwarunkowane historycznie – najwięcej miast powstało na terenach należących w swojej historii do państwa niemieckiego. Na terenie Królestwa Polskiego miasta były mniej liczne, ponadto w połowie XIX w. w wyniku reformy liczba miast została na tym obszarze znacząco zmniejszona. Miejscowości, które nie spełniały przyjętych kryteriów miejskości, zostały przekształcone w osady – na mocy ukazu carskiego w latach 1869–1870 zdegradowano w ten sposób 336 ośrodków (*Dziennik praw*, t. LXIX)¹.

¹ W latach 60. XIX w. na terenie Królestwa Polskiego były 452 miasta. Jednak w 1864 r. podjęto prace nad przygotowaniem reformy ograniczającej ich liczbę.

W XIX i XX w. prawa miejskie uzyskało wiele osad, które zostały rozbudowane lub powstały od podstaw w wyniku rozwoju przemysłu – dotyczyło to przede wszystkim Śląska. Nowe miejscowości, które z czasem uzyskały prawa miejskie, powstały w tym czasie także w okolicy Warszawy.

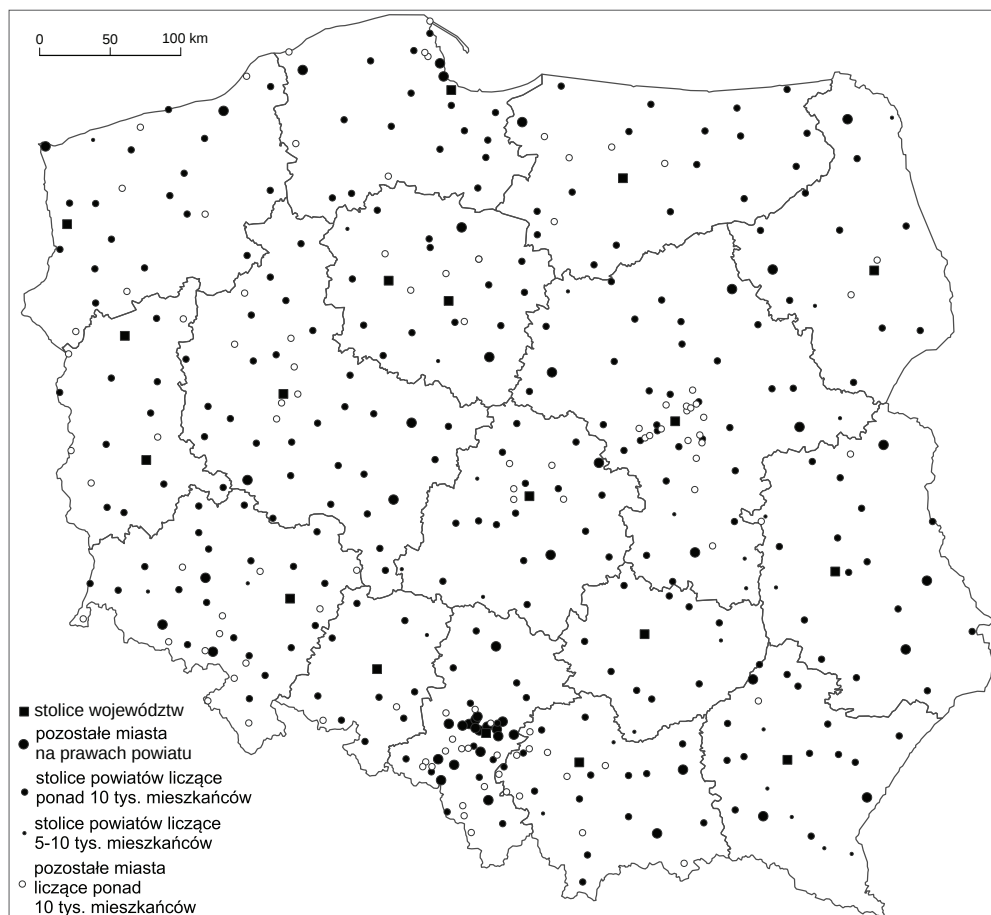
Po zakończeniu II wojny światowej, w 1946 r. na terenie PRL były 703 miasta. W latach 50. XX w. status miasta uzyskały aż 183 miejscowości, a następnie przez kilkanaście lat liczba miast nie ulegała zmianom i ustabilizowała się na poziomie 889. Natomiast w drugiej połowie lat 70. XX w. liczba miast spadła o ponad 80 – do 804 w 1980 r. Wiązało się to m.in. z łączeniem miejscowości i powiększaniem terytoriów największych miast. W 1990 r. status miasta posiadało 830 miejscowości (*Historia Polski w liczbach*, 1994). W latach 1990–2020 przybyło 114 miast, w tym 50 w latach 90. XX w. i 64 w dwóch pierwszych dekadach XXI w. (ryc. 2.1). Warto dodać, że liczba samodzielnych miast, czyli gmin miejskich, nieznacznie spadła – z 308 w 2000 r. do 302 w 2017 r. Pozostałe miasta tworzą gminy miejsko-wiejskie – w 2020 r. było ich 642, czyli 68% ogółu miast (BDL GUS, 2021).



Rycina 2.1. Liczba miast w Polsce w latach 1999–2020

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według informacji zebranych przez Specjalny Komitet do Reorganizacji Zarządu Miast i Gospodarki Miejskiej przy Komitecie Urządzającym Królestwa Polskiego znaczna część miast charakteryzowała się dużą liczbą rolników oraz małymi dochodami i liczbą mieszkańców. Ponadto celem reformy było ograniczenie liczby jarmarków, które mogły odbywać się tylko w miastach, i związanego z nimi pijaństwa (Kołodziejczyk, 1961). W literaturze polskiej dominuje jednak opinia, że degradacja miast była elementem represji po powstaniu styczniowym w 1863/1864 (Koszutski, 1915). Taka interpretacja pojawia się również współcześnie m.in. przy uzasadnianiu wniosków o nadanie statusu miasta oraz w opracowaniach naukowych (np. *Relacje funkcjonalno-przestrzenne...*, 2019).



Rycina 2.2. Miasta powiatowe i liczące ponad 10 tys. mieszkańców w 2015 roku w Polsce

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

W przyjętych w polskim ustawodawstwie kryteriach przyznawania statusu miasta zapisano m.in., że dana miejscowość powinna być zamieszkała przez co najmniej 2 tys. osób². Od zasady tej były jednak liczne odstępstwa i w związku z tym

² Zasady i kryteria nadawania praw miejskich w Polsce określają: ustawa z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, Dz.U. z 2001 r. nr 142, poz. 1591, oraz rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 18 grudnia 2008 r. w sprawie ustalenia, zmiany i zniesienia urzędowych nazw niektórych miejscowości oraz obiektów fizjograficznych, Dz.U. nr 234, poz. 1586.

przybywało miast o bardzo małym potencjale ludnościowym. Sporą grupę stanowiły miejscowości, które wcześniej w swojej historii miały już status miasta, ale go utraciły.

Wskaźnik urbanizacji w Polsce, mierzony odsetkiem ludności miejskiej, pod koniec lat 90. XX w. osiągnął 62%. Od początku XXI w. nadal zwiększała się liczba miast, ale jednocześnie zmniejszała liczba ludności miejskiej na skutek procesu suburbanizacji.

W 2015 r. było w Polsce 409 miast liczących ponad 10 tys. mieszkańców, w tym 387 pełniło funkcję stolic powiatów, a 21 było wyłącznie miastami na prawach powiatu. Natomiast 27 pozostałych miast powiatowych miało mniej niż 10 tys. mieszkańców (ryc. 2.2). Na skutek spadku liczby ludności w tych miastach do końca drugiej dekady XXI w. liczba miast tej wielkości spadła poniżej 400 – w 2019 r. miast z ponad 10 tys. mieszkańców było 399.

2.1.2. Podział miast ze względu na liczbę mieszkańców

Nazywanie danego miasta wielkim, dużym lub małym zależy od hierarchii sieci osadniczej danego kraju. Jednostka osadnicza o tej samej liczbie ludności w jednym kraju może być uznawana za małe miasto, w innym zaś może uchodzić za duże. W statystykach ONZ za miasto przyjmuje się jednostki osadnicze liczące ponad 20 tys. mieszkańców.

GUS wyróżnia 3 grupy i 7 klas miast (tab. 2.1) (*Miasta w liczbach...*, 2012). Miasta liczące poniżej 10 tys. mieszkańców stanowiły ponad połowę wszystkich miast, ponadto z roku na rok takich miast przybywało – przede wszystkim za sprawą uzyskiwania praw miejskich przez kolejne miejscowości, ale także na skutek zmniejszenia się liczby ludności większych miast. W najmniejszym stopniu zmieniła się liczba miast liczących według oficjalnych statystyk ponad 50 tys. mieszkańców – grupa ta w latach 1990–2020 zmniejszyła się o 8 miast, a jej udział zmalał o 2,2%. Stosunkowo zróżnicowana była grupa miast największych: 5 miast o zaludnieniu 200–249 tys., 250–399 tys. – 4 miasta, 400–499 tys. – 2 miasta, 500–800 tys. – 4 miasta oraz jedno miasto liczące ponad 1,5 mln mieszkańców. Poza miastami wojewódzkimi było 20 liczących ponad 100 tys. mieszkańców, w tym 4 o zaludnieniu na poziomie 200–250 tys.

Tabela 2.1. Liczba miast według klasyfikacji GUS w wybranych latach

Grupa		Ogółem	Małe			Średnie		Duże	
Klasa wielkości			I	II	III	IV	V	VI	VII
Liczba ludności			poniżej 5 tys.	5,0–9,9	10,0–19,9	20,0–49,9	50,0–99,9	100,0–199,9	200 i więcej
Lata	1990	830	257	177	177	128	48	23	20
	2000	880	291	184	183	133	48	23	18
	2010	903	316	186	180	135	47	22	17
	2018	930	344	185	183	134	46	22	16
	2020	944	359*	186*	181*	135*	46*	21*	16*

* szacunek na podstawie trendu zmiany liczby ludności poszczególnych miast.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Miasta w liczbach 2010* (2012); BDL GUS (2019).

Większość badaczy w Polsce skłania się do przyjęcia za miasta duże te, które liczą ponad 100 tys. mieszkańców, za miasta średnie – liczące od 20 do 100 tys. mieszkańców i za miasta małe – zamieszkałe przez mniej niż 20 tys. osób (Runge, 2013). W literaturze pojawiają się jednak i inne przedziały, np. T. Kaczmarek (1998) za miasta średnie przyjmuje te z liczbą ludności pomiędzy 40 a 180 tys. mieszkańców. Taką samą dolną granicę przyjmuje J. Szlachta (2011). Z badań A. Runge (2013) wynika, że do wyznaczania klas wielkościowych miast, w tym do identyfikacji klasy miast średnich, dobrze sprawdza się wykorzystanie kryteriów Z. Hellwiga. Zgodnie z nimi w 2008 r. za miasto średnie badaczka ta uznała 133 ośrodki, których liczba ludności mieściła się pomiędzy 26,1 tys. a 108,9 tys. osób. Z kolei miast dużych według tego kryterium było w tym czasie 36.

Ze względu na przemiany w sieci osadniczej Polski zachodzące od końca lat 90. XX w. bardziej uzasadnione byłoby przyjęcie dla dużych miast progu 90 tys. mieszkańców, gdyż stanowi wyraźną granicę przedziałów. Istnieje bowiem kilka miast, które przekroczyły próg 100 tys. mieszkańców, a potem liczba ludności spadła poniżej tego progu. Stało się tak np. w Grudziądzu, Słupsku, Jastrzębiu-Zdroju (Zaborowski, 2014; *Rozwój miast w Polsce...*, 2010). Podobnie kolejny próg wielkościowy można by ustalić na poziomie 40 tys. mieszkańców. W 2019 r. miast liczących ponad 90 tys. mieszkańców było 42, liczących od 40 do 89 tys. mieszkańców było 67 miast, a 109 miast miało 20–39 tys. (BDL GUS, 2020).

Tendencję spadkową w zakresie zmiany liczby ludności odnotowano w 625 miastach, a wzrostową w 298. Od początku XXI w. 7 miast odnotowało wzrost liczby

ludności o ponad 10 tys. mieszkańców – były to 4 miasta wojewódzkie: Warszawa, Kraków, Rzeszów i Zielona Góra oraz 3 miasta z aglomeracji warszawskiej: Piaseczno, Żąbki i Marki. W przypadku Zielonej Góry było to spowodowane znacznym powiększeniem miasta, które wchłonęło otaczającą gminę wiejską w 2015 r. i odnotowało jednorazowy wzrost liczby ludności o około 20 tys. mieszkańców. Kolejne 57 miast powiększyło się o ponad 1 tys. mieszkańców. Natomiast 20 miast utraciło ponad 10 tys. mieszkańców, a kolejne 160 ponad 1 tys. mieszkańców. Najbardziej zmalała liczba ludności w Łodzi – o ponad 100 tys. – w Poznaniu – o ponad 45 tys. – i w większości miast konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej (BDL GUS, 2019). Wśród najbardziej interesującej nas grupy miast liczących 40–90 tys. mieszkańców stabilny poziom liczby ludności z niewielkim wzrostem nieprzekraczającym 1% w latach 2000–2019 odnotowano jedynie w 4 miastach: Suwałki, Leszno, Tczew, Biała Podlaska, a przyrost w 3: Wołomin o 7%, Wejherowo o 10% i Ełk o 13%. W pozostałych miastach tej grupy obserwowano ubytek ludności. Najwięcej mieszkańców w tej grupie miast straciły: Świętochłowice – 13%, Jelenia Góra, Pabianice, Starachowice, Skarżysko-Kamienna – 12%, Ostrowiec Świętokrzyski, Siemianowice Śląskie, Stalowa Wola, Kędzierzyn-Koźle, Przemyśl – 11%, Piotrków Trybunalski, Chełm, Piekary Śląskie, Bełchatów, Zawiercie, Kutno – 10%.

Należy tutaj zwrócić uwagę na niedoskonałości statystyki publicznej i rozbieżności między danymi o liczbie mieszkańców podawanymi przez GUS a rzeczywistość zamieszkałymi w danym mieście. Wskazuje się, że w stosunku do najbardziej atrakcyjnych aglomeracji miejskich, np. Warszawy czy Krakowa, dane te są dość znacznie niedoszacowane, dla innych zaś przeszacowane (Śleszyński, 2016). Nie ma jednak innych w pełni wiarygodnych danych zbieranych według tej samej metodologii dotyczących liczby mieszkańców dla długich okresów.

2.1.3. Podział miast ze względu na status administracyjny

W zakresie funkcjonowania administracji państwowej wyróżnić można ośrodki: wojewódzkie, okręgowe³ (przede wszystkim miasta wojewódzkie z lat 1975–1998), rejonowe (w latach 1990–1998) lub powiatowe (od 1999 r.). Utworzone w 1991 r. rejon

³ Określenie to zostało zaproponowane przez autora i wynika z funkcjonowania w większości z tych miast sądów okręgowych.

i urzędy rejonowe (Ustawa z 22 marca 1990 r.) były „przymiarką” do późniejszego utworzenia powiatów (Gorzelak, 1999). Jednak na skutek różnego rodzaju politycznych targów liczba utworzonych w 1999 r. powiatów była znacznie większa (tab. 2.2). W wyniku reformy administracyjnej z 1998 r. istniejące do tej pory 49 województwa, podzielone na łącznie 219 rejonów, zostały zastąpione przez 16 województw oraz 66 miast na prawach powiatu i 307 powiatów, a od 2002 r. liczba powiatów zwiększyła się do 314.

Tabela 2.2. Liczba miast według rangi administracyjnej danego ośrodka w latach 1990 i 2002

1990		2002	
ranga ośrodka	liczba miast	ranga ośrodka	liczba miast
Ogółem	830	ogółem	883
Stołeczny	1	stołeczny	1
Wojewódzki	48	wojewódzki	17
Rejonowy	205 ^a	na prawach powiatu	48
		powiatowy	269 ^b
Pozostałe	576	pozostałe	548

Uwaga: ośrodek stołeczny i pozostałe miasta wojewódzkie pełniły jednocześnie rolę ośrodków rejonowych, a w 1999 r. uzyskały status miast na prawach powiatu – poza trzema z nich, które się go rzekły.

^a od 1 lutego 1991 r. 218 miast, a od 16 września 1997 r. 219 miast;

^b w latach 1999–2001 było 262, ponadto stolice 45 powiatów znajdowały się w miastach na prawach powiatu.

Źródło: opracowanie własne.

Miasta wojewódzkie pełniły w systemie osadniczym kraju funkcje centralne wyższego rzędu, w tym administracyjne i polityczne (Bocheński, Rydzewski, 2020).

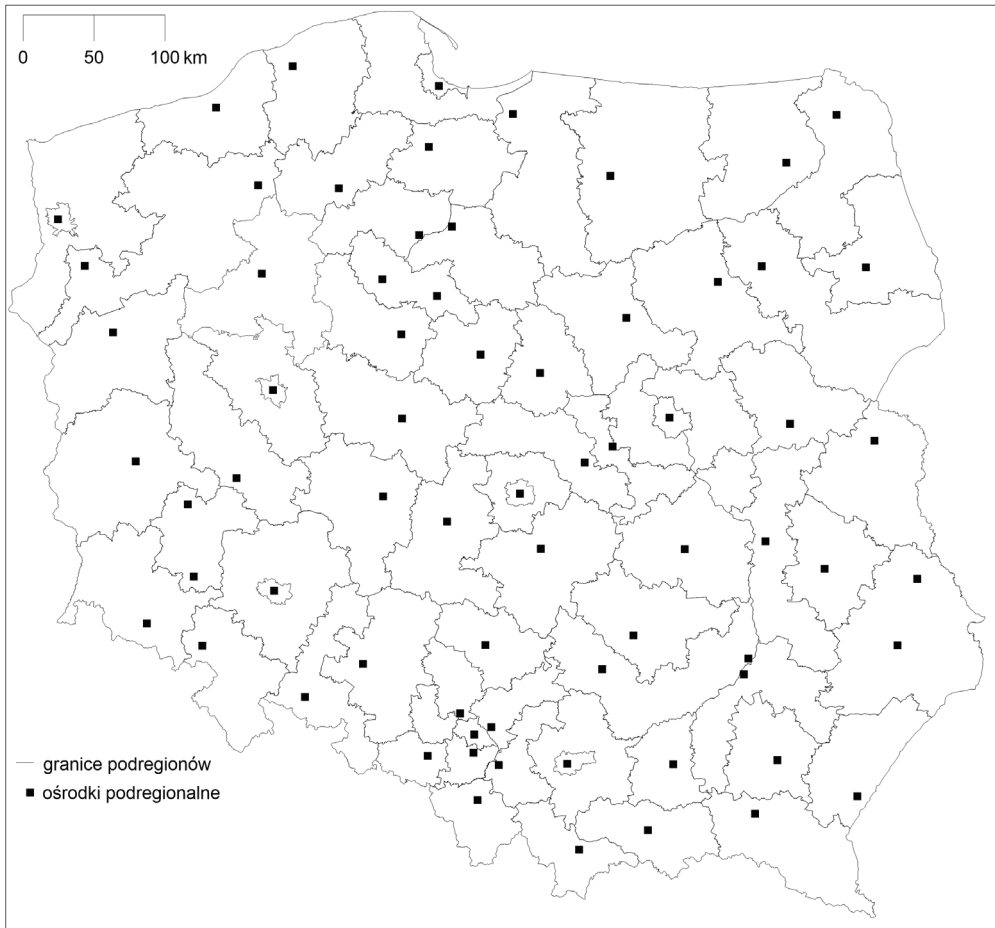
2.1.4. Podregiony statystyczne

Do celów statystycznych ustanowiono w Polsce podregiony – zgrupowania powiatów stanowiące jednostki NTS 3 według europejskiej Klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS). Ich liczba w okresie ostatnich kilkunastu lat ulegała stopniowemu zwiększeniu: w 2000 r. funkcjonowało ich 44, 45 od 2004 r., 66 od 2008 r., 72 od 2015 r. i 73 od 2018 r. Najmłodszy jest podregion żyrardowski, który został wyodrębniony z warszawskiego zachodniego. Nie są to jednostki

administracyjne, więc nie mają swoich stolic i aparatu administracyjnego (*Historia nomenklatury NTS*, [b.d.]; *Klasyfikacja NUTS w Polsce*, [b.d.]). Granice podregionów wyznaczono arbitralnie, często pomijając wewnętrzne powiązania społeczno-gospodarcze na danym terenie, np. elbląski, starogardzki i szczecinecko-pyrzycki. Ma to o tyle znaczenie, że w Polsce jednostki te stanowią najniższy poziom, na którym publikowane są niektóre dane statystyczne, np. dotyczące PKB. Choć podregiony służyły głównie celom statystycznym, to ich obszary pokrywają się z obszarami obsługi niektórych urzędów administracji państwowej, np. w 11 podregionach: bielskim, elbląskim, gorzowskim, kaliskim, konińskim, krośnieńskim, piotrkowskim, przemyskim, wałbrzyskim, wrocławskim, zielonogórskim, całkowicie lub w bardzo dużym stopniu pokrywają się z właściwościami terytorialnymi sądów okręgowych (*Właściwość sądów powszechnych*, 2016).

Nazwy podregionów zaczerpnięto od najważniejszych miast znajdujących się na ich terenie, poza dwoma wokół Warszawy: warszawskiego zachodniego i warszawskiego wschodniego. W analizie przyjęto, że miasto, od którego pochodzi nazwa, jest „stolicą” tego podregionu, tak jak zostało to przyjęte w podziale na powiaty. Analogicznie do miast na prawach powiatów wyodrębniono zresztą także podregiony miejskie największych miast.

Biorąc pod uwagę nazwy, „własne” podregiony posiadało łącznie 67 miast (ryc. 2.3), w tym 6 ośrodków miało po 2 – osobno miasto na prawach powiatu i otaczające go powiaty – Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Szczecin i Trójmiasto (Gdańsk, Gdynia, Sopot). W czterech przypadkach zgodnie z nazwą podregionu funkcja głównego ośrodka była podzielona pomiędzy 2 miasta: w legnicko-głogowskim, chełmsko-zamojskim, sandomiersko-jędrzejowskim i szczecinecko-pyrzyckim (*Klasyfikacja NUTS w Polsce*, [b.d.]). W przypadku podregionu warszawskiego zachodniego i warszawskiego wschodniego trudno jednoznacznie wskazać ich „stolice”, mogłyby to być np. Pruszków i Mińsk Mazowiecki. W niektórych województwach miały miejsce zmiany granic i liczby podregionów. Największe dotyczyły województwa śląskiego – z 3 w 2000 r. do 8 od 2008 r. Według aktualnego podziału konurbacja górnośląsko-zagłębiowska została podzielona między 4 podregiony (katowicki, gliwicki, sosnowiecki, bytomski i tyski).



Rycina 2.3. Podregiony i ośrodki podregionalne według GUS – stan na 1 stycznia 2018 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Klasyfikacja NUTS w Polsce* [b.d.].

2.2. Klasyfikacja miast w dokumentach planistycznych

Dokonano przeglądu dokumentów planistycznych na poziomie międzynarodowym – europejskim, krajowym i wojewódzkim pod kątem klasyfikacji miast, a zwłaszcza wskazania w nich ośrodków regionalnych i subregionalnych.

2.2.1. Poziom europejski

W klasyfikacji ESPON wyodrębniono ośrodki tworzące funkcjonalne obszary miejskie, składające się z rdzenia ośrodka miejskiego oraz z sąsiadującej z nim strefy zewnętrznej, która jest gospodarczo zintegrowana z rdzeniem. Wskazano ośrodki typu FUA (ang. Functional Urban Area) oraz MEGA (ang. Metropolitan European Growth Areas) – Europejskie Metropolitalne Obszary Wzrostu. W projekcie ESPON 3.1 sklasyfikowano w Polsce 48 miast (tab. 2.3, ryc. 2.4), w tym prawie wszystkie były miasta wojewódzkie, oprócz: Ciechanowa, Piły, Sieradza i Tarnobrzegu. Dwa były miasta wojewódzkie – Częstochowa i Bielsko-Biała – zaliczono do krajowych FUA. Ponadto spośród miast nieposiadających zarówno obecnie, jak i w przeszłości rangi stolicy regionu do regionalnych ośrodków FUA zaliczono: Świnoujście, Grudziądz i Rybnik (Böhme, [b.d.]). Klasyfikacja zawarta w ESPON 3.2 jest mniej szczegółowa – wyróżnia jedynie miasta MEGA i ośrodki regionalne. W przypadku Polski obejmuje o 16 miast mniej (tab. 2.3).

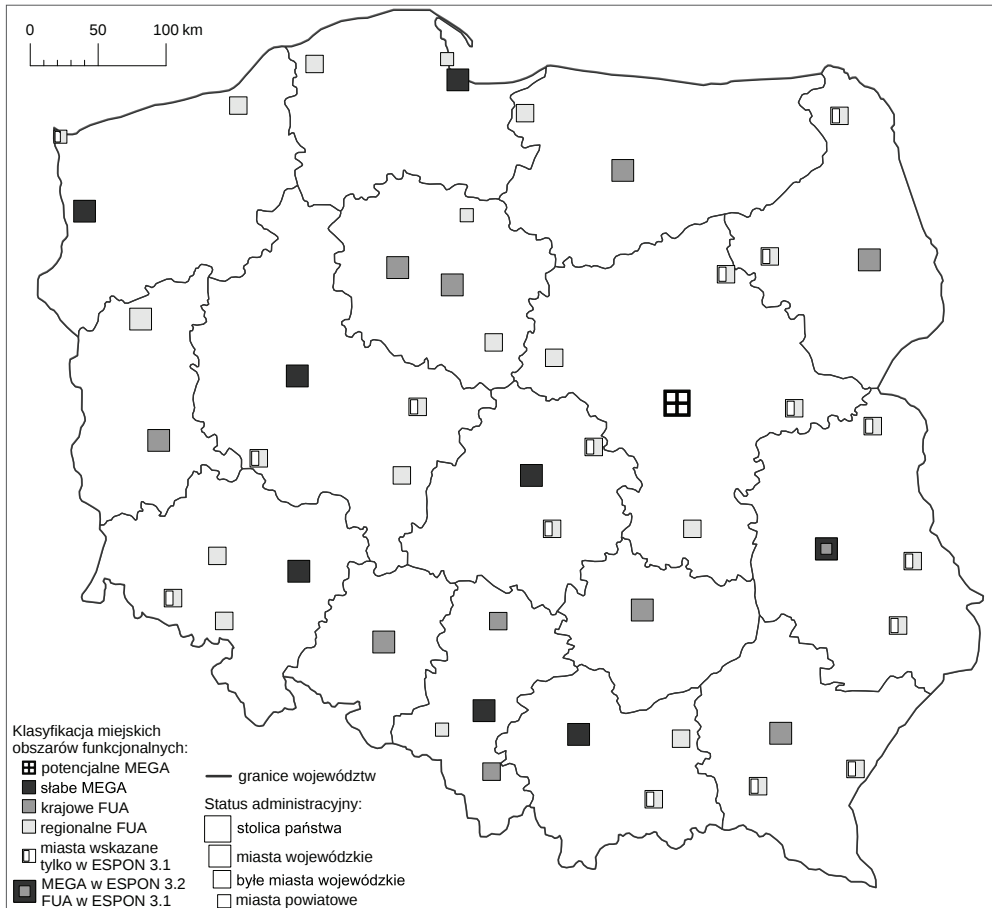
Tabela 2.3. Klasyfikacja miast w Polsce według ESPON

Typ	Podtyp	Miasta			
		razem	wojewódzkie	byłe wojewódzkie	pozostałe
Razem		48 (32)	18	27 (12)	3
MEGA	potencjalne	1	1	–	–
	słabe	7	7 (8)	–	–
FUA	krajowe	11	9 (8)	2	–
	regionalne	29 (13)	1	25 (10)	3*

(...) według ESPON 3.2;

* w ESPON 3.2 Gdynia zamiast Świnoujścia.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *ESPON Project 3.2* (2006); Böhme [b.d.], za: *ESPON Project 3.1* (2006).



Rycina 2.4. Klasyfikacja miast w Polsce według ESPON

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *ESPON Project 3.2* (2006); Böhme, [b.d.], za: *ESPON Project 3.1* (2006).

W koncepcji rozwoju basenu Morza Bałtyckiego do 2030 r. przyjętej przez VASAB wyodrębniono 4 typy głównych ośrodków miejskich, do których zaliczono 32 polskie miasta (Koncepcja przestrzennego..., 2011, za: VASAB *Long-Term...*, 2009):

- globalny węzeł o istotnych usługach biznesowych opartych na B+R i na wiedzy – Warszawa;

- węzeł regionalny (region Morza Bałtyckiego) o dobrze rozwiniętych usługach biznesowych opartych na B+R i na wiedzy – 7 miast: Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Szczecin i Katowice;
- obszary miejskie w trakcie metropolizacji o rosnącej liczbie powiązań globalnych usług opartych na B+R i na wiedzy – 3 miasta: Lublin, Bydgoszcz i Toruń;
- ośrodki rozwoju regionalnego dostarczające wysokiej jakości usług mieszkańcom otaczających terenów – 21 miast, w tym 7 miast wojewódzkich: Białystok, Gorzów Wlkp., Kielce, Olsztyn, Opole, Rzeszów i Zielona Góra, 13 byłych wojewódzkich: Częstochowa, Elbląg, Jelenia Góra, Kalisz, Koszalin, Legnica, Płock, Radom, Słupsk, Suwałki, Tarnów, Wałbrzych, Włocławek oraz Rybnik.

2.2.2. Poziom krajowy

W analizie uwzględniono dokumenty przyjęte po przemianach ustrojowych w 1989 r. W 1990 r. Rada Ministrów przyjęła Plan przestrzennego zagospodarowania kraju (PPZK). Dokument ten oparty był na planie aktualizowanym od 1986 r., który pierwotnie pochodził jeszcze z lat 70. XX w. W planie tym wyodrębniono dwie podstawowe klasy ośrodków miejskich o charakterze ponadlokalnym: główne ośrodki aglomeracji – 19 miast, w tym: Częstochowę, Bielsko-Białą, Legnicę i Wałbrzych, oraz krajowe ośrodki rozwoju – 36 miast, w tym 3 układy policentryczne: Tarnobrzeg – Sandomierz – Stalowa Wola, Kalisz – Ostrów Wlkp. i Piotrków Trybunalski – Bełchatów. Do grupy tej zaliczono 30 ówczesnych ośrodków wojewódzkich, Grudziądz i Ełk oraz wspomniane 5 miast tworzących układy policentryczne z ośrodkami wojewódzkimi. Znalazły się tu też 3 miasta, które utrzymały funkcje wojewódzkie po 1998 r.: Olsztyn, Zielona Góra i Gorzów Wlkp. (Dębski, 1987, za: Założenia nowej wersji planu przestrzennego zagospodarowania kraju do 1995 r.)⁴. W chwili przyjęcia dokument ten był już zatem archaiczny i nie przystawał do nowej sytuacji gospodarczej, dlatego w połowie lat 90. XX w. rozpoczęto prace nad koncepcją polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, zwaną też „Polska 2000 Plus” (Szlachta, 1996). Wstępna wersja nowego dokumentu została przyjęta w 1995 r., ale w 1997 r. zmienił się rząd, a w 1998 r. przyjęto pakiet reform, w tym administracyjną, co spowodowało

⁴ Ze względu na brak dostępu do zatwierdzonego w 1990 r. PPZK posłużono się założeniami do tego dokumentu pochodzącymi z lat 80. XX w.

konieczność jego aktualizacji. W koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju (KPPZK) przyjętej w 2001 r. wydzielono 5 głównych typów ośrodków miejskich w Polsce (tab. 2.4). Spośród byłych ośrodków wojewódzkich jeden – Częstochowę – zaliczono do ośrodków o znaczeniu krajowym, 14 do ośrodków o znaczeniu ponadregionalnym i 16 do regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju. Natomiast z miast „niewojewódzkich” jedno – Ostrów Wlkp. – zakwalifikowano do ponadregionalnych, a 35 do ośrodków regionalnych (Koncepcja polityki..., 2001).

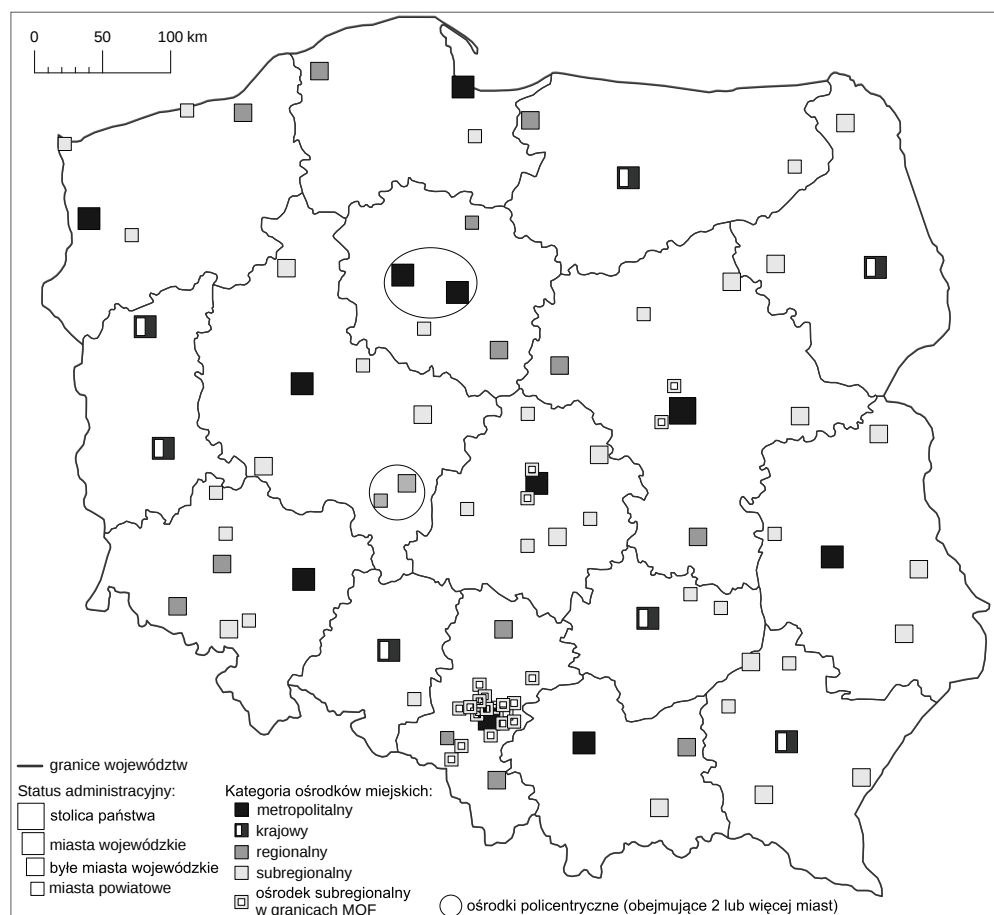
Tabela 2.4. Klasyfikacja i liczba miast w koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju z 2001 i 2011 roku

2001		2011	
typ ośrodka	liczba miast	typ ośrodka	liczba miast
Ogółem	883	Ogółem	908
O znaczeniu europejskim (tzw. europole)	4	Metropolitalne	11
O potencjalnym znaczeniu europejskim	9	Krajowe (pozostałe wojewódzkie)	7
O znaczeniu krajowym	5	Regionalne	15
O znaczeniu ponadregionalnym	16	Subregionalne	60 ^a
Regionalne ośrodki równoważenia rozwoju	51	Lokalne (pozostałe powiatowe)	216
Pozostałe	798	Pozostałe	600

^a w tym 22 w granicach obszarów metropolitalnych: Warszawy – 2, Łodzi – 2 i 18 na Górnym Śląsku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Koncepcja polityki... (2001); Koncepcja przestrzennego... (2011).

W koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 (KPZK), przyjętej w 2011 r. (Uchwała nr 239 Rady Ministrów), zmieniono nazewnictwo i klasyfikację miast w porównaniu z KPPZK. Wcześniejsze ośrodki ponadregionalne stały się regionalnymi, a regionalne subregionalnymi (tab. 2.4). Do ośrodków regionalnych zaliczono 12 byłych miast wojewódzkich (Bielsko-Biała, Częstochowa, Elbląg, Jelenia Góra, Kalisz, Koszalin, Legnica, Płock, Radom, Słupsk, Tarnów, Włocławek) oraz Rybnik, Grudziądz i Ostrów Wlkp. (ryc. 2.5) (Koncepcja przestrzennego..., 2011).



Rycina 2.5. Ośrodki metropolitalne, regionalne i subregionalne w KPZK

Źródło: opracowanie własne na podstawie Koncepcja przestrzennego... (2011).

2.2.3. Poziom wojewódzki

Dokonano przeglądu obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego (PZPW) wszystkich 16 województw. Plany te pochodziły z różnych lat, najwięcej, bo aż 6 z nich, przyjęto w 2018 r. Najstarszy był plan dla województwa zachodniopomorskiego, pochodził z 2010 r. (tab. 2.5). W poszczególnych planach przyjmowano

nieto inne określenia, niemniej widoczna była trzy- lub czterostopniowa hierarchia ośrodków miejskich. Ośrodki wojewódzkie zakwalifikowano jako metropolitalne lub regionalne – obie grupy liczyły po 9 miast. Choć ogólna liczba ośrodków metropolitalnych jest taka sama w KPZK 2030 i planach wojewódzkich, to istnieje różnica w przypadku 4 miast: Bydgoszcz, Toruń, Gdynia i Sopot. Natomiast wszystkie były miasta wojewódzkie sklasyfikowano jako ośrodki regionalne – 14 lub subregionalne – 17.

Tabela 2.5. Hierarchia miast w obowiązujących planach zagospodarowania przestrzennego województw

Województwo	Rok uchwalenia planu	Typ ośrodka			
		metropolitalny	regionalny	subregionalny	ponad-lokalny ^a
Razem		11	32 (1)	71 (8)	242
Dolnośląskie	2014/2018 ^d	1	3	9 ^e	14
Kujawsko-pomorskie	2019	–	2	3	14
Lubelskie	2015	1	–	4	15
Lubuskie	2018	–	2	5	5
Łódzkie	2018	1	7	6	8
Małopolskie	2018	1	–	6 (4)	12
Mazowieckie ^b	2018	1	2	3	32
Opolskie	2019	–	1	4	6
Podkarpackie	2018	–	1	5	15
Podlaskie	2017	–	1	3 (1)	10
Pomorskie	2016	3	4 (1)	7 (1)	21
Śląskie ^c	2016	1	3	–	29
Świętokrzyskie	2014	–	1	6 (2)	6
Warmińsko-mazurskie	2018	–	2	1	16 ^f
Wielkopolskie	2019	1	2	4	26
Zachodniopomorskie	2010	1	1	5	13

(...) w tym wskazane jako potencjalne;

^a najczęściej powiatowy lub mniejszy, ale o ponadgminnym oddziaływaniu;

^b przyjęto klasyfikację za KPZK;

^c wyodrębnione zostały jedynie główne ośrodki tworzące konurbację (metropolię) i 3 aglomeracje;

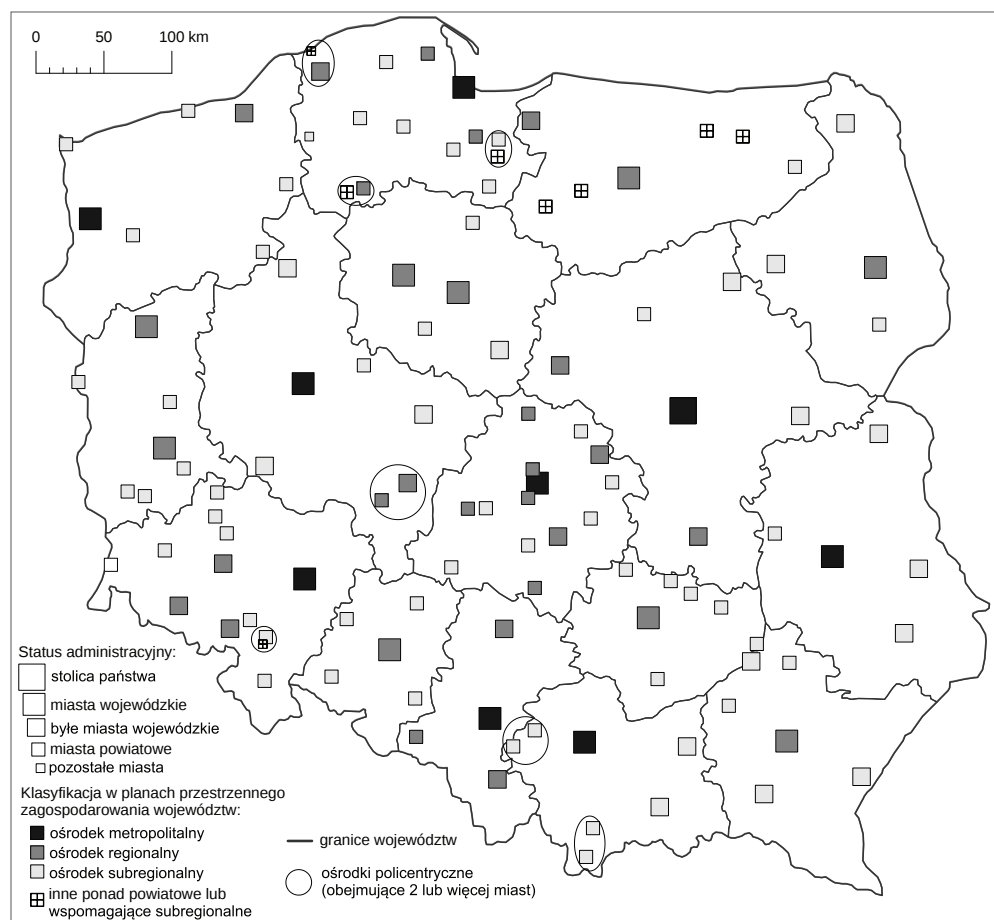
^d uwzględniono zarówno obowiązujący plan z 2014 r., jak i projekt nowego planu, z 2018 r.;

^e w tym 2 jako ośrodki policentryczne i 1 jako transgraniczny. W projekcie nowego planu z 2018 r. wskazano 3 ośrodki subregionalne i 4 jako lokalne I stopnia;

^f w tym 4 jako ośrodki lokalne I rzędu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie planów zagospodarowania przestrzennego poszczególnych województw oraz Postanowienie nr 2... (2018).

Ogółem w planach województw wskazano łącznie 113 ośrodków metropolitalnych, regionalnych i subregionalnych, z czego 18 stanowiły obecne miasta wojewódzkie. Wyraźnie większą liczbę ośrodków subregionalnych wyznaczono w planach województw pomorskiego, łódzkiego, dolnośląskiego i świętokrzyskiego, a najmniejszą w warmińsko-mazurskim (ryc. 2.6, tab. 2.5).



Rycina 2.6. Ośrodki metropolitalne, regionalne i subregionalne w planach zagospodarowania przestrzennego województw

Źródło: opracowanie własne na podstawie planów zagospodarowania przestrzennego poszczególnych województw.

2.2.4. Ośrodki ponadlokalne w opracowaniach planistycznych – podsumowanie

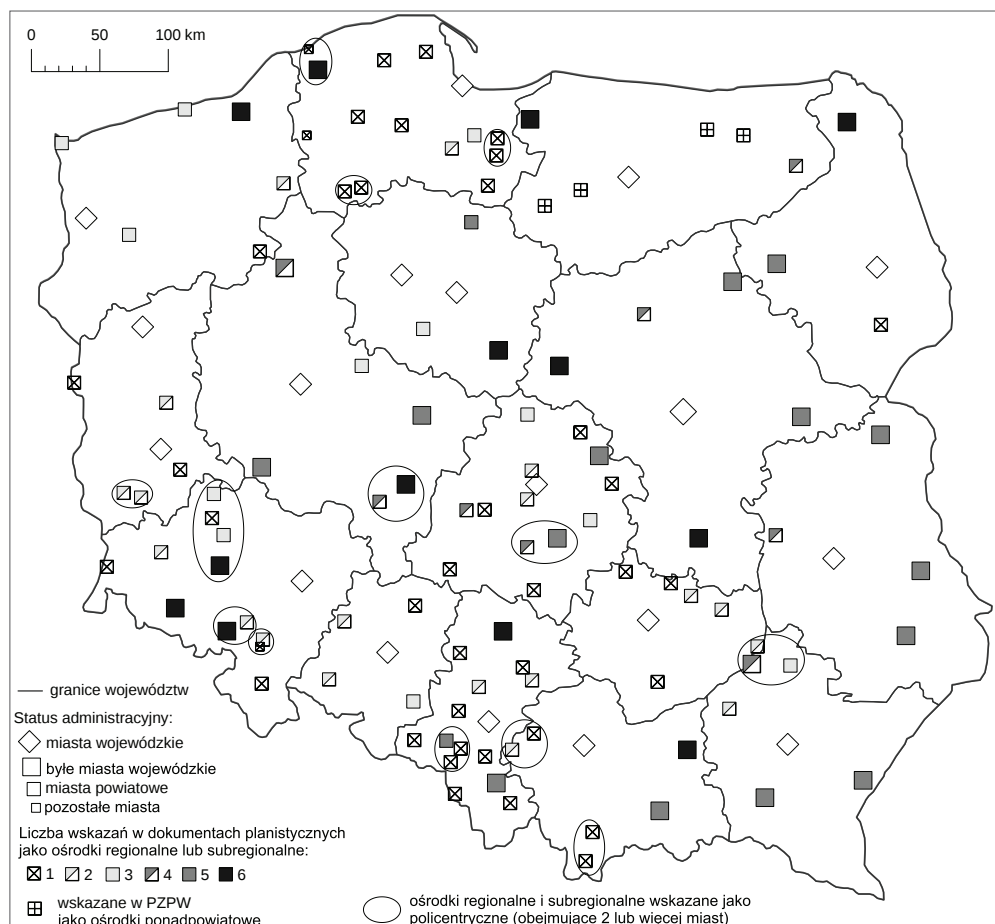
We wszystkich analizowanych dokumentach planistycznych poza obecnymi stolicami województw wskazanych zostało 13 byłych miast wojewódzkich. Kolejnych 16 miast nie zostało wymienionych jedynie w *VASAB Long-Term Perspective for Territorial Development of Baltic Sea Region* z 2009 r. – w tym pozostałe były miasta wojewódzkie i Grudziądz. Natomiast Rybnik został pominięty tylko w PPZK 1990. Z byłych miast wojewódzkich wyraźnie słabszą pozycję miały Piła, Sieradz i Tarnobrzeg – nie zostały ujęte w dokumentach na poziomie europejskim. Natomiast z obecnych miast wojewódzkich najniżej klasyfikowano Gorzów Wlkp. – według ESPON jako ośrodek regionalny FUA, a w KPPZK z 2001 r. jako ośrodek o znaczeniu ponadregionalnym.

Ogółem w analizowanych dokumentach jako ośrodki regionalne i subregionalne wskazano 108 miast, a dodatkowo 4 jako ponadlokalne I rzędu. Stanowiło to 13% wszystkich ośrodków w Polsce, które w 2019 r. miały status miasta. W grupie tej dominowały miasta powiatowe i na prawach powiatu, wyjątek stanowiły 3 ośrodki: Bielawa, Ustka i Miastko. Największą grupą były miasta wskazane wyłącznie w jednym dokumencie (ryc. 2.7) – w 36 przypadkach były to PZPW, a w 8⁵ na poziomie krajowym – 5 w KPPZK 2001 i 3 inne w KPZK 2011. Pozostałe grupy miast uwzględnionych w 2–6 dokumentach liczyły od 8 do 19 miast:

- w 6 dokumentach – 13 miast, byłych ośrodków wojewódzkich z lat 1975–1998: Częstochowa, Elbląg, Jelenia Góra, Kalisz, Koszalin, Legnica, Płock, Radom, Słupsk, Suwałki, Tarnów, Wałbrzych, Włocławek;
- w 5 dokumentach – 16 miast, w tym 14 byłych ośrodków wojewódzkich z lat 1975–1998: Biała Podlaska, Bielsko-Biała, Chełm, Konin, Krosno, Leszno, Łomża, Nowy Sącz, Ostrołęka, Piotrków Trybunalski, Przemyśl, Siedlce, Skierniewice, Zamość oraz Grudziądz i Rybnik;
- w 4 dokumentach – 8 miast, w tym 4 były ośrodki wojewódzkie z lat 1975–1998: Ciechanów, Piła, Sieradz, Tarnobrzeg oraz Bełchatów, Ełk, Ostrów Wielkopolski i Puławy;

⁵ Wszystkie w województwie śląskim, gdzie klasyfikacja miast w obowiązującym PZPW jest bardzo ograniczona i nie wyodrębniono tam ośrodków subregionalnych.

- w 3 dokumentach – 12 miast, w tym 11 powiatowych: Głogów, Gniezno, Inowrocław, Kędzierzyn-Koźle, Kołobrzeg, Kutno, Lubin, Stalowa Wola, Stargard, Tczew, Tomaszów Mazowiecki i jedno na prawach powiatu – Świnoujście;
- w 2 dokumentach – 19 miast powiatowych: Bolesławiec, Brzeg, Dzierżoniów, Mielec, Nysa, Ostrowiec Świętokrzyski, Oświęcim, Pabianice, Sandomierz, Starachowice, Starogard Gdański, Szczecinek, Świdnica, Świebodzin, Tarnowskie Góry, Zawiercie, Zgierz, Żagań, Żary.



Rycina 2.7. Ośrodki ponadpowiatowe wskazane w dokumentach planistycznych

Źródło: opracowanie własne.

W analizowanych dokumentach planistycznych wskazano 13 policentrycznych ośrodków subregionalnych (ryc. 2.7), w tym jeden powtarzał się w kilku różnych dokumentach:

- 3 w PPZK 1990: Kalisz – Ostrów Wielkopolski, Piotrków Trybunalski – Bełchatów i Tarnobrzeg – Sandomierz – Stalowa Wola;
- 1 w KPZK 2011: Kalisz – Ostrów Wielkopolski;
- 11 w PZPW, najczęściej określone jako miejskie obszary funkcjonalne (MOF): Kalisz – Ostrów Wielkopolski, Dzierżoniów – Bielawa – Pieszyce, Wałbrzych – Świdnica, Legnica – Lubin – Polkowice – Głogów, Rybnik – Żory – Jastrzębie Zdrój i in., Nowy Targ – Zakopane, Chrzanów – Oświęcim, Żary – Żagań, Malbork – Sztum, Słupsk – Ustka, Chojnice – Człuchów.

Poszczególne dokumenty różniły się liczbą wskazanych ośrodków o znaczeniu ponadlokalnym. Za najbardziej dokładne można uznać opracowania na poziomie wojewódzkim (PZPW), które w największym stopniu powinny odzwierciedlać rzeczywiste znaczenie danego miasta w kontekście uwarunkowań regionalnych i lokalnych. W dokumentach tego rodzaju wskazano zatem najwięcej ośrodków ponadlokalnych.

2.3. Klasyfikacje miast w wybranych opracowaniach naukowych

Klasyfikacja miast w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem wskazania ośrodków regionalnych i subregionalnych lub też tzw. miast średnich, była przedmiotem wielu badań. Poniżej szerzej odniesiono się do tych z nich, które zawierały klasyfikacje lub typologię wszystkich lub znacznej liczby miast w Polsce. Zwrócono przy tym uwagę na miasta wskazywane jako ośrodki regionalne i subregionalne, podregionalne lub ponadpowiatowe, ale w przypadku niektórych badań interesujący był cały zakres miast wybranych do analizy. Uwzględniono 13 opracowań prezentujących odmienne podejścia badawcze, które zostały omówione w dalszej części rozdziału w kolejności chronologicznej. Ze względu na liczbę analizowanych miast można te opracowania podzielić na 2 grupy:

- 1) obejmujące wszystkie miasta w kraju:
 - klasyfikacja sieci osadniczej Polski zgodna z modelem Christallera;
 - hierarchizacja sieci osadniczej Polski według P. Eberhardta (1986);

- koncepcja głównych węzłów osadniczych Polski według A. Stasiaka (1994);
 - miasta jako ośrodki władzy według J. Wendta (2001);
 - lokalne rynki pracy według H. Gruchociak (2013) i P. Śleszyńskiego (2014);
 - oddziaływanie miast według K. Heffnera i P. Gibasa (2015);
 - klasyfikacja miast przyjęta w Obserwatorium Polityki Miejskiej (Dej 2016);
 - klasyfikacja miast przyjęta w opracowaniu *Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem* (2019).
- 2) obejmujące wybrane miasta, stanowiące ośrodki o znaczeniu ponadpowiatowym:
- miasta według różnorodności struktury zatrudnienia za T. Kaczmarkiem (1998);
 - klasyfikacja miast według ich centralności za D. Sokołowskim (2005, 2011);
 - subregionalne bieguny wzrostu według J. Szlachty (2011);
 - sieć ośrodków regionalnych według Ł. Zaborowskiego (2014);
 - miasta stanowiące podregionalne ośrodki usług według J. Sołtysa i S. Dorockiego (2018).

2.3.1. Klasyfikacja sieci osadniczej Polski zgodna z modelem Christallera

Interesujące jest odniesienie struktury sieci osadniczej Polski do teoretycznego modelu ośrodków centralnych zaproponowanego przez W. Christallera (1933), który wyodrębniał 7 poziomów hierarchicznych. Widoczne są wyraźne podobieństwa, jednak w Polsce w stosunku do modelu teoretycznego występuje nadreprezentacja ośrodków lokalnych – w modelu teoretycznym stanowiły one 2/3 wszystkich miast, a w Polsce 3/4 i udział ten rośnie wraz ze wzrostem liczby miast. Jednocześnie w mniejszym stopniu reprezentowane były ośrodki ponadlokalne i subregionalne, a w większym regionalne (tab. 2.6).

Ogółem do grupy ośrodków okręgowych (regionalnych) i powiatowych (subregionalnych) zaklasyfikowano 75 miast, jednak wśród nich było 20 miast współtworzących aglomeracje i konurbacje, w tym 17 tworzyły zespoły ośrodków wojewódzkich.

Tabela 2.6. Model Christallera a struktura miejskiej sieci osadniczej Polski w 2008 roku

Poziom hierarchiczny ośrodków miejskich	Liczba ludności (tys.)	Liczba miast		Miasta w Polsce
		model teoretyczny	Polska	
Stołeczne	>1000	1	1	Warszawa
Prowincjonalne	500–800	2	4	Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań
Regionalne (ponadregionalne)	250–500	6	6	Gdańsk, Szczecin, Bydgoszcz, Lublin, Katowice, Białystok
Okręgowe (regionalne)	100–250	18	28 ^a	Gdynia, Częstochowa, Radom, Sosnowiec, Toruń, Kielce, Gliwice, Zabrze, Bytom, Olsztyn, Bielsko-Biała, Rzeszów, Ruda Śląska, Rybnik, Tychy, Dąbrowa Górnicza, Płock, Elbląg, Opole, Gorzów Wlkp., Wałbrzych, Włocławek, Zielona Góra, Tarnów, Chorzów, Koszalin, Kalisz, Legnica
Powiatowe (subregionalne)	50–100	54	47 ^b	Obsługujące jeden lub kilka powiatów: Grudziądz, Słupsk, Jaworzno, Jastrzębie-Zdrój, Jelenia Góra, Nowy Sącz, Konin, Piotrków Trybunalski, Siedlce, Inowrocław, Lubin, Mysłowice, Piła, Ostrowiec Świętokrzyski, Ostrów Wlkp., Siemianowice Śląskie, Stargard, Gniezno, Suwałki, Pabianice, Głogów, Chełm, Zamość, Przemyśl, Tomaszów Maz., Kędzierzyn-Koźle, Stalowa Wola, Leszno, Łomża, Żory, Bełchatów, Mielec, Tarnowskie Góry, Tczew, Świdnica, Piekary Śląskie, Będzin, Zgierz, Biała Podlaska, Elk, Racibórz, Pruszków, Świętochłowice, Ostrołęka, Starachowice, Zawiercie, Legionowo
Gminne (ponadlokalne)	20–50	162	134	Obsługujące obszar więcej niż jednej gminy
Targowe (lokalne)	<20	486	673	Ograniczające się do obsługi gminy wiejskiej

(...) tak podano nazwę poziomu hierarchicznego bardziej odpowiadającą polskim uwarunkowaniom;

^a w tym 9 miast stanowiących drugorzędne ośrodki konurbacji miejskich;

^b w tym 11 położonych w konurbacjach i aglomeracjach miejskich.

Źródło: Runge (2012), s. 86–87.

Słabością tej klasyfikacji jest jej oparcie wyłącznie na wielkości poszczególnych miast, związanej z liczbą ludności. Natomiast „zasięg powiązań funkcjonalnych nie zawsze jest wprost proporcjonalny do wielkości zaludnienia danego ośrodka” (Runge, 2012, s. 89). Ponadto zbiór miast w poszczególnych klasach wielkości wykazuje niestabilność ze względu na zmiany zaludnienia.

2.3.2. Hierarchizacja sieci osadniczej Polski na podstawie relacji funkcjonalnych

P. Eberhardt (1986) dokonał całościowej hierarchizacji sieci osadniczej Polski przy zastosowaniu zasad opartych na relacjach funkcjonalnych i zasięgach przestrzennych. Podzielił krajowy system osadniczy na 3 części, obejmujące po 2 podsystemy – łącznie wyróżnił 6 podsystemów (tab. 2.7). Do czterech pierwszych zakwalifikowano łącznie 52 miasta. Oprócz 49 ówczesnych miast wojewódzkich znalazły się tam także 3 inne miasta: Gniezno, Grudziądz i Ostrowiec Świętokrzyski, które zostały wskazane jako ośrodki regionalne. Autor zaznacza przy tym, że granica pomiędzy podsystemem regionalnym i ponadlokalnym jest płynna i niewielka zmiana kryteriów, a zwłaszcza zmiana rangi administracyjnej danego miasta powoduje przesunięcie z jednej do drugiej grupy.

Tabela 2.7. Hierarchizacja sieci osadniczej Polski w 1986 r. według P. Eberhardta

Kategoria ośrodka	Liczba ośrodków	Miasta
Krajowe	4 (4)	Warszawa, Katowice, Gdańsk, Szczecin
Prowincjonalne	4 (4)	Łódź, Kraków, Poznań, Wrocław
Ponadregionalne	12 (12)	Białystok, Bielsko-Biała, Bydgoszcz*, Częstochowa, Kielce, Lublin, Olsztyn, Opole, Radom, Rzeszów, Toruń*, Wałbrzych
Regionalne	32 (29)	Biała Podlaska, Chełm, Ciechanów, Elbląg, Gniezno, Gorzów Wlkp., Grudziądz, Jelenia Góra, Kalisz, Konin, Koszalin, Krosno, Legnica, Leszno, Łomża, Nowy Sącz, Ostrołęka, Ostrowiec Świętokrzyski, Piła, Piotrków Trybunalski, Płock, Przemyśl, Siedlce, Sieradz, Skierniewice, Słupsk, Suwałki, Tarnobrzeg, Tarnów, Włocławek, Zamość, Zielona Góra
Ponadlokalne	111	miasta o ponadgminnym zasięgu oddziaływania, w tym stolice powiatów sprzed 1975 r.
Lokalne	b.d.	pozostałe małe miasta oraz osadnictwo wiejskie

(...) ówczesne stolice województw;

* traktowane jako zespół miast.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Eberhardt (1986).

Autor ten wskazał 14 zespołów miejskich, które w 1978 r. zamieszkiwało ponad 200 tys. osób: białostocki, bielsko-bialski, bydgosko-toruński, częstochowski, gdański, katowicki, krakowski, lubelski, łódzki, poznański, szczeciński, wałbrzyski, warszawski, wrocławski. Bydgoszcz i Toruń, pomimo położenia w dwóch osobnych

województwach, potraktowano jako jeden zespół miejski tworzący ośrodek ponadregionalny.

2.3.3. Koncepcja głównych węzłów osadniczych Polski

A. Stasiak (1994, s. 46) wskazał, że w Polsce powinno być „około 40 węzłów układu osadniczego, spełniających rolę stymulatora rozwoju regionalnego”. Za podstawowe węzły osadnicze uznał aglomeracje miejskie oraz położone poza nimi miasta liczące ponad 50 tys. mieszkańców. Należy tutaj zauważyć, że autor ten traktuje konurbacje katowicką⁶ i gdańską⁷ dość szeroko – rozciągając tę pierwszą na południowy zachód, na rejon Rybnika, a drugą na południe, do Tczewa.

W 1992 r. miast z liczbą ludności przekraczającą 50 tys. było 93, w tym 16 w konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej, 4 w rybnickiej, 3 w gdańskiej, liczonej razem z Tczewem, po 3 w aglomeracjach warszawskiej i łódzkiej oraz 2 w wałbrzyskiej. Pozostają zatem 62 miasta poza aglomeracjami.

Jako główne węzły osadnicze A. Stasiak (1994) przyjmuje ówczesne miasta wojewódzkie, przy czym przewiduje ich ograniczenie, m.in. ze względu na mały potencjał ludnościowy: Ciechanów, Skierniewice, Sieradz, Krosno – poniżej 50 tys. – oraz Biała Podlaska (na rzecz Siedlec), Leszno (na rzecz Poznania), Ostrołęka, Tarnobrzeg – poniżej 60 tys. Ponadto Chełm na rzecz Lublina oraz ewentualnie Wałbrzych ze względu na upadek gospodarki i Przemyśl ze względu na peryferyjne położenie.

2.3.4. Miasta według różnorodności struktury zatrudnienia

T. Kaczmarek (1998) prowadził badania nad zmianami struktury funkcjonalnej miast średniej wielkości. Analiza ta objęła 58 miast, w tym 33 ówczesne ośrodki wojewódzkie i 25 rejonowe, które przed 1975 r. były stolicami powiatów. Przyjęto 4 kryteria wyboru miast do badań: liczbę ludności – w zakresie od 40 do 180 tys. mieszkańców; strukturę gałęziową – odrzucenie miast silnie wyspecjalizowanych, przede wszystkim w przemyśle; funkcje – uwzględnienie ośrodków o rozwiniętych ponadlokalnych

⁶ Obecnie przyjmuje się nazwę nawiązującą do regionów historycznych (a nie największego miasta), czyli górnośląsko-zagłębiowską – tak też nazwano obszar metropolitalny.

⁷ Inaczej nazywana trójmiejską, ze względu na 3 miasta tworzące jej rdzeń.

funkcjach usługowych, głównie administracyjnych; położenie geograficzne – eliminacja miast w granicach aglomeracji i konurbacji miejsko-przemysłowych o silnie zachwianej strukturze gałęziowej. Wszystkie wzięte pod uwagę miasta można uznać za ośrodki regionalne lub subregionalne.

Badane miasta zostały podzielone według stopnia różnorodności struktury zatrudnienia na 4 grupy (tab. 2.8).

Tabela 2.8. Klasyfikacja miast według różnorodności struktury zatrudnienia w 1994 roku

Stopień różnorodności struktury zatrudnienia	Liczba ośrodków	Miasta
Bardzo duży	16 (16)	Biała Podlaska, Chełm, Ciechanów, Jelenia Góra, Koszalin, Legnica, Łomża, Nowy Sącz, Olsztyn, Opole, Przemyśl, Sieradz, Słupsk, Suwałki, Zamość, Zielona Góra
Duży	15 (10)	Brzeg, Elbląg, Elk, Gorzów Wlkp., Konin, Leszno, Ostrołęka, Piła, Puławy, Rzeszów, Siedlce, Skierniewice, Stargard, Tarnobrzeg, Tczew
Średni	12 (4)	Głogów, Gniezno, Grudziądz, Inowrocław, Kutno, Lubin, Nysa, Ostrów Wlkp., Piotrków Trybunalski, Płock, Tarnów, Włocławek
Mały	15 (3)	Bielsko-Biała, Kalisz, Kędzierzyn-Koźle, Krosno, Mielec, Nowa Sól, Ostrowiec Świętokrzyski, Racibórz, Radomsko, Stalowa Wola, Starachowice, Świdnica, Tomaszów Mazowiecki, Zawiercie, Zduńska Wola

(...) w tym ówczesne miasta wojewódzkie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Kaczmarek (1998).

Część miast wykazywała specjalizację w określonej działalności, której znaczenie w bazie ekonomicznej miasta na podstawie udziału zatrudnienia egzogenicznego było wyraźnie większe. Przemysł dominował w Zawierciu, Tomaszowie Mazowieckim, Ostrowcu Świętokrzyskim i Raciborzu. W Płocku, Rzeszowie, Puławach i Koninie istotną rolę ogrywało budownictwo, transport w Lesznie, Kutnie, Ostrowie Wlkp., Stargardzie, Tczewie i Inowrocławiu, a służba zdrowia w Białej Podlaskiej, Ciechanowie, Sieradzu i Suwałkach. Zwrócono uwagę, że w strukturze bazy ekonomicznej wielu mniejszych miast wojewódzkich działalność administracyjna należała do najważniejszych funkcji społeczno-gospodarczych.

2.3.5. Miasta jako ośrodki władzy

J. Wendt (2001) dokonał klasyfikacji miast jako ośrodków władzy. W badaniach tych wzięto pod uwagę 20 kryteriów, które można podzielić na 10 kategorii:

- pełnienie funkcji stolicy województwa lub innego regionu administracyjnego o podobnej randze w przeszłości w następujących okresach: w 1700 r., w latach 1807–1914, w latach 1918–1939, w latach 1950–1975, w latach 1975–1998 oraz od 1999 r.;
- koncepcje podziału Polski:
 - miasta centralne projektowanych makroregionów gospodarczych;
 - proponowane na siedziby województw przez rząd w 1998 r.
- siedziby administracji Kościoła katolickiego:
 - diecezji i archidiecezji w 1990 r.
 - metropolii w 1999 r.;
- z największymi zakładami z listy 500, z zyskiem netto powyżej 50 mln zł;
- z siedzibami banków;
- z siedzibą urzędu konsularnego;
- z oddziałami okręgowymi PZU;
- z siedzibą sądów: okręgowych w 1999 r., apelacyjnych, garnizonowych;
- siedzibą rad adwokackich;
- ośrodki szkolnictwa wyższego:
 - uniwersytet;
 - szkoła wyższa z rankingu uczelni „Wprost”.

Na podstawie wymienionych kryteriów wskazano miasta o najwyższym stopniu koncentracji podejmowanych decyzji, finansów, inwestycji, a co z tym ściśle związane – władzy. Stworzono ranking obejmujący 77 miejscowości, które podzielono na 4 grupy według liczby spełnianych kryteriów (Wendt, 2001, s. 182). Oprócz miast w grupie tej znalazły się również 2 miejscowości wiejskie (tab. 2.9).

Dwie pierwsze grupy stanowią właściwe ponadregionalne ośrodki władzy. Natomiast pozostałe dwie J. Wendt uznaje za rozwinięte ośrodki władzy lokalnej.

W grupie pierwszorzędných ośrodków ponadregionalnych znalazło się 8 ośrodków metropolitalnych, w tym 5 spełniało wszystkie 20 kryteriów. Ponadto Lublin, wskazywany jako kolejny potencjalny ośrodek metropolitalny, i rozwijający się ośrodek ponadregionalny Białystok. W grupie tej znalazł się także jeden z mniejszych

ośrodków wojewódzkich – Olsztyn. Nadwartościowanie tego miasta wynika z braku innego większego ośrodka w tej części kraju.

Tabela 2.9. Ponadregionalne ośrodki władzy w Polsce w 2000 roku

Rząd	Liczba spełnionych kryteriów	Liczba miast	Miasta
I	15 i więcej	11 (11/-)	Białystok, Gdańsk, Katowice, Kraków, Lublin, Łódź, Olsztyn, Poznań, Szczecin, Warszawa, Wrocław
II	6–14	11 (6/5)	Bydgoszcz, Częstochowa, Kielce, Koszalin, Opole, Płock, Radom, Rzeszów, Siedlce, Toruń, Zielona Góra
III	3–5	21 (1/17)	Bielsko-Biała, Elbląg, Gdynia, Gliwice, Gorzów Wlkp., Kalisz, Krosno, Legnica, Leszno, Łomża, Nowy Sącz, Piła, Piotrków Trybunalski, Przemyśl, Sandomierz, Sieradz, Słupsk, Suwałki, Tarnów, Wałbrzych, Włocławek
IV	1–2	34 (-/9)	Biała Podlaska, Bogatynia, Bytom, Chełm, Chełmno, Chrzanów, Ciechanów, Dębica, Drohiczyn, Jaworzno, Jelenia Góra, Konin, Kwidzyn, Lubaczów, Łęczycza, Łowicz, Malbork, Małogoszcz, Miechów, Mysłowice, Mysłenice, Olecko, Ostrołęka, Ostrowiec Świętokrzyski, Pułtusk, Skierniewice, Stargard Gdański, Świdnica, Świecie, Tarnobrzeg, Tarnowo Podgórne ^a , Zaborów ^b , Zamość, Żywiec

(.../...) w tym obecne/byłe stolice województw;

^a wieś w aglomeracji poznańskiej;

^b wieś w aglomeracji warszawskiej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Wendt (2001).

Do drugorzędnych ośrodków ponadregionalnych zaliczono pozostałe miasta wojewódzkie, z wyjątkiem Gorzowa Wlkp., oraz 5 byłych miast wojewódzkich: Częstochowę, Koszalin, Płock, Radom i Siedlce. Dwa z nich – Częstochowa i Radom – to największe, liczące ponad 200 tys. mieszkańców ośrodki nieposiadające funkcji wojewódzkich, a przy tym położone poza konurbacjami tworzonymi przez tego typu ośrodki. Natomiast Koszalin pełnił funkcje wojewódzkie stosunkowo najdłużej, co zapewne wpłynęło na jego wysoką ocenę. J. Wendt wskazuje tutaj na tzw. ośrodki władzy alternatywnej, kształtujące się w strefie pomiędzy ośrodkami władzy ponadregionalnej pierwszego stopnia, tj.: Opole pomiędzy Katowicami i Wrocławiem, Radom pomiędzy Kielcami i Warszawą, Częstochowa pomiędzy Łodzią i Krakowem, Rzeszów w słabnącej strefie oddziaływania Lublina i Krakowa, Zielona Góra – Wrocławia i Poznania oraz Siedlce – stosunkowo blisko Warszawy.

Kolejna grupa – trzeciorzędne ośrodki władzy ponadregionalnej lub pierwszorzędne ośrodki władzy lokalnej – jest prawie tak liczna, jak dwie pierwsze razem wzięte. Znalazło się tu 17 byłych miast wojewódzkich oraz jedno obecne, a także miasta położone w konurbacjach: trójmiejskiej – Gdynia i górnośląskiej – Gliwice. „Gorzów Wielkopolski stanowi przykład nie mającego odzwierciedlenia w rzeczywistości nadwartościowania rangi miasta jako ośrodka władzy” ze względu na to, że był miastem wojewódzkim. Jego znaczenie osłabia położenie pomiędzy Szczecinem i Poznaniem. Miasta w tej grupie aspirują do roli ośrodków ponadregionalnych, jednak z różnych powodów nie spełniają większości przyjętych kryteriów.

Połowa z miast objętych rankingiem znalazła się w ostatniej klasie. Zasadniczo pełnią one rolę lokalnych ośrodków władzy, spełniając przy tym pojedyncze kryteria przyjęte dla miast ponadregionalnych. Znalazło się tu 9 byłych stolic województw, 2 miasta z metropolii górnośląsko-zagłębiowskiej, Bytom i Mysłowice, a także miasta posiadające duże zakłady przemysłowe, tj.: Bogatynia, Dębica, Jaworzno, Kwidzyn, Małogoszcz, Starogard Gdański, Świecie i Żywiec.

2.3.6. Klasyfikacja miast według ich centralności

D. Sokołowski (2005, 2011) badał centralność i węźlowość polskich miast. Centralność definiowana jest tam jako nadwyżka zatrudnienia w działalnościach o charakterze centralnym, tj. wiążących dany ośrodek z obszarem otaczającym. Zastosowany tam wskaźnik centralności obliczono na podstawie zatrudnienia egzogenicznego w działalnościach centralnych w danym mieście. Uwzględniono 48 rodzajów działalności, którym przypisano odpowiednie wagi, opierając się na założeniu, że mniejszej liczbie placówek danego rodzaju odpowiada większy zasięg ich oddziaływania przestrzennego i wyższa wartość krytyczna popytu. W zbiorze badanych miast wyróżniono 7 rzędów hierarchicznych, podobnie jak w całym krajowym zbiorze miast (tab. 2.10). Jego badania w 2005 r. objęły miasta liczące ponad 20 tys. mieszkańców, a w 2011 r. ponad 40 tys. mieszkańców.

Tabela 2.10. Klasyfikacja miast według ich centralności zaproponowana przez D. Sokołowskiego

Rząd hierarchiczny ośrodków		Liczba miast		Miasta
		2005	2011	
Krajowe		1 (1)		Warszawa
Regionalne		8 (8)		Kraków, Wrocław, Poznań, Katowice, Łódź, Gdańsk, Szczecin, Lublin
Subregionalne		10 (8)		Rzeszów, Białystok, Kielce, Bydgoszcz, Toruń, Olsztyn, Opole, Gliwice, Zielona Góra, Bielsko-Biała
Mezoregionalne	silnie rozwinięte	24 (1)	22 (1)	Częstochowa, Sopot, Koszalin, Gdynia, Radom, Piła, Gorzów Wlkp., Sosnowiec, Kalisz, Nowy Sącz, Tarnów, Jelenia Góra, Słupsk, Legnica, Płock, Leszno, Siedlce, Zamość, Piotrków Trybunalski, Włocławek, Tychy, Krosno, w 2005 r. dodatkowo Cieszyń i Piaseczno
	słabo rozwinięte	b.d.	b.d.	13 byłych miast wojewódzkich i większość ośrodków powiatowych
Ponadlokalne		b.d.	b.d.	b.d.
Lokalne		b.d.	5	Jaworzno, Rumia, Świętochłowice, Świdnik, Knurów

(...) w tym obecne miasta wojewódzkie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sokołowski (2005, 2011).

2.3.7. Lokalne rynki pracy

Osobną grupę stanowią opracowania naukowe, które skupiają się na badaniach dotyczących stref oddziaływania jednostek osadniczych, zwłaszcza w zakresie dojazdów do pracy. Dane na temat dojazdów do pracy w Polsce po transformacji ustrojowej były dostępne jedynie dla lat 2006 i 2011, a większość opublikowanych dotychczas analiz dotyczyła tego pierwszego roku. Dojazdy do pracy uważa się za jedno z najtrwalszych powiązań przestrzennych, a ponadto odzwierciedlają one także inne, trudniej mierzalne powiązania, tj. dojazdy do usług, np. oświatowych (Bartosiewicz, Marcińczak, 2020).

Na podstawie danych z 2006 r. H. Gruchociak (2013), wykorzystując różne metody delimitacji, zidentyfikowała lokalne rynki pracy (dalej: LRP)⁸ – w dwóch zastosowanych podejściach liczba LRP wyniosła ponad 200 (tab. 2.11), a około 1/4 z nich obej-

⁸ Lokalny rynek pracy to obszar, który można wiązać z intensywnymi dojazdami do pracy (Gruchociak, 2013; Klassen, Paelinck, Wagenaar, 1982).

mowało obszar do 6 gmin. Zastosowanie algorytmu Kristensena dawało natomiast zbyt dużą liczbę obszarów – ponad dwukrotnie przekraczającą liczbę powiatów. Natomiast zastosowanie zaproponowanego przez autorkę podejścia taksonomicznego wyraźnie lepiej odzwierciedla sytuację rzeczywistą w zakresie obszarów LRP.

Tabela 2.11. Liczba zidentyfikowanych lokalnych rynków pracy w 2006 roku w Polsce na podstawie różnych metod badawczych

Metoda delimitacji		Lokalne rynki pracy	
		liczba rynków	zasięg (liczba gmin)
Europejski algorytm regionalizacji Coombesa		222	1–128
Algorytm Kristensena		868	2–48
Podejście taksonomiczne	z mocnym kryterium łączenia	239	2–209
	ze słabym kryterium łączenia	134	2–230

Źródło: opracowanie własne na podstawie Gruchociak (2013).

Według delimitacji opartej na europejskim algorytmie regionalizacji w pierwszej dwudziestce ośrodków centralnych o największych LRP poza miastami wojewódzkimi zaliczono 6 innych miast. Natomiast w podejściach taksonomicznych poza obszarami miast wojewódzkich zidentyfikowano 4 lub 5 dużych LRP związanych z byłymi miastami wojewódzkimi. Wyraźnie widoczny jest związek pomiędzy wielkością LRP a lokalizacją dużych przedsiębiorstw przemysłowych (tab. 2.12).

P. Śleszyński (2014) na podstawie dojazdów do pracy w 2006 r. wyznaczył funkcjonalne regiony miejskie. Wyodrębnił 456 regionów, w tym: stołeczny, 21 regionalnych, 54 subregionalne, 212 powiatowych i 168 innych. 76 z tych regionów posiadało charakter ponadpowiatowy (tab. 2.13).

Do typu ośrodków regionalnych poza 17 miastami wojewódzkimi zaliczył 3 były miasta wojewódzkie i konurbację rybnicką. Natomiast w grupie subregionalnych znalazły się pozostałe były miasta wojewódzkie.

Analizując rozmieszczenie obszarów z nadwyżką liczby osób przyjeżdżających do pracy nad liczbą osób wyjeżdżających do pracy w 2011 r., należy stwierdzić, że związane są one głównie z miastami wojewódzkimi i powiatowymi. Są jednak miasta powiatowe, w których widoczna jest przewaga wyjazdów do pracy, np.: Bełchatów, Hajnówka, Głogów i Lubin, Stargard, Żyrardów (*Przestrzenny wymiar...*, 2015).

Tabela 2.12. Główni przedsiębiorcy w miastach posiadających największe lokalne rynki pracy w 2006 roku

Metoda delimitacji LRP		Miasto	Liczba gmin LRP	Największy przedsiębiorca
Europejski algorytm regionalizacji - ośrodki centralne LRP		Lubawa	47	Lubawa SA – producent tkanin technicznych i odzieży dla służb mundurowych oraz IKEA Industry – producent mebli
		Płock	40	PKN ORLEN – kombinat petrochemiczny
		Polkowice	36	KGHM Polska Miedź SA – kopalnie miedzi
		Dobre Miasto	32	podstrefa warmińsko-mazurskiej SSE, w której działają m.in. zakłady produkcyjne z branży spożywczej i metalowej
		Kleszczów	30	PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna SA – kopania węgla brunatnego i największa elektrownia w kraju
		Bielsko-Biała	28	FCA Poland SA i inne zakłady branży motoryzacyjnej
Podejście taksonomiczne	z mocnym kryterium łączenia*	Tarnów	32	Grupa Azoty – przemysł chemiczny i Grupa Bumar – przemysł zbrojeniowy
		Częstochowa	32	Liberty Częstochowa – huta stali
		Nowy Sącz	27	NEWAG SA – produkcja taboru kolejowego
		Włocławek	27	Anwil SA – przemysł chemiczny
	ze słabym kryterium łączenia*	Legnica–Lubin	42	KGHM Polska Miedź SA
		Radom	39	Polska Grupa Zbrojeniowa SA
		Tarnów	38	Grupa Azoty i Grupa Bumar
		Częstochowa	38	Liberty Częstochowa – huta stali
		Piotrków Trybunalski – Kleszczów – Bełchatów	35	PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna SA, Grupa Famur SA Pioma – produkcja maszyn górniczych

LRP – lokalne rynki pracy;

* podane miasta nie pełniły roli ośrodków centralnych w procedurze delimitacji.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Gruchociak (2013); Warmińsko-Mazurska Specjalna... (2021).

Tabela 2.13. Regiony dojazdów do pracy o znaczeniu ponadpowiatowym w Polsce w 2006 roku

Typ regionu	Liczba	Główne miasta
1	2	3
Stołeczne	1	Warszawa
Regionalne	21 (3)	Białystok, Bielsko-Biała, Bydgoszcz, Częstochowa, Gdańsk z Gdynią i Sopotem, Gorzów Wlkp., Katowice z konurbacją (łącznie 14 miast*), Kielce, Kraków, Lublin, Łódź, Olsztyn, Opole, Poznań, Radom, Rybnik (Jastrzębie Zdrój, Żory), Rzeszów, Szczecin, Toruń, Wrocław, Zielona Góra

1	2	3
Subregionalne	54 (28)	Bełchatów, Biała Podlaska, Chełm, Chrzanów, Ciechanów, Elbląg, Ełk, Głogów, Gniezno, Grudziądz, Inowrocław, Jelenia Góra, Kalisz, Kędzierzyn-Koźle, Konin, Koszalin, Krosno, Legnica, Leszno, Lubin, Łomża, Mielec, Nowy Sącz, Nysa, Olkusz, Ostrołęka, Ostrowiec Świętokrzyski, Ostrów Wlkp., Piła, Piotrków Trybunalski, Płock, Przemyśl, Pszczyna, Puławy, Racibórz, Siedlce, Sieradz, Skarżysko-Kamienna, Skierniewice, Słupsk, Stalowa Wola, Starachowice, Stargard, Suwałki, Świdnica, Świnoujście, Tarnobrzeg, Tarnowskie Góry, Tarnów, Tomaszów Mazowiecki, Wałbrzych, Włocławek, Zamość, Zawiercie

(...) w tym były miasta wojewódzkie;

* Bytom, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Jaworzno, Katowice, Mysłowice, Piekary, Śląskie, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Tychy, Zabrze.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Śleszyński (2014).

B. Bartosiewicz i S. Marcińczak (2020) wyznaczyli 56 regionów miejskich w Polsce, w tym 32 policentryczne. Podstawę stanowiła delimitacja oparta na analizie dojazdów do pracy w latach 1983 i 2011. Przyjęta metoda delimitacji i zasięg tych obszarów zostały szerzej omówione w pkt 4.4 niniejszej monografii.

Z omówionych trzech opracowań przy wyborze miast do dalszych badań wzięto pod uwagę wyniki badań P. Śleszyńskiego ze względu na dokonaną przez niego typologię ośrodków. Podejście H. Gruchociak (2013) daje mało przejrzyste efekty, a liczba wyodrębnionych rynków pracy jest bardzo duża. Natomiast badania B. Bartosiewicz i S. Marcińczaka (2020) odchodzą od podejścia hierarchicznego, koncentrując się na delimitacji regionów bez wskazywania ośrodków centralnych. Należy przy tym pamiętać, że część z nich była wyraźnie policentryczna.

2.3.8. Sieć ośrodków regionalnych

Ł. Zaborowski (2014) przedstawił krytykę wskazania ośrodków regionalnych w KPZK 2030 (Koncepcja przestrzennego..., 2011). Jednocześnie zaproponował własną klasyfikację tych ośrodków na podstawie trzech czynników: wielkości własnej ośrodka – liczby ludności w miejskim obszarze funkcjonalnym, wielkości jego regionu oraz położenia ośrodka w krajowej sieci osadniczej. Przyjęto 6 klas wielkości własnej ośrodka oraz 5 wielkości regionu. Na tej podstawie wyróżniono 11 kombinacji wielkościowych (tab. 2.14). Analogicznie do KPZK 2030 przyjęto podział na ośrodki metropolitalne i regionalne oraz uwzględniono 5 zespołów dwóch miast

i 2 konurbacje – stanowiły one ośrodki policentryczne. Autor ten zaproponował również uzupełnienie listy ośrodków regionalnych.

Tabela 2.14. Ośrodki regionalne według liczby ludności w regionie oraz w miejskim obszarze funkcjonalnym w 2012 roku według Ł. Zaborowskiego

Klasa	Podklasa	Wielkość – liczba ludności		Uwagi	Miasta
		MOF (tys.)	regionu (mln)		
Metropolitalne	duże	2400–2800	2,8–3,8	–	Katowice z konurbacją i Warszawa
	średnie	800–1200	1,9–2,1	–	Kraków, Łódź i Poznań
			1,1–1,65	W	Wrocław, Gdańsk z konurbacją, Bydgoszcz i Toruń
			1,9–2,1	Z	Lublin
	małe	530–560	0,7–0,95	K	Szczecin
Regionalne	duże			–	Rybnik z Jastrzębiem-Zdrój
	większe	310–410	1,9–2,1	Z	Rzeszów
			1,1–1,65	–	Białystok, Bielsko-Biała, Kielce, Kalisz z Ostrowem Wlkp.
			0,70–0,95	W	Częstochowa, Radom, Legnica z Lubinem, Wałbrzych ze Świdnicą
	mniejsze	200–250	1,1–1,65	Z	Olsztyn, Tarnów
			0,70–0,95	–	Opole, Płock, Zielona Góra
	niepełne	140–170	0,35–0,55	K	Gorzów Wlkp., Koszalin, Słupsk
				S	Elbląg, Grudziądz, Włocławek
				–	Piła
	potencjalne	100–120	0,60–0,75	Z	Siedlce, Biała Podlaska, Zamość, Chełm, Łomża
			0,40–0,45	K	Przemyśl
		80–90	0,70–0,75	–	Ełk, Ostrołęka
			0,40	K	Suwałki

W – ośrodek wyróżniający się wielkością własną w stosunku do wielkości zaplecza;

Z – ośrodek wyróżniający się wielkością zaplecza w stosunku do wielkości własnej;

K – ośrodek o małym zapleczu położony peryferyjnie blisko granicy państwa lub wybrzeża;

S – ośrodek o małym zapleczu położony w sąsiedztwie ośrodka metropolitalnego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Zaborowski (2014).

Ł. Zaborowski wskazuje 10 kolejnych miast, z których 2 zaproponował jako rozszerzenie listy ośrodków regionalnych KPZK 2030 – zespół Łomży z Ostrołęką oraz Siedlce. Jednocześnie proponuje tworzenie regionów policentrycznych – przez pary równorzędnych ośrodków regionalnych (5: Kielce – Radom, Zielona Góra – Gorzów Wlkp., Koszalin – Słupsk, Płock – Włocławek, Legnica – Wałbrzych) lub

przez ośrodek metropolitalny i pobliski ośrodek regionalny (3: Trójmiasto – Elbląg, Bydgoszcz – Toruń – Grudziądz, konurbacje górnośląsko-zagłębiowska i rybnicka) (Zaborowski, 2014).

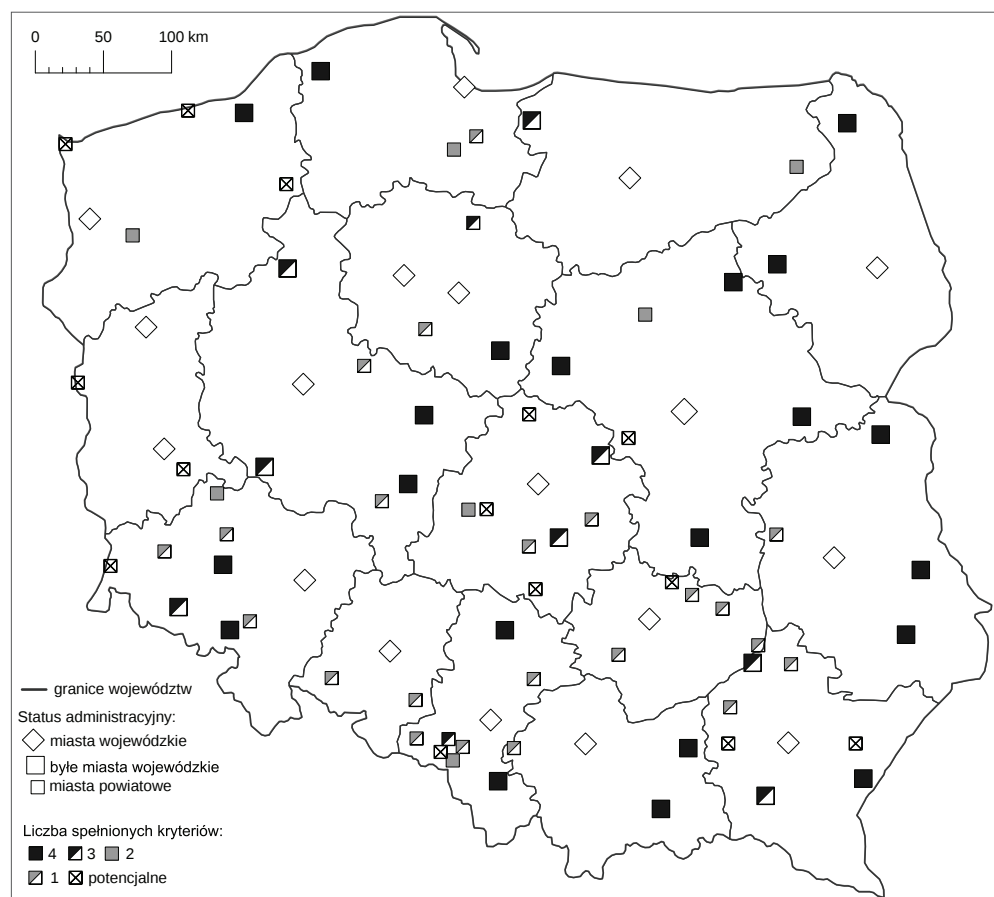
2.3.9. Subregionalne bieguny wzrostu

J. Szlachta (2011), kierując się nomenklaturą NUTS, używa określenia ośrodków podregionalnych. Jako wstępne założenie przy ich identyfikacji przyjął, że miasto takie powinno liczyć minimum 40 tys. mieszkańców. W 2006 r. takich miast było w Polsce 111, jednak z grupy tej wyłączono 18 miast wojewódzkich oraz 24 miasta z zespołów miast wojewódzkich: 15 miast konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej (Sosnowiec, Gliwice, Zabrze, Bytom, Ruda Śląska, Tychy, Dąbrowa Górnicza, Chorzów, Jaworzno, Mysłowice, Siemianowice Śląskie, Tarnowskie Góry, Piekary Śląskie, Będzin, Świętochłowice), po 3 miasta z konurbacji trójmiejskiej (Gdynia, Rumia i Wejherowo) i aglomeracji warszawskiej (Pruszków, Legionowo, Otwock), 2 z aglomeracji łódzkiej (Pabianice i Zgierz) i jedno z aglomeracji lubelskiej (Świdnik). Pozostaje zatem 69 miast spełniających w 2006 r. te wstępne założenia.

Następnie zaproponowano przyjęcie czterech kryteriów:

- status miasta wojewódzkiego w latach 1975–1998 – łącznie 31 miast;
- status ośrodka podregionalnego typu NUTS 3 według stanu w 2009 r.⁹, z wyłączeniem 4 miast konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej (Bytom, Gliwice, Sosnowiec, Tychy) – łącznie 43 miasta;
- potencjał demograficzny – uwzględniono miasta liczące ponad 50 tys. mieszkańców, z wyłączeniem miast położonych w zespołach miejskich ośrodków wojewódzkich – łącznie 48 miast, w tym zespół miast Rybnik – Jastrzębie Zdrój – Żory można traktować jako jeden ośrodek, wówczas liczba ośrodków spada do 46;
- strefa oddziaływania ośrodków podregionalnych, uwzględniono ośrodki podregionalne FUA na podstawie projektu ESPON – łącznie 28 miast.

⁹ Należy zauważyć, że niektóre ówczesne podregiony statystyczne były dwubiegunowe. W takim przypadku uwzględniono oba miasta.



Rycina 2.8. Ośrodki podregionalne w Polsce według J. Szlachty

Źródło: opracowanie własne na podstawie Szlachta (2011).

Uwzględniając te kryteria, wskazano 60¹⁰ ośrodków podregionalnych, z których: 21 spełnia wszystkie cztery kryteria, 10 spełnia trzy kryteria, 7 spełnia dwa kryteria, a aż 22 spełnia tylko jedno kryterium (ryc. 2.8). Jako ewentualne uzupełnienie tej listy J. Szlachta wskazał 11 innych miast liczących ponad 40 tys. mieszkańców. Ponadto ze względu na pogłębiający się proces integracji w ramach Unii Europejskiej istotne znaczenie mogą pełnić ośrodki transgraniczne: Frankfurt Oder – Słubice

¹⁰ J. Szlachta wskazuje 58 miast, z niewyjaśnionych powodów pominął w tej liczbie Piotrków Trybunalski i Jelenią Górę, które spełniały trzy zakładane kryteria.

i Görlitz – Zgorzelec. Ze względu na zapewnienie odpowiedniego dostępu do ośrodka podregionalnego jako taki można również rozważać Szczecinek. Łącznie daje to kolejne 14 miast, oznaczone na rycinie 2.8 jako potencjalne.

Miasta spełniające wszystkie kryteria są bezdyskusyjnie uznawane za ośrodki podregionalne i stanowią odniesienie do modelowej charakterystyki miasta podregionalnego (Szlachta, 2011).

2.3.10. Miasta według oddziaływania na otoczenie

K. Heffner i P. Gibas (2015) zbadali oddziaływanie ośrodków metropolitalnych i subregionalnych na podstawie 25 standaryzowanych zmiennych opisujących 4 sposoby oddziaływania ośrodka na przestrzeń wokół niego, z uwzględnieniem ich dychoomicznego podziału na stymulanty oraz destymulanty. Strefy oddziaływania ośrodków zostały wyznaczone na podstawie metody k-średnich, przy wykorzystaniu danych statystyki publicznej z 2012 r. Wszystkie gminy zostały pogrupowane w 5 kategorii. Najbardziej interesujące są dwie pierwsze kategorie: gminy o silnej pozycji rozwojowej oraz gminy o znacznym potencjale metropolitalnym i aglomeracyjnym. Ogółem te dwie kategorie objęły łącznie 210 gmin. Zaliczono do nich zarówno miasta położone w aglomeracjach, jak i ośrodki powiatowe położone peryferyjnie względem większych ośrodków miejskich. W grupie tej znalazła się również jedna wieś gminna – Świerklaniec w konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej. Natomiast nie weszły do niej dwa miasta na prawach powiatu – Świnoujście i Jaworzno. Większość z tych 210 gmin stanowiły miasta powiatowe – 59,0%, kolejne 30,5% obejmowało miasta na prawach powiatu, a 10,0% pozostałe miasta (tab. 2.15).

Po odjęciu miast wojewódzkich i innych w obrębie aglomeracji miejskich pozostaje około 150 miast, co jest zbieżne z szacunkiem P. Śleszyńskiego (2015). Wskazanie danego miasta jako ośrodka o silnej pozycji rozwojowej lub znacznym potencjale metropolitalnym i aglomeracyjnym nie może jednak stanowić podstawy do traktowania go jako ośrodka subregionalnego. K. Heffner i P. Gibas (2015) wskazali cztery ośrodki subregionalne w województwie opolskim: Kędzierzyn-Koźle, Brzeg, Nysa i Kluczbork. Natomiast tylko dwa pierwsze z nich znalazły się w omówionej grupie 210 miast.

Tabela 2.15. Miasta o silnej pozycji rozwojowej, w tym o znacznym potencjale metropolitalnym i aglomeracyjnym poza miastami wojewódzkimi

Status	Liczba miast	Miasta
Miasta na prawach powiatu	46 (16)	Biała Podlaska ^{...} , Bielsko-Biała ^{...} , Bytom [*] , Chełm [*] , Chorzów, Częstochowa ^{...} , Dąbrowa Górnicza [*] , Elbląg [*] , Gdynia [*] , Gliwice [*] , Grudziądz, Jastrzębie Zdrój [*] , Jelenia Góra ^{...} , Kalisz [*] , Konin ^{...} , Koszalin ^{...} , Krosno ^{...} , Legnica ^{...} , Leszno ^{...} , Łomża ^{...} , Mysłowice [*] , Nowy Sącz [*] , Ostrołęka [*] , Piekary Śląskie [*] , Piotrków Trybunalski ^{...} , Płock [*] , Przemyśl [*] , Radom [*] , Ruda Śląska [*] , Rybnik, Siedlce ^{...} , Siemianowice Śląskie [*] , Skierniewice [*] , Słupsk [*] , Sopot [*] , Sosnowiec [*] , Suwałki ^{...} , Świętochłowice [*] , Tarnobrzeg ^{...} , Tarnów ^{...} , Tychy [*] , Wałbrzych [*] , Włocławek ^{...} , Zabrze [*] , Zamość ^{...} , Żory [*]
Miasta powiatowe	124 (10)	Aleksandrów Kujawski, Bartoszyce, Bełchatów, Będzin [*] , Białogard, Bielsk Podlaski, Bieruń [*] , Biłgoraj, Bochnia, Bolesławiec, Braniewo, Brodnica, Brzeg, Chełmno, Chodzież, Chojnice, Ciechanów ^{...} , Cieszyn, Człuchów, Dębica, Działdowo, Dzierżoniów, Elk, Garwolin, Giżycko, Głogów, Gniezno, Golub-Dobrzyń, Gorlice, Grajewo, Hajnówka, Iława, Inowrocław, Jarosław, Jasło, Jawor, Kamienna Góra, Kędzierzyn-Koźle, Kętrzyn, Kłodzko, Koło, Kołobrzeg, Kościan, Kościerzyna, Kraśnik, Kutno, Kwidzyn, Legionowo [*] , Leżajsk, Lębork, Lidzbark Warmiński, Limanowa, Lipno, Lubań, Lubartów, Lubin, Łańcut, Łęczysca, Łowicz, Łuków, Małbork, Mielec, Mińsk Mazowiecki, Mława, Mrągowo, Nowa Sól, Nowe Miasto Lubawskie, Nowy Dwór Mazowiecki [*] , Oleśnica, Oława, Ostrowiec Świętokrzyski, Ostróda, Ostrów Mazowiecka, Ostrów Wlkp., Oświęcim, Pabianice [*] , Piła ^{...} , Płońsk, Pruszcz Gdański [*] , Pruszków [*] , Puławy, Pułtusk, Racibórz, Radomsko, Radziejów, Radzyń Podlaski, Rawa Mazowiecka, Rypin, Sandomierz, Sanok, Siemiatycze, Sieradz ^{...} , Sierpc, Sławno, Słupca, Sochaczew, Sokołów Podlaski, Stalowa Wola, Starachowice, Stargard, Starogard Gdański, Szczecinek, Szczytno, Świdnica, Świdwin, Tarnowskie Góry [*] , Tczew, Tomaszów Lubelski, Tomaszów Mazowiecki, Turek, Wałcz, Wąbrzeźno, Wągrowiec, Wejherowo [*] , Wodzisław Śląski [*] , Wysokie Mazowieckie, Zambrów, Zduńska Wola, Zgierz [*] , Złotoryja, Żagań, Żary, Żyrardów, Żywiec
Ośrodki gminne	21 (16)	Bielawa [*] , Boguszów-Gorce [*] , Chełmża, Ciechocinek, Czeladź [*] , Darłowo, Górowo Iławeckie, Knurów [*] , Konstantynów Łódzki [*] , Łaziska Górne [*] , Milanówek [*] , Ozorków [*] , Pionki, Pyskowice [*] , Radlin [*] , Radzionków [*] , Rumia [*] , Rydułtowy [*] , Sulejówek [*] , Szczawno-Zdrój [*] , Żabki [*]

(...) liczba miast wchodzących w skład aglomeracji lub konurbacji miejskich;

* wchodzące w skład aglomeracji lub konurbacji miejskich;

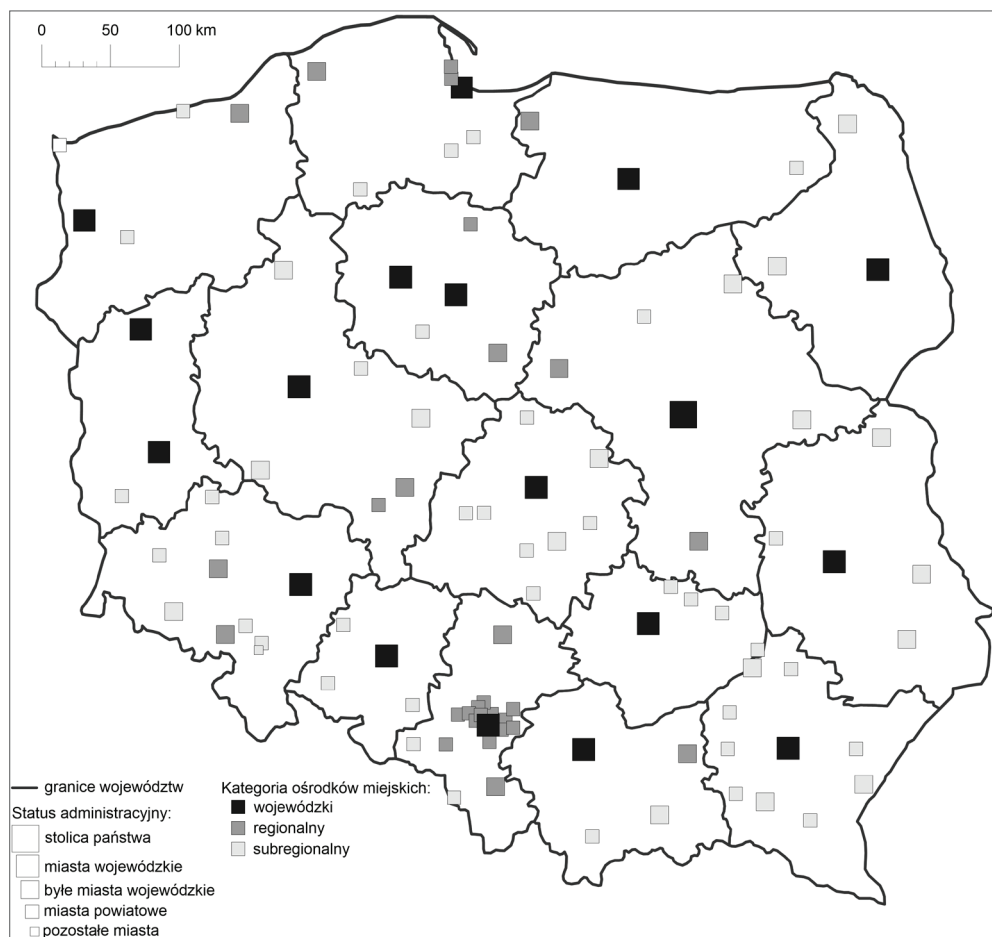
... było miasto wojewódzkie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Heffner, Gibas (2015).

2.3.11. Obserwatorium Polityki Miejskiej

W raportach o stanie polskich miast wydawanych w ramach Obserwatorium Polityki Miejskiej (OPM) przez Instytut Rozwoju Miast przyjęto klasyfikację, w której

wyodrębniono 4 kategorie: ośrodki wojewódzkie – 18, regionalne – 30, subregionalne – 56 i lokalne – pozostałe miasta (ryc. 2.9).



Rycina 2.9. Ośrodki wojewódzkie, regionalne i subregionalne w Obserwatorium Polityki Miejskiej

Źródło: opracowanie własne na podstawie Dej (2016).

Co ciekawe, autorzy OPM powołują się na klasyfikacje KPZK, ale pomijając kwestie wyszczególnienia w niej wśród miast wojewódzkich ośrodków metropolitalnych,

różnice w obu klasyfikacjach dotyczyły aż 32 miast (tab. 2.16). W przypadku ośrodków regionalnych KPZK wymienia 15, a OPM wskazuje 30 miast:

- 12 byłych miast wojewódzkich: Bielsko-Biała, Częstochowa, Elbląg, Kalisz, Koszalin, Legnica, Płock, Radom, Słupsk, Tarnów, Wałbrzych, Włocławek;
- 13 miast konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej: Bytom, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Jaworzno, Mysłowice, Piekary Śląskie, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Tychy, Zabrze;
- 5 innych miast: Gdynia, Grudziądz, Ostrów Wielkopolski, Rybnik, Sopot.

Tabela 2.16. Różnice w klasyfikacji miast w koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju i Obserwatorium Polityki Miejskiej

Klasyfikacja		Liczba miast	Miasta
KPZK	OPM		
Regionalne	subregionalne	1	Jelenia Góra
Subregionalne	regionalne	2	Świnoujście, Wałbrzych
Subregionalne w granicach MOF	lokalne	8	Jastrzębie-Zdrój, Legionowo, Pabianice, Pruszków, Tarnowskie Góry, Zawiercie, Zgierz, Żory
Lokalne	regionalne	2	Gdynia, Sopot
Lokalne	subregionalne	19	Bielawa, Bolesławiec, Brzeg, Chojnice, Cieszyń, Dębica, Dzierżoniów, Jarosław, Jasło, Nowy Targ, Nysa, Racibórz, Radomsko, Sandomierz, Sanok, Skarżysko-Kamienna, Starogard Gdański, Zduńska Wola, Żary

Źródło: opracowanie własne na podstawie koncepcja przestrzennego... (2011); Dej (2016).

2.3.12. Miasta stanowiące podregionalne ośrodki usług

J. Sołtys i S. Dorocki (2018) badali ośrodki podregionalne zdefiniowane jako „miasta, w których koncentrują się takie usługi, które w warunkach polskich mogą znajdować się w kilku miastach województwa, ale nie w każdym mieście powiatowym, ze względu na niepodzielność ekonomiczną, techniczną lub organizacyjną” (s. 238). Usługi te rozumiane są jako instytucje i związane z nimi obiekty infrastruktury społecznej. Wskazano na pewien pożądany zestaw usług, które powinny być zlokalizowane w tego typu ośrodkach. Cytowani autorzy analizowali rozmieszczenie usług wyższego rzędu w 70 miastach w Polsce.

W badanych miastach J. Sołtys i S. Dorocki zidentyfikowali:

- sądy i prokuratury okręgowe – w 25 miastach;
- szpitale – o II poziomie referencyjności w 40 miastach oraz inne szpitale o rozszerzonym zakresie świadczeń medycznych w 18 miastach;
- filharmonie – w 8 miastach w 2017 r.;
- teatry dramatyczne – w 16 miastach w 2017 r.;
- kina multipleksowe, w tym spoza sieci, ale posiadające minimum dwie sale oraz projektory cyfrowe i dźwięk wielokanałowy – w 40 miastach w 2016 r., z tendencją rosnącą;
- wyższe uczelnie – z siedzibą w 66 miastach i jednostkami zamiejscowymi w 83 w 2016 r., z tendencją spadkową ze względu na malejącą liczbę studentów;
- obiekty handlowe materiałów budowlanych i wyposażenia wnętrz w 2018 r.:
 - większe: Castorama – 24, Leroy Merlin – 10, Nomi – 14, OBI – 10, Praktiker – 4,
 - mniejsze: Bricomarché – 126, Grupa PSB (m.in. sklepy Mrówka) – ponad 500.

Za typowe usługi charakterystyczne dla ośrodków podregionalnych uznano: sądy okręgowe, szpitale specjalistyczne, uczelnie wyższe i kina multipleksowe. Wskazano także na usługi wzbogacające, tj. teatry dramatyczne i filharmonie. Pominięto obiekty handlowe ze względu na ich znaczną liczbę i lokalizację w wielu mniejszych miastach. Łącznie wzięto zatem pod uwagę 6 rodzajów usług oraz liczbę studentów. Podzielono badane miasta na trzy grupy ośrodków podregionalnych: pełne – z 4 typowymi usługami, niepełne z 3 typowymi usługami i niepełne z 2 typowymi usługami. Wśród badanych miast znalazły się 23 pełne i 47 niepełne ośrodki podregionalne.

Na podstawie przytoczonych badań wyodrębnić można 3 grupy miast według liczby oferowanych usług charakterystycznych dla ośrodków podregionalnych – silnie, średnio i słabo rozwinięte (tab. 2.17). Z silnych ośrodków jedynie Wałbrzych nie posiadał kompletu usług typowych – sąd okręgowy zlokalizowany był w pobliskiej Świdnicy. Wśród średnio rozwiniętych ośrodków usługowych aż 10 miało wszystkie 4 typowe usługi, czyli według J. Sołtysa i S. Dorockiego (2018) były to pełne ośrodki podregionalne. Do grupy tej zaliczono także Gniezno i Grudziądz, posiadające ogółem po 4 brane pod uwagę usługi, mimo że nie wszystkie z nich były to tzw. typowe usługi, oraz miasta posiadające łącznie po 3 badane usługi.

Tabela 2.17. Podregionalne ośrodki usługowe w 2017 roku

Poziom rozwoju ośrodka usługowego	Liczba miast		Liczba usług	Miasta
Silne	14	5 (5)	6	Częstochowa, Jelenia Góra, Kalisz, Koszalin, Słupsk
		9 (9) ^a	5	Bielsko-Biała, Elbląg, Legnica, Łomża, Płock, Radom, Siedlce, Tarnów, Wałbrzych
Średnie	31	12 (9) ^b	4	Gniezno, Grudziądz, Konin, Krosno, Nowy Sącz, Ostrołęka, Piotrków Trybunalski, Przemyśl, Suwałki, Świdnica, Włocławek, Zamość
		19 (5)	3	Bełchatów, Biała Podlaska, Cieszyn, Ełk, Głogów, Inowrocław, Kłodzko, Leszno, Nysa, Oświęcim, Piła, Puławy, Rybnik, Sieradz, Stalowa Wola, Stargard, Starogard Gdański, Tarnobrzeg, Tomaszów Mazowiecki
Słabe	25 (3)	2	Chełm, Chojnice, Ciechanów, Gryfice, Jarosław, Jasło, Jastrzębie Zdrój, Kędzierzyn-Koźle, Kołobrzeg, Kościerzyna, Kutno, Lubin, Nowy Targ, Ostrowiec Świętokrzyski, Ostrów Wlkp., Racibórz, Sandomierz, Sanok, Skierniewice, Starachowice, Wałcz, Zduńska Wola, Zgorzelec, Żary, Żyrardów	

^a w tym 1 niepełny z 3 usługami typowymi;

^b w tym 10 pełnych – z 4 usługami typowymi;

(...) w tym miasta wojewódzkie w latach 1975–1998.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sołtys, Dorocki (2018).

W pozostałych miastach, poza kilkoma położonymi w obrębie konurbacji trójmiejskiej i górnośląsko-zagłębiowskiej, występowały jedynie pojedyncze z badanych usług lub nie występowały żadne (zob. pkt 3.5).

2.3.13. Wielokryterialna klasyfikacja miast na potrzeby raportu pt. *Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem*

Interesująca klasyfikacja miast w Polsce została przedstawiona przez zespół badawczy Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN oraz Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ w raporcie pt. *Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem* (2019). W klasyfikacji tej uwzględniono: status administracyjny, położenie względem ośrodków metropolitalnych i liczbę ludności. Podzielono miasta na 10 grup – podtypów (tab. 2.18).

Tabela 2.18. Propozycja klasyfikacji miast

	Nazwa	Liczba miast
Metropolitalne	stołeczne	1
	uksztalowane	6 ^a
	kształtujące się	17 ^b
Regionalne (pozostałe miasta wojewódzkie)		10
Subregionalne (byłe wojewódzkie i inne liczące ponad 50 tys. mieszk.)		53
Ponadlokalne	powiatowe aglomeracyjne	29
	powiatowe nieaglomeracyjne poniżej 50 tys. mieszk.	220
Lokalne	aglomeracyjne	89
	nieaglomeracyjne, liczące ponad 10 tys. mieszk.	62
	nieaglomeracyjne, liczące poniżej 10 tys. mieszk.	437

^a w tym 4 miasta główne: Kraków, Wrocław, Poznań, Gdańsk oraz 2 wspomagające z konurbacji trójmiejskiej: Gdynia i Sopot;

^b w tym 3 miasta główne: Katowice, Łódź, Szczecin oraz 14 wspomagających z konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej.

Źródło: *Relacje funkcjonalno-przestrzenne...* (2019).

Miasta zakwalifikowane jako ośrodki metropolitalne liczyły w 2018 r. ponad 400 tys. mieszkańców – wyjątek stanowiły Katowice, jednak wspomagane kilkunastoma miastami konurbacji, ośrodki regionalne – czyli pozostałe miasta wojewódzkie – miały od ponad 120 tys. do ponad 350 tys. mieszkańców, a subregionalne od ponad 40 tys. do ponad 200 tys. Była to grupa silnie zróżnicowana, w której najmniejszym miastem był Sieradz. Poniżej 50 tys. mieszkańców, czyli poniżej progu zapisanego w kryteriach klasyfikacji, miały jeszcze: Ciechanów, Krosno, Tarnobrzeg i Skierniewice. Natomiast największymi były Radom i Częstochowa – ponad 200 tys. mieszkańców.

2.3.14. Ośrodki ponadlokalne w opracowaniach naukowych – podsumowanie

Przeanalizowanych zostało kilkanaście opracowań pod kątem identyfikacji potencjalnych ośrodków subregionalnych. Każde z nich bazowało na nieco innym podejściu do badań, różne były też cele tych badań. Za najbardziej przydatne w niniejszych badaniach można uznać opracowania zawierające całościową klasyfikację miast w Polsce, tj. badania autorstwa P. Eberhardta (1986), J. Wendta (2001), M. Dej (2016),

czy *Relacje funkcjonalno-przestrzenne...*, (2019). Cenne są również prace poświęcone wyłącznie ośrodkom podregionalnym takich autorów, jak J. Szlachta (2011) oraz J. Sołtys i S. Dorycki (2018).

Liczba miast, które można na tej podstawie określić jako ośrodki ponadpowiatowe, czyli regionalne lub subregionalne, zawiera się pomiędzy 30 a 150 (tab. 2.19).

Tabela 2.19. Liczba miast, które można określić jako ośrodki ponadregionalne oraz regionalne i subregionalne w analizowanych opracowaniach

Lp.	Uwzględniony element badań	Opracowanie	Liczba ośrodków	
			ponad-regionalnych*	regionalnych i subregionalnych
1.	Klasyfikacja sieci osadniczej Polski zgodnie z modelem Christallera	Runge, 2012 ^a	11	58 ^b
2.	Hierarchia sieci osadniczej	Eberhardt, 1986	8	44
3.	Główne węzły osadnicze	Stasiak, 1994	38–40	
4.	Miasta średnie	Kaczmarek, 1998	–	58
5.	Ośrodki władzy	Wendt, 2001	11	66
6.	Ośrodki centralne	Sokołowski, 2011	9	32
7.	Ośrodki podregionalne	Szlachta, 2011	18	74 ^{bc}
8.	Ośrodki regionalne	Zaborowski, 2014	11	35 ^c
9.	Ośrodki dojazdów do pracy	Śleszyński, 2014	22	54
10.	Miasta o silnej pozycji rozwojowej lub o dużym potencjale aglomeracyjnym	Heffner, Gibas, 2015	18	149 ^b
11.	Klasyfikacja miast OPM	Dej, 2016	18	86
12.	Podregionalne ośrodki usług	Sołtys, Dorycki, 2018	–	70
13.	Klasyfikacja miast	<i>Relacje funkcjonalno-przestrzenne...</i> , 2019	8	63

* w tym metropolitalnych;

^a na podstawie koncepcji W. Christallera (1933);

^b po odjęciu miast wchodzących w skład aglomeracji i konurbacji miejskich ośrodków wojewódzkich;

^c w tym potencjalne.

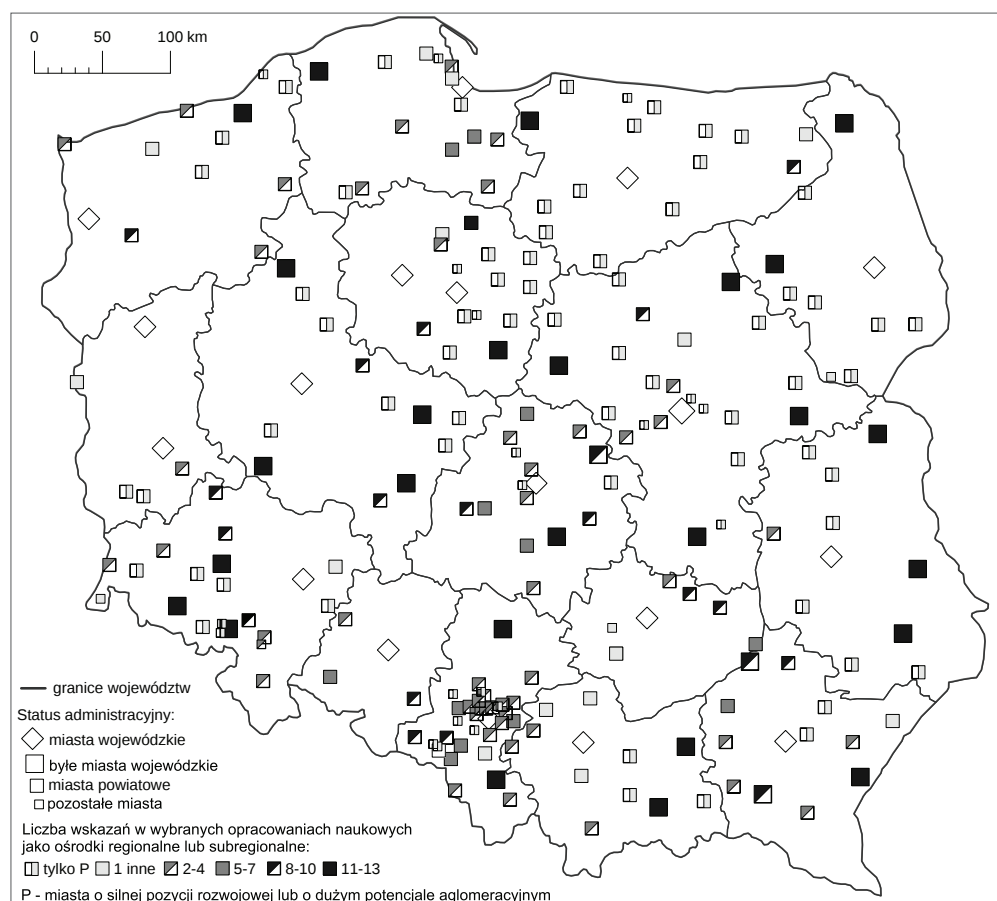
Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.13, 2.14, 2.15 i ryc. 2.8, 2.9.

Ogółem na podstawie wszystkich 13 przeanalizowanych opracowań naukowych można wskazać 214 ośrodków ponadlokalnych. Największą grupę stanowiły miasta wskazane wyłącznie w jednym opracowaniu – prawie połowę, a 1/4 stanowiły miasta zidentyfikowane na podstawie 6 i więcej opracowań – łącznie 55 miast (tab. 2.20, ryc. 2.10).

Tabela 2.20. Liczba miast, które można określić jako ośrodki regionalne i subregionalne w analizowanych opracowaniach

Liczba wskazań	Ogółem	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Liczba miast	214	103	21	24	6	5	3	4	9	4	7	2	8	18
Odsetek	100,0	48,1	9,8	11,2	2,8	2,3	1,4	1,9	4,2	1,9	3,3	0,9	3,7	8,4

Źródło: opracowanie własne.



Rycina 2.10. Miasta ponadpowiatowe wskazane na podstawie analizy wybranych opracowań naukowych

Źródło: opracowanie własne.

Celem analizy było wytypowanie miast do dalszych badań jako potencjalnych ośrodków subregionalnych. O ile do miast, które pojawiały się w kilku różnych opracowaniach naukowych, nie ma większych wątpliwości, to należałoby się przyjrzeć powodom, dla których poszczególni autorzy wskazywali inne miasta. Wśród miast wytypowanych jako potencjalne ośrodki subregionalne największą grupę stanowiły te zidentyfikowano wyłącznie na podstawie opracowania K. Heffnera i P. Gibasa (2015) – aż 89 miast, czyli (41,6% z 214). W grupie tej znajdziemy 20 ośrodków gminnych, w tym jedną wieś i 69 miast powiatowych. Kolejne 11 miast stanowią ośrodki władzy IV rzędu (Wendt, 2001), w tym 2 to ośrodki gminne – Małogoszcz i Bogatynia (tab. 2.21). W badaniach J. Wendta wyraźnie zyskiwały miasta z dużymi zakładami przemysłowymi, siedzibą szkoły wyższej lub sądu rejonowego. Natomiast wyłącznie w publikacji P. Śleszyńskiego (2014) wskazano Olkusz i Pszczynę jako ośrodki subregionalne.

Tabela 2.21. Wybrane miasta zidentyfikowane jako ośrodki ponadlokalne wyłącznie na podstawie publikacji J. Wendta (2001)

Miasto	Decydujące kryteria		
Drohiczyn	historyczne miasto wojewódzkie	I RP w XVIII w.	siedziba diecezji Kościoła katolickiego
Miechów		w XIX w	siedziba sądu rejonowego
Myślenice	duże zakłady przemysłowe*	Tele-Fonika ^a i House of Prince Poland SA ^b	
Świecie		zakład celulozowy Mondi Świecie SA	
Małogoszcz (pow. jędrzejowski)		cementownia grupy Lafarge	
Bogatynia (pow. zgorzelecki)		PGE Górnictwo i Energetyka konwencjonalna SA – oddział Elektrownia Turów ^c	
Pułtusk	szkoła wyższa**	^d	siedziba sądu rejonowego
Olecko		^e	–
Lubaczów	siedziba sądu rejonowego	konkatedra diecezji zamojsko-lubaczowskiej Kościoła katolickiego	
Lubartów		ponad 20 tys. mieszkańców	

* zakłady z listy „500” tygodnika „Polityka” z zyskiem netto powyżej 50 mln zł w 1999 r.;

** z rankingu szkół wyższych tygodnika „Wprost” z 2000 r.;

^a produkcja kabli;

^b produkcja i sprzedaż wyrobów tytoniowych;

^c do 1999 r. Bogatynia była też siedzibą banku spółdzielczego, co również zostało wzięte pod uwagę;

^d Akademia Humanistyczna im. Aleksandra Gieysztora do 2019 r., przekształcona następnie w filię uczelni z Warszawy;

^e Wszechnica Mazurska w latach 1992–2013, potem jedynie filie uniwersytetów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Wendt (2001).

2.4. Potencjalne ośrodki subregionalne – wybór miast do dalszych badań

Na podstawie analizy omówionych dokumentów planistycznych i opracowań naukowych zidentyfikowano 120 miast stanowiących potencjalne ośrodki subregionalne. Pominęto miasta wojewódzkie oraz miasta wskazywane jako ośrodki subregionalne wchodzące w skład górnośląsko-zagłębiowskiej metropolii – Gliwice i Tarnowskie Góry, Zgierz i Pabianice z aglomeracji łódzkiej oraz Pruszków i Legionowo z aglomeracji warszawskiej. Uwzględniono:

1. Miasta wskazane w dokumentach planistycznych – 109:

- wszystkie miasta, które na poziomie wojewódzkim zostały wskazane jako ośrodki o znaczeniu ponadpowiatowym (regionalne i subregionalne, bez obecnych miast wojewódzkich), w tym potencjalne oraz ośrodki lokalne tworzące z nimi miejskie obszary funkcjonalne, ośrodek transgraniczny z województwa dolnośląskiego oraz ośrodki ponadlokalne I rzędu z województwa warmińsko-mazurskiego¹¹ – łącznie 99;
- miasta, które zostały wskazane w dokumentach na poziomie krajowym – łącznie 10, w tym 6 jako regionalne w KPPZK 2001: Cieszyn, Lubliniec, Myszków, Pszczyna, Racibórz, Żywiec, oraz 4 wskazanych w KPZK 2011 jako subregionalne w granicach obszarów funkcjonalnych miast: Zawiercie, Jaworzno, Jastrzębie Zdrój i Żory¹².

2. Miasta wskazane na podstawie analizy wybranych opracowań naukowych – 7:

- podregionalne ośrodki usługowe według J. Sołtysa i S. Dorockiego (2018), subregionalne w OPM (Dej, 2016), o silnym potencjale rozwojowym według K. Heffnera i P. Gibasa (2015) – 3 miasta: Jarosław, Jasło, Sanok. Dodatkowo Jarosław został wskazany jako potencjalny ośrodek podregionalny przez J. Szlachtę (2011);
- subregionalne w OPM (Dej, 2016), ośrodki władzy IV rzędu według J. Wendta (2001) i o silnym potencjale rozwojowym według K. Heffnera

¹¹ W województwie tym wskazano najmniej ośrodków regionalnych i subregionalnych, dlatego postanowiono wziąć pod uwagę także miasta wskazane jako ośrodki ponadlokalne I rzędu: Iława, Ostróda, Kętrzyn i Giżycko.

¹² Pominęto ośrodki subregionalne wchodzące w skład aglomeracji warszawskiej (Legionowo i Pruszków), łódzkiej (Zgierz i Pabianice) i konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej w granicach metropolii – 14 miast.

i P. Gibasa (2015) oraz wskazany jako potencjalny ośrodek podregionalny przez J. Szlachtę (2011) – Dębica;

- ośrodki władzy IV rzędu według J. Wendta (2001) o znacznym potencjale aglomeracyjnym według badań K. Heffnera i P. Gibasa (2015) – Chełmno. Warto podkreślić historyczne znaczenie tego miasta jako stolicy województwa w I Rzeczypospolitej;
- podregionalne ośrodki usługowe według J. Sołtysa i S. Dorockiego (2018) – 2 miasta: Gryfice i Żyrardów. To drugie miasto zostało także wskazane jako potencjalny ośrodek podregionalny przez J. Szlachtę (2011). Wybór Gryfic uzasadniony był natomiast własnymi badaniami (zob. pkt 4.6.2).

3. miasta wskazane przez autora – 4:

- miasta pretendujące do miana stolicy Kaszub¹³ (Kartuzy i Puck) – jako ośrodki wspomagające dwóch subregionów kaszubskich, których główne ośrodki znajdują się odpowiednio w Kościerzynie i Wejherowie;
- Hajnówka¹⁴ jako ośrodek wspomagający dla Bielska Podlaskiego;
- Oleśnica¹⁵ dla obsługi północno-wschodniej części województwa dolnośląskiego. W pewnym stopniu sytuacja tego miasta jest podobna do Stargardu, który był wskazywany w wielu dokumentach i opracowaniach jako subregionalny – jest to również węzeł kolejowy położony w promieniu 40 km od centrum ośrodka metropolitalnego, różnica polega na mniejszej liczbie ludności.

Niemal wszystkie wskazane miasta były ośrodkami powiatowymi, wyjątek stanowiły: Bielawa, Ustka i Miastko – 2 z nich zostały wskazane w dokumentach poziomu wojewódzkiego jako miasta wchodzące w skład zespołów miejskich – Bielawa – Dzierżonów i Ustka – Słupsk. Natomiast Miastko było miastem powiatowym do 1975 r., a od 1999 r. weszło w skład powiatu bytowskiego. Przez powiat ten przebiega granica Kaszub, do których Miastko już nie należy (por. pkt 4.6.3).

Decydujące znaczenie przy wyborze danego miasta miało jego wskazanie jako ośrodka ponadpowiatowego w choćby jednym dokumencie planistycznym

¹³ Jest to jeden z dwóch regionów w Polsce o najsilniejszej odrębności regionalnej, odzwierciedlonej liczbą osób identyfikujących się z osobną grupą etniczno-narodową (zob. pkt 4.6.3).

¹⁴ Gmina Hajnówka charakteryzowała się silną pozycją rozwojową (Heffner, Gibas, 2015).

¹⁵ W projekcie planu z 2018 r. wskazane jako jeden z 5 ośrodków lokalnych I stopnia (Postanowienie nr 2..., 2018). Ponadto gmina Oleśnica charakteryzowała się silną pozycją rozwojową według badań K. Heffnera i P. Gibasa (2015).

(109 miast). Następnie lista ta została uzupełniona na podstawie analizy opracowań naukowych.

We wskazanej grupie 120 miast znalazły się 34 miasta na prawach powiatu, w tym 30 było jednocześnie stolicami powiatów ziemskich, a 4 stanowiły jedynie powiaty miejskie: Żory, Jastrzębie-Zdrój, Jaworzno i Świnoujście. W latach 90. XX w. 108 z nich było miastami rejonowymi, w tym 31 wojewódzkimi – pozostałe 14 miast to: Bielawa, Polkowice, Zgorzelec, Chełmno, Żagań, Zduńska Wola, Zakopane, Sztum, Ustka, Jastrzębie-Zdrój, Jaworzno, Żory, Ostrowiec Świętokrzyski, Skarżysko-Kamienna.

Należy odnotować, że wśród wskazanych miast kilka położonych było na obrzeżach aglomeracji ośrodków wojewódzkich: Jaworzno, Wejherowo, Stargard i Oleśnica. Warto w tym miejscu uzasadnić uwzględnienie tych miast jako potencjalnych ośrodków subregionalnych. Jaworzno nie weszło w skład Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (zob. pkt 4.2), więc z racji swojej wielkości – 91,1 tys. mieszkańców – i statusu miasta na prawach powiatu pretenduje do roli ośrodka subregionalnego. Wejherowo jest jednym z 8 miast konurbacji trójmiejskiej. Jednocześnie jest jednym z najważniejszych ośrodków miejskich na Kaszubach, a w PZPW województwa pomorskiego zostało wskazane jako ośrodek regionalny (zob. ryc. 2.6). Stargard jest członkiem stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, jednak nie we wszystkich delimitacjach wchodzi w skład MOF Szczecina (np. *Koncepcja przestrzennego...*, 2011). W PZPW województwa zachodniopomorskiego miasto to wskazane zostało jako ośrodek subregionalny. Oleśnica przez część naukowców zaliczana jest do aglomeracji wrocławskiej. Miasto nie przystąpiło jednak do Stowarzyszenia Aglomeracji Wrocławskiej, a także nie weszło w skład MOF Wrocławia (*Koncepcja przestrzennego...*, 2011). O jego potencjale może świadczyć to, że w projekcie aktualizacji PZPW województwa dolnośląskiego planowane jest podniesienie jego rangi w systemie osadniczym (Postanowienie nr 2..., 2018).

Duże zróżnicowanie liczby miast z poszczególnych województw (tab. 2.22) wskazanych jako potencjalne ośrodki subregionalne wynika z regionalnych różnic w strukturze osadniczej. Część z tych miast to ośrodki o charakterze wspomagającym, w przypadku gdy funkcje ośrodka subregionalnego były podzielone pomiędzy kilka miast. Na podstawie dokumentów planistycznych zidentyfikowano 16 subregionów policentrycznych, a kolejne zostały zaproponowane przez autora (por. pkt 4.3.1).

Tabela 2.22. Potencjalne ośrodki subregionalne – struktura według województw

Województwo	Liczba miast powiatowych i na prawach powiatu	Liczba potencjalnych ośrodków subregionalnych		
		ogółem	w tym	
			były wojewódzkie	wspomagające
Polska	380	120	31	23
Dolnośląskie	26	13	3	4 ^a
Kujawsko-pomorskie	19	4	1	–
Lubelskie	20	4	3	–
Lubuskie	12	5	–	1
Łódzkie	21	11	3	2
Małopolskie	19	6	2	2
Mazowieckie	38 (1)	6	5	–
Opolskie	11	4	–	–
Podkarpackie	21	9	3	2
Podlaskie	14	4	2	–
Pomorskie	19 (3)	16	1	2
Śląskie	25 (18)	13	2	2 ^b
Świętokrzyskie	13	6	–	–
Warmińsko-mazurskie	19	6	1	–
Wielkopolskie	31	6	4	1
Zachodniopomorskie	19 (1)	7	1	1 ^c

(...) w tym miasta na prawach powiatu niebędące stolicą powiatu ziemskiego;

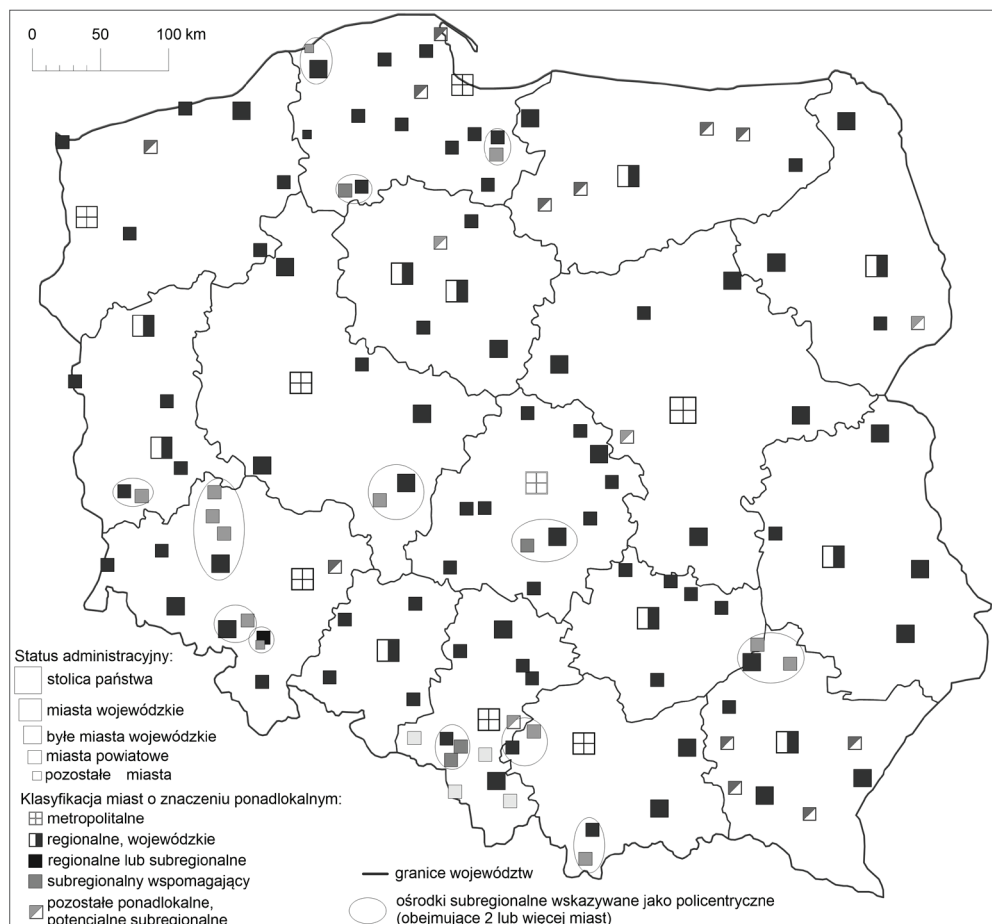
^a w 3 subregionach;

^b w jednym subregionie;

^c w ramach obszaru funkcjonalnego Koszalin – Kołobrzeg – Białogard.

Źródło: opracowanie własne.

Na rycinie 2.11 przedstawiono miasta w Polsce sklasyfikowane na podstawie przeprowadzonej analizy jako ośrodki: metropolitalne, regionalne i subregionalne, w tym miasta wspomagające funkcje subregionalne – łącznie 138 miast, z czego w dalszych badaniach pominięto 18 miast wojewódzkich zaklasyfikowanych jako ośrodki metropolitalne i regionalne.



Rycina 2.11. Ośrodki ponadlokalne w Polsce – próba klasyfikacji

Źródło: opracowanie własne.

Wytypowane 120 miast stanowi punkt wyjścia do dalszych badań – są one analizowane w rozdziale 3. Są to zarówno rzeczywiste, jak i potencjalne ośrodki subregionalne, w tym miasta pełniące jedynie funkcje uzupełniające w subregionach policentrycznych.

Piśmiennictwo

Literatura

- Bartosiewicz, B., Marcińczak, S. (2020). Policentryczność regionów miejskich w Polsce. *Przegląd Geograficzny*, 92 (4), 455–474. DOI: 10.7163/PrzG.2020.4.1.
- Bocheński, T., Rydzewski, T. (2020). *Stolice byłych 49 województw w Polsce – wybrane zagadnienia rozwoju miast*. Badania Miast, t. 3. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Böhme, K. [b.d.]. Metropolitan regions in the framework of ESPON in the framework of ESPON. W: *OECD international workshop on „Defining and measuring metropolitan regions”*. Metropolitan regions in the framework of ESPON.
- Dej, M. (red.) (2016). *Rozwój gospodarczy. Raport o stanie polskich miast. Obserwatorium polityki miejskiej*. Kraków: Instytut Rozwoju Miast.
- Dębski, J. (1987). Założenia i realizacja planu przestrzennego zagospodarowania Polski w latach 1971–1985. Dokumentacja Geograficzna, z. 6. Warszawa: IGiPZ PAN.
- Eberhardt, P. (1986). Krajowy system osadniczy. *Czasopismo Geograficzne*, 57 (1), 20–45.
- 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.
- Gruchowiak, H. (2013). *Delimitacja lokalnych rynków pracy w Polsce z wykorzystaniem modelowania wielopoziomowego* [mps rozprawy doktorskie]. Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Wydział Informatyki i Gospodarki Elektronicznej.
- Heffner, K., Gibas, P. (2015). *Obszary funkcjonalne i ich związki z zasięgiem oddziaływania ośrodków subregionalnych (na przykładzie województwa opolskiego)* (s. 9–24). Studia Miejskie 18. Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.
- Historia nomenklatury NTS* [b.d.]. GUS. Pobrano z: <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/system-kts/historia-nomenklatury-nts/> (12.08.2020).
- Historia polski w liczbach* (1994). Warszawa: GUS.
- Kaczmarek, T. (1998). Zmiany struktury funkcjonalnej średnich miast w Polsce. *Biuletyn KPZK PAN*, 182, 177–196.
- Klassen, L.H., Paelinck, J.H.P., Wagenaar, S. (1982). *Systemy przestrzenne*. Warszawa: PWN.
- Klasyfikacja NUTS w Polsce* [b.d.]. GUS. Pobrano z: <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/klasyfikacja-nuts/klasyfikacja-nuts-w-polsce> (11.08.2020).
- Kołodziejczyk, R. (1961). Zamiana miast na osady w Królestwie Polskim. *Kwartalnik Historyczny*, 68 (1), 191–200.

- Koszutski, S. (1915). *Nasze miasta a samorząd. Życie miast w Królestwie Polskim i reforma a samorządowa*. Warszawa–Lwów.
- Miasta w liczbach 2010* (2012). Warszawa: GUS.
- Przestrzenny wymiar dojazdów do pracy w Polsce* (2015). Urząd Statystyczny w Poznaniu. Pobrano z: <https://www.arcanagis.pl/przestrzenny-wymiar-dojazdow-do-pracy-w-polsce> (24.04.2021).
- Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem. Raport syntetyczny* (2019). Gdańsk: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.
- Rozwój miast w Polsce – raport wprowadzający* (2010). Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Runge, A. (2012). Metodologiczne problemy badania miast średnich w Polsce. *Prace Geograficzne*, 129, 83–101. DOI: 10.4467/20833113PG.12.015.0523.
- Runge, A. (2013). *Rola miast średnich w kształtowaniu systemu osadniczego Polski*. Katowice: Uniwersytet Śląski.
- Sokołowski, D. (2005). Centralność a węzłowość większych miast w Polsce. *Przegląd Geograficzny*, 77 (4), 507–526.
- Sokołowski, D. (2011). Centralność większych miast Polski. Rola czynnika administracyjnego i globalizacji. W: B. Namysłak (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*. T. 2 (s. 11–23). Rozprawy Naukowe IGiRR Uniwersytetu Wrocławskiego 20. Wrocław: Uniwersytet Wrocławski.
- Sołtys, J., Dorocki, S. (2018). Rozmieszczenie usług jako podstawa rozpoznawania ośrodków podregionalnych w Polsce i ich hierarchii. *Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG*, 32 (3), 237–251. DOI: 10.24917/20801653.323.15.
- Stasiak, A. (1994). Wstępna koncepcja głównych węzłów osadniczych Polski. W: A. Stasiak (red.), *Podstawowe węzły układu osadniczego Polski. Biuletyn KPZK PAN*, 167, 29–46.
- Szlachta, J. (1996). Przestrzenne uwarunkowania polityki rozwoju w Polsce. W: J. Staciewicz, *Problemy długofalowej polityki rozwoju* (s. 7–36). Prace i Materiały Instytutu Rozwoju Gospodarczego SGH 52. Warszawa: SGH.
- Szlachta, J. (2011). Ośrodki subregionalne w Polsce – identyfikacja. W: W. Dziemianowicz, J. Szlachta, K. Szmigiel-Rawska (red.), *Subregionalne bieguny wzrostu* (s. 29–40). Warszawa: Uniwersytet Warszawski.
- Śleszyński, P. (2014). Delimitation and typology of functional urban regions in Poland based on commuting, 2006. *Geographia Polonica*, 87 (2), 317–320.
- Śleszyński, P. (2015). W sprawie optymalnego podziału terytorialnego Polski: zastosowanie analizy grawitacyjnej. *Przegląd Geograficzny*, 87 (2), 343–359.

- Śleszyński, P. (2016). Współczesne i prognozowane uwarunkowania demograficzno-migracyjne w rozwoju miejskiego systemu osadniczego Polski. *Konserwatorium Wiedzy o Mieście*, 1 (29), 97–106.
- Wendt, J. (2001). *Geografia władzy w Polsce*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Właściwość sądów powszechnych (9.11.2016). Pobrano z: <https://dane.gov.pl/dataset/985,lista-sadow-powszechnych/resource/3872/table> (12.08.2020).
- 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.
- Założenia nowej wersji planu przestrzennego zagospodarowania kraju do 1995 r.* (1986). Komisja Planowania przy Radzie Ministrów.

Akty prawne i dokumenty planistyczne

- Dziennik praw*, t. LXIX (1869). Warszawa: Drukarnia Rządowa.
- ESPON Project 3.1. Final Report* (2006). Bonn: Bundesamt fuer Bauwesen und Raumordnung.
- ESPON Project 3.2. Scenarios on the territorial future of Europe* (2006). Luxembourg: Ministry of Interior and Spatial Development.
- Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. Załącznik do obwieszczenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2001 r. *Monitor Polski*, 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, 1990. Warszawa: Centralny Urząd Planowania.
- Postanowienie nr 2 Marszałka Województwa Dolnośląskiego z dnia 19 VI 2018 r. w sprawie skierowania projektu Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do opiniowania i uzgadniania.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 18 grudnia 2008 r. w sprawie ustalenia, zmiany i zniesienia urzędowych nazw niektórych miejscowości oraz obiektów fizjograficznych, Dz.U. nr 234, poz. 1586.
- Uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030. *Monitor Polski*, 2012, poz. 252.
- Uchwała nr 22/18 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego.
- Uchwała nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r. w sprawie uchwalenia nowego planu zagospodarowania przestrzennego województwa

pomorskiego oraz stanowiącego jego część planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Trójmiasta.

Uchwała nr LV/679/18 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 28 sierpnia 2018 r. w sprawie uchwalenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi.

Uchwała nr V/26/2/2016 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29 sierpnia 2016 r. w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego.

Uchwała nr V/70/19 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego wraz z planem zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania.

Uchwała nr VI/54/2019 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 24 kwietnia 2019 r. w sprawie uchwalenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego.

Uchwała nr VIII/135/19 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 czerwca 2019 r. w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego.

Uchwała nr XI/162/2015 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30 października 2015 r. w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubelskiego.

Uchwała nr XIVII/732/18 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 26 marca 2018 r. w sprawie zmiany uchwały nr XV/174/03 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 22 grudnia 2003 r. w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego.

Uchwała nr XLIV/667/18 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego wraz z planami zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Zielona Góra i Gorzów Wlkp.

Uchwała nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 r. w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego.

Uchwała nr XLVII/833/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 22 września 2014 r. w sprawie uchwalenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego.

Uchwała nr XLVIII/1622/2014 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego w sprawie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego.

Uchwała nr XXXIX/832/18 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28.08.2018 r. w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego.

Uchwała nr XXXVI/330/17 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 22 maja 2017 r. w sprawie planu zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego.

Uchwała Sejmiku Województwa Podkarpackiego nr LIX/930/18 z dnia 27 sierpnia 2018 r. zmieniająca uchwałę w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa podkarpackiego.

Ustawa z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym. Dz.U. z 2001 r. nr 142, poz. 1591.

VASAB Long-Term Perspective for Territorial Development of Baltic Sea Region (2009). Ryga.

Inne

BDL GUS. Pobrano z: <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start> (01.2020).

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia. Pobrano z: <http://infogzm.metropoliagzm.pl/info-mapa.html> (06. 2020).

Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna. Pobrano z: <http://www.wmsse.com.pl/o-nas/zaufalii-namm> (18.05.2021).

3. Wybrane cechy potencjalnych ośrodków subregionalnych

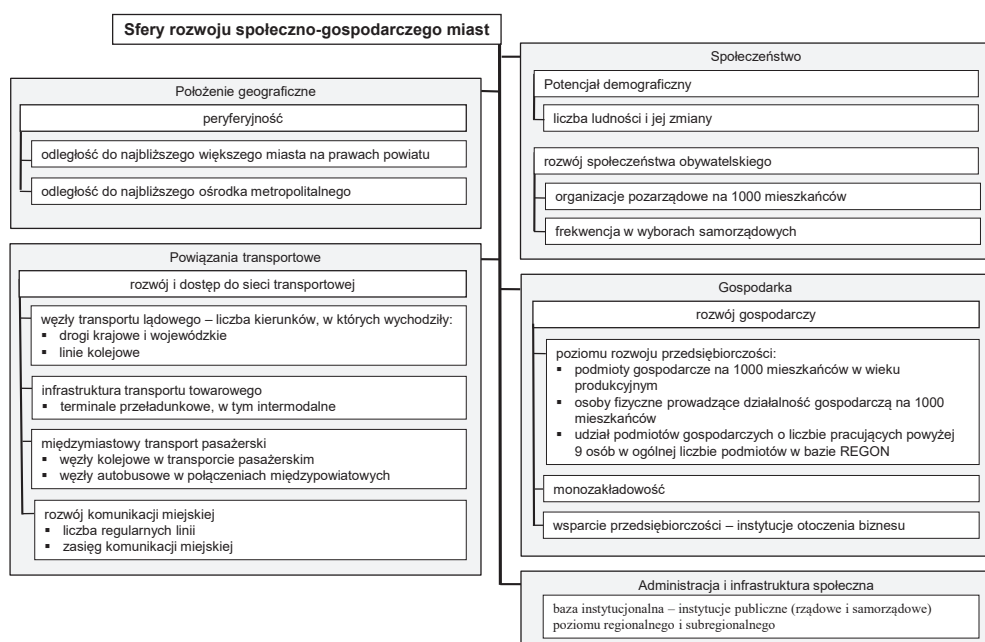
3.1. Zakres badań

W badaniach uwzględniono 120 miast wytypowanych do badań na podstawie analizy przedstawionej w rozdziale 2. Przeanalizowano i oceniono potencjał badanych miast pod względem wybranych cech. Można je podzielić na 5 sfer, a do każdej z nich przypisano od 1 do 4 wskaźników (ryc. 3.1).

Dużą wagę przypisano kwestiom transportowym. Trzeba bowiem pamiętać, że powiązania transportowe odzwierciedlają te społeczno-gospodarcze (por. np. Sobczyk, 1985), a z drugiej strony miasto, do którego trudno dojechać, traci na znaczeniu. Dostępność transportowa warunkuje też zasięg oddziaływania danego ośrodka i zwiększa atrakcyjność inwestycyjną. Powiązana jest także z dojazdami do pracy, które zostały przeanalizowane w rozdziale 4. W pkt 3.4 uwzględniono dostępność infrastrukturalną, a w pkt 4.5 – wynikającą z czasu dojazdu samochodem i sieci połączeń komunikacji zbiorowej. Ocena miasta jako węzła transportowego oparta była na czterech wskaźnikach, uwzględniono zarówno pasażerski transport wewnętrzny (miejski), jak i zewnętrzny (międzymiastowy) oraz towarowy. Sieć transportowa stanowi swoisty „krwiobieg” współczesnej gospodarki ze względu na globalne powiązania społeczno-gospodarcze jej rozwój jest niezbędny dla zapewnienia sprawnego przepływu osób i towarów.

Bardzo duże znaczenie dla roli danego miasta w sieci osadniczej ma baza instytucjonalna, w tym szczególnie funkcjonujące w nim instytucje publiczne szczebla ponadlokalnego. Badania w tym zakresie stanowią ponadto punkt wyjścia do dyskusji o decentralizacji i deglomeracji w Polsce. Uwzględniono tutaj instytucje i organy terenowe administracji rządowej oraz ważniejsze samorządowe. Natomiast instytucje pozarządowe zostały uwzględnione przy analizie rozwoju społeczeństwa obywatelskiego.

W zakresie rozwoju gospodarczego podstawowe wskaźniki, tj. PKB, nie mogły zostać wzięte pod uwagę ze względu na brak danych na poziomie gmin. Najniższym poziomem, na jakim publikowane są w Polsce dane o PKB, są podregiony statystyczne. Ich granice poprowadzone arbitralnie tworzą obszary, które w niewielkim stopniu pokrywają się z faktycznymi regionami funkcjonalnymi. Oprócz powszechnie podawanych wskaźników rozwoju przedsiębiorczości uwzględniono podmioty wspierające przedsiębiorstwa i ich innowacyjność. Ocena rozwoju gospodarczego oparta była na trzech wskaźnikach (ryc. 3.1).



Rycina 3.1. Wykorzystane wskaźniki rozwoju społeczno-gospodarczego

Źródło: opracowanie własne.

Sferę społeczną analizowano osobno w dwóch aspektach: potencjału demograficznego (pkt 3.2) i rozwoju społeczeństwa obywatelskiego (pkt 3.7).

W analizie wykorzystano zarówno dane pozyskane bezpośrednio z BDL GUS, jak i wyniki wcześniejszych badań – przede wszystkim T. Bocheńskiego i T. Rydzewskiego (2020) oraz M. Dej (2016). Autorskie są zwłaszcza wskaźniki dotyczące powiązań transportowych. Na rycinie 3.1 przedstawiono wszystkie wykorzystane wskaźniki w podziale na wspomniane 5 sfer. Oceny dokonano osobno dla każdego z wymienionych aspektów, natomiast nie zdecydowano się na ocenę syntetyczną. Zastosowano metodę bonitacyjną, a oceny przedstawiono w pięciostopniowej skali, gdzie 1 oznacza najgorszy wynik (najbardziej negatywny), a 5 najlepszy (najbardziej pozytywny).

3.2. Potencjał demograficzny

W analizie potencjału demograficznego wzięto pod uwagę dwie zmienne – liczbę ludności w 2019 r. oraz jej zmianę w stosunku do 2000 r.

Jeśli przyjmiemy podział miast w Polsce na 5 grup (bardzo duże, duże, średnie, małe i bardzo małe), to wśród badanych 120 miast nie było miast bardzo dużych i bardzo małych. Z tego względu grupy miast dużych i średnich zostały dodatkowo podzielone na dwie podgrupy (tab. 3.1).

Wśród badanych miast były 2 – Częstochowa i Radom – liczące ponad 200 tys. mieszkańców, czyli przewyższające pod tym względem aż 7 obecnych stolic województw.

Największą grupę stanowiły miasta średniej wielkości¹. Aż 3/4 badanych miast liczyło od 20 do 90 tys. mieszkańców. Grupę tą można podzielić na dwie mniejsze, których granica przebiega na poziomie 40 tys. mieszkańców (tab. 3.1). Na ich pograniczu znalazły się Żyrardów i Chojnice, liczące po 39,8 tys. mieszkańców. W przypadku pierwszego z nich liczba ludności spada, a w przypadku drugiego rośnie. Natomiast na pograniczu kolejnej grupy było liczące 19,5 tys. mieszkańców Chełmno. Ponad

¹ Podział miast w Polsce według liczby ludności przedstawiono w pkt 2.1.2. Za miasta średnie przyjmowano takie, które zamieszkiwało według różnych koncepcji co najmniej 20 lub 40 tys. mieszkańców.

10% badanych miast zamieszkałych było przez mniej niż 20 tys. osób. Najmniejszym w badanej grupie miast jest Sztum, liczący w 2019 r. niespełna 9,9 tys. mieszkańców – w latach 2010–2017 r. było ich jednak ponad 10 tys.

Analizując zmianę liczby ludności w ostatnich 20 latach, wzięto pod uwagę zmianę procentową. Wyodrębniono miasta, w których ludności przybyło o ponad 1%, ubyło o ponad 1% oraz charakteryzujące się stabilną liczbą ludności, w których zmiana wahała się pomiędzy $-0,9$ a $+0,9\%$. Średnia zmiana liczby ludności w badanej grupie miast w latach 2000–2019 wyniosła $-5,5\%$, w tym 65 miast odnotowało większy spadek, a trzy równy średniej, przy czym wszystkie duże miasta z badanej grupy odnotowały spadek (tab. 3.1, ryc. 3.2).

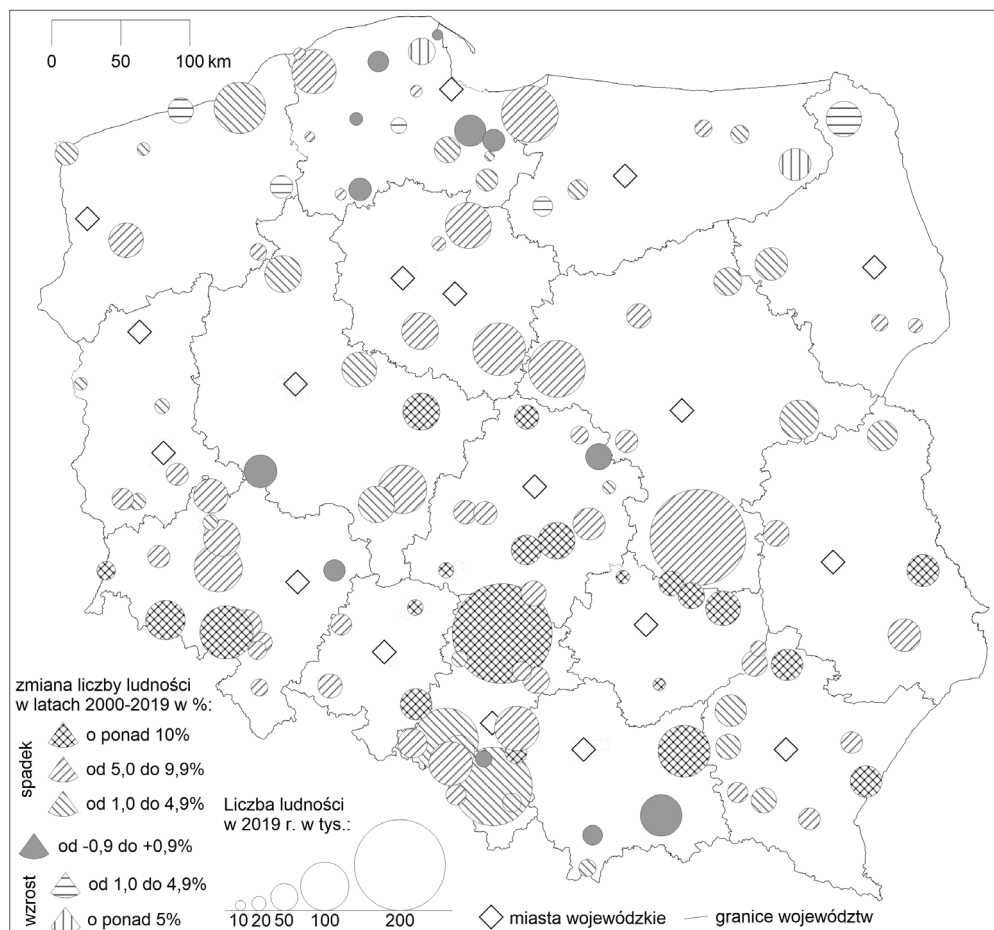
Tabela 3.1. Podział badanych miast ze względu na liczbę ludności i jej zmianę

Klasa wielkości	Liczba ludności w 2019 r.	Zmiana liczby ludności*	Ocena**	Liczba miast		Odsetek miast	
Duże	190 tys. i więcej	spadek o 1–9%	5–	15	1	12,5	0,8
		spadek o ponad 10%	5=		1		0,8
	90,0–189,9 tys.	spadek o 1–9%	4–		11		10,8
		spadek o ponad 10%	4=		2		1,7
Średnie	40,0–89,9 tys.	wzrost o ponad 1%	3+	51	6	42,5	5,0
		stabilizacja	3		4		3,3
		spadek o 1–9%	3–		30		25,0
		spadek o ponad 10%	3=		11		9,2
	20,0–39,9 tys.	wzrost o ponad 1%	2+	41	4	34,2	3,3
		stabilizacja	2		6		5,0
		spadek o 1–9%	2-		26		21,7
		spadek o ponad 10%	2=		5		4,2
Małe	10,0–19,9 tys.	stabilizacja	1	13	2	10,8	1,7
		spadek o ponad 1%	1-		8		6,7
		spadek o ponad 10%	1=		2		1,7
	mniej niż 10 tys.	spadek o ponad 1%	1-		1		0,8

^{*} w stosunku do 2000 r.;

^{**}cyfra odnosi się do liczby ludności, zaś znaki do jej zmiany.

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.



Rycina 3.2. Liczba ludności badanych miast w 2019 roku oraz jej zmiana w stosunku do 2000 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Aż w 98 (81,7%) miastach odnotowało spadek populacji o więcej niż 1%, w tym w 20 z nich o ponad 10%. Największy spadek, o 15,4%, odnotowano w Wałbrzychu. W przypadku 12 (10%) badanych miast zmiana zaludnienia wyniosła od -0,9 do +0,9, są to: Chojnice, Leszno, Nowy Targ, Tczew, Puck, Pszczyna, Łębork, Oleśnica, Malbork, Nowy Sącz, Skierniewice, Bytów. Natomiast wzrost liczby ludności odnotowano w 10 (8,3%) badanych miastach, w tym powyżej 10% w Elku i Wejherowie, a od 1 do 4% w 8 innych miastach: Kościerzyna, Kwidzyn, Polkowice, Kołobrzeg,

Ława, Siedlce, Suwałki, Szczecinek. Uwagę zwraca przyrost ludności w kilku miastach średnich położonych peryferyjnie w północnej Polsce, tj. Ełk, Suwałki i Szczecinek.

3.3. Peryferyjność względem większych ośrodków miejskich

Peryferyjność jest tu rozumiana jako położenie w oddaleniu od głównych ośrodków miejskich. W tym przypadku im większa peryferyjność, tym dane miasto jest bardziej predysponowane do pełnienia funkcji ośrodka subregionalnego – głównym celem polityki przestrzennej powinno być bowiem zapewnienie ludności dobrego dostępu do usług publicznych jako ważnego elementu jakości życia.

Na podstawie Google Maps obliczono odległość drogową do najbliższego miasta na prawach powiatu (innego niż dane miasto) oraz do ośrodka metropolitalnego (8: Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Szczecin, Katowice) lub ponadregionalnego posiadającego pewne funkcje metropolitalne (Lublin, Białystok, Bydgoszcz). Ustalono 5 przedziałów odległości – osobno dla relacji z miastem na prawach powiatu i ośrodkiem metropolitalnym (tab. 3.2).

Tabela 3.2. Podział badanych miast ze względu na odległość od głównych ośrodków miejskich w 2020 roku

Odległość do najbliższego miasta na prawach powiatu	Liczba punktów	Liczba miast	Odległość do najbliższego ośrodka metropolitalnego	Liczba punktów	Liczba miast
Do 25 km	1	13	Do 50 km	1	18
25–50 km	2	50	50–100 km	2	53
50,1–75,0 km	3	41	101–150 km	3	34
75,1–100,0 km	4	13	151–200 km	4	14
Ponad 100 km	5	3	Ponad 200 km	5	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps.

Najbardziej oddalone od najbliższego miasta na prawach powiatu były Suwałki (130 km), Wałcz (113 km) i Świnoujście (106 km). Natomiast najbardziej oddalony od ośrodka metropolitalnego był Sanok – 212 km.

Następnie zsumowano te punkty i dokonano oceny peryferyjności w skali pięciostopniowej. Żadne z miast nie uzyskało najwyższej oceny (bardzo duża peryferyjność). Najmniejszą peryferyjnością odznaczały się miasta wchodzące w skład konurbacji rybnickiej – Żory, sąsiadujące z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią Jaworzno, oraz Pszczyna, położona pomiędzy Katowicami a Bielsko-Białą. Największą grupę stanowiły miasta ze średnią peryferyjnością, a nieco mniejszą z małą. Natomiast dużą peryferyjnością charakteryzowało się 18 miast (tab. 3.3, ryc. 3.3), które ze względu na położenie można podzielić na 4 obszary:

- 1) przy granicy państwa: Zgorzelec, Słubice, Zakopane, Przemyśl, Suwałki i Świnoujście;
- 2) w północnej Polsce – na Pomorzu i pasie pojezierzy: Chojnice, Człuchów, Giżycko, Kętrzyn, Koszalin, Szczecinek i Wałcz;
- 3) na podkarpaciu: Krosno, Sanok;
- 4) w środkowej Polsce: Radom, Starachowice i Ostrowiec Świętokrzyski.

Tabela 3.3. Ocena peryferyjności badanych miast w 2020 roku

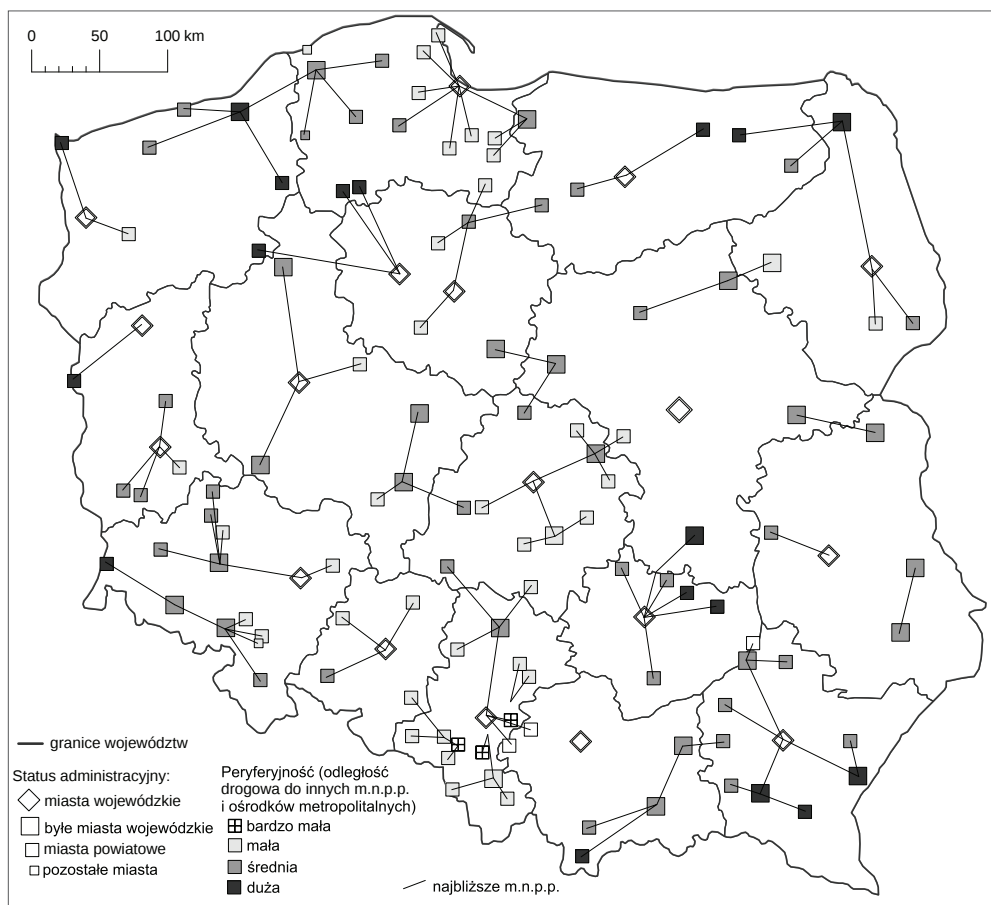
Ocena peryferyjności	Liczba punktów	Liczba miast	Odsetek miast
Bardzo mała	1–2	3	2,5
Mała	3–4	45	37,5
Średnia	5–6	54	45,0
Duża	7–8	18	15,0
Bardzo duża	9–10	–	0,0

Źródło: opracowanie własne.

Odległość wraz z jakością infrastruktury transportowej decydują o dostępności czasowej. Ponadto wpływ na tę dostępność mają jeszcze kongestia – w przypadku transportu drogowego – oraz oferta połączeń – ich częstotliwość i rodzaj – w transporcie zbiorowym.

Najgorszą dostępnością czasową samochodem osobowym do ośrodków wyższego rzędu (ponad 60 min do miasta wojewódzkiego i ponad 40 min do miasta na prawach powiatu) w 2008 r. charakteryzowało się 16 ze 120 badanych miast: Bytów, Chojnice, Człuchów, Ełk, Giżycko, Gryfice, Hajnówka, Kętrzyn, Kłodzko, Kwidzyn,

Miastko, Nowy Targ, Szczecinek, Wieluń, Zakopane i Zgorzelec (Koncepcja przestrzennego..., 2011).



Rycina 3.3. Peryferyjność badanych miast w 2020 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps.

3.4. Znaczenie miasta jako węzła transportowego

Węzły transportowe potraktowano analogicznie, jak zrobili to T. Bocheński i T. Rydzewski (2020), czyli do danego ośrodka zaliczono również sąsiadujące miejscowości, gdzie rozgałęziały się linie kolejowe lub ważne drogi, w tym przeznaczone dla obsługi danego miasta węzły autostradowe. Dotyczyło to 11 badanych miast:

- Chełmno z Grubnem (skrzyżowanie dróg 91 na Toruń i 550 na Unisław);
- Dębica z Pustynią (węzeł drogowy na A4);
- Jarosław z Muniną (rozwidlenie linii kolejowych na Przemyśl i Lubaczów) i Mokrą (węzeł drogowy na A4);
- Jastrzębie-Zdrój z Pawłowicami (rozwidlenie linii kolejowych na Żory i Chybie) i Mszaną (węzeł drogowy na A1);
- Przemyśl z Żurawicą (skrzyżowanie dróg 77 na Radymno i 881 na Łańcut);
- Tarnobrzeg z Sobowem (rozwidlenie linii kolejowych na Sandomierz i Stalową Wolę), Ocicami (rozwidlenie linii kolejowych na Rzeszów i Dębicę) i Chmielowem (rozwidlenie linii kolejowych na Kielce i Dębice);
- Bielsk Podlaski z Lewkami (rozwidlenie linii kolejowych na Czeremchę i Hajnówkę);
- Elbląg z Bogaczewem (rozwidlenie linii kolejowych na Olsztyn i Braniewo);
- Leszno z Kąkolewem (rozwidlenie linii kolejowych na Ostrów Wlkp. i Jarocin);
- Koszalin z Mścicami (rozwidlenie linii kolejowych na Kołobrzeg i Mieleno);
- Stargard z Ulikowem (rozwidlenie linii kolejowych na Koszalin i Piłę).

W ocenie znaczenia danego miasta jako węzła transportowego uwzględniono następujące elementy:

- liczba kierunków, w których wychodziły drogi krajowe i wojewódzkie;
- dostęp do dróg ekspresowych i autostrad;
- liczba kierunków, w których wychodziły czynne linie kolejowe;
- liczba kierunków, w których wychodziły linie kolejowe z regularnym ruchem pasażerskim;
- liczba odprawianych pociągów pasażerskich na dobę w dni robocze poza sezonem;
- liczba obsługiwanych tras w międzypowiatowej komunikacji autobusowej;
- liczba regularnych linii komunikacji miejskiej.

Wykorzystano zarówno badania własne – w zakresie infrastruktury transportowej i logistycznej, transportu kolejowego i komunikacji miejskiej oraz P. Rosika i in. (2017) – w zakresie transportu autobusowego międzymiastowego.

3.4.1. Infrastruktura transportowa

Pod względem infrastruktury drogowej pod uwagę wzięto wyłącznie drogi krajowe i wojewódzkie. Średnia liczba kierunków, w których wychodziły te drogi z badanego zbioru miast, wyniosła 5,6. W 63 miastach liczba ta była wyższa od średniej. Największym węzłem drogowym wśród badanych miast była Częstochowa – w 13 kierunkach, ponadto z 4 miast wychodziły drogi w 9 kierunkach: Kędzierzyn-Koźle, Piotrków Trybunalski, Płock, Rybnik, a z 6 miast w 8 kierunkach: Jarosław, Leszno, Racibórz, Radom, Sieradz, Żory. Najmniejsze znaczenie miało 5 miast, w których brane pod uwagę drogi wychodziły jedynie w 2 kierunkach: Bielawa, Puck, Ustka, Świnoujście, Zakopane (ryc. 3.4).

Drogi krajowe dochodziły do 111 badanych miast, a dostępu do nich nie miało 9: Bielawa, Dzierżonów, Gryfice, Hajnówka, Kartuzy, Kętrzyn, Mielec, Myszków, Puck. Natomiast do dróg najwyższej kategorii (autostrady i drogi ekspresowe), wliczając odcinki w budowie, miało dostęp 48 (40%) badanych miast (ryc. 3.5).

Średnia liczba kierunków, w których wychodziły linie kolejowe z badanego zbioru miast, wyniosła 3,1. Jedynym z badanych miast, do którego nie dotarła kolej normalnotorowa, a jedynie wąskotorowa, była Rawa Mazowiecka. Obecnie linia ta jest wykorzystywana wyłącznie w ruchu turystycznym.

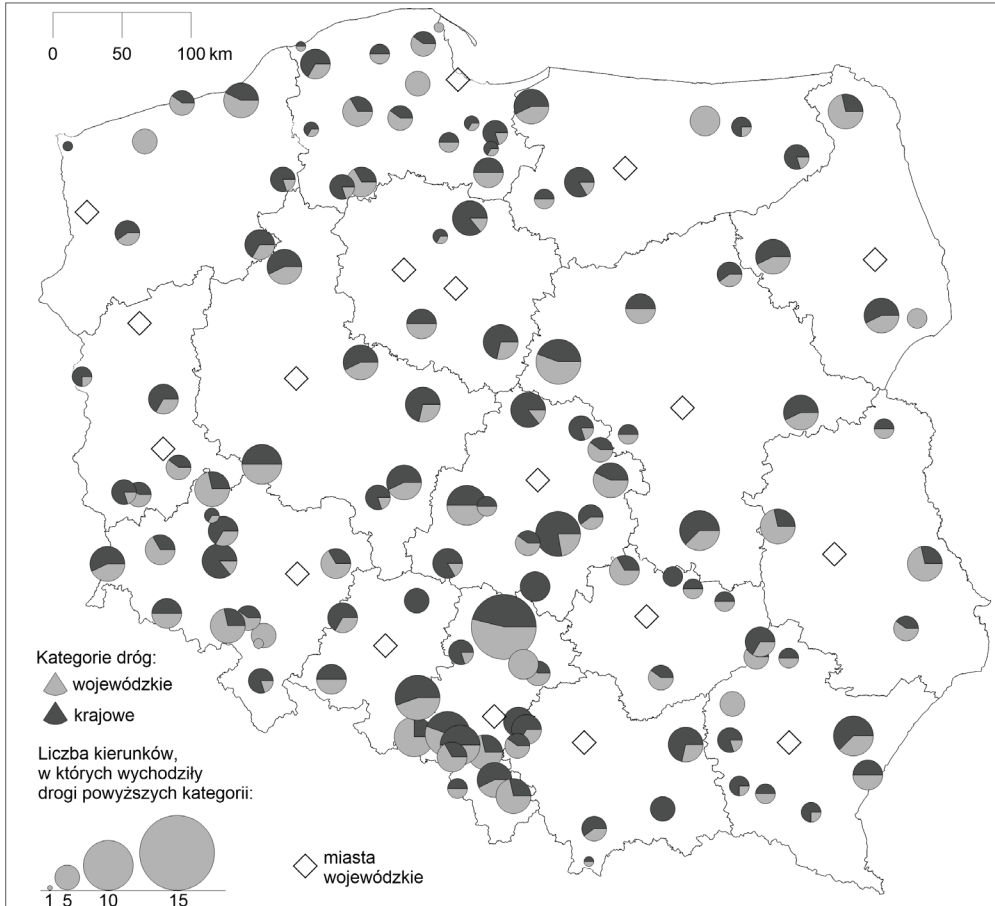
Stacje końcowe – czynna linia tylko w jednym kierunku – znajdowały się w 7 badanych miastach: Bielawa, Polkowice², Zakopane, Łomża, Bytów³, Ustka, Busko-Zdrój. W innych 35 miastach była tylko stacja przelotowa – linie wychodziły w dwóch kierunkach.

Za stację węzłową uznaje się taką, z której linie kolejowe wychodzą co najmniej w 3 kierunkach. W 45 miastach liczba ta była wyższa od średniej. Największym węzłem kolejowym wśród badanych miast była Piła z liniami wychodzącymi

² Linia towarowa zarządzana przez PMT LK, traktowana czasem jako bocznica KGHM.

³ Dalszy ciąg linii w kierunku Korzybia jest nieczynny, ale wykorzystywany przez kolej drezynową.

w 7 kierunkach. Natomiast do 4 miast: Chojnice, Inowrocław, Legnica, Leszno docierały linie z 6 kierunków.

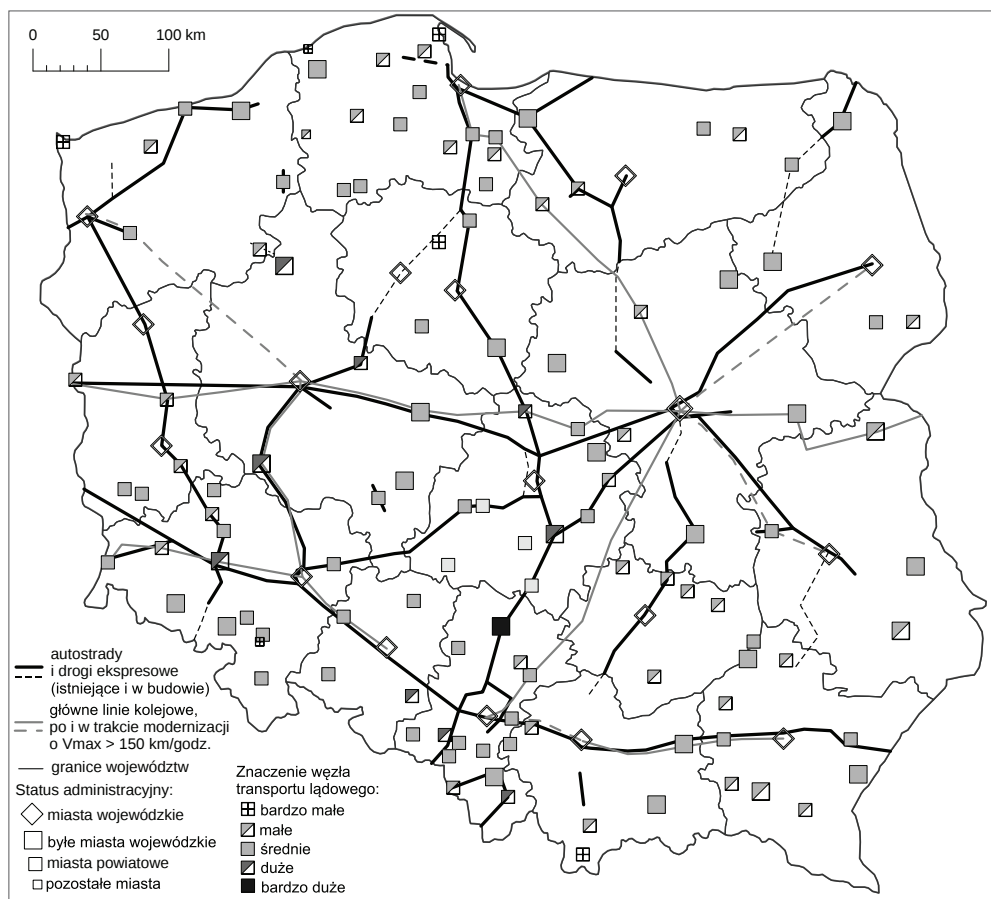


Rycina 3.4. Badane miasta jako węzły drogowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie Open Street Map.

W przypadku 21 badanych miast niektóre linie kolejowe zamknięto. Najbardziej zdegradowanym węzłem kolejowym było Jastrzębie-Zdrój, które razem z Pawłowicami Śląskimi miało wcześniej linie w 5 kierunkach, wliczając 4 linie PKP i jedną kolei piaszkowych, a obecnie tylko 2 linie PKP i jedną kolei przemysłowych. Ponadto zamknięto i zlikwidowano po 2 linie do Bolesławca i Nowej Soli, przez co stacje

w tych miastach przestały być węzłowe, oraz do Chełmna, które całkowicie utraciło dostęp do kolei.



Rycina 3.5. Badane miasta jako węzły transportowe – ocena na podstawie liczby kierunków, w których wychodziły drogi krajowe i wojewódzkie oraz linie kolejowe w 2020 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Mapa stanu budowy dróg (2020); Mapa linii kolejowych (2017).

Do głównych linii kolejowych objętych umowami AGC i AGCT, po i w trakcie modernizacji oraz dostosowania do prędkości 160 km/godz. i zwiększonych nacisków na oś, dostęp miało 22 ze 120 badanych miast: Słubice, Świebodzin, Konin, Kutno, Łowicz, Siedlce, Biała Podlaska (przy linii E20), Bolesławiec, Brzeg, Dębica,

Jaworzno, Legnica, Tarnów, Zgorzelec (przy linii E30), Ciechanów, Iława, Malbork, Tczew, Zawiercie (przy linii E65), Stargard (przy E59), Skierniewice (przy CE20) i Puławy (przy C28) (ryc. 3.5).

Oceniono badane ośrodki pod względem liczby kierunków, w którym wychodziły czynne linie kolejowe (również te wyłącznie z ruchem towarowym) oraz drogi krajowe i wojewódzkie. Przyjęto skalę pięciostopniową. Dominowały miasta sklasyfikowane jako węzły o średnim znaczeniu – 64 (53,3%) i małym – 40 miast (33,3%). Tylko Częstochowa dostała najwyższą ocenę, a 9 miast określono jako węzły o dużym znaczeniu: Legnica, Kutno, Piotrków Trybunalski, Kędzierzyn-Koźle, Rybnik, Żywiec, Gniezno, Leszno, Piła. Z wyjątkiem Piły miasta te znajdowały się na głównych liniach kolejowych i miały dostęp do sieci dróg ekspresowych i autostrad. Natomiast 6 z badanych miast otrzymało najniższą ocenę: Bielawa, Chełmno, Zakopane, Ustka, Puck, Świnoujście. Wpłynęło na to przede wszystkim ich peryferyjne położenie – 2 z nich u podnóża pasm górskich i 3 kolejne na wybrzeżu oraz jedno w wyniku likwidacji kolei (ryc. 3.5).

3.4.2. Infrastruktura logistyczna w transporcie towarowym

Istotnym elementem w przypadku przewozów towarowych jest dostęp do nowoczesnej infrastruktury logistycznej w postaci terminali przeładunkowych i centrów logistycznych. Ich bliskość sprzyja rozwojowi przedsiębiorczości i lokalizacji różnego rodzaju przedsiębiorstw logistycznych i produkcyjnych w danej miejscowości i regionie.

W transporcie kolejowym, zwłaszcza w tzw. przewozach rozproszonych⁴ i obsłudze dużych zakładów przemysłowych, istotną rolę pełnią stacje techniczne – rozrządowe i manewrowe (zob. Bocheński, 2016a). Stacje rozrządowe znajdowały się w 8 ze 120 badanych miast: Świnoujście – obsługa portu morskiego, Tczew (Zajęczkowo Tczewskie) – zaplecze portów Trójmiasta, Inowrocław, Skarżysko-Kamienna, Tarnów, Medyka koło Przemyśla – obsługa rejonu przeładunkowego Medyka – Żurawica, Rybnik, Częstochowa. Ważniejsze stacje manewrowe funkcjonowały w 11 z badanych miast: Szczecinek – obsługa zakładu Kronospan, Iława, Płock – obsługa kombinatu

⁴ Przewozy obejmujące pojedyncze wagony lub grupy wagonów kierowane od różnych nadawców i/lub do różnych odbiorców, z których na stacjach manewrowych i rozrządowych zestawiane są składki pociągowe.

petrochemicznego PKN Orlen, Kutno, Zduńska Wola, Kędzierzyn-Koźle, Kłodzko, Legnica, Głogów – obsługa huty miedzi KGHM, Chełm, Ostrów Wlkp. (Bocheński 2016a, 2017). Ze względu na zanikanie przewozów wagonowych i regres w transporcie kolejowym, jaki nastąpił w Polsce na przełomie XX i XXI w., wiele stacji tego typu zostało zdegradowanych, a nawet zlikwidowanych (Bocheński, 2016) – z badanych miast dotyczyło to np. Piły. Stacje Inowrocław i Zduńska Wola położone były przy Magistrali Węglowej (linia 131/201 łącząca Górny Śląsk z Trójmiastem). Wybudowana w okresie międzywojennym linia nadal pozostaje najważniejszą linią kolejową w Polsce dla przewozów towarowych – pod względem wielkości potoków ładunkowych (Bocheński, 2016a).

Elementem niezbędnym dla funkcjonowania coraz bardziej preferowanych przewozów intermodalnych⁵ są specjalistyczne terminale umożliwiające szybki przeładunek z jednego środka transportu na inny oraz składowanie jednostek ładunkowych. Terminale kontenerowe funkcjonowały w 6 badanych miastach: Kutno – PCC Intermodal, Radomsko – Loconi i Erontrans, Kalisz – PST, Ełk – Nelport oraz morski w Świnoujściu – OT Logistics i na styku z szerokim torem w Zamościu – Laude. Terminal w Żurawicy koło Przemyśla umożliwiał wyłącznie przeładunek w relacji wagon – wagon. W przypadku 45 innych miast odległość drogowa od terminala wynosiła do 50 km, a kolejnych 48 miast od 50 do 100 km. Natomiast 20 badanych miast położonych było ponad 100 km od najbliższego terminala, w tym najdalej Koszalin – ponad 150 km. Jednym z największych lądowych terminali intermodalnych był obiekt PCC Intermodal w Kutnie, o rocznej zdolności przeładunkowej wynoszącej ponad 200 tys. TEU (Bocheński, 2018a, 2020). Ponadto obecnie trwają przygotowania do budowy terminalu w Zduńskiej Woli (Podpisano umowę..., 2019).

Terminale kontenerowe należały do różnych operatorów – największymi były PCC Intermodal i Grupa PKP Cargo. W Polsce nie istniała sieć centrów logistycznych, powstały jedynie 2 takie obiekty – Śląskie Centrum Logistyczne w porcie rzeczny w Gliwicach oraz CLIP w Swarzędzu pod Poznaniem. Zapotrzebowanie na nowoczesne powierzchnie magazynowe zostało zaspokojone przez deweloperów przemysłowych i budowane przez nich centra magazynowe. W porównaniu z centrami logistycznymi, które miały dostęp do kolei i terminal intermodalny, centra magazynowe najczęściej były obsługiwane wyłącznie transportem drogowym (Bocheński, 2017, 2018b).

⁵ Przewozy ładunków za pomocą kilku środków transportu w jednej i tej samej jednostce ładunkowej (np. kontener, naczepa, nadwozie wymienne), bez przeładunku samego towaru.

W 3 badanych miastach i ich okolicy (Chełm, Zamość, Przemyśl), ze względu na położenie przy wschodniej granicy kraju, na styku dwóch systemów kolejowych funkcjonowały zespoły terminali przeładunkowych.

W 5 badanych miastach położonych w pasie nadmorskim funkcjonowały porty morskie, w tym 3 obsługiwały przeładunki towarów: Świnoujście – trzeci port morski pod względem obrotów ładunkowych w Polsce, Kołobrzeg i Elbląg – zajmowały odpowiednio 6. i 7. miejsce, w Ustce funkcja przeładunkowa niemal zanikła, a Puck służył jedynie rybołówstwu i żeglarstwu (Bocheński, Palmowski, 2015).

3.4.3. Transport zbiorowy – połączenia międzymiastowe

Przeanalizowano rozkład jazdy pociągów w dni robocze poza sezonem letnim (wg stanu na dzień 11 marca 2020 r.), czyli przed wprowadzeniem w Polsce stanu epidemii, który spowodował zmiany rozkładów jazdy.

Pociągi pasażerskie w regularnym ruchu poza sezonem nie docierały do 10 (8,3%) badanych miast: Bełchatów, Busko-Zdrój, Bytów, Chełmno, Jastrzębie-Zdrój, Końskie, Łomża, Mielec, Polkowice, Rawa Mazowiecka⁶. Do tego ostatniego dochodziła jedynie linia wąskotorowa, do Chełmna kolej całkowicie rozebrano, natomiast do pozostałych miast istniały linie z ruchem towarowym. Jastrzębie-Zdrój, liczące ponad 90 tys. mieszkańców, było największym miastem w Europie pozbawionym połączeń kolejowych w ruchu pasażerskim (Bocheński, 2016b). Do 85 (70,8%) badanych miast docierały pociągi pociągów pospiesznych i osobowych, w tym do 25 (20,8%) wszystkich trzech kategorii (osobowe, pospieszne i ekspresowe). Natomiast do innych 25 miast – jedynie pociągi osobowe, a do Sandomierza – wyłącznie pospieszne. Ogółem pociągi osobowe zatrzymywały się więc w 109 (90,8%) badanych miastach.

Pod względem liczby odprawianych pociągów najwięcej, bo ponad 150 par na dobę, odnotowano w Tczewie, Żyrardowie i Skierniewicach. Ponad 100 było jeszcze w 4 innych miastach: Malbork, Wejherowo, Częstochowa⁷ i Brzeg. Nieco mniej

⁶ Regularne pociągi kursujące codziennie poza sezonem przywrócono do Buska-Zdroju w drugiej połowie 2020 r., a do Mielca w drugiej połowie 2021 r. – co nie zostało uwzględnione w niniejszej analizie.

⁷ Należy zwrócić uwagę, że ważną rolę pełnią w tym mieście 2 stacje pasażerskie – od 2014 r. na znaczeniu w ruchu pasażerskim zyskała stacja Częstochowa Stradom, gdzie zatrzymują się ekspresy jadące w relacji Warszawa – Wrocław, które nie przejeżdżały przez stację Częstochowa Główna. Nieco podobna sytuacja występowała w Stalowej Woli, gdzie pociągi relacji Lublin – Tarnobrzeg – Rzeszów

w Zawierciu i Iławie – po 98, Pszczynie – 92, Legnicy – 90 i Kutnie – 89. Poza Kutnem nie były to wcale miasta stanowiące największe węzły pod względem liczby kierunków, w których wychodziły linie kolejowe z ruchem pasażerskim. Średnia liczba par pociągów na dobę odprawianych w badanych miastach wyniosła 40. Wyraźnie mniejszy ruch kolejowy widoczny był we wschodniej części Polski – z badanych miast wyróżniały się tutaj jedynie Jarosław, z 53 parami pociągów na dobę, i Siedlce, z 62 parami.

Największym węzłem kolejowym pod względem liczby wychodzących linii z ruchem pasażerskim wśród badanych miast była Piła – 6 kierunków, ale jednocześnie odprawiano tam jedynie 66 par pociągów na dobę. Z 5 badanych miast pociągi kursowały w 5 kierunkach. W nich również, poza wspomnianym Kutnem, liczba odprawianych pociągów była stosunkowo niewielka: Chojnice – 30 par, Szczecinek – 36 par, Leszno – 62 pary i Ostrów Wielkopolski – 72 pary. W 11 badanych miastach, do których regularnie dojeżdżały pociągi pasażerskie, odnotowano mniej niż 10 par na dobę: Sandomierz – 4, Hajnówka i Cieszyn – po 5, Słubice, Suwałki i Człuchów – po 6, Wieluń – 7, Zamość – 8, Miastko, Krosno i Sanok – po 9 (ryc. 3.6).

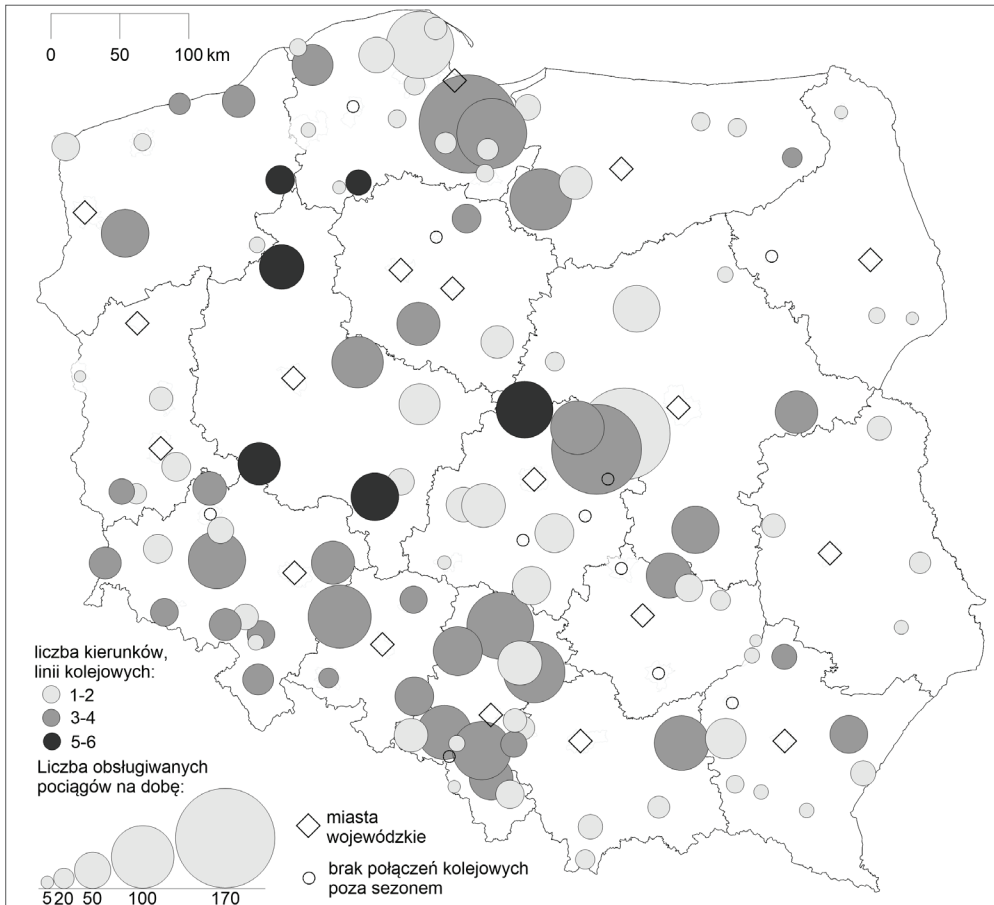
Badane miasta podzielono na 5 grup pod względem liczby pociągów na dobę poza sezonem w dni robocze (tab. 3.4). Najliczniejsze były grupy miast ocenione jako średnie i bardzo małe węzły, a nieco mniej liczna była grupa miast stanowiących duże węzły w kolejowym transporcie pasażerskim.

Tabela 3.4. Ocena badanych miast jako węzłów kolejowych w przewozach pasażerskich w 2020 roku

Wielkość węzła kolejowego	Liczba par pociągów na dobę	Liczba miast	Odsetek miast
Ogółem	1 i więcej	110	100,0
Bardzo duży	ponad 95	9	8,2
Duży	48–95	29	26,4
Średni	24–47	35	31,8
Mały	12–23	22	20,0
Bardzo mały	1–11	15	13,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozkład jazdy PKP (2020).

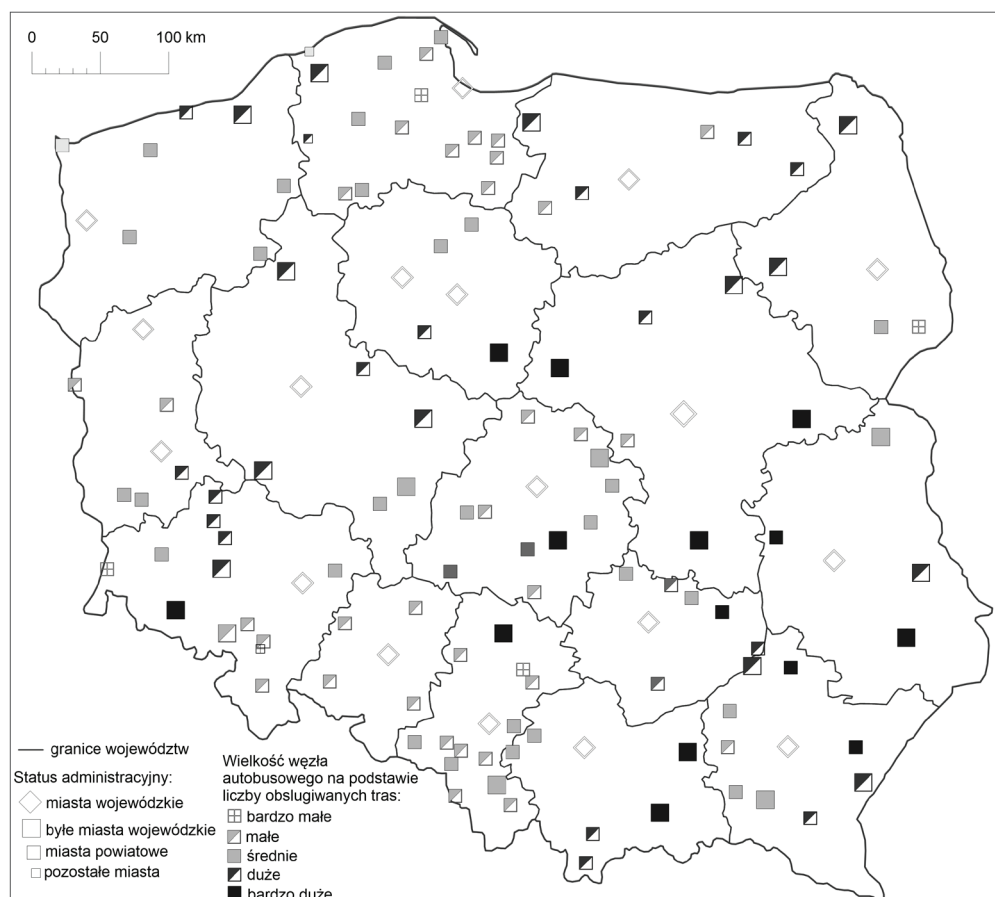
od 2020 r. zatrzymywały się tylko na nowym przystanku: Stalowa Wola Charzewice, a wcześniej całkowicie pomijały Stalową Wolę, zatrzymując się w pobliskim Pilchowie. W pozostałych badanych miastach, jeśli istniało kilka stacji pasażerskich, to jedna miała rolę dominującą i przejeżdżały przez nią wszystkie pociągi jadące przez dane miasto.



Rycina 3.6. Badane miasta jako węzły kolejowe w transporcie pasażerskim w 2020 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozkład jazdy PKP (2020).

W przypadku transportu autobusowego wykorzystano wyniki badań P. Rosika i in. (2017), którzy analizowali m.in. międzypowiatowy transport autobusowy na podstawie zezwoleń wydanych przez marszałków poszczególnych województw. W sytuacji, gdy brakuje ogólnopolskiego rozkładu jazdy autobusów uwzględniającego wszystkich przewoźników, takie źródło wydaje się najbardziej wiarygodne. Na podstawie mapy ilustrującej wielkość węzłów międzypowiatowego transportu autobusowego według liczby obsługiwanych tras (Rosik i in., 2017, s. 76), oceniono wielkość węzła autobusowego w badanych miastach w pięciostopniowej skali (ryc. 3.7).



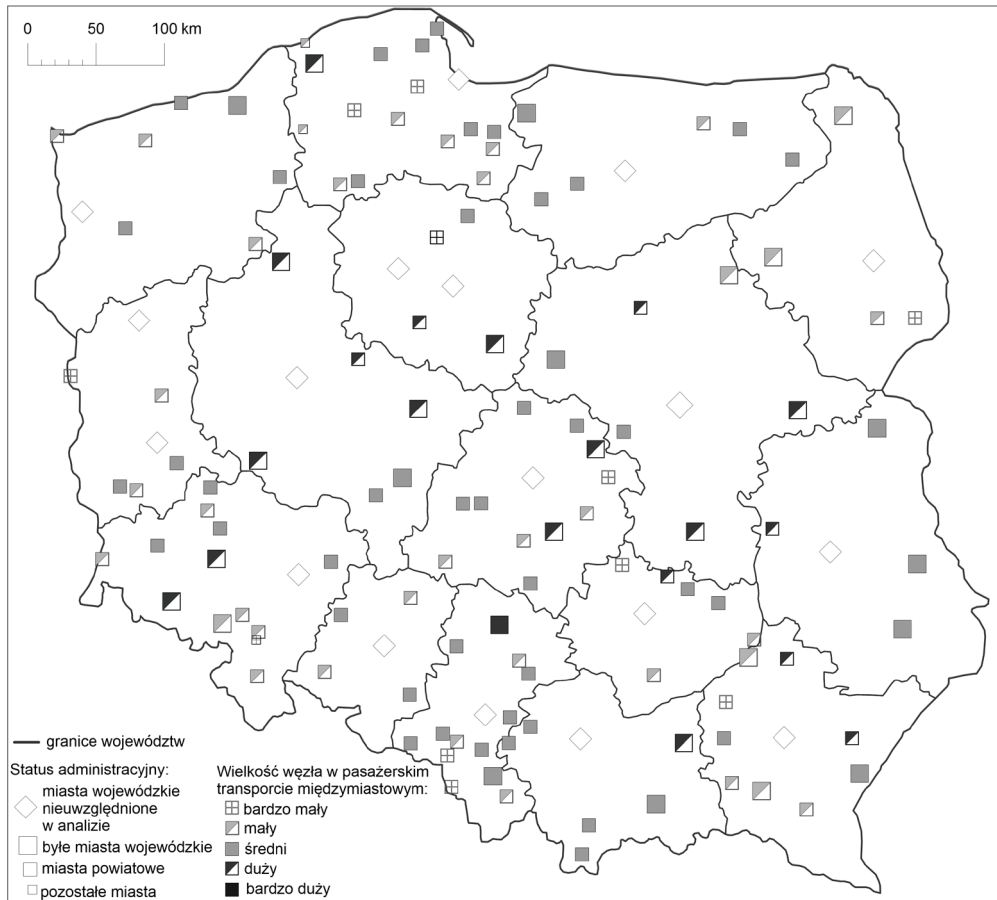
Rycina 3.7. Badane miasta jako węzły autobusowe w połączeniach międzypowiatowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rosik i in. (2017).

Wśród badanych 120 miast 14 obsługiwało ponad 25 tras: Częstochowa, Jarosław, Jelenia Góra, Nowy Sącz, Ostrowiec Świętokrzyski, Piotrków Trybunalski, Płock, Puławy, Radom, Siedlce, Stalowa Wola, Tarnów, Włocławek, Zamość. W grupie tej było 10 byłych miast wojewódzkich. Najmniejszymi węzłami autobusowymi (poniżej 10 tras) w badanej grupie było 5 miast: Bielawa, Hajnówka, Kartuzy, Myszków, Zgorzelec. Do grup ocenionych jako duże, średnie i małe węzły zakwalifikowano podobną liczbę miast – do każdej ponad 30 (ryc. 3.7). Większość byłych miast wojewódzkich została oceniona jako duże węzły autobusowe, 6 jako średnie (Biała

Podlaska, Bielsko-Biała, Kalisz, Krosno, Sieradz, Skierniewice), a Wałbrzych – jako mały.

Jak wskazują P. Rosik i in. (2017), widoczna była ujemna korelacja z dostępnością kolejową, choć tutaj wyjątek stanowiła m.in. Piła jako jednocześnie ważny węzeł kolejowy. Trudniej zauważalna była natomiast zależność z gęstością zaludnienia (Rosik i in., 2017).



Rycina 3.8. Badane miasta jako węzły w międzymiastowym transporcie pasażerskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie ryc. 3.6 i 3.7.

Ogółem największym węzłem w międzymiastowym transporcie pasażerskim była Częstochowa. Natomiast najmniejszymi Bielawa i Hajnówka oraz Bytów, Chełmno, Cieszyń, Jastrzębie-Zdrój, Kartuzy, Końskie, Mielec, Rawa Mazowiecka, Słubice – do 6 z nich pociągi pasażerskie nie dojeżdżały, a do Cieszyńska i Słubic połączeń kolejowych było bardzo mało. Dobrą ofertą połączeń kolejowych po ich przywróceniu po wieloletniej przerwie odznaczały się Kartuzy od 2015 r. i Bielawa od 2019 r. Największą grupę stanowiły miasta ocenione jako węzły średniej wielkości (ryc. 3.8, tab. 3.5).

Tabela 3.5. Ocena badanych miast jako węzłów kolejowych w przewozach pasażerskich w 2020 roku

Poziom rozwoju komunikacji miejskiej	Liczba miast	Odsetek miast
Bardzo duży	1	0,8
Duży	19	15,6
Średni	52	42,6
Mały	37	30,3
Bardzo mały	11	9,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie ryc. 3.5 i 3.6.

3.4.4. Transport zbiorowy – komunikacja miejska

Rozwój sieci komunikacji miejskiej był zróżnicowany w poszczególnych miastach. Więcej informacji o funkcjonowaniu transportu publicznego w polskich miastach dostarcza m.in. raport pod redakcją J. Gadzińskiego i E. Goras (2018). W niniejszym rozdziale wzięto pod uwagę istnienie komunikacji miejskiej i liczbę linii oraz to, czy wykraczała ona poza granice danego miasta.

Lokalny system transportu publicznego w 2017 r. funkcjonował w 351 miastach w Polsce, co stanowiło 38% wszystkich ówczesnych miast. W grupie tej 49 miast było w związkach międzygminnych, 220 posiadało porozumienia międzygminne, a 113 było organizatorami transportu w porozumieniu międzygminnym (Gadziński, Goras, 2018). W 26 miastach oprócz autobusów funkcjonowały tramwaje, a w 4 innych trolejbusy.

Przeanalizowano sieć połączeń komunikacji miejskiej według stanu na początek 2020 r., czyli przed wprowadzeniem w Polsce stanu epidemii, co spowodowało zmiany rozkładów jazdy, a nawet zawieszenie kursowania komunikacji miejskiej w niektórych mniejszych miastach. W badaniach uwzględniono liczbę regularnych linii oraz funkcjonowanie linii podmiejskich – wychodzących poza granice administracyjne danego miasta. Źródłem informacji były strony internetowe badanych miast, podmiotów będących organizatorami transportu publicznego lub przewoźników (ich wykaz zamieszczono w spisie materiałów źródłowych na końcu niniejszego rozdziału).

Ze 120 badanych miast 94,2% posiadało komunikację miejską. Wśród 7 miast bez publicznej komunikacji miejskiej aż 4 położone są na Pomorzu: Miastko, Bytów, Kartusy, Sztum, pozostałe to: Świebodzin, Lubliniec i Busko-Zdrój.

W ostatnich latach wiele mniejszych miast uruchomiło komunikację miejską w celu ograniczenia ruchu samochodowego powodującego kongestię na drogach, zanieczyszczenia powietrza i hałas.

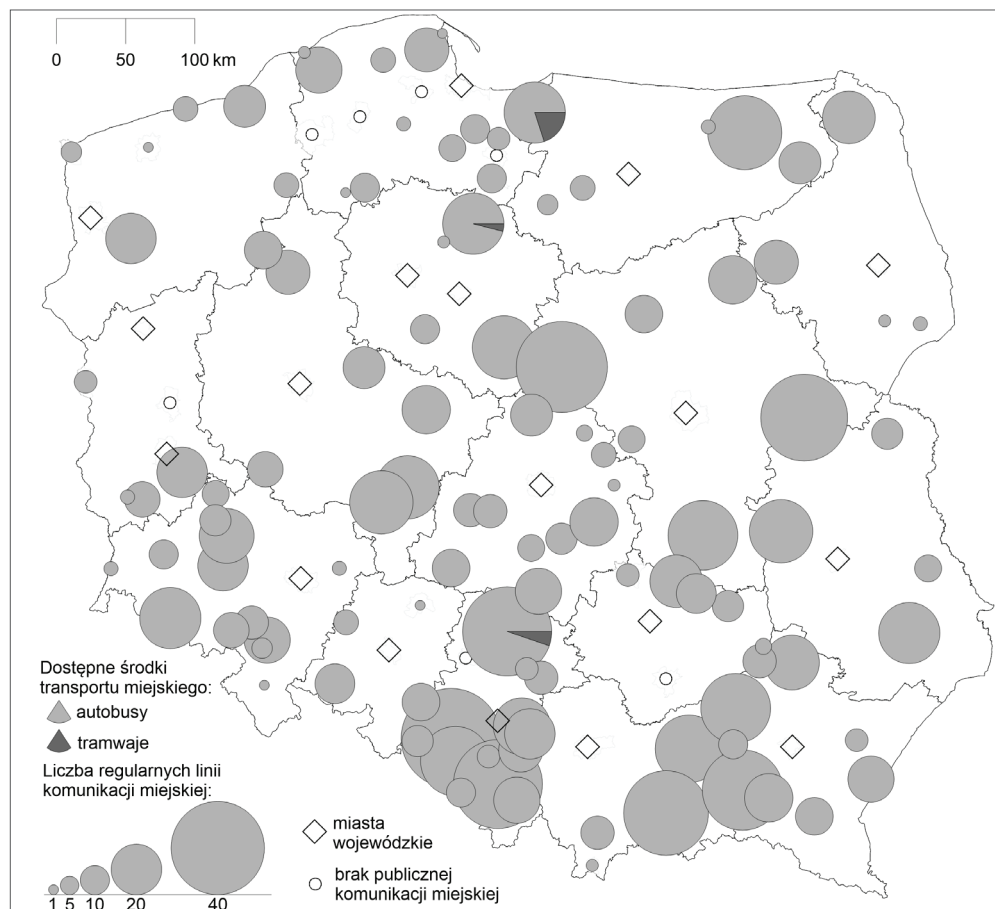
Odzwierciedleniem poziomu rozwoju komunikacji publicznej jest w dużym stopniu liczba regularnych linii komunikacyjnych. Oczywiście jest ona uwarunkowana wielkością danego miasta i po części przyjętym systemem organizacji przewozów. Na tej podstawie podzielono badane miasta na 5 grup (tab. 3.6). Największą grupę stanowiły miasta posiadające po kilkanaście linii, a średnia dla badanych miast wyniosła 15 linii. Oprócz linii dziennych 13 miast miało linie nocne: Częstochowa, Elbląg, Gniezno, Grudziądz, Jaworzno, Jelenia Góra, Kędzierzyn-Koźle, Konin, Legnica, Nowy Sącz, Płock, Radom, Słupsk.

Tabela 3.6. Ocena rozwoju komunikacji miejskiej w badanych miastach w 2020 roku

Poziom rozwoju komunikacji miejskiej	Liczba linii	Liczba miast	Odsetek miast
Ogółem	1 i więcej	113	100,0
Bardzo dobry	30 i więcej	6	5,3
Dobry	20–29	23	20,4
Średni	10–19	46	40,7
Słaby	3–9	28	24,8
Inicjalny	1–2	10	8,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji publikowanych przez poszczególnych organizatorów transportu miejskiego i przewoźników.

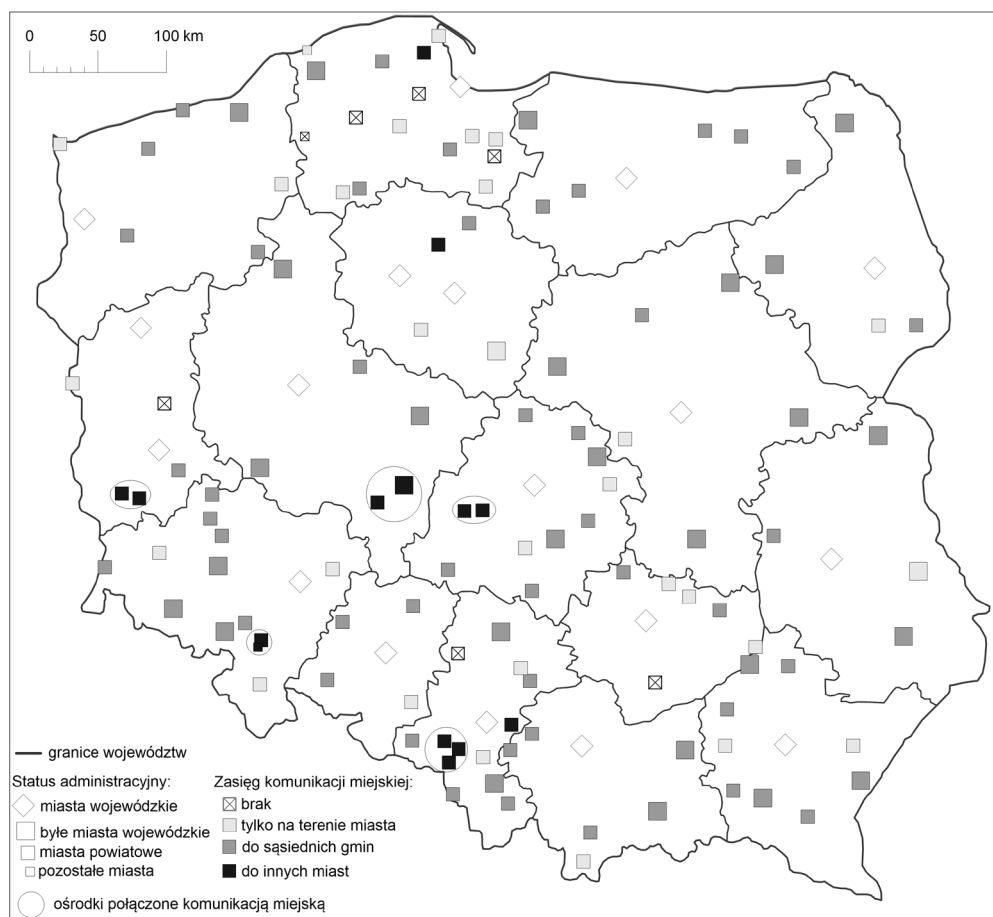
We wszystkich badanych miastach, w których działała komunikacja miejska, dominowały połączenia autobusowe (ryc. 3.9). Tramwaje funkcjonowały w 3 badanych miastach: Częstochowa, Elbląg i Grudziądz, a w 6 innych sieć tramwajowa została zlikwidowana: Słupsk (1959), Inowrocław (1962), Wałbrzych (1966), Legnica (1968), Jelenia Góra (1969), Bielsko-Biała (1971) (Stiasny i in., 2017).



Rycina 3.9. Komunikacja miejska w badanych miastach w 2020 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji publikowanych przez poszczególnych organizatorów i przewoźników transportu publicznego w badanych miastach.

Warto dodać, że w 11 badanych miastach komunikacja miejska była bezpłatna, w tym Lubin z ponad 20 liniami, Tomaszów Mazowiecki – z 19, Żory – z 15, Wieluń – z 14, Polkowice – z 11, Bolesławiec – z 10, Hajnówka i Kościerzyna – z 3 oraz Rawa Mazowiecka, Bielsk Podlaski i Ustka – z 2 liniami. Jak widać były w tej grupie zarówno miasta z dobrze rozwiniętą komunikacją, jak i z komunikacją na poziomie inicjalnym.



Rycina 3.10. Zasięg komunikacji miejskiej w badanych miastach w 2020 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji publikowanych przez poszczególnych organizatorów i przewoźników transportu publicznego w badanych miastach.

W 85 (70,8%) badanych ośrodkach połączenia autobusowe wychodziły poza granicę miasta (ryc. 3.10). Pięć zespołów miejskich złożonych z badanych miast połączonych było ze sobą komunikacją miejską: Żary i Żagań – obsługiwane przez MZK w Żaganiu, Dzierżoniów – Bielawa – Pieszyce – obsługiwane przez ZKM Bielawa, Sieradz – Zduńska Wola – obsługiwane przez MPK w Sieradzu, Kalisz – Ostrów Wlkp. – obsługiwane przez MZK Ostrów oraz Rybnik – Żory – Jastrzębie-Zdrój i inne miasta konurbacji rybnickiej – obsługiwane przez Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku i MZK Jastrzębie-Zdrój. Ponadto Wejherowo z Redą – obsługiwane przez MZK Wejherowo, Chełmno ze Świeciem – obsługiwane przez prywatnego przewoźnika od 2020 r., działającego częściowo na zlecenie gminy (EsBUS, 2021).

Liczba miast posiadających komunikację miejską systematycznie rośnie, a kolejne miasta myślą o jej uruchomieniu, np. w Bytowie ruszyła w 2021 r. (Lis, 2020; wizja lokalna 21.06.2021).

Bardziej szczegółowo przedstawiono zasięg komunikacji miejskiej tych spośród potencjalnych ośrodków miejskich, które tworzyły aglomeracje lub konurbacje miejskie (zob. pkt 4.3.2).

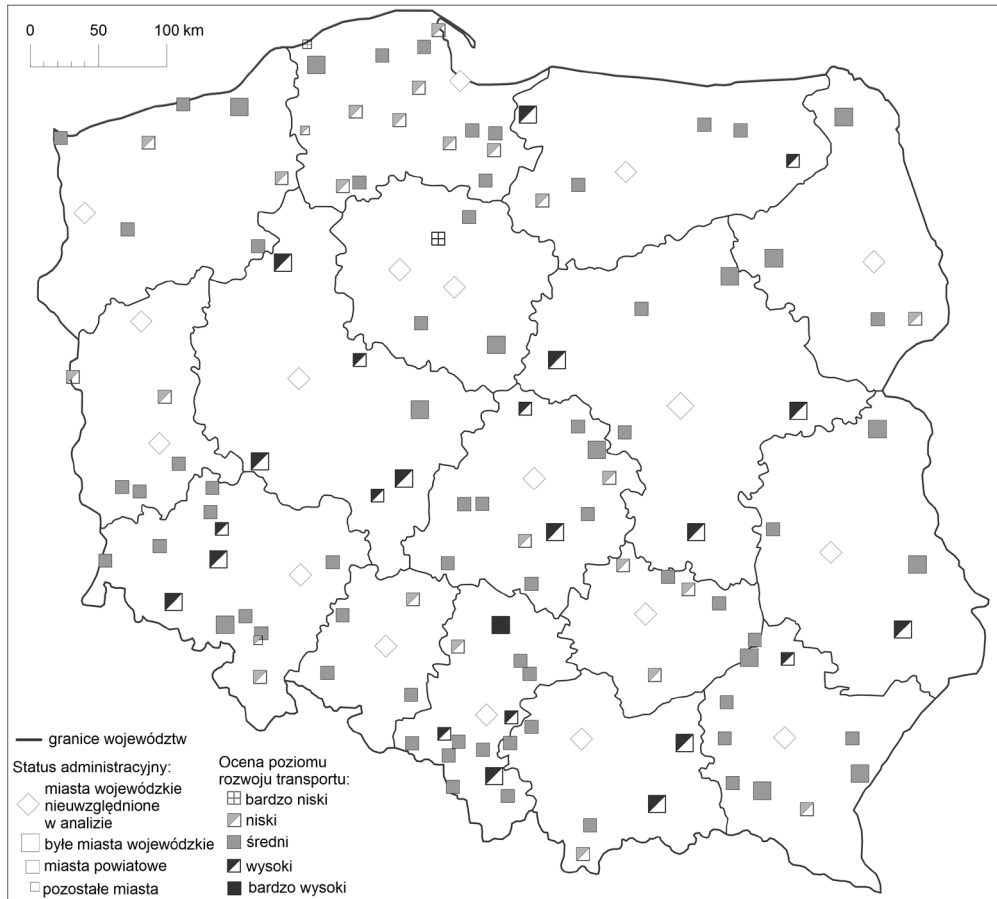
3.4.5. Miasta jako węzły transportowe – synteza

Dokonano oceny badanych miast na podstawie ocen cząstkowych uwzględniających znaczenie ośrodka jako węzła transportu lądowego, poziom rozwoju infrastruktury transportu towarowego (terminale intermodalne oraz pozostałe przeładunkowe w portach morskich i na styku szerokich torów), wielkość węzła w międzymiastowym transporcie pasażerskim oraz rozwój komunikacji miejskiej z uwzględnieniem funkcjonowania linii pozamiejskich.

Tabela 3.7. Ocena poziomu rozwoju transportu w badanych miastach

Ocena	Liczba miast	Odsetek miast
Bardzo niski	2	1,7
Niski	25	20,8
Średni	70	58,3
Wysoki	22	18,3
Bardzo wysoki	1	0,8

Źródło: opracowanie własne.



Rycina 3.11. Rozwój transportu w badanych miastach

Źródło: opracowanie własne.

Prawie 60% badanych miast znalazło się w grupie „średniaków”. Najlepiej wypadła Częstochowa, a najgorzej Chełmno i Ustka (tab. 3.7, ryc. 3.11).

3.5. Baza instytucjonalna

Przeanalizowano liczbę instytucji publicznych poziomu regionalnego i subregionalnego funkcjonujących w 2019 r., czyli podmiotów publicznych o ponadlokalnym (ponadpowiatowym) zasięgu oddziaływania. Następnie na tej podstawie dokonano oceny rozwoju bazy instytucjonalnej w 120 badanych miastach. Uwzględniono następujące instytucje:

- należące do samorządów województw, w tym: placówki ochrony zdrowia, szkolnictwo policealne i specjalne, ośrodki doskonalenia nauczycieli, biblioteki, instytucje kultury i inne;
- terenowe placówki zespolonej i niezespolonej administracji rządowej;
- wymiaru sprawiedliwości – sądy i prokuratury okręgowe;
- placówki Zakładu Ubezpieczeń Społecznych (ZUS) i Narodowego Funduszu Zdrowia (NFZ);
- placówki innych organów administracji państwowej;
- publiczne uczelnie wyższe i instytuty naukowe.

W analizie wykorzystano badania T. Bocheńskiego i T. Rydzewskiego (2020) oraz informacje publikowane przez poszczególne instytucje (ich wykaz zamieszczono w spisie materiałów źródłowych) i zawarte w bazie POLON.

W przypadku instytucji samorządowych ich liczba jest mocno zróżnicowana w poszczególnych województwach, dlatego w ocenie uwzględniono odsetek instytucji podległych poszczególnym samorządom. Średni udział w liczbie instytucji samorządu wojewódzkiego w badanych miastach wyniósł 3,4%. Natomiast w przypadku instytucji państwowych pod uwagę wzięto liczbę placówek – średnia wyniosła w tym przypadku 4,2 placówek w mieście.

Państwowa administracja zespolona obejmowała 10 rodzajów instytucji: kuratoria oświaty, inspektoraty farmaceutyczne, inspektoraty inspekcji handlowej, inspektoraty jakości handlowej artykułów rolno-spożywczych, inspektoraty ochrony roślin i nasiennictwa, inspektoraty weterynarii, inspektoraty ochrony środowiska, państwowe straże rybackie, inspekcje transportu drogowego, urzędy ochrony zabytków. W 2019 r. w 54 badanych miastach działały łącznie 252 placówki zespolonej administracji rządowej. Natomiast administracja niezespolona obejmowała 11 instytucji: dyrekcje ochrony środowiska, urzędy górnicze, urzędy miar, urzędy probiercze, wojewódzkie sztaby wojskowe i wojskowe komendy uzupełnień, straże graniczne,

urzędy morskie, urzędy żeglugi śródlądowej, inspektoraty rybołówstwa morskiego, urzędy statystyczne. W 2019 r. w 65 badanych miastach działało łącznie 111 różnego rodzaju placówek niezespolonej administracji rządowej.

W zakresie wymiaru sprawiedliwości pod uwagę wzięto jedynie organy na poziomie okręgowym, tj. obejmujące zazwyczaj swoim zasięgiem kilka powiatów. W większości przypadków sąd i prokuratura okręgowa dla danego obszaru znajdowały się w tym samym mieście – dotyczyło to 24 badanych miast. Wyjątek stanowiły sąd w Kaliszu i prokuratura w Ostrowie Wlkp.

W części badanych miast ZUS posiadał swoje oddziały terenowe – w 18 miastach, a NFZ delegatury lub punkty obsługi ubezpieczonych – w 49 miastach.

Do innych centralnych organów administracji państwowej zlokalizowanych w badanych miastach należały:

- Krajowa Informacja Skarbowa (KIS) – delegatury w 4 badanych miastach: Bielsko-Biała, Leszno, Piotrków Trybunalski, Płock i Toruń;
- Centralny Ośrodek Szkolenia Służby Więziennej w Kaliszu;
- Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa (KOWR) w 12 badanych miastach: Częstochowa, Koszalin, Biała Podlaska, Elbląg, Konin, Krosno, Legnica, Piła, Przemyśl, Słupsk, Suwałki, Tarnów;
- Centrum Doradztwa Rolniczego w Radomiu;
- Urząd Lotnictwa Cywilnego – jednostki terenowe w Bielsko-Białej i Mielcu;
- Instytut Pamięci Narodowej – delegatury w Radomiu i Koszalinie.

W 2019 r. działały w Polsce łącznie 384 uczelnie wyższe, w tym 128 publicznych. Ich siedziby zlokalizowane były m.in. w 53 badanych miastach. W tej grupie w 27 byłych miastach wojewódzkich i 25 pozostałych miały siedzibę łącznie 101 uczelnie wyższe, w tym 39 publicznych. Z tego 71 uczelni, w tym 30 publicznych, działało w byłych miastach wojewódzkich. Więcej niż jedna uczelnia funkcjonowała w 21 miastach, w tym w 2 niebędących w przeszłości stolicami województw – Sandomierzu i Stalowej Woli. Publiczne uczelnie działały w 37 badanych miastach, w tym po dwie w Częstochowie i Koszalinie, najwięcej było wśród nich państwowych szkół zawodowych – 32, w tym 23 w byłych miastach wojewódzkich. W 4 badanych miastach działały natomiast uczelnie techniczne: Bielsku-Białej, Częstochowie, Koszalinie i Radomiu, a w trzech pedagogiczne: Częstochowie, Siedlcach i Słupsku (Bocheński, Rydzewski, 2020).

Różnego rodzaju instytuty naukowe znajdowały się w 7 badanych miastach, w tym 3 w Puławach i po jednym w Bielsku-Białej, Elblągu, Kędzierzynie-Koźlu,

Radomiu, Skierniewicach i Tczewie (POLON 2019). W ocenie bazy instytucjonalnej nie brano pod uwagę liczby instytutów w danym mieście, a jedynie ich obecność.

Oceny bazy instytucjonalnej w zakresie instytucji publicznych dokonano w skali pięciostopniowej. Największą grupę stanowiły miasta z bardzo słabą bazą instytucjonalną – 60 (50%) badanych miast. W 21 (17,5%) badanych miast nie było żadnej z instytucji (tab. 3.8). Słabo rozbudowaną bazę instytucjonalną miało 8 miast (6,6% badanych): Ełk, Gniezno, Jasło, Kędzierzyn-Koźle, Kołobrzeg, Rybnik, Sanok, Stalowa Wola (ryc. 3.12). Natomiast dobrze i bardzo dobrze rozbudowaną bazę instytucjonalną miały wyłącznie były miasta wojewódzkie, co niewątpliwie wynika z 23-letniego okresu pełnienia przez te ośrodki funkcji stolicy województwa, a w przypadku Koszalina przez 48 lat.

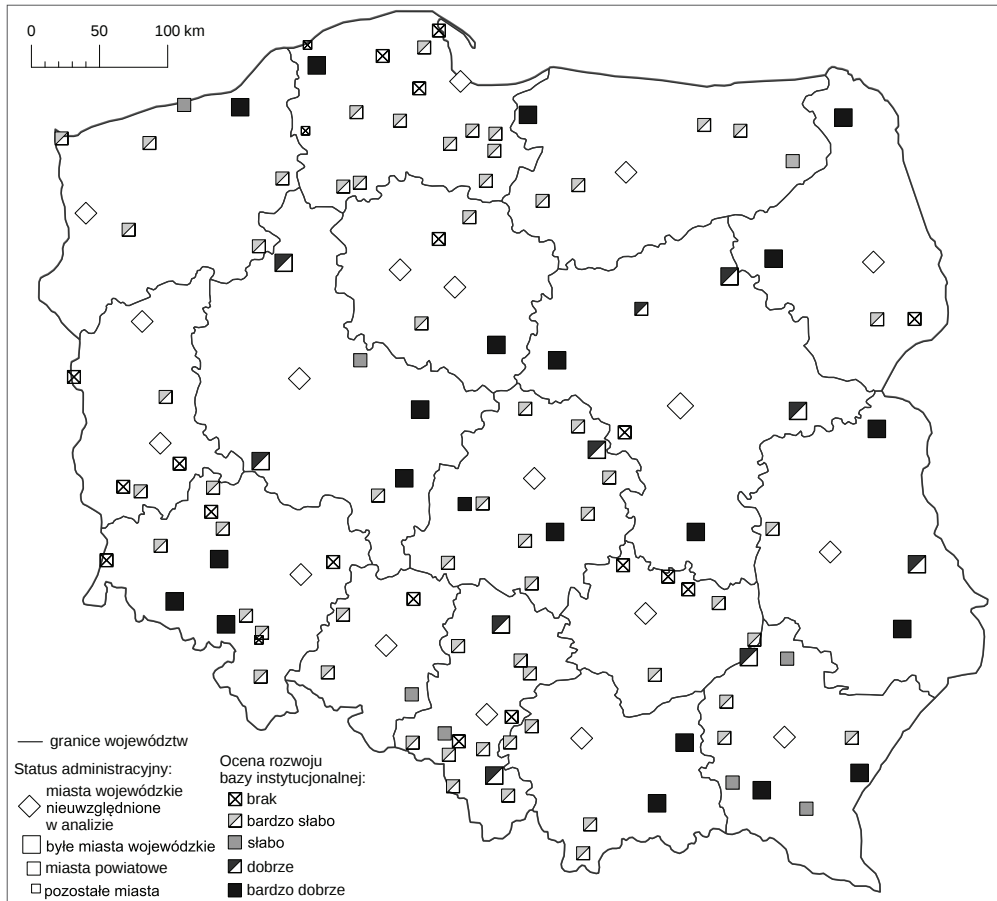
Tabela 3.8. Liczba miast według oceny rozwoju bazy instytucjonalnej sfery publicznej w 2019 roku

Instytucje	Brak	Bardzo słaby ^a	Słaby ^b	Dobry ^c	Bardzo dobry ^d
Razem	21	61	7	10	21
Samorządu wojewódzkiego	49	32	16	14	9
Administracji rządowej	44	42	3	26	5
Wymiaru sprawiedliwości	94	2		24	
Zakład Ubezpieczeń Społecznych	102	18			
Narodowy Fundusz Zdrowia	71	49			
Inne organy administracji państwowej	101	19			
Nauka i szkolnictwo wyższe	65	34		21	

Zasada oceny na podstawie liczby instytucji danego rodzaju:

- samorządowe: ^a poniżej 3,5%, ^b 3,6–7,0%, ^c 7,1–10,0%, ^d ponad 10%;
- administracji rządowej: ^a 1–3, ^b 4–6, ^c 7–10, ^d 11 i więcej;
- wymiaru sprawiedliwości: ^{ab} sąd lub prokuratura, ^{cd} sąd i prokuratura;
- ZUS, NFZ i inne: ^{abcd} pojedyncze placówki;
- nauka: ^{ab} 1 uczelnia lub instytut naukowy, ^{cd} 2 uczelnie lub uczelnia i co najmniej 1 instytut naukowy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: POLON 2019; informacje publikowane przez poszczególne instytucje rządowe, biuletyny informacji publicznej samorządów poszczególnych województw.



Rycina 3.12. Ocena bazy instytucjonalnej (podmioty publiczne) w badanych miastach w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bocheński, Rydzewski, 2020; informacje publikowane przez poszczególne instytucje.

3.6. Przedsiębiorczość

Uznano, że ośrodki subregionalne powinny wyróżniać się pod względem gospodarczym, w tym posiadać infrastrukturę służącą rozwojowi przedsiębiorczości i innowacyjności. Sprzyja to umacnianiu tych miast jako centrów lokalnych rynków

pracy. W analizie rozwoju przedsiębiorczości wykorzystano następujące wskaźniki: poziomu przedsiębiorczości na podstawie danych o działalności gospodarczej, mono-zakładowość oraz występowanie różnego rodzaju stref inwestycyjnych i instytucji otoczenia biznesu, tj. parki naukowo-technologiczne i inkubatory przedsiębiorczości.

Wykorzystano dane GUS z Banku Danych Lokalnych (BDL) oraz wcześniejsze badania własne dotyczące różnego rodzaju stref przemysłowych i inwestycyjnych (Bocheński, 2018a), a także wyniki badań w ramach OPM (Dej, 2016). Raport OPM o rozwoju gospodarczym polskich miast (Dej, 2016) stanowił z jednej strony inspirację, a z drugiej ważne źródło danych. Informacje w nim zawarte pochodzą zarówno ze statystyki publicznej, jak i z badań ankietowych skierowanych do wszystkich miast w Polsce, dlatego dane zebrane przez autora odnoszą się do 2019 r., a te, których nie udało się pozyskać, zaczerpnięto z raportu OPM.

3.6.1. Poziom przedsiębiorczości

Do oceny poziomu rozwoju przedsiębiorczości wykorzystano wskaźniki pochodzące z BDL GUS, obliczane na podstawie danych z rejestru REGON:

- liczby podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym⁸;
- liczby osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 1 tys. mieszkańców;
- udziału podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących powyżej 9 osób w ogólnej liczbie podmiotów w bazie REGON⁹.

Założono, że im wyższy poziom każdego z wymienionych wskaźników, tym lepiej dla lokalnej gospodarki.

Pierwszy z tych wskaźników w badanej grupie miast w 2019 r. wynosił średnio 198,1. Najwyższy był w miastach turystycznych: Zakopanem – 393,1 i Kołobrzegu – 313,4, najniższy zaś w: Jastrzębiu-Zdroju – 112,8, Hajnówce – 135,3, Polkowicach 148,2 i Ełku – 148,9. Największą grupę stanowiły miasta o niskim poziomie rozwoju przedsiębiorczości – ponad połowa badanych miast, a następnie o średnim – 1/3 badanych miast (tab. 3.9).

⁸ Taki sam wskaźnik wykorzystano w raporcie OPM (Dej, 2016).

⁹ Jest to wskaźnik odwrócony w stosunku do podawanego przez GUS.

Tabela 3.9. Ocena poziomu rozwoju przedsiębiorczości w badanych miastach – podmioty gospodarcze w 2019 roku

Ocena	Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym	Liczba miast	Odsetek miast
Bardzo niski	100–149	4	3,3
Niski	150–199	64	53,3
Średni	200–249	39	32,5
Wysoki	250–300	11	9,2
Bardzo wysoki	ponad 300	2	1,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Drugi uwzględniony wskaźnik w badanej grupie miast w 2019 r. wynosił średnio 84,2. Ponad 100 osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 1000 mieszkańców odnotowano w 15 badanych miastach. Najwięcej ponownie było w Zakopanem – 169 i Kołobrzegu – 131. Ponad 110 odnotowano także w Świnoujściu – 121, Koszalinie – 120, Ślubicach – 113, Nowym Targu – 116 i Człuchowie – 115, a pomiędzy 101–110 w 8 innych miastach: Bielsku-Białej, Busku-Zdroju, Gryficach, Jeleniej Górze, Lesznie, Pszczynie, Ustce, Żyrardowie. Podobnie jak w poprzednim przypadku największą grupę stanowiły miasta o niskim i średnim poziomie rozwoju przedsiębiorczości w zakresie analizowanego wskaźnika, czyli z liczbą od 60 do 99 osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą przypadającą na 1000 mieszkańców – łącznie 104 (86,7%) badanych miast (tab. 3.10). Najniższym wskaźnikiem charakteryzowało się ponownie Jastrzębie-Zdrój – zaledwie 50, odstając tym samym wyraźnie od pozostałych badanych miast – kolejne (Racibórz) miało 60.

Tabela 3.10. Ocena poziomu rozwoju przedsiębiorczości w badanych miastach – osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą w 2019 roku

Ocena	Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 1000 mieszkańców	Liczba miast	Odsetek miast
Bardzo niski	poniżej 60	1	0,8
Niski	60–79	54	45,0
Średni	80–99	50	43,1
Wysoki	100–119	11	9,2
Bardzo wysoki	120 i więcej	4	3,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Wśród przedsiębiorstw w rejestrze REGON dominowały tzw. mikroprzedsiębiorstwa, czyli takie, które zatrudniały poniżej 10 pracowników. Stanowiły one ogółem ponad 90% wszystkich zarejestrowanych podmiotów. Pod względem udziału podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących powyżej 9 osób w ogólnej liczbie podmiotów w bazie REGON, w 2019 r. średnia dla badanej grupy miast wyniosła 4,2%. Wskaźnik ten na poziomie powyżej 5% odnotowano w 1/5 badanych miast, w tym najwięcej – ponad 5,5% w 4 miastach: Płock, Dębica, Pszczyna i Końskie. Większy udział średnich i dużych przedsiębiorstw występował w ośrodkach przemysłowych, choć zależność ta nie była wyraźnie widoczna. W badanej grupie miast nie było ani jednego o wskaźniku poniżej 2,5%. Najmniejszym wskaźnikiem (2,7–2,9%) charakteryzowało się 6 miast: Brzeg, Jelenia Góra, Koszalin, Świnoujście, Zakopane, Żyrardów (tab. 3.11).

Tabela 3.11. Ocena poziomu rozwoju przedsiębiorczości w badanych miastach – udział podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących powyżej 9 osób w ogólnej liczbie podmiotów w bazie REGON w 2019 roku

Ocena	Udział podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących powyżej 9 osób w ogólnej liczbie podmiotów w bazie REGON	Liczba miast	Odsetek miast
Niski	2,0–2,9%	6	5,0
Średni	3,0–3,9%	42	35,0
Wysoki	4,0–4,9%	50	41,7
Bardzo wysoki	5% i więcej	24	20,0

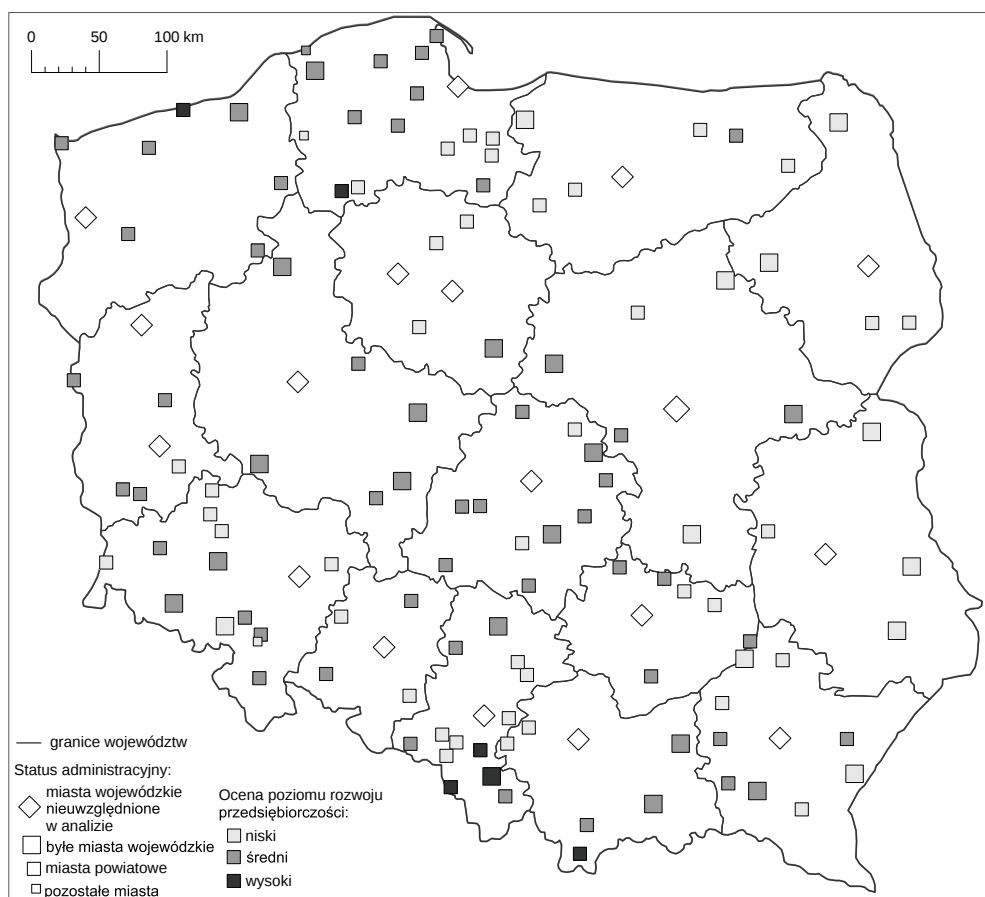
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Policzono średnią ocen trzech wymienionych wskaźników, uzyskując w ten sposób ogólną ocenę poziomu rozwoju przedsiębiorczości. Żadne z badanych miast nie uzyskało najwyższej czy najniższej oceny w pięciostopniowej skali – stąd skala ocen została spłaszczona do 3 grup. Ponad połowa badanych miast uzyskała ocenę średnią, a kolejne 43% miast niską. Jedynie 6 z badanych miast uzyskało wysoką ocenę: Bielsko-Biała, Cieszyn, Człuchów, Kołobrzeg, Pszczyna i Zakopane (tab. 3.12). Najniżej uplasował się Ełk – średnia ocen na podstawie 3 wskaźników wyniosła 2,0, a najwyższej Kołobrzeg i Pszczyna – ocena 4,3.

Tabela 3.12. Ocena poziomu rozwoju przedsiębiorczości w badanych miastach w 2019 roku – synteza

Ocena	Liczba miast	Odsetek miast
Niski	52	43,3
Średni	64	53,3
Wysoki	6	5,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.



Rycina 3.13. Ocena rozwoju przedsiębiorczości w badanych miastach w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Najlepiej wypadły ośrodki turystyczne – Kołobrzeg i Zakopane, które także cechowały się najwyższą oceną w dwóch z trzech analizowanych wskaźników i wyraźnie odstawały pod tym względem od pozostałych badanych miast. Dobrą ocenę uzyskały ponadto 3 miasta ze Śląska: Pszczyna, Bielsko-Biała i Cieszyn oraz Człuchów. Natomiast najsłabszym poziomem rozwoju przedsiębiorczości charakteryzowały się miasta w Polsce Wschodniej, wschodnia części Pomorza Gdańskiego oraz w konurbacji rybnickiej i okręgu miedziowym (ryc. 3.13).

Przy korzystaniu z danych pochodzących z rejestru REGON trzeba pamiętać, że liczba wpisanych tam podmiotów jest zawyżona ze względu na brak aktualizacji w zakresie wykreślenia podmiotów zlikwidowanych (por. Kamińska, 2006; Raczyk, 2009; Śleszyński, 2010). Skalę tego przeszacowania można zobaczyć, m.in. porównując dane z rejestru REGON z aktywnymi jednostkami gospodarczymi ewidencjonowanymi na podstawie bazy podatkowej PIT i CIT – porównanie takie dla 49 byłych miast wojewódzkich zawiera praca T. Bocheńskiego i T. Rydzewskiego (2020)¹⁰. Problem w tym, że nie ma innych oficjalnych danych obejmujących dłuższy okres niż baza REGON i publikowane na jej podstawie dane GUS.

3.6.2. Monozakładowość

Wskaźnik monozakładowości obrazuje stopień uzależnienia danego miasta od pojedynczej firmy zatrudniającej znaczną część ogółu pracujących. Wysoki poziom tego wskaźnika uznaje się za zjawisko negatywne, ponieważ w przypadku załamania określonej branży może nastąpić zahamowanie rozwoju gospodarczego i problemy społeczne. Poniżej przedstawiono analizę tego wskaźnika w 2015 r. zaczerpniętą z opracowania pod red. M. Dej (2016) dla badanych miast i uzupełnioną o informacje o głównych podmiotach decydujących o podwyższeniu tegoż wskaźnika. Wyodrębniono 4 grupy miast w zależności od wielkości tego wskaźnika:

- bardzo niski (poniżej 15%);
- niski (15–25%);
- wysoki (25–50%);
- bardzo wysoki (ponad 50%).

¹⁰ Wykorzystano w nim niepublikowane wyniki analizy opracowane przez P. Śleszyńskiego dla Ministerstwa Finansów.

Zdecydowana większość – 89,2% badanych miast – charakteryzowała się bardzo niskim wskaźnikiem monozakładowości. Wysoki i bardzo wysoki jego poziom odnotowano jedynie w 8 miastach, czyli 6,6% badanych. Związany był on przede wszystkim z funkcjonowaniem w danym mieście siedziby dużego przedsiębiorstwa przemysłowego, tj.: KGHM Polska Miedź SA w Lubinie, PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna SA w Bełchatowie, Jastrzębska Spółka Węglowa SA (JSW) w Jastrzębiu-Zdroju, siedziby spółek i zakłady Grupy Tauron w Jaworznie (Tauron Wydobycie SA i Tauron Wytwarzanie SA), Grupa Żywiec SA w Żywcu, zakłady ceramiczne Star Gres Sp. z o.o. w Końskich. Jedynie w Ustce i Miastku nie było większego zakładu przemysłowego, którego obecność mogłaby tłumaczyć wysoki poziom monozakładowości. Niską monozakładowością odznaczało się 5 miast: Bytów, Inowrocław, Polkowice, Puławy i Sandomierz. W części z nich za podwyższony wskaźnik monozakładowości także odpowiadają przedsiębiorstwa przemysłowe, tj.: zakłady chemiczne Ciech Soda Polska SA w Inowrocławiu i Grupa Azoty Zakłady Azotowe „Puławy” SA w Puławach, fabryka silników samochodowych Volkswagen Motor Polska Sp. z o.o. w Polkowicach i fabryka stolarki okiennej Drutex SA w Bytowie. Ponadto w Polkowicach znajdowała się siedziba dużej firmy handlowej zajmującej się dystrybucją obuwia – CCC SA.

Warto zwrócić uwagę, że w Jastrzębiu-Zdroju, charakteryzującym się bardzo wysokim wskaźnikiem monozakładowości, była również mała liczba podmiotów gospodarczych i osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą (zob. pkt 3.6.1).

3.6.3. Podmioty wspierające przedsiębiorczość oraz strefy inwestycyjne

Wyróżnić można pięć rodzajów stref i obiektów służących wspieraniu przedsiębiorczości:

- parki naukowo-technologiczne (PNT) lub parki technologiczne (PT) – „zespół wyodrębnionych nieruchomości wraz z infrastrukturą techniczną, utworzony w celu dokonywania przepływu wiedzy i technologii pomiędzy jednostkami naukowymi a przedsiębiorcami” (Polska Agencja Inwestycji i Handlu, 2020; Ustawa z dnia 20 marca 2002 r.);
- parki przemysłowe (PP) – „zespół wyodrębnionych nieruchomości wraz z infrastrukturą pozostałą po restrukturyzowanych lub likwidowanych

przedsiębiorstwach oraz inne dołączone do nich nieruchomości, utworzony przy udziale władz samorządowych w celu zapewnienia możliwości prowadzenia działalności gospodarczej, w szczególności małym i średnim przedsiębiorcom, na preferencyjnych warunkach” (Polska Agencja Inwestycji i Handlu, 2020);

- specjalne strefy ekonomiczne (SSE) – „wyodrębniona administracyjnie część terytorium Polski, gdzie przedsiębiorcy realizujący nowe inwestycje mogą korzystać z pomocy regionalnej w formie zwolnienia dochodu uzyskanego z działalności określonej w zezwoleniu od podatku dochodowego” (*Informacja o realizacji...*, 2016, s. 4). Tworzone w drodze rozporządzenia Rady Ministrów na podstawie ustawy z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych;
- strefy aktywności gospodarczej (SAG) – wydzielone i przygotowane do inwestycji obszary odpowiadające zapotrzebowaniu potencjalnych inwestorów;
- inkubatory przedsiębiorczości (IP) – podmioty, które oferują swoją osobowość prawną tym, którzy mają pomysł na firmę, ale nie mają wystarczających środków lub wiedzy umożliwiających założenie i prowadzenie własnej działalności gospodarczej (*Inkubator przedsiębiorczości – co to takiego...*, 2020). Najczęściej towarzyszyły one strefom inwestycyjnym lub parkom naukowo-technologicznym (Dej, 2016).

Parki technologiczne funkcjonowały w 21, a przemysłowe w 7 badanych miastach¹¹. W Tarnowie działał park naukowo-technologiczny i 3 parki przemysłowe, a w Puławach i Stargardzie po jednym parku technologicznym i przemysłowym. Parki przemysłowe znajdowały się ponadto w: Kędzierzynie-Koźlu, Kutnie, Łomży i Mielcu. Natomiast w 17 badanych miastach działało po jednym parku technologicznym: Bełchatów, Częstochowa, Elbląg, Ełk, Grudziądz, Kalisz, Koszalin, Kwidzyn, Legnica, Nowy Sącz, Płock, Słupsk (inkubator technologiczny), Suwałki, Tarnobrzeg, Włocławek, Zawiercie, Żory. Ponadto w aglomeracji wałbrzyskiej park technologiczny zlokalizowany był w Szczawnie-Zdroju. Poza badanymi miastami parki technologiczne działały również w 17 miastach wojewódzkich, z wyjątkiem Gorzowa Wlkp., i w kilku innych miejscowościach, zwłaszcza w konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej oraz w Gdyni (Polska Agencja Inwestycji i Handlu, 2020).

¹¹ Według raportu OPM (Dej, 2016) parki technologiczne funkcjonowały ponadto w Bielsku-Białej i Myszkowie. Jednak przeprowadzone badania własne ich nie wykazały.

Inkubatory przedsiębiorczości działały w 35 badanych miastach (Dej, 2016), w tym w 4 (Biała Podlaska, Bytów, Kartuzy i Kościerzyna) była to jedyna wzięta pod uwagę forma wsparcia przedsiębiorczości.

Specjalne strefy ekonomiczne (SSE) stanowią obszary uprzywilejowane gospodarczo powoływane w celu przyciągania inwestorów lub ich zatrzymania. Tworzone były na poziomie rządowym, ale przy aktywnym udziale lokalnych samorządów (Wiedermann, 2016). Każda z SSE miała podstrefy w różnych lokalizacjach. Na koniec 2015 r. w Polsce działało 14 SSE z podstrefami w 421 gminach, w tym w 172 miastach. Strefy te będą funkcjonowały do końca 2026 r. Podstrefy SSE funkcjonowały w 97 ze 120 badanych miast, a 7 badanych miast było siedzibami SSE: Legnica, Mielec, Słupsk, Starachowice, Suwałki, Tarnobrzeg, Wałbrzych. W 3 badanych miastach istniały podstrefy dwóch różnych SSE: w Zgorzelcu były to kamienogórska i legnicka SSE, w Częstochowie – katowicka i mielecka, a w Krośnie – krakowska i mielecka (Bocheński, 2018a, *Informacja o realizacji...*, 2016). Należy dodać, że od 2018 r. przedsiębiorcy mogą korzystać ze zwolnienia z podatku dochodowego pod warunkiem realizacji nowej inwestycji na terenie całej Polski, a nie tylko na obszarach objętych SSE. Jednocześnie podmioty zarządzające specjalnymi strefami ekonomicznymi są odpowiedzialne za udzielanie wsparcia inwestorom na terenie przypisanych im powiatów (Ustawa z dnia 10 maja 2018 r.; Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 29 sierpnia 2018 r.). W związku z tym podstrefy SSE straciły na znaczeniu.

Nie istniała jednolita baza danych o strefach aktywności gospodarczej (SAG). Powstawały one w różnych częściach kraju, często w mniejszych miejscowościach. Były „tworzone przez samorządy lokalne, poprzez wyznaczanie w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego terenów aktywności gospodarczej, razem z preferencyjnie przygotowanymi warunkami inwestycyjnymi, a także finansowymi określonymi w innych dokumentach” (*Lubelskie – portal dla inwestorów*, 2020). Jasne kryteria tworzenia SAG określono jedynie w województwie małopolskim. Według danych z OPM w 2015 r. funkcjonowały one w 12 badanych miastach, w tym w Nowym Targu – była to jedyna uwzględniona w niniejszej analizie forma wsparcia przedsiębiorczości w tym mieście (Dej, 2016).

Pełny zakres instytucji wspierających przedsiębiorczość (SSE, IP i PNT) odnotowano w 14 badanych miastach, 2 rodzaje w 34 (28,3%), natomiast jeden rodzaj w 57 (47,5%). W 54 (45%) badanych miastach funkcjonowała jedynie podstrefa SSE lub

SAG¹², w tym w 5 były obecne obie te formy. Natomiast w 15 nie było żadnego z wziętych pod uwagę podmiotów wspierających przedsiębiorczość (tab. 3.13, ryc. 3.14).

Tabela 3.13. Wsparcie przedsiębiorczości w badanych miastach

Ocena	Rodzaj podmiotów	Liczba miast	Odsetek miast	Miasta
Bardzo duże	SSE + IP + PNT/PP + inne	6	5,0	Grudziądz, Kalisz, Kędzierzyn-Koźle, Suwałki, Tarnów, Włocławek
Duże	SSE + IP + PNT/PP	8	6,7	Bielsko-Biała*, Elbląg, Elk, Koszalin, Legnica, Nowy Sącz, Płock, Słupsk
Średnie	SSE/SAG + IP	18	15,0	Bielawa, Chojnice, Dzierżonów, Inowrocław, Krosno, Leszno, Mielec, Ostrowiec Świętokrzyski, Piła, Radom, Siedlce, Skarżysko-Kamienna, Stalowa Wola, Starachowice, Stargard, Świdnica, Tczew, Zduńska Wola
	SSE/SAG + PNT	6	5,0	Częstochowa, Jaworzno, Kwidzyn, Myszków*, Puławy, Zawiercie
	SSE/SAG + PP/inne	10	8,3	Dębica, Głogów, Kutno, Łomża, Ostrołęka, Ostrów Wlkp., Sieradz, Tarnobrzeg, Wałbrzych, Żory
Małe	IP/inne	3	2,5	Biała Podlaska, Konin, Żagań
	SSE + SAG	5	4,2	Bolesławiec, Jelenia Góra, Zamość, Żary, Piotrków Trybunalski
	SSE/SAG	49	40,8	pozostałe miasta, w tym: Chełm, Ciechanów, Przemyśl, Skierniewice
Bardzo małe	brak	15	12,5	Brzeg, Busko-Zdrój, Chełmno**, Cieszyń, Giżycko, Gryfice, Kołobrzeg, Miastko, Pszczyna, Puck, Sandomierz, Świnoujście, Wejherowo, Zakopane, Żywiec

SSE – specjalna strefa ekonomiczna;
AG – strefa aktywności gospodarczej;
IP – inkubator przedsiębiorczości;
PNT – park naukowo-technologiczny;
PP – park przemysłowy;

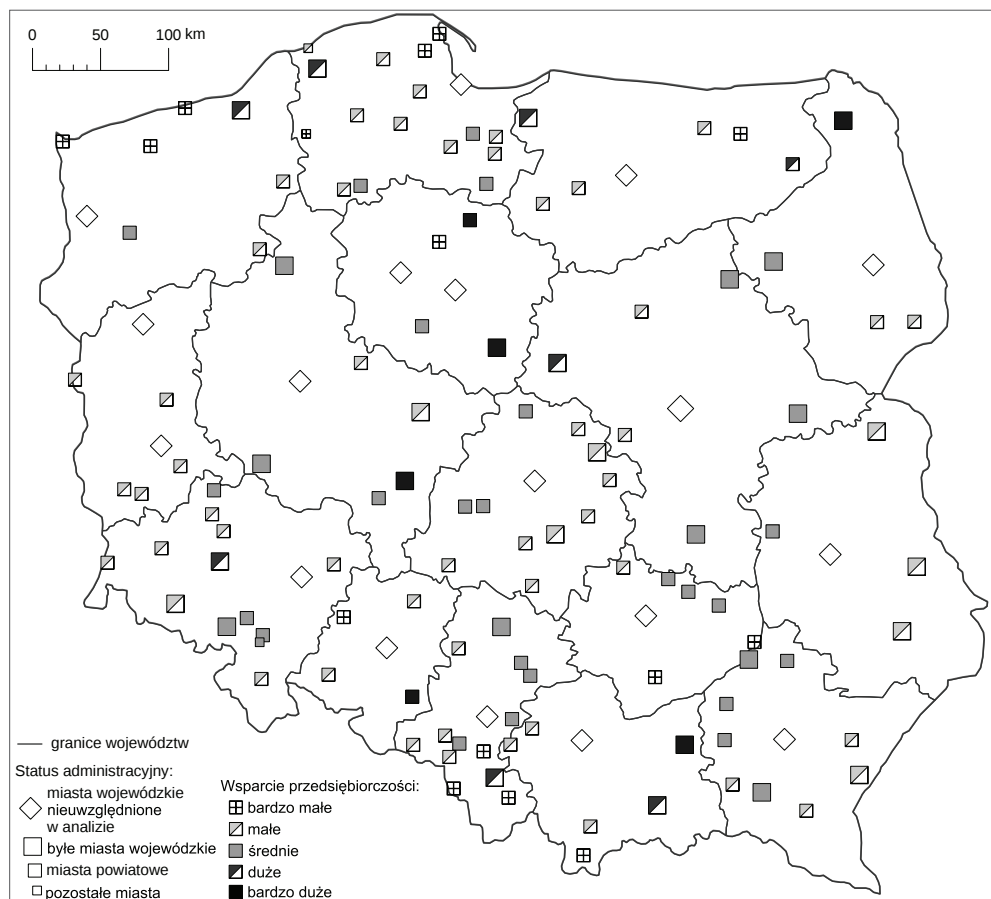
* parki technologiczne wykazane tylko w raporcie OPM (Dej, 2016);

** warto dodać, że w sąsiednim Świeciu funkcjonowała SSE i inkubator przedsiębiorczości (Dej, 2016).

Źródło: opracowanie własne.

Najniższą oceną charakteryzowały się m.in. miejscowości, w których duże znaczenie miała turystyka, np. Zakopane i Kołobrzeg. W grupie miast z niskim wsparciem przedsiębiorczości znalazło się także 9 byłych miast wojewódzkich (tab. 3.13). Natomiast najlepiej wypadł Tarnów, posiadający kilka parków przemysłowych.

¹² Obie te formy potraktowano tu jako jeden rodzaj podmiotu wspierającego przedsiębiorczość.



Rycina 3.14. Ocena wsparcia przedsiębiorczości w badanych miastach w 2020 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie Polska Agencja Inwestycji i Handlu (2020); Bocheński (2018a).

3.6.4. Rozwój gospodarczy – synteza

Ogólna ocena rozwoju gospodarczego stanowi średnią arytmetyczną z trzech ocen cząstkowych: rozwoju przedsiębiorczości, monozakładowości i wsparcia przedsiębiorstw. Dla badanych 120 miast średnia ocena wyniosła 3,4. Badane miasta były pod tym względem stosunkowo mało zróżnicowane – 66 (55%) oceniono jako średnio rozwinięte, a 48 (40%) jako bardzo rozwinięte. Żadne z miast nie uzyskało najniższej

ani najwyższej oceny. Jako słabo rozwinięte oceniono 6 (5%) badanych miast: Bełchatów, Jastrzębie-Zdrój, Lubin, Miastko, Ustka, Żywiec. Wyraźnie wpływ na niską ocenę miał podwyższony wskaźnik monozakładowości, dlatego w grupie tej znalazły się m.in. duże ośrodki przemysłowe z dominującą jedną branżą, tj. Bełchatów – PGE, Jastrzębie-Zdrój – JSW i Lubin – KGHM. Ponadto w grupie tej znalazły się 2 miasta, które jako nieliczne wśród badanych nie były stolicami powiatów. Najlepiej rozwinięte gospodarczo były natomiast Kalisz (średnia ocena 4,4) oraz Bielsko-Biała i Tarnów (średnia 4,3).

3.7. Społeczeństwo obywatelskie

Poniżej dokonano próby oceny społeczeństwa obywatelskiego na podstawie dostępnych wskaźników publikowanych przez GUS z Banku Danych Lokalnych (BDL). Warto zaznaczyć, że w przypadku organizacji pozarządowych dane były publikowane na poziomie poszczególnych miast, a w przypadku frekwencji wyborczej jedynie na poziomie gmin. Różnica ta miała znaczenie w przypadku mniejszych miast, tworzących gminy miejsko-wiejskie.

3.7.1. Organizacje pozarządowe

Jednym ze wskaźników rozwoju społeczeństwa obywatelskiego jest liczba organizacji pozarządowych. Organizacje te, nazywane także trzecim sektorem lub NGO (ang. *Non-Governmental Organization*), stanowią sformalizowane podmioty działające na rzecz społeczeństwa i są kluczowym elementem społeczeństwa obywatelskiego (Dąbrowska, 2019)¹³. Funkcjonowaniu organizacji pozarządowych, w tym pożytku publicznego, poświęcona jest m.in. praca P. Glińskiego (2006). Autor ten definiuje organizacje pozarządowe jako „specyficzne, współczesne formy samoorganizacji

¹³ Zgodnie z ustawą z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, Dz.U. 2003 nr 96, poz. 873, organizacje pozarządowe to podmioty niebędące jednostkami sektora finansów publicznych, w rozumieniu ustawy o finansach publicznych, lub przedsiębiorstwami, instytucjami badawczymi, bankami i spółkami prawa handlowego będącymi państwowymi lub samorządowymi osobami prawnymi oraz nie działającymi w celu osiągnięcia zysku.

społecznej, struktury integrujące grupy obywateli, charakteryzujące się względnie dojrzałą tożsamością społeczną, określonym stopniem zorganizowania, prywatnym charakterem inicjatywy, dobrowolnością uczestnictwa, niezależnością i niekomercyjnością, a także – na ogół – znacznym udziałem wolontariatu i istotną rolę w kształtowaniu postaw ludzkich zarówno osób działających w organizacjach, jak i posiadających jakikolwiek z nim kontakt” (Gliński, 2006, s. 17).

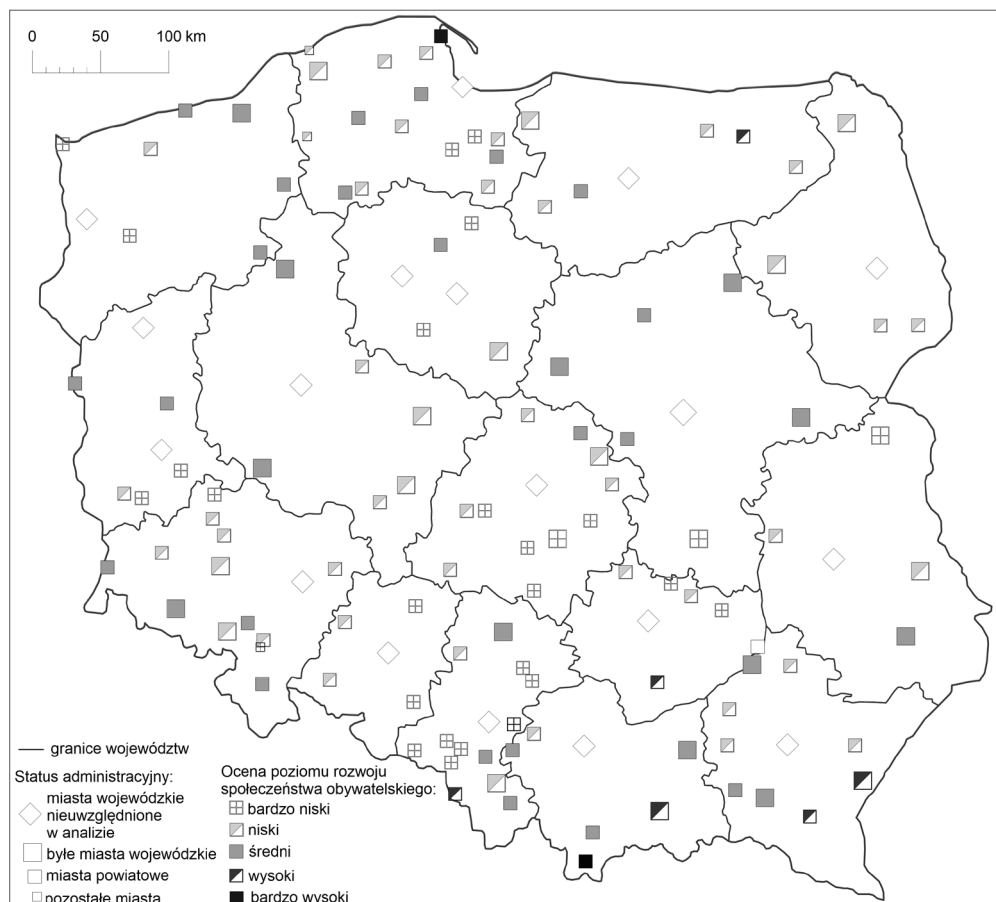
W badanej grupie miast w 2019 r. zarejestrowanych było średnio 3,7 organizacji na 1000 mieszkańców. Ponad 5 takich organizacji na 1000 mieszkańców zarejestrowanych było w 8 badanych miastach: Zakopane – 6,9 i Puck – 6,6 oraz Giżycko – 5,5, Nowy Sącz – 5,5, Przemyśl – 5,3, Cieszyń – 5,2, Sanok – 5,1 i Busko-Zdrój – 5,0. Natomiast najmniej (poniżej 2,5) w 3 miastach: Jaworzno – 1,9, Grudziądz – 2,1, Myszków – 2,3. Największą grupę stanowiły miasta z niskim wskaźnikiem, a następnie z bardzo niskim i średnim (tab. 3.14, ryc. 3.15).

Tabela 3.14. Ocena poziomu rozwoju społeczeństwa obywatelskiego w badanych miastach – na podstawie liczby organizacji pozarządowych na 1000 mieszkańców w 2019 roku

Ocena	Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 1000 mieszkańców	Liczba miast	Odsetek miast
Bardzo niski	poniżej 3	28	23,3
Niski	3,0–3,9	54	45,0
Średni	4,0–4,9	30	25,0
Wysoki	5,0–5,9	6	5,0
Bardzo wysoki	6 i więcej	2	1,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Trudno jest tutaj o wskazanie jakichś prawidłowości. Wyższym wskaźnikiem charakteryzowały się miasta z województw małopolskiego i podkarpackiego. Można doszukiwać się pewnych uwarunkowań historycznych – był to obszar należący przed I wojną światową do Austro-Węgier, gdzie społeczeństwo cieszyło się stosunkowo dużą swobodą. Wysoką ocenę Zakopanego i Giżycka można tłumaczyć częściowo wiodącą funkcją turystyczną tych miast. Natomiast zdecydowanie mniej organizacji odnotowano w miastach województwa łódzkiego i na Górnym Śląsku. Należy pamiętać, że podobnie jak w wypadku podmiotów gospodarczych, wśród zarejestrowanych organizacji pozarządowych jest spora liczba nieaktywnych. Niemniej liczba organizacji świadczy o aktywności obywatelskiej mieszkańców.



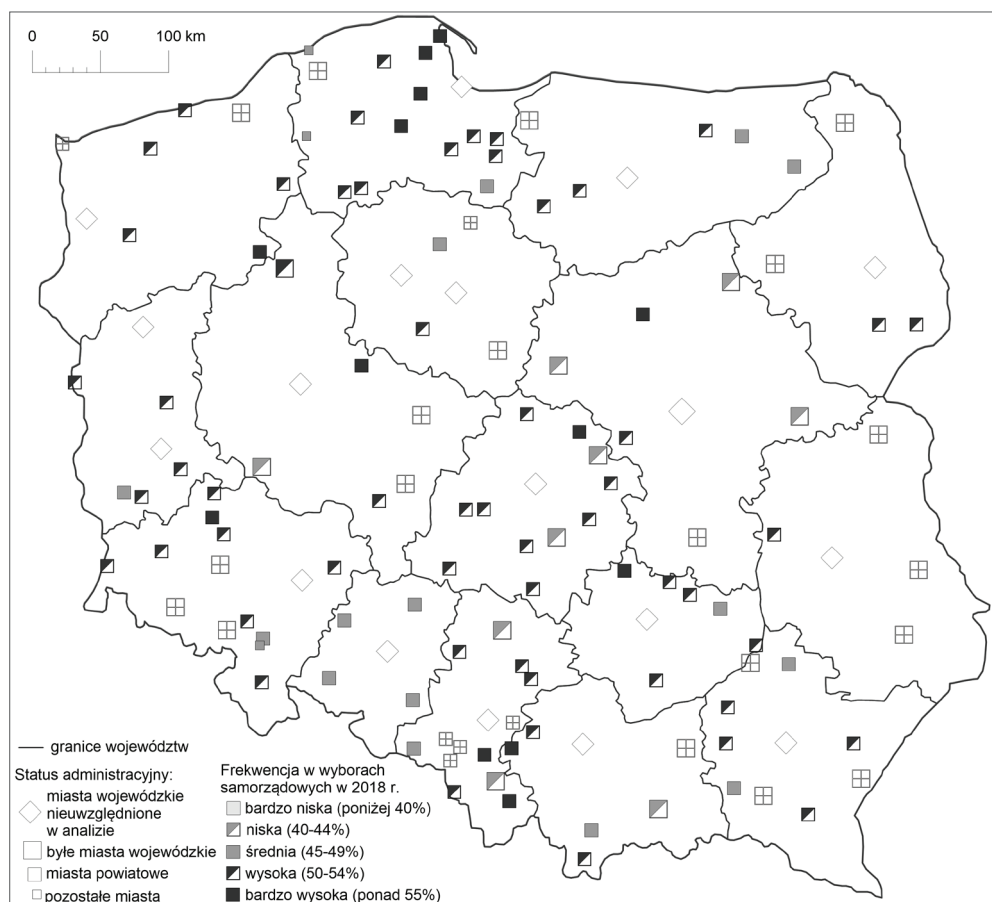
Rycina 3.15. Ocena rozwoju społeczeństwa obywatelskiego w badanych miastach na podstawie liczby organizacji pozarządowych na 1000 mieszkańców w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

3.7.2. Frekwencja w wyborach samorządowych

Innym wskaźnikiem rozwoju społeczeństwa obywatelskiego w demokratycznym państwie jest uczestnictwo w wyborach. Pod uwagę wzięto frekwencję w wyborach samorządowych, ponieważ odzwierciedla ona równocześnie związek obywateli z miejscem zamieszkania – miastem i regionem.

Policzono średnią frekwencję w wyborach samorządowych – do sejmików województw, rad gmin i powiatów oraz wójtów, burmistrzów i prezydentów miast w pierwszej turze wyborów w 2018 r. Ogółem w Polsce frekwencja wyniosła 54,9%, natomiast w badanej grupie miast była niższa i wyniosła średnio 48,2%.



Rycina 3.16. Frekwencja w wyborach samorządowych w badanych miastach w 2018 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Frekwencję przekraczającą 50% odnotowano w 68 (55,7%) badanych miastach, a poniżej 40% w 25 miastach (ryc. 3.16). Najwyższą frekwencją w badanej grupie odznaczały się 3 miasta na Kaszubach: Kartuszy – 59,8%, Kościerzyna – 57,8% i Puck

– 57,7% oraz Żywiec – 58,4% i Ciechanów – 58,3%. Natomiast najniższą: Zamość i Suwałki – 35,2%, Elbląg – 35,6%, Słupsk i Grudziądz – 35,8% oraz Wałbrzych – 36,0%. Dla porównania frekwencja w żadnym z ośrodków wojewódzkich nie przekroczyła 50%, a najwyższa była w Warszawie – 49,9% i Gdańsku – 45,4%.

Można zaobserwować, że były miasta wojewódzkie charakteryzowały się niższą frekwencją wyborczą. Wyjątkiem były Ciechanów, Sieradz i Piła, gdzie przekroczyła ona 50%. Co ciekawe, są to te miasta z grupy 31, które odrzuciły status miasta na prawach powiatu. Natomiast w 23 byłych miastach wojewódzkich frekwencja w ostatnich wyborach samorządowych nie przekroczyła 40% (ryc. 3.16).

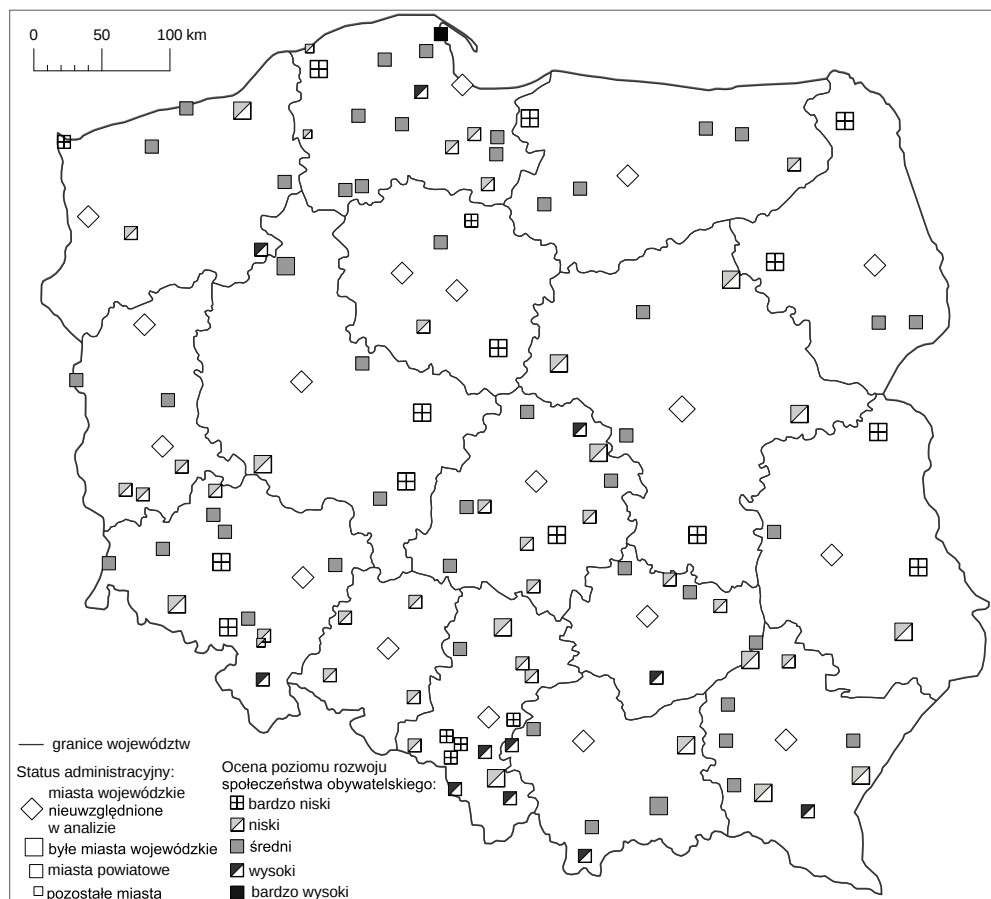
3.7.3. Rozwój społeczeństwa obywatelskiego – synteza

W ocenie syntetycznej wzięto pod uwagę dwa omówione wyżej wskaźniki. Największe liczebnie grupy stanowiły miasta ze średnio oraz słabo rozwiniętym społeczeństwem obywatelskim (tab. 3.15). Najlepiej wypadły Puck i Zakopane, a nieco słabiej: Busko-Zdrój, Cieszyn, Kartusy, Kłodzko, Łowicz, Oświęcim, Pszczyna, Sanok, Wałcz, Żywiec. Najgorzej natomiast: Biała Podlaska, Grudziądz, Jastrzębie-Zdrój, Radom, Rybnik, Świnoujście i Żory – czyli m.in. miasta konurbacji rybnickiej (ryc. 3.17).

Tabela 3.15. Syntetyczna ocena rozwoju społeczeństwa obywatelskiego w badanych miastach w 2019 roku

Ocena	Liczba miast	Odsetek miast
Bardzo niski	19	15,6
Niski	42	34,4
Średni	47	38,5
Wysoki	11	9,0
Bardzo wysoki	1	0,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie ryc. 3.15 i 3.16; BDL GUS.



Rycina 3.17. Syntetyczna ocena rozwoju społeczeństwa obywatelskiego w badanych miastach w 2019 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie ryc. 3.12 i 3.13; BDL GUS.

3.8. Ocena badanych miast – podsumowanie

Wśród badanych miast wyraźnie wyższym poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego, a zwłaszcza rozbudowaną bazą instytucjonalną charakteryzowały się były miasta wojewódzkie. Najwyżej ocenione zostały Częstochowa, Tarnów,

Koszalin, Legnica, Suwałki i Bielsko-Biała. Potwierdzają to także wcześniejsze badania T. Bocheńskiego i T. Rydzewskiego (2020). Z badanych miast niepełniących w przeszłości funkcji wojewódzkich najwyższym poziomem rozwoju charakteryzowały się: Sanok, Wałcz i Zakopane – m.in. ze względu na rozwój społeczeństwa obywatelskiego – oraz Kędzierzyn-Koźle, Grudziądz i Starachowice – ze względu na rozwój gospodarczy. W badanej grupie znalazło się 18 miast, w tym 5 byłych ośrodków wojewódzkich, które charakteryzowały się dużą peryferyjnością, czyli oddaleniem od innych dużych miast, co teoretycznie powinno wpływać na ich większy zasięg oddziaływania. W załączniku 1 zestawiono oceny badanych miast pod względem wszystkich sześciu analizowanych cech.

Piśmiennictwo

Literatura

- Bocheński, T. (2016a). *Przemiany towarowego transportu kolejowego w Polsce na przełomie XX i XXI wieku*. Rozprawy i Studia, t. 938. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Bocheński, T. (2016b). Dostęp wybranych miast w Polsce do kolei. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19 (4), 62–71. DOI 10.4467/2543859XPKG.16.023.6321.
- Bocheński, T. (2017). *Rozwój transportu intermodalnego z wykorzystaniem kolei w Polsce*. Maszynopis pracy końcowej na studiach podyplomowych logistyka i spedycja w transporcie kolejowym. Dąbrowa Górnicza: Wyższa Szkoła Biznesu.
- Bocheński, T. (2018a). Możliwości wykorzystania transportu kolejowego i intermodalnego w obsłudze stref przemysłowych w Polsce. *Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG*, 32 (1), 20–37. DOI 10.24917/20801653.321.2.
- Bocheński, T. (2018b). Warehouse and logistics centres in Poland. *European Journal of Service Management*, 4 (28/2), 73–79. DOI: 10.18276/ejsm.2018.28/2-08.
- Bocheński, T. (2020). Terminale kontenerowe jako niezbędny element rozwoju transportu intermodalnego w Polsce. W: J. Engelhardt, *Infrastruktura terminali intermodalnych w portach morskich* (s. 9–31). Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Bocheński, T., Palmowski, T. (2015). *Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku*. Regiony Nadmorskie 23. Gdańsk–Pelplin: Uniwersytet Gdański, Wydawnictwo Bernardinum.

- Bocheński, T., Rydzewski, T. (2020). *Stolice byłych 49 województw w Polsce – wybrane zagadnienia rozwoju miast*, Badania Miast, t. 3. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Dąbrowska, M. (2019). Organizacje pozarządowe wobec nowych wyzwań rozwoju regionalnego Mazowsza. Studium rozwoju sektora NGO w Radomiu. *Mazowsze. Studia Regionalne*, 29, 93–113. DOI: 10.21858/MSR.29.05.
- Dej, M. (red.) (2016). *Rozwój gospodarczy. Raport o stanie polskich miast 2016*. Obserwatorium Polityki Miejskiej. Kraków: Instytut Rozwoju Miast.
- Gadziński, J., Goras, E. (red.) (2018). *Transport i mobilność miejska. Raport o stanie polskich miast*. Warszawa: Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
- Gliński, P. (2006). *Style działań organizacji pozarządowych w Polsce. Grupy interesu czy pożytku publicznego*. Warszawa: Wydawnictwo IFiS PAN.
- Informacja o realizacji ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych. Stan na 31 grudnia 2015 r.* (2016). Warszawa: Ministerstwo Rozwoju.
- Kamińska, W. (2006). *Pozarolnicza indywidualna działalność gospodarcza w Polsce w latach 1988–2003*. Prace Geograficzne. 203. Warszawa: IGiPZ PAN.
- Lis, S. (6.04.2020). Komunikacja miejska w Bytowie. Podpisano umowę na dostawę autobusów. *Gazeta Pomorska* 24. Pobrano z: <https://gp24.pl/komunikacja-miejska-w-bytowie-podpisano-umowe-na-dostawe-autobusow/ar/c15-14901163>.
- Podpisano umowę na budowę terminalu intermodalnego Karsznice-Zduńska Wola (2019). *Wirtualny Nowy Przemysł*, 2 października. Pobrano z: <https://www.wnp.pl/logistyka/podpisano-umowe-na-budowe-terminalu-intermodalnego-karsznice-zdunska-wola,354203.html>.
- Raczyk, A. (2009). Metody badania przedsiębiorczości oparte na rejestrze podmiotów gospodarki narodowej. W: *Rola przedsiębiorczości w kształtowaniu społeczeństwa informacyjnego* (s. 133–146), red. T. Zioło, T. Rachwał. Przedsiębiorczość – Edukacja, nr 5. Warszawa–Kraków: Nowa Era.
- Rosik, P., Pomianowski, W., Goliszek, S., Stępnia, M., Kowalczyk, K., Guzik, R., Kołoś, A., Komornicki, T. (2017). *Multimodalna dostępność transportem publicznym gmin w Polsce*. Prace Geograficzne nr 258, Warszawa: IGiPZ PAN.
- Stiasny, M., Danyluk, Z., Neise, H., Turzański, B. (2017). *Atlas sieci tramwajowych Polski*. Rybnik: Wydawnictwo Eurosprinter.
- Sobczyk, W. (1985). *Dostępność komunikacyjna w układach osadniczych miast*. Warszawa: PWN.
- Śleszyński, P. (2010). Studium szacunku liczby i rozmieszczenia pracujących w Krakowie. *Biuletyn KPZK PAN*, 243.

Wiedermann, K. (2016). *Współczesne modele uprzemysłowienia a kształtowanie się struktur społecznych i gospodarczych*. Prace Monograficzne 775. Kraków: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie.

Inkubator przedsiębiorczości – co to takiego? Kto może skorzystać z inkubatora przedsiębiorczości? (28.12.2020). Porady dla przedsiębiorców. Polskie ePłatności. Pobrano z: <https://www.pep.pl/porady/inkubator-przedsiębiorczosci-co-to-takiego-kto-moze-skorzystac-z-inkubatora-przedsiębiorczosci-261.html>.

Akty prawne i dokumenty planistyczne

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.

Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 29 sierpnia 2018 r. w sprawie ustalenia obszarów i przypisania ich zarządzającym, Dz.U. 2018, poz. 1698.

Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o wspieraniu nowych inwestycji, Dz.U. 2018, poz. 1162.

Ustawa z dnia 20 marca 2002 r. o finansowym wspieraniu inwestycji, Dz.U. z 2006 r. nr 66, poz. 472.

Ustawa z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych, Dz.U. z 2019 r., poz. 482.

Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, Dz.U. 2003 nr 96, poz. 873.

Oficjalne strony przedsiębiorstw i instytucji

Biuletyny Informacji Publicznej urzędów marszałkowskich województw.

BZZ „A-VISTA” Sp. z o.o. Kłodzko. Pobrano z: <http://www.a-vista.com.pl/komunikacja-miejska-podmiejska/komunikacja-miejska> (05.2020).

Chełmskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. Pobrano z: <https://www.cla.net.pl/page/166/wedlug-linii.html> (05.2020).

EsBUS Sebastian Eichler – Usługi Transportowe. Pobrano z: <https://esbus.pl/komunikacja-miejska> (21.05.2021).

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 Miar. Pobrano z: <https://bip.gum.gov.pl/bip/metrologia/okregowe-urzedymiar/6,OKREGOWE-URZEDY-MIAR.html> (8.08.2019).
- 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).
- Kaliskie Linie Autobusowe. Pobrano z: http://rozklad.com/maps/gm7xp.php?IDKlienta=KALISZ_KLA (05.2020).
- Komunikacja Autobusowa Sp. z o.o. Świnoujście. Pobrano z: <http://www.ka.swinoujscie.pl/komunikacja-autobusowa/rozklad-jazdy-swinoujscie> (05.2020).
- Komunikacja Miejska Płock Sp. z o.o. Pobrano z: <https://www.kmplock.eu/www> (05.2020).
- Komunikacja Miejska Sp. z o.o. w Kołobrzegu. Pobrano z: <http://km.kolobrzeg.pl/rozklad-jazdy> (05.2020).
- Komunikacja Miejska Sp. z o.o. w Szczecinku. Pobrano z: <https://szczecinek.trasownik.net> (05.2020).
- Komunikacja miejska Tczew. Pobrano z: <https://komunikacja.tczew.pl> (05.2020).
- Komunikacja Miejska w Głogowie. Pobrano z: <http://www.km.glogow.pl/index.php> (05.2020).
- Komunikacja Miejska Żory. Pobrano z: <http://zory.trasownik.net> (05.2020).
- Krajowa Administracja Skarbowa. Pobrano z: <https://www.gov.pl/web/kas/struktura-kas> (8.08.2019).
- Lubelskie – portal dla inwestorów. Pobrano z: <http://www.invest.lubelskie.pl/pl/strefy-aktywnosci-gospodarczej> (14.07.2020).
- Lubińskie Przewozy Pasażerskie – PKS Lubin SA. Pobrano z: <https://pks.lubin.pl/menu/18/rozklad-jazdy> (05.2020).
- Miasto Busko-Zdrój. Pobrano z: <https://www.umig.busko.pl/komunikacja-miejska> (05.2020).
- Miasto Człuchów. Pobrano z: www.bip.czluchow.pl (05.2020).
- Miasto Giżycko. Pobrano z: <https://www.gizycko.pl/komunikacja-gminna.html> (05.2020).
- Miasto Końskie. Pobrano z: <http://umkonskie.pl/komunikacja-publiczna> (05.2020).
- Miasto Kościerzyna. Pobrano z: <http://koscierzyna.gda.pl/portal?id=1896017> (05.2020).

- Miasto Myszków. Pobrano z: https://www.miestomyszkow.pl/strona-84-rozklad_jazdy_autobusow.html (05.2020).
- Miasto Puck. Pobrane z: <http://miastopuck.pl/wp-content/uploads/Nowy-rozk%C5%82ad-jazdy-linia-po-Pucku-pa%C5%BAdziernik-2019.pdf> (05.2020).
- Miasto Rawa Mazowiecka. Pobrano z: <https://www.rawamazowiecka.pl/2492,komunikacja-miejska> (05.2020).
- Miasto Ustka. Pobrano z: <http://www.ustka.pl/pl/artykul/410/4378/komunikacja-miejska> (05.2020).
- Miasto Zgorzelec. Pobrano z: <https://zgorzelec.eu/mieszkancy/dla-rodziny/komunikacja-miejska/#rj> (05.2020).
- Miejska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. Krosno. Pobrano z: <http://rozklad.mks-krosno.pl> (05.2020).
- Miejska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. Mielec. Pobrano z: <http://mapa.mks-mielec.pl/home?tab=2> (05.2020).
- Miejska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. w Dębicy. Pobrano z: <http://www.mksdebica.pl/ofirmie> (05.2020).
- Miejska Komunikacja Samochodowa w Jasle Sp. z o.o. Pobrano z: <http://www.mksjaslo.com.pl/rozklad-jazdy/ogolny-rozklad-jazdy> (05.2020).
- Miejska Komunikacja Samochodowa w Skarżysku-Kamiennym Sp. z o.o. Pobrano z: <https://mks.skarzysko.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Dróg i Transportu. Pobrano z: <http://mzd.czyst.pl/publiczny-transport-zbiorowy/rozklady-jazdy> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Bielsko Biała. Pobrano z: <https://komunikacja.bielsko.pl/index.php/schematy-sieci> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Jastrzębie-Zdrój. Pobrano z: <http://e-biletmkjjastrzebie.com:8081> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Konin. Pobrano z: http://rozklad.com/maps/gm7xp.php?IDKlienta=KONIN_MZK_NOWY# (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Leszno. Pobrano z: http://rozklad.com/maps/gm7xp.php?IDKlienta=LESZNO_MZK (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Nysa. Pobrano z: <http://www.mzk.nysa.pl/rozklad/linie/wszystko.png> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Ostrów. Pobrano z: http://rozklad.com/maps/gm7xp.php?IDKlienta=OSTROW_MZK# (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Piła Sp. z o.o. Pobrano z: <http://www.mzk.pila.pl/rozklad-jazdy> (05.2020).

- Miejski Zakład Komunikacji Puławy Sp. z o.o. Pobrano z: <http://mzk.pulawy.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Grudziądzu. Pobrano z: <http://mzk.grudziadz.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. Bełchatów. Pobrano z: http://www.mzk.belchatow.pl/files/Rozklady_2019-10-28.pdf (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. Chojnice. Pobrano z: <https://www.mzkchojnice.pl/news> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. Iława. Pobrano z: <http://www.zkm.ilawa.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. Skierniewice. Pobrano z: <https://www.mzkskierniewice.pl/dla-pasazera/rozklad> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Bolesławcu. Pobrano z: <https://www.mzk.boleslawiec.pl/schemat-sieci-komunikacyjnej/81> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Jarosławiu. Pobrano z: <https://www.mzk-jaroslaw.pl/wykaz-linii.html> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Jeleniej Górze. Pobrano z: <https://mzk.jgora.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie. Pobrano z: <http://mapka.mzk.koszalin.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Kutnie. Pobrano z: <http://rozklad.km.kutno.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Ostrołęce. Pobrano z: <http://mzk.ostroleka.pl/rozklad-jazdy-autobusow.html> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Oświęcimiu. Pobrano z: <https://www.mzk.oswiecim.pl/pl/rozklad-jazdy.html> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Pabianicach. Pobrano z: <http://komunikacijapabianice.pl/rozklady2.php> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Przemyśle. Pobrano z: <http://rozklad.mzk.przemysl.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Zawierciu. Pobrano z: https://www.zkm-zawiercie.com.pl/kategorie/plan_sieci#!prettyPhoto (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Żaganiu. Pobrano z: <http://mz kzagan.webd.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Stalowa Wola. Pobrano z: <http://rozklad.mzk.stalowa-wola.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Starogard Gdański. Pobrano z: http://www.mzk.starogard.pl/?page_id=2556 (05.2020).

- Miejski Zakład Komunikacji w Białej Podlaskiej Sp. z o.o. Pobrano z: <http://rozklad.mzkbp.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji w Ciechanowie Sp. z o.o. Pobrano z: <http://rozklad.zkmciechanow.pl/index.php/rozklad/linia/TODAY/43/1/D> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji w Elku Sp. z o.o. Pobrano z: <http://mzk.elk.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji w Kędzierzynie-Koźlu Sp. z o.o. Pobrano z: <https://mzkkk.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji w Łowiczu. Pobrano z: <http://rozklad.mzklowicz.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji w Malborku Sp. z o.o. Pobrano z: <https://mzk.malbork.pl> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji w Nowym Targu. Pobrano z: <http://mzk.nowytarg.pl/komunikacja/linie-autobusowe> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o. Pobrano z: <https://www.mzktomaszow.pl/new/rozklad-jazdy> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. Pobrano z: <https://mzkwejherowo.pl/rozklad-jazdy/index.html> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Zamość Sp. z o.o. Pobrano z: <http://www.mzk.zamosc.pl/rozklad.html> (05.2020).
- Miejski Zakład Komunikacji Żywiec Sp. z o.o. Pobrano z: <http://www.mzk.zywiec.pl/rozklad-jazdy> (05.2020).
- Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu. Pobrano z: <http://www.mzdik.pl/index.php?id=142> (05.2020).
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Gniezno. Pobrano z: http://rozklad.com/maps/gm7xp.php?IDKlienta=GNIEZNO_MPK (05.2020).
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. Inowrocław. Pobrano z: <http://www.bus.inowroclaw.pl> (05.2020).
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. Ostrowiec Świętokrzyski. Pobrano z: <http://www.mpkostrowiec.com.pl/index.php?page=schedule&type=linie> (05.2020).
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. Radomsko. Pobrano z: <http://www.mpk-radomsko.pl/rozklad-jazdy/schematy-linii-autobusowych> (05.2020).
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. w Legnicy. Pobrano z: <http://www.mpk.legnica.pl> (05.2020).
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. w Nowym Sączu. Pobrano z: <http://www.mpk.nowysacz.pl/timetable-old> (05.2020).
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. we Włocławku. Pobrano z: <http://rozklad.mpk.com.pl> (05.2020).

- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. Zduńska Wola. Pobrano z: <http://www.mpk.zdunskawola.net/rozkład.php> (05.2020).
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Stargard. Pobrano z: <https://rozklady.mpkstargard.pl> (dostęp 05.2020).
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Świdnica Sp. z o.o. Pobrano z: <http://www.mpk.swidnica.pl/index.php/rozkład-podstawowy> (05.2020).
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łomży Sp. z o.o. Pobrano z: <https://mpklomza.pl/wykaz-tras-autobusowych/lista> (05.2020).
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Siedlcach Sp. z o.o. Pobrano z: <http://www.mpk.siedlce.pl/index.php/rozkład-jazdy/graficzny-rozkład-jazdy> (05.2020).
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Sieradzu Sp. z o.o. Pobrano z: <http://www.mpk sieradz.pl/rozkład.php> (05.2020).
- Miejskie Usługi Komunalne w Zgierzu. Pobrano z: <https://www.muk.zgierz.pl> (05.2020).
- Międzygminne Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „SUBBUS” Sp. z o.o. Nowa Sól. Pobrano z: <https://subbus.nowasol.pl/rozkład-jazdy> (05.2020).
- Państwowa Inspekcja Ochrony Roślin i Nasiennictwa. Pobrano z: <http://piorin.gov.pl/struktura> (06.08.2019).
- Państwowa Straż Rybacka. Pobrano z: <https://www.psropole.pl/psr-w-polsce.html> (6.08.2019)
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie. Pobrano z: <https://www.pkm.jaworzno.pl/rozklady/linia-S.html> (21.05.2021).
- PKS Grodzisk Mazowiecki. Komunikacja miejska Żyrardów. Pobrano z: <http://www.pks grodzisk.com.pl/rozkladkz.html> (05.2020).
- PKS Gryfice Sp. z o.o. <http://www.pks gryfice.com.pl/autobusy/komunikacja-miejska> (05.2020).
- PKS Kwidzyn. Pobrano z: <https://pkskwidzyn.pl/index.php/mapy-linii-komunikacji-miejskiej/mapa-zbiorcza-wszystkich-linii> (05.2020).
- PKS w Brzegu Sp. z o.o. Pobrano z: <https://brzeg.pl/komunikacja/rozkład-komunikacji-miejskiej> (05.2020).
- PKS w Kluczborku Sp. z o.o. Pobrano z: <http://pks.kluczbork.pl/pl/uslugi/komunikacja-gminna.html> (05.2020).
- PKS Wieluń. Pobrano z: <http://www.pks-wielun.pl/strefa-pasazera/komunikacja-miejska> (05.2020).
- POLBUS-PKS Sp. z o.o. Oleśnica. Pobrano z: <https://polbus.pl/miejska> (05.2020).
- Polkar MPK Tarnobrzeg. Pobrano z: <http://www.tarnobrzeg.pl/dla-turysty/rozkład-jazdy/komunikacja-miejska-pozostale-linie> (05.2020).

- POLON. Pobrano z: <https://polon.nauka.gov.pl/opi/aa/rejestry/nauka?execution=e9s1> (9.08.2019).
- Polska Agencja Inwestycji i Handlu. *Parki przemysłowe i technologiczne*. Pobrano z: https://www.paih.gov.pl/strefa_inwestora/parki_przemyslowe_i_tehnologiczne (13.07.2020).
- Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej „Komunalnik” Sp. z o.o. w Kętrzynie. Pobrano z: <https://komunalnikketrzyn.pl/rozklady-jazdy> (05.2020).
- Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Suwałkach Sp. z o.o. Pobrano z: <http://rozklady.suwalki.pl> (05.2020).
- Przedsiębiorstwo Komunalne Racibórz. Pobrano z: <https://www.pk-raciborz.pl/site/index/3-komunikacja-miejska/9-rozklad-jazdy-autobusow.html> (05.2020).
- Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. Bielsk Podlaski. Pobrano z: <https://pkbielsk.pl/zmiany-rozkladu-jazdy-autobusow-mpk> (05.2020).
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gliwicach. Pobrano z: <https://www.pkm-gliwice.com.pl/linie> (05.2020).
- Przedsiębiorstwo Transportowo – Handlowe „Transhand” Sp. z o.o. Słubice. Pobrano z: <https://transhand.pl/rozklad-jazdy/komunikacja-miejska> (05.2020).
- Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych Sp. z o.o. Hajnówka. Pobrano z: <http://www.hajnowka.pl/turystyka-1/326-rozklad-jazdy-zkm.html> (05.2020).
- Pszczynska Komunikacja Gminna. Pobrano z: <http://pkg.pszczyna.pl/index.php/rozklady-jazdy> (05.2020).
- Sanockie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o. Pobrano z: <https://www.spgk.com.pl/zaklady/miejska-komunikacja-samochodowa> (05.2020).
- Straż Graniczna. Pobrano z: <https://www.strazgraniczna.pl/pl/straz-graniczna/struktura-sg/oddzialy-sg> (8.08.2019).
- TESKO Tatrzańska Komunalna Grupa Kapitałowa Sp. z o.o. Zakopane. Pobrano z: <https://www.zakopane.pl/komunikacjamiejska/rozklad-jazdy> (05.2020).
- Urząd Morski Gdynia. Pobrano z: https://www.umgdy.gov.pl/?page_id=679 (8.08.2019).
- Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, https://www.uokik.gov.pl/wazne_adresy.php#faq595 (6.08.2019).
- Urzędy Żeglugi Śródlądowej. Pobrano z: <https://www.gda.uzs.gov.pl/urzed-y-w-polsce> (8.08.2019).
- 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.

- Wyższy Urząd Górniczy. Pobrano z: http://www.wug.gov.pl/prawo/urzedzy_gornicze (8.08.2019).
- Zakład Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. – Komunikacja Miejska Starachowice. Pobrano z: <https://mzk.starachowice.eu/rozkład-jazdy/linie> (05.2020).
- Zakład Gospodarki Komunalnej w Cieszyń Sp. z o.o. Pobrano z: <https://www.zgk.cieszyn.pl/dzial-komunikacji-miejskiej> (05.2020).
- Zakład Komunikacji Miejskiej Bielawa. Pobrano z: <http://zkm.um.bielawa.pl/PL/site/12/StronaGlowna> (05.2020).
- Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Łęborku. Pobrano z: <https://www.zkm.lebork.pl/strony/3.dhtml> (05.2020).
- Zakład Komunikacji Miejskiej w Elblągu Sp. z o.o. Pobrano z: <http://www.zkm.elblag.com.pl> (05.2020).
- Zakład Komunikacji Miejskiej w Polkowicach. Pobrano z: <https://zkmp.pl> (05.2020).
- Zakład Komunikacji Miejskiej w Sandomierzu. Pobrano z: <http://www.zkm.sandomierz.net/rozkładjazdy2019.htm> (05.2020).
- Zakład Komunikacji Miejskiej Wałcz Sp. z o.o. <https://www.zkmwalcz.pl/index.php?cms=rozkład> (05.2020).
- Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie. Pobrano z: <http://rozkład.komunikacja.tarnow.pl/#rozkład> (05.2020).
- Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta w Piotrkowie Trybunalskim. Pobrano z: <http://www.serwis.zdium-piotrkow.pl/content/artykuly/files/Schematsieci.png> (05.2020).
- Zarząd Dróg Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu. Pobrano z: <https://zdkium.walbrzych.pl/index.php/rozkad-jazdy> (05.2020).
- Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku. Pobrano z: https://zimslupsk.com/Schemat_komunikacji,681,7.html (05.2020).
- Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku. Pobrano z: <http://www.ztz.rybnik.pl/news,4,aktualnosci.html> (05.2020).
- Żegluga Ostródzko-Elbląska Sp. z o.o. w Ostródzie. Pobrano z: <http://zkm.ostroda.pl/bilety/rozkłady-jazdy-dla-linii-autobusowych-od-4-maja-2020-r-8.html> (05.2020).

Inne

- BDL GUS. Pobrano z: <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start> (01 i 06.2020).
- Google Maps. Pobrano z: <https://www.google.com/maps> (03.2020).
- Mapa linii kolejowych (2017). PKP PLK. Pobrano z: <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/mapy> (06.2020).

Wybrane cechy potencjalnych ośrodków subregionalnych

Mapa stanu budowy dróg (2020). GDDKiA. Pobrano z: <https://www.gddkia.gov.pl/pl/1077/mapa-stanu-budowy-drog> (06.2020).

Open Street Map. Pobrano z: <https://www.openstreetmap.org> (05.2020).

Rozkład jazdy PKP. Pobrano z: <http://old.rozklad-pkp.pl> (03.2020).

4. Powiązania i zasięg oddziaływania ośrodków subregionalnych

4.1. Zakres badań

Kolejnym etapem badań nad ośrodkami subregionalnymi jest określenie ich zasięgu oddziaływania. Określenie zasięgu oddziaływania ośrodków subregionalnych jest niezbędne do prowadzenia racjonalnej polityki regionalnej, opartej na rozwoju policentrycznym (Heffner, Gibas, 2015). Wyznaczenie obszarów funkcjonalnych jako narzędzia polityki regionalnej jest zawsze decyzją polityczną, ale powinna ona uwzględniać wiele kryteriów i wyniki badań naukowych (por.: Śleszyński, 2013; Gorzelak i in., 2008; Heffner, Gibas, 2013). W warunkach aktualnego podziału administracyjnego kraju strefy oddziaływania ośrodków subregionalnych w wielu przypadkach przekraczają granice województw oraz obejmują zewnętrzne strefy obszarów funkcjonalnych ośrodków metropolitalnych i regionalnych (Heffner, Gibas, 2016), toteż w polityce kształtowania obszarów funkcjonalnych powinny być brane pod uwagę rzeczywiste strefy oddziaływania ośrodków regionalnych (Heffner, Gibas, 2017).

Przeanalizowano położenie 120 wytypowanych w rozdziale drugim miast na tle wyznaczonych różnego typu obszarów funkcjonalnych oraz regionów dojazdów do pracy. Wskazano subregiony policentryczne i omówiono zespoły miejskie tworzone przez badane ośrodki. Zbadano dostępność czasową transportem indywidualnym z wybranych miast do ośrodków gminnych oraz połączenia

transportem zbiorowym pomiędzy wskazanymi ośrodkami subregionalnymi, z uwzględnieniem miast wojewódzkich.

Przedstawiono także wyniki badań dotyczących zasięgu oddziaływania wybranych miast i delimitacji kilku subregionów w północnej Polsce. Badania te stanowią swego rodzaju studium przypadku. Ze względu na to, że proponowany sposób delimitacji na podstawie zasięgów oddziaływania wskazanych miast wymaga pozyskania danych bezpośrednio z poszczególnych instytucji, nie było możliwe przeprowadzenie takich badań dla wszystkich 120 miast analizowanych w niniejszej książce jako potencjalne ośrodki subregionalne. Zaprezentowano również wybrane koncepcje zmian obecnego podziału administracyjnego, ze szczególnym uwzględnieniem opracowań biorących pod uwagę zmniejszenie liczby powiatów.

4.2. Potencjalne ośrodki subregionalne na tle wytyczonych obszarów funkcjonalnych

Od wielu lat w Polsce toczy się dyskusja na temat obszarów funkcjonalnych i metropolitalnych największych miast. Wykonano różne delimitacje, które można znaleźć w opracowaniach naukowych i planistycznych. Należy jednak podkreślić, że nie obejmują one całego obszaru kraju. Prowadzi to do osłabienia znacznej części kraju pozostającej poza tymi obszarami, traktowanej jako peryferia – można powiedzieć – „ziemia niczyja”. B. Jałowiecki (2001) wskazuje, że ośrodki metropolitalne są silniej powiązane ze sobą niż z otaczającym je zapleczem. Metropolie uniezależniają się od ich regionalnego zaplecza (Heffner, 2010), a dyfuzja efektów ich rozwoju na otaczający region jest ograniczona (Smętowski, 2007). W związku z tym nie są zainteresowane rozwojem otaczającego regionu, co prowadzi do jego marginalizacji. Wskazuje się również, że rzeczywiste strefy oddziaływania ośrodków metropolitalnych i regionalnych nie obejmują znacznych obszarów przypisanych im regionów administracyjnych, a z drugiej strony niekiedy zasięg oddziaływania danego ośrodka przekracza granice województwa (Heffner, Gibas, 2017).

Tworzenie rozległych obszarów metropolitalnych ma podnosić rangę samej metropolii, m.in. poprzez wykazywanie się większą liczbą ludności. Stąd zapewne

tendencja do przyłączania do stowarzyszeń obszarów metropolitalnych gmin położonych w znacznym oddaleniu od ośrodka metropolitalnego¹.

Zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (UPZP) obszar funkcjonalny to: „obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych, stanowiący zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi jednolitymi celami rozwoju” (Ustawa z dnia 27 marca 2003 r...).

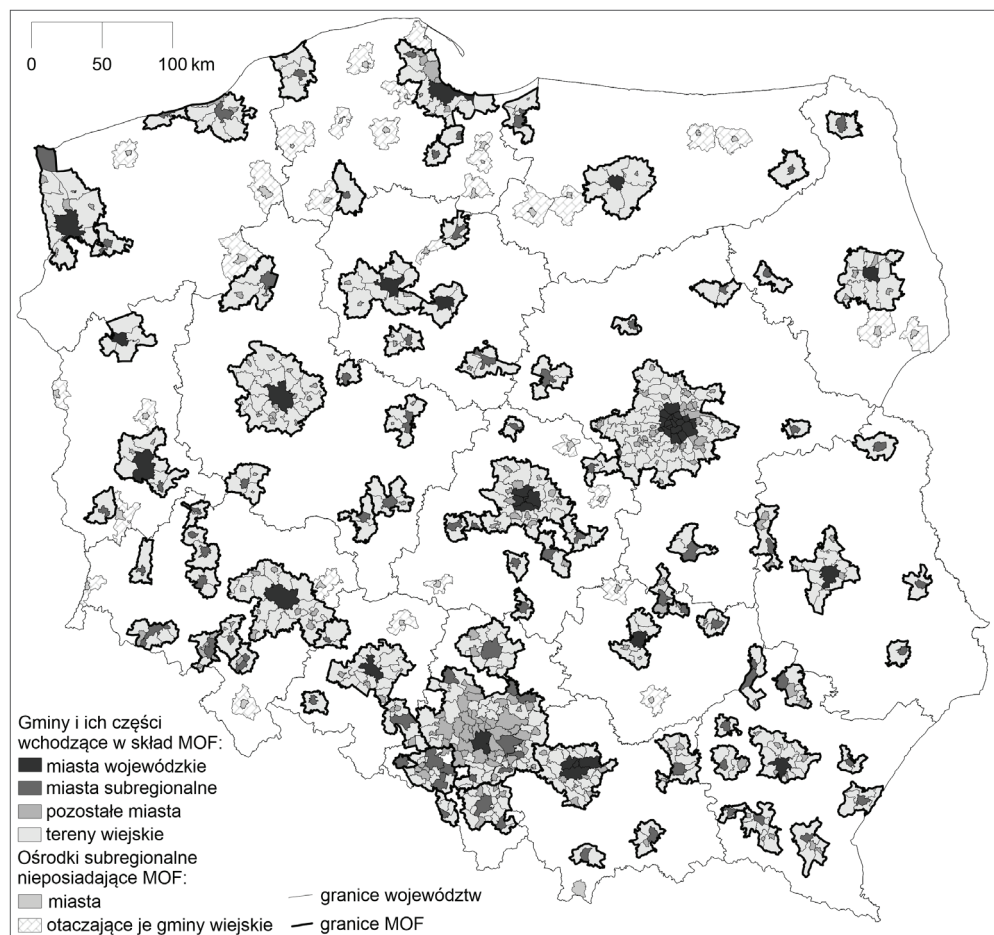
W dalszej części rozdziału przedstawiono położenie wytypowanych 120 potencjalnych ośrodków subregionalnych na tle czterech rodzajów obszarów funkcjonalnych różniących się od siebie sposobem delimitacji.

Funkcjonalne Obszary Miejskie (dalej: FOM) według projektu ESPON 1.4.3 wyznaczono dla 151 miast w Polsce. Ponad połowa z tych obszarów obejmowała jedynie miasto i otaczającą je gminę wiejską, a 19% składało się z 3–4 gmin. Jedynie 17 z nich (11,6%) obejmowało 10 i więcej gmin, z czego 13 były to FOM ośrodków wojewódzkich (Śleszyński, 2013).

Miejskie obszary funkcjonalne (dalej: MOF) – obejmują zwarte obszary miejskie oraz powiązaną z nim funkcjonalnie strefę zurbanizowaną. Wyróżniono 4 typy MOF (Koncepcja przestrzennego..., 2011): ośrodków wojewódzkich (MOF OW), ośrodków regionalnych (MOF OR), ośrodków subregionalnych (MOF OS) i ośrodków lokalnych (MOF OL).

W KPZK wskazano 86 obszarów MOF. Oprócz wszystkich ośrodków wojewódzkich wyznaczono je dla 69 ze 120 badanych miast. Kolejne 17 potencjalnych ośrodków subregionalnych znalazło się w MOF innych miast (ryc. 4.1), w tym w 11 przypadkach były to MOF ośrodków wojewódzkich. Największy jest MOF Katowic, który obejmuje aż 7 badanych miast: Chrzanów, Jaworzno, Lubliniec, Myszków, Oświęcim, Pszczyna i Zawiercie (Koncepcja przestrzennego..., 2011).

¹ Najbardziej widoczne jest to w przypadku obszaru metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot, do którego należą m.in. miasta: Lębork, Krynica Morska, Malbork i Pelplin, oddalone odpowiednio o 75, 74, 62 i 57 km od Gdańska (Obszar Metropolitalny Gdańsk Gdynia Sopot 2020...; Google Maps, 2020).



Rycina 4.1. Badane miasta na tle obszarów MOF według KPZK

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Koncepcja przestrzennego...* (2011), Mapa 4, s. 232–233.

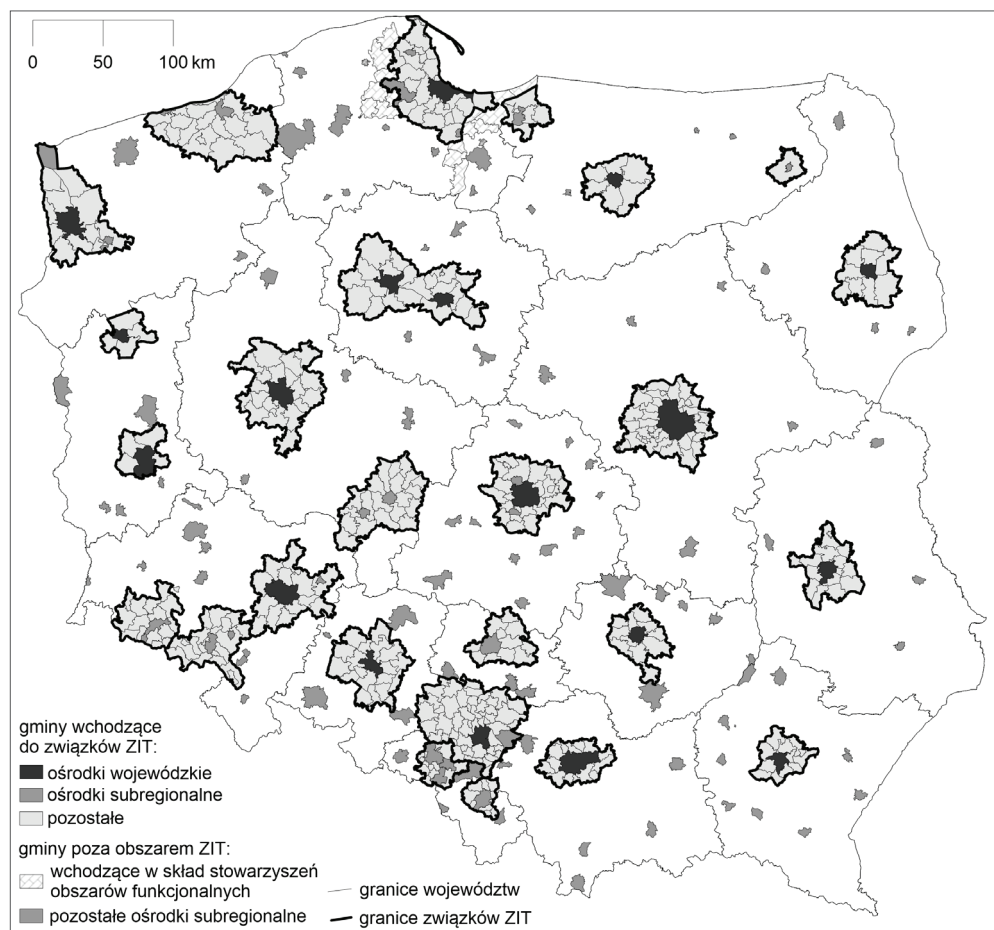
MOF OW stanowią szczególny typ obszaru funkcjonalnego wyróżniony w UPZP (Ustawa z dnia 27 marca 2003 r...), a ich delimitacja jest obowiązkowa. Natomiast w przypadku ośrodków regionalnych zalecana. Szczegółowe wytyczne dotyczące delimitacji MOF zostały opublikowane przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (dalej: MRR) (*Kryteria delimitacji...*, 2013). Opracowanie to zawiera delimitację MOF ośrodków wojewódzkich. Delimitację MRR oparto na 7 wskaźnikach na podstawie danych GUS, wśród których znalazła się m.in. liczba

wyjeżdżających do pracy. W niektórych województwach MOF badanych miast zostały określone na poziomie urzędu marszałkowskiego na podstawie własnej metodologii – np. w podkarpackim.

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (dalej: ZIT) to narzędzie służące realizacji polityki spójności UE funkcjonujące od 2014 r. Zasady wdrażania ZIT w Polsce reguluje ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie 2014–2020. Jako podstawę do wyznaczenia obszarów ZIT przyjęto delimitację MOF. Obligatoryjnie objęły one wszystkie ośrodki wojewódzkie, a ponadto władze wojewódzkie mogły wyznaczyć dodatkowo inne miasta stanowiące ośrodki regionalne lub subregionalne i ich obszary funkcjonalne. Ostatecznie związki ZIT powstały w 24 obszarach funkcjonalnych, w tym 17 obszarach obejmujących ośrodki wojewódzkie (Bydgoszcz i Toruń potraktowano jako jeden obszar) oraz w 7 obszarach funkcjonalnych innych miast: Bielsko-Biała, Częstochowa, Jelenia Góra, Kalisz – Ostrów, Koszalin – Kołobrzeg – Białogard, Rybnik i Wałbrzych (Zintegrowane Inwestycje..., 2016). W 2016 r. doszły 2 kolejne obszary tzw. ZIT bis: Elbląg i Ełk (ryc. 4.2). Jedną z przyczyn małej liczby obszarów ZIT poza ośrodkami wojewódzkimi, gdzie było to obligatoryjne, jest brak porozumienia pomiędzy samorządami – tak było np. w Tarnowie (Majewska, 2014).

Stowarzyszenia Obszarów Funkcjonalnych (SOF) zrzeszały samorządy, przede wszystkim gminne i powiatowe. Były one dobrowolne, a ich funkcjonowanie było uwarunkowane skłonnością do współpracy ze sobą władz lokalnych i zasiadających w nich polityków. Zakładane były w celu integracji danego obszaru oraz prowadzenia wspólnych inwestycji. W niektórych przypadkach stowarzyszenia te pełniły równocześnie rolę związku ZIT. Jedynie Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM) została utworzona w drodze specjalnej ustawy (Ustawa z dnia 9 marca 2017 r...; Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2017 r...). Funkcjonowało 12 SOF ośrodków wojewódzkich – obejmowały one 13 tych ośrodków – Bydgoszcz i Toruń były razem. Wśród badanych miast zidentyfikowano 4 SOF: Elbląga, Radomia, Łomży i Jarosławia. Natomiast 8 innych badanych miast znalazło się w SOF ośrodków zarazem wojewódzkich i metropolitalnych (dalej: OM): 6 w OM Gdańsk – Gdynia – Sopot (Lębork, Puck, Wejherowo, Kartuzy, Tczew, Malbork) oraz 2 w Szczecińskim OM (Stargard i Świnoujście). Dodatkowo Oleśnica weszła w skład powołanego w 2019 r. Wrocławskiego OM (Wrocławski Obszar..., 2019), ale nie była w istniejącym od 2013 r. Stowarzyszeniu Aglomeracja Wrocławska

(Aglomeracja Wrocławska, [b.d.])². SOF wykraczające poza obszary ZIT pokazano na rycinie 4.2.



Rycina 4.2. Gminy badanych miast na tle obszarów ZIT w Polsce w 2020 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji o obszarach ZIT publikowanych przez instytucje samorządowe (szczegółowy wykaz w materiałach źródłowych).

² Gminy należące do Stowarzyszenia Aglomeracji Wrocławskiej nie tworzyły zwartego obszaru, w przeciwieństwie do powstałego później stowarzyszenia OM.

Obszary MOF, ZIT i SOF często różniły się zasięgiem. Wynikało to z różnych kryteriów delimitacji. Obszary MOF były także przedmiotem analiz na poziomie poszczególnych województw. Na różnice w delimitacji, a także kwestie związane z prowadzeniem wspólnej polityki przestrzennej zwraca uwagę np. D. Kociuba (2015). Najczęściej SOF obejmowały więcej gmin niż MOF czy ZIT, wyjątkami były tu Warszawa i Katowice, których SOF były najmniejsze, a różnica między nimi a MOF według KPZK wynosiła ponad 30 gmin (tab. 4.1).

Tabela 4.1. Porównanie liczby gmin w różnych delimitacjach obszarów funkcjonalnych wybranych miast w Polsce, które stanowiły główne ośrodki obszarów ZIT oraz SOF – stan w 2020 roku

Obszar	Miasto	Liczba gmin			
		MOF		ZIT	SOF
		KPZK	MRR		
1	2	3	4	5	6
Ośrodki wojewódzkich	Białystok	9	9	10	10
	Bydgoszcz	10	11	23 ^a	23
	Toruń	4	8		
	Gorzowski	5	5	5	–
	Katowice (KGZ)	74 (7)	46 (1)	52 (1) ^b	41 ^m
	Kielce	7	10	12 ^c	–
	Kraków	18	23	15 ^d	15
	Lublin	13	15	16 ^e	16
	Łódź	28	19	26 ^f	26
	Olsztyn	7	7	7	–
	Opole	14	12	20 ^g	–
	Poznań	21	21	22 ^h	22
	Rzeszów	12	14	13 ⁱ	13
	Szczecin	10 (1)	9	13 (2) ^j	13 (2)
	Gdańsk (KT)	16 (1)	19 (3)	30 (4) ^k	49 (6)
	Warszawa	60 (1)	50 (1)	40 (1) ^l	22
	Wrocław	16	15 (1)	15 (1)	21/50 (1) ⁿ
	Zielona Góra	8 (1)	5 [*]	5 [*]	–

Powiązania i zasięg oddziaływania ośrodków subregionalnych

1	2	3	4	5	6
Pozostałych miast posiadających związki ZIT lub SOF	Bielsko-Biała	19 (2)	–	10 (1)	–
	Częstochowa	12 (1)	–	12 (1)	–
	Jelenia Góra	6 (1)	–	17 (1)	–
	Kalisz	5 (1)	–	21 (2)	–
	Ostrów Wlkp.	3 (1)	–		
	Koszalin	7 (1)	–	19 (2)	–
	Kołobrzeg	2 (1)	–		
	Rybnik	17 (3)	–	15 (3)	–
	Wałbrzych	7 (1)	–	22 (2)	–
	Świdnica	4 (1)	–		
	Elbląg	3 (1)	–	5 (1)**	16 (1)
	Ełk	2 (1)	–	2 (1)**	–
	Radom	4 (1)	–	–	15 (1)
	Łomża	2 (1)	–	–	4 (1)
	Jarosław	3 (1)	–	–	4 (1)

KGZ – konurbacja górnośląsko-zagłębiowska; KT – konurbacja trójmiejska;

MOF – Miejskie Obszary Funkcjonalne;

ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne według podpisanych porozumień;

SOF – Stowarzyszenia Obszarów Funkcjonalnych;

* pierwotnie 6 gmin, do 2015 r., kiedy połączono gminy miejską i wiejską Zielona Góra;

** utworzone oficjalnie w 2016 r. jako tzw. ZIT bis;

(...) w tym gminy potencjalnych ośrodków subregionalnych objętych badaniami w niniejszej książce.

Obszar ZIT względem MOF:

^a dodatkowo 4 gminy: Nakło, Chełmża (miejska i wiejska), Czernikowo;

^b dodatkowo 7 gmin: Toszek, Wielowieś, Krupski Młyn, Tworóg, Miasteczko Śląskie, Kalety, Miedźna oraz brak gminy Poręba;

^c dodatkowo 2 gminy: Strawczyn i Chmielnik;

^d dodatkowo gmina Igołomia-Wawrzeńczyce oraz bez 9 gmin: Krzeszowice, Jerzmanowice-Przeginia, Skała, Iwanowice, Myślenice, Siepraw, Dobczyce, Gdów, Klaj;

^e dodatkowo gmina Nałęczów;

^f dodatkowo 7 gmin: Parzęczew, Ozorków (miejska i wiejska), Głowno (miejska), Dmosin, Rogów, Dłutów;

^g dodatkowo 8 gmin: Popielów, Murów, Ozimek, Izbicko, Zdieszowice, Gogolin, Krapkowice, Strzeleczki;

^h dodatkowo 4 gminy: Szamotuły, Oborniki, Skoki, Śrem oraz bez 3 gmin: Kaźmierz, Łubowo, Nekla;

ⁱ bez gminy Białowa;

^j dodatkowo 4 gminy: Świnoujście, Stepnica, Stargard (miejska i wiejska);

^k dodatkowo 11 gmin: Władysławowo, Jastarnia, Hel, Luzino, Somonino, Przywidz, Trąbki Wielkie, Suchy Dąb, Tczew (miejska i wiejska), Stegna;

^l bez 10 gmin: Radziejowice, Żabia Wola, Tarczyn, Prażmów, Celestynów, Dębe Wielkie, Mińsk Mazowiecki (miejska i wiejska), Serock, Pomiechówek;

^m górnośląsko-zagłębiowska metropolia według rozporządzenia Rady Ministrów;

ⁿ Stowarzyszenie Aglomeracja Wrocławska powstałe w 2013 r./Wrocławski Obszar Metropolitalny według deklaracji współpracy podpisanej w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Koncepcja przestrzennego...* (2011); *Kryteria delimitacji...* (2013); Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2017 r..., informacje o obszarach ZIT i SOF publikowane przez instytucje samorządowe (szczegółowy wykaz w spisie materiałów źródłowych).

W kontekście niniejszej książki interesująca jest szczególnie kwestia tworzenia przez potencjalne ośrodki subregionalne własnych obszarów – 15 MOF i 9 ZIT lub położenie w obrębie obszarów ośrodków wojewódzkich – 11 w MOF według KPZK i 9 w ZIT (tab. 4.1). We wszystkich delimitacjach 2 badane miasta przypisano do obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich: Żyrardów do Warszawy i Wejherowo do Gdańska. Największe różnice występowały w regionie Trójmiasta. Spośród badanych miast MOF Trójmiasta według KPZK obejmował tylko Wejherowo, według MRR również Puck i Kartuzy, a ZIT dodatkowo Tczew. Natomiast Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot – największe tego typu stowarzyszenie w Polsce pod względem liczby zrzeszonych w nim gmin – obejmuje aż 6 potencjalnych ośrodków subregionalnych, oprócz tych w ZIT także Łębork i Malbork. W tym formacie brakuje jeszcze Elbląga³ – przeszkodą jest tu jednak przynależność tego miasta do sąsiedniego województwa⁴. W przypadku Szczecina MOF według MRR nie obejmował Świnoujścia i Stargardu. Natomiast w MOF według KPZK było Świnoujście, a w ZIT także Stargard. Natomiast MOF Wrocławia według KPZK jako jedyny nie obejmował Oleśnicy.

Wielkość obszaru funkcjonalnego w dużym stopniu zależy od wielkości i potencjału społeczno-gospodarczego danego ośrodka. Widać to wyraźnie na przykładzie najmniejszych miast wojewódzkich: Gorzowa Wlkp., Zielonej Góry i Olsztyna. Natomiast ośrodki metropolitalne mają znacznie większy zasięg oddziaływania.

Jedynie Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia działała w Polsce na podstawie odrębnej ustawy metropolitalnej (Ustawa z dnia 9 marca 2017 r...). Warto nadmienić, że jej obszar określony w rozporządzeniu (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2017 r...) nie obejmuje żadnego z badanych miast. Do metropolii nie weszło Jaworzno, które wcześniej należało do związku metropolitalnego⁵.

³ Odległość najkrótszą drogą z centrum Gdańska do Łęborka wynosi 75 km, a do Elbląga 60 km, zaś czas dojazdu samochodem wynosi odpowiednio 1 godz. 15 min i 40 min (Google Maps, 2020).

⁴ Elbląg od 1945 r. jest silnie związany z Gdańskiem, a elblążanie w referendum w 1999 r. opowiedzieli się za przynależnością do województwa pomorskiego (Bocheński, 2010).

⁵ W styczniu 2017 r. Jaworzno wystąpiło z Górnośląskiego Związku Metropolitalnego, a następnie wyraziło negatywne stanowisko w sprawie włączenia do metropolii (Zuzańska-Zyśko, 2017). Oficjalnie powodem odłączenia się Jaworzna była „utrata możliwości samodzielnego kształtowania rozwoju komunikacji miejskiej i władztwa planistycznego” na rzecz zarządu metropolii (Serbeńska, 2017). Warto jednak pamiętać także o uwarunkowaniach historycznych i poczuciu własnej odrębności – miasto to położone jest zarówno poza historycznym Górnym Śląskiem, jak i Zagłębiem. Do 1975 r. przynależało administracyjnie do regionu krakowskiego (kolejno były to: Rzeczpospolita Krakowska, Wielkie Księstwo Krakowskie w ramach Austro-Węgier, a od 1918 r. województwo krakowskie).

O powstanie kolejnych metropolii zabiegają samorządowcy zrzeszeni w związkach metropolitalnych. W 2020 r. powstały senackie projekty ustaw w sprawie takich obszarów wokół Łodzi (Uchwała Senatu z dnia 6 lutego 2020 r...) i Trójmiasta (Uchwała Senatu z dnia 10 września 2020 r...). Warto wskazać, że w projekcie ustawy o metropolii wokół Trójmiasta zapisano, że granice obszaru metropolitalnego mogą wykraczać poza granice województwa (Ustawa o związku metropolitalnym w województwie pomorskim..., art. 1, pkt 5). Daje to możliwość przyłączenia do metropolii silnie powiązanego z Trójmiastem Elbląga.

4.3. Zespoły miast potencjalnych ośrodków subregionalnych

4.3.1. Subregiony policentryczne

Ł. Zaborowski (2014, s. 595) dla ośrodków regionalnych zaproponował „model łączenia w zespoły, gdzie dany ośrodek pełni funkcje regionalne razem z ośrodkiem sąsiednim”. Pary komplementarnych ośrodków stają się dzięki temu bardziej konkurencyjne i możliwe jest stworzenie większych regionów dobrze wyposażonych w infrastrukturę publiczną. Postulat ten można odnieść także do poziomu subregionalnego.

Wśród 120 miast objętych analizą można wskazać ponad 30, które stanowiły ośrodki wspomagające, uzupełniające funkcje ośrodka głównego (tab. 4.2). Sytuację w subregionach policentrycznych można porównać do województw posiadających dwa ośrodki wojewódzkie, choć oczywiście proponowane subregiony nie miały w analizowanym okresie podstawy administracyjnej. Jedno z badanych miast – Nowa Sól – było ośrodkiem wspomagającym dla wojewódzkiej Zielonej Góry. Na tej podstawie można przyjąć, że mamy 80–90 subregionów, przy czym w ponad 30 z nich funkcje ośrodków subregionalnych były podzielone pomiędzy więcej niż jedno miasto, w tym 9 układów tripolarnych (tab. 4.2). Część z tych układów wskazano w dokumentach planistycznych (por. pkt 2.2.4, ryc. 2.7), niektóre wskazali zapytani eksperci⁶, a pozostałe

⁶ Grupę ekspertów, której przedstawiono listę wytypowanych miast, zapytano o to, czy dane miasto pełni rolę głównego, czy uzupełniającego ośrodka subregionalnego (zob. pkt 1.2.2).

stanowią propozycję autora – uwzględniono tutaj potencjał badanych miast i ich rozmieszczenie przestrzenne.

Tabela 4.2. Potencjalne policentryczne ośrodki subregionalne w Polsce

Lp.	Woj.	Miasta		Odległość drogowa (km)	Uwagi
		główne	wspomagające		
1	2	3	4	5	6
1.	B	Bielsk Podlaski	Hajnówka	27,3	A
2.	S	Bielsko-Biała	Żywiec	21,6	E
			Cieszyn	37,4	E
3.	D	Bolesławiec	Zgorzelec	44,4	A
4.	G	Chojnice	Człuchów	13,8	P, E
5.	D	Dzierżoniów	Bielawa	6,4	P ^a
6.	C	Grudziądz	Chełmno	32,4	A
7.	N	Iława	Ostróda	33,1	A
8.	P	Kalisz	Ostrów Wielkopolski	25,6	P, E
9.	N	Kętrzyn	Giżycko	30,8	A
10.	Z	Koszalin	Kołobrzeg	41,6	P ^b
11.	G	Kościerzyna	Kartuzy	33,1	A
			Bytów	34,8	A
12.	D	Legnica	Lubin	23,6	P, E ^c
			Głogów	58,6	
			Polkowice	37,5	
13.	R	Krosno	Jasło	25,9	E
			Sanok	41,4	E ^d
14.	G	Malbork	Sztum	14,5	P, E
			Kwidzyn	39,9	A
15.	R	Mielec	Dębica	32,0	A
16.	K	Nowy Targ	Zakopane	23,1	P, E
17.	T	Ostrowiec Świętokrzyski	Starachowice	28,6	A
			Skarżysko-Kamienna	48,3	A
18.	K	Oświęcim	Chrzanów	19,9	P
19.	P/Z	Piła	Wałcz	29,3	A
20.	E	Piotrków Trybunalski	Bełchatów	27,2	P
21.	W/E	Płock	Kutno	47,7	A
22.	R	Przemyśl	Jarosław	33,1	E
23.	S	Rybnik	Jastrzębie Zdrój	21,9	P
			Żory	14,3	P
24.	E	Sieradz	Zduńska Wola	15,1	A
25.	E	Skierniewice	Łowicz	14,2	A
26.	G	Słupsk	Ustka	18,3	P, E

1	2	3	4	5	6
27.	R	Tarnobrzeg	Stalowa Wola	28,9	P
	T		Sandomierz	15,5	P
28.	F	Świebodzin	Słubice	72,6	A
29.	G	Tczew	Starogard Gdański	25,3	A
30.	D	Wałbrzych	Świdnica	20,9	P
31.	G	Wejherowo	Puck	22,7	A
			Lębork	36,4	A
32.	S	Zawiercie	Myszków	14,7	A
33.	F	Żary	Żagań	15,1	P

A – propozycja autora, E – wskazane przez ekspertów, P – wskazywane w dokumentach planistycznych;

^a razem z Pieszcami tworzą jedną z najmniejszych w Polsce konurbacji miejskich;

^b nawiązanie do koszalińsko-kołobrzESCO-białogardzkiego obszaru funkcjonalnego;

^c obszar funkcjonalny LGOM można podzielić na dwie części – południową ze stolicą w Legnicy i północną z Lubinem wspomaganym przez Głogów i Polkowice;

^d Sanok jest dobrze rozwiniętym ośrodkiem (zob. pkt 3.8) i z powodzeniem może mieć własny subregion.

Źródło: opracowanie własne na podstawie pkt 2.2; Google Maps (2020).

Niektóre z miast wymienionych w tabeli 4.2 tworzyły aglomeracje lub konurbacje, a inne układy satelickie.

Niekiedy we wskazanych subregionach policentrycznych trudno było jednoznacznie wskazać główny ośrodek (w tab. 4.2 uznano za takie miasta liczące więcej mieszkańców). Dotyczyło to m.in. następujących par miast: Tczew i Starogard Gdański, Iława i Ostróda, Stalowa Wola – Tarnobrzeg – Sandomierz, Ostrowiec Świętokrzyski i Starachowice. W przypadku subregionu legnicko-głogowskiego warto zadać pytanie, czy nie należałoby wyodrębnić dwóch subregionów – jednego ze stolicą w Legnicy, a drugiego w Lubinie, wspomaganego przez Polkowice i Głogów. Odpowiedź na to pytanie wymaga przeprowadzenia dodatkowych badań, wykraczających poza zakres tej analizy.

Wskazane w tabeli 4.2 układy Wałbrzych–Świdnica oraz Dzierżonów–Bielawa, ze względu na niewielką odległość i stosunkowo mały potencjał tego drugiego, mogłyby się znaleźć w jednym subregionie.

Pewne wątpliwości budzi też przypisanie Cieszyna – w badaniach B. Bartosiewicza i S. Marcińczaka (2020) tworzy on wspólny region z konurbacją rybnicką. Natomiast przez zapytanych ekspertów został wskazany jako ośrodek uzupełniający dla Bielska-Białej. Dodatkowo badania B. Bartosiewicza i S. Marcińczaka (2020) wskazują na przynależność Raciborza do regionu rybnickiego, a Kłodzka i układu Dzierżonów–Bielawa do regionu wałbrzyskiego.

Specyficzny jest układ tripolarny Tarnobrzeg – Sandomierz – Stalowa Wola⁷, przy czym Stalowa Wola tworzy dodatkowo własną aglomerację. Trudno jednoznacznie stwierdzić, które z tych miast powinno być głównym ośrodkiem. Pod względem potencjału ludnościowego największa jest Stalowa Wola, Tarnobrzeg był natomiast stolicą województwa w latach 1975–1998, a Sandomierz jest najstarszy i pełnił funkcje ośrodka regionalnego (stolica województwa) w czasach I Rzeczypospolitej. Warto także odnotować, że pomiędzy Sandomierzem a Tarnobrzegiem i Stalową Wolą przez dość długi okres funkcjonowała granica administracyjna – w latach 1809–1918 była to granica państw, a potem do 1975 r. i od 1999 r. granica województw. Wpłynęło to z pewnością na wzajemne powiązania społeczno-gospodarcze tych miast, które należałoby szczegółowo zbadać. Ze względu na bliskość tych trzech ośrodków racjonalne byłoby, aby tworzyły wspólny subregion, jednak ze względu na uwarunkowania historyczne należałoby rozważyć dwa subregiony: sandomierski i stalowowolsko-tarnobrzeski.

Inny zidentyfikowany układ bipolarny przecinający historyczne regiony tworzą Chojnice z Człuchowem. Między tymi miastami przez wiele lat przebiegała granica – państwowa w okresie międzywojennym, a potem wojewódzka do 1998 r. Chojnice należały do województwa bydgoskiego i nadal częściowo ciąży do Bydgoszczy, Człuchów zaś do koszalińskiego, a potem słupskiego. Od 20 lat oba miasta są jednak w województwie pomorskim, a w ostatnich latach zapoczątkowano współpracę samorządów obu miast – m.in. w zakresie modernizacji łączącej je infrastruktury drogowej (*Chojnice i Człuchów zacieśniają...*, 2019).

4.3.2. Aglomeracje i konurbacje miejskie ośrodków subregionalnych

Nie tylko w przypadku największych miast, ale również wśród średnich i małych następują procesy ich zrastania i tworzenia obszarów zurbanizowanych – aglomeracji i konurbacji miejskich. Potencjał społeczny i gospodarczy ośrodka stanowiącego rdzeń takiego zespołu miejskiego jest wówczas dodatkowo wzmocniony. Wcześniej omówiono już badane ośrodki w kontekście wyznaczonych obszarów MOF, teraz

⁷ Układ ten został wskazany w PPZK z 1986 r., a w ESPON 1.4.3. z 2006 r. wskazano układ Tarnobrzeg–Sandomierz i osobno obszar funkcjonalny Stalowej Woli.

przyjrano się tym z nich, które stanowią obszary silnie zurbanizowane i tworzą struktury, w których jedno miasto styka się i przechodzi w drugie.

Według E. Iwanickiej-Lyry (1969) aglomeracja miejska posiada następujące cechy: jest obszarem zurbanizowanym, obejmuje miasta i zurbanizowane obszary wiejskie, składa się z rdzenia (głównego miasta) i powiązanego z nim obszaru otaczającego oraz jest obszarem zwartym przestrzennie⁸. Wyróżnia się układy miast monocentryczne (aglomeracje) i policentryczne (konurbacje). Aglomeracja to skupienie miast dookoła jednego większego ośrodka. Konurbacja to zespół kilku miast, z których każde ma własne niezależne funkcje miastotwórcze. Są one związane z tradycyjnymi okręgami przemysłowymi i powstały w okresie industrializacji lub z terenami o korzystnych warunkach dla funkcjonowania portów morskich – konurbacje portowe. W Polsce klasycznymi przykładami są konurbacja górnośląsko-zagłębiowska – miejsko-przemysłowa powstała na bazie przemysłu wydobywczego i hutnictwa – oraz Trójmiasto – konurbacja portowa (Kiełczewska-Zaleska, 1972).

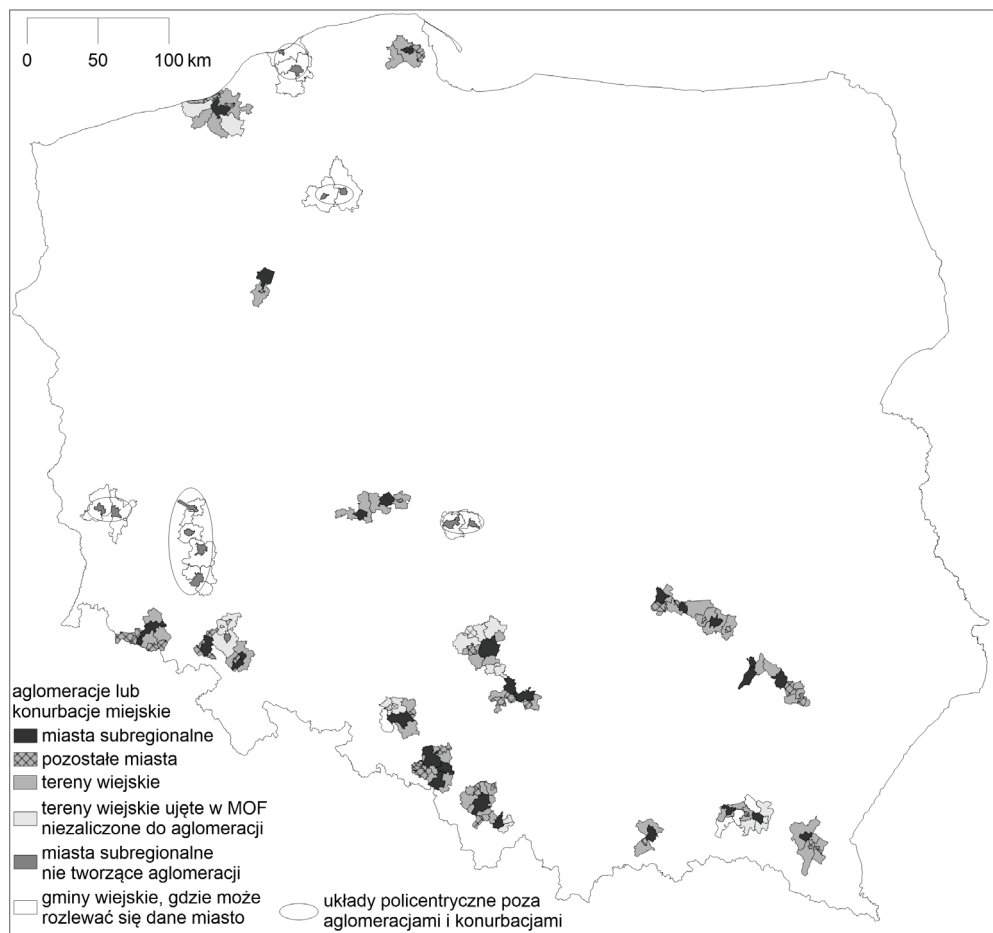
Jako aglomeracje lub konurbacje przyjęto obszary zurbanizowane, które obejmują sąsiadujące ze sobą gminy miejskie lub miejsko-wiejskie, otaczające je gminy wiejskie z siedzibą w uwzględnionym mieście lub otoczone miastami wschodzącymi do danego zespołu miast. Kierowano się zatem głównie kryterium administracyjnym – gminy miejskie i miejsko-wiejskie – i zwartością przestrzenną. Ponadto zwrócono uwagę na ciągłość zabudowy w otaczających terenach wiejskich (na podstawie Open Street Map)⁹. Za aglomerację przyjmowano układ, w którym jedno miasto: 1) było wyraźnie większe od pozostałych; 2) mieszkało w nim ponad 40% ludności obszaru aglomeracji; 3) wyróżniało się od pozostałych pod względem zakresu świadczonych w nim usług, w tym zwłaszcza publicznych. Natomiast za konurbację¹⁰ uznawano zespół osadniczy, w którym nie było jednego dominującego miasta, ale np. dwa lub więcej miast odznaczało się zbliżonym potencjałem ludnościowym lub zakresem funkcji.

⁸ Definicji aglomeracji jest znacznie więcej, ale nie ma tu miejsca, aby się do nich wszystkich odnieść. Przegląd definicji aglomeracji zawiera m.in. praca T. Czyż (2009). Zasadniczo są one ze sobą zbieżne. Zdecydowano się na przytoczenie cech aglomeracji za E. Iwanicką-Lyry (1969), ponieważ dobrze oddają sedno tego pojęcia.

⁹ Jest to oczywiście pewne uproszczenie, a przedstawiony zasięg aglomeracji i konurbacji ma jedynie charakter orientacyjny. Zdecydowano się na nie, aby nie wchodzić w szczegóły delimitacji poszczególnych aglomeracji/konurbacji, które wymagałyby przeprowadzenia odrębnych i szczegółowych badań.

¹⁰ Konurbacja bywa czasami błędnie nazywana aglomeracją policentryczną.

Najczęściej w Polsce omawiane są zespoły miejskie najważniejszych miast – ośrodków metropolitalnych i pozostałych miast wojewódzkich. Należy jednak zauważyć, że także inne, mniejsze miasta mogą tworzyć aglomeracje lub konurbacje. Zgodnie z przyjętymi wyżej założeniami zidentyfikowano kilkanaście obszarów silnie zurbanizowanych tworzonych przez badane miasta (ryc. 4.3).



Rycina 4.3. Aglomeracje i konurbacje potencjalnych ośrodków subregionalnych w Polsce

Źródło: opracowanie własne na podstawie Koncepcja przestrzennego... (2011); Open Street Map.

Poniżej obszary te zostały krótko scharakteryzowane z uwzględnieniem ich potencjału ludnościowego w 2018 r. i odsetka ludności miejskiej (na podstawie BDL GUS), wyznaczonych w KPZK obszarów MOF (Koncepcja przestrzennego..., 2011), zwartości przestrzennej i ciągłości terenów zabudowanych z sąsiednimi gminami, powiązań infrastrukturą transportową – linie kolejowe, sieć drogowa ze szczególnym uwzględnieniem dróg krajowych (dalej: DK) i wojewódzkich (dalej: DW) (na podstawie Open Street Map) oraz połączeń komunikacją miejską (wyniki badań omówione w pkt 3.4.4 niniejszej książki; informacje publikowane przez operatorów – wykaz w spisie materiałów źródłowych rozdziału trzeciego).

Konurbacja rybnicka stanowi największy obszar zurbanizowany niezwiązany z ośrodkiem wojewódzkim w Polsce. Obejmuje ona 8 miast: Rybnik, Żory, Jastrzębie Zdrój, Wodzisław Śląski, Pszów, Rydułtowy, Radlin i gminę miejsko-wiejską Czerwionka-Leszczyny. Trzy pierwsze z nich miały status miast na prawach powiatu i stanowiły rdzeń konurbacji. Ponadto w obszarze tym znalazły się jeszcze gminy wiejskie: Świerklany, Marklowice i Mszana – otoczone tymi miastami, gmina Jejkowice – przylegająca do Rybnika oraz Pawłowice – granicząca z Jastrzębiem-Zdrojem i Żorami. Populacja tego obszaru wynosiła ponad 480 tys. mieszkańców, z czego 87,2% w miastach. Udział w potencjale ludnościowym największych miast przedstawiał się następująco: 28,8% w Rybniku, 18,5% w Jastrzębiu-Zdroju, 13,0% w Żorach i 10,0% w Wodzisławiu Śląskim. MOF Rybnika według KPZK obejmuje dodatkowo 5 gmin wiejskich: Gaszowice, Lyski, Lubomię, Gorzyce i Godów. Nie uwzględniono ich ze względu na niewielką ciągłość terenów zabudowanych z graniczącymi z nimi miastami. Przez obszar konurbacji przebiegają linie kolejowe: nr 140 Katowice – Nędza, nr 148 Rybnik – Pszczyna, nr 158 Rybnik – Chałupki i nr 159 Żory – Chybie. Jastrzębie Zdrój i Pszów zostały pozbawione dostępu do publicznej sieci kolejowej. W zakresie sieci drogowej największe znaczenie w przewozach wewnątrz konurbacji mają DK78 prowadząca przez Rybnik, Radlin i Wodzisław Śląski, DW933 przez Wodzisław Śląski i Jastrzębie Zdrój oraz DW935 przez Rybnik i Żory. Ponadto przez środek konurbacji przebiega autostrada A1, a wschodnim skrajem DK81 tzw. Wiślanka relacji Katowice – Żory – Skoczów. Miasta konurbacji były połączone za pomocą komunikacji miejskiej (zob. pkt 3.4.4).

U podnóża Beskidu Śląskiego i Małego położona jest aglomeracja bielska. Charakteryzuje się znaczną liczbą silnie zurbanizowanych gmin wiejskich. Wyróżnić można pas osadniczy północ – południe, obejmujący gminę miejsko-wiejską Czechowice-Dziedzice, miasto Bielsko-Białą, gminy wiejskie: Wilkowice, Buczkowice

i Łodygowice, miasto Żywiec – oś stanowi tu linia kolejowa nr 139 i DK1/S1. Do pasa tego przylega miasto Szczyrk – pozbawione dostępu do kolei. Natomiast na zachodzie od Bielska-Białej tereny zabudowane rozlewają się na gminy wiejskie Jaworze i częściowo Jasienica – tutaj osią komunikacyjną są nieczynna linia kolejowa nr 190, DW 944 i S52. Na wschodzie do Bielska-Białej przylega gmina wiejska Kozy¹¹, a na północny wschód gmina wiejska Bestwina i miejsko-wiejska Wilamowice. W gminie Bestwina znajdował się bielski park technologiczny wraz z lotniskiem Kaniów (Kaniów, 2021). Łącznie obszar ten obejmuje 12 gmin, w których mieszkało 366,5 tys. osób, w tym 58,9% w 5 miastach. Obszar MOF według KPZK jest większy o 6 gmin wiejskich oraz gminę miejsko-wiejską Kęty. Autobusy miejskie z Bielska-Białej docierały do miejscowości: Międzyrzecze (gmina Jasienica), Czechowice-Dziedzice, Bestwina, Wilkowice i Bystra (gmina Wilkowice). Bielsko-Białą i Czechowice-Dziedzice łączyły zarówno linie MZK Bielsko-Białą, jak i PKM Czechowice-Dziedzice.

Trzecia pod względem liczby ludności wśród ośrodków niewojewódzkich jest aglomeracja częstochowska. Stanowi ona – w zależności od zastosowanych kryteriów delimitacji – układ 2 lub 3 miast z otaczającymi je terenami wiejskimi. Tworzą ją miasto Częstochowa, gmina miejsko-wiejska Blachownia oraz gminy wiejskie: Rędziny, Poczesna, Konopiska. Łącznie liczyła 268,7 tys. mieszkańców, w tym 82,7% mieszkało w Częstochowie, a 3,6% w Blachowni. W szerszym ujęciu można do niej zaliczyć także gminę miejsko-wiejską Kłobuck oraz gminy wiejskie: Wręczyca Wielka, Mykanów, Kamienica Polska i Poraj. Łączna liczba ludności wynosiła wówczas 351,4 tys., z czego 70,6% zamieszkiwało miasta. Natomiast obszar MOF według KPZK obejmował dodatkowo gminy Mstów i Olsztyn – które, choć przylegające do miasta Częstochowa, są jednak wyraźnie od niej oddzielone kompleksem leśnym. Osadnictwo rozwija się wzdłuż różnych dróg wychodzących z Częstochowy we wszystkich kierunkach (por. pkt 3.4.1). Z Blachownią łączy ją DK46 i linia kolejowa 61, z Kłobuckiem DK43, a połączenie kolejowe istnieje tylko trasą przez Herby i nie kursują tam obecnie pociągi pasażerskie. Komunikacja miejska z Częstochowy docierała jedynie do wsi położonych przy granicy z miastem oraz do położonych dalej Poczesnej i Olsztyna. Warto dodać, że na terenie gminy Rędziny znajduje się lotnisko Częstochowa-Rudniki, które epizodycznie pełniło rolę zastępczego portu lotniczego dla Pyrzowic (Plan zrównoważonego..., 2017).

¹¹ Kozy są największą pod względem liczby ludności wsią w Polsce – w 2011 r. liczyły 12,3 tys. mieszkańców (*Ludność – struktura...*, 2015).

Swoistą konurbację tworzą Zawiercie i Myszków, obejmuje ona także miasto Porębę i gminy miejsko-wiejskie Siewierz i Ogrodzieniec. Populacja tego obszaru wynosiła 111,5 tys. mieszkańców, z czego 44,4% w Zawierciu i 28,5% w Myszkowie. Według KPZK obszar ten zaliczany jest do MOF Katowic. Wyróżnić można 2 osie komunikacyjne: północ-południe, łączącą Zawiercie i Myszków, złożoną z DW791 i linii kolejowej nr 1, oraz wschód-zachód, biegnącą przez Zawiercie – Porębę – Siewierz, złożoną z DK 78 i czynnej tylko w ruchu towarowym linii kolejowej nr 182. Na uboczu tego układu znajdował się Ogrodzieniec, do którego prowadziła DW791, ale był on pozbawiony dostępu do kolei. ZKM Zawiercie obsługiwała miasto Poręba, gminy miejsko-wiejskie Siewierz i Ogrodzieniec, w tym oba miasta i kilka wsi i docierała do pojedynczych miejscowości w gminach wiejskich Kroczyce i Włodowice.

MOF Kędzierzyna-Koźla według KPZK obejmuje gminy miejsko-wiejskie Leśnica, Zdzeszowice i Kuźnia Raciborska oraz wiejskie Bierawa i Reńska Wieś. Obszar ten zamieszkiwało 92,4 tys. osób. Jednak jeśli można mówić w tym przypadku o aglomeracji miejskiej, to obejmuje ona Kędzierzyn-Koźle, gminę miejsko-wiejską Ujazd i gminę wiejską Bierawa, zamieszkałe łącznie przez 75,4 tys. osób. Oba miasta tworzą dość zwarty pas zurbanizowany, którego osią jest DK40. Natomiast położona na południe od Kędzierzyna Bierawa związana jest z tym miastem m.in. za sprawą zakładów chemicznych. Komunikacja miejska Kędzierzyna nie obsługiwała połączeń podmiejskich (por. pkt 3.4.4).

Na terenie dawnego województwa wałbrzyskiego w KPZK wytyczono 3 przylegające do siebie obszary MOF: Wałbrzycha, Świdnicy i Bielawy-Dzierżoniowa.

Zwarty obszar aglomeracji wałbrzyskiej obejmuje miasta: Wałbrzych, Szczawno-Zdrój, Boguszków-Gorce, Świebodzice i Jedlina Zdrój. Zamieszkiwało go 156 tys. osób, z tego 72% w Wałbrzychu. Główne arterie komunikacyjne stanowiły DK35, przechodząca przez Wałbrzych i Świebodzice, oraz linia kolejowa nr 274 – dodatkowo wiodąca przez Boguszków-Gorce. Jedlina-Zdrój połączona była z Wałbrzychem DW381 i linią kolejową nr 286. Szczawno-Zdrój jako jedyne miasto aglomeracji zostało pozbawione dostępu do kolei, a z przyległym Wałbrzychem połączone było dwoma drogami wojewódzkimi i kilkoma lokalnymi. Natomiast Boguszków-Gorce łączyła DW367. Komunikacja miejska łączyła Wałbrzych ze Szczawnem-Zdrojem, Boguszwem-Gorce i Rybnicą Leśną w gminie Mieroszów, a w weekendy autobusy dojeżdżały również do Gostkowa w gminie Stare Bogaczewice, Mieroszowa i Mezimesti w Czechach. Zdelimitowany w KPZK MOF Wałbrzycha obejmuje ponadto gminę miejsko-wiejską Mieroszów i wiejską Stare Bogaczowice.

MOF Świdnicy według KPZK obejmuje miasto i gminę wiejską Świdnica oraz gminy miejsko-wiejskie Jaworzyna Śląska i Żarów, a według innych badań także Strzegom (np. FOM – projekt ESPON 1.4.3; Korcelli i in., 2010). Obszar ten charakteryzował się jednak nieciągłością urbanizacji. Zamieszkany był przez 123 tys. osób, ale ludność miast stanowiła jedynie 54,6%. Poza położonym na uboczu Żarowem trzon komunikacyjny stanowiły tu DW382 i linia kolejowa 137, a DK35 łączyła Świdnicę z Wałbrzychem i Wrocławiem.

U podnóża Gór Sowich rozwinęła się jedna z najmniejszych konurbacji miejskich w Polsce – liczyła jedynie 82,0 tys. mieszkańców, z czego 40,6% w Dzierżoniowie i 36,6% w Bielawie. Obejmowała ponadto gminę miejsko-wiejską Pieszycę i gminę wiejską Dzierżoniów. Jej obszar całkowicie pokrywa się z MOF według KPZK. Głównym węzłem komunikacyjnym był Dzierżoniów, przez który przebiegały DW382 Świdnica–Ząbkowice Śląskie oraz linia kolejowa nr 137. Wychodziły z niego DW383 do Pieszyc oraz DW384 i niedawno reaktywowana linia kolejowa nr 341 do Bielawy¹². Wszystkie trzy miasta połączone były wspólną komunikacją miejską (por. pkt 3.4.4).

Wszystkie te trzy wymienione powyżej MOF-y obejmowały łącznie 15 gmin, w tym 13 miast i 2 gminy wiejskie. Obszar ten był zamieszkały przez ponad 360 tys. osób, z tego 87% na terenie miast. Nasuwa się pytanie: Czy należy ten obszar traktować jako całość i wraz z szerszym otoczeniem tworzy on jeden subregion funkcjonalny, czy raczej są to 2 lub 3 odrębne subregiony? Odpowiedź na nie wymaga przeprowadzenia szczegółowych badań zasięgu oddziaływania Wałbrzycha, Świdnicy i Dzierżoniowa oraz doprecyzowania koncepcji tworzenia subregionów funkcjonalnych, ale te zagadnienia wykraczają poza zakres badań w niniejszej monografii.

Kolejny obszar zurbanizowany rozwinął się u podnóża Karkonoszy. Zwarty obszar aglomeracji obejmuje miasta: Jelenia Góra, Piechowice i Szklarska Poręba – łącznie prawie 92,3 tys. mieszkańców. Ponadto można do niej zaliczyć miasta Karpacz i Kowary oraz leżące pomiędzy nimi a Jelenią Górą gminy wiejskie Mysłakowice i Podgórzyn, a także gminę Jeżów Sudecki. Łącznie te 8 gmin zamieszkiwało 133,7 tys. osób, z tego 80,7% w miastach, a 59,4% w samej Jeleniej Górze. Natomiast w KPZK jako MOF Jeleniej Góry wskazano miasta Jelenia Góra i Piechowice oraz gminy wiejskie: Mysłakowice, Podgórzyn, Janowice Wielkie i Stara Kamienica. Dziwi przede wszystkim pominięcie Szklarskiej Poręby w tej delimitacji. Główny

¹² Może ona stanowić załączek kolei aglomeracyjnej – w 2020 r. kursowało po niej 11 par pociągów na dobę (Rozkład jazdy PKP, 2020).

węzeł transportowy stanowiła Jelenia Góra, a komunikację z pozostałymi miejscowościami zapewniały DK3 i linia kolejowa 311 – w kierunku Piechowic i Szklarskiej Poręby – oraz DW367 i nieczynna linia nr 308 z Jeleniej Góry w kierunku Kowar i Karpacza przez Mysłakowice, a ponadto DW366 Kowary–Podgórzyn–Piechowice. Komunikacja Miejska z Jeleniej Góry docierała do Piechowic, Podgórzyna, Mysłakowic, Jeżowa Sudeckiego i kilku innych wsi w gminie Jeżów Sudecki.

Kolejny zespół miast tworzy wskazywany w dokumentach planistycznych na różnych poziomach układ bipolarny Kalisz – Ostrów Wlkp. (por. pkt 2.2). Poza tymi miastami obejmuje przyległe do nich gminy miejsko-wiejskie Opatówek i Nowe Skalmierzyce oraz gminę wiejską Ostrów Wlkp. Obszar ten zamieszkały był łącznie przez 199 tys. osób, z czego 91% stanowiła ludność miast. W Kaliszu mieszkało 50,7%, a w Ostrowie Wlkp. 36,1% ludności tego obszaru. W KPZK MOF Kalisza obejmował jeszcze 2 gminy wiejskie, Żelazków i Gołuchów, a MOF Ostrowa Wlkp. dodatkowo gminę Przygodzice. Komunikację między tymi miastami zapewniały DK25 i DK12, oraz linia kolejowa nr 14. Kalisz i Ostrów Wlkp. łączyła komunikacja miejska obsługiwana przez operatorów z obu tych miast (por. pkt 3.4.4). Autobusy miejskie z Kalisza docierały do miast: Opatówek, Nowe Skalmierzyce, Ostrów Wlkp. oraz do wybranych wsi w sąsiednich gminach: Gołuchów, Żelazków (wieś Pólko), Opatówek (wsie: Szale i Chełmce) i Nowe Skalmierzyce (wieś Kotowiecko). Natomiast komunikacja miejska łączyła Ostrów Wlkp. z miastami: Nowe Skalmierzyce, Kalisz, Pleszew i Krotoszyn, a ponadto obsługiwała gminy wiejskie: Ostrów Wlkp., Raszków, Przygodzice i Sieroszowice.

Piła otoczona jest dużymi kompleksami leśnymi, co hamuje rozwój urbanizacji wokół tego miasta. Jedynie na południu łączy się z miastem Ujście i jego gminą miejsko-wiejską. Oba miasta położone są w dolinie Gwdy, łączy je DK11 i linia kolejowa nr 374 – czynna tylko w ruchu towarowym. Obie gminy zamieszkiwało łącznie 81 tys. mieszkańców. Natomiast MOF Piły według KPZK obejmuje ponadto gminę miejsko-wiejską Trzcianka i wiejską Szydłowo. Komunikacja miejska z Piły poza miastem docierała do Ujścia i wsi Dolaszewo w gminie Szydłowo.

W północnej Polsce poza obszarami metropolitalnymi Trójmiasta i Szczecina aglomerację tworzy jedynie Koszalin. Składa się ona z miasta na prawach powiatu Koszalin, gmin miejsko-wiejskich Sianów i Mielno oraz wiejskich Biesiekierz i Świeszyno. Obszar ten zamieszkiwało 140,3 tys. osób, z czego 83,3% w miastach, a 76,5% w samym Koszalinie. Do MOF Koszalina według KPZK wchodziły jeszcze gminy wiejskie Będzino i Manowo. Komunikacja miejska w Koszalinie, poza Świeszynem,

dojeżdżała jedynie do miejscowości położonych przy granicy miasta w gminach Świeszyno, Manowo i Sianów.

W konurbacji trójmiejskiej możemy wyodrębnić tzw. Trójmiasto Kaszubskie, składające się z Wejherowa, Redy i Rumii. Można do tego włączyć jeszcze gminy wiejskie Wejherowo i Luzino. Razem obszar ten zamieszkiwało 166,7 tys. osób, w tym 29,9% w Wejherowie i 29,4% w Rumii. Najbardziej powiązane ze sobą są Wejherowo i Reda, Rumia zaś ciąży bardziej do Gdyni (zob. pkt 4.6.4). MZK Wejherowo obsługiwał miasto i gminę Wejherowo, miasto Redę oraz docierał do Rumii i niektórych wsi w gminie Luzino. MOF Trójmiasta nie obejmował gminy Luzino, ale położoną na południe od Wejherowa gminę Szemud – oddzieloną od zurbanizowanego obszaru Trójmiasta kompleksem leśnym Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.

W dolinie rzeki Kamiennej powstała konurbacja miejsko-przemysłowa stanowiąca część staropolskiego okręgu przemysłowego. Obejmuje miasta: Suchedniów, Skarżysko-Kamienna, Wąchock, Starachowice, Kunów, Ostrowiec Świętokrzyski, Ćmielów oraz gminy wiejskie: Skarżysko Kościelne, Brody i Bodzechów. Osadnictwo na terenie włączonych gmin wiejskich koncentrowało się wzdłuż arterii komunikacyjnej łączącej włączone miasta – Brody, teren gminy Bodzechów otaczał Ostrowiec Świętokrzyski, a wieś gminna Skarżysko Kościelne była zrosnięta ze Skarżyskiem i na jej terenie znajdowała się część rozrządowej stacji towarowej. Obszar ten zamieszkanym był przez ponad 220 tys. osób, z czego 79,1% w miastach. Główne ośrodki to Ostrowiec Świętokrzyski – 30,3% ludności obszaru, Starachowice – 21,5% i Skarżysko-Kamienna – 19,9%. W KPZK wyznaczono 2 obszary MOF rozdzielone gminą wiejską Brody i nieobejmujące Ćmielowa. Główną arterią komunikacyjną była DK42 oraz linia kolejowa 25 – nie przechodziły one jedynie przez Suchedniów. Główny węzeł kolejowy i drogowy znajdował się w Skarżysku-Kamiennej. Wszystkie trzy miasta, tj. Ostrowiec, Starachowice i Skarżysko-Kamienna, posiadały własną komunikację miejską (por. pkt 3.4.4). Jedynie autobusy miejskie z Ostrowca docierały do okolicznych gmin: Kunowa, Ćmielowa i Bodzechowa.

W widłach Wisły i Sanu w okresie międzywojennym rozwijany był Centralny Okręg Przemysłowy. W okresie powojennym powstały nowe ośrodki miejsko-przemysłowe i rozwinęły się już istniejące miasta. Zaistniały w ten sposób obszar zurbanizowany obejmuje miasta: Tarnobrzeg, Sandomierz, Stalowa Wola, Nisko, Rudnik nad Sanem oraz gminę wiejską Zaleszany. Obszar ten zamieszkanym był przez 189 tys. osób, z czego 81,4% w miastach. Główne ośrodki to Stalowa Wola i Tarnobrzeg – zamieszkane przez odpowiednio 32,4 i 24,9% ludności tego obszaru.

W KPZK wyznaczono tu 2 obszary MOF: Tarnobrzeg – Sandomierz, obejmujący ponadto gminy miejsko-wiejską Nowa Dęba i wiejską Dwikozy, oraz MOF Stalowa Wola – dodatkowo z gminą wiejską Pysznica. Pomiedzy tymi obszarami leży gmina wiejska Zaleszany. Osadnictwo na jej terenie koncentrowało się wzdłuż arterii komunikacyjnej łączącej Stalową Wolę i Sandomierz, ponadto znajdowało się tam najbliższe lotnisko publiczne, co stanowiło dodatkową przesłankę do uwzględnienia tej gminy. Natomiast osadnictwo na terenie gminy Nowa Dęba nie wykazywało ciągłości z sąsiednim Tarnobrzegiem. Na południe od Rudnika położone są oddzielone od siebie kompleksami lasów miasta Nowa Sarzyna i Leżajsk. Pod względem komunikacyjnym obszar ten obsługiwany był przede wszystkim przez DK77 i odchodzącą od niej DW723 Sandomierz–Tarnobrzeg oraz linie kolejowe 25 i 68 oraz łączące je 74 i 78. Głównym węzłem kolejowym była stacja Stalowa Wola Rozwadowska. Miasta Stalowa Wola, Tarnobrzeg i Sandomierz posiadały własną komunikację. Ponadto MZK Stalowa Wola obsługiwał również sąsiednie gminy: Nisko, Zaleszany, Pysznice i częściowo Radomyśl nad Sanem.

Na przedgórzu karpackim, w dawnym województwie krośnieńskim, znajdowały się dwa takie obszary. Pierwszy z nich związany jest ze starym zagłębieniem naftowym. Tworzą go miasta: Jasło, Jedlicze i Krosno oraz gmina wiejska Jasło. Obszar ten zamieszkały był przez 113,5 tys. osób, z czego w miastach Krosno i Jasło odpowiednio 41 i 31% ludności tego terenu. Obszarem rozlewania się urbanizacji są otaczające gminy wiejskie: Wojaszówka, Korczyna, Krościenko Wyżne, Miejsce Piastowe, Chorkówka, Tarnowiec i Dębowiec – zamieszkiwało je 71,3 tys. osób. Łącznie z nimi populacja sięgała 184,9 tys. mieszkańców, z czego jedynie 47,3% stanowiła ludność miast. W KPZK są to oddzielne MOF Jasła i Krosna. Ten drugi obejmuje także położone wokół Krosna gminy wiejskie: Chorkówka, Miejsce Piastowe, Krościenko Wyżne i Korczyna oraz oddalone od niego miejsko-wiejskie: Iwonicz-Zdrój i Rymaków. Główną oś komunikacyjną stanowią DK28 i linia kolejowa nr 108. Głównym węzłem kolejowym było Jasło, a drogowym Miejsce Piastowe – skrzyżowanie DK28 i DK19 o znaczeniu międzynarodowym – E371. Krosno i Jasło miały komunikację miejską obsługującą także sąsiednie gminy: MKS Krosno obsługiwała Krosno oraz gminy: Jedlicze, Chorkówka, Korczyna, Wojaszówka, Łęki Strzyżowskie oraz częściowo Miejsce Piastowe i docierała do jednej wsi w gminie, Tarnowiec. Natomiast MKS Jasło obsługiwała przede wszystkim miasto i gminę wiejską Jasło oraz gminę Dębowiec, ponadto jej autobusy dojeżdżały do kilku wsi w gminie Tarnowiec i pojedynczych miejscowości w gminach Osiek Jasielski i Skołyszyn. Drugi, mniejszy obszar

zurbanizowany w tym regionie ma charakter monocentryczny – głównym miastem jest Sanok, gdzie mieszka 46,9% mieszkańców. Obszar ten obejmuje ponadto miasta Zagórz i Lesko z przyległymi terenami wiejskimi i pokrywa się całkowicie z delimitacją MOF Sanoka według KPZK. Łącznie zamieszkiwało go 80 tys. osób. Wszystkie 3 miasta łączy DK84, odchodząca w Sanoku od DK28, oraz linia kolejowa nr 108. Należy wspomnieć, że pomimo iż miasta te stykały się granicami, to Zagórz od Leska oddzielają dolina Sanu i jego dopływy Oslawy oraz położony pomiędzy nimi kompleks leśny. Zagórz pełnił rolę węzła kolejowego, choć jego znaczenie znacznie spadło po zawieszeniu pociągów do Przemyśla – w latach 90. ubiegłego wieku, a potem także do Ustrzyk Dolnych i Łupkowa (Bocheński, 2016). MKS Sanok obsługiwała przede wszystkim miasto i gminę wiejską Sanok oraz połączenie przez Zahutyń do Zagórza i docierała do położonej na południe od Sanoka gminy Bukowsko. Pozostałe miasta aglomeracji nie miały własnej komunikacji.

U podnóża Beskidu Sądeckiego, nad Dunajcem, rozwinęła się aglomeracja złożona z miast Nowy Sącz i Stary Sącz, ponadto tereny wiejskie gminy Stary Sącz i gmina wiejska Chełmiec. Gminy te zamieszkiwało łącznie 136,2 tys. osób, z tego ludność miast stanowiła 79,0%. W Nowym Sączu mieszkało 61,6% populacji aglomeracji. MOF Nowego Sącza według KPZK obejmował ponadto gminę wiejską Podegrodzie. MPK Nowy Sącz poza Nowym Sączem obsługiwało gminę miejsko-wiejską Stary Sącz oraz gminy wiejskie: Kamionka Wielka, Podegrodzie i Nawojowa, a także połączenia do pojedynczych miejscowości w gminach Chełmiec i Łukowica. Większość linii autobusowych łączyło różne miejscowości z Nowym Sączem, natomiast jedna funkcjonowała wyłącznie na terenie gminy Stary Sącz.

Kilka badanych miast pomimo posiadania MOF, w których według delimitacji KPZK znajdowały się inne miasta, nie tworzyły aglomeracji miejskich. Wynikało to przede wszystkim z wyraźnego oddzielenia tych miast, np. poprzez kompleksy leśne. Dotyczyło to m.in. Piotrkowa Trybunalskiego, Puław, Konina, Leszna, Włocławka, Inowrocławia, Tarnowa i Dębicy.

Wskazane w ten sposób aglomeracje i konurbacje są w większości przypadków mniejsze niż MOF według delimitacji w KPZK. Obszary te były zróżnicowane pod względem wielkości. Największa liczyła ponad 400 tys. mieszkańców, a najmniejsza ponad 70 tys. Należy zauważyć, że w większości uwzględnionych gmin i całych obszarów aglomeracji/konurbacji liczba ludności w ostatnich latach spadała. Wyjątkiem były aglomeracje: nowosądecka, koszalińska i bielska, w których odnotowano niewielki wzrost (w latach 2018/2019 wyniósł on odpowiednio: 0,2, 0,1 i 0,05%).

Należy tutaj dodać, że wzrost ten dotyczył otoczenia ośrodków centralnych, czyli był związany z suburbanizacją. Natomiast największy spadek odnotowano w konurbacji Ostrowiec–Starachowice–Skarżysko i aglomeracji wałbrzyskiej – w latach 2018/2019 wyniósł on –1,0% (BDL GUS). Na zmniejszanie się populacji MOF badanych miast w dłuższej perspektywie czasowej wskazano także w KPZK (*Koncepcja przestrzennego...*, 2011).

W tabeli 4.3 zestawiono opisane powyżej aglomeracje i konurbacje miejskie.

Tabela 4.3. Aglomeracje i konurbacje miejskie potencjalnych ośrodków subregionalnych w Polsce

Nazwa	Liczba gmin ogółem	Gminy miejskie i miejsko-wiejskie	Gminy wiejskie	Ludność (tys.)	Liczba gmin obsługiwanych komunikacją miejską
Konurbacja rybnicka	13	8	5	480	wszystkie
Aglomeracja bielska	12	5	7	367	4
Konurbacja Ostrowiec–Starachowice–Skarżysko	10	7	3	228	4 + 1 + 1*
Aglomeracja jeleniogórska	8	5	3	134	5
Konurbacja Stalowa Wola–Tarnobrzeg	7	5	2	189	3 + 1*
Aglomeracja częstochowska	5	2	3	269	2
Konurbacja zawierciańsko-myszkowska	5	5	–	112	3
Aglomeracja wałbrzyska	5	5	–	156	3
Aglomeracja kaliska	5	4	1	199	4 + 4*
Aglomeracja koszalińska	5	3	2	140	2
Konurbacja dzieżoniowsko-bielawska	4	3	1	82	wszystkie
Konurbacja Krosno–Jasło	4	3	1	114	2 + 2*
Aglomeracja sanocka	4	3	1	80	3
Aglomeracja kędzierzyńska	3	2	1	75	brak
Aglomeracja sądecka	3	2	1	136	wszystkie
Aglomeracja piłska	2	2	–	81	wszystkie

* komunikację miejską miało więcej niż jedno miasto.

Źródło: opracowanie własne na podstawie pkt 3.4.4; BDL GUS; Open Street Map (2020).

Wyróżnić można układy satelickie, w których miasta były położone stosunkowo blisko siebie – odległość między centrami nie przekraczała 20 km, ale nie tworzyły wspólnych obszarów zurbanizowanych.

Niektóre z nich połączone były wspólną komunikacją miejską, np. Sieradz i Zduńska Wola oraz Żary i Żagań. Innym przykładem są układy Słupsk–Ustka i Nowy Targ–Zakopane, gdzie połączenia między tymi miastami obsługują prywatni przewoźnicy autobusowi, a od niedawna zwiększyła się także rola kolei¹³. Natomiast położone najbliżej siebie spośród układów bipolarnych badanych miast były Chojnice i Człuchów – jednak nie funkcjonowała między nimi komunikacja miejska, a oferta kolei była marginalna. Należy jednak zaznaczyć, że w ostatnim czasie miasta te zaczęły ze sobą współpracować i sytuacja może ulec zmianie. Kolejny potencjalny układ bipolarny tworzą Skierniewice i Łowicz – połączenie między nimi zapewnia m.in. kolej regionalna – 31 par pociągów na dobę. Swoiste dwumieasto tworzyły Chełmno i Świecie, położone po dwóch stronach rzeki Wisły. Miasta łączy prywatna linia autobusowa funkcjonująca w ramach komunikacji miejskiej. Miasta te nie były nigdy połączone koleją, a ponadto dochodzące do nich linie zakończone dworcami czołowymi zostały zlikwidowane. Jeśli popatrzymy na liczbę ludności poszczególnych miast, to w układzie Sieradz i Zduńska była ona bardzo zbliżona i wynosiła po nieco ponad 42 tys. mieszkańców, Żary były o około 1/3 większe od Żagania, a Chojnice 3 razy większe od Człuchowa. Natomiast największa różnica występowała pomiędzy Słupskiem i Ustką – liczba ludności Ustki stanowiła 1/6 mieszkańców Słupska. W przypadku układu Chełmno–Świecie, pomimo że Chełmno zostało wskazane jako potencjalny ośrodek subregionalny, to liczba ludności w Świeciu była o 1/4 większa.

4.4. Potencjalne ośrodki subregionalne a dojazdy do pracy

Zasięgi dojazdów do pracy stanowią ważny wskaźnik przy delimitacji tzw. dziennych systemów miejskich, które w literaturze określa się także jako regiony miejskie czy

¹³ W 2020 r. było to odpowiednio 14 i 16 par pociągów regionalnych na dobę (Rozkład jazdy PKP, 2020). Do standardu kolei aglomeracyjnej jeszcze daleko, ale jest to jakiś jej załążek, zwłaszcza jeśli porównamy tę ofertę z kilkoma parami pociągów kursującymi w latach wcześniejszych.

lokalne rynki pracy (zob. pkt 2.3.7). Na podstawie badań dojazdów do pracy wskazuje się na istnienie w Polsce około 140 naturalnych regionów ciężarów tego typu, natomiast badania dostępności przestrzennej pozwoliły wyodrębnić 151 centrów o czasie maksymalnego dojazdu do jednej godziny (Śleszyński, 2018).

Większość badań dotyczących dojazdów do pracy w Polsce koncentrowała się na powiązaniach z miastem centralnym – np. P. Korcelli i P. Śleszyński (2008) czy P. Śleszyński (2013, 2014). Nieco inne podejście prezentuje H. Gruchociak (2012, 2013). Natomiast szczególnie interesujące są badania przeprowadzone przez B. Bartosiewicza i S. Marcińczaka (2020), których wyniki przeanalizowano poniżej. Przyjęta przez tych autorów procedura jest odmienna przede wszystkim ze względu na brak wskazania odgórnie miasta głównego oraz jednakowe potraktowanie miast różnej wielkości. Autorzy wyznaczyli regiony miejskie z zastosowaniem podejścia strukturalnego, wykorzystując narzędzie COMBO¹⁴ oraz analizę siły powiązań i klasyfikację Hincksa (2012). Oprócz wyznaczenia regionów miejskich wskazano także na poziom ich policentryczności. Delimitacja została oparta na danych na temat dojazdów do pracy z lat 1983 i 2011, przy czym uwzględniono jedynie dojazdy na odległość do 30 km w linii prostej. Wyodrębniono w ten sposób 56 regionów miejskich, składających się z gmin, które przynależały do nich w obu analizowanych latach. Obejmują one łącznie 1296 (48,5%) gmin w kraju, w tym 72 badane miasta (ryc. 4.4).

Badane miasta tworzyły 37 regionów miejskich – w 12 z nich znalazło się więcej niż jedno z badanych miast. Natomiast 12 badanych miast weszło w skład 7 regionów ośrodków wojewódzkich (tab. 4.4, ryc. 4.4). Ponadto jeden region miejski został wyznaczony wokół miasta, które nie zostało wytypowane jako potencjalny ośrodek subregionalny – dotyczy to regionu kępińskiego, obejmującego także Wieruszów.

Średnia liczba gmin w regionie miejskim wyniosła 23. Największy był region warszawski, obejmujący aż 93 gminy, a na drugim miejscu katowicki z 52 gminami. Ponad 40 gmin obejmowały jeszcze 4 inne regiony: rzeszowski, opolski, wałbrzyski i lubelski. Natomiast mniej niż 10 gmin liczyło 8 regionów: grudziądzki, kluczborski, koszaliński, łomżyński, przemyski, siedlecki, bolesławiecki i tomaszowski.

¹⁴ COMBO jest to algorytm aprzestrzenny, który nie uwzględnia wielkości miast i ich geograficznego położenia, natomiast bierze pod uwagę jedynie kierunek i wielkość relacji w sieci (Bartosiewicz, Marcińczak, 2020; Sobolevsky i in., 2014).



Rycina 4.4. Gminy badanych miast na tle regionów miejskich wyznaczonych na podstawie dojazdów do pracy

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bartosiewicz, Marcińczak (2020).

Tabela 4.4. Regiony miejskie na podstawie dojazdów do pracy

Lp.	Nazwa	Liczba gmin	Objęte ośrodki subregionalne	
			liczba	miasta
1	2	3	4	5
1	warszawski	93	1	Żyrardów
2	katowicki	52	2	Jaworzno, Zawiercie

Powiązania i zasięg oddziaływania ośrodków subregionalnych

1	2	3	4	5
3	rzeszowski	49	2	Dębica, Mielec
4	opolski	45	2	Kędzierzyn-Koźle, Nysa
5	wałbrzyski	44	5	Wałbrzych, Świdnica, Dzierżoniów, Bielawa, Kłodzko
6	lubelski	41	–	–
7	koniński	40	1	Konin
8	rybnicki	38	5	Rybnik, Jastrzębie-Zdrój, Żory, Racibórz, Cieszyn
9	bielski	36	3	Bielsko-Biała, Żywiec
10	gdański	36	4	Wejherowo, Lębork, Kartusy, Puck
11	krakowski	35	–	–
12	łódzki	35	–	–
13	krośnieński	34	3	Krosno, Jasło, Sanok
14	wrocławski	32	1	Oleśnica
15	kaliski	31	2	Kalisz, Ostrów Wlkp.
16	legnicko-głogowski	30	4	Legnica, Lubin, Głogów, Polkowice
17	zamojski	28	1	Zamość
18	tarnobrzezko-stalowowolski	26	3	Tarnobrzeg, Stalowa Wola, Sandomierz
19	częstochowski	25	1	Częstochowa
20	kielecki	23	–	–
21	płocki	23	1	Płock
22	tarnowski	23	1	Tarnów
23	leszczyński	22	1	Leszno
24	nowosądecki	22	1	Nowy Sącz
25	nowotarski	21	2	Nowy Targ, Zakopane
26.	suwalski	21	1	Suwałki
27	włocławski	21	1	Włocławek
28	poznański	20	–	–
29	pilski	19	2	Piła, Wałcz
30	radomski	19	1	Radom
31	zielonogórski	19	1	Nowa Sól
32	olsztyński	18	1	Ostróda
33	toruński	18	–	–
34	białostocki	17	–	–
35	chełmski	17	1	Chełm
36	białskopodlaski	16	1	Biała Podlaska
37	bydgoski	15	–	–

1	2	3	4	5
38	gorzowski	15	–	–
39	ostrowiecki	15	1	Ostrowiec Świętokrzyski
40	słupski	13	2	Słupsk, Ustka
41	elbląski	11	1	Elbląg
42	jeleniogórski	11	1	Jelenia Góra
43	kępiński	11	–	Kępno, Wieruszów
44	ostrolęcki	10	1	Ostrolęka
45	piotrkowski	10	1	Piotrków Trybunalski
46	szczeciński	10	–	–
47	wieluński	10	1	Wieluń
48	zgorzelecki	10	1	Zgorzelec
49	grudziądzki	9	1	Grudziądz
50	kluczborski	9	1	Kluczbork
51	koszaliński	9	1	Koszalin
52	łomżyński	9	1	Łomża
53	przemyski	8	1	Przemyśl
54	siedlecki	8	1	Siedlce
55	bolesławiecki	7	1	Bolesławiec
56	tomaszowski	7	1	Tomaszów Mazowiecki

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bartosiewicz, Marcińczak (2020).

Jako monocentryczne oceniono 24 regiony, w tym 2 skrajnie – przemyski i wieluński, a 31 jako policentryczne, w tym 4 skrajnie: wałbrzyski, rybnicki, legnicki i katowicki. Nie ma wyraźnego związku pomiędzy wielkością regionu miejskiego lub wielkością miasta centralnego a poziomem policentryczności morfologicznej czy funkcjonalnej. Wyraźne są uwarunkowania historyczne związane z podziałem terytorium obecnej Polski w XIX w. pomiędzy Rosję, Niemcy i Austro-Węgry. Monocentryczne są prawie wszystkie regiony położone w dawnym Królestwie Polskim, a na pozostałym obszarze kraju regiony tego typu są nieliczne.

4.5. Dostępność transportowa potencjalnych ośrodków subregionalnych

Zakładając, że ośrodki subregionalne miałyby koncentrować usługi, w tym publiczne, których zapewnienie na odpowiednim poziomie przez obecne powiaty czy gminy nie jest z różnych powodów możliwe, istotne znaczenie ma takie rozlokowanie tychże ośrodków, aby zapewnić do nich jak najlepszy dojazd. We wcześniejszej części pracy (pkt 3.4) zbadano powiązania badanych miast z infrastrukturą transportową oraz liczbę połączeń komunikacją publiczną bez szerszej analizy ich kierunku. Poniżej przedstawiona jest analiza, której celem jest sprawdzenie dostępności transportowej do potencjalnych ośrodków subregionalnych. W badaniu skoncentrowano się na dojeździe do potencjalnych głównych ośrodków subregionalnych, pomijając miasta pełniące funkcje uzupełniające (zob. pkt 4.3.1, tab. 4.2). Wyjątek stanowiły Sanok i Jarosław ze względu na zapewnienie obsługi peryferyjnie położonych terenów obecnych powiatów: leskiego, bieszczadzkiego i lubaczowskiego¹⁵. Dodatkowo uwzględniono wszystkie miasta wojewódzkie. Łącznie analizą objęto zatem 91 miast.

Dostępność transportowa ma istotne znaczenie w polityce transportowej, planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Spiekermann, Neubauer, 2002) oraz stanowi jedną z podstawowych przesłanek rozwoju regionalnego i kształtowania się struktury przestrzennej danego kraju (Śleszyński, 2014).

Badania dostępności transportowej w Polsce były prowadzone głównie w odniesieniu do miast wojewódzkich, a rzadziej powiatowych. Najszerze analizy w tym zakresie przeprowadzono na potrzeby KPZK 2030 (Koncepcja przestrzennego..., 2011).

4.5.1. Dojazd samochodem z miejscowości gminnych do ośrodka subregionalnego

Zdecydowano się na zbadanie dostępności czasowej samochodem osobowym z wykorzystaniem ogólnodostępnej aplikacji. Wykorzystując funkcję pomiaru czasu

¹⁵ Wstępna analiza wykazała, że bez uwzględnienia tych miast pewne obszary kraju pozostają w znacznym oddaleniu – ponad godzinę jazdy samochodem – od innych potencjalnych ośrodków subregionalnych.

i odległości na portalu Google Maps¹⁶, zbadano przejazd samochodem pomiędzy centrami miejscowości w dzień roboczy w czerwcu 2021 r. Uwzględniono dostępność mierzoną odległością i czas podróży netto (zob. Śleszyński, 2014).

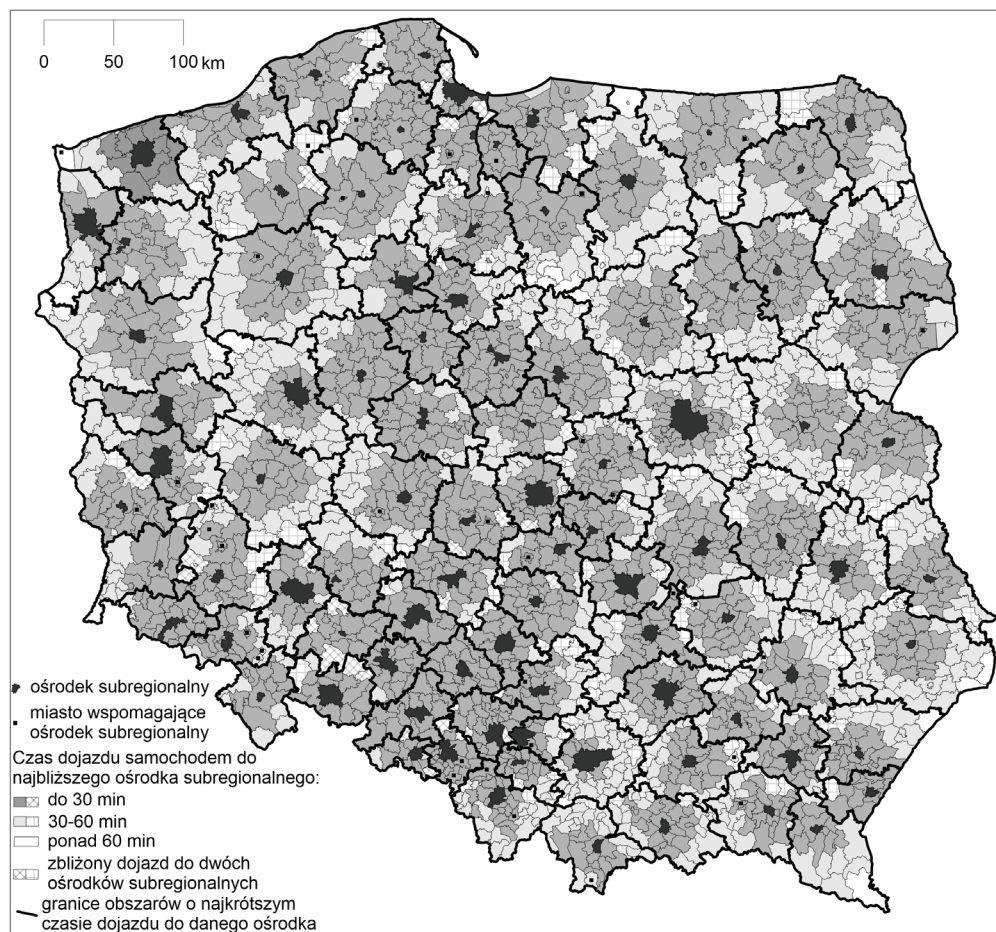
Na podstawie najkrótszego prognozowanego czasu dojazdu przypisano poszczególne gminy do obszaru ciążenia poszczególnych ośrodków subregionalnych. Wyodrębniono gminy w zasięgu do 30 minut drogi, 31–59 minut oraz 60 minut i więcej. Wskazano także gminy o bardzo zbliżonym czasie dojazdu do dwóch lub trzech pobliskich ośrodków.

W czasie do 30 minut z najbliższego ośrodka subregionalnego możliwy był dojazd do 1321 ośrodków gminnych, a w czasie do 1 godziny osiągalnych było kolejnych 878 ośrodków gminnych. Natomiast do 23 innych ośrodków gminnych dojazd zajmował od 60 do 90 minut¹⁷. Zbliżonym czasem dojazdu do dwóch lub trzech potencjalnych ośrodków subregionalnych charakteryzowało się 169 miejscowości gminnych (ryc. 4.5). Wyraźnie widoczny był wpływ położenia miejscowości przy drogach ekspresowych oraz kongestii przy dojazdach do największych miast. Przejechanie tego samego dystansu w dojeździe lub wyjeździe do/lub z dużego miasta zajmowało więcej czasu niż w przypadku miast średnich i małych. Na czas dojazdu wpływały także przeszkody terenowe, tj. pasma górskie – wymuszające wydłużenie drogi – i duże rzeki – położenie mostów lub funkcjonowanie przepraw promowych¹⁸.

¹⁶ Google Maps powszechnie używany jest do celów nawigacyjnych przy wyznaczaniu realnego czasu i odległości podróży. Aplikacja ta nie ma charakteru naukowego, jednak może być stosowana przy nieskomplikowanych badaniach dostępności transportowej. Jest to alternatywa dla badań z wykorzystaniem przeznaczonej do tego typu badań aplikacji i algorytmów opartych na funkcji oporu przestrzeni – wykorzystywanych np. przez zespół z IGiPZ PAN (np. Rosik, 2012). Podobną metodę, ale przy użyciu ogólnodostępnego systemu Targeo, służącego do nawigacji, wykorzystał w badaniach czasu przejazdu pomiędzy metropoliami w Polsce J. Rudewicz (2020).

¹⁷ Gdyby pominąć Sanok, wskazywany czasem jako ośrodek wspomagający Krosno, wówczas gmin, do których dojazd z najbliższego ośrodka subregionalnego zajmowałby ponad godzinę, byłoby o 8 więcej, a czas przejazdu do Lutowisk wynosiłby ponad 1,5 godziny. Natomiast pominięcie Jarosławia, wskazanego jako ośrodek wspomagający Przemyśla, spowodowałoby, że ośrodków gminnych oddalonych o ponad godzinę od miasta subregionalnego byłoby jeszcze o 3 więcej.

¹⁸ Znaczne wydłużenie czasu przejazdu widoczne było np. na trasie z Zielonej Góry do Bojadła ze względu na przeprawę promową przez Odrę Miłsko-Przewóz (Google Maps, 2021, Open Street Map, 2021). Należy nadmienić, że trwa budowa nowego mostu i odcinka drogi 282. Inwestycja ta znacząco zmieni obecną sytuację.



Rycina 4.5. Obszary ciążenia potencjalnych ośrodków subregionalnych na podstawie dostępności transportowej

Źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps.

Na podstawie przeprowadzonych badań wyznaczono 91 rejonów obejmujących od kilku do kilkudziesięciu gmin. Rejony te stanowią hipotetyczne obszary ciążenia i obsługi wskazanych ośrodków subregionalnych. Do najmniejszych pod względem liczby gmin należały gdański – 9 gmin, jaworznicki – 10 gmin, malborski – 11 gmin, natomiast największy był warszawski, obejmujący miasto stołeczne i 68 gmin, w tym 2 wiejskie, ze stolicą w miastach, oraz zamojski – 50 gmin z 46 ośrodkami gminnymi.

Uwzględnienie w badaniu ośrodków wspomagających funkcje subregionalne w niektórych przypadkach istotnie wpłynie na poprawę dostępności do ośrodków subregionalnych, dotyczyło to przede wszystkim: Dębicy, Głogowa, Jasła, Starachowic, Świdnicy, Świnoujścia i Żywca. Na obszarach o słabej dostępności pod względem czasu dojazdu do wytypowanych ośrodków subregionalnych można wskazać jeszcze inne miasta, które mogłyby pełnić pewne funkcje uzupełniające. W grupie tej znajduje się m.in. 5 miast liczących ponad 20 tys. mieszkańców, tj.: Bochnia, Brodnica, Gorlice, Jarocin, Szczytno, a także mniejsze miasta zamieszkałe przez ponad 9 tys. mieszkańców, tj.: Pisz, Siemiatycze, Lubaczów, Kępno, Drawsko Pomorskie, Parczew, Włoszczowa, Sucha Beskidzka¹⁹.

4.5.2. Powiązania ośrodków subregionalnych transportem publicznym

W przypadku podróży transportem zbiorowym znaczenie ma zarówno czas przejazdu, jak i liczba i bezpośredniość połączeń. Czynniki te składają się na łatwość dotarcia transportem zbiorowym do celu podróży, czyli dostępność transportu (Olszewski i in., 2013).

Dostęp badanych miast do poszczególnych środków transportu został już omówiony w pkt 3.4. Zasadniczo im dany ośrodek stanowi większy węzeł transportowy, tym łatwiej powinno się do niego dotrzeć. Dokładna analiza połączeń komunikacji publicznej do wszystkich gmin wykracza poza zakres prezentowanych badań. Poniżej skupiono się na analizie połączeń pomiędzy miastami wytypowanymi jako główne i wspomagające ośrodki subregionalne.

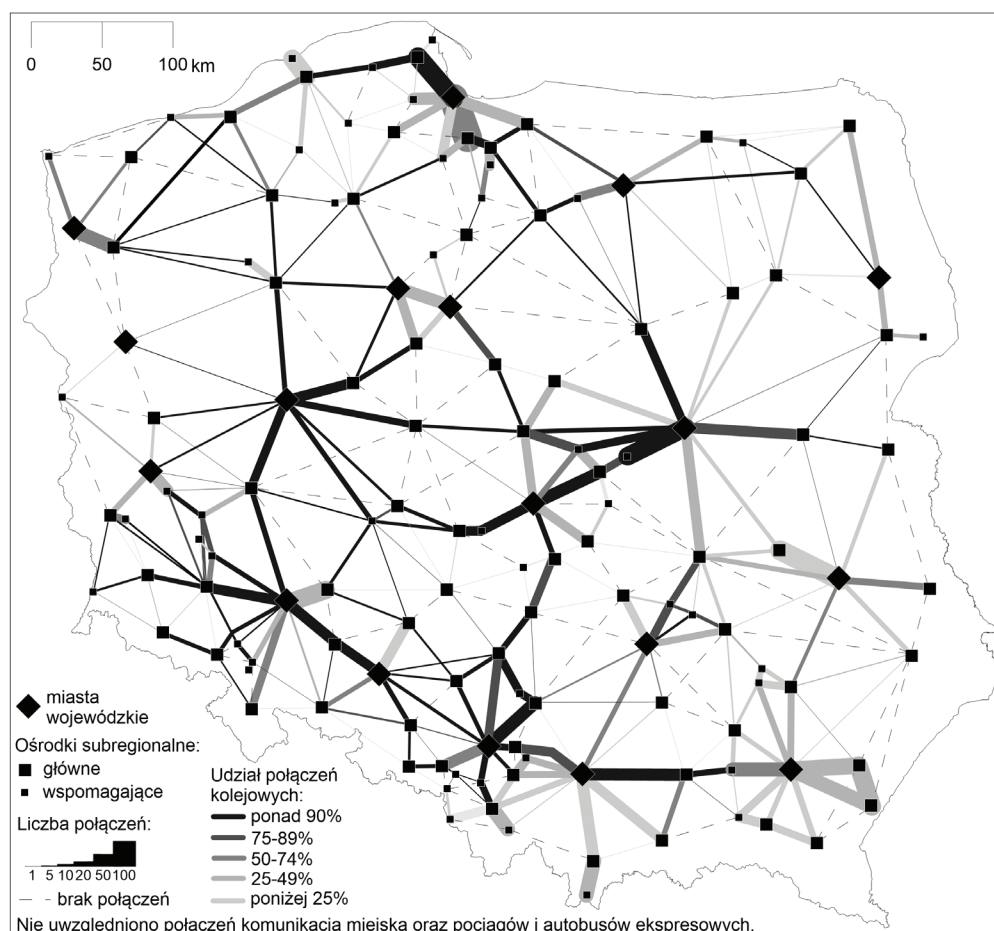
Przeanalizowano liczbę połączeń komunikacją zbiorową (kolejową i autobusową) w dni robocze poza sezonem letnim według rozkładu dla drugiej połowy 2021 r.²⁰ Ze względu na lokalny i regionalny charakter powiązań nie wzięto pod uwagę połączeń ekspresowych. Pomiędzy niektórymi z badanych miast funkcjonowała dodatkowo komunikacja miejska (zob. pkt 3.4.4 i 4.3.2) – te połączenia nie zostały uwzględnione w analizie i na rycinie 4.6. Dotyczyło to 4 zespołów badanych

¹⁹ Miasta wymienione zostały w kolejności według liczby ludności w 2019 r. – od największych do najmniejszych.

²⁰ Podczas pisania monografii, w drugiej połowie 2020 r. przywrócono kursowanie codziennych pociągów do Buska-Zdroju, a w 2021 r. do Mielca – tym samym po latach przerwy miasta te odzyskały dostęp do kolei. Ponadto reaktywowano linię Bielsk Podlaski–Hajnówka.

miast: Rybnik – Żory – Jastrzębie-Zdrój, Kalisz i Ostrów Wlkp., Sieradz i Zduńska Wola, Żary i Żagań.

Najslabszymi powiązaniem charakteryzowały się Wieluń, Busko-Zdrój, Bełchatów i Słubice. Dość zaskakująca jest niewielka liczba połączeń pomiędzy miastami tworzącymi wyraźne układy, tj. Lubinem i Polkowicami oraz, Piotrkowem Trybunalskim i Bełchatowem. Brakuje bezpośrednich połączeń z Wałbrzysza do Świdnicy i Dzierżoniowa oraz z Kościerzyny do Kartuz (ryc. 4.6).



Rycina 4.6. Bezpośrednie połączenie komunikacją zbiorową pomiędzy ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi w 2021 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozkład jazdy PKP (2021), E-podróżnik (2021).

Można przyjąć, że większość lokalnych przewozów (tzn. wewnątrz subregionów) odbywa się transportem drogowym, w tym autobusowym. Natomiast kolej powinna obsługiwać przede wszystkim połączenia do ośrodków metropolitalnych i innych subregionalnych. Większość głównych i wspomagających je ośrodków subregionalnych była połączona koleją, jednak oferta połączeń była mocno zróżnicowana.

W porównaniu z podobnymi badaniami sprzed dekady dotyczącymi połączeń między miastami w Polsce (Bocheński, 2012) zauważono ogólny wzrost liczby połączeń kolejowych i spadek autobusowych.

4.6. Delimitacja subregionów funkcjonalnych – studium przypadku

4.6.1. Metody delimitacji subregionów

Zasięg oddziaływania poszczególnych ośrodków miejskich jest różny, wynika w dużej mierze z ich potencjału społeczno-gospodarczego i wielkości bazy instytucjonalnej. Wyróżnić można kilka wskaźników, które stanowią dobre narzędzie do określenia obszaru obsługi, odnoszących się do zasięgu oddziaływania instytucji o znaczeniu ponadlokalnym, zasięgu dojazdów do pracy i powiązań komunikacyjnych.

Szczegółowe badania dotyczące obszaru obsługiwanego przez poszczególne miasta, w tym przez szczególnie interesujące nas w niniejszej książce ośrodki regionalne i subregionalne, w przypadku instytucji o nieokreślonym odgórnie zasięgu obsługi są utrudnione. W przypadku podmiotów działających zwłaszcza w sferze edukacji, ochrony zdrowia czy kultury o zasięgu oddziaływania decydują zakres i jakość świadczonych przez nie usług. Do obliczenia wskaźników należy pozyskać dane o pochodzeniu klientów tych instytucji – najlepiej jeśli jest to liczba klientów według miejsca/gminy zamieszkania. Dane takie można pozyskać bezpośrednio z poszczególnych instytucji. Niektóre z nich nie prowadzą jednak ewidencji pochodzenia swoich klientów, a inne nie zawsze są skore do ich udostępnienia lub generalizują je np. na poziomie powiatów (dotyczy to m.in. szpitali), co w przypadku tego typu badań jest niewystarczające. Następnie dane te należy odnieść do liczby mieszkańców gmin, z których klienci ci pochodzą – w przypadku usług edukacyjnych należy wziąć pod uwagę jedynie odpowiednią grupę wiekową. Warto także przeanalizować odsetek klientów danej instytucji z poszczególnych gmin.

Dane o dojazdach do pracy zostały opublikowane przez GUS jedynie dla lat 2006 i 2011. Tutaj również możemy obliczyć wskaźnik, odnosząc liczbę pracowników dojeżdżających z danej gminy do ogólnej liczby osób pracujących mieszkających w tejże gminie. Dane te zostały wykorzystane m.in. przy delimitacjach MOF.

Powiązania komunikacyjne świadczą pośrednio o powiązaniach społeczno-gospodarczych i wskazanych wyżej kierunkach dojazdów do pracy i szkoły oraz o korzystaniu z różnego rodzaju usług, w tym publicznych. Informacje o powiązaniach komunikacyjnych są stosunkowo najłatwiej dostępne, ale i tutaj napotykamy na pewne problemy. O ile z kolejną nie ma problemu – pełny i aktualny rozkład jazdy pociągów jest ogólnodostępny, to w przypadku połączeń autobusowych już tak nie jest – można się tu posiłkować ogólnodostępnym i aktualnym rozkładem jazdy np. na portalu E-podróżnik lub pozyskać informacje o wydanych zezwoleniach przez marszałków poszczególnych województw na prowadzenie regularnych przewozów osób (zob. Rosik i in., 2017).

Należy pamiętać, że oprócz transportu zbiorowego znaczna część przewozów realizowana jest transportem indywidualnym, a zwłaszcza samochodami osobowymi. Można tutaj skorzystać z wyników generalnego pomiaru ruchu prowadzonego co pięć lat na drogach krajowych i wojewódzkich. Oczywiście należy być ostrożnym we wnioskowaniu na tej podstawie. Można jednak zaobserwować pewne odcinki dróg o zwiększonym ruchu wynikającym z intensywnych dojazdów do ośrodka miejskiego wyższego rzędu.

W dalszej części niniejszej książki przedstawiona zostanie delimitacja wybranych subregionów na podstawie opublikowanych wcześniej badań. Przytoczone będą wyniki badań zasięgu oddziaływania – oparte na analogicznych wskaźnikach – czterech miast na Pomorzu: Elbląga, Słupska, Koszalina i Gryfic.

Na obszarach zamieszkałych przez grupy etniczne charakteryzujące się odrębnością kulturową nadrzędną rolę nad powiązaniami funkcjonalnymi powinny pełnić więzi społeczne i ciągłość zamieszkania danej grupy na tym samym obszarze. W Polsce największymi takimi regionami są Górny Śląsk i Kaszuby.

Z punktu widzenia sprawnego funkcjonowania danego subregionu istotne znaczenie ma dostępność transportowa jego stolicy. Ważne jest, aby granice subregionu nie przecinały wielokrotnie drogi lub linii kolejowej prowadzącej do ośrodka subregionalnego.

4.6.2. Wybrane subregiony na Pomorzu na podstawie badań własnych

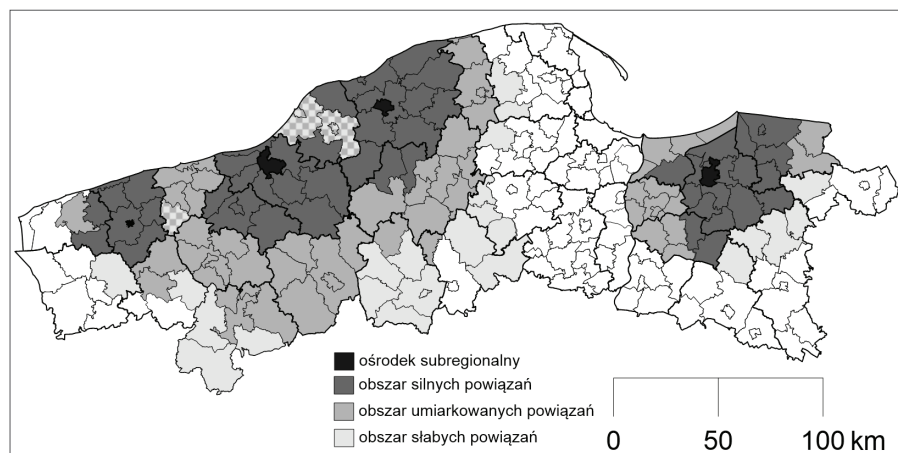
Najlepiej rozpoznany przez autora regionem pod względem obszarów potencjalnych subregionów było Pomorze. Zbadany został subregion elbląski (Bocheński, 2009, 2010), zasięg oddziaływania Gryfic (Bocheński, 2018) oraz częściowo Koszalina i Słupska (Bocheński, Chudziak, 2017). Badania dotyczące zasięgu oddziaływania wybranych instytucji z Koszalina i Słupska wykonała A. Chudziak (2017).

Jak wskazuje T. Bocheński (2010), obszar subregionu elbląskiego wyodrębniony na podstawie oddziaływania Elbląga obejmuje 34 gminy, a sam Elbląg jest silnie powiązany z konurbacją trójmiejską. Najsilniej powiązanych z Elblągiem było 17 gmin z 4 powiatów: wszystkie 9 z powiatu elbląskiego, 5 z powiatu braniewskiego (m. Braniewo, Braniewo, Frombork, Płoskinia i Wilczęta), Nowy Dwór Gdański z powiatu nowodworskiego oraz 2 z powiatu sztumskiego – Dzierzgoń i Stary Dzierzgoń. Nieco mniejszymi powiązaniem z Elblągiem charakteryzowały się pozostałe gminy z powiatów braniewskiego, nowodworskiego i sztumskiego oraz wszystkie gminy z powiatu malborskiego (ryc. 4.7). Przy czym Malbork tworzył własny ponadlokalny obszar obsługi obejmujący powiat malborski i większą część powiatu sztumskiego. Powiązania z Elblągiem wykazywały także gminy Małdyty, Morąg i Miłakowo z powiatu ostródzkiego, gmina Zalewo z powiatu iławskiego i gmina Orneta z powiatu lidzbarskiego. Widoczny był wpływ granicy województw z lat 1975–1998 – obszar o największych powiązaniach z Elblągiem obejmował bowiem byłe województwo elbląskie z wyłączeniem obecnego powiatu kwidzyńskiego (Bocheński, 2010). Ważnym ośrodkiem w tym subregionie było także Braniewo – mogłoby ono pełnić rolę wspomagającą, zwłaszcza w zakresie obsługi wschodniej części tego subregionu.

Problematiczne jest wyznaczenie granic subregionu słupskiego. Dość jednoznacznie można określić obszar o silnych powiązaniach obejmujący 14 gmin, w tym cały powiat słupski, zachodnią część powiatu bytowskiego – gminy: Trzebielino, Kołczygłowy i Miastko oraz gminę Postomino z powiatu sławskiego, a w mniejszym stopniu również gminę Koczała z powiatu człuchowskiego. Natomiast obszar o słabszych powiązaniach obejmował gminy Darłowo i Sławno – powiązane jednocześnie dość silnie z Koszalinem – oraz powiaty człuchowski, lęborski i wschodnią część powiatu bytowskiego (ryc. 4.7). Pod względem instytucji o ogólnie określonym obszarze obsługi, tj. sądu i prokuratury okręgowej oraz oddziału ZUS w Słupsku, obejmował 6 powiatów (miasto Słupsk, słupski, lęborski, bytowski, człuchowski

i chojnicki). Gminy powiatu człuchowskiego ciążyły raczej w większym stopniu do Szczecinka lub Chojnic jako potencjalnych ośrodków subregionalnych, natomiast wschodnia część powiatu bytowskiego do Kościerzyny – wymaga to przeprowadzenia szczegółowych badań. Należy tu także pamiętać, że przez powiat bytowski przechodzi granica Kaszub, co ma odzwierciedlenie w powiązaniach społecznych i powinno być brane pod uwagę.

Obszar o silnych powiązaniach z Koszalinem obejmował w całości powiaty koszaliński i białogardzki oraz gminę Malechowo i częściowo Darłowo i Sławno z powiatu sławieńskiego – łącznie 17 gmin. Przy czym Darłowo i Sławno były również powiązane ze Słupskiem. Słabiej powiązane z Koszalinem były gminy z powiatów: kołobrzeskiego, świdwińskiego i szczecineckiego oraz północnej część drawskiego (ryc. 4.7). Przy czym Szczecinek tworzył własny obszar obsługi, obejmujący prawdopodobnie powiaty szczecinecki i drawieński, gminę Połczyn-Zdrój z powiatu świdwińskiego oraz przypuszczalnie również część powiatu człuchowskiego – wymaga to jednak przeprowadzenia badań zasięgu oddziaływania tego miasta. Pod względem instytucji o odgórnie określonym obszarze obsługi, tj. sądu i prokuratury okręgowej oraz oddziału ZUS w Koszalinie, obejmował 9 powiatów (miasto Koszalin, koszaliński, sławieński, kołobrzeski, białogardzki, świdwiński, szczecinecki, drawski i wałecki).



Rycina 4.7. Zasięg oddziaływania wybranych ośrodków subregionalnych na Pomorzu

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bocheński (2010); Bocheński, Chudziak (2017); materiały niepublikowane.

Tabela 4.5. Liczba gmin obsługiwanych przez Elbląg, Słupsk i Koszalin według wybranych wskaźników

Miasto	Całkowita liczba klientów	Liczba gmin według wskaźnika liczby klientów wybranych instytucji w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców gminy				
		razem >10	200 i więcej	100–200	50–99	10–49
Szpitale wojewódzkie						
Elbląg ^a	31 973	44	–	4	18	22
Słupsk ^b	61 351	35	9	7	3	16
Koszalin ^c	81 076	32	9	9	4	19
Wybrane szkoły wyższe [*]						
Elbląg ^e	3661	33	–	–	6	27
Słupsk ^f	1562	40	1	2	6	31
Koszalin ^g	6483	112	13	13	27	59
Szkoły średnie dla młodzieży (ponadgimnazjalne)**						
Gryfice	1023	11	4	3	1	3
Szkoły średnie i wyższe dla dorosłych***						
Gryfice ^h	441	5	–	–	–	5
Miasto	–	Połączenia komunikacją zbiorową na dobę w dni robocze z ośrodkami gminnymi z powiatów otaczających dany ośrodek				
		razem >5	6–11	12–23	24–29	>30
Elbląg	x	9	3	2	2	2
Słupsk	x	6	1	2	1	2
Koszalin	x	6	2	–	1	3
Gryfice	x	11	4	7	–	–

Uwaga: dane dla Elbląga pochodzą z 2007 r., a dla Koszalina, Słupska i Gryfic z 2015 r.

^{*} na tysiąc mieszkańców gminy w wieku 19–24 lata;

^{**} na tysiąc mieszkańców gminy w wieku 15–19 lat;

^{***} na tysiąc mieszkańców gminy w wieku 20–39 lat;

^a Wojewódzki Szpital Zespolony w Elblągu;

^b Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. J. Korczaka w Słupsku;

^c Wojewódzki Szpital im. M. Kopernika w Koszalinie;

^e Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Elblągu;

^f Akademia Pomorska w Słupsku;

^g Politechnika Koszalińska;

^h w tym: Zachodniopomorska Szkoła Biznesu w Szczecinie filia w Gryficach.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bocheński (2009); Chudziak (2017); Bocheński (2018).

Zasięg oddziaływania Gryfic – najmniejszego z badanych ośrodków, był znacznie mniejszy. Obszar silnych powiązań obejmował powiat gryficki oraz gminy Golczewo i Świerzno z powiatu kamieńskiego, a w mniejszym stopniu także Kamień Pomorski

oraz Resko i Radowo Małe z powiatu łobeskiego. Ponadto pewne powiązania odnotowano z gminami Nowogard w powiecie goleniowskim i Rymań w powiecie kołobrzeskim²¹ (ryc. 4.7).

W tabeli 4.5 zestawiono wyniki badań zasięgu oddziaływania dla czterech omówionych wyżej ośrodków subregionalnych.

4.6.3. Regiony charakteryzujące się odrębnością kulturowo-etniczną na Pomorzu

Na Pomorzu Gdańskim największym regionem charakteryzującym się wyraźną odrębnością kulturową są Kaszuby. Zamieszkała tam ludność w znacznym stopniu deklaruje swoją odrębność etniczną i ma własny język. Innym regionem, lecz o mniejszym przywiązaniu do tradycji, jest Kociewie. Zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem obie grupy nie były uznane za mniejszości narodowe lub etniczne²². Natomiast język kaszubski w 2005 r. został oficjalnie uznany za język regionalny (Ustawa z dnia 6 stycznia 2005 r...).

J. Mordawski (2018) wyodrębnia obszar Kaszub o łącznej powierzchni 11,8 tys. km², w tym Kaszuby etniczne – 7,0 tys. km² i Kaszuby historyczne – 4,8 tys. km². Autor ten szacuje liczbę ludności kaszubskiej na około 600 tys., czyli ponad dwa razy tyle, ile wykazał spis powszechny w 2011 r.²³, w którym jako Kaszubi zadeklarowało się łącznie 232,5 tys. osób. Osobną kwestią pozostaje znajomość języka kaszubskiego. Poziom znajomości i częstotliwość posługiwania się tym językiem jest zróżnicowana, a część ludności kaszubskiej nie zna już tego języka. Niemniej nawet według oficjalnych

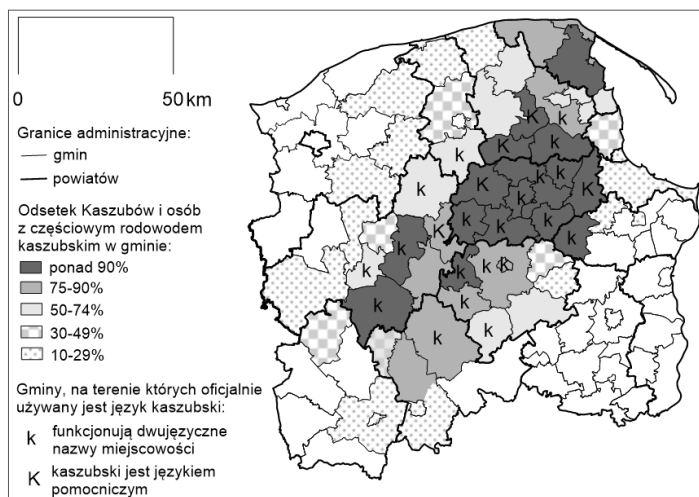
²¹ Niepublikowane wyniki badań dotyczące delimitacji Gryfickiego Obszaru Funkcjonalnego wykonane przez T. Bocheńskiego w 2018 r. na podstawie informacji o pochodzeniu uczniów szkół średnich, studentów filii szkoły wyższej, pacjentów szpitala oraz danych BDL GUS, GDDKiA i rozkładów jazdy autobusów i pociągów.

²² Oficjalnie w Polsce za mniejszości narodowe uznaje się: białoruską, czeską, litewską, niemiecką, ormiańską, rosyjską, słowacką, ukraińską i żydowską, a za mniejszości etniczne: karaimską, łemkowską, romską i tatarską. Jednak w Narodowym spisie ludności i mieszkań w 2011 r. (dalej: NSP, 2011) respondenci deklaruwali przynależność narodowo-etniczną do innych 19 grup określonych przez GUS jako identyfikacja regionalna. Najliczniejsze z nich to Ślązacy – 846,7 tys. osób i Kaszubi – 232,5 tys. osób (*Struktura narodowo-etniczna...*, 2015).

²³ Narodowy spis ludności i mieszkań w 2011 r. opierał się na rejestrach urzędowych oraz na badaniach reprezentacyjnych, czyli nie objął ogółu społeczeństwa. Ma to istotne znaczenie szczególnie w odniesieniu do stosunków etnicznych, które nie są gdzie indziej rejestrowane. Dlatego bardziej wiarygodne w odniesieniu do Kaszubów są wyniki badań J. Mordawskiego (2018).

statystyk Kaszubi stanowią drugą po Ślązakach odrębną grupę etniczną²⁴ w Polsce. Według danych NSP 2011 większość z nich zadeklarowało podwójną tożsamość: Kaszuba-Polak lub Polak-Kaszuba, a jedynie 7% określiło się wyłącznie jako Kaszubi (*Struktura narodowo-etniczna...*, 2015).

Kaszubi zamieszkują stosunkowo zwarty obszar rozciągający się pasem od wybrzeża w kierunku południowo-zachodnim po Chojnice. Według badań J. Mordawskiego (2018) ludność kaszubska stanowiła ponad połowę mieszkańców w 35 gminach, w tym w 16 stanowiła ona ponad 90%, a w 15 od 75 do 90%. Wyraźnie podzielona pod względem struktury etnicznej była gmina wiejska Chojnice, której północną część zamieszkiwała większość kaszubska, a w południowej Kaszubi stanowili poniżej 30% ludności (ryc. 4.8). Również konurbacja trójmiejska zamieszкана była w znacznym stopniu przez Kaszubów, ale ich udział w ludności poszczególnych miast był różny – wzrastał z południowego wschodu na północny zachód (Mordawski, 2018). Natomiast według NSP 2011 gmin zamieszkanymi przez ponad 10% ludności kaszubskiej było tylko 26 (*Gminy, w których udział...*, b.d.).



Rycina 4.8. Ludność kaszubska na Pomorzu

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Mordawski (2018); *Lista gmin wpisanych...* (b.d.); *Gminy, w których udział...* (b.d.).

²⁴ Na podstawie deklaracji ludności, a nie uznania za taką w krajowym ustawodawstwie.

Działają organizacje dbające o zachowanie tożsamości etnicznej, w tym języka. Do najważniejszych z nich należą: Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie w Gdańsku, Instytut Kaszubski w Gdańsku, Kaszubskie Forum Kultury w Gdyni i Kaszubski Instytut Rozwoju w Kościerzynie (Mordawski, 2018; informacje publikowane przez poszczególne instytucje). Język kaszubski był nauczany w kilkuset szkołach na Pomorzu, a na Uniwersytecie Gdańskim kształcono na kierunku etnofilologia kaszubska (Etnofilologia kaszubska, 2020). Dwujęzyczne nazwy miejscowości (w językach polskim i kaszubskim) wprowadzono w 24 gminach, a dodatkowo w 5 gminach kaszubski był językiem pomocniczym używanym w urzędach (ryc. 4.8) (*Lista gmin wpisanych...*, b.d.; *Gminy, w których udział...*, b.d.).

Delimitacja subregionów na terenie Kaszub jest utrudniona głównie ze względu na konurbację trójmiejską, jej zachodnią część – tzw. trójmiasto kaszubskie (Wejherowo, Reda i Rumia), a tym bardziej Żukowo – jest zamieszкана przez większość kaszubską. Niewątpliwie Wejherowo stanowi jeden z potencjalnych ośrodków subregionalnych i jedno z ważniejszych miast Kaszub, a Reda jest ważnym regionalnym węzłem transportowym – rozdzielają się w tym miejscu linie kolejowe i drogi prowadzące do Wejherowa i Lęborka oraz do Pucka i dalej na Hel. Widoczny jest tu konflikt pomiędzy dość szeroko wyznaczonym obszarem metropolitalnym trójmiasta i subregionem kaszubskim. Problematiczna jest też kwestia Chojnic, których gmina wiejska jest wyraźnie podzielona, a same Chojnice położone są na pograniczu Kaszub i Borów Tucholskich.

Do Kaszub od wschodu przylega Kociewie, którego wschodnią granicę opiera się na rzece Wiśle. Kociewie obejmowało przede wszystkim powiaty tczewski i starogardzki. Cechuje się ono znacznie słabszym przywiązaniem do tradycji i odrębności regionalnej. W NSP 2011 jako Kociewiaczy zadeklarowało się 3,1 tys. osób (*Struktura narodowo-etniczna...*, 2015). Główną organizacją dbającą o zachowanie odrębności kulturowej Kociewia jest Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie w Gdańsku, posiadające oddział kociewski w Tczewie (Zrzeszenie..., 2020). Kolejną grupą etniczną na pograniczu województw pomorskiego i kujawsko-pomorskiego są Borowiacy – według NSP 2011 było ich 0,8 tys. osób (*Struktura narodowo-etniczna...*, 2015).

4.6.4. Subregiony na Pomorzu – podsumowanie

Na podstawie przedstawionych badań oraz powiązań infrastrukturalnych w zakresie ukształtowania sieci drogowej i kolejowej dokonano podziału Pomorza na subregiony

(ryc. 4.9). Przyjęto, że subregiony będą tworzone poprzez grupowanie gmin, bez respektowania granic powiatów i województw, jeśli te przecinają powiązania społeczno-gospodarcze i infrastrukturalne. Szczegółowe badania objęły 4 potencjalne ośrodki subregionalne i wraz z badaniami Kaszub autorstwa J. Mordawskiego (2018) pozwoliły na delimitację 6 subregionów. Dodatkowo wstępnie określono granice kolejnych 8 sąsiadujących z nimi subregionów (ryc. 4.9) – należy tu jednak zaznaczyć, że ich szczegółowa delimitacja, zwłaszcza wyznaczenie ich południowej granicy, wymaga przeprowadzenia szczegółowych badań.



Rycina 4.9. Proponowany podział na subregiony funkcjonalne na Pomorzu

Źródło: opracowanie własne na podstawie ryc. 4.7 i 4.8.

Subregion elbląski wyznaczono na podstawie zasięgu oddziaływania Elbląga, biorąc pod uwagę także gminy położone na południe i wschód o słabszych związkach z tym miastem – łącznie objął on 27 gmin, w tym wszystkie gminy z powiatów: nowodworskiego, elbląskiego i braniewskiego oraz wybrane gminy z powiatu sztumskiego, ostródzkiego i lidzbarskiego.

Z gmin powiatu malborskiego i większości gmin powiatu sztumskiego oraz powiatu kwidzińskiego zaproponowano utworzenie subregionu malborsko-kwidzińskiego. Zasięg oddziaływania Kwidzyna i Malborka oraz wzajemne powiązania tych miast nie były jednak przez autora przebadane. Taki kształt subregionu jest

uwarunkowany powiązaniem transportowymi oraz położeniem innych potencjalnych ośrodków subregionalnych, a jego pełna delimitacja wymagałaby przeprowadzenia szczegółowych badań.

Wyodrębniono 2 subregiony kaszubskie, które ze względów fizycznogeograficznych można określić jako pojezierny i morski. Jest to także zbieżne z wewnętrznym zróżnicowaniem ludności kaszubskiej. Na wyodrębnienie tych dwóch subregionów wpływ mają również powiązania infrastrukturalne. Pierwszy obejmuje takie miasta, jak Kościerzyna, Kartuzy i Bytów, a drugi – Puck, Wejherowo i Lębork. Kaszuby pojezierskie lub środkowe obejmują 24 gminy z powiatów kartuskiego, kościerskiego, wschodniej części bytowskiego i pojedynczych gmin z powiatów gdańskiego i chojnickiego. Natomiast Kaszuby morskie obejmowały 20 gmin z powiatów puckiego, wejherowskiego i lęborskiego. Zachodnia część Kaszub, tzw. Kaszuby historyczne według J. Mordawskiego (2018), znalazła się w subregionie słupskim.

Na podstawie badań zasięgu oddziaływania Słupska można przyjąć, że jego subregion funkcjonalny obejmuje 19 gmin z powiatów słupskiego, sławieńskiego i zachodniej części bytowskiego. Główny ośrodek stanowi zespół miast Słupsk–Ustka. Południowy fragment Kaszub znalazł się natomiast w subregionie chojnickim – głównie ze względu na zachowanie granic gminy Chojnice, której jedynie północna część jest kaszubska. Wyznaczenie południowej granicy subregionu chojnickiego wymaga przeprowadzenia pogłębionych badań – prawdopodobnie obejmuje on, poza powiatami chojnickim i człuchowskim, także tucholski.

Kolejny subregion, nazwany kociewskim, objął w całości powiaty tczewski i starogardzki. Obszar ten zamieszkuje ludność kociewską, która również charakteryzuje się pewną odrębnością kulturową, choć w znacznie mniejszym zakresie niż Kaszubi. Głównym ośrodkiem jest Tczew, a funkcje wspomagające ośrodka subregionalnego pełni Starogard Gdański. Jego północno-zachodnią granicę wyznacza region Kaszub i Żuławy Gdańskie, a wschodnią rzeka Wisła. Potwierdzenie przebiegu południowej granicy, pokrywającej się z granicą obecnego województwa pomorskiego, wymagałoby przeprowadzenia szczegółowych badań zasięgu oddziaływania Tczewa i Grudziądza.

Subregion trójmiejski w proponowanym kształcie powstał na skutek wyodrębnienia Kaszub – z konurbacji trójmiejskiej wyłączono Wejherowo jako stolicę północnych Kaszub i Redę, stanowiącą główny węzeł subregionu²⁵. Oba miasta znajdują

²⁵ Konurbacja trójmiejska (rozumiana jako obszar silnie zurbanizowany) obejmuje pas osadniczy nad Zatoką Gdańską składający się z 7 miast: Pruszcz Gdański, Gdańsk, Sopot, Gdynia, Rumia, Reda,

się aktualnie w powiecie wejherowskim i są obsługiwane przez MZK Wejherowo. Ponadto poza Trójmiastem znalazła się położona aktualnie w powiecie kartuskim gmina Żukowo²⁶. Problematyczna jest przynależność trzeciego z miast tzw. trójmiasta kaszubskiego, czyli Rumii. Administracyjnie znajduje się ono w powiecie wejherowskim, ale jest znacznie silniej powiązana z właściwym Trójmiastem, m.in. pod względem komunikacji – obsługiwana jest przez ZKM Gdynia i kończą się tu wydzielone tory SKM Trójmiasto. W ten sposób subregion trójmiejski objąłby miasta: Gdynię, Sopot, Gdańsk i Pruszcz Gdański oraz gminy wiejskie powiatu gdańskiego poza Przywidzem²⁷ i gminę Kosakowo z powiatu puckiego²⁸. Taka koncepcja metropolitalnego subregionu trójmiejskiego odbiega od większości delimitacji, przemawiają jednak za nią następujące argumenty:

- Niewielki obszar tego subregionu umożliwi rozwój średnich miast położonych na obrzeżach obszaru metropolitalnego Trójmiasta, które inaczej byłyby zdominowane przez Trójmiasto.
- Taki podział powinien przyczynić się do wzmocnienia tożsamości regionalnej i integralności Kaszub oraz podniesienia rangi miast, tj. Wejherowa i Kartuz, co niewątpliwie przyczyni się do ich rozwoju. Pełnienie funkcji ośrodka subregionalnego dla miasta średniej wielkości znacząco wzmacnia jego potencjał rozwojowy.
- Współpraca pomiędzy miastami położonymi w pasie osadniczym od Tczewa przez Gdańsk po Lębork może się odbywać nadal, np. z wykorzystaniem celowych związków komunalnych. Ponadto w niektórych kwestiach dotyczących integracji „właściwego trójmiasta”²⁹ zmniejszenie liczby podmiotów może okazać się korzystne – np. wyodrębnienie Wejherowa i Redy może utorować drogę do szybszego wdrożenia biletu metropolitalnego w pełnym wymiarze

Wejherowo. Ponadto obszar silnej suburbanizacji: gmina miejsko-wiejska Żukowo oraz 3 gminy wiejskie: Kosakowo, Kolbudy i Pruszcz Gdański. Delimitacje MOF i OM są znacznie szersze.

²⁶ Gmina ta charakteryzowała się znacznym odsetkiem ludności kaszubskiej. Jednocześnie jej część położona bezpośrednio przy granicy miasta Gdańsk podlega silnej suburbanizacji. Konieczne może być w przyszłości włączenie w granice Gdańska jej części, np. osiedla Nowy Świat, przylegającego do dzielnicy Gdańsk Osowa.

²⁷ Gmina ta charakteryzowała się znacznym odsetkiem ludności kaszubskiej, zatem powinna się znaleźć w subregionie kaszubskim.

²⁸ Gmina stanowi w zasadzie suburbium Gdyni, z którą jest ściśle powiązana.

²⁹ Pod pojęciem tym autor rozumie miasta Gdańsk, Gdynię i Sopot, stanowiące rdzeń konurbacji i metropolii.

poprzez wyłączenie jednego z trzech organizatorów komunikacji miejskiej (zob. Bocheński, 2020).

B. Bańkowska (2018) wskazuje na funkcjonowanie w obrębie konurbacji trójmiejskiej dwóch podsystemów: gdańskiego i gdyńskiego (Bańkowska, 2018). Jest to uwarunkowane historycznie, a ponadto część „gdyńska” jest w większym stopniu zamieszкана przez ludność kaszubską. Podział na te dwie części potęgują antagonizmy pomiędzy Gdynią i Gdańskiem, widoczne zwłaszcza w relacjach pomiędzy samorządami i zarządami portów morskich w tych miastach. Teoretycznie można by więc rozważyć wydzielenie subregionu metropolitalnego wyłącznie z podsystemu gdańskiego³⁰, a cały podsystem gdyński włączyć do subregionu północnych Kaszub. Gdynia w sposób naturalny, jako największe miasto, stałaby się wówczas stolicą tego subregionu. Pomimo całego balastu wzajemnych relacji pomiędzy Gdynią a Gdańskiem istnieją jednak między tymi miastami bardzo duże powiązania, m.in. infrastrukturalne. Ponadto podział ten mógłby jeszcze dodatkowo wzmocnić wzajemną rywalizację między tymi ośrodkami, co wpłynęłoby negatywnie na oba subregiony i cały obszar Pomorza Gdańskiego.

Subregion koszalińsko-kołobrzeski objął 25 gmin z powiatów koszalińskiego, białogardzkiego, kołobrzeskiego i świdwińskiego. Głównymi ośrodkami są tu Koszalin i Kołobrzeg, ale ważne znaczenie jako węzeł kolejowy odgrywa także Białogard.

Najmniejszym wyznaczonym subregionem jest subregion gryficki. Obejmuje 13 gmin z powiatu gryfickiego, wschodniej części kamieńskiego, północnej części łobeskiego (w latach 1999–2001 należących do gryfickiego) i gminy Rymań z powiatu kołobrzeskiego.

Subregion szczeciński w proponowanym kształcie powstał wskutek wyodrębnienia subregionu gryfickiego oraz wyłączenie ze szczecińskiego obszaru metropolitalnego Stargardu jako odrębnego ośrodka subregionalnego. Oczywiście współpraca pomiędzy Szczecinem a Stargardem powinna być kontynuowana. Natomiast drugi potencjalny ośrodek subregionalny – Świnoujście – powinien wejść w skład subregionu szczecińskiego ze względu na swoje położenie i bardzo ograniczony obszar obsługi. Miasto to mogłoby pełnić rolę wspomagającą, zwłaszcza w obsłudze ludności z terenu wysp Wolin i Uznam. Natomiast zachodnia granica tego subregionu jest zdeteterminowana granicą państwa, choć pod względem powiązań społeczno-gospodarczych rzeczywisty obszar funkcjonalny Szczecina ją przecina, obejmując

³⁰ Nawiązującego do obszaru Wolnego Miasta Gdańska.

związek gmin Löcknitz–Penkun lub nawet cały dawny powiat (niem. *landkreis*) Uecker–Randow³¹. Dodatkowo można do niego włączyć gminy położone w środkowej części obecnego powiatu gryfińskiego ze względu na brak innego ośrodka, do którego można byłoby je przypisać.

Subregion stargardzki, biorąc pod uwagę powiązania infrastrukturalne (drogi, kolej), powinien obejmować m.in. takie miasta, jak Pyrzyce, Choszczno i Łobez. Jego północna granica jest determinowana zasięgiem oddziaływania Koszalina i Gryfic. Wstępnie można by do niego zaliczyć większość gmin z powiatów stargardzkiego i pyrzyckiego, powiat choszczeński i część powiatu łobeskiego. Jego szczegółowa delimitacja, a zwłaszcza wyznaczenie południowej granicy, wymagałaby jednak przeprowadzenia badań zasięgu oddziaływania Stargardu.

Jak wskazują badania T. Bocheńskiego (2009, 2010), szczegółowe badania zasięgu oddziaływania danego miasta, stanowiące podstawę delimitacji subregionów funkcjonalnych, uwidaczniają problem przebiegu granic powiatów i województw, które niejednokrotnie przecinają obszary powiązań społeczno-gospodarczych.

Propozycja mniejszych subregionów ośrodków metropolitalnych wynika z idei wzmocnienia roli miast średnich położonych w cieniu tychże ośrodków. Obszary czy związki metropolitalne nie muszą być spójne z subregionami, tak jak nie pokrywają się z podziałem na obecne powiaty.

4.7. Badane miasta na tle koncepcji zmian administracyjnych

4.7.1. Dyskusja nad zmianą podziału administracyjnego

Obecny podział administracyjny kraju stanowi polityczny kompromis, natomiast nie jest optymalny z punktu widzenia rozwoju regionalnego. Sformułowane zostały opinie, że bardziej efektywne byłoby zmniejszenie liczby województw przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby powiatów lub zwiększenie liczby województw przy likwidacji powiatów. W pierwszym przypadku większe powiaty byłyby jednostkami subregionalnymi i podobnie jak ma to miejsce w Niemczech, powinny wówczas

³¹ Mieszka tutaj liczna mniejszość polska osiadła po 2004 r. Więcej na ten temat zawiera m.in. praca J. Rudewicza (2017).

stanować jednostki poziomu NUTS 3. Na podstawie analizy ciążen i dojazdów do pracy wskazuje się, że powinno być ich wówczas od 70 do 150 (Śleszyński, 2018; por. także: Śleszyński, 2014, 2015, Gruchociak, 2012).

Na przełomie lat 2014 i 2015 powstały m.in. dwie ekspertyzy oceniające podział terytorialny państwa, z których konkluzje warto tutaj przytoczyć. Obie w dużej mierze skupiały się na gminach i powiatach.

W pierwszej z nich P. Swianiewicz zwraca uwagę na potrzebę znacznego ograniczenia liczby powiatów. Za szczególnie dysfunkcyjne uznaje powiaty grodzkie i otaczające je powiaty ziemskie. Wskazuje także, że ze względu na słabość finansową i funkcjonalną powiatów w obecnym kształcie należy dokonać zmian w funkcjonowaniu tego szczebla podziału terytorialnego i sposobach jego finansowania. Autor ten stawia tezę, że „duże jednostki są w stanie wykonywać niektóre zadania taniej. Przynajmniej w niektórych zadaniach publicznych mamy do czynienia ze zjawiskiem ekonomii skali” (Swianiewicz, b.d., s. 60). Z kolei druga ekspertyza, autorstwa M. Kachniarza i A. Babczuka (b.d.), zawiera analizę wpływu wielkości jednostek samorządu terytorialnego na funkcjonowanie demokracji lokalnej i koszty wykonywania zadań publicznych. Autorzy wskazują, że „racjonalizacja działania jednostek samorządu terytorialnego zależy bardziej od procedur wewnętrznych niż od wielkości struktur”.

W literaturze przedmiotu, jeśli zawiera ona jakąś delimitację regionów, to w odniesieniu do poziomu wojewódzkiego. Natomiast w zakresie powiatów wskazywano jedynie na potrzebę ograniczenia ich liczby, a przede wszystkim likwidacji tzw. powiatów obwarzankowych okalających miasta na prawach powiatu będące ich stolicami. Wskazywano także na potrzebę przeprowadzenia pogłębionych analiz i badań przed przystąpieniem do zmian granic powiatów. Jedną z nielicznych koncepcji zawierających konkretną propozycję w tym zakresie została opracowana przez Unię Metropolii Polskich.

4.7.2. Koncepcja zmniejszenia liczby powiatów Unii Metropolii Polskich

Z konkretną wizją zmian na mapie powiatów wystąpiła Unia Metropolii Polskich (dalej: UMP)³². Zakłada ona wyodrębnienie 33 regionów miejskich na poziomie

³² Organizacja zrzeszająca samorządy 12 polskich miast: Białegostoku, Bydgoszczy, Gdańska, Katowic, Krakowa, Lublina, Łodzi, Poznania, Rzeszowa, Szczecina, Warszawy i Wrocławia (Unia Metropolii Polskich, 2021).

powiatów – 12 metropolitalnych i 21 pozostałych dużych miast, w tym obecnych i byłych ośrodków wojewódzkich. Miałoby się to odbyć poprzez łączenie obecnych powiatów, co spowodowałoby ograniczenie ich liczby do 249. Owe 33 ośrodki wraz ze swymi regionami miejskimi stanowiłyby ośrodki wzrostu w polaryzacyjno-dyfuzyjnym rozwoju kraju (Adamowicz, 2009). Oprócz obecnych ośrodków wojewódzkich proces scalania powiatów przewidziano dla 15 byłych miast wojewódzkich i Rybnika. Jeśli porównamy proponowane powiaty z granicami jednostek NUTS 3 (podregiony statystyczne), to okaże się, że 12 z nich się pokrywało³³, w tym jeden z projektowanych powiatów obejmował 5 podregionów, a cztery po 2 podregiony. Największą grupę (13 jednostek) stanowiły powiaty powstałe ze scalenia 3–4 obecnych powiatów, 8 jednostek obejmowało po 2 powiaty, a 7 powstało z połączenia 5–6 powiatów. Propozycja obejmowała także utworzenie 3 wielkich powiatów metropolitalnych obejmujących ponad 10 obecnych powiatów i 2 mniejszych, w skład których miałyby wejść 8–9 obecnych powiatów (tab. 4.6, ryc. 4.10).

Tabela 4.6. Powiaty miejskie i metropolitalne według koncepcji UMP

Lp.	Nazwa	Obszar – obecne powiaty, które miałyby zostać połączone		Zgodność z podziałem NUTS3 ^a
		liczba	powiaty	
1	2	3	4	5
1.	górnośląsko-zagłębiowski	22	m. Bytom, m. Chorzów, m. Dąbrowa Górnicza, m. Gliwice, m. Jaworzno, m. Katowice, m. Mysłowice, m. Piekary Śląskie, m. Ruda Śląska, m. Siemianowice Śląskie, m. Sosnowiec, m. Świętochłowice, m. Tychy, m. Zabrze, będziński, bieruńsko-lędziński, gliwicki, lubliniecki, mikołowski, pszczyński, tarnogórski, zawierciański	tak ^a
2.	warszawski	14	m. st. Warszawa, garwoliński, grodziski, grójecki, legionowski, miński, nowodworski, otwocki, piaseczyński, pruszkowski, sochaczewski, warszawski zachodni, wołomiński, żyrardowski	nie ^b
3.	krakowski	12	m. Kraków, bocheński, chrzanowski, krakowski, miechowski, myślenicki, olkusi, oświęcimski, proszowicki, suski, wadowicki, wielicki	nie
4.	wrocławski	9	m. Wrocław, milicki, oleśnicki, oławski, strzeliński, średzki, trzebnicki, wołowski, wrocławski	tak ^c

³³ Uwzględniono podział obowiązujący od 1 stycznia 2018 r. W momencie tworzenia tej koncepcji część podregionów miała inne granice, było ich też mniej, zatem z ówczesnym podziałem pokrywało się 14 jednostek.

Powiązania i zasięg oddziaływania ośrodków subregionalnych

1	2	3	4	5
5.	trójmiejski	8	m. Gdańsk, m. Gdynia, m. Sopot, gdański, kartuski, nowodworski, pucki, wejherowski	tak ^c
6.	legnicki	6	m. Legnica, głogowski, górowski, legnicki, lubiński, polkowicki,	tak
7.	poznański	6	m. Poznań, obornicki, poznański, szamotulski, średzki, śremski	tak ^c
8.	rybnicki	6	m. Jastrzębie-Zdrój, m. Żory, m. Rybnik, raciborski, wodzisławski, rybnicki	tak
9.	rzeszowski	6	m. Rzeszów, kolbuszowski, łańcucki, ropczycko-sędziszowski, rzeszowski, strzyżowski	tak
10.	szczeciński	6	m. Szczecin, m. Świnoujście, goleniowski, gryfiński, kamieński, policki	nie ^b
11.	lubelski	5	m. Lublin, lubartowski, lubelski, łączynski, świdnicki	tak
12.	łódzki	5	m. Łódź, brzeziński, łódzki wschodni, pabianicki, zgierski	tak ^c
13.	bydgosko-toruński	4	m. Bydgoszcz, m. Toruń, bydgoski, toruński	tak
14.	tarnobrzeko-stalowowolski	4	m. Tarnobrzeg, nizański, stalowowolski, tarnobrzeki	nie
15.	tarnowski	4	m. Tarnów, brzeski, dąbrowski, tarnowski	tak
16.	białostocki	3	m. Białystok, białostocki, sokółski	tak
17.	częstochowski	3	m. Częstochowa, częstochowski, kłobucki	nie
18.	elbląski	3	m. Elbląg, elbląski, braniewski	nie
19.	gorzowski	3	m. Gorzów Wlkp., gorzowski, strzelecko-drezdeński	nie
20.	kaliski	3	m. Kalisz, kaliski, ostrowski	nie
21.	koszaliński	3	m. Koszalin, koszaliński, sławieński	nie
22.	nowosądecki	3	m. Nowy Sącz, gorlicki, nowosądecki	nie
23.	płocki	3	m. Płock, gostyniński, płocki	nie
24.	wałbrzyski	3	m. Wałbrzych, kamiennogórski, wałbrzyski	nie
25.	włocławski	3	m. Włocławek, lipnowski, włocławski	nie
26.	bielski	2	m. Bielsko-Biała, bielski	nie
27.	kielecki	2	m. Kielce, kielecki	nie
28.	koniński	2	m. Konin, koniński	nie
29.	olsztyński	2	m. Olsztyn, olsztyński	nie
30.	opolski	2	m. Opole, opolski	nie
31.	pilski	2	pilski, złotowski	nie
32.	radomski	2	m. Radom, radomski	nie
33.	zielonogórski	2	m. Zielona Góra, zielonogórski	nie

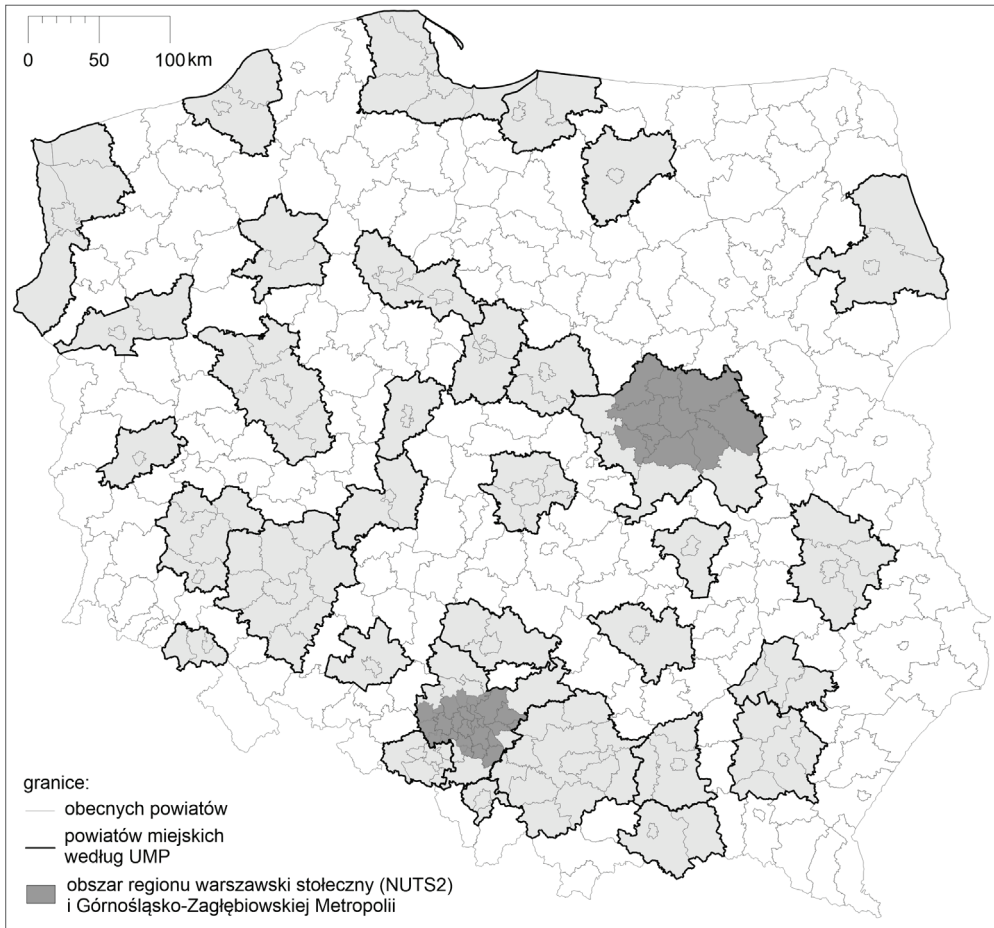
^{*} zgodnie z podziałem obowiązującym od 2018 r.;

^a obejmuje 5 podregionów;

^b obejmował 3 podregiony w 2009 r.;

^c obejmuje 2 podregiony.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Adamowicz (2009).



Rycina 4.10. Regiony miejskie według UMP

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Adamowicz (2009), *Klasyfikacja NUTS w Polsce* (b.d.); Górnśląsko-Zagłębiowska Metropolia.

Koncepcja ta zdaniem autora ma kilka istotnych mankamentów i rodzi wiele pytań:

- 1) pozostałe 216 powiatów nadal pozostałoby jednostkami małymi i słabymi;
- 2) koncepcja ta wpisuje się zasadniczo w postulaty połączenia powiatów grodzkich z okalającymi je powiatami ziemskimi, tzw. obwarzankowymi. Jest jednak tutaj niekonsekwentna, ponieważ nie obejmuje 13 miast, które są na

prawach powiatu i jednocześnie są stolicami powiatów ziemskich: Biała Podlaska, Chełm, Jelenia Góra, Krosno, Leszno, Łomża, Ostrołęka, Piotrków Trybunalski, Przemyśl, Siedlce, Słupsk, Suwałki, Zamość;

- 3) co stałoby się z całą grupą miast średnich, które zostały omówione w niniejszej monografii jako potencjalne ośrodki subregionalne? Czy mają być skazane na dalszą marginalizację?
- 4) zbyt uproszczony sposób tworzenia powiatów miejskich – dlaczego zakłada się łączenie całych obecnych powiatów, a nie poszczególnych gmin rzeczywiście powiązanych funkcjonalnie z ośrodkiem metropolitalnym lub regionalnym?
- 5) duże powierzchniowo obszary metropolitalne o randze powiatów „zabierają” obszary obsługi mniejszych ośrodków położonych w ich „cieniu”³⁴. Czy wobec tego obszary metropolitalne powinny mieć status powiatów, czy raczej związków gmin, dodatkowo wzmocnionych formalnie poprzez utworzenie w drodze ustawy, jak jest to w przypadku Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii?

Jest to zatem koncepcja niepełna i raczej ma niewielkie szanse na realizację w tym kształcie. Jej wartością, zdaniem autora, jest jednak to, że została zaproponowana przez stronę samorządową i mogłaby stanowić punkt wyjścia do opracowania reformy podziału kraju na powiaty.

4.8. Powiązania badanych miast – podsumowanie

Większość, bo 87 (72,5%) ze 120 badanych miast wchodziło w skład obszarów MOF – tworzonych samodzielnie lub z innymi miastami, w tym MOF ośrodków wojewódzkich. Własne ZIT tworzyło zaledwie 13 badanych miast zrzeszonych w 8 obszarach, w tym 5 byłych ośrodków wojewódzkich. Dodatkowo 9 badanych miast weszło w skład ZIT ośrodków wojewódzkich. Natomiast stowarzyszenie obszarów funkcjonalnych poza ZIT zidentyfikowano jedynie w przypadku 4 badanych miast, w tym 2 byłych wojewódzkich. Wyróżnić można kilkanaście aglomeracji i konurbacji utworzonych przez badane miasta, a także kilka bipolarnych układów satelickich.

³⁴ Na przykład powiat nowodworski zgodnie z badaniami T. Bocheńskiego (2009) w całości leży w strefie oddziaływania Elbląga, choć oczywiście jego powiązania z Gdańskiem też są duże.

Około 40 badanych miast stanowi jedynie ośrodki wspomagające. W związku z tym można wyróżnić w Polsce około 90 subregionów, w tym 18 tworzonych przez ośrodki wojewódzkie. Jest to zgodne z założeniami przedstawionymi przez A. Kuklińskiego (1974), który zaproponował utworzenie około 100 powiatów o charakterze subregionalnym. Pomimo upływu lat koncepcja ta nie straciła na aktualności.

W części wskazanych subregionów policentrycznych trudno było jednoznacznie wskazać główny ośrodek. Dotyczyło to m.in. par miast: Tczew i Starogard Gdański, Iława i Ostróda, Ostrowiec Świętokrzyski i Starachowice oraz układu Stalowa Wola–Tarnobrzeg–Sandomierz. Ponadto w toku pracy nad wyznaczeniem obszarów poszczególnych subregionów wskazano jeszcze kilka innych miast, nieobjętych analizą w niniejszej pracy, które potencjalnie mogą pełnić rolę ośrodków wspomagających, np. Braniewo w subregionie elbląskim (zob. pkt 4.6.2) i Dęblin w subregionie puławskim³⁵. Ponadto pytani eksperci wskazali dodatkowo 2 inne miasta stanowiące uzupełnienie wskazanych ośrodków subregionalnych: Wodzisław Śląski w konurbacji rybnickiej i Prudnik.

Przy założeniu 91 subregionów (badane ośrodki subregionalne i wojewódzkie) prawie 60% ośrodków gminnych w Polsce znalazłoby się w zasięgu dojazdu do 30 minut do najbliższego ośrodka subregionalnego. Jeśli uwzględnilibyśmy dodatkowo ośrodki wskazane jako wspomagające funkcje subregionalne, to wynik byłby jeszcze korzystniejszy. Natomiast na obszarach pozostających w oddaleniu od wymienionych miast ze słabym dojazdem, można wskazać dodatkowe miasta, które mogłyby wspomagać ośrodki subregionalne i zapewnić ludności dobry dostęp do wybranych usług. Powiązania komunikacją zbiorową pomiędzy badanymi miastami i ośrodkami wojewódzkimi były zróżnicowane. W przypadku 4 zespołów badanych miast (Rybnik–Żory–Jastrzębie-Zdrój, Kalisz i Ostrów Wlkp., Sieradz i Zduńska Wola, Żary i Żagań), połączenia zapewniała m.in. komunikacja miejska. Najslabszymi powiązaniami charakteryzowały się Wieluń, Busko-Zdrój, Bełchatów i Słubice. Stosunkowo niewielką liczbę połączeń odnotowano w przypadku kilku miast tworzących potencjalne układy bipolarne, tj. Chojnic i Czeluchowa, Lubina i Polkowice oraz Piotrkowa Trybunalskiego i Bełchatowa. Natomiast brak było połączeń bezpośrednich pomiędzy Wałbrzychem i Świdnicą oraz Kościerzyną i Kartuzami.

³⁵ Główny węzeł kolejowy w subregionie puławskim, oddalony o 24 km od Puław. Razem z Rykami tworzy wspólny zespół miejski (Open Street Map, 2020; Google Maps, 2020).

Szczegółowa delimitacja subregionów powinna stanowić przedmiot dalszych badań. Punktem wyjścia do delimitacji subregionów powinien być zasięg oddziaływania ośrodka wytypowanego do pełnienia roli stolicy danego subregionu, a także powiązania społeczno-kulturowe i infrastrukturalne. Granice subregionu należałoby wytyczać, mając na uwadze zapewnienie dobrej dostępności transportowej do ośrodka subregionalnego.

Przytoczone w pracy studium przypadku – delimitacja subregionów na Pomorzu – wskazuje na potrzebę zmian granic administracyjnych. Granice powiatów czy województw nie mogą stanowić bariery w zrównoważonym rozwoju miast i regionów, co można zaobserwować w niektórych obecnych województwach i powiatach.

Piśmiennictwo

Literatura

- Adamowicz, P. (2009). Metropolie w polaryzacyjno-dyfuzyjnym modelu rozwoju Polski i Europy. W: J. Szomburg, *Jak uczynić regiony motorami rozwoju i modernizacji Polski* (s. 43–52). Wolność i Solidarność 19. Gdańsk: Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową.
- Bańkowska, B. (2018). Rdzeń trójmiejski w założeniach planistycznych. W: K. Krośnicka, A. Styszyńska (red.), *Z historii kształtowania metropolii Trójmiasta* (s. 33–52). Studia Trójmiejskie, t. I. Gdańsk: Towarzystwo Urbanistów Polskich.
- Bartosiewicz, B., Marcińczak, S. (2020). Policentryczność regionów miejskich w Polsce. *Przegląd Geograficzny*, 92 (4), 455–474. DOI: 10.7163/PrzG.2020.4.1.
- Bocheński, T. (2009). *Potencjał rozwojowy subregionu elbląskiego* (mps pracy magisterskiej). Gdynia: Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego.
- 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, Wydział Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego.
- 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.
- Bocheński, T. (2016). Dostęp wybranych miast w Polsce do kolei. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19 (4), 62–71.
- Bocheński, T. (2018). *Delimitacja Gryfickiego Obszaru Funkcjonalnego dla potrzeb wsparcia współpracy międzygminnej* (oprac. niepublikowane).

- Bocheński, T. (2020). Transport miejski w ośrodkach wojewódzkich w Polsce. W: T. Bocheński (red.), *Ośrodki wojewódzkie w Polsce – ujęcie alternatywne część I* (s. 64–87). Badania Miast, t. I. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Bocheński, T., Chudziak, A. (2017). Powiązania funkcjonalne w północno-zachodniej Polsce oraz delimitacja Pomorza Środkowego jako regionu funkcjonalnego. W: R. Anisiewicz, M. Połom, M. Tarkowski (red.), *Rozwój regionalny i lokalny w perspektywie geograficznej, ekonomicznej, społecznej i kulturowej* (s. 122–149). Regiony Nadmorskie 25. Gdańsk–Pelplin: Uniwersytet Gdański, Wydawnictwo Bernardinum.
- Chojnice i Człuchów zacieśniają współpracę. „Dwumiaſto” połączone ścieżką rowerową (1.04.2019). Chojnice.com. Pobrano z: <http://www.chojnice.com/wiadomosci/teksty/Chojnice-i-Czluchow-zaciesniaja-wspolprace.-Dwumiaſto-polaczone-sciezka-rowerowa/23001>.
- Chudziak, A. (2017). *Pomorze Środkowe jako region funkcjonalny* (mps pracy magisterskiej). Szczecin: Wydział Nauk o Ziemi Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Czyż, T. (2009). Koncepcje aglomeracji miejskiej i obszaru metropolitalnego w Polsce. *Przegląd Geograficzny*, 81 (4), 445–459.
- Gminy, w których udział mniejszości narodowych, etnicznych lub społeczności posługującej się językiem kaszubskim wśród ogółu mieszkańców stanowił w 2011 roku co najmniej 10%. Warszawa: Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.
- Gorzelał, G., Jałowiecki, B., Smętkowski, M. (2008). *Obszary metropolitalne w Polsce: Problemy rozwojowe i delimitacja (Diagnoza problemów rozwoju obszarów metropolitalnych i rekomendacja delimitacji obszarów metropolitalnych w Polsce)*. Raport Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG). Warszawa: Uniwersytet Warszawski.
- Gruchociak, H. (2012). Odległość w wyodrębnianiu stref wpływu wielkich miast w Polsce. W: E. Gołata (red.), *Analiza wielowymiarowa w badaniach społeczno-ekonomicznych. Zeszyty Naukowe*, 227, 107–125 [Poznań: Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu].
- Heffner, K. (2010). Regiony międzymetropolitalne a efekty polityki spójności w Polsce. W: M. Klamut, E. Szostak (red.), *Jaka polityka spójności po roku 2013?* (s. 163–184). Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.
- Heffner, K., Gibas, P. (2013). Poziom metropolitalności wybranych ośrodków w Polsce – znaczenie wag i zmiennych. W: J. Suchecka (red.), *Ekometria przestrzenna i regionalne analizy ekonomiczne* (s. 11–25). Acta Universitatis Lodzensis Folia Oeconomica, t. 293. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Heffner, K., Gibas, P. (2015). Obszary funkcjonalne i ich związki z zasięgiem oddziaływania ośrodków subregionalnych (na przykładzie województwa opolskiego). *Studia Miejskie*, 18, 9–24.

- Heffner, K., Gibas, P. (2016). Functional areas in the regions and their links to scope subregional centres impact. *Studia Regionalia*, 46, 27–39. DOI: 10.12657/studreg-46-02.
- Heffner, K., Gibas, P. (2017). Centra regionów a spójność regionalna w Polsce. W: *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 466. Wyzwania dla spójności Europy – gospodarka, zrównoważony rozwój, konkurencyjność* (s. 98–110). Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.
- Hincks, S. (2012). Daily Interaction of Housing and Labour Markets in North West England. *Regional Studies*, 46 (1), 83–104, DOI: 10.1080/00343404.2010.486782.
- Iwanicka-Lyra, E. (1969). *Delimitacja aglomeracji wielkomiejskich w Polsce*. Prace Geograficzne 76. Warszawa: IGiPZ PAN.
- Jałowiecki, B. (2007). *Globalny świat metropolii, EUROREG*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Kachniarz, M., Babczuk, A. (b.d.). *Ekspertyza „Ocena podziału terytorialnego państwa z uwzględnieniem efektywności funkcjonowania urzędów organów jednostek samorządu terytorialnego – wnioski i rekomendacje*. Łódź: Narodowy Instytut Samorządu Terytorialnego. Pobrano z: https://www.nist.gov.pl/files/zalacznik/1452372230_ocenpodzia%C5%82u.pdf.
- Kielczewska-Zaleska, M. (1972). *Geografia osadnictwa zarys problematyki*. Warszawa–Wrocław: PWN.
- Kociuba, D. (2015). Miejskie obszary funkcjonalne – wyzwania planistyczne. *Studia Miejskie*, 18, 40–53.
- Korcelli, P., Śleszyński, P. (2008). Delimitacja Funkcjonalnych Obszarów Miejskich 2006, W: P. Korcelli (red.), *Ekspertycki projekt koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 2033*. Warszawa.
- Korcelli, P., Degórski, M., Drzazga, D., Komornicki, T., Markowski, T., Szlachta, J., Węclawowicz, G., Zalewski J., Zaucha, J. (2010). *Ekspertycki projekt koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 2033*. Studia KPZK PAN, 128. Warszawa: Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN.
- Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich (luty 2013)*. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Lista gmin wpisanych na podstawie art. 12 ustawy z dnia 6 stycznia 2005 r. o mniejszościach narodowych i etnicznych oraz o języku regionalnym (Dz.U. nr 17, poz. 141 z późn. zm.) do Rejestru gmin, na których obszarze używane są nazwy w języku mniejszości*. Warszawa: Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.
- Kukliński, A. (1974). Perspektywiczne problemy podziału terytorialnego kraju. *Biuletyn KPZK PAN*, 83, 42–51.

- Ludność – struktura według ekonomicznych grup wieku. Stan w dniu 31.03.2011 r. Wyniki Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011* (2015). Warszawa: GUS.
- Majewska, J. (11.02.2014). Tarnów nie skorzysta z programu ZIT. *Tarnów Nasze Miasto*. Pobrano z: <https://tarnow.naszemiasto.pl/tarnow-nie-skorzysta-z-programu-zit/ar/c3-2160247>.
- Mordawski, J. (1999). *Historia, geografia, język i piśmiennictwo Kaszubów*. Gdańsk: Instytut Kaszubski, Wydawnictwo M. Rożak.
- Mordawski, J. (2018). *Geografia Kaszub*. Gdańsk: Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie.
- Olszewski, P., Dybicz, T., Śleszyński, P. (2013). Proponowane miary dostępności czasowej w transporcie publicznym. *Przegląd Komunikacyjny*, 12, 10–17.
- Rosik, P. (2012). *Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim*. Prace Geograficzne 233. Warszawa: IGiPZ PAN.
- Rosik, P., Pomianowski, W., Goliszek, S., Stępnia, M., Kowalczyk, K., Guzik, R., Kołoś, A., Komornicki, T. (2017). *Multimodalna dostępność transportem publicznym gmin w Polsce*. Prace Geograficzne 258, Warszawa: IGiPZ PAN.
- Rudewicz, J. (2017). Przedsiębiorczość i motywy osiedlania się Polaków w niemieckiej części obszaru funkcjonalnego miasta Szczecin. Studium przypadku miejscowości Löcknitz. *Przedsiębiorczość – Edukacja*, 13, 86–105. DOI: 10.24917/20833296.13.7.
- Rudewicz, J. (2020). Pomiar metodą alternatywną rzeczywistych czasów i odległości w transporcie drogowym pomiędzy obszarami metropolitalnymi w Polsce w latach 2011 i 2016. W: T. Bocheński (red.), *Ośrodki wojewódzkie w Polsce – ujęcie alternatywne część I* (s. 64–87). Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Serbieńska, A. (2017). Jaworzno nie chce wejść do śląskiej metropolii. *Transport Publiczny*, 4.04. Pobrano z: <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/jaworzno-nie-chce-wejsc-do-slaskiej-metropolii--54828.html>.
- Smętowski, M. (2007). Nowe relacje metropolia-region w gospodarce informacyjnej na przykładzie Warszawy i Mazowsza. W: G. Gorzelak (red), *Polska regionalna i lokalna w świetle badań EUROREG-u* (s. 163–188). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Sobolevsky, S., Campari, R., Belyi, A., Ratti, C. (2014). General optimization technique for high-quality community detection in complex networks. *Physical Review*, 90 (1). DOI: 10.1103/physreve.90.012811.
- Spiekermann, K., Neubauer, J. (2002). *European Accessibility and Peripherality: Concepts, Models and Indicators*. Stockholm: Nordregio.
- Struktura narodowo-etniczna językowa i wyznaniowa ludności Polski. Narodowy spis powszechny ludności i mieszkań 2011, 2015*. Warszawa: GUS.

- Śleszyński, P. (2013). Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw. *Przegląd Geograficzny*, 85 (2), 173–197. DOI: 10.7163/przg.2013.2.2.
- Śleszyński, P. (2014). Dostępność czasowa i jej zastosowania. *Przegląd Geograficzny*, 86 (2), 171–215. DOI: 10.7163/PrzG.2014.2.2.
- Śleszyński, P. (2014). Delimitation and typology of functional urban regions in Poland based on commuting, 2006. *Geographia Polonica*, 87 (2), 317–320. DOI: 10.7163/gpol.2014.20.
- Śleszyński, P. (2015). W sprawie optymalnego podziału terytorialnego Polski: zastosowanie analizy grawitacyjnej. *Przegląd Geograficzny*, 87 (2), 343–359.
- Śleszyński, P. (31.08.2018). *Siedemnaście województwo nie wystarczy. Województw powinno być więcej... lub mniej*. Klub Jagielloński. Pobrano z: <https://klubjagiellonski.pl/2018/08/31/siedemnaście-województwo-nie-wystarczy-województw-powinno-być-wiecej-lub-mniej> (23.06.2021).
- Swianiewicz, P., (b.d.). *Ocena podziału terytorialnego państwa z uwzględnieniem efektywności funkcjonowania urzędów organów jednostek samorządu terytorialnego – wnioski i rekomendacje*. Raport przygotowany na zlecenie Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji.
- 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.
- Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (11.05.2016). Portal Funduszy Europejskich. Pobrano z: <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/zasady-dzialania-funduszy/zintegrowane-inwestycje-terytorialne> (18.08.2020).
- Zuzańska-Żyśko, E. (2017). Region metropolitalny Silesia w świetle koncepcji funkcjonalnych. W: T. Kudłacz, P. Brańka (red.), *Teoria i praktyka rozwoju obszarów funkcjonalnych* (s. 116–125). Studia KPZK, t. CLXXIV. Warszawa: Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN.

Akty prawne

- 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 zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Częstochowy. Załącznik do uchwały nr 545.XL.2017 Rady Miasta Częstochowy z dnia 24.04.2017 r.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2017 r. w sprawie utworzenia w województwie śląskim związku metropolitalnego pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia”, Dz.U. 2017, poz. 1290.
- Uchwała Senatu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 6 lutego 2020 r. w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o łódzkim związku metropolitalnym, druk nr 285.

Uchwała Senatu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 10 września 2020 r. w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o związku metropolitalnym w województwie pomorskim, druk nr 646.

Ustawa o związku metropolitalnym w województwie pomorskim, projekt z dnia 10.09.2020 r.

Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie 2014–2020, Dz.U. 2014, poz. 1146 z późn. zm. (stan prawny na dzień 28.05.2020).

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Dz.U. 2003 nr 80, poz. 717 z późn. zm. (stan prawny na dzień 25.08.2020).

Ustawa z dnia 6 stycznia 2005 r. o mniejszościach narodowych i etnicznych oraz o języku regionalnym, Dz.U. 2005 nr 17, poz. 141.

Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim, Dz.U. 2017, poz. 730.

Oficjalne strony internetowe instytucji

Aglomeracja Kalisko-Ostrowska. Pobrano z: <http://sako-info.pl/o-nas/mapa-obszaru> (19.08.2020).

Aglomeracja Wrocławska. Pobrano z: <http://aglomeracja.wroclaw.pl/aglomeracja-wroclawska/o-nas> (15.09.2020).

Białostocki Obszar Funkcjonalny. Pobrano z: <http://bof.org.pl/pl/o-stowarzyszeniu/statut> (25.03.2019).

Etnofilologia kaszubska (2020). Uniwersytet Gdański. Pobrano z: https://ug.edu.pl/rekrutacja/a/studia/kierunki_studiow/20202021/etnofilologia_kaszubska-stacjonarne-i_stopnia (12.08.2020).

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia. Pobrano z: <https://metropoliagzm.pl/metropolia-dzis> (19.08.2020).

Instytut Kaszubski w Gdańsku. Pobrano z: <https://www.instytutkaszubski.pl> (12.08.2020).

Kaniów. Pobrano z: <https://www.epkwkaniow.pl> (12.08.2021).

Kaszubski Instytut Rozwoju w Kościerzynie. Pobrano z: http://www.kir.org.pl/?page_id=10 (12.08.2020).

Kaszubskie Forum Kultury w Gdyni. Pobrano z: <http://kaszubskieforumkultury.pl/o-nas> (12.08.2020).

Klasyfikacja NUTS w Polsce, [b.d.]. GUS. Pobrano z: <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/klasyfikacja-nuts/klasyfikacja-nuts-w-polsce> (11.08.2020).

Lubelski Obszar Funkcjonalny. Pobrano z: <https://lublin.eu/lublin/lublin-w-ue/zintegrowane-inwestycje-terytorialne/lubelski-obszar-funkcjonalny> (25.03.2019).

Metropolia Poznań. Pobrano z: <http://metropoliapoznan.pl> (19.08.2020).

Metropolia warszawska. Pobrano z: <http://omw.um.warszawa.pl/zintegrowane-inwestycje-terytorialne/zintegrowane-inwestycje-terytorialne-metropolii-warszawskiej-gminy> (19.08.2020).

Miasto Elbląg – Elbląski Obszar Funkcjonalny (30.03.2016). Pobrano z: <https://www.elblag.eu/index.php/155-eof/9071-elblaski-obszar-funkcjonalny> (14.09.2020).

Miasto Elbląg – ZIT. Pobrano z: <https://www.elblag.eu/index.php/zit-bis-elblag> (22.08.2020).

Miasto Elk – ZIT. Pobrano z: http://bip.elk.warmia.mazury.pl/10046/ZIT_BIS_Elk (22.08.2020).

Miasto Gorzów Wielkopolski – ZIT. Pobrano z: http://www.gorzow.pl/PL/3367/ZIT_MOF_GW (19.08.2020).

Miasto Jarosław. Powołano Stowarzyszenie MOF Jarosław–Przeworsk (22.07.2015). Pobrano z: <http://www.jaroslaw.pl/aktualnosci-wydarzenia/id5017,Powolano-Stowarzyszenie-MOF-Jaroslaw-Przeworsk.html> (14.09.2020).

Miasto Lublin – ZIT. Pobrano z: <https://lublin.eu/lublin/lublin-w-ue/zintegrowane-inwestycje-terytorialne/lubelski-obszar-funkcjonalny> (19.08.2020).

Miasto Łomża – Łomżyński Obszar Funkcjonalny (27.01.2015). Pobrano z: <http://www.lomza.pl/index.php?wiad=3824> (14.09.2020).

Miejski Obszar Funkcjonalny Poznania. Pobrano z: <http://www.zit.metropoliapoznan.pl/zit-dla-miejskiego-obszaru-funkcjonalnego-poznania/miejski-obszar-funkcjonalny-poznania> (19.08.2020).

Obszar Metropolitalny Gdańsk Gdynia Sopot, <https://www.metropoliagdansk.pl> (18.08.2020).

Regionalny Program Województwa Małopolskiego. Pobrano z: <https://www.rpo.malopolska.pl/o-programie/poznaj-zasady-dzialania-programu/zintegrowane-inwestycje-terytorialne-wsparcie-dla-osrodkow-terytorialnych> (19.08.2020).

Rzeszowski Obszar Funkcjonalny. Pobrano z: <http://www.rzeszow.pl/miasto-rzeszow/realizowane-projekty/rzeszowski-obszar-funkcjonalny/jak-powstal-rzeszowski-obszar-funkcjonalny-rof-i-jakie-gminy-obejmuje> (25.03.2019).

Stowarzyszenie Aglomeracja Opolska. Pobrano z: <https://www.aglomeracja-opolska.pl/aglomeracja-opolska/mapa-aglomeracji-opolskiej> (19.08.2020).

Stowarzyszenie Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego. Pobrano z: <http://bof.org.pl/pl/o-stowarzyszeniu/czlonkowie> (19.08.2020).

Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny. Pobrano z: <http://www.lom.lodz.pl> (19.08.2020).

Stowarzyszenie Radomskiego Obszaru Funkcjonalnego. Pobrano z: <http://stowarzyszenie-rof.pl> (11.09.2020).

Stowarzyszenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Pobrano z: <https://rof.org.pl/o-stowarzyszeniu-rof> (19.08.2020).

Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Pobrano z: <http://zit-som.szczecin.pl/index.php/o-ssom/czlonkowie-som> (18.08.2020).

Unia Metropolii Polskich. Pobrano z: <https://www.metropolie.pl/pl/o-ump> (dostęp 23.06.2021).

Wrocławski Obszar Metropolitalny zadba o region. Pobrano z: <https://www.wroclaw.pl/wroclawski-obszar-metropolitalny> (12.04.2019).

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Aglomeracji Wałbrzyskiej. Pobrano z: <https://ipaw.walbrzych.eu/dowiedz-sie-wiecej/dowiedz-sie-wiecej-o-zit-aw> (dostęp 19.08.2020).

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Bydgoszcz – Toruń. Pobrano z: <http://zit.btof.pl/images/mapa.jpg> (19.08.2020).

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Pobrano z: <https://zitkof.kielce.eu/ZIT-KOF/Biuro-ZIT/partnerzy-ZIT-KOF.html> (dostęp 19.08.2020).

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Olsztyn. Pobrano z: <https://zit.olsztyn.eu/zit/czym-jest-zit.html> (19.08.2020).

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego. Pobrano z: <https://zitwrof.pl/dowiedz-sie-wiecej-o-programie/dowiedz-sie-wiecej-o-zit-wrof> (19.08.2020).

Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie w Gdańsku. Pobrano z: <http://www.kaszubi.pl/menu/arttykul?id=249> (12.08.2020).

Inne

BDL GUS. Pobrano z: <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start> (01.2020 i 06.2020).

E-podróżnik. Pobrano z: <https://www.e-podroznik.pl> (6.07.2021).

Google Maps. Pobrano z: <https://www.google.com/maps> (08.2020 i 06.2021).

Open Street Map. Pobrano z: <https://www.openstreetmap.org> (09.2020).

Rozkład jazdy PKP. Pobrano z: <http://old.rozklad-pkp.pl> (07.2021).

5. Zakończenie

Pomimo braku formalnego szczebla subregionalnego w podziale administracyjnym kraju to ośrodki takie są wyróżniane w dokumentach planistycznych na poziomie wojewódzkim i krajowym. Najkrócej mówiąc, są to miasta, których oddziaływanie wykracza poza własny powiat.

Policentryczny system osadniczy, m.in. ze względu na wpisywanie się w koncepcję zrównoważonego rozwoju, stanowi istotną wartość. Z tego powodu w polityce regionalnej Unii Europejskiej podkreślana jest potrzeba wzmacniania systemów policentrycznych. Stolice subregionów powinny być lokalnymi ośrodkami rozwoju, a ich wzmocnienie powinno pomóc w zatrzymaniu postępującej depopulacji obszarów peryferyjnych oraz pozwolić na zrównoważony rozwój sieci osadniczej i zachowanie jej policentrycznego charakteru. Miast powiatowych jest zbyt dużo i często nie mają wystarczającego potencjału, aby utrzymać ponadpodstawowe usługi publiczne, m.in. w zakresie: specjalistycznej opieki zdrowotnej, kultury, wymiaru sprawiedliwości. Usługi te, na odpowiednim poziomie, mogłyby zapewniać ośrodki subregionalne. Ponadto ośrodek subregionalny powinien być węzłem przesiadkowym – stąd tak duży nacisk położono na analizę kwestii transportowych.

Na podstawie analizy dokumentów planistycznych tworzonych na różnych poziomach, ze szczególnym uwzględnieniem aktualnych planów zagospodarowania przestrzennego województw oraz opracowań naukowych, a także własnych przemyśleń, wytypowano 120 miast – potencjalnych ośrodków subregionalnych. Były

w tej grupie zarówno ośrodki, które z powodzeniem same mogły pełnić rolę stolic subregionów, jak i takie, które uzupełniały funkcje innego ośrodka, tworząc swoje układy bi- i tripolarne. Część z badanych miast tworzyło konurbacje lub układy satelickie. Z przeprowadzonej analizy wynika, że ponad 40 badanych miast stanowi jedynie ośrodki wspomagające. W związku z tym można wyróżnić w Polsce około 90 subregionów – wliczając miasta wojewódzkie. Wyniki badań dostępności transportowej (zob. pkt 4.5.1) wskazują, że taka liczba subregionów zapewniłaby stosunkowo dobry dostęp do ich głównych ośrodków. Badane miasta są zróżnicowane pod względem potencjału społeczno-gospodarczego i zakresu oferowanych usług. Największe z nich – Częstochowa i Radom – liczyły ponad 200 tys. mieszkańców, a najmniejsze niespełna 10 tys. W badanej grupie miast znalazły się 3 miasta, które nie były stolicami powiatów: Ustka, tworząca układ bipolarny ze znacznie większym Słupskiem – jej główna funkcja wynikała z nadmorskiego położenia i portu morskiego – Bielawa, tworząca konurbację z Dzierżoniowem – oba miasta były podobnej wielkości – oraz Miastko, położone pomiędzy Słupskiem a Szczecinkiem. Wyraźnie wyższym poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego, a zwłaszcza rozbudowaną bazą instytucjonalną charakteryzowały się były miasta wojewódzkie. Jak już stwierdzono, ośrodki subregionalne powinny stanowić węzły transportowe, w tym spełniać funkcje przesiadkowe w transporcie pasażerskim. W 2020 r. do 85 badanych miast docierały zarówno pociągi regionalne, jak i dalekobieżne, natomiast 113 miast miało komunikację miejską.

Delimitacja obszarów obsługi ośrodków subregionalnych wymaga przeprowadzenia pogłębionych badań zasięgu oddziaływania poszczególnych miast. Zaprezentowane w książce studium przypadku może stanowić punkt wyjścia do takich badań.

Przedstawione badania wpisują się w koncepcję policentrycznego rozwoju kraju – pokazują potencjał miast, które przy zapewnieniu dostępu do usług ponadpodstawowych, w tym publicznych, mogą stanowić stolice subregionów.

Załącznik

Ocena badanych miast na podstawie analizowanych wskaźników

Miasto	Potencjał demograficzny*	Peryferyjność względem większych ośrodków 1–5]	Baza instytucjonalna [skala 0–5]	Ogólna ocena rozwoju transportu [średnia]	Ogólna ocena rozwoju gospodarczego [średnia]	Rozwój społeczeństwa obywatelskiego [skala 1–5]
1	2	3	4	5	6	7
Bełchatów	3–	2	1	2,5	2,0	2,3
Biała Podlaska	3–	3	5	2,6	3,2	1,0
Bielawa	2–	2	0	1,9	3,4	2,0
Bielsk Podlaski	2–	2	1	2,6	3,1	3,0
Bielsko-Biała	4–	2	4	4,0	4,3	2,0
Bolesławiec	2–	3	1	2,8	3,3	3,0
Brzeg	2–	2	1	3,3	2,9	2,3
Busko-Zdrój	1=	2	1	1,8	3,2	4,0
Bytów	1	3	1	1,6	2,9	3,3
Chełm	3=	3	4	2,9	3,2	1,3
Chełmno	1–	2	0	1,5	2,9	0,0
Chojnice	2	4	1	2,9	3,6	3,0
Chrzanów	2=	2	1	3,4	3,2	3,0
Ciechanów	3–	3	4	3,1	3,1	3,3
Cieszyn	2–	2	1	2,8	3,3	4,0
Częstochowa	5=	3	4	4,9	3,8	2,3
Człuchów	1–	4	1	2,1	3,7	3,3
Dębica	3–	3	1	3,4	3,7	3,0
Dzierżoniów	2–	2	1	3,3	3,7	2,3
Elbląg	4–	3	5	3,6	3,8	1,3
Elk	3++	3	2	3,6	3,7	2,3
Giżycko	2–	4	1	3,4	3,0	3,3
Głogów	3–	3	1	2,9	3,6	2,3
Gniezno	3–	2	1	3,9	3,4	3,3
Grudziądz	4–	3	1	3,1	4,2	1,0
Gryfice	1–	3	1	2,3	3,1	3,0
Hajnówka	2–	3	0	2,4	3,2	3,0
Iława	2+	3	1	2,5	3,2	3,0
Inowrocław	3–	2	1	3,0	3,2	2,3
Jarosław	2–	3	1	3,1	3,3	3,0
Jasło	2–	3	2	3,3	3,3	3,0
Jastrzębie Zdrój	3–	2	1	3,3	1,9	1,0
Jaworzno	4–	1	0	3,6	2,7	0,0
Jelenia Góra	3=	3	5	3,6	3,4	2,0

Załącznik

1	2	3	4	5	6	7
Kalisz	4–	3	5	3,9	4,4	1,3
Kartuzy	1–	2	0	2,1	3,4	4,0
Kędzierzyn-Koźle	3=	2	2	3,5	4,1	2,0
Kętrzyn	2–	4	1	2,6	3,2	3,0
Kluczbork	2=	2	0	2,5	3,3	2,0
Kłodzko	2–	3	1	2,5	3,4	3,3
Kołobrzeg	3+	3	2	2,8	3,4	3,3
Konin	3=	3	5	3,4	3,3	1,3
Końskie	1=	3	0	2,3	2,7	3,3
Koszalin	4–	4	5	2,8	4,2	2,0
Kościerzyna	2+	3	1	2,5	3,3	3,3
Krosno	3–	4	5	2,9	3,8	2,0
Kutno	3=	3	1	3,9	3,7	3,0
Kwidzyn	2+	2	1	2,8	3,8	2,3
Legnica	4–	3	5	4,1	4,0	1,3
Leszno	3	3	4	3,6	3,9	2,3
Lębork	2	3	0	2,8	3,3	3,0
Lubin	3–	2	1	3,8	1,9	3,0
Lubliniec	2–	2	1	2,5	3,3	3,0
Łomża	3–	2	5	2,9	3,6	1,3
Łowicz	2–	2	1	3,1	3,2	4,0
Malbork	2	2	1	2,9	3,2	3,0
Miastko	1–	3	0	1,6	2,1	2,3
Mielec	3–	3	1	3,0	3,6	3,0
Myszków	2–	2	1	2,6	3,6	2,3
Nowa Sól	2–	2	0	3,0	3,2	2,3
Nowy Sącz	3	3	5	3,8	4,1	3,0
Nowy Targ	2	3	1	3,0	3,6	3,0
Nysa	3–	3	1	2,9	3,3	2,3
Oleśnica	2	2	0	3,1	3,1	3,0
Ostrołęka	3–	3	4	2,8	3,6	2,0
Ostrowiec Świętokrzyski	3=	4	1	3,0	3,6	2,0
Ostróda	2–	3	1	2,8	3,1	3,3
Ostrów Wlkp.	3–	2	1	3,8	3,8	3,0
Oświęcim	2=	2	1	3,4	3,2	4,0
Piła	3–	3	4	3,6	3,7	3,3
Piotrków Trybunalski	3=	2	5	4,0	3,3	1,3
Płock	4–	3	5	3,8	4,0	2,0
Polkowice	2+	3	0	2,6	2,8	3,3
Przemyśl	3=	4	5	3,1	3,2	2,3
Pszczyna	2	1	1	3,1	3,4	4,0
Puck	1	2	0	2,3	3,2	5,0
Puławny	3–	3	1	3,4	3,2	3,0
Racibórz	3–	2	1	3,4	3,3	2,0
Radom	5–	4	5	3,8	3,6	1,0

1	2	3	4	5	6	7
Radomsko	3–	2	1	3,4	3,3	2,3
Rawa Maz.	1–	2	1	1,9	3,6	3,0
Rybnik	4–	2	2	4,1	3,2	1,0
Sandomierz	2–	3	1	2,6	2,8	3,3
Sanok	2–	4	2	2,5	3,2	4,0
Siedlce	3+	3	4	4,0	3,7	2,0
Sieradz	3–	3	5	3,1	3,8	3,0
Skarżysko-Kamienna	3=	3	0	3,0	3,7	2,3
Skiernewice	3	3	4	3,4	3,3	2,0
Ślubice	1–	4	0	2,4	3,6	3,3
Ślupsk	4–	3	5	3,1	4,0	1,3
Stalowa Wola	3=	3	2	3,6	3,6	2,3
Starachowice	3=	4	0	2,5	3,9	3,0
Stargard	3–	2	1	3,5	3,7	2,3
Starogard Gdański	3–	2	1	2,4	3,2	2,3
Suwałki	3+	4	5	3,3	4,1	1,3
Szczecinek	3+	4	1	2,5	3,3	3,3
Sztum	1–	2	1	1,8	3,1	3,3
Świdnica	3–	2	1	3,3	3,8	3,3
Świebodzin	2–	3	1	2,1	3,4	3,3
Świnoujście	3–	4	1	2,8	3,2	1,0
Tarnobrzeg	3–	3	4	3,1	3,6	2,0
Tarnów	4=	3	5	4,0	4,3	2,0
Tczew	3	2	1	3,4	3,4	2,3
Tomaszów Maz.	3–	2	1	3,3	3,3	2,3
Ustka	1–	2	0	1,5	2,3	2,3
Wałbrzych	4=	3	5	3,0	3,6	1,3
Wałcz	2–	4	1	2,6	3,3	4,0
Wejherowo	3++	2	1	3,3	3,0	3,3
Wieluń	2=	3	1	2,8	3,6	3,0
Włocławek	4–	3	5	3,5	4,3	1,3
Zakopane	2–	4	1	1,8	3,3	4,3
Zamość	3–	3	5	3,8	3,2	2,0
Zawiercie	3–	2	0	3,5	3,6	2,3
Zduńska Wola	3–	2	1	2,9	3,7	2,3
Zgorzelec	2=	4	0	2,6	3,2	3,3
Żagań	2–	3	1	2,8	3,3	2,3
Żary	2–	3	0	2,6	3,4	2,3
Żory	3–	1	0	3,1	3,6	1,0
Żyrardów	2–	2	0	2,9	3,3	3,0
Żywiec	2–	2	1	3,3	2,4	4,0

* Znak przy ocenie odnosi się do zmiany liczby ludności: „=” spadek o ponad 10%, „–” spadek o 1–10%, „+” wzrost o 1–10%, „++” wzrost o ponad 10%.

Źródło: opracowanie własne na podstawie ryc.: 3.3, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.17; BDL GUS; M. Dej (red.) (2016). *Rozwój gospodarczy. Raport o stanie polskich miast 2016*. Obserwatorium Polityki Miejskiej. Kraków: Instytut Rozwoju Miast.

Streszczenie

Ośrodki subregionalne w Polsce

Celem badań prezentowanych w monografii jest wskazanie ośrodków subregionalnych w Polsce oraz ocena ich potencjału społeczno-gospodarczego.

We wstępie odniesiono się do kwestii policentryczności sieci osadniczej oraz jej znaczenia. Podkreślono, że Polska odznacza się silnie policentryczną siecią osadniczą, jednak widoczna jest centralizacja, co stoi w sprzeczności z założeniami polityki Unii Europejskiej. Coraz sprawniej funkcjonujące układy policentryczne wskazywane są bowiem jako istotny element równoważenia rozwoju.

W drugim rozdziale przeanalizowano: strukturę miast, dokumenty planistyczne na różnych poziomach (europejskim, krajowym i regionalnym) oraz kilkanaście opracowań naukowych zawierających różnego rodzaju klasyfikacje i typologie miast w Polsce. Na tej podstawie dokonano wyboru miast do dalszych badań. Wytypowano 120 miast stanowiących ośrodki subregionalne – zarówno główne, uzupełniające, jak i potencjalne. Decydujące znaczenie przy wyborze danego miasta miało jego wskazanie jako ośrodka ponadpowiatowego w przynajmniej jednym dokumencie planistycznym (109 miast). Następnie lista ta została uzupełniona na podstawie analizy wybranych opracowań naukowych. Zbiór ten stanowił przedmiot badań w kolejnych rozdziałach.

W rozdziale trzecim dokonano charakterystyki i oceny rozwoju społeczno-gospodarczego 120 wytypowanych wcześniej miast. W analizie uwzględniono 6 grup czynników: potencjał demograficzny – liczba ludności i jej zmiany; położenie względem innych większych ośrodków miejskich – tzw. peryferyjność; rolę danego ośrodka jako węzła transportowego – z uwzględnieniem transportu wewnętrznego (miejskiego) i zewnętrznego; bazę instytucjonalną, w zakresie podmiotów publicznych

o znaczeniu ponadpowiatowym; wybrane uwarunkowania gospodarcze, tj. poziom rozwoju przedsiębiorczości i instytucje otoczenia biznesu; rozwój społeczeństwa obywatelskiego – organizacje pozarządowe i frekwencję w wyborach samorządowych.

Zdecydowana większość badanych miast w ostatnich latach notowała ubytek mieszkańców, który w przypadku Wałbrzycha w latach 2000–2019 przekroczył 15%. Jedynie w 10 badanych miastach liczba ludności w ostatniej dekadzie wzrosła – największy wzrost, powyżej 10%, odnotowano w Elku i Wejherowie. Za najlepiej rozwinięty węzeł transportowy w grupie badanych miast uznano Częstochowę, natomiast najsłabiej wypadły Chełmno i Ustka. Wśród badanych miast wyraźnie wyższym poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego, a zwłaszcza rozbudowaną bazą instytucjonalną, charakteryzowały się były miasta wojewódzkie. Najwyżej ocenione zostały Częstochowa, Tarnów, Koszalin, Legnica, Suwałki i Bielsko-Biała. Z badanych miast niepełniących w przeszłości funkcji wojewódzkich najwyższym, ponad przeciętnym poziomem rozwoju, odznaczały się Sanok, Wałcz i Zakopane – ze względu na rozwój społeczeństwa obywatelskiego – oraz Kędzierzyn-Koźle, Grudziądz i Starachowice – ze względu na rozwój gospodarczy.

Rozdział czwarty zawiera analizę powiązań i zasięgu oddziaływania wybranych miast. Uwzględniono funkcjonalne obszary miejskie według projektu ESPON 1.4.3, miejskie obszary funkcjonalne według delimitacji w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 r. i Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, związku ZIT (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne) i stowarzyszenia obszarów funkcjonalnych. Wskazano potencjalne subregiony policentryczne oraz aglomeracje i konurbacje miejskie tworzone przez badane miasta. Odwołano się do koncepcji regionów miejskich opartej na zasięgach dojazdów do pracy oraz przeanalizowano dostępność transportową do potencjalnych ośrodków subregionalnych. Uwzględniono czas dojazdu samochodem osobowym z ośrodków gminnych oraz połączenia komunikacji zbiorowej pomiędzy badanymi miastami. Przedstawiono propozycję delimitacji subregionów oraz zaprezentowano studium przypadku, obejmujące wcześniejsze własne badania zasięgu subregionów na Pomorzu.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że większość z badanych miast wchodziło w skład miejskich obszarów funkcjonalnych, tworzonych samodzielnie lub z innymi miastami. Przy założeniu 91 subregionów (ośrodki subregionalne i wojewódzkie) prawie 60% ośrodków gminnych w Polsce znalazłoby się w zasięgu trzydziestominutowego dojazdu samochodem do najbliższego ośrodka subregionalnego. Powiązania komunikacją zbiorową pomiędzy badanymi miastami i ośrodkami wojewódzkimi były zróżnicowane. W przypadku 4 zespołów badanych miast połączenia zapewniała m.in. komunikacja miejska. Natomiast najsłabszymi powiązaniami charakteryzowały się Wieluń, Busko-Zdrój, Bełchatów i Słubice.

Przedstawione badania wpisują się w koncepcję policentrycznego rozwoju kraju – pokazują potencjał miast, które powinny zapewniać dostęp do usług ponadpodstawowych, w tym publicznych.

Abstract

Sub-regional centers in Poland

The studies described in this volume were aimed identify sub-regional centers in Poland and to evaluate their socio-economic potential.

In the introduction, reference was made to the polycentric nature of the settlement network and its importance. It was emphasized that Poland is characterized by a highly polycentric settlement network, but centralization is visible, which is in contradiction with the assumptions of the European Union policy. The more and more efficiently functioning polycentric systems are indicated as an important element of balancing development.

The second chapter analyzes the structure of cities, planning documents at various levels (European, national and regional), and several scientific studies containing various types of classifications and typologies of cities in Poland. On this basis, cities were selected for further research. 120 cities were selected as sub-regional centers - both main, supplementary, and potential. The decisive factor in selecting a given city was its indication as a supra-poviat center in at least one planning document (109 cities). Then the list was completed on the basis of the analysis of selected scientific studies. This collection was the subject of research in the following chapters.

Chapter three describes the characteristics and evaluation of the socio-economic development of 120 previously selected cities. The analysis takes into account six groups of factors: demographic potential – population number and its changes; location in relation to other larger urban centers – the so-called peripherality; the role of a given center as a transport node – including internal (urban) and external transport; institutional base in the field of public entities of supra-poviat importance; selected economic conditions, i.e. the level of entrepreneurship development and business environment institutions; development of civil society – non-governmental

organizations and turnout in local elections. In recent years, the vast majority of the examined cities recorded a decrease in inhabitants, which in the case of Wałbrzych in the years 2000–2019 exceeded 15%. Only in the 10 analyzed cities did the number of inhabitants increased in the last decade – the most, more than 10%, in Elk and Wejherowo. Częstochowa was considered the best-developed transport node in the group of cities, while Chełmno and Ustka were the worst. Among the examined cities, former voivodship cities were characterized by a clearly higher level of socio-economic development, and especially with a well-developed institutional base. Częstochowa, Tarnów, Koszalin, Legnica, Suwałki and Bielsko-Biała were ranked the highest. Among the analyzed cities that did not perform voivodship functions in the past, Sanok, Wałcz and Zakopane – due to the development of civil society, and Kędzierzyn-Koźle, Grudziądz, and Starachowice – due to economic development, were the ones that was characterized by the highest above the average level of development.

Chapter four contains an analysis of the connections and the range of influence of selected cities. Functional urban areas according to the ESPON 1.4.3 project, functional urban areas according to the delimitation in the National Spatial Development Concept until 2030, and Ministry of Regional Development delimitation, ITI (Integrated Territorial Investments) associations, and associations of functional areas were taken into account. Potential polycentric subregions as well as agglomerations and urban conurbations created by the studied cities were indicated. Reference was made to the concept of urban regions based on commuting distances and the transport accessibility to potential subregional centers was analyzed. The travel time by car from communal centers and the connection of public transport between the examined cities were taken into account. A proposal for subregion delimitation and a case study was presented, including previous own research on the range of subregions in Pomerania. The analysis shows that most of the examined cities were part of functional urban areas, created independently or with other cities. Assuming 91 sub-regions (sub-regional and voivodeship centers), almost 60% of communal centers in Poland would be within a 30-minute drive to the nearest sub-regional center. The connections by public transport between the examined cities and voivodship centers were diversified. In the case of 4 teams of the examined cities, connections were provided by public transport. On the other hand, the weakest connections were found in Wieluń, Busko-Zdrój, Bełchatów and Słubice.

The presented research fits into the concept of polycentric development of the country – it shows the potential of cities that should provide access to secondary services, including public ones.

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 64
tel. 91 444 20 06, 91 444 20 09
e-mail: wydawnictwo@usz.edu.pl
www.wn.usz.edu.pl

ISBN 978-83-7972-493-2 (print)
ISBN 978-83-7972-804-6 (online)



9 788379 724932