

**EWOLUCJA FUNKCJI
MAŁYCH MIAST W POLSCE**

Studia Ekonomiczne

ZESZYTY NAUKOWE

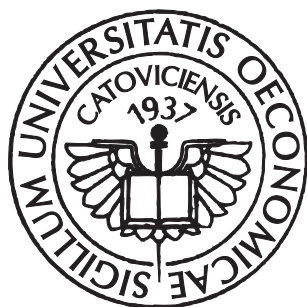
WYDZIAŁOWE

UNIWERSYTETU EKONOMICZNEGO

W KATOWICACH

EWOLUCJA FUNKCJI MAŁYCH MIAST W POLSCE

**Redaktorzy naukowi
Krystian Heffner
Arkadiusz Halama**



Katowice 2012

Komitet Redakcyjny

Krystyna Lisiecka (przewodnicząca), Anna Lebda-Wyborna (sekretarz),
Halina Henzel, Anna Kostur, Maria Michałowska, Grażyna Musiał, Irena Pyka,
Stanisław Stanek, Stanisław Swadźba, Janusz Wywiół, Teresa Żabińska

Komitet Redakcyjny Ekonomii

Stanisław Swadźba (redaktor naczelny), Magdalena Tusińska (sekretarz),
Teresa Kraśnicka, Maria Michałowska, Celina Olszak

Rada Programowa

Lorenzo Fattorini, Mario Glowik, Miloš Král, Bronisław Micherda,
Zdeněk Mikoláš, Marian Noga, Gwo-Hsiu Tzeng

Redaktor

Izabela Bonk

© Copyright by Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach 2012

ISBN 978-83-7246-774-4

ISSN 2083-8611

Wersją pierwotną „Studiów Ekonomicznych” jest wersja papierowa

Wszelkie prawa zastrzeżone. Każda reprodukcja lub adaptacja całości
bądź części niniejszej publikacji, niezależnie od zastosowanej
techniki reprodukcji, wymaga pisemnej zgody Wydawcy

WYDAWNICTWO UNIwersYTETU EKONOMICZNEGO W KATOWICACH

ul. 1 Maja 50, 40-287 Katowice, tel. 32 257-76-30, fax 32 257-76-43
www.wydawnictwo.ue.katowice.pl, e-mail: wydawnictwo@ue.katowice.pl

SPIS TREŚCI

WSTĘP	7
Iwona Kantor-Pietraga, Robert Krzysztofik, Jerzy Runge: KONTEKST GEOGRAFICZNY I FUNKCJONALNY KURCZENIA SIĘ MAŁYCH MIAST W POLSCE POŁUDNIOWEJ	9
Summary	23
Elżbieta Chądryńska, Katarzyna Iwaszko: ROZWÓJ WYBRANYCH FUNKCJI W MAŁYCH MIASTACH DOLNOŚLĄSKICH – ANALIZA WZORCA ROZKŁADU PRZESTRZENNEGO	25
Summary	41
Katarzyna Przybyła: PRZEKSZTAŁCENIA STRUKTUR FUNKCJONALNYCH WYBRANYCH MIAST POWIATU JELENIOGÓRSKIEGO	42
Summary	49
Bartosz Bartosiewicz: POWIĄZANIA MAŁYCH MIAST Z METROPOLIA W ŚWIETLE DOJAZDÓW DO PLACÓWEK USŁUGOWYCH – PRZYKŁAD ŁÓDZKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO	50
Summary	62
Adam Czarnecki: ZNACZENIE MAŁYCH MIAST W STRUKTURZE POWIĄZAŃ EKONOMICZNYCH WIEJSKICH PRZEDSIĘBIORSTW REGIONU ZIELONYCH PŁUC POLSKI	63
Summary	82
Maciej J. Nowak: ZMIANY FUNKCJI USŁUGOWEJ W MAŁYCH MIASTACH WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO W LATACH 2004-2009	83
Summary	93

Piotr Gibas: WALORYZACJA FUNKCJI TURYSTYCZNEJ OBSZARÓW POŁOŻONYCH W MAŁYCH MIASTACH POWIATU TARNOGÓRSKIEGO	95
Summary	109
Barbara Miszewska, Robert Szmytkie: PRÓBA ZMIANY WIZERUNKU MAŁYCH MIAST DOLNEGO ŚLĄSKA POD WPŁYWEM NOWYCH ATRAKCJI TURYSTYCZNYCH	110
Summary	123
Sławomir Sitek, Sławomir Pytel: TURYSTYKA JAKO CZYNNIK ROZWOJU MAŁEGO MIASTA NA PRZYKŁADZIE STRUMIENIA	124
Summary	135
Dorota Rynio: MAŁE MIASTA PRZEMYSŁOWE W GOSPODARCE POSTINDUSTRIALNEJ (STUDIUM PRZYPADKU)	136
Summary	147
Aleksandra Koźlak: ZRÓŻNICOWANIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ MAŁYCH MIAST W POLSCE NA PRZYKŁADZIE MIAST POWIATOWYCH	148
Summary	162
Alicja Sekuła: ROZWÓJ MAŁYCH MIAST W ŚWIETLE WYDATKÓW INWESTYCYJNYCH – NA PRZYKŁADZIE GMIN MIEJSKICH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO	163
Summary	175
Arkadiusz Halama: WPŁYW ZAGROŻENIA POWODZIOWEGO NA ROZWÓJ MAŁYCH MIAST (NA PRZYKŁADZIE MIASTA WISŁA)	176
Summary	189
Krystian Heffner, Małgorzata Twardzik: EWOLUCJA FUNKCJI HANDLOWEJ MAŁYCH MIAST POD WPŁYWEM ZMIAN ZACHODZĄCYCH W ZEWNĘTRZNYCH STREFACH AGLOMERACJI MIEJSKICH	190
Summary	202
INFORMACJA O AUTORACH	203

WSTĘP

Małe ośrodki miejskie w Polsce, liczące do 20 tys. mieszkańców, w ostatnich kilkudziesięciu latach wyraźnie zmieniły swoje zwyczajowe pozycje w układach ekonomicznych o lokalnych wymiarach, a stało się to w wyniku zachodzących globalnie zmian gospodarczych, które zdecydowanie tę miejscową skalę przekraczają. Głównym problemem większości małych miast jest oderwanie się od swojego tradycyjnego, gospodarczego zaplecza, a także przejęcie ich tradycyjnych, lokalnych funkcji przez większe ośrodki. Małe miasta traktowane są zwykle jako integralna część gospodarki wiejskiej, ale ich znaczenie dla rozwoju wsi ulega szybkim zmianom, gdyż w wielu dziedzinach życia coraz częściej ich funkcje są pomijane. Funkcje lokalnych ośrodków miejskich stopniowo ewoluują, jednak głównie w kierunku dominacji mieszkalnictwa lub usług niższego rzędu.

Proponowany zestaw tekstów jest efektem szerokich badań naukowych prowadzonych intensywnie w pierwszej dekadzie XXI wieku w gronie specjalistów zajmujących się uwarunkowaniami i skutkami procesów przekształceń funkcjonalnych w lokalnych ośrodkach miejskich. Opracowanie jako całość wpisuje się zarówno w przygotowywane na poziomie krajowym dokumenty strategiczne, takie jak Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, jak i w dyskusję naukową nad rosnącymi problemami rozwoju małych miast. Artykuły, które znalazły się w tomie, są efektem współpracy naukowej pracowników Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach (Katedra Gospodarki Przestrzennej) ze specjalistami z dziedziny rozwoju miast i obszarów wiejskich, reprezentującymi najważniejsze dla tej tematyki polskie uczelnie i instytuty naukowe.

W kontekście procesów zachodzących w małych miastach autorzy kilkunastu publikowanych w „Studiach Ekonomicznych” opracowań odwołują się do doświadczeń i analiz dotyczących ośrodków miejskich przechodzących proces funkcjonalnej zmiany w pierwszej dekadzie XXI wieku. Przedstawiono też bardziej szczegółowe rozważania odnoszące się do aktualnych uwarunkowań rozwoju wybranych ośrodków lokalnych położonych w cieniu wielkich miast.

Iwona Kantor-Pietraga, Robert Krzysztofik i Jerzy Runge (Uniwersytet Śląski w Katowicach) rozważają kontekst geograficzny i funkcjonalny kurczenia się małych miast w Polsce południowej. Elżbieta Chądryńska i Katarzyna Iwaszko (Politechnika Wrocławska) analizują wzorzec rozkładu przestrzennego rozwoju wybranych funkcji w małych miastach dolnośląskich. Z kolei Katarzyna Przybyła (Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu) zajmuje się przekształceniami struktur funkcjonalnych wybranych miast powiatu jeleniogórskiego, a Bartosz Bartosiewicz (Uniwersytet Łódzki) – powiązaniem małych miast z metropolią w świetle dojazdów do placówek usługowych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym. Adam Czarnecki (IRWiR PAN Warszawa) rozważa znaczenie małych miast w strukturze powiązań ekonomicznych wiejskich przedsiębiorstw regionu Zielonych Płuc Polski, a Maciej J. Nowak zajmuje się zmianami funkcji usługowej w małych miastach województwa zachodniopomorskiego w latach 2004-2009. Teksty Piotra Gibasa (Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach), Barbary Miszewskiej i Roberta Szmytkie (Uniwersytet Wrocławski) oraz Sławomira Sitka i Sławomira Pytela (Uniwersytet Śląski) dotyczą funkcji turystycznej w małych miastach. Dorota Rynio (Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu) koncentruje się na funkcji przemysłowej, a Aleksandra Koźlak (Uniwersytet Gdański) na znaczeniu zróżnicowania dostępności transportowej małych miast dla ich rozwoju. Alicja Sekuła (Politechnika Gdańska) analizuje rozwój małych miast w świetle wydatków inwestycyjnych, natomiast Arkadiusz Halama (Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach) – wpływ zagrożenia powodziowego na rozwój małych miast. Tom zamyka artykuł Krystiana Heffnera i Małgorzaty Twardzik (Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach) dotyczący ewolucji funkcji małych miast pod wpływem zmian zachodzących w zewnętrznych strefach aglomeracji miejskich.

Należy mieć nadzieję, że publikowane teksty dobrze wpisują się w aktualny nurt dyskusji nad praktycznymi aspektami ewolucji funkcji małych miast w Polsce, a w konsekwencji będą sprzyjać racjonalnemu kształtowaniu sieci osadniczej i procesów społeczno-gospodarczych w wielu istotnych dla rozwoju społeczno-gospodarczego fragmentach przestrzeni.

*Krystian Heffner
Arkadiusz Halama*

Iwona Kantor-Pietraga

Robert Krzysztofik

Jerzy Runge

KONTEKST GEOGRAFICZNY

I FUNKCJONALNY KURCZENIA SIĘ

MAŁYCH MIAST W POLSCE POŁUDNIOWEJ

Wprowadzenie

Kurczenie się miast jest jednym z ważniejszych zjawisk społeczno-ekonomiczno-przestrzennych, które cechują współczesną miejską sieć osadniczą Polski i Europy¹. W Polsce zjawisko to odnosi się do wszystkich kategorii wielkościowych miast, w tym także ośrodków małych. Pod tym pojęciem w artykule rozumie się miasta liczące nie więcej niż 10 tys. mieszkańców.

W nawiązaniu do określenia „depupulacja”, traktowanego jako statystyczne zobrazowanie ubytku ludnościowego, pod pojęciem kurczenia się miast rozumie się wieloaspektowo wyjaśniony proces zmniejszania się liczby ludności danej jednostki terytorialnej, gdzie oprócz genezy, tła i trajektorii rozwoju wskazuje się na konsekwencje tego zjawiska (demograficzne, ekonomiczne, społeczne, przestrzenne, infrastrukturalne czy polityczne). W miarę możliwości badania nad kurczeniem się miast powinny obrazować także specyfikę i możliwości polityki miejskiej oraz strategię rozwiązywania problemów, które niesie ze sobą ten proces, na różnym szczeblu hierarchicznym².

¹ V. Mykhnenko, I. Turok: *East European Cities: Patterns of Growth and Decline, 1960-2005*. „International Planning Studies” 2008, 13 (4).

² R. Krzysztofik, J. Runge, I. Kantor-Pietraga: *Paths of Shrinkage in the Katowice Conurbation. Case Studies of Bytom and Sosnowiec Cities*. WNoZ Uniwersytet Śląski, Sosnowiec 2011.

Jako małe miasto kurczące się potraktowano zatem ośrodek miejski o ludności do 10 tys. mieszkańców (2009 rok), który w przyjętym okresie badawczym lat 1988-2009 zanotował spadek liczby mieszkańców o 2% lub większy. Takich miejscowości było łącznie 84.

W pracy obszarem badań objęto region południowej Polski, skupiający sześć województw: dolnośląskie, opolskie, śląskie, małopolskie, świętokrzyskie i podkarpackie. Region ten w skali Polski charakteryzuje się bardzo wyraźnym zróżnicowaniem: geograficznym, demograficznym, historycznym i społecznym. Wszystkie te czynniki powodują, że uwarunkowania opisywanego zjawiska mają w większości przypadków niejednolite tło rozwojowe, a co za tym idzie – trajektorie rozwoju.

1. Kontekst geograficzny kurczenia się miast regionu

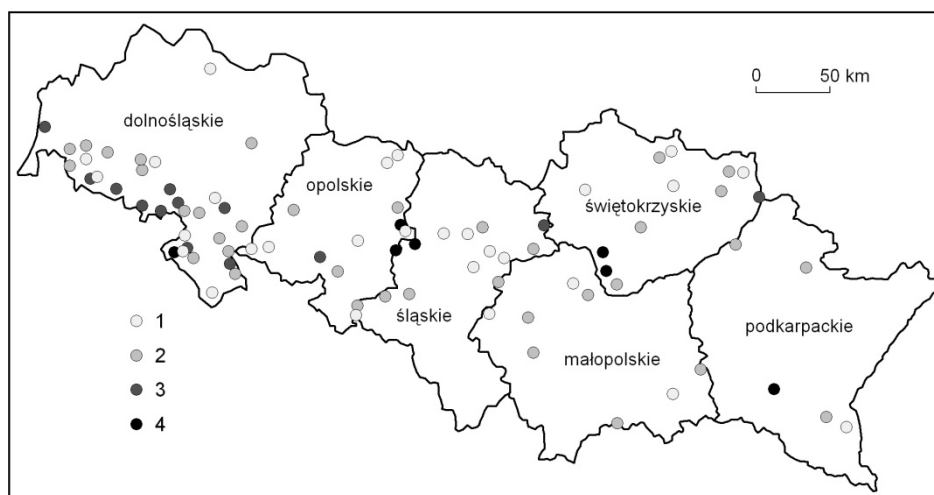
Zróżnicowane kwestie ludnościowe i społeczno-ekonomiczne rozwoju miast Polski, w tym Polski południowej, oczekiwały się już wielu interesujących opracowań indywidualnych i prac zbiorowych³.

Uwarunkowania geograficzne wyludniania się miast na badanym obszarze są dość zróżnicowane. Wynikają one zarówno z przeszłości historycznej po-

³ M.in. D. Sokołowski: *Zróżnicowanie zbioru małych miast i większych osiedli wiejskich w Polsce w ujęciu koncepcji kontinuum wiejsko-miejskiego*. Wydawnictwo UMK, Toruń 1999; E. Zuzńska-Żyśko: *Przemiany gospodarcze małych miast województwa śląskiego w latach 1990-1999*. Praca doktorska, Sosnowiec 2003; A. Kwiatek-Sołtys: *Małe miasta województwa małopolskiego na przełomie XX i XXI wieku*. W: *Problemy rozwoju małych miast w wymiarze lokalnym i regionalnym*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 220, KPZK PAN, Warszawa 2005; A. Kwiatek-Sołtys: *Małe miasta województwa małopolskiego w okresie transformacji systemowej*. Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków 2006; *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 238, KPZK PAN, Warszawa 2008; *Problemy rozwoju małych miast w wymiarze lokalnym i regionalnym*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 220, KPZK PAN, Warszawa 2005; M. Mularczyk: *Przemiany społeczno-zawodowe w małych miastach województwa świętokrzyskiego w latach 1995-2004*. W: *Uwarunkowania rozwoju małych miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 226, KPZK PAN, Warszawa 2006; *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 232, KPZK PAN, Warszawa 2007; *Funkcja przemysłowa małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009; I. Jazewicz: *Funkcjonowanie małych miast Pomorza Środkowego w okresie transformacji systemowej*. Wydawnictwo Naukowe Akademii Pomorskiej, Słupsk 2009; I. Kantor-Pietraga, R. Krzysztofik: *Rozwój demograficzny miast na obszarze województwa śląskiego od XIII do XX wieku*. WNoZ Uniwersytet Śląski, Sosnowiec 2009; *Struktura funkcjonalna małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009; *Uwarunkowania rozwoju małych miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 226, KPZK PAN, Warszawa 2006.

szczególnych województw Polski południowej lub ich części, jak i zjawisk zachodzących współcześnie⁴.

Większość małych miast kurczących się w południowej Polsce znajduje się w zachodniej i środkowej części omawianego regionu (ponad 65%). W województwie podkarpackim było ich tylko pięć, a w małopolskim siedem (rys. 1 oraz tabela 1).



Objaśnienia: Procentowy ubytek ludności: 1 – od -2 do -5; 2 – od -5 do -10; 3 – od -10 do -15; 4 – od -15 do -28.

Rys. 1. Ubytek liczby ludności w małych miastach Polski południowej w latach 1988-2009 (w %)

Tabela 1

Depopulacja małych miast Polski południowej w latach 1988-2009

Miasto	Procentowy ubytek ludności w latach		
	1988-2002	2002-2009	1988-2009
1	2	3	4
Toszek	-13,2	-17,3	-28,2
Skalbmierz	-15,3	-4,2	-18,9
Iwonicz-Zdrój	-7,4	-10,0	-16,7
Ujazd	-16,1	-0,5	-16,5

⁴ Por. m.in.: R. Krzysztofik, J. Runge, I. Kantor-Pietraga: Op. cit.

cd. tabeli 1

1	2	3	4
Działoszyce	-10,4	-6,7	-16,4
Kolonowskie	-8,0	-8,8	-16,1
Duszniki-Zdrój	-10,9	-5,3	-15,6
Szklarska Poręba	-10,2	-5,1	-14,8
Niemcza	-8,9	-5,2	-13,6
Mioszów	-8,0	-5,3	-12,8
Karpacz	-7,5	-5,7	-12,7
Zawichost	-5,7	-7,4	-12,7
Szczawno-Zdrój	-9,2	-3,1	-12,0
Szczekociny	-7,7	-4,4	-11,8
Jedlina-Zdrój	-0,3	-3,5	-11,5
Szczytna	-9,6	-2,1	-11,4
Lądek-Zdrój	-5,0	-6,7	-11,4
Biała	-2,6	-8,2	-10,6
Węgliniec	-5,3	-5,4	-10,4
Lubawka	-6,2	-4,5	-10,4
Stronie Śląskie	-6,2	-4,0	-10,0
Lesko	-7,2	-3,1	-10,0
Dobrodzień	-1,0	-9,0	-9,8
Pilica	-12,5	3,1	-9,8
Bardo	-4,7	-5,2	-9,6
Wleń	-7,0	-2,8	-9,5
Ziębice	-5,1	-4,6	-9,5
Proszowice	-8,1	-1,2	-9,2
Pieszycy	-6,5	-2,5	-8,8
Kalwaria Zebrzydowska	-5,5	-3,5	-8,7
Leśnica	-2,5	-6,3	-8,7
Świeradów-Zdrój	-4,9	-3,6	-8,3
Kozięgłowy	-8,8	0,8	-8,1
Szczawnica-Zdrój	9,5	-15,8	-7,7
Ćmielów	-8,6	1,0	-7,7
Połanica-Zdrój	-5,7	-1,9	-7,5
Chmielnik	-2,6	-4,9	-7,3
Głogówek	0,6	-7,8	-7,2
Baborów	3,3	-10,1	-7,1
Biecz	-4,3	-2,8	-7,0
Opatów	-4,2	-2,7	-6,9
Głuszycy	-2,1	-4,7	-6,7
Suchedniów	-3,9	-2,8	-6,6
Świerzawa	-0,9	-5,7	-6,5
Złoty Stok	-2,7	-3,8	-6,4

cd. tabeli 1

1	2	3	4
Kuźnia Raciborska	-0,1	-6,2	-6,4
Wojcieszów	-4,0	-2,3	-6,2
Lubomierz	-9,3	3,6	-6,0
Krzyszowice	-3,7	-2,3	-6,0
Kazimierza Wielka	0,0	-6,0	-5,9
Nowa Sarzyna	1,5	-7,1	-5,8
Sośnicowice	-	-5,5	-5,5
Sławków	-8,6	3,5	-5,3
Siechnice	-3,0	-2,3	-5,3
Gryfów Śląski	0,3	-5,5	-5,2
Baranów Sandomierski	-2,9	-2,2	-5,1
Paczków	-1,4	-3,7	-5,0
Bolków	-0,3	-4,6	-4,9
Ożarów	3,7	-8,2	-4,8
Gogolin	-1,1	-3,7	-4,8
Chelmek	-2,7	-1,6	-4,3
Wąsosz	-4,9	0,8	-4,2
Wąchock	-	-4,1	-4,1
Zawadzkie	6,4	-9,8	-4,0
Mirsk	-1,9	-2,1	-3,9
Piława Górna	-1,8	-2,0	-3,8
Kietrz	0,5	-4,3	-3,7
Słomniki	-2,6	-1,0	-3,6
Poręba	-1,7	-1,9	-3,5
Gorzów Śląski	-0,8	-2,8	-3,5
Piechowice	-2,6	-0,9	-3,5
Wojkowice	-	-3,3	-3,3
Bodzentyn	-	-3,2	-3,2
Woźniki	-1,1	-2,1	-3,2
Radków	1,4	-4,2	-2,9
Leśna	0,1	-3,0	-2,9
Otmuchów	2,0	-4,7	-2,8
Łazy	-1,3	-1,5	-2,8
Małogoszcz	-	-2,7	-2,7
Międzylesie	1,8	-4,4	-2,7
Ustrzyki Dolne	0,1	-2,8	-2,6
Praszka	0,6	-2,8	-2,3
Grybów	2,4	-4,4	-2,1
Kalety	-1,1	-0,9	-2,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Generalnie można je usystematyzować w kilku grupach, akcentujących przedmiotowy aspekt badanego zjawiska: prawno-administracyjne, geograficzno-historyczne, demograficzno-społeczne, lokalizacyjne czy fizjograficzne. Dla większości tych grup elementem współtowarzyszącym był szeroko rozumiany aspekt ekonomiczny – w znaczeniu zmian bazy ekonomicznej, rynku pracy, finansów miejskich itd.

Przykładem depopulacji w aspekcie prawno-administracyjnym była Szczawnica w województwie małopolskim. Na przestrzeni ostatnich 25 lat miasto to dwukrotnie (1983, 2009) skurczyło się przede wszystkim terytorialnie, a związku z tym także ludnościowo, do pewnego stopnia gospodarczo i infrastrukturalnie. Podkreślić jednak należy, że odłączenie najpierw w latach 80. XX wieku Krościenka, a ostatnio Jaworek i Szlachtowej, było działaniem, obok którego zauważalny był jednoczesny wzrost demograficzny samej Szczawnicy w granicach z 2010 roku.

Inny przykład kurczenia się miast reprezentują Proszowice. Dla tego miasta najbardziej zasadne jest określenie „geograficzno-historyczny aspekt kurczenia się miasta”. Ma on swoje odzwierciedlenie w lokalizacji tej miejscowości na obszarze dawnej lewobrzeżnej Kongresówki (w jej małopolskiej części), gdzie w konsekwencji różnych procesów społeczno-ekonomicznych, sięgających genezą XIX wieku, odnotowywany jest wyraźny spadek liczby ludności większości mniejszych miast.

Najlepiej rozpoznany jest demograficzno-społeczny aspekt kurczenia się większości małych miast historycznego Górnego Śląska – zarówno w części województwa śląskiego, jak i opolskiego⁵. Wyjaśnienie kurczenia się miast, m.in. takich jak: Toszek czy Leśnica, w tym przypadku odnosi się do struktury narodowościowej Górnego Śląska, gdzie w wielu, zwłaszcza mniejszych, miejscowościach znaczący odsetek stanowi ludność pochodzenia niemieckiego i śląskiego. W przeciwieństwie do większości obywateli Polski, obie grupy narodowościowe mają ułatwione możliwości zatrudnienia w Niemczech, z czego

⁵ R. Jończy: *Wpływ migracji na sytuację społeczno-ekonomiczną w woj. opolskim ze szczególnym uwzględnieniem rynku pracy*. W: *Rola małych regionów w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i integracji europejskiej*. Red. K. Heffner. Biuletyn KPZK PAN, z. 212, KPZK PAN 2004; R. Rauziński: *Wpływ migracji zagranicznych (stałych i sezonowych) na sytuację demograficzną ludności na Śląsku Opolskim w latach 1951-2002*. W: *Rola małych regionów...*, op. cit.; D. Rajchel: *Współzależność między rynkiem pracy a sytuacją społeczno-gospodarczą w małych miastach woj. opolskiego*. W: *Problemy rozwoju małych miast...*, op. cit.; K. Heffner: *Region migracyjny – migracje zagraniczne jako czynnik rozwoju społeczno-gospodarczego*. W: *Perspektywy demograficzne Śląska do 2030 r.* Red. A. Zagórska. Seria: Studia i Monografie, z. 223, Oficyna Wydawnicza Politechniki Opolskiej, Opole 2008.

korzysta zwłaszcza młode pokolenie. Migracje do Niemiec stanowiły ostatecznie kluczowy czynnik depopulacji regionu. Podobne uwarunkowania występują także w niektórych górskich powiatach województwa małopolskiego i podkarpackiego, a związane są z migracjami do USA.

Inny aspekt stanowią uwarunkowania, dla których przyjęto w opracowaniu określenie „lokalizacyjne”. Konkretyzując, stwierdzić należy, że lokalizacja niektórych miast w stagnujących ekonomiczno-społecznie regionach bezpośrednio wpływa na depopulację również zlokalizowanych w nich ośrodków lokalnych, takich np. jak Działoszyce w województwie świętokrzyskim.

Na rozwój miast małych regionu mogą mieć także wpływ ograniczenia natury fizjograficznej. Większość małych miast ma nieduży obszar administracyjny, w części wykorzystane zostały możliwości rozbudowy terenów inwestycyjnych. Dużym problemem wielu ośrodków są: specyficzne, niekorzystne ukształtowanie terenu, występowanie obszarów zalewowych oraz duży udział lasów.

2. Kontekst funkcjonalny kurczenia się miast regionu

Niejednokrotnie skomplikowane tło procesu kurczenia się miast należy wyjaśniać także poprzez kontekst funkcjonalny omawianego zjawiska. Jest on bardzo silnie związany z uwarunkowaniami ekonomicznymi, a konkretnie ze specyfiką miejscowej bazy ekonomicznej i jej zmianami. W przypadku miast w Polsce charakterystycznym zjawiskiem jest bezpośredni wpływ czynnika ekonomiczno-funkcjonalnego na proces kurczenia się. Nakreślone powyżej elementy geograficzne w większości przypadków stanowią elementy uzupełniające lub pośrednie.

W celu przeanalizowania elementu funkcjonalnego w procesie kurczenia się miast, w ujęciu dynamicznym wskazano na dominujące funkcje w roku 1978 i w 2002. W pierwszym z nich informacje o specyfice funkcjonalnej zaczerpnięto z opracowania M. Jerczyńskiego. Dla drugiego roku informacje o liczbie pracujących pochodziły z danych GUS o zatrudnieniu według sekcji EKD dla 2002 roku. Mając na względzie pewną niedoskonałość zestawienia danych dla roku 2002 (metodologia danych, struktura sekcji EKD, porównywalność), przeanalizowano je według metody, którą dla 1978 roku zaproponował M. Jerczyński⁶. W związku z tym autorzy opracowania, przynajmniej dla 2002 roku, jako zasad-

⁶ Por. także: D. Szymańska: *Urbanizacja na świecie*. PWN, Warszawa 2007.

ne uważają używanie pojęcia „charakter funkcjonalny miast”. Dwa zaproponowane okresy spisowe miały na celu uwzględnienie z jednej strony trendu długoterminowego zjawiska, z drugiej natomiast, wskazują funkcje miast zarówno w schyłkowym 20-leciu okresu socjalistycznego, jak i w środku okresu przemian wolnorynkowych lat 90. i 2000. Takie podejście daje pewną perspektywę czasową związaną ze zmiennością funkcjonalną.

Dla zobrazowania wpływu funkcji miast na proces kurczenia się ośrodków miejskich zdefiniowano pięć typów funkcji: usługowe, przemysłowe, rolnicze, komunikacyjne, turystyczno-wypoczynkowe.

Jeśli wskazana funkcja definiowała dane miasto tylko w jednym roku, otrzymywała ona dla tego ośrodka nomenklaturę ze znacznikiem 1 (np. Przem1). Jeśli wystąpiła w dwóch badanych latach, nadano jej znacznik 2 (np. Przem2). W przypadku różnych funkcji dla obu lat wskazano oba znaczniki obu elementów funkcjonalnych (np. Roln1 i Przem1). Procedurę prezentują przykłady z tabeli 2.

Tabela 2

Przykłady oznaczeń charakteru funkcjonalnego analizowanych małych miast południowej Polski

Miasto	Oznacznik	Funkcje (1978)	Funkcje (2002)
Praszka	Przem2	Przemysłowa	Przemysłowa
Woźniki	Roln1 i Przem1	Rolnicza	Przemysłowa
Kolonowskie	Kom1 i Przem1	Komunikacyjna	Przemysłowa
Duszniki-Zdrój	Przem1 i Tur1	Przemysłowa	Turyst.-wypocz.
Iwonicz-Zdrój	Tur2	Turyst.-wypocz.	Turyst.-wypocz.

Następną procedurą było wyliczenie przeciętnej depopulacji dla podzbiorów miast, w których pojawiły się kolejne liczbowe znaczniki elementów funkcjonalnych. Dodatkowo wyliczono przeciętną depopulację w podzbiorze miast każdego typu funkcjonalnego łącznie (np. razem Usług1 i Usług2). W tym przypadku podzbiór nie miał oznacznika liczbowego (np. Usług).

Ostateczne wyniki badań uszeregowano w porządku malejącym, co pozwala na lepsze przedstawienie zależności funkcjonalnych w procesie kurczenia się miast (tabela 3).

Tabela 3

Funkcje małych miast Polski południowej a stopień ich depopulacji

Funkcje	Liczba elementów	Średnia w podzbiorze
Kom1	1	-16,1
Tur1	2	-15,6
Tur	11	-13,5
Tur2	9	-13,3
Roln1	9	-10,1
Roln	9	-10,1
Kom	3	-9,8
OGÓLEM	226	-7,7
Usług1	27	-7,4
Usług	42	-6,9
Przem2	28	-6,8
Przem	48	-6,8
Przem1	20	-6,7
Kom2	2	-6,6
Usług2	15	-6,1
Roln2	-	0

Na podstawie analizy tabeli 2 zauważyć można, że na kurczenie się miast w ciągu ostatnich dwóch dekad najbardziej narażone były ośrodki o wyraźnie wyspecjalizowanych funkcjach usługowych: turystyczno-wypoczynkowe i komunikacyjne, a także rolnicze. Zaskakujący jest natomiast fakt stosunkowo niskiego wskaźnika depopulacji w miastach przemysłowych lub przemysłowo-usługowych (głównie: Przem1). W przypadku miast przemysłowych wyraźna jest natomiast skala wielkości podzbioru miast kurczących się (48 elementów).

Kurczenie się miast jest, jak wspomniano, zjawiskiem wieloaspektowym i złożonym. Różne są trajektorie depopulacji, różne czynniki kształtujące to zjawisko oraz różne jego konsekwencje. Dość zaskakujące jest także to, że zjawisko to może się odnosić nawet do ośrodków uznawanych za tzw. miasta sukcesu, w tym przypadku miast turystyczno-wypoczynkowych i zdrojowisk. W tej gru-

pie niemal wszystkie miejscowości o tych funkcjach, zlokalizowane w Karpatach i Sudetach, zanotowały wyraźny spadek liczby ludności.

Analizując wszystkie podzbiory miast kurczących się, można zatem wydzielić dwa modelowe procesy kurczenia się. U genezy pierwszego z nich stoi generalnie regres ekonomiczny (m.in. miasta o funkcjach przemysłowych). Drugi związany jest natomiast z sukcesem gospodarczym, który przyniósł okres transformacji (ośrodki o funkcjach turystyczno-wypoczynkowych).

Model związany z kurczeniem się miast przemysłowych, jak już wspomniano, był jednym z najbardziej rozpowszechnionych, dominował jednak w województwach: dolnośląskim i śląskim, w mniejszym stopniu w opolskim. Kurczenie się miasta było w tym przypadku związane z likwidacją (Ćmielów, Wojkowice, Zawadzkie), względnie restrukturyzacją przemysłu (Chelmek, Kuźnia Raciborska, Nowa Sarzyna, Wojciszów), często po prostu jednego dużego zakładu pracy. To z kolei było bezpośrednim impulsem kryzysu i perturbacji na lokalnym rynku pracy. Zwłaszcza w sytuacji długotrwałości tego zjawiska, powodowało to spadek atrakcyjności takiego ośrodka jako miejsca zamieszkania, a przede wszystkim znalezienia pracy. Generalnie miasto nie sprzyjało nie tylko osiedleniu się w nim, ale i dalszemu pozostawaniu w nim, zwłaszcza osób w niższych przedziałach wieku produkcyjnego.

Problemy ekonomiczne miasta powodowały także spadek dochodów miasta, generowany tak odpływem mieszkańców, jak i likwidacją podatków od prowadzonej wcześniej działalności gospodarczej (CIT, PIT, podatki lokalne). Na problemy ekonomiczne nakładać się zaczęły także problemy społeczne, wywołane bezrobociem, apatią społeczną, odpływem jednostek kreatywnych, brakiem oferty polepszającej możliwości spędzania wolnego czasu itp. Kryzys społeczny i nakładający się na niego kryzys ekonomiczny powodują w końcu kryzys wizerunkowy miasta, zwłaszcza wtedy, gdy przestrzeń miasta generuje jeszcze wiele zaniedbań infrastrukturalnych i przestrzennych związanych z okresem realnego socjalizmu.

Opisane zjawiska, prowadzące do swoistej „apatii ekonomiczno-społecznej”, w większości przypadków wywołują także spadek przyrostu naturalnego. Miasto takie nie jest przestrzenią, w której młodzi ludzie widzą swoją przyszłość. Jeśli nawet decydują się zostać, odkładają decyzję o rodzicielstwie, względnie decydują się na tylko jedno dziecko. Zjawiska te szczególnie widoczne były w latach 90. i na początku lat 2000. Przy dodatkowo często wyraźnych migracjach, w tym także zagranicznych, miejscowość taka staje się szczególnie narażona na depopulację.

Drugi model miasta wykazującego ubytek liczby ludności stanowi antytezę pierwszego. W zasadzie ma także dyskusyjny charakter, jeśli chodzi o określenie „miasto kurczące się” w wymiarze negatywnym. Należy bowiem podkreślić, że kurczenie się miasta nie musi być zjawiskiem negatywnym. Często utożsamiane jest z „procesem dostosowawczym” do nowych realiów ekonomicznych, politycznych czy społecznych. W wielu przypadkach, np. mocno przeludnionych śródmieść dużych miast, jest wręcz do pewnego stopnia pożądany. W innych przypadkach tylko część procesów związanych z kurczeniem może mieć charakter powszechnie przyjęty za negatywny.

Tak jest w przypadku miast o funkcjach turystycznych, wypoczynkowych i uzdrowiskowych. Miasta o takiej specyfice funkcjonalnej powszechnie utożsamiane są z ośrodkami lokalnego lub regionalnego sukcesu, przyjaznymi do zamieszkania, z możliwościami znalezienia pracy – w każdym razie większymi niż w sąsiednich miastach, o innej strukturze bazy ekonomicznej. Te, skądinąd, pozytywne wyobrażenia i realia prowadzą jednak do wzrostu poziomu renty gruntowej w takiej miejscowości. Uzewnętrznia się to m.in. w wysokich cenach nieruchomości. Napływ turystów powoduje także przeciętnie wyższe ceny w detalicznej ofercie handlowej (produkty spożywcze, odzież i inne).

Wzrost znaczenia wiodącej funkcji wypoczynkowo-turystycznej proporcjonalnie zwiększa popularność i atrakcyjność takiej miejscowości, ale napędza również zjawisko różnicowania się cen pomiędzy tą miejscowością a chociażby nieodległym otoczeniem wiejskim (rys. 2).



Rys. 2. Przykłady zmodernizowanej zabudowy uzdrowiskowej w Iwoniczu-Zdroju

Zdjęcia: I. Kantor-Pietraga.

Wzrost poziomu renty gruntowej powoduje, że miejscowość taka dla wielu osób jest po prostu za droga, by w niej się osiedlić, a dla wielu innych zbyt dro-

ga, by w niej nadal mieszkać. Część mieszkańców zawodowo związanych z tą miejscowością woli sprzedać z korzyścią swoją nieruchomość i osiedlić się w sąsiednich miejscowościach wiejskich. Mamy tu do czynienia ze swoistą „lokalną suburbanizacją” (rys. 3). Zjawisko to pogłębia dodatkowo kwestia ograniczeń funkcji mieszkaniowej, a przede wszystkim gospodarczej w strefach ochronnych uzdrowisk. Jest to typowa urzędowa – w tym przypadku – bariera swobodnego rozwoju przestrzennego miasta. Jakkolwiek priorytet ochrony dóbr, które stanowią genetyczny czynnik miastotwórczy, jest bezdyskusyjny, sprawnie należy stwierdzić, że jest to ważne ograniczenie możliwości wzrostu demograficznego miast uzdrowiskowych⁷.



Rys. 3. Przykład „lokalnej suburbanizacji” w strefie zewnętrznej Iwonicza-Zdroju
Zdjęcie: I. Kantor-Pietraga.

W przestrzeni miasta uzdrowiskowego pojawia się znaczący obszar opisywany mianem gentryfikacji – arealnej i funkcjonalnej. Jednak oprócz pozytywnego oddziaływania na wizerunek miasta, prowadzi on do ekonomicznej segregacji. W granicach miast uzdrowiskowych uwidacznia się kurczące strefy zamieszkiwania ludności zamożniejszej i jeszcze w miarę trwałe zaludnienie na terenach ze starszą zabudową w strefach peryferyjnych miast i czasami w starszej, niezrewitalizowanej zabudowie w centrum. Jednak jest to, jak wynika z na-

⁷ Niniejszy fragment artykułu dotyczący relacji uzdrowiska i jego otoczenia powstał w oparciu o badania ankietowe prowadzone w 2009 roku w Świeradowie-Zdroju oraz południowej części powiatu lubańskiego i lwóweckiego (R. Krzysztofik) i w 2010 roku w Iwoniczu-Zdroju i południowej części powiatu krośnieńskiego (I. Kantor-Pietraga).

szych obserwacji i badań, przede wszystkim ludność w wieku poprodukcyjnym i produkcyjnym. Modernizacja i prywatyzacja niektórych obiektów uzdrowiskowych i wypoczynkowych spowodowała także w tych miejscowościach częściowe zaburzenia na rynku pracy. Jednak przebieg zmian był tu o wiele „łagodniejszy” w wymiarze społecznym niż w monofunkcyjnych miastach przemysłowych.

Zauważalny jest też w badanym podzbiornym małych miast odpyły młodych, wykształconych ludzi do dużych miast metropolitalnych. Dotyczy to tych osób, które nie widzą swojej przyszłości zawodowej w sektorze turystyczno-wypoczynkowym.

Opisywane zjawiska, a odnoszące się do grupy miast turystycznych, charakterystyczne są dla województw: dolnośląskiego, małopolskiego i podkarpackiego. W województwie śląskim prezentowany model nakłada się na proces „przesuniętej suburbanizacji”, gdzie mieszkańcy dużych miast rdzenia konurbacji katowickiej lub Bielska-Białej osiedlają się w Beskidach, ale instytucjonalnie oraz w związku z realizacją różnych dóbr i potrzeb powiązani są nadal z miejscowością, z której wyemigrowali (casus: Ustronia, Wisły, Szczyrku czy wsi – Brennej, Jaworza).

Podsumowanie

Miasta kurczące się są jednym z ważniejszych elementów współczesnej sieci osadniczej rozważanej z perspektywy zmian społeczno-ekonomicznych, a przede wszystkim demograficznych. Znaczący udział mają w tej kwestii małe ośrodki miejskie. Rozpoznany przez autorów opracowania obszar południowej Polski stanowi jeden z bardziej interesujących przykładów postępu omawianego zjawiska.

Kurczenie się miast w większości przypadków jest zjawiskiem o raczej negatywnych konotacjach. Szczególnie trudna sytuacja występuje tam, gdzie ubytek ludności powoduje różnorakie, niekorzystne zjawiska w lokalnych strukturach gospodarczych, społecznych, przestrzennych czy infrastrukturalnych. W niektórych przypadkach kurczenie się miast może prowadzić nawet do wykluczenia miasta z formalnie/prawnie istniejącego grona ośrodków miejskich. Ludność niektórych miast, takich jak np. Działoszyce, Skalmierz czy Leśnica, wynosi nieco ponad 1 000 mieszkańców. Tylko w Polsce południowej większych jest kilkaset wsi.

W generalnie negatywnym odbiorze omawianego zjawiska pozytywne jest jednak to, że w ostatnich latach skala ubytku ludności w większości miast kurczących zwolniła tempo. W części z nich polepszyła się także, głównie dzięki wsparciu zewnętrznemu, sytuacja ekonomiczna, społeczna i infrastrukturalna. Niemniej jednak, w kontekście małych ośrodków rozwojowych (także demograficznie), istnieje nadal pilna potrzeba monitorowania i wzmacniania potencjału omawianych w opracowaniu miejscowości.

Bibliografia

1. *Funkcja przemysłowa małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.
2. Heffner K.: *Region migracyjny – migracje zagraniczne jako czynnik rozwoju społeczno-gospodarczego*. W: *Perspektywy demograficzne Śląska do 2030 r.* Red. A. Zagórska. Seria: Studia i Monografie, z. 223, Oficyna Wydawnicza Politechniki Opolskiej, Opole 2008.
3. Jażewicz I.: *Funkcjonowanie małych miast Pomorza Środkowego w okresie transformacji systemowej*. Wydawnictwo Naukowe Akademii Pomorskiej, Słupsk 2009.
4. Jończy R.: *Wpływ migracji na sytuację społeczno-ekonomiczną w woj. opolskim ze szczególnym uwzględnieniem rynku pracy*. W: *Rola małych regionów w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i integracji europejskiej*. Red. K. Heffner. Biuletyn KPZK PAN, z. 212, KPZK PAN 2004.
5. Kantor-Pietraga I., Krzysztofik R.: *Rozwój demograficzny miast na obszarze województwa śląskiego od XIII do XX wieku*. WNoZ Uniwersytet Śląski, Sosnowiec 2009.
6. Krzysztofik R., Runge J., Kantor-Pietraga I.: *Paths of Shrinkage in the Katowice Conurbation. Case Studies of Bytom and Sosnowiec Cities*. WNoZ Uniwersytet Śląski, Sosnowiec 2011.
7. Kwiatek-Sołtys A.: *Małe miasta województwa małopolskiego na przełomie XX i XXI wieku*. W: *Problemy rozwoju małych miast w wymiarze lokalnym i regionalnym*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 220, KPZK PAN, Warszawa 2005.
8. Kwiatek-Sołtys A.: *Małe miasta województwa małopolskiego w okresie transformacji systemowej*. Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków 2006.
9. *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 232, KPZK PAN, Warszawa 2007.
10. Mularczyk M.: *Przemiany społeczno-zawodowe w małych miastach województwa świętokrzyskiego w latach 1995-2004*. W: *Uwarunkowania rozwoju małych miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 226, KPZK PAN, Warszawa 2006.

11. Mykhnenko V., Turok I.: *East European Cities: Patterns of Growth and Decline, 1960-2005*. „International Planning Studies” 2008, 13 (4).
12. *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 238, KPZK PAN, Warszawa 2008.
13. *Problemy rozwoju małych miast w wymiarze lokalnym i regionalnym*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 220, KPZK PAN, Warszawa 2005.
14. Rajchel D.: *Współzależność między rynkiem pracy a sytuacją społeczno-gospodarczą w małych miastach woj. opolskiego*. W: *Problemy rozwoju małych miast w wymiarze lokalnym i regionalnym*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 220, KPZK PAN, Warszawa 2005.
15. Rauziński R.: *Wpływ migracji zagranicznych (stałych i sezonowych) na sytuację demograficzną ludności na Śląsku Opolskim w latach 1951-2002*. W: *Rola małych regionów w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i integracji europejskiej*. Red. K. Heffner. Biuletyn KPZK PAN, z. 212, KPZK PAN 2004.
16. Sokołowski D.: *Zróżnicowanie zbioru małych miast i większych osiedli wiejskich w Polsce w ujęciu koncepcji kontinuum wiejsko-miejskiego*. Wydawnictwo UMK, Toruń 1999.
17. *Struktura funkcjonalna małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.
18. Szymańska D.: *Urbanizacja na świecie*. PWN, Warszawa 2007.
19. *Uwarunkowania rozwoju małych miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 226, KPZK PAN, Warszawa 2006.
20. Zuzńska-Żyśko E.: *Przemiany gospodarcze małych miast województwa śląskiego w latach 1990-1999*. Praca doktorska, Sosnowiec 2003.

GEOGRAPHICAL AND FUNCTIONAL CONTEXT OF SHRINKAGE IN CASE OF SMALL TOWNS OF THE SOUTHERN POLAND

Summary

An urban centre with a population of up to 10 thousand inhabitants, which, in the established period of study, 1988-2009, noted a decrease of population equal to or exceeding 2%, and was therefore treated as a small shrinking city. In the region of southern Poland (the Lower Silesia Province, the Opole Province, the Silesia Province, the Malopolska Province, the Swietokrzyskie Province and the Podkarpacie Province) there were 84 such cities altogether.

In the study, two research approaches were taken – the geographic context and the functional context.

The geographic context of the region underlines aspects of the studied phenomenon: legal and administrative, geographic and historical, demographic and social, location or physio-graphic. For most of these groups, the accompanying element was the widely understood economic aspect – in the sense of changes in the economic base, labour market, urban finances, etc.

The functional context of city shrinkage in the region was discussed in its dynamic aspect, with attention paid to the relationship between the type of exogenous functions and the range of depopulation. The mono-functionality of cities was observed as a significant determinant of city shrinkage.

It was finally stated that city shrinkage affects, on one hand, the mono-functional industrial cities going through economic regress, and, on the other hand, – which might be surprising – spa cities experiencing economic success. In the other case, the economic success and the specifics of its spatial organization lead to the dual development of the city, with its consequence in, for example, population decrease.

**Elżbieta Chądyńska
Katarzyna Iwaszko**

ROZWÓJ WYBRANYCH FUNKCJI W MAŁYCH MIASTACH DOLNOŚLĄSKICH – ANALIZA WZORCA ROZKŁADU PRZESTRZENNEGO

Wprowadzenie

Rozwój miast uwarunkowany jest wieloma czynnikami. Miasta, jako podstawowe ogniwa układów osadniczych, przekształcają swoją strukturę i zasoby funkcjonalne pod wpływem postępujących procesów urbanizacji. Na miasta w Polsce od 20 lat oddziałują zarówno procesy urbanizacyjne oraz procesy związane z restrukturyzacją gospodarki, jak i te wynikające z globalizacji i jej skutków w innych krajach. Polegają one głównie na odchodzeniu od tradycyjnych gałęzi przemysłu ku przemysłowi wysokich technologii i rozwoju wyspecjalizowanych usług związanych z organizacją życia gospodarczego¹. W wyniku wspomnianych oddziaływań, które doprowadziły do wielorakich przekształceń w przestrzeni zagospodarowanej, wykształciły się aglomeracje i metropolie obejmujące swoim zasięgiem część małych miast. Małe miasta znajdujące się w strefie bezpośrednich oddziaływań dużych ośrodków miejskich to najczęściej obszary polifunkcyjne, które przekształcają swoje dotychczasowe funkcje, dopasowując je do zmieniających się warunków. Odrębną grupę małych miast stano-

¹ R. Domański: *Podstawy planowania przestrzennego*. PWN, Poznań-Warszawa 1989; R. Domański: *Zasady geografii społeczno-ekonomicznej*. PWN, Warszawa 2000.

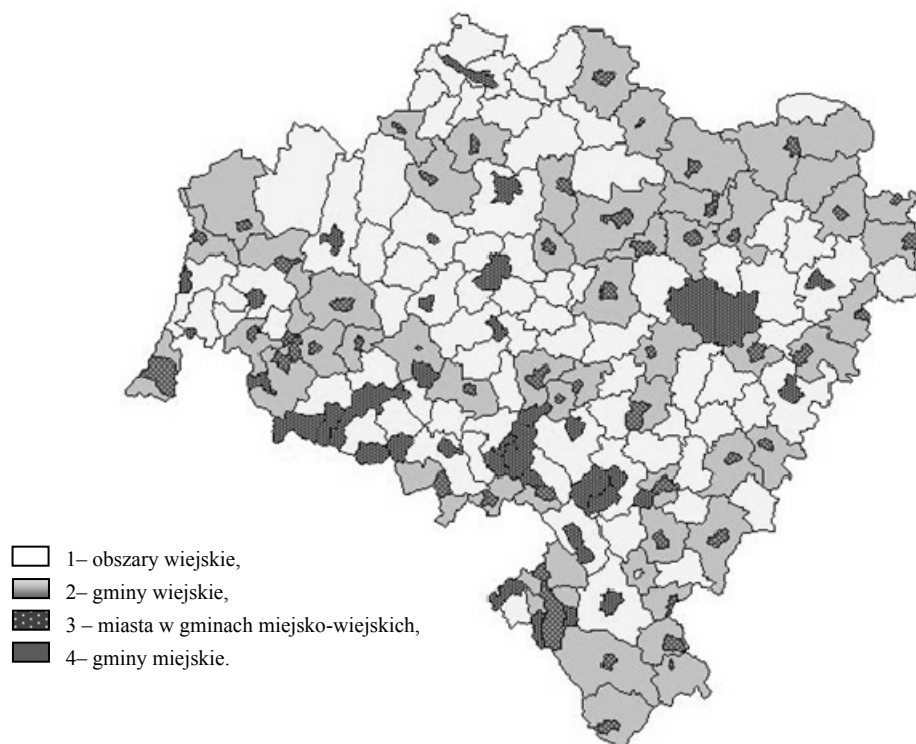
wią miasta monofunkcyjne. Są to przeważnie miasta o charakterze rolniczym obsługujące najbliższe zaplecze oraz tzw. miasta jednego zakładu przemysłowego. Niekorzystne zjawiska społeczno-ekonomiczne, powodujące zanik dotychczasowych funkcji dominujących, zagrażają dalszej egzystencji takich miast. W takich przypadkach wskazany jest rozwój funkcji alternatywnych, który zależy od wielu czynników. Jednym z ważnych czynników jest pozycja danego miasta w układzie komunikacyjnym, która może zwiększać lub zmniejszać szanse rozwoju określonych funkcji. Miasta konkurują między sobą o działalności, które mogą stanowić podstawy ich rozwoju.

Dobra dostępność komunikacyjna stwarza warunki do realizacji szerokiego wachlarza kontaktów z pozostałymi jednostkami układu oraz wpływa na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej danego obszaru. Jej poprawa może tworzyć warunki lepszego rozwoju miejscowości dotychczas słabo skomunikowanych. Jak wykazują modelowania koncentracji, poprawa pozycji danej jednostki w sieci komunikacyjnej w wyraźny sposób polepsza jej warunki rozwoju. Dotyczy to również miejscowości, które obecnie są małymi miastami o niewielkim potencjale ludnościowym².

W prezentowanym opracowaniu podjęto próbę wyjaśnienia kierunków przekształceń funkcjonalnych wybranych małych miast dolnośląskich, zestawiając je z oceną efektywności sieci komunikacyjnej. Zastosowane podejście, oparte na metodzie projekcji sferycznej T. Zipsera, pozwala określić obszary dobrego i złego skomunikowania z szeroko rozumianym otoczeniem. Analiza taka może stanowić pomocne narzędzie w określaniu warunków rozwoju funkcji o charakterze endogenicznym i egzogenicznym w jednostkach terytorialnych.

Badaniem objęto obszar Dolnego Śląska (rys. 1). Za ważne kryterium rozwoju danego miasta przyjęto stopień zaspokojenia potrzeb lokalnych w zakresie podaży pracy. Jako istotne czynniki mające związek z rozwojem funkcjonalnym badanych obszarów przyjęto liczbę ludności oraz gęstość zaludnienia, a także zatrudnienie w przemyśle i usługach (w podziale na rynkowe i nierynkowe). Analiza sektora usług uważana jest za lepszy wskaźnik rozwoju danego regionu niż wielkość dochodu narodowego. Obecnie wzrasta znaczenie ośrodków, w których lokowane są usługi związane z przepływem dóbr, informacji, osób i kapitału.

² M. Mlek, W. Zipser: *Szanse rozwoju małych miast w obszarze metropolitalnym a kształtowanie sieci komunikacyjnej*. W: *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. KPZK PAN, Warszawa 2007, s. 43.



Rys. 1. Obszar Dolnego Śląska przyjęty do badania

Prezentowane wyniki badań dotyczą okresu 2004-2009. Rok 2004 wybrano ze względu na przystąpienie Polski do Unii Europejskiej, kiedy to po wstępnej fazie przełomu systemowego nastąpiły okres rosnącej stabilizacji i przyspieszenie tempa wzrostu gospodarczego³.

1. Rozwój małych miast dolnośląskich w świetle wybranych czynników

Małe miasta z obszaru Dolnego Śląska podzielono na grupy względem liczby ludności, tj. miasta do 5 tys. mieszkańców, miasta od 5 do 10 tys. mieszkańców oraz miasta od 10 do 20 tys. mieszkańców.

³ A. Świdurska: *Efektywność rozwoju strukturalnego małych miast w strefie wpływu aglomeracji poznańskiej*. W: *Małe miasta...*, op. cit., s. 11.

W pierwszej grupie znalazło się 25 małych miast. Do dalszej analizy przyjęto 24 miasta (z analizy wykluczono Olszynę, dla której były niekompletne dane – tabela 1). Pięć miast z pierwszej grupy odnotowało wzrost liczby ludności w badanym okresie. Są to: Wiązów (5,57%), Siechnice (4,89%), Międzybórz (2,22%), Lubomierz (1,60%) i Prochowice (0,92%). W tych miastach zanotowano również – za wyjątkiem Lubomierza – dodatnie saldo migracji (w 2009 roku). W pozostałych miastach z grupy pierwszej liczba ludności zmalała. Międzybórz, Wiązów i Siechnice to miasta należące do Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego. Przyrost liczby ludności jest w tym przypadku wynikiem procesów suburbanizacyjnych⁴. Wzrost liczby ludności zanotowano również w Kątach Wrocławskich (3,75%), Sobótce (2,63%), Środzie Śląskiej (1,89%), Szczawnie-Zdroju (1,03%), Żarowie (0,99%) i Obornikach Śląskich (0,46%) – w grupie miast o liczbie ludności 5-10 tys. – oraz Trzebnicy (1,99%), Jelczu-Laskowicach (1,11%) i Wołowie (0,43%) – w grupie miast o liczbie ludności 10-20 tys. Proces suburbanizacji stwarza szansę małym miastom położonym blisko Wrocławia na „przejęcie” części mieszkańców, którzy w poszukiwaniu tańszego i lepszego miejsca zamieszkania zdecydują się w nich osiedlić⁵. Lepsze warunki rozwoju mają również małe miasta znajdujące się w strefie oddziaływania innych ośrodków lokalnych, takich jak: Jelenia Góra, Legnica, Kłodzko, Zgorzelec, Wałbrzych⁶. W przypadku niektórych małych miast przenoszenie się ludności z obszarów wiejskich do miasta jest wynikiem nieprzemyślanej polityki władz lokalnych wobec rolnictwa (np. Wołów), gdzie w gminie o charakterze rolniczym i znacznych walorach przyrodniczych (około 48% powierzchni zajmują lasy) w roku 2008 w rolnictwie zatrudnionych było jedynie 3,44% ogółu zatrudnionych. Zestawienie zmian liczby ludności ze zmianami w zatrudnieniu (por. tabela 3) wskazuje na znaczącą rolę małych miast, które rozwinęły przynajmniej jedną funkcję wiodącą (np. Międzybórz – fabryka mebli) i utrzymały dotychczasowy poziom liczby ludności lub zanotowały jej wzrost.

⁴ E. Bagiński: *Rodowód nowego miasta Jelcz-Laskowice*. Wrocław 1993; S. Korenik, M. Rogowska: *Funkcjonowanie małego miasta w granicach obszaru metropolitalnego (przypadek Siechnic)*. W: *Małe miasta...*, op. cit.; E. Litwińska: *Wybrane wskaźniki społeczno-ekonomiczne do badania wpływu metropolii na małe miasta (przykład Wrocławia)*. W: *Małe miasta...*, op. cit.

⁵ E. Litwińska: Op. cit.

⁶ R.P. Masztalski: *Przeobrażenia struktury przestrzennej małych miast Dolnego Śląska po 1945 roku*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2005.

Tabela 1

Kolejność rangowa miast do 5 tys. mieszkańców

Lp.	Miasto	Ranga praca	Ranga ludn.	Suma rang
1	Międzybórz	3	3	6
2	Mirsk	1	10	11
3	Prusice	4	7	11
4	Wiązów	14	1	15
5	Nowogrodzic	11	6	17
6	Lubomierz	13	4	17
7	Międzylesie	12	8	20
8	Siechnice	20	2	22
9	Prochowice	18	5	23
10	Niemcza	10	13	23
11	Bardo	2	21	23
12	Wleń	7	16	23
13	Wąsosz	15	9	24
14	Radków	6	20	26
15	Leśna	8	19	27
16	Mioszów	9	18	27
17	Świerzawa	5	22	27
18	Świeradów-Zdrój	17	15	32
19	Wojcieszów	21	11	32
20	Złoty Stok	16	17	33
21	Zawidów	24	12	36
22	Karpacz	22	14	36
23	Węgliniec	19	24	43
24	Duszniki-Zdrój	23	23	46

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS: www.stat.gov.pl.

Wśród miast o liczbie ludności od 5 do 10 tys. mieszkańców na czoło wysuwają się Kąty Wrocławskie, dalej Żarów i Szczawno-Zdrój, a dla miast o liczbie mieszkańców od 10 do 20 tys. uzyskano następującą kolejność rangową: Jelcz-Laskowice, Strzelin i Trzebnica. Na uwagę zasługują Kąty Wrocławskie, które od dłuższego czasu odnotowują przyrost ludności (pochodzący głównie z migracji). Dzięki rozwojowi różnych funkcji przyciągają nie tylko mieszkańców nadal dojeżdżających do pracy we Wrocławiu, ale również takich, którzy mieszkają i pracują w Kątach⁷.

⁷ E. Chałdyńska: *Zmiany struktury i perspektywy rozwoju wybranych małych miast dolnośląskich*. W: *Małe miasta – studium przypadków*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Łódź 2005/2006.

Niezależnie od wielkości miasta mierzonej liczbą mieszkańców w czołówce list rangowych utrzymują się miasta, które odnotowały przyrost liczby ludności. Po zestawieniu danych ludnościowych z danymi obejmującymi zmiany w liczbie zatrudnionych kolejność rangowa zmieniała się nieznacznie.

Pozycja poszczególnych jednostek w istniejącej sieci komunikacyjnej jest ważna także ze względu na sąsiedztwo terenów szczególnie atrakcyjnych. Zaproponowane w dalszej części opracowania podejście pozwala określić „efektywność” poszczególnych połączeń, a także całej sieci i na tej podstawie badać zależność kierunku rozwoju wybranych jednostek osadniczych od rodzaju ich połączeń z bliższym i dalszym otoczeniem.

2. Model projekcji sferycznej

Prezentowane podejście bazuje na sferycznej koncepcji odwzorowania przestrzeni kontaktów⁸. W modelach dotyczących zjawisk w przestrzeni zagospodarowanej ważnym problemem jest sposób sformalizowanego zapisu interesujących nas cech przestrzeni. Dla przestrzeni zagospodarowanej charakterystyczne jest występowanie takich zjawisk, jak: anizotropowość infrastruktury, w której realizują się kontakty, oraz znaczne zróżnicowanie gęstości zaludnienia i innych form zagospodarowania w sensie ich przestrzennego rozkładu. Prowadzi to do powstawania różnych rodzajów nieciągłości przestrzeni społeczno-ekonomicznej, która manifestuje się zróżnicowanym poziomem obsługi komunikacyjnej w określonych obszarach lub lokalnym brakiem zainwestowania⁹.

Punktem wyjścia dla zaproponowanej przez T. Zipsera metody jest przyjęcie określonego punktu jako bieguna projekcji środkowej. Celem jest odwzorowanie faktu polegającego na tym, że ta sama odległość fizyczna może być pokonywana w różnym czasie i po różnych drogach. Projekcja sferyczna zakłada istnienie pewnej powierzchni wzorcowej, która odpowiada przyjętej prędkości pokonywania odległości, co sprawia, że różne odległości mierzone na powierzchni wzorcowej będą wyrażone w jednostkach czasu, a równocześnie będą jednoznacznie określone w jednostkach odległości geodezyjnej. Podejście takie

⁸ T. Zipser i inni: *Analiza i ocena alternatywnych modeli docelowych systemu osadniczego, zagadnienia projekcji przestrzeni społeczno-ekonomicznej. Etap III*. Raport Instytutu Architektury i Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1980; T. Zipser: *Przestrzeń analogowa i przestrzeń algorytmiczna w reprezentacji zjawisk i procesów w przestrzeni zagospodarowanej*. Raport Instytutu Architektury i Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1999.

⁹ T. Zipser: *Przestrzeń analogowa...*, op. cit.

umożliwia zapisanie dla dwóch punktów reprezentujących dwa miasta kilku alternatywnych sposobów pokonania dzielącej je odległości. Odchylenia od odległości wzorcowej (powietrznej) można przedstawić jako zmianę promienia sfery – odsunięcie lub zbliżenie powierzchni sfery do środka krzywizny.

W celu umożliwienia przestrzennych analiz powiązanych ze sobą zjawisk opracowano model „cykliczny złożony”¹⁰ bazujący na modelu opracowanym przez T. Zipsera. W zagadnieniach komunikacyjnych wzorcowym układem jest układ połączeń „w linii powietrznej” dla punktów reprezentujących środki ciężkości rejonów obliczeniowych w skali miasta, regionu czy kraju. Przez punkty stanowiące reprezentację rejonów na powierzchni sfery wzorcowej prowadzi się promienie. Po przedłużeniu promieni sfery wzorcowej można znaleźć taką sferę współśrodkową, na której odległość między dowolną parą punktów odpowiada odległości rzeczywistej. Stopień wydłużenia połączenia rzeczywistego w stosunku do wzorcowego stanowi charakterystykę istniejącej sieci połączeń.

Metoda określania efektywności sieci polega na przyjęciu następujących założeń:

- Przyjęto teoretyczne miasto, w którym połączenia międzyrejonowe realizowane są po sieci ortogonalnej.
- Środki ciężkości rejonów umieszczono w węzłach sieci.
- Wokół każdego rejonu uznanego (kolejno) za źródłowy założono okręgi, na których położone są środki rejonów celowych.
- Promienie okręgów są stałe i równe odległości euklidesowej pomiędzy rejonami źródłowymi i celowymi.
- Zakłada się istnienie przynajmniej jednego połączenia między parami rejonów realizowanego przez odcinki pionowe i poziome sieci.
- Każde połączenie można przedstawić jako sumę dwóch prostopadłych odcinków składowych, będących przyprostokątnymi trójkąta, w którym przeciwprostokątna stanowi połączenie euklidesowe między rejonem źródłowym i celowym¹¹.
- Połączeniem idealnym jest takie, dla którego kąt pomiędzy kierunkami połączenia wzorcowego i badanego jest równy 0.

¹⁰ K. Iwaszko-Niziałkowska: *Sferyczna metoda oceny sieci komunikacyjnej w analizach układów przestrzennych*. W: *Planowanie przestrzenne. Zarys metod i technik badawczych*. Red. E. Bagiński. Wrocław 1994; K. Iwaszko-Niziałkowska, M. Dobrowolski: *Analiza lokalizacji wielko-przestrzennych obiektów handlowych pod kątem ich dostępności komunikacyjnej i rozkładu gęstości zaludnienia, na przykładzie Wrocławia*. W: *Czynnik kreacji w projektowaniu urbanistycznym*. Zeszyty Naukowe Politechniki Krakowskiej 6/99. Kraków 1999.

¹¹ J. Nievergelt, J. Craig Farrar, Reingold R.M.: *Informatyczne rozwiązywanie zadań matematycznych*. Warszawa 1978, s. 61-66.

- Wartość promienia sfery w projekcji liniowej (gdy r sfery wzorcowej wynosi 1) równa jest stosunkowi odległości badanej do odległości wzorcowej; oznacza to, że r przyjmuje wartości funkcji $\sin\alpha + \cos\alpha$, która osiąga wartość maksymalną dla $\alpha = 45^\circ$ i wynosi 1,4142.
- Wartość r zmienia się od 1 do 1,4142 (dla kąta α pomiędzy 0° a 45°) – dalszy wzrost kąta nie powoduje wzrostu wartości r .
- Dla połączeń liniowych promień r określa się wzorem:

$$r = Drw / Dw,$$

gdzie:

r – szukana wartość promienia odwzorowania,

r_w – promień odpowiadający sferze wzorcowej (w projekcji sieci $r_w = 1$),

D – długość połączeń rzeczywistych,

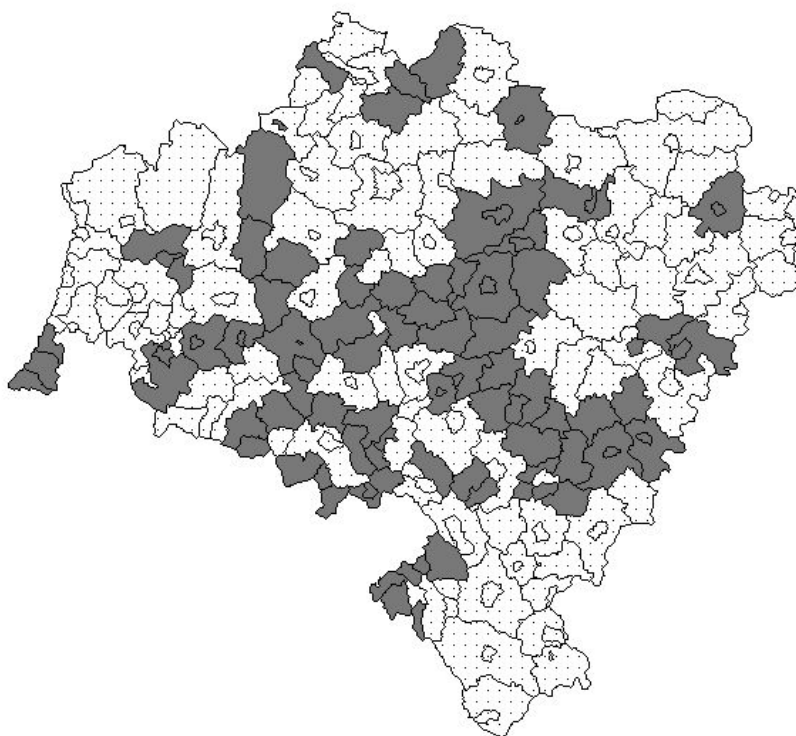
D_w – długość połączeń wzorcowych.

Teoretycznie r nie może przekroczyć wartości 1,4142, praktycznie większe wartości oznaczają istnienie poważnych deformacji sieci lub występowanie ruchów zwrotnych. Zakres połączeń efektywnych podzielono arbitralnie na sześć równych klas (co $7,5^\circ$). Podziałowi temu poddano również średnie wartości r obliczone dla każdego rejonu, w wyniku czego otrzymano zbiorczą charakterystykę poziomów dostępności komunikacyjnej badanego obszaru.

3. Charakterystyka badanego obszaru

Badany obszar obejmuje województwo dolnośląskie. Jako podstawową jednostkę badawczą przyjęto obszar gminy. Gminy stanowiły rejony obliczeniowe. W przypadku miast leżących w gminach miejsko-wiejskich utworzono jeden rejon traktowany jako całość. Przyjęta do badań sieć komunikacyjna obejmowała 154 rejony. Każde połączenie pomiędzy parą rejonów zostało scharakteryzowane przez obliczoną wartość promienia r . Następnie uśredniono wartość promienia r dla wszystkich połączeń i wygenerowano ogólną charakterystykę sieci dla wartości charakteryzującego ją promienia $r = 1,2703$.

Na rys. 2 przedstawiono podział gmin dolnośląskich na lepiej i gorzej skomunikowane. Obszary rozłożone są względem średniej efektywności sieci, tzn. pola jasne oznaczają obszary o efektywności powyżej średniej, pola ciemne – obszary o efektywności komunikacyjnej poniżej średniej. Część obszarów gorzej skomunikowanych należy do gmin położonych z dala od głównych dróg. Są to przeważnie gminy leżące na północ od Wrocławia.



(1) – pola jasne o dobrej dostępności, (2) – pola ciemne o słabej dostępności

Rys. 2. Klasyfikacja obszaru Dolnego Śląska ze względu na dostępność komunikacyjną

Wśród gmin o niskiej efektywności skomunikowania daje się zauważyć układ pierścieniowy otaczający Wrocław od strony zachodniej i południowej. Pozostałe gminy tego typu tworzą pasma w kierunku poziomym i pionowym sięgające granicy regionu po stronie zachodniej i północnej.

Obszary o dobrej efektywności sieci obejmują część gmin przyległych do Wrocławia, większość gmin powiatu kłodzkiego, okolice Lubina oraz północno-zachodnią część regionu. W pozostałej części obszaru gminy o dobrej pozycji w sieci komunikacyjnej przeplatają się z gminami gorzej skomunikowanymi. Obraz taki świadczy o nieciągłości dobrego skomunikowania, wskazując słabe miejsca w systemie komunikacyjnym regionu.

4. Kryteria podziału i rozwój funkcjonalny wybranych miast

Do dalszych analiz przyjęto gminy dolnośląskie uznane według klasyfikacji Bańskiego za gminy miejskie¹². Według autora wspomnianej klasyfikacji są to gminy, dla których charakterystyczne są struktury punktowe i liniowe, tj. produkcja, usługi, mieszkalnictwo, handel, infrastruktura komunikacyjna i turystyka przy jednoczesnym niewielkim znaczeniu struktur powierzchniowych, jak: użytki rolne, tereny chronione i lasy. Na terenie Dolnego Śląska znajdują się 34 gminy „miejskie”. Z tego zbioru wybrano małe miasta. Wybrane miasta zostały następnie podzielone na grupy względem zatrudnienia w trzech sektorach – w przemyśle i budownictwie, usługach rynkowych i usługach nierynkowych. Przewaga zatrudnienia w jednym z sektorów decydowała o zaliczeniu danego miasta do określonego typu funkcjonalnego. Typ funkcjonalny oznaczano, przyjmując opis składający się z trzech cyfr. Cyfra pierwsza oznacza zatrudnienie w przemyśle i budownictwie (1 – przewaga zatrudnienia, 2 – średnia liczba zatrudnionych, 3 – najmniej zatrudnionych), druga zatrudnienie w usługach rynkowych (komercyjnych), a trzecia zatrudnienie w usługach nierynkowych (socyjalnych). Część rozważanych gmin utrzymała w latach 2004-2009 swój dotychczasowy profil funkcjonalny. Są to głównie gminy z przewagą zatrudnienia w przemyśle (tabela 2, typ 123 i 132).

Tabela 2

Grupy gmin miejskich usystematyzowane według sektorów zatrudnienia

Nr rejonu	Miasto	Typ zatrudnienia w 2004 r.	Typ zatrudnienia w 2009 r.
15	Piechowice	132	123
40	Sulików/Zawidów	132	132
56	Chojnów	132	132
74	Pieszycy	132	132
75	Piława Górna	132	132
116	Oleśnica	132	132

Inny typ funkcjonalny stanowią gminy, które rozwinęły lub rozwijają usługi komercyjne (typ 213 i 312). W przeważającej mierze są to gminy turystyczne

¹² J. Bański: 2009, www.igipz.pan.pl/zpz/zbtow/archiwum/1A.pdf.

i turystyczno-uzdrowiskowe, jak: Karpacz, Szklarska Poręba, Szczawno-Zdrój, Świeradów-Zdrój, Duszniki-Zdrój i Boguszów-Gorce.

Dwa miasta uzdrowiskowe – Kudowa-Zdrój i Polanica-Zdrój – rozwinęły w większej mierze usługi nierynkowe (nowy szpital w Polanicy, który pełni rolę ośrodka o szerokim zasięgu, równocześnie służy najbliższemu otoczeniu).

Tabela 3

Grupy gmin miejskich według sektorów zatrudnienia

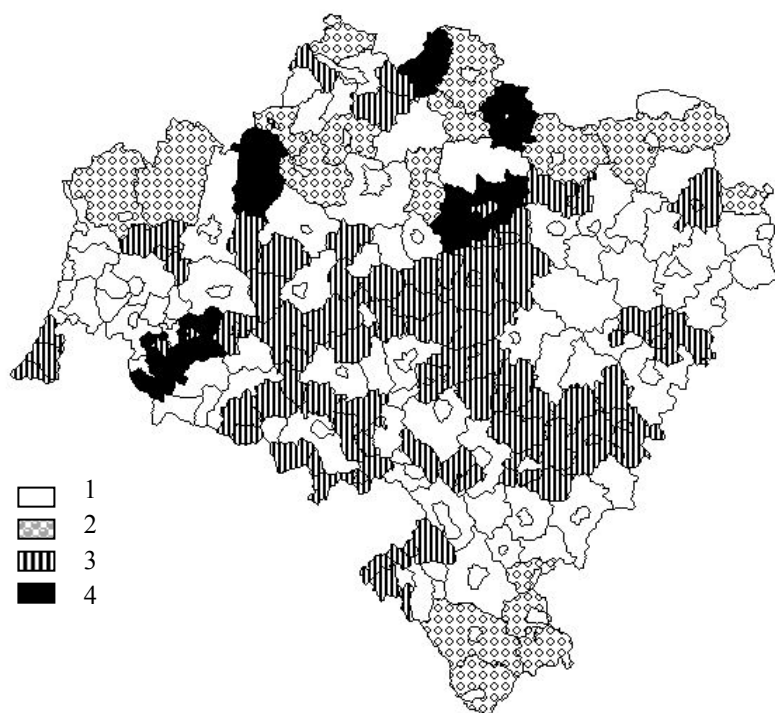
14	Kowary	132	231
41	Złotoryja	231	231
42	Wojcieszów	321	231
80	Kudowa-Zdrój	321	321
82	Polanica-Zdrój	321	321
10	Szczawno-Zdrój	321	312
26	Świeradów-Zdrój	321	312
13	Karpacz	312	312
16	Szklarska Poręba	312	312
79	Duszniki-Zdrój	312	312
98	Boguszów-Gorce	213	312

W miejscowościach uzdrowiskowych przemysł ma marginalne znaczenie ze względu na ochronę terenów o szczególnych walorach. W części gmin o przewadze zatrudnienia w przemyśle nastąpiła zmiana znaczenia funkcji usługowych – wzrosło znaczenie usług rynkowych, a zmalało znaczenie usług publicznych (Oława, Piechowice, Głogów, Bielawa).

5. Analiza efektów wspólnych – komunikacji i gęstości zaludnienia

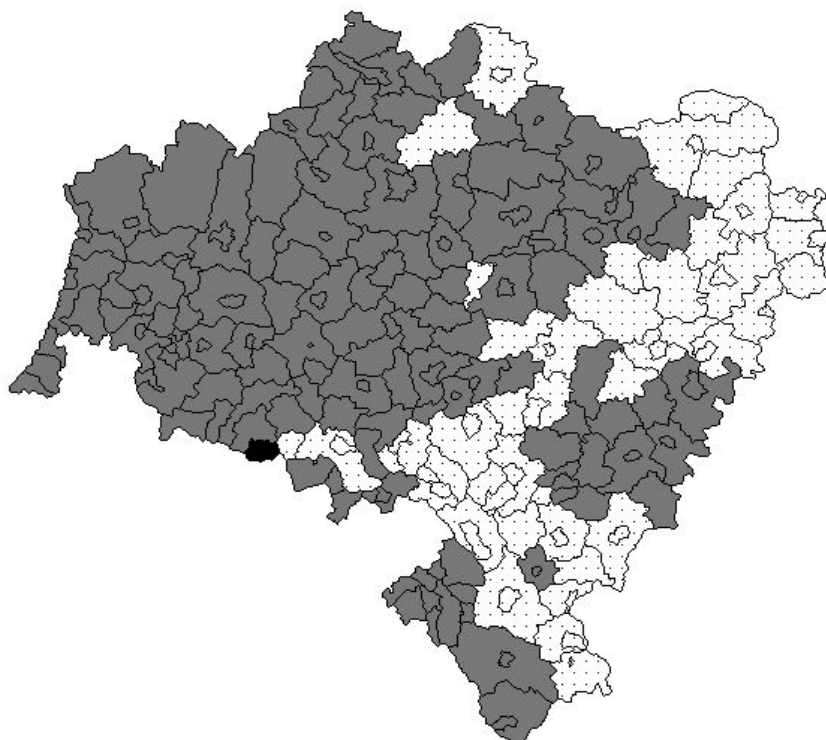
Oprócz tworzenia charakterystyk sieci model cykliczny uwzględnia nakładanie projekcji sferycznych różnych typów. Obrazy takie mogą być nakładane na siebie w celu wykrycia zależności i uchwycenia efektów wspólnych. Na po-

trzeby niniejszego opracowania stworzono klasyfikację gmin dolnośląskich, biorąc pod uwagę gęstość zaludnienia rozłożoną względem średniej w regionie oraz dokonano podobnie analizy efektywności sieci. Efekt nałożenia przedstawia rys. 4. Gminy o dobrym skomunikowaniu i dobrej gęstości zaludnienia (1) w skali regionu tworzą w większości zwarte obszary złożone z gmin sąsiadujących ze sobą: Wrocław wraz z częścią przyległych gmin, na południu pasmo gmin sąsiadujących z Kłodzkiem oraz grupa gmin położonych w zachodniej części obszaru Dolnego Śląska. Obszary o wysokiej efektywności sieci i słabej gęstości zaludnienia (2) przeplatają się z obszarami o gorszej pozycji komunikacyjnej i lepszej gęstości, (3) rozciągającymi się w formie nieciągłego pasa w kierunku poziomym, obejmującymi w dużej mierze część centralną obszaru. Gminy słabo skomunikowane i o słabej gęstości (4) położone są w południowej i północnej części badanego obszaru. Są to gminy oddalone od głównych szlaków komunikacyjnych, a tym samym gorzej skomunikowane z resztą obszaru.



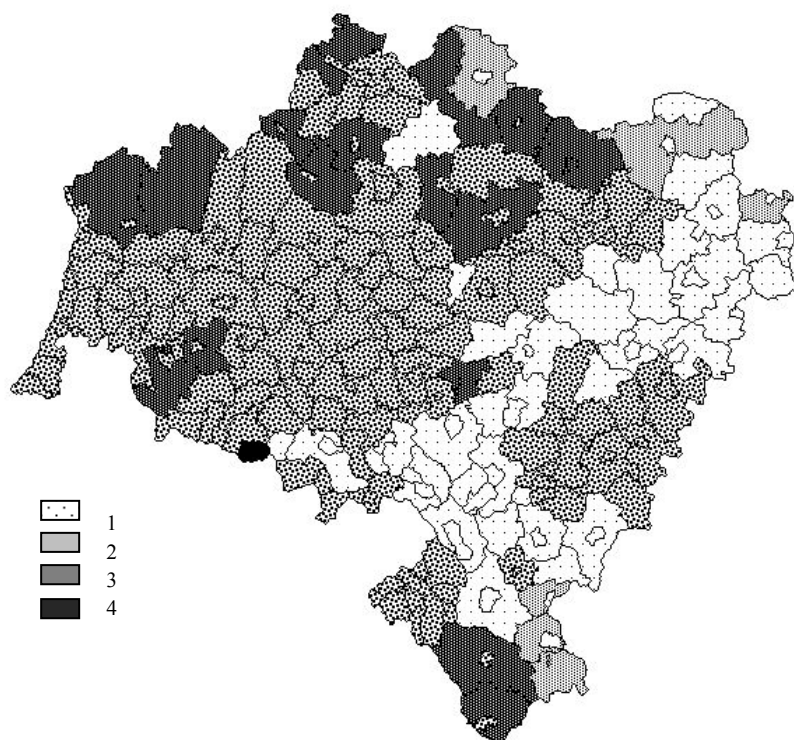
Rys. 3. Podział gmin dolnośląskich względem gęstości zaludnienia i efektywności sieci komunikacyjnej

Przedstawiony na rys. 4 Karpacz odzwierciedla przypadek miasta otoczonego obszarami nieefektywnie lub słabo z nim skomunikowanymi. Występują tu połączenia nieefektywne w zakresie ruchów krótkich i średnich. Nałożenie gęstości zaludnienia – rys. 5 – pokazuje, że obszary o większej gęstości i dobrym skomunikowaniu z Karpaczem (jasne) należą do kategorii ruchów długich, co może wyjaśniać rozwój usług komercyjnych o charakterze egzogenicznym.



pola jasne – dobra, pola ciemne – zła

Rys. 4. Karpacz – dostępność rejonów zewnętrznych



Rys. 5. Karpacz – podział rejonów zewnętrznych ze względu na gęstość zaludnienia oraz efektywność sieci

Położone w bezpośrednim sąsiedztwie Karpacza Kowary przekształciły swój profil funkcjonalny z miasta przemysłowego, rozwijając usługi nierynkowe. Fakt ten związany jest z upadkiem przemysłu, ale rozwój funkcji usługowych nierynkowych może być wyjaśniony charakterem skomunikowania Kowar w skali regionu. Występują tu nieciągłości w formie wysp i połączenia nieefektywne w zakresie ruchów średnich i długich.

Następnym z analizowanych małych miast są Piechowice, które utrzymały funkcję przemysłową jako główne źródło zatrudnienia. W badanym okresie wystąpił tu rozwój usług komercyjnych, wyprzedzając rozwój usług publicznych. Z punktu widzenia efektywności połączeń jest to miasto charakteryzujące się występowaniem połączeń nieefektywnych w zakresie ruchów średnich na określonych kierunkach.

Jako przykład miasta typowo uzdrowskiego wybrano Polanicę. W okresie 2004-2009 nie nastąpiły tu znaczące zmiany w charakterze rozwoju funkcjonalnego. Miasto opiera swój rozwój przede wszystkim na usługach nierynkowych, na drugim miejscu znajdują się usługi rynkowe. Natomiast przemysł odgrywa tu marginalną rolę. Położenie tego miasta w sieci ujawnia występowanie połączeń nieefektywnych w zakresie ruchów średnich i długich w określonych kierunkach. Budowa nowoczesnego szpitala uzupełnia repertuar funkcji tego ośrodka o znaczący obiekt o oddziaływaniu zarówno lokalnym, jak i krajowym, a ze względu na położenie w pobliżu granicy – przyciągający również klientów z sąsiadujących krajów.

Podsumowanie

Spośród miast występujących na obszarze Dolnego Śląska największą grupę stanowią miasta małe, które w przyszłości będą decydować o charakterze przemian funkcjonalno-przestrzennych tego obszaru. Siłą współczesnych miast jest coraz szybszy wzrost znaczenia sektora usług przy równoczesnym zmniejszaniu się roli tradycyjnego przemysłu i rolnictwa. Dostęp do szeroko rozumianych usług jest obecnie elementem przyciągającym mieszkańców i pracowników na tereny miast. W tej sytuacji na lepszej pozycji znajdują się małe miasta położone w pobliżu większych ośrodków oddziaływania, korzystające z ulokowanych tam usług i szerokiego wachlarza miejsc pracy. Z przeprowadzonych badań wynika, że Wrocław ułatwia utrzymanie tendencji rozwojowych w małych miastach zlokalizowanych w jego otoczeniu (Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie, Trzebnica, Sobótka)¹³.

Analiza efektywności połączeń komunikacyjnych wybranych małych miast wykazała, że utrzymanie (w okresie przemian) dotychczasowych funkcji, które stanowią podstawę zatrudnienia w danym mieście, oraz zmiana charakteru funkcjonalnego miasta, w którym nastąpił upadek podstawowej funkcji, są ściśle związane z lokalizacją miasta w systemie komunikacyjnym. Występowanie efektywnych połączeń w zakresie ruchów krótkich, a więc lokalnych, prowadzi najczęściej do rozwijania usług nierynkowych obsługujących najbliższe otoczenie (Kowary). Ośrodek nieposiadający dobrego skomunikowania w zakresie połączeń średnio- i długodystansowych ma niewielkie szanse na rozwinięcie i utrzymanie usług o zasięgu ponadlokalnym. Odrębny typ miejscowości stanowią

¹³ R.P. Masztalski: Op. cit.

miasta uzdrowiskowe i turystyczne. Pomimo nieciągłości połączeń efektywnych na określonych kierunkach występujące na ich terenie walory przyrodnicze przyciągają klientów z szerokiego otoczenia. Uwzględniona w badaniu Polanica-Zdrój posiada połączenia efektywne z Wrocławiem oraz na kierunku południo-zachodnim. Miasta, które utrzymały funkcję przemysłową, posiadają połączenia efektywne w zakresie ruchów krótkich oraz długich na określonych kierunkach (Piechowice).

Dalsze działania wspomagające rozwój małych miast na obszarze Dolnego Śląska, zwłaszcza tych położonych peryferyjnie w stosunku do Wrocławia i innych ośrodków oddziaływania w skali regionu, powinny koncentrować się na tworzeniu warunków do lokowania w nich dynamicznych podmiotów gospodarczych – oferujących usługi biznesowe, transportowe, medyczne, budowlane czy specjalizujących się w produkcji wyrobów innowacyjnych. Jednym z warunków jest poprawa dostępności komunikacyjnej małych miast, szczególnie w pasie centralnym i północnym obszaru Dolnego Śląska.

Bibliografia

1. Bagiński E.: *Rodowód nowego miasta Jelcz-Laskowice*. Wrocław 1993.
2. Bański J.: 2009, www.igipz.pan.pl/zpz/zbtow/archiwum/1A.pdf.
3. Chączyńska E.: *Zmiany struktury i perspektywy rozwoju wybranych małych miast dolnośląskich*. W: *Małe miasta – studium przypadków*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Łódź 2005/2006.
4. Domański R.: *Podstawy planowania przestrzennego*. PWN, Poznań-Warszawa 1989.
5. Domański R.: *Zasady geografii społeczno-ekonomicznej*. PWN, Warszawa 2000.
6. Iwaszko-Niziałkowska K.: *Sferyczna metoda oceny sieci komunikacyjnej w analizach układów przestrzennych*. W: *Planowanie przestrzenne. Zarys metod i technik badawczych*. Red. E. Bagiński. Wrocław 1994.
7. Iwaszko-Niziałkowska K., Dobrowolski M.: *Analiza lokalizacji wielkoprzestrzennych obiektów handlowych pod kątem ich dostępności komunikacyjnej i rozkładu gęstości zaludnienia, na przykładzie Wrocławia*. W: *Czynnik kreacji w projektowaniu urbanistycznym*. Zeszyty Naukowe Politechniki Krakowskiej 6/99, Kraków 1999.
8. Korenik S., Rogowska M.: *Funkcjonowanie małego miasta w granicach obszaru metropolitalnego (przypadek Siechnic)*. W: *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. KPZK PAN, Warszawa 2007.
9. Litwińska E.: *Wybrane wskaźniki społeczno-ekonomiczne do badania wpływu metropolii na małe miasta (przykład Wrocławia)*. W: *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. KPZK PAN, Warszawa 2007.

10. Masztalski R.P.: *Przeobrażenia struktury przestrzennej małych miast Dolnego Śląska po 1945 roku*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2005.
11. Mlek M., Zipser W.: *Szanse rozwoju małych miast w obszarze metropolitalnym a kształtowanie sieci komunikacyjnej*. W: *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. KPZK PAN, Warszawa 2007.
12. Nievergelt J., Craig Farrar J., Reingold R.M.: *Informatyczne rozwiązywanie zadań matematycznych*. Warszawa 1978.
13. Parysek J.: *Modele klasyfikacji w geografii*. Seria Geografia, nr 31, Poznań 1982.
14. Świdurska A.: *Efektywność rozwoju strukturalnego małych miast w strefie wpływu aglomeracji poznańskiej*. W: *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. KPZK PAN, Warszawa 2007.
15. Zipser T.: *Przestrzeń analogowa i przestrzeń algorytmiczna w reprezentacji zjawisk i procesów w przestrzeni zagospodarowanej*. Raport Instytutu Architektury i Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1999.
16. Zipser T. i inni: *Analiza i ocena alternatywnych modeli docelowych systemu osadniczego, zagadnienia projekcji przestrzeni społeczno-ekonomicznej. Etap III*. Raport Instytutu Architektury i Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1980.

DEVELOPMENT OF SELECTED FEATURES IN SMALL CITIES OF LOWER SILESIA – ANALYSIS OF THE SPATIAL DISTRIBUTION PATTERN

Summary

As a result of processes of development, which led to multiple transformations in Polish urbanized space, small town appeared in the new situation. Under the influence of these processes have become agglomerations and metropolitan areas to cover its scope of part of the small towns. A small towns located in the zones of direct impact of the large urban centers are often areas of many way of development, which have changed their existing functions and are on the road to further development. The second group of small towns is municipalities with only one function. They are predominantly agricultural town serving the nearest facilities and so-called „city of one of the industrial plant”. Adverse socio-economic phenomena expose them to degradation therefore is indicated in the development of alternative features.

An important factor in determining the prospects of the development is the availability of communication in the area concerned. The aim is to assess the effectiveness of development stemmed from a geometric network communication for the area of Lower Silesia and examine its impact on the development of selected features in small cities.

Katarzyna Przybyła

PRZEKSZTAŁCENIA STRUKTUR FUNKCJONALNYCH WYBRANYCH MIAST POWIATU JELENIOGÓRSKIEGO

Wprowadzenie

Powiat jeleniogórski znajduje się w południowo-zachodniej części województwa dolnośląskiego. W jego granicach zlokalizowane są cztery gminy miejskie: Karpacz, Kowary, Piechowice i Szklarska Poręba. Miejscowości te, zgodnie z przyjętą klasyfikacją typologiczną, zaliczyć można do grona miast małych. Największe z nich – Kowary – liczyło w 2008 roku 11 579 mieszkańców, zaś najmniejsze – Karpacz – 5 004 mieszkańców. Celem artykułu jest analiza i ocena przekształceń w strukturach funkcjonalnych tych miast, zachodzących w latach 1999-2008.

1. Metoda badań

W przeprowadzonym badaniu oparto się na teorii bazy ekonomicznej miasta, wykorzystując dwa mierniki – wskaźnik nadwyżki pracowników (WNP) i współczynnik specjalizacji Florence'a (WSF).

Za pomocą metody wskaźnika nadwyżki pracowników (wzór 1) wyznaczyć można wielkość zatrudnienia w grupie egzogenicznej. Dokonuje się tego poprzez porównywanie rzeczywistej struktury zatrudnienia w mieście ze strukturą przyjętą za podstawę odniesienia – może nią być np. struktura zatrudnienia w kraju czy w regionie. Ujemna wartość miernika oznacza, że w zakresie danej dziedziny występują niedobory, które muszą być pokryte importem produktów z ze-

wewnętrznych obszarów¹. Po doprowadzeniu formy wskaźnika do porównywalnej formy względnej, użytecznej w badaniach określonego zbioru miast, staje się on wskaźnikiem struktury zatrudnienia w grupie egzogenicznej i tym samym miarą poszczególnych rodzajów funkcji miastotwórczych w badanych obiektach².

Współczynnik specjalizacji Florence'a (wzór 2) pozwala na identyfikację funkcji wyspecjalizowanych, decydujących o znaczeniu miasta w regionie czy w kraju. Współczynnik pozwala ustalić, czy miasto wytwarza dobra i usługi tylko na rynek lokalny, czy też „wysyła” je również na zewnątrz, czyli pełni w danej dziedzinie funkcje egzogeniczne.

Wzór 1: wskaźnik nadwyżki pracowników:

$$Z_{egiM} = Z_iM - \left(ZM \cdot \frac{Z_iK}{ZK} \right),$$

gdzie:

- Z_{egiM} – wielkość zatrudnienia w działalności skierowanej na zewnątrz miasta (grupy egzogenicznej) w danym (i) dziale gospodarki miasta,
- Z_iM – zatrudnienie w danym (i) dziale gospodarki miasta,
- ZM – zatrudnienie w mieście ogółem,
- Z_iK – zatrudnienie w danym (i) dziale gospodarki w kraju (regionie),
- ZK – zatrudnienie w kraju (regionie) ogółem.

Wzór 2: współczynnik specjalizacji Florence'a:

$$W = \frac{(Z_iM)/(ZM)}{(Z_iK)/(ZK)},$$

gdzie:

- W – współczynnik specjalizacji Florence'a,
- Z_iM – zatrudnienie w danym (i) dziale gospodarki miasta,
- ZM – zatrudnienie w mieście ogółem,
- Z_iK – zatrudnienie w danym (i) dziale gospodarki w kraju (regionie),
- ZK – zatrudnienie w kraju (regionie) ogółem.

Poziom specjalizacji badanego miasta określa się, przyjmując następujące założenia:

¹ J. Słodczyk: *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2001, s. 70.

² R. Broł, M. Maj, D. Strahl: *Metody typologii miast*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 1990, s. 75-76.

$W \leq 1$ – miasto nie specjalizuje się w i-tym dziale, ta dziedzina działalności ma charakter endogeniczny,

$1 < W \leq 1,5$ – miasto wykazuje niski poziom specjalizacji w i-tym dziale,

$1,5 < W \leq 2$ – miasto wykazuje średni poziom specjalizacji w i-tym dziale,

$W > 2$ – miasto wykazuje wysoki poziom specjalizacji w i-tym dziale³.

2. Przekształcenia struktur funkcjonalnych badanych miast

Punktem wyjścia w analizie zmian zachodzących w strukturach funkcjonalnych badanych miast może być wynikające z danych zawartych w tabeli 1 stwierdzenie, że we wszystkich badanych miastach liczba pracujących ogółem w 2008 roku była mniejsza niż w roku 1999. O ile w Karpaczu i w Szklarskiej Porębie spadek ten był stosunkowo mniejszy, to w Kowarach i w Piechowicach jego wielkość przekroczyła odpowiednio 35,5% i 30,7% w stosunku do okresu wyjściowego. Jednocześnie należy zauważyć, że w województwie dolnośląskim ujętym całościowo liczba pracujących ogółem zwiększyła się.

Tabela 1

Pracujący wg sektorów ekonomicznych w 1999 i 2008 roku

Jednostka terytorialna/sektor		Karpacz	Kowary	Piechowice	Szklarska Poręba	Dolnośląskie (tys.)
<i>ogółem</i>	A	1 293	2 722	1 913	1 845	701,5
	B	1 063	1 757	1 325	1 485	703,7
sektor rolniczy	A	12	52	27	81	14,3
	B	12	41	35	48	9,6
sektor przemysłowy	A	142	1 359	1 441	231	287,2
	B	22	625	857	175	270,8
<i>sektor usługowy razem</i>	A	1 139	1 311	445	1 533	400
	B	1 029	1 091	433	1 262	423,3
usługi rynkowe	A	709	397	249	822	215,6
	B	597	383	246	663	252,4
usługi nierynkowe	A	430	914	196	711	184,4
	B	432	708	187	599	170,9

Objaśnienia: A – 1999 r., B – 2008 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDR, <http://www.stat.gov.pl>

³ Por. M. Obrębalski: *Przemiany funkcjonalne subregionu jeleniogórskiego w końcu XIX i w XX wieku*. „Śląski Przegląd Statystyczny”, nr 1(7). Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 2002, s. 110.

Na podstawie danych odnośnie liczby pracujących w badanych miastach oraz w województwie dolnośląskim⁴ (tabela 1), przy użyciu wzorów nr 1 i 2, dla grupy obserwowanych miejscowości policzono wskaźniki nadwyżki pracowników oraz współczynniki specjalizacji Florence'a dla 1999 oraz dla 2008 roku (tabela 2).

Tabela 2

Wartość WNP i WSF dla grupy badanych miast w 1999 i w 2008 roku

Jednostka terytorialna/miernik		Karpacz	Kowary	Piechowice	Szklarska Poręba	
sektor rolniczy	WNP	A	-14,4	-3,5	-12	43,4
		B	-2,5	17,1	17	27,8
	WSF	A	0,46	0,94	0,69	2,15
		B	0,83	1,71	1,94	2,37
sektor przemysłowy	WNP	A	-387,3	244,7	657,9	-524,3
		B	-387,1	-51,2	347,1	-396,5
	WSF	A	0,27	1,22	1,84	0,31
		B	0,05	0,92	1,68	0,31
sektor usługowy razem	WNP	A	401,7	-241,2	-645,9	480,9
		B	389,6	34,1	-364	368,7
	WSF	A	1,54	0,84	0,41	1,46
		B	1,61	1,03	0,54	1,41
usługi rynkowe	WNP	A	311,6	-439,6	-339	254,9
		B	215,7	-247,2	-229,2	130,4
	WSF	A	1,78	0,47	0,42	1,45
		B	1,57	0,61	0,52	1,24
usługi nierynkowe	WNP	A	90,1	198,4	-306,9	226
		B	173,8	281,3	-134,8	238,4
	WSF	A	1,26	1,28	0,39	1,47
		B	1,67	1,66	0,58	1,66

Objaśnienia: A – 1999 r., B – 2008 r.

Doprowadzano również formę WNP do porównywalnej formy względnej, stały się one tym samym wskaźnikami struktury zatrudnienia w grupie egzogenicznej w badanych miejscowościach (tabela 3).

⁴ Pracujący w głównym miejscu pracy, według sektorów ekonomicznych, bez podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób; bez rolników indywidualnych.

Tabela 3

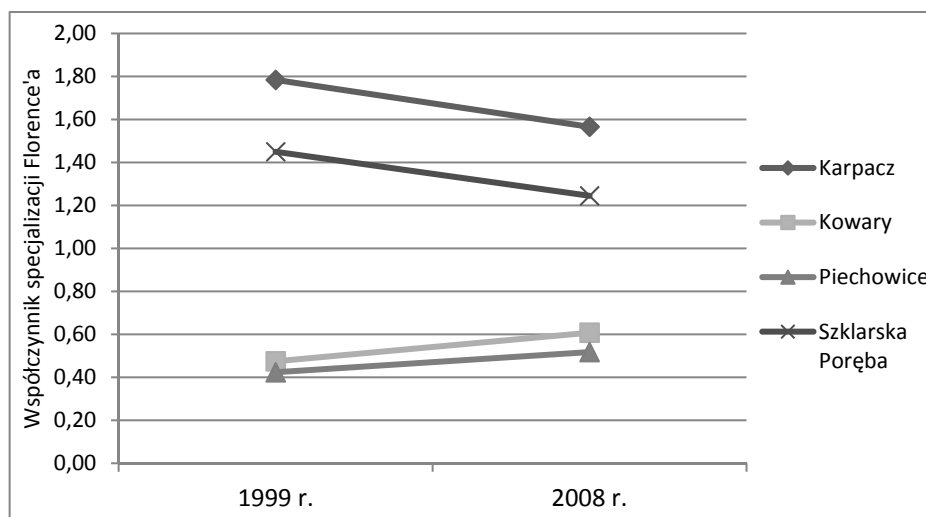
Wskaźniki struktury zatrudnienia w grupie egzogenicznej w 1999 i w 2008 roku

Jednostka terytorialna	Sektor rolniczy		Sektor przemysłowy		Usługi rynkowe		Usługi nierynkowe	
	A	B	A	B	A	B	A	B
Karpacz	-	-	-	-	78%	55%	22%	45%
Kowary	-	6%	55%	-	-	-	45%	94%
Piechowice	-	5%	100%	95%	-	-	-	-
Szklarska Poręba	8%	7%	-	-	49%	33%	43%	60%

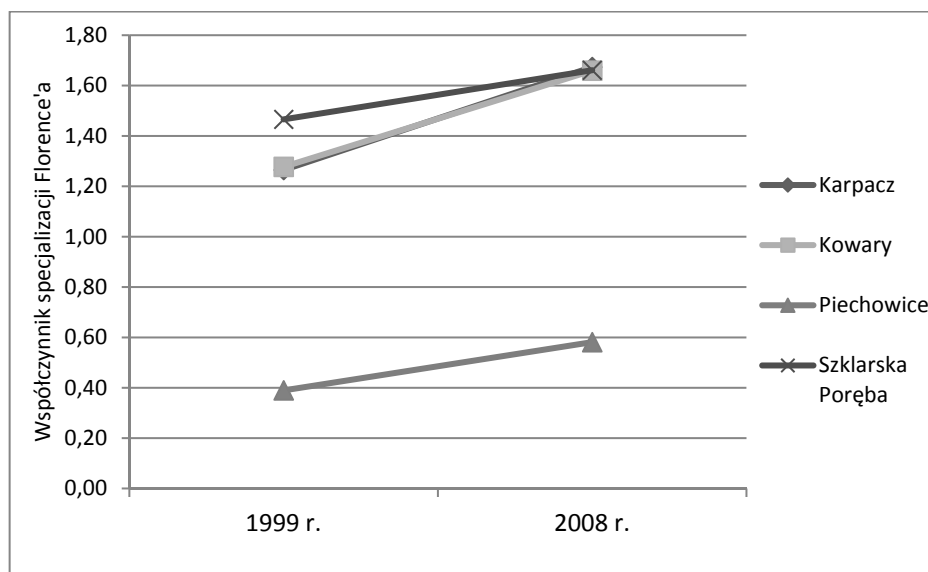
Objaśnienia: A – 1999 r., B – 2008 r.

Analizując informacje wynikające z tabel 1-3, zauważyć można, że:

– Karpacz w badanym dziesięcioleciu pozostawał ośrodkiem usługowym wykazującym na tle województwa średni, lecz jednocześnie wzrastający, poziom specjalizacji w dziedzinie usług. Znaczenie sektora usług rynkowych w 2008 roku było mniejsze niż w 1999 roku, znalazło to odzwierciedlenie w spadku wartości obydwóch współczynników. Równocześnie jednak sektor ten utrzymał dominującą pozycję w grupie egzogenicznej miasta – w 2008 roku ponad 55% pracowników tej grupy zatrudnionych było w sektorze usług rynkowych. Uwagę zwraca wzrost znaczenia usług nierynkowych. W 1999 roku Karpacz był nisko wyspecjalizowany, a w 2008 roku już średnio wyspecjalizowany w tej dziedzinie (rys. 1 i 2).

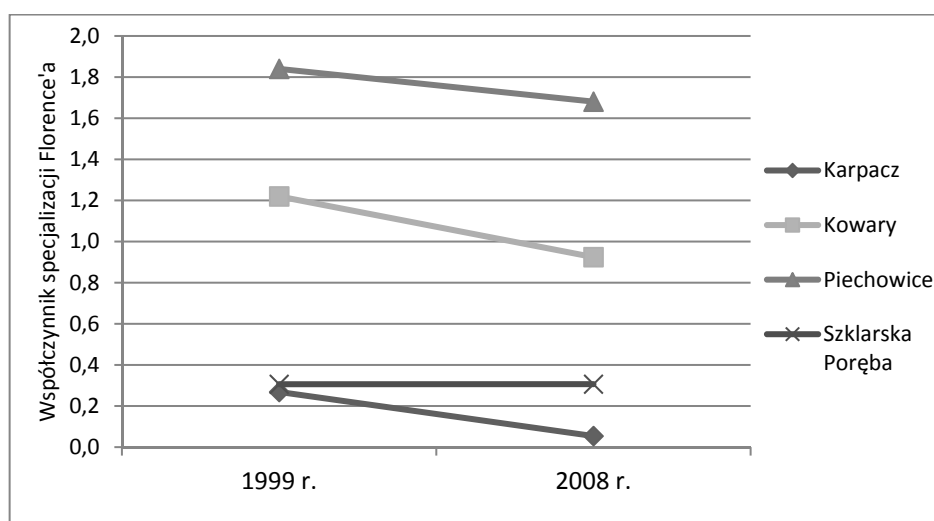


Rys. 1. Zmiany poziomu specjalizacji w zakresie sektora usług rynkowych w latach 1999-2008



Rys. 2. Zmiany poziomu specjalizacji w zakresie sektora usług nierynkowych w latach 1999-2008

– W Kowarach liczba pracujących ogółem w 2008 roku stanowiła 64,5% pracujących w 1999 roku. Zdecydowanie największy spadek liczby pracujących nastąpił w sektorze przemysłowym. Znalazło to odzwierciedlenie w istotnym spadku liczebności grupy egzogenicznej ogółem (mierzonej WNP). W 2008 roku liczyła ona 443 pracowników, dziesięć lat później już tylko 298 pracowników. Przy uwzględnieniu faktu, że wartość WNP dla sektora przemysłowego w 1999 roku wynosi 244,7, a w 2008 roku -51,2, można mówić o powstaniu istotnych niedoborów produkcji, które musiały być pokryte importem towarów spoza terenu miasta. Zaistniała sytuacja znajduje wyraz w poziomie WSF. W 2008 roku miasto nie pełniło już w dziedzinie przemysłu funkcji egzogenicznych – na tle regionu nie wykazywało specjalizacji (rys. 3). Z uwagi na fakt, że sektor rolniczy nie posiada właściwości miastotwórczych, stwierdzić można, iż w 2008 roku podstawowe znaczenie dla skierowanej na zewnątrz części gospodarki miasta miał sektor usług nierynkowych.



Rys. 3. Zmiany poziomu specjalizacji w zakresie sektora przemysłowego w latach 1999-2008

– W Piechowicach w badanym okresie sektor przemysłowy stracił na znaczeniu – jego udział w grupie egzogenicznej zmniejszył się, utrzymując jednak nadal dominujący wpływ na kształt grupy egzogenicznej. Znalazło to odzwierciedlenie w WSF, którego wartość spadła z poziomu 1,84 w 1999 roku do wielkości 1,68 w 2008 roku. Jednocześnie wzrosło znaczenie nieposiadającego z natury charakteru miastotwórczego rolnictwa. Rozwijał się, utrzymując jednak w całym badanym okresie charakter endogeniczny, sektor usług.

W Szklarskiej Porębie w pierwszym obserwowanym okresie 49% wszystkich zatrudnionych w działalności skierowanych na zewnątrz miasta było pracownikami sektora usług rynkowych. Udział ten spadał, by w 2008 roku osiągnąć poziom 33%. W tym samym okresie wzrosło znaczenie sektora usług nierynkowych, w 2008 roku miasto wykazywało już średni poziom specjalizacji w tym dziale, a jego udział w grupie egzogenicznej wzrósł do 60%. Warto zauważyć, że również w przypadku tego miasta istotne znaczenie posiadał sektor rolniczy.

Podsumowanie

Stwierdzić można, że we wszystkich badanych miastach liczebności grupy egzogenicznej w 2008 roku były mniejsze niż dziesięć lat później. O ile w Karpaczu spadek ten był stosunkowo niewielki, to w pozostałych miejscowościach,

szczególnie w Kowarach i Piechowicach, był bardzo istotny. Zjawisku temu towarzyszyły przekształcenia dominant w strukturze zatrudnienia egzogenicznego.

Sektory przemysłowe badanych miast zmniejszyły swoje znaczenie dla skierowanej na zewnątrz części gospodarek miejscowości. Wraz ze spadkiem liczby pracujących osób doszło do ograniczenia poziomu specjalizacji miast w tej dziedzinie.

Zauważyć można, że ograniczeniu uległ zakres specjalizacji w obszarze usług rynkowych w Karpaczu i Szklarskiej Porębie, miastach, które w dokumentach strategicznych deklarują rozwój w oparciu o funkcję turystyczną.

Na znaczeniu zyskały sektory usług nierynkowych wszystkich badanych miast. Warto zauważyć, że na tle województwa dolnośląskiego Karpacz, Kowary i Szklarska Poręba uzyskały średni poziom specjalizacji w tej dziedzinie.

Bibliografia

1. Bank Danych Regionalnych: www.stat.gov.pl
2. Brol R., Maj M., Strahl D.: *Metody typologii miast*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 1990.
3. Obrębalski M.: *Przemiany funkcjonalne subregionu jeleniogórskiego w końcu XIX i w XX wieku*. „Śląski Przegląd Statystyczny”, nr 1(7), Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 2002.
4. Słodczyk J.: *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2001.
5. *Województwo Dolnośląskie. Podregiony. Powiaty. Gminy 2009*. Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław 2009.

TRANSFORMATIONS OF THE FUNCTIONAL STRUCTURES OF THE SELECTED TOWNS IN POWIAT OF JELENIA GÓRA

Summary

Powiat (administrative region in Poland of the 2nd order) of Jelenia Góra – is located in the south – west part of Lower Silesia. Four municipalities are located in its borders which can be treated as small villages. They are: Karpacz, Kowary, Piechowice and Szklarska Poręba. The paper will investigate the functional transformations in the structures of these cities. The attempt will also be taken to interpret the reasons for these changes.

Bartosz Bartosiewicz

**POWIĄZANIA MAŁYCH MIAST
Z METROPOLIĄ W ŚWIETLE DOJAZDÓW
DO PLACÓWEK USŁUGOWYCH
– PRZYKŁAD ŁÓDZKIEGO
OBSZARU METROPOLITALNEGO**

Wprowadzenie

Dojazdy do usług stanowią jeden z podstawowych rodzajów powiązań występujących pomiędzy dużym miastem i jego otoczeniem. Tym samym współkształtują spójność terytorialną obszarów aglomeracyjnych (metropolitalnych) – spójność rozumianą potocznie jako ścisła łączność, zwartość, będącą wynikiem tworzenia z poszczególnych elementów jednej całości. W badaniach naukowych, planowaniu i polityce przestrzennej pojęcie to odnosi się do wielu różnych sfer – gospodarczej, społecznej, ekologicznej, infrastrukturalnej – w tym w szczególności transportowej, planistycznej itp. Swego rodzaju „zwornikiem” wymienionych sfer jest terytorium, w odniesieniu do którego są one analizowane, a więc w przypadku dążenia do holistycznego ujęcia problemu integracji wewnętrznej danego obszaru należałoby posługiwać się terminem „spójność terytorialna”¹. Spójność terytorialna jest pojęciem wielowymiarowym i niejednoznacznym, bu-

¹ Por. B. Bartosiewicz, I. Pielesiak: *Spójność obszaru metropolitalnego – koncepcja badawcza*. W: *Obszary metropolitalne we współczesnym środowisku geograficznym*. Red. S. Liszewski. Nowa Era, Łódź 2010.

dzącym wiele kontrowersji i sporów². W ostatnich latach szczególnie często pojawia się w dyskusjach nad wizją dalszego rozwoju Unii Europejskiej. Akcentuje się, że sam proces zmierzający do wzmocnienia spójności terytorialnej cechuje się oczywiście ogromną złożonością, stąd jego realizacja powinna odbywać się nie tylko na poziomie europejskim, ale także w skali poszczególnych państw, regionów oraz wspólnot lokalnych. I w tym rozumieniu autor traktuje pojęcie spójności terytorialnej, co w odniesieniu do realiów polskich jest podejściem bardzo ważnym, w kontekście kształtowania się obszarów metropolitalnych, które wymagają wspólnych działań służących wewnętrznej ich integralności, w szczególności w kontekście polityki przestrzennej i transportowej. Poznanie charakteru i siły powiązań rdzenia (miasta centralnego) z jego otoczeniem umożliwia zarówno odpowiednią delimitację obszaru metropolitalnego, jak i wskazuje działania, które tę integralność powinny petryfikować.

W większości obszarów metropolitalnych w Polsce ważne miejsce w ich strukturze osadniczej oraz społeczno-gospodarczej zajmują małe miasta, koncentrujące niejednokrotnie większość ich potencjału³. Według obowiązujących porozumień międzygminnych bądź delimitacji prowadzonych w ramach regionalnej polityki przestrzennej wokół największych miast polskich położonych jest ok. 120 małych miast, których liczba mieszkańców nie przekracza 25 tys.⁴. Większość z nich wykazuje silne związki z miastami centralnymi. Wynikiem tego jest m.in. dynamika ich rozwoju społeczno-gospodarczego, często dużo wyższa od ośrodków lokalnych położonych w dalszej odległości od metropolii⁵, a także powiązania dotyczące dojazdów do miejsc pracy i edukacji oraz usług.

Celem niniejszego referatu jest analiza struktury dojazdów do usług do Łodzi przez mieszkańców małych miast położonych w pobliżu miasta wojewódzkiego w świetle ocen dostępności do placówek usługowych w tych ośrodkach,

² Pojęcie to pojawiło się w szeregu dokumentów unijnych – Traktacie Konstytucyjnym UE (2004), Strategicznych Wytucznych Wspólnoty dla Spójności (2006), projekcie Traktatu liżbońskiego (2007), raportach kohezyjnych (2005, 2007) oraz Zielonej Księdze w sprawie spójności terytorialnej (2008).

³ Por.: K. Heffner: *Zmiany roli i kierunków rozwoju małych miast w strefach metropolitalnych*. W: *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN 2008, z. 238; A. Świdurska: *Efektywność rozwoju strukturalnego małych miast w strefie wpływu aglomeracji poznańskiej*. W: *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN 2007, z. 232; E. Zuzańska-Żyśko: *Małe miasta w strefie oddziaływania ośrodków regionalnych*. W: *Małe miasta...*, op. cit.

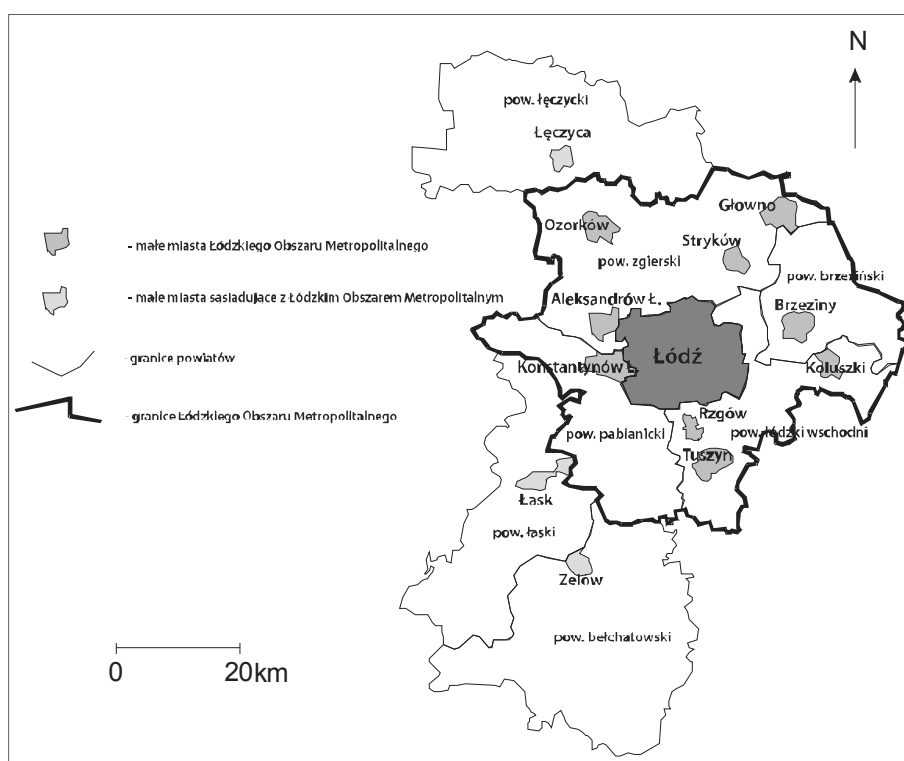
⁴ B. Bartosiewicz, I. Pielesiak: *Relacje małe miasto–metropolia w świetle powiązań przestrzennych*. W: *Zarządzanie miastem. Studium ekonomiczne i organizacyjne*. Red. M. Nowak, T. Skożarczak. CeDeWu, Warszawa 2010.

⁵ Ibid.

a poprzez to identyfikacja czynników warunkujących charakter tych dojazdów i ich konsekwencje.

W połączeniu z innymi rodzajami powiązań występujących pomiędzy metropolią i jej otoczeniem poruszany wątek badawczy wpisuje się w szerszy projekt służący określeniu stopnia spójności terytorialnej Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Podstawę do przeprowadzonych analiz stanowią wyniki badań ankietowych wykonanych w miesiącach maj-czerwiec 2010 roku wśród mieszkańców czterech małych miast. Do badań wytypowano dwa miasta graniczące z Łodzią, oddalone od jej centrum nie więcej niż 15 km (Aleksandrów Łódzki i Rzgów), a także dwa położone w większej odległości (Brzeziny i Łęczyca) (por. rys. 1).



Rys. 1. Rozmieszczenie małych miast Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Są to ośrodki zróżnicowane pod względem liczby mieszkańców. Najmniejszy Rzgów zamieszkuje 3,3 tys. osób, Brzeziny i Łęczycę odpowiednio 12 i 15 tys. osób, a Aleksandrów Łódzki 20 tys. osób. Taki dobór obszaru badań pozwala

dotatkowo odnieść charakter dojazdów do usług do wielkości ośrodka, jego odległości i powiązania komunikacyjnego z Łodzią.

Wywiady ankietowe zostały przeprowadzone losowo, w ten sposób, że każde miasto zostało podzielone na sektory o zbliżonej wielkości pod względem liczby ich mieszkańców. W każdym sektorze wywiad został przeprowadzony w co trzecim gospodarstwie domowym. Wielkość próby badawczej została określona przed przeprowadzeniem badania. Była ona na tyle liczna, że pozwoliła uzyskać wyniki traktować jako prawdziwe dla całej zbiorowości analizowanych małych miast⁶.

W części ankiety dotyczącej dojazdów do usług respondentom zostały zadane dwa pytania. Jedno odnosiło się do oceny dostępności do usług w małym mieście (w podziale na podane przez ankietowanego kategorie usług). W drugim pytaniu respondent został poproszony o wskazanie kategorii usług, do których następuje dojazd wraz z podaniem kierunku dojazdu oraz wykorzystywanego środka transportu.

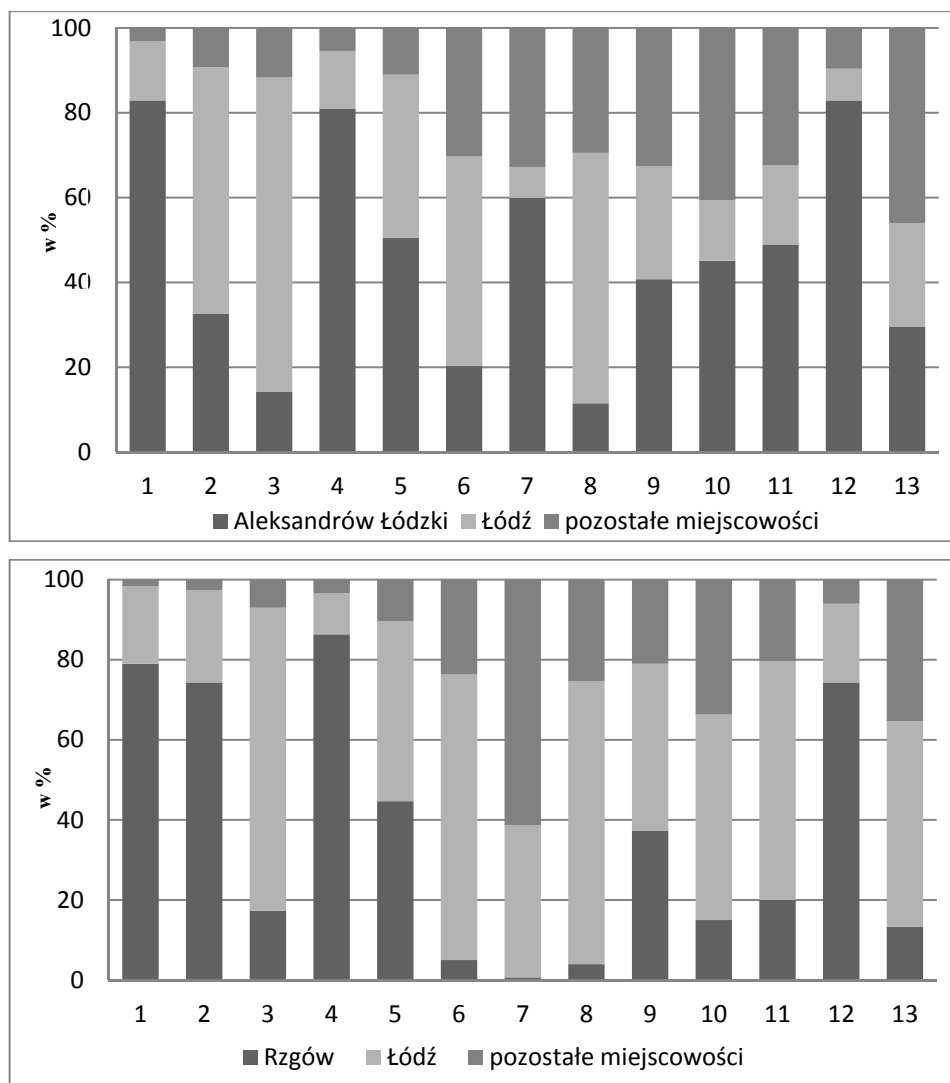
1. Charakterystyka dojazdów do usług

Skala i charakter dojazdów do placówek usługowych w Łodzi w czterech analizowanych małych miastach obszaru metropolitalnego cechują się znacznym zróżnicowaniem.

Najsilniejsze powiązania z Łodzią wykazuje Rzgów (por. rys. 2). Pośród 13 wyróżnionych kategorii usług aż w ośmiu mieszkańcy wskazywali miasto wojewódzkie jako podstawowe miejsce ich zaspokajania. W zależności od rodzaju usług wskazania te wahały się od 42% w przypadku restauracji do 76% w przypadku lekarza specjalisty. Znaczenie miasta centralnego podkreśla dodatkowo fakt, że ok. 20% mieszkańców Rzgowa w Łodzi zaopatruje się w podstawowe produkty spożywcze czy korzysta z usług lekarza pierwszego kontaktu. Cechą charakterystyczną dojazdów do usług mieszkańców Rzgowa jest również relatywnie małe, na tle innych analizowanych ośrodków, znaczenie innych miejscowości jako kierunków dojazdów. W większości przypadków ich udział nie przekracza 20%, a tam gdzie jest zdecydowanie wyższy, wynika z bliższej loka-

⁶ Na pytanie dotyczące oceny dostępności do usług oraz dojazdów do placówek usługowych odpowiedziało odpowiednio: 4% osób powyżej 18. roku życia w Łęczycy, 3,6% w Aleksandrowie Łódzkim, 3,9% w Brzezinach oraz 10,9% w Rzgowie. Dobór wielkości próby, przy założeniu 5-proc. marginesu błędów oraz 90-proc. poziomu ufności, pozwala przyjąć uzyskane wyniki za prawdziwe dla zbiorowości generalnej miast (por. <http://www.knsps.uni.wroc.pl/calc.php>).

lizacji porównywalnych jakościowo placówek usługowych. Dobrym przykładem jest tutaj nowoczesny kompleks basenowy, z którego mieszkańcy korzystają w pobliskim Tuszynie.



1. Sklepy spożywcze, 2. Sklepy odzieżowe, 3. Sklepy ze sprzętem RTV/AGD, 4. Lekarz pierwszego kontaktu, 5. Lekarz specjalista, 6. Imprezy kulturalne, 7. Basen, 8. Miejsca rozrywki, 9. Restauracje, 10. Miejsca rekreacji, uprawiania sportu, 11. Naprawa sprzętu domowego, 12. Fryzjer/zabiegi kosmetyczne, 13. Kursy edukacyjne.

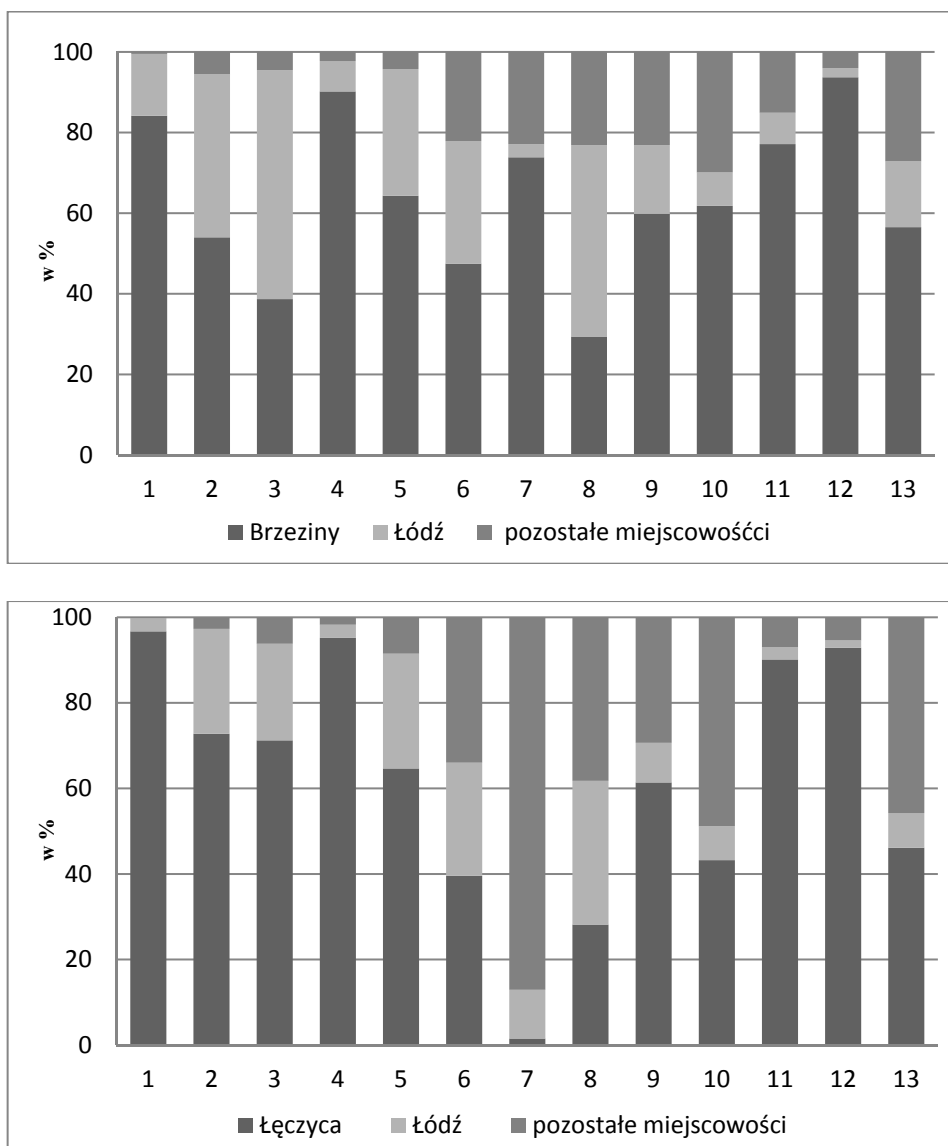
Rys. 2. Kierunki dojazdów do usług w Aleksandrowie Łódzkim i Rzgowie według kategorii placówek usługowych

Podobnie przedstawia się sytuacja w Aleksandrowie Łódzkim, gdzie charakter dojazdów jest zbliżony, ale ich skala jest nieznacznie mniejsza. W miejsce dojazdów do Łodzi wzrasta przede wszystkim znaczenie samego miasta jako miejsca zaopatrzenia w usługi, a także bliskość innych ośrodków miejskich (Zgierza oraz Konstantinowa Łódzkiego), a co za tym idzie – wzrost dojazdów w tych kierunkach. Podobnie jak w Rzgowie, znacząca liczba mieszkańców deklaruje dojazdy do usług lekarskich w Łodzi.

Inaczej przedstawia się sytuacja w dwóch pozostałych analizowanych ośrodkach. Zarówno w Brzezinach, jak i w Łęczycy siła powiązań z Łodzią w zakresie dojazdów do placówek usługowych jest zdecydowanie mniejsza (por. rys. 3). W szczególności jest to wyraźne w przypadku drugiego z tych ośrodków. W Łęczycy jedynie w kilku kategoriach więcej niż 20% mieszkańców deklaruje Łódź jako miejsce dojazdów do placówek usługowych. Łęczycza wśród mieszkańców pozostaje głównym miejscem zaopatrzenia w wiele rodzajów usług, również tych wyspecjalizowanych.

Podobny charakter cechują dojazdy do usług w Brzezinach, choć w tym przypadku dużo mniejszą rolę odgrywają inne kierunki dojazdów niż Łódź. Znaczenie miasta wojewódzkiego jako miejsca dojazdów do usług jest nieznacznie wyższe, w trzech kategoriach przekracza 40%. Mieszkańcy Brzezin wybierają Łódź głównie ze względu na duży asortyment proponowanych usług (np. sklepy odzieżowe czy ze sprzętem RTV/AGD).

Cechą wspólną wszystkich badanych miast jest niewielki odsetek dojeżdżających do tzw. usług podstawowych (takich jak: sklepy spożywcze, lekarz pierwszego kontaktu czy fryzjer). W zależności od ośrodka są one zaspokajane w 75-95% w miejscu zamieszkania. Analogicznie, we wszystkich badanych ośrodkach wysokim odsetkiem cechują się dojazdy do miejsc rozrywki (takich jak kino) oraz do miejsc oferujących imprezy kulturalne, choć nie zawsze Łódź jest docelowym miejscem dojazdów. W przypadku Brzezin i Łęczycy mieszkańcy dojeżdżają również do innych miast. Są to głównie mniejsze ośrodki regionalne w województwie łódzkim.



1. Sklepy spożywcze, 2. Sklepy odzieżowe, 3. Sklepy ze sprzętem RTV/AGD, 4. Lekarz pierwszego kontaktu, 5. Lekarz specjalista, 6. Imprezy kulturalne, 7. Basen, 8. Miejsca rozrywki, 9. Restauracje, 10. Miejsca rekreacji, uprawiania sportu, 11. Naprawa sprzętu domowego, 12. Fryzjer/zabiegi kosmetyczne, 13. Kursy edukacyjne.

Rys. 3. Kierunki dojazdów do usług w Brzezinach i Łęczycy według kategorii placówek usługowych

Wśród mieszkańców analizowanych małych miast, którzy deklarują dojazdy do placówek usługowych, panuje duża zbieżność w sposobie przemieszczania się do Łodzi (por. tabela 1).

Tabela 1

Udział dojeżdżających do usług w Łodzi własnym samochodem według kategorii placówek usługowych (w %)

Małe miasto/ kategoria usług	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Łęczyca	81,3	85,0	91,5	93,8	87,1	85,4	86,4	87,4	87,5	100,0	86,7	0,0	66,7
Aleksandrów Łódzki	85,0	80,5	80,5	82,1	77,4	81,6	95,2	79,4	86,3	86,6	86,0	90,7	82,9
Brzeziny	86,9	91,3	90,3	100,0	90,4	94,2	100,0	91,0	95,6	100,0	93,5	100,0	78,5
Rzgów	93,1	95,7	84,6	90,3	86,7	88,3	93,9	84,9	92,0	88,3	83,8	94,9	86,4

1. Sklepy spożywcze, 2. Sklepy odzieżowe, 3. Sklepy ze sprzętem RTV/AGD, 4. Lekarz pierwszego kontaktu, 5. Lekarz specjalista, 6. Imprezy kulturalne, 7. Basen, 8. Miejsca rozrywki, 9. Restauracje, 10. Miejsca rekreacji, uprawiania sportu, 11. Naprawa sprzętu domowego, 12. Fryzjer/zabiegi kosmetyczne, 13. Kursy edukacyjne.

W zdecydowanej większości dominują przejazdy własnym środkiem transportu. Nie ma tutaj znaczenia odległość od miasta wojewódzkiego czy rodzaj placówki usługowej, do której następuje dojazd. Wśród innych środków transportu respondenci wskazują przede wszystkim prywatną komunikację autobusową.

2. Uwarunkowania dojazdów do usług mieszkańców małych miast

Czynniki kształtujące dojazdy do placówek usługowych w analizowanych małych miastach są do siebie zbliżone i jednocześnie podobne do wskazywanych w literaturze.

Podstawowym, różnicującym skalę analizowanego zjawiska czynnikiem jest odległość małych miast od Łodzi. Rzgów i Aleksandrów Łódzki, z których dojazd do centrum miasta wojewódzkiego nie zajmuje więcej niż 30 minut, ce-

chują się dużo większą skalą dojazdów niż w przypadku Brzeziny czy Łęczycy, gdzie ten dojazd trwa ok. 45 minut w pierwszym i ok. godziny w drugim przypadku (por. tabela 2). Sytuacji nie zmienia dobre powiązanie komunikacyjne analizowanych małych miast. Wszystkie położone są przy głównych drogach tranzytowych regionu, posiadają dogodne powiązania komunikacją zbiorową (do Łodzi z każdego ośrodka kursuje przynajmniej kilka autobusów bądź busów w ciągu jednej godziny)⁷. Nie zmienia tego również wielkość (potencjał) ośrodka określana przez liczbę mieszkańców. Aleksandrów Łódzki, jako największe z analizowanych miast, oraz najmniejszy Rzgów cechuje podobnie wysoka skala dojazdów do usług.

Tabela 2

Potencjalne czynniki kształtujące charakter dojazdów do usług w Łodzi

	Liczba mieszkańców	Podmioty sektora usługowego (na 1 000 os.)	Odległość od centrum Łodzi	Średni czas dojazdu do centrum Łodzi	Dostępność transportem zbiorowym	Status administracyjny
Aleksandrów Łódzki	20 746	7,3	12 km	30 min	MPK, PKS, bus	Siedziba gminy miejsko-wiejskiej
Brzeziny	12 281	6,4	22 km	45 min	PKS, bus	Miasto powiatowe/ Gmina miejska
Łęczycza	15 212	6,2	38 km	pow. 1 h	PKS, bus, PKP	Miasto powiatowe/ Gmina miejska
Rzgów	3 347	22,3	15 km	30 min	MPK, bus, PKS	Siedziba gminy miejsko-wiejskiej

Ważnym czynnikiem kształtującym charakter dojazdów jest za to status administracyjny miasta. Brzeziny i Łęczycza to miasta powiatowe. Ich status wpływa niewątpliwie na zakres oferty usługowej. Zlokalizowane są w nich nie

⁷ Por.: B. Bartosiewicz, I. Pielesiak: *Funkcja komunikacyjna małych miast w regionie łódzkim*. W: *Funkcja usługowa małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.

tylko usługi publiczne, związane z pełną funkcją administracyjną, ale wzrasta również udział usług komercyjnych nastawionych na obsługę terenów sąsiadujących z małym miastem. Nie znajduje to jednakże przełożenia w liczbie podmiotów usługowych zarejestrowanych w danym ośrodku, która w przeliczeniu na 1 000 osób jest dla wszystkich analizowanych miast podobna. Wyjątek stanowi Rzgów, co jest podyktowane lokalizacją w tym miejscu jednego z największych rynków odzieżowych w Polsce.

Bardzo ciekawie przedstawia się za to zależność pomiędzy skalą dojazdów do usług a oceną dostępności do placówek usługowych w małych miastach (por. tabela 3).

Tabela 3

Zależność pomiędzy oceną dostępności do placówek usługowych według opinii mieszkańców a skalą dojazdów do usług w Łodzi

Małe miasto	Wartość współczynnika korelacji
Aleksandrów Łódzki	-0,82
Brzeziny	-0,63
Łęczycza	-0,38
Rzgów	-0,75

Zależność tę wykazano za pomocą wskaźnika korelacji liniowej obliczonego pomiędzy odsetkiem dojeżdżających do placówek usługowych a liczbą bardzo dobrych i dobrych ocen dostępności placówek usługowych w małym mieście, wystawionych przez respondentów. W przypadku wszystkich małych miast otrzymano ujemne wartości współczynnika. Oznacza to, że wraz z mniejszym odsetkiem dojeżdżających wzrasta liczba pozytywnych ocen dostępności do usług w małym mieście. Wartość otrzymanego wskaźnika okazała się wysoka dla trzech ośrodków. Jedynie w Łęczycy była zdecydowanie niższa. Oznacza to, że sposób postrzegania przez mieszkańców oferty usługowej ma duże znaczenie w podejmowaniu decyzji o dojazdach do tego typu placówek. Można również wnioskować, że wraz ze wzrostem odległości od dużego miasta zwiększa się oferta usługowa ośrodka lokalnego – lokalne usługi stają się konkurencyjne poprzez rosnącą barierę odległości.

Jednocześnie należy pamiętać, że w przypadku ośrodków położonych w pobliżu dużego miasta ocena oferty usługowej jest najprawdopodobniej doko-

nywana przez pryzmat oferty ośrodka centralnego. Pomimo niezłe rozwiniętego sektora usług mieszkańcy wybierają dojazdy do Łodzi, ponieważ wachlarz usług jest tam dużo większy, a odległość na tyle mała, że nie stanowi większej bariery czasowej czy ekonomicznej.

Na decyzje o dojazdach do usług do Łodzi w takich ośrodkach jak Rzgów i Aleksandrów Łódzki mają również wpływ powiązania wynikające z dojazdów do pracy i nauki (por. tabela 4).

Tabela 4

Dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz placówek usługowych w Łodzi

Małe miasto	Dojeżdżający do miejsc pracy i nauki w Łodzi (w %)	Dojeżdżający do usług w Łodzi (w %)*
Aleksandrów Łódzki	20,0	24,4
Brzeziny	7,2	15,2
Łęczyca	6,3	9,6
Rzgów	28,9	38,7

* Są to wartości średnie dla wszystkich analizowanych kategorii usług obliczone przy zastosowaniu średniej geometrycznej.

Miejsce wykonywania pracy czy nauki to bardzo często miejsce zakupów, korzystania z usług, również tych podstawowych. Świadczą o tym wyniki badań przedstawione w powyższej tabeli. W Aleksandrowie Łódzkim i Rzgowie, gdzie duży odsetek mieszkańców dojeżdża do pracy i miejsc nauki w Łodzi, jednocześnie udział dojeżdżających do usług jest najwyższy.

3. Znaczenie dojazdów do usług w kształtowaniu powiązań małych miast z Łodzią – wnioski

Zjawisko dojazdów do usług w małych miastach ŁOM jest zróżnicowane. Łódź pozostaje głównym kierunkiem powiązań, ale znaczący udział posiadają również inne miasta, głównie te położone w pobliżu ośrodka centralnego. Największe powiązania z Łodzią wykazują miasta bezpośrednio z nią sąsiadujące, a skalę i charakter dojazdów, obok odległości od miasta centralnego, determinują dostępność do usług w małym mieście, wielkość dojazdów do miejsc pracy

i nauki oraz status administracyjny ośrodka. Większość dojazdów do usług odbywa się własnymi środkami transportu.

W odróżnieniu od innych rodzajów powiązań (takich jak dojazdy do pracy) dojazdy do usług nie posiadają charakteru ciągłego. Jeżeli nie są związane z innymi przyczynami przemieszczenia się do ośrodka centralnego, odbywają się przede wszystkim w dni wolne od pracy, zastępując niejako potoki przejazdów występujące w ciągu tygodnia.

Niezależnie od natężenia dojazdy do placówek usługowych kształtowały w przeszłości i kształtują obecnie związki małych miast z ośrodkiem centralnym⁸. W szczególności w jednostkach bezpośrednio sąsiadujących z Łodzią ta silna zależność przekłada się na postrzeganie lokalnego sektora usług. W nich potrzeba przemieszczania się nawet w celu zaspokajania usług podstawowych jest dość wysoka. Z tego też względu dojazdy do placówek usługowych należy traktować jako ważny element kształtowania spójności (integralności) obszaru metropolitalnego. O ile ich rola nie jest tak znacząca jak w przypadku dojazdów codziennych związanych z pracą i nauką, to stanowią istotne uzupełnienie powiązań komunikacyjnych, przede wszystkim poprzez kształtowanie natężenia ruchu samochodowego w kierunku ośrodka centralnego. Stąd dojazdy do usług, choć powiązania te mają charakter nieregularny, są dobrym odzwierciedleniem zasięgu oddziaływania dużego miasta.

Bibliografia

1. Bartosiewicz B., Pielesiak I.: *Funkcja komunikacyjna małych miast w regionie łódzkim*. W: *Funkcja usługowa małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.
2. Bartosiewicz B., Pielesiak I.: *Relacje małe miasto–metropolia w świetle powiązań przestrzennych*. W: *Zarządzanie miastem. Studium ekonomiczne i organizacyjne*. Red. M. Nowak, T. Skotarczak. CeDeWu, Warszawa 2010.
3. Bartosiewicz B., Pielesiak I.: *Spójność obszaru metropolitalnego – koncepcja badawcza*. W: *Obszary metropolitalne we współczesnym środowisku geograficznym*. Red. S. Liszewski. Nowa Era, Łódź 2010.
4. Heffner K.: *Zmiany roli i kierunków rozwoju małych miast w strefach metropolitalnych*. W: *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN 2008, z. 238.

⁸ Por. J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz: *Powiązania między miastami łódzkiego zespołu miejskiego*. Acta Universitatis Wratislaviensis, nr 1238, Studia Geograficzne LII, 1992.

5. Jakóbczyk-Gryszkiewicz J.: *Powiązania między miastami łódzkiego zespołu miejskiego*. Acta Universitatis Wratislaviensis, nr 1238, Studia Geograficzne LII, 1992.
6. Świdurska A.: *Efektywność rozwoju strukturalnego małych miast w strefie wpływu aglomeracji poznańskiej*. W: *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN 2007, z. 232.
7. Zuzańska-Żyśko E.: *Małe miasta w strefie oddziaływania ośrodków regionalnych*. W: *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN 2007, z. 232

LINKAGES BETWEEN SMALL TOWNS AND METROPOLIS IN THE LIGHT OF CUSTOMER FLOWS TO THE SERVICE FACILITIES – AN EXAMPLE OF LODZ METROPOLITAN AREA

Summary

Travelling to services is one of the key determinants affecting the actual relations within metropolitan areas. By analysing the size and the type of this kind of movements, in the light of accessibility to the tertiary sector in small towns, the author tries to identify the factors influencing the character of these travels and their consequences. In combination with other types of spatial relations between the metropolis and its surrounding, the discussed topic is a part of a wider research project, focusing on determining the level of territorial cohesion in the Lodz Metropolitan Area.

Adam Czarnecki

ZNACZENIE MAŁYCH MIAST W STRUKTURZE POWIĄZAŃ EKONOMICZNYCH WIEJSKICH PRZEDSIĘBIORSTW REGIONU ZIELONYCH PŁUC POLSKI

Wprowadzenie

Małe miasta tradycyjnie postrzegano jako integralny element prawidłowo funkcjonującego sektora rolniczego, a w szerszym zakresie – gospodarki wiejskiej. Stanowiły one ważne źródło zasobów traktowanych jako środki produkcji (*inputs*) dla rolnictwa, jako pierwsze miejsce przeznaczenia (skupu i przetworstwa) wytworzonych płodów rolnych (*outputs*) oraz jako miejsce nabywania dóbr konsumpcyjnych i usług przez gospodarstwa domowe rolników i innych mieszkańców wsi. Nie ma więc wątpliwości, że powiązania małe miasto – wieś nie miały i wciąż nie mają charakteru jednokierunkowego (wyłącznie z miasta na wieś), lecz opierają się na obustronnych przepływach zasobów ludzkich, materialnych i niematerialnych.

Dodatkowo, część miasteczek wciąż pełni funkcję „przekazników” przynajmniej dla pewnych grup wiejskich produktów (surowców, płodów rolnych, innych produktów i usług pochodzących z gospodarstw rolnych i wiejskich przedsiębiorstw), które w efekcie docierają na dalsze rynki – regionalne, krajowe i międzynarodowe. Równocześnie w odwrotnym kierunku następują przepływy usług i dóbr przetworzonych (w tym importowanych) do osiedli wiej-

skich. Przepływy te obejmują też przemieszczenia ludności zarówno o charakterze migracji wahałowych (codzienne dojazdy do pracy, nauki i w innych celach oraz zwykle rzadsze korzystanie z placówek usługowych i urzędów), jak i migracje na pobyt tymczasowy i stały. Przepływy informacji obejmują m.in. dane dotyczące ofert pracy w małym mieście oraz mechanizmów rynkowych, począwszy od zmian cen produktów i usług, aż do wzorców i preferencji konsumentów. Z kolei składnikiem przepływów finansowych są przeważnie pieniądze przesyłane od/do migrantów do/przez ich krewnych lub stanowiące rezultat transakcji handlowych oraz kredyty udzielane ludności wiejskiej przez instytucje zlokalizowane w miastach. Relacje te mają swój wymiar przestrzenny i składają się one z nakładających się obukierunkowych przepływów między sektorami, zarówno na poziomie gospodarstwa domowego, jak i reprezentantów lokalnej gospodarki (gospodarstw rolnych i firm pozarolniczych). Funkcja „przekaznika” obejmuje również rozprzestrzenianie idei, innowacji, wzorców konsumpcji, zachowań, stylów życia i wartości wytworzonych w większych ośrodkach¹. W niektórych typach regionów funkcjonalnych i gospodarek małe miasta stanowią istotne ogniwo procesu dyfuzji innowacji, umożliwiając w rezultacie upowszechnianie „nowości” na obszarach wiejskich. Stanowią one zatem „miejsce spotkania” działalności gospodarczych wiejskich i wielkomiejskich (spoza regionu)².

W ostatnich latach zakres i siłę pierwotnych powiązań małe miasto – wieś w znaczący sposób przeobraziły procesy transformacji społecznej, ekonomicznej i kulturowej zachodzące na poziomie globalnym, regionalnym i lokalnym, włączając w to postępujący zanik rolnictwa wraz ze zmniejszeniem zatrudnienia w pierwszym sektorze na wielu obszarach³. Jednym z ich efektów, a zarazem symptomów były obserwowane zmiany zależności między produkcją rolniczą a konsumpcją dóbr i usług na obszarach wiejskich⁴. Liberalizacja handlu i produkcji, skutkująca zwiększeniem dostępności tanich importowanych produktów żywnościowych, ukształtowała nowe wzorce konsumpcji wśród ludności miej-

¹ J. Hinderink, M.J. Titus: *Paradigms of Regional Development and the Role of Small Centers*. „Development and Change” 1988, No. 19.

² P. Xuza: *Renewal of Small Town Economies: The Case of Alice, Eastern Cape Province, South Africa*. „Africa Insight” 2006, Vol. 35(4)

³ A.G. Champion: *Counterurbanization: The Conceptual and Methodological Challenge*. W: *The Changing Pace and Nature of Population Deconcentration*. Red. A.G. Champion. Edward Arnold, A division of Hodder and Stoughton, London-New York-Melbourne-Auckland 1989; D. Dewar: *Reconstructing the South African Countryside: The Small Towns*. „Development Southern Africa” 1994, No. 11; T. Marsden, J. Murdoch, P. Lowe, R. Muntohn, A. Flynn: *Constructing the Countryside*. UCL Press, London 1993.

⁴ K. Heffner: *Małe miasta w rozwoju obszarów wiejskich*. W: *Małe miasta a rozwój lokalny i regionalny*. Red. K. Heffner. Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej, Katowice 2005.

skiej i wiejskiej, powodując wyparcie z rynku miejscowych, niewielkich przedsiębiorstw wykorzystujących tradycyjne, niskowydajne technologie i środki produkcji. Zdaniem części badaczy włączanie lokalnych gospodarek do łańcuchów dostaw na poziomie krajowym i międzynarodowym może z kolei następować mniej lub bardziej spontanicznie, ale najczęściej bez pośrednictwa (najbliższego) małego miasta. W rezultacie relacje małe miasto – wiejskie zaplecze słabną na rzecz powiązań metropolia – obszar wiejski.

Transport i komunikacja, stanowiące niegdyś jeden z pierwszoplanowych czynników miastotwórczych, wraz z rozwojem nowoczesnych technologii teleinformatycznych pozwoliły ujawnić się nowym wzorcom mobilności przestrzennej. Polegają one choćby na otwarciu dla ludności wiejskiej rynku usług i handlu poza miejscem zamieszkania (np. ośrodków regionalnych, metropolii i ich stref podmiejskich). Nowe wzorce mobilności umożliwiły z kolei realizację nowych preferencji konsumpcyjnych mieszkańców wsi z łatwiejszym dostępem do szerszego asortymentu produktów i usług o bardziej konkurencyjnych cenach⁵. Efektem jest „omijanie” małych miast na rzecz centrów znajdujących się wyżej w hierarchii sieci miejskiej⁶. Dodatkowo centra handlu hurtowego i centra dystrybucyjne, zlokalizowane w dużych miastach lub ich bardziej dostępnej komunikacyjnie strefie podmiejskiej, stwarzają dogodne warunki do sprzedaży produktów rolnych na większą skalę (dzięki obsłudze pojemniejszego i zasobniejszego rynku). Miasteczka są przy tym omijane nie tylko przez konsumentów indywidualnych, lecz i duże przedsiębiorstwa z licznymi powiązaniem o charakterze ponadlokalnym i ponadregionalnym poszukujące nowej lokalizacji⁷. W konsekwencji to osłabienie więzi między społecznością rolniczą a małomiasteczkową narusza podstawy prawidłowego funkcjonowania lokalnych ośrodków, zagrażając ich żywotności ekonomicznej i społecznej.

Istnieje zatem potrzeba zachowania (wzmocnienia) funkcji ponadlokalnych małych miast wynikająca z licznych przesłanek, do których należą: utrzymanie tożsamości kulturowej, ochrona sektora rolniczego (działalności prymarnych) i wielopłaszczyznowa integracja układów lokalnych. Jednocześnie, dążenie do budowania lub utrzymania „silnych, spójnych społeczności lokalnych” (*strong communities*), pojawiające się we współczesnej debacie o przy-

⁵ *Small Town Renewal*. Red. P. Kenyon, A. Black. RIRDC Publication No. 01/043. Union Offset, Canberra 2001.

⁶ J. Hinderink, M. Titus: *Small Towns and Regional Development: Major Findings and Policy Implications from Comparative Research*. „Urban Studies” 2001, Vol. 39, No. 3, Carfax Publishing

⁷ Evans H.E.: *A Virtuous Circle Model of Rural–urban Development: Evidence from a Kenyan Small Town and its Hinterland*. „Journal of Development Studies” 1992, No. 28.

szłości wsi⁸, winno uwzględniać złożoność powiązań między sferą społeczną, gospodarczą i przyrodniczą, w ten sposób wprowadzając w życie koncepcję zrównoważonego rozwoju małych miast oraz ich wiejskiego zaplecza. Nowy sposób myślenia o miastach, rewaloryzacja cech i wartości, jakimi one w dalszym ciągu dysponują (szerokim dostępem do usług publicznych, mniejszym zanieczyszczeniem środowiska, często dużą dostępnością „otwartej przestrzeni”, a jednocześnie prowadzeniem nieśpiesznego, bezstresowego życia), okazać się może, przy odpowiednim wsparciu, pierwszoplanowym czynnikiem przyciągającym nie tylko inwestorów, ale i nowych mieszkańców, a w dłuższej perspektywie trwałym fundamentem sprzyjającym ich społeczno-gospodarczemu ożywieniu.

1. Założenia badawcze

Idea badania i jego ramy metodologiczne nawiązują w znacznym stopniu do założeń międzynarodowego projektu badawczego pt. „Role of Small and Medium-sized Towns in Rural Development (Markettowns)” realizowanego m.in. w Instytucie Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN w latach 2001-2004. Przed owym projektem postawiono kluczowe pytanie badawcze dotyczące roli, jaką małe ośrodki miejskie odgrywają w rozwoju wsi w celu oszacowania ich obecnej i przyszłej zdolności stanowienia lokalnych biegunów wzrostu. Odpowiedź na nie uzyskano, dokonując identyfikacji i oceny powiązań ekonomicznych w zakresie przepływu dóbr, usług, kapitału i siły roboczej między gospodarstwami rolnymi, przedsiębiorstwami pozarolniczymi i gospodarstwami domowymi zlokalizowanymi w sześciu wybranych małych miastach reprezentujących trzy typy funkcjonalne (turystyczne, rolnicze i podmiejskie) oraz w ich wiejskim otoczeniu.

Niniejsze badanie⁹ miało z oczywistych względów węższy zakres przedmiotowy, choć jego cel główny nie zmienił się, bowiem w dalszym ciągu poszukiwano miejsca małych miast (do 20 tys. mieszkańców) w strukturze powiązań

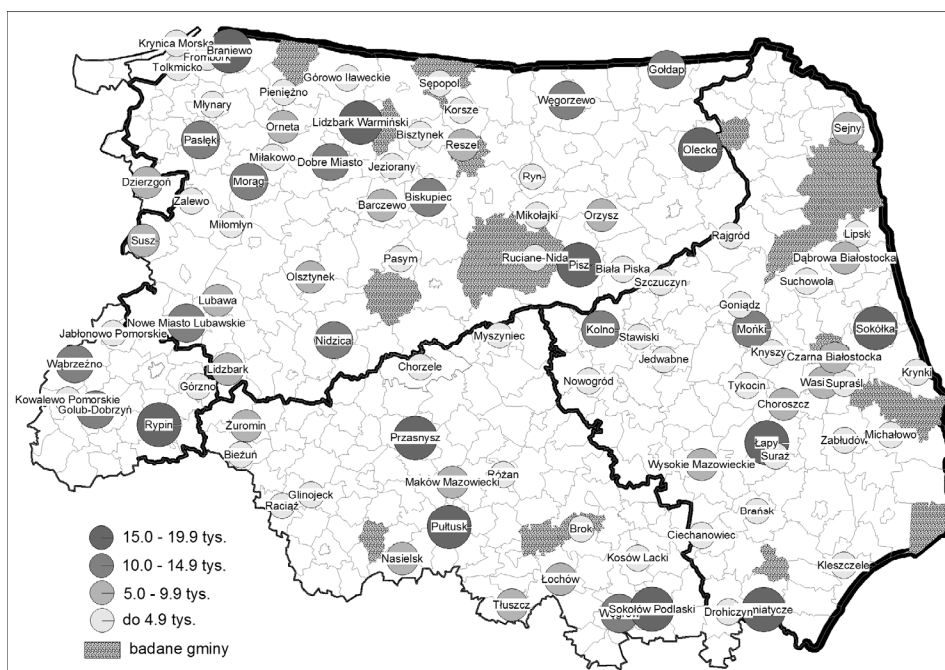
⁸ J. Morris, A. Bailey: *Managing the Environment for Sustainable Development: Rural Environmental Management and Planning*. W: J. Morris, A. Bailey, R.K. Turner, I.J. Bateman: *Rural Planning and Management*. Edward Elgar Publishing Ltd., Cheltenham 2001; A.J. Barker, P.H. Selman: *Managing the Rural Environment: An Emerging Role for Planning Authorities*. „Journal of Environmental Management” 1990, No. 1.

⁹ Badanie zrealizowano w Instytucie Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN w latach 2008-2011 pod kierunkiem prof. M. Kłodzińskiego w ramach projektu pt. „Społeczno-gospodarcze uwarunkowania zrównoważonego rozwoju obszarów wiejskich objętych siecią Natura 2000 na terenie Zielonych Płuc Polski” (nr 11001204), finansowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju.

ekonomicznych z obszarami wiejskimi, lecz relacje te ujęto znacznie bardziej fragmentarycznie. Badanie miało charakter jakościowy, a jego przedmiot stanowiły jedynie relacje ekonomiczne między małym miastem a wsią kształtowane przez wiejskie przedsiębiorstwa pozarolnicze. Ponadto uwagę skupiono jedynie na częstości występowania małych miast w strukturze przestrzennej powiązań gospodarczych, bez uwzględniania skali i podziału na rodzaje przepływających zasobów (dóbr, usług i kapitału). Zasadnicze źródło materiału statystycznego stanowiły deklaracje przedsiębiorców wskazujących miejsca (nazwy miast i gmin), z których pochodzili dostawcy (firmy zaopatrujące w surowce, towary i środki produkcji), odbiorcy (klienci indywidualni i instytucjonalni nabywający wytworzone dobra i usługi) i kooperanci. W ten sposób możliwe było opracowanie struktury i sieci powiązań o charakterze kupno – sprzedaż – kooperacja, uwzględniając trzy rodzaje lokalizacji: wieś, małe miasto i „inne”, tj. średnie i duże miasto.

W przekroju całej analizy szczególnie istotne, poza siłą powiązań ekonomicznych, było ukazanie różnicowania się deklaracji przedsiębiorców pod wpływem zmieniających się charakterystyk respondentów (wieku, wykształcenia), prowadzonej działalności gospodarczej (profilu działalności i liczby zatrudnionych) i miejsca lokalizacji przedsiębiorstwa (statusu administracyjnego, stopnia peryferyjności, poziomu atrakcyjności inwestycyjnej). Uogólniając, identyfikacja powiązań gospodarczych na płaszczyźnie przestrzennej pozwoliła w następstwie dokonać oceny znaczenia małych miast jako rynku zaopatrzenia, rynku zbytu i rynku współpracy/kooperacji (*enterprise cooperation market*) dla wiejskich przedsiębiorstw pozarolniczych.

Analiza jakościowa przeprowadzona została metodą kwestionariuszową wśród 284 lokalnych przedsiębiorców (właścicieli i współwłaścicieli pozarolniczych podmiotów gospodarczych) wybranych 19 gmin regionu Zielonych Płuc Polski (ZPP) w maju i czerwcu 2009 roku (rys. 1). Przy doborze respondentów-przedsiębiorców podstawowe kryterium stanowił profil prowadzonej działalności (według klasyfikacji PKD), tak aby odzwierciedlona została rzeczywista struktura branżowa podmiotów każdej z wybranych gmin. Kluczowym wymogiem przestrzennym uwzględnianym przy realizacji badania było natomiast w przypadku gmin miejsko-wiejskich dążenie do przeprowadzenia większej części wywiadów z właścicielami przedsiębiorstw zlokalizowanych na ich obszarze wiejskim.



Rys. 1. Małe miasta regionu Zielonych Płuc Polski według grup wielkościowych na tle badanych gmin

2. Miejsce małych miast w sieci powiązań ekonomicznych wiejskich przedsiębiorstw

Wyniki analizy ujawniły stosunkowo niewielkie znaczenie małych miast w strukturze powiązań gospodarczych, bowiem jedynie dla 28,9% wiejskich przedsiębiorstw stanowiły one jedno z miejsc dostaw, zbytu lub kooperacji (tabela 1). Sprzedaż dóbr i usług przedsiębiorstwom pozarolniczym, instytucjom publicznym, gospodarstwom rolnym i indywidualnym konsumentom pochodzącym z małych miast deklarowało 18,3% respondentów, zaopatrywanie się w surowce, dobra materialne i usługi w małych miastach – 14,4%, a współpracę z tamtejszymi firmami – tylko 2,1% badanych. Spośród wszystkich typów powiązań poddanych analizie najsilniejsze okazały się zatem te, które przynajmniej w sferze teorii mają najkorzystniejszy wpływ na gospodarkę wiejską, a mianowicie przepływ wytworzonych tam produktów i usług w kierunku małego miasta, a uzyskanego w ten sposób kapitału z powrotem w kierunku wsi. W rezulta-

cie realizacji potrzeb o charakterze ponadlokalnym powiększają się zasoby finansowe takich przedsiębiorstw, a w szerszym ujęciu wzrasta potencjał rozwoju terytorium, na którym jest ono zlokalizowane. Nie zmienia to jednak faktu, iż pozycja małego miasta w sieci relacji ekonomicznych badanych firm wiejskich była niewielka, a w przypadku kilku gmin marginalna lub nawet żadna, ujawniająca się szczególnie słabo w sferze kooperacji.

Tabela 1

Powiązania w zakresie sprzedaży, zakupów i kooperacji między pozarolniczymi przedsiębiorstwami wiejskimi a małymi miastami

		Sprzedaż w małym mieście		Zakupy w małym mieście		Kooperacja w małym mieście		Związki z małym miastem (suma relacji)	
		N	%	N	%	N	%	N	%
1		2	3	4	5	6	7	8	9
Firmy ogółem		52	18,3	41	14,4	6	2,1	82	28,9
I. Lokalizacja przedsiębiorstwa									
Typ gminy	wiejska	18	8,7	29	14,0	3	1,5	39	18,8
	miejsko-wiejska	34	44,2	12	15,6	3	3,9	43	55,8
Województwo	mazowieckie	7	14,3	1	2,4	4	8,2	11	22,5
	podlaskie	18	15,8	18	15,8	–	–	28	24,6
	warmińsko-mazurskie	27	22,3	22	18,2	2	1,7	43	35,5
Wieś	gminna	35	21,0	15	9,0	6	3,6	49	29,3
	pozostałe	17	14,5	26	22,2	–	–	33	28,2
II. Charakterystyka przedsiębiorstwa									
Wielkość przedsiębiorstwa (liczba zatrudnionych)	mikro (1-9)	41	17,4	37	15,7	4	1,7	68	28,8
	małe (10-49)	11	26,8	4	9,8	2	4,9	14	34,2
	średnie (50-249)	–	–	–	–	–	–	–	–
Rodzaj działalności przedsiębiorstwa (według sekcji PKD)	leśnictwo, rybołówstwo	2	10,0	1	5,0	2	10,0	5	25,0
	produkcja, przetwórstwo	6	16,7	7	19,4	–	–	11	30,6
	budownictwo	2	10,5	4	21,1	–	–	4	21,1
	handel, naprawy	25	22,3	15	13,4	2	1,8	38	33,9
	noclegi, gastronomia	2	6,7	2	6,7	–	–	4	13,3
	transport, łączność	2	16,7	1	8,3	1	8,3	2	16,7
	usługi wyższego rzędu	3	33,3	2	22,2	–	–	4	44,4
pozostałe	10	21,7	9	19,6	1	2,2	14	30,4	

cd. tabeli 1

1		2	3	4	5	6	7	8	9
Ocena sytuacji firmy	polepsza się	14	19,2	12	16,4	–	–	23	31,5
	pogarsza się	11	11,2	10	10,2	2	2,0	21	21,4
	nie zmienia się	27	24,1	19	17,0	4	3,6	38	33,9
Czynnik lokalizacyjny	zamieszkanie właściciela w tej samej miejscowości	43	22,5	25	13,1	4	2,1	58	30,4
	dogodne położenie komunikacyjne	2	18,2	2	18,2	1	9,1	5	45,5
	tania siła robocza	–	–	2	28,6	1	14,2	3	42,9
	dostęp do surowców	1	9,1	–	–	–	–	2	18,2
	inne powody	6	12,2	11	22,5	–	–	14	28,6
III. Charakterystyka przedsiębiorcy									
Wiek	produkcyjny mobilny	19	17,4	22	20,2	2	1,8	34	31,2
	produkcyjny niemobilny	25	16,1	15	9,7	4	2,6	38	24,5
	poprodukcyjny	4	33,3	2	16,7	–	–	5	41,7
Wykształcenie	podstawowe i zasadnicze zawodowe	16	23,9	14	20,9	1	1,5	27	40,3
	średnie	22	14,7	20	13,3	3	2,0	36	24,0
	wyższe, niepełne wyższe	13	25,5	6	11,8	2	3,9	17	33,3
Prowadzenie gosp. rolnego	tak	17	22,4	19	25,0	3	4,0	31	40,8
	nie	35	16,8	22	10,6	3	1,4	51	24,5

Dla większej części respondentów (65,8%) kluczowymi partnerami w wymianie handlowej były przedsiębiorstwa i ludność większych miast (średnich i dużych), spośród których ponad połowa pochodziła z ośrodków dużych (ponad 100 tys. mieszkańców). Miasta znajdujące się wyżej w hierarchii stanowiły przede wszystkim atrakcyjne miejsce dokonywania zakupów (51,8%), a w dalszej kolejności sprzedaży (23,6%) i kooperacji (15,5%), przy czym badane podmioty, dla każdego typu relacji, wyraźniej „ciążyły” w kierunku miast dużych niż średnich. Jednocześnie silniejsze powiązania wiejskich przedsiębiorstw w zakresie sprzedaży z małymi i najczęściej pobliskimi miastami niż z większymi nakazują sądzić, iż „wypracowały” one pewien wzorzec funkcjonowania polegający z jednej strony na zaopatrywaniu się na rynkach większych, oferujących bardziej zróżnicowany asortyment produktów i usług, wyższą ich jakość i konkurencyjne ceny, a z drugiej – zaspokajaniu potrzeb mieszkańców i (praw-

dopodobnie w mniejszym stopniu) przedsiębiorstw na poziomie gminy. W ten sposób zazwyczaj realizowany jest niekorzystny dla wiejskiej gospodarki scenariusz przyczyniający się do postępującej dezintegracji układów lokalnych. Jego głównymi elementami są „drenaż” lokalnych zasobów kapitałowych w wyniku uzależniania potencjału rozwojowego przedsiębiorstw od popytu i zdolności nabywczej miejscowej ludności i ich odpływ w kierunku większych ośrodków i jednoczesne opieranie działalności przedsiębiorstw na obsłudze miejscowej ludności. W rezultacie pełniąc przede wszystkim funkcje o charakterze endogenicznym, skutecznie ograniczają swoje możliwości rozwojowe, a w następstwie także i obszaru, na którym działają. Nie przyciągają bowiem kapitału (zleceń) z rynków zewnętrznych, a brak takich impulsów wydatnie ogranicza możliwości pełnienia przez nie roli centrów rozwoju i aktywizacji społeczno-gospodarczej bezpośredniego otoczenia. Jednak należy pamiętać, że w ten sposób badane przedsiębiorstwa realizują istotne społecznie zadanie, a mianowicie zaspokajają różnorodne potrzeby mieszkańców, stanowiąc ogniwo pośrednie w łańcuchach dostaw (dóbr, usług, idei) czy szerzej – procesie dyfuzji innowacji z obszarów centralnych do peryferii.

Specyficznym typem badanych relacji była kooperacja, która stosunkowo rzadko pojawiała się we wskazaniach respondentów. Świadczyło to prawdopodobnie o stosunkowo nieskomplikowanym procesie wytwarzania wśród badanych podmiotów („prostym” technologicznie produkcie wytwarzanym w całości w jednym przedsiębiorstwie), a tym samym o braku podstaw do powstania tego rodzaju powiązań. Wydaje się również, że do pewnego stopnia zdecydowała o tym branża przedsiębiorstwa, bowiem kooperacja charakterystyczna jest zazwyczaj dla produkcji i przetwórstwa, a rzadziej usług, jednocześnie trudno o taki typ powiązania w branży handlowej (a takie firmy stanowiły większość w badanej zbiorowości). Abstrahując jednak od tych rozważań, firmy zlokalizowane w dużych ośrodkach miały znacznie bardziej rozwinięte zdolności do nawiązywania kontaktów i możliwości kooperacyjne niż te z mniejszych miast, stąd też wyższy odsetek przedsiębiorców deklarujących współpracę z podmiotami z miast znajdujących się najwyżej w hierarchii (11,3%) niż z ośrodków o średniej wielkości (7,7%) i małej (2,1%). Wynika to z często wyższego zaawansowania technologicznego i organizacyjnego takich firm oraz ich większej „otwartości” na współpracę i bliskości światowych kanałów przepływu dóbr, usług i informacji. Uwarunkowania te determinują jednak ich silniejsze powiązania na poziomie globalnym i regionalnym z przedsiębiorstwami z innych dużych miast i metropolii niż z wiejskimi firmami.

Najsilniejsze powiązania z ośrodkami małymi występowały wśród organizacji pochodzących z obszarów wiejskich województwa warmińsko-mazurskiego, co ujawniło się głównie w przypadku sprzedaży (22,3%) i sumy trzech typów relacji (35,5%). Sytuacja taka zdeterminowana pośrednio została stosunkowo gęstą siecią miast tej wielkości i ich równomiernym rozmieszczeniem w przestrzeni, a bezpośrednio – większą dostępnością przestrzenną do nich. Nie bez znaczenia były też niewielka liczba większych miast (głównie ośrodków o znaczeniu subregionalnym, takich, wśród których wymienić można jedynie Elbląg) i dysproporcje w ich rozkładzie przestrzennym. Dodatkowo, wyniki analizy do pewnego stopnia mogły też zostać „zdeformowane” poprzez uwzględnienie liczniejszej grupy gmin miejsko-wiejskich z województwa warmińsko-mazurskiego (4) niż z pozostałych (po 1). Przedsiębiorstwa zlokalizowane w części wiejskiej gmin o takim statusie administracyjnym miały zwykle szerszy dostęp do miejskich rynków zapewniany różnorodnymi powiązaniem lokalnymi o charakterze administracyjnym, funkcjonalnym i gospodarczym. Co ciekawe, znikome różnice w sile powiązań podmiotów z obszarów wiejskich województw podlaskiego i warmińsko-mazurskiego z małymi ośrodkami zanotowano w przypadku zakupów (odpowiednio 15,8% i 18,2%). Po raz kolejny wyjaśnienie możemy znaleźć, ujawniając dodatkowe kierunki w sieci powiązań: wśród nich większe miasta (ponad 20 tys. mieszkańców) stanowiące pierwszoplanowego partnera handlowego dla 49,1% firm podlaskich i 46,3% firm warmińsko-mazurskich. Przy tym, co warto podkreślić, dla tych ostatnich nieco większe znaczenie jako miejsce zaopatrzenia miały miasta średnie (24,8%), wśród nich najczęściej wymieniane Bartoszyce, Kętrzyn, Mrągowo i Szczytno, a dla przedsiębiorstw z województwa podlaskiego – miasta duże (43,9%), a właściwie jedno – Białystok (aż 73,2% wskazań grupy miast dużych i średnich). Najsłabsze powiązania wystąpiły wśród firm północnej części województwa mazowieckiego (22,5% sumy relacji), szczególnie w przypadku zakupów (2,4%), co pośrednio wynikało z niewielkiej liczby małych miast w pobliżu badanych gmin i jednocześnie niewielkiej odległości do miast średnich (Ostrowi Mazowieckiej, Płońska i Wyszkowa) i dużych (Warszawy). Czynnikiem wzmagającym siłę „ciążenia” przedsiębiorstw mazowieckich w kierunku stolicy było położenie każdej z badanych gmin wzdłuż ważnych dróg o znaczeniu międzynarodowym. Uwarunkowania te w wyraźny sposób ukształtowały i wzmocniły relacje gospodarcze z większymi ośrodkami kosztem powiązań z nielicznymi pobliskimi małymi miastami (Łochowem, Nasielskiem i do pewnego stopnia Brokiem, szczególnie w zakresie zakupów).

Status administracyjny gminy, w której zlokalizowane było badane przedsiębiorstwo, stanowił czynnik wyraźnie determinujący kierunek przepływów, bowiem ponad połowa właścicieli firm z gmin miejsko-wiejskich (55,8%) wskazywała na powiązania z małym miastem (często znajdującym się w granicach gminy), przy czym analogiczna sytuacja występowała jedynie w co piątej firmie z gmin wiejskich. Oddziaływanie tego czynnika było szczególnie widoczne w kształtowaniu sprzedaży dóbr i usług w małym mieście (korelacja na poziomie +0,41), którą deklarowało 44,2% podmiotów z gmin miejsko-wiejskich i tylko 8,7% z gmin wiejskich. Jego wpływ okazał się jednak bardzo ograniczony w przypadku zakupów (14-15% w obu typach gmin), co oznaczać może wskazywane często w literaturze przedmiotu „omijanie” małych miast, jako centrów przetwórczych, produkcyjnych i handlowych, na rzecz ośrodków zlokalizowanych wyżej w hierarchii sieci osadniczej. Badane przedsiębiorstwa zaopatrywały się zatem znacznie częściej na obszarach wiejskich (jeśli są to przedsiębiorstwa przetwórstwa rolno-spożywczego) oraz w dużych miastach i ich bardziej dostępnych komunikacyjnie strefach podmiejskich (centrach handlowych i dystrybucyjnych), gdzie szersza jest gama oferowanych produktów i usług, zwykle wyższa ich jakość i korzystniejsze ceny.

Ponadto zaobserwowano silniejsze powiązania przedsiębiorstw zlokalizowanych we wsiach – siedzibach gmin z małymi miastami w zakresie sprzedaży (21,0%) oraz z większymi miastami w zakresie zakupów (58,9%) niż wśród firm pochodzących z innych, zazwyczaj mniejszych wsi (odpowiednio 14,5% i 40,0%). Świadczyć to może o wyższej przestrzennej i przede wszystkim komunikacyjnej dostępności do większych ośrodków oraz większym dostępie do informacji tych pierwszych (dzięki wyższemu wyposażeniu w infrastrukturę techniczną – Internet) niż w przypadku drugiej grupy firm, „skazanej” na dostawcę z bliższego, mniejszego miasta, oferującego często mniej zróżnicowany i niższej jakości towar. Z racji korzystniejszego położenia, zarówno w stosunku do małych ośrodków, jak i do większych – centrów zaopatrzeniowych, przedsiębiorstwa ze wsi gminnych mają zatem większe możliwości odgrywania uzupełniającej roli w obsłudze ludności i firm małych miast niż podmioty ze wsi mniejszych, często peryferyjnych, borykające się z zasadniczymi problemami o charakterze ekonomicznym (niskim popytem ludności).

Małe miasta stanowiły ważne ogniwo w sieci kontaktów gospodarczych dla przedsiębiorstw zlokalizowanych w 7 z 19 badanych gmin. Świadczy o tym ponad 50-proc. odsetek respondentów z Dziadkowic, Reszla, Sępopola, Rucianego-Nidy, Czarnej Białostockiej, Broku i Kiwit, wymieniających je wśród głównych miejsc wymiany handlowej. Większa część wymienionych jednostek miała

status miejsko-wiejski, co każe sądzić, że operacje zaopatrzenia, zbytu i rzadziej kooperacji zazwyczaj były dokonywane na możliwie najmniejszą odległość, a więc do miasta – siedziby gminy. Poza tym Reszel, Sępopol i Ruciane-Nida wraz z okolicznymi ośrodkami tworzą stosunkowo gęstą sieć miast małych, co z jednej strony ułatwia wymianę handlową w aspekcie przestrzennym, ale z drugiej strony – stanowić też może źródło walki o przewagę konkurencyjną w mikroregionie. Najwyższy odsetek respondentów deklaruujących związki z miastem (suma relacji) zanotowano w Dziadkowicach (75,0%), o czym, zdaje się, w znacznym stopniu zdecydowało jego specyficzne położenie w stosunkowo niewielkiej odległości od trzech małych miast – Siemiatycz, Brańska i Drohiczyzna. I, co ciekawe, taki układ zależności tylko w niewielkim stopniu zmodyfikowany został bardzo korzystnym położeniem komunikacyjnym Dziadkowic (przy ważnej drodze o znaczeniu międzynarodowym) i relatywnie niewielkim dystansem do średniej wielkości Bielska Podlaskiego.

Nieco inne przyczyny zdeterminowały silne relacje firm pozarolniczych z Kiwitów z małymi miastami położonymi w ich bezpośrednim otoczeniu (z Lidzbarkiem Warmińskim, Bisztyńkiem i Jezioranami). I w tym przypadku na strukturę powiązań tylko nieznaczny wpływ miała bliskość średniego ośrodka – Bartoszc. Małe miasta pojawiły się też jako jeden z kierunków przepływów dóbr i usług wśród firm ze Sztabina, Brańszczyka, Gibów, Jedwabna, Piecków, Lelkowa, Nowego Miasta i Świętajna, przy czym w żadnej z gmin nie odgrywały one poważniejszej roli, a wartości odsetka wahały się od 16,7% do 6,7%. Połączenie dwóch czynników – niewielkiej liczby pobliskich małych miast i sąsiedztwa z większymi (zwykle o średniej wielkości) – stanowiło najczęściej główną przyczynę „omijania” mniejszych ośrodków, czego przykładem może być Brańszczyk z pobliskim Wyszkowem, Nowe Miasto z Płońskiem czy Jedwabno i Świętajno ze Szczytnem. Dodatkowym uwarunkowaniem była bliskość miasta średniego przy jednoczesnej dość gęstej sieci miast małych, ale prawdopodobnie oferujących ograniczone możliwości wymiany handlowej, np. niewielką liczbę odbiorców (miasta do 5 tys. mieszkańców) lub skromne zasoby kapitałowe i zdolność nabywczą mieszkańców. Wydaje się, że sytuacja taka kształtowała do pewnego stopnia relacje badanych firm ze Sztabina i Piecków. Natomiast na brak relacji gospodarczych z małymi miastami wskazywali badani z części gmin podlaskich: Bakalarzewa, z którym co prawda sąsiaduje Olecko (około 16 tys. mieszkańców), ale tylko nieco dalej do średnich Suwałk; Białowieży, w sąsiedztwie której nie ma żadnego małego miasta, a najbliższym i jedynym w zasięgu kilkunastu kilometrów jest średniej wielkości Hajnówka (ponad 22 tys. osób); Gródka, który pomimo niewielkiego dystansu do trzech

innych małych miast (Wasilkowa, Supraśla i Czarnej Białostockiej) „ciąży” najsilniej do nieodległego Białegostoku, z którym jest bardzo dobrze skomunikowany; Płaski, z której znacznie bliżej do większego Augustowa niż do słabiej dostępnego przestrzennie, niewielkiego Lipska (2,5 tys. mieszkańców).

Wielkość i branża badanego przedsiębiorstwa okazały się mieć istotny wpływ na różnicowanie stopnia integracji gospodarczej między wsią a małym miastem. Ujawniono stosunkowo silne powiązania ekonomiczne w zakresie sprzedaży produktów i usług przez przedsiębiorstwa małe (od 10 do 49 zatrudnionych) (26,8% sprzedających w małym mieście), natomiast w zakresie zakupów – przez firmy mikro (do 10 osób) (17,4%). Jednocześnie w większych firmach (50 i więcej zatrudnionych) takie zależności nie występowały, bowiem przeważająca ich część łączyła je z podmiotami z dużych i średnich miast (71,4%) głównie w zakresie zaopatrzenia. Wydaje się zatem, że to przedsiębiorstwa małe dysponowały większym potencjałem rozwojowym, a przy tym lepiej go wykorzystywały, dystrybuując produkty i świadcząc usługi „na zewnątrz” (nawet jeśli rozumiemy przez to pobliskie miasto – siedzibę gminy), w odróżnieniu od firm mikro, których rola w decydującym stopniu polegała na obsłudze miejscowej ludności, często w ramach jednej niewielkiej wsi. Ponadto, co charakterystyczne, stopień integracji przedsiębiorstw wiejskich z małymi miastami był najwyższy w przypadku działalności usługowych, w szczególności wyspecjalizowanych, wyższego rzędu (44,4% sumy wszystkich relacji), m.in. usług bankowych, ubezpieczeniowych, edukacyjnych i zdrowotnych. Stanowią one grupę funkcji typowych dla miast, nawet małych, stanowiących w założeniu centrum obsługi ich wiejskiego zaplecza, z czego wynika ich ponadlokalny charakter. Stosunkowo silne powiązania z małymi ośrodkami ujawniły się też w przypadku handlu i napraw (33,9%) oraz produkcji (30,6%), czego potwierdzeniem jest zbyt i zaopatrywanie się w takich miejscach części reprezentantów pierwszej (odpowiednio 22,3% i 13,4%) i drugiej z nich (16,7% i 19,4%). Jednocześnie w świetle deklaracji przedstawicieli usług noclegowych, gastronomicznych i transportowych związki gospodarcze z małymi miastami stanowiły jedynie margines ich funkcjonowania (poniżej 13,3% wskazujących takie relacje). Nie budzi to jednak kontrowersji, jeśli przyjmiemy, że takiego rodzaju działalności mają charakter ponadlokalny i prowadzone są z myślą o obsłudze ludności i firm pochodzących z dalszych obszarów, a nie pobliskich małych miast.

Spośród czynników lokalizacyjnych uwzględnianych przy wyborze miejsca działalności gospodarczej szczególne znaczenie dla firm silniej powiązanych z małymi miastami miały: dogodne położenie komunikacyjne (45,5%), tania siła robocza (42,9%), zamieszkanie jej właściciela w tej samej miejscowości (30,4%)

i „pozostałe” powody (28,6%). Natomiast dla przedsiębiorstw wykazujących powiązania ekonomiczne z większymi miastami, poza miejscem zamieszkania właściciela (68,6%), pierwszoplanową rolę odgrywały: dogodne położenie komunikacyjne (100,0%), łatwy dostęp do surowców naturalnych (90,9%), bliskość dużego miasta (85,7%), dobrze rozwinięta infrastruktura techniczna (80,0%) i tania siła robocza (71,4%). Wydaje się więc, że przedsiębiorcy z drugiej grupy już na etapie wyboru lokalizacji znacznie większą uwagę zwracają na występowanie szczególnych uwarunkowań rozwojowych sprzyjających pełniejszemu realizowaniu przez nie funkcji obsługi, a co za tym idzie – maksymalizacji zysku i właściwemu funkcjonowaniu na rynku. Właściciele firm mających silniejsze kontakty z małymi miastami znacznie rzadziej dokonują tak szerokiej analizy czynników lokalizacyjnych, przez co zakres ich działania jest w efekcie wyraźnie zawężony przestrzennie.

Wymiana handlowa między małym miastem a wsią o najwyższym natężeniu występowała w przedsiębiorstwach kierowanych przez osoby z wykształceniem zasadniczym zawodowym, które w równym stopniu dokonywały tam zakupów (23,9%), co sprzedawały swoje produkty i usługi (20,9%). Firmy z właścicielem o wyższym wykształceniu realizowały odmienny wzorzec powiązań, jako że zaopatrywały się one w konieczne zasoby głównie w większych miastach, pomijając miasta małe (tylko 11,8%), gdzie przeważnie koncentrowała się ich sprzedaż (25,5%). Dodatkowo, silniejsze relacje z małymi ośrodkami częściej deklarowali właściciele w wieku poprodukcyjnym (41,7%) niż produkcyjnym mobilnym (31,2%) i produkcyjnym niemobilnym (24,5%), przy czym reprezentanci grup najstarszych realizowali wzorzec powiązań opisany wyżej przez relacje charakterystyczne dla lepiej wykształconych, natomiast młodszy (w wieku produkcyjnym mobilnym) nieco częściej zaopatrywali się w małym mieście, niż tam sprzedawali. Świadczyć to może nie tyle o braku doświadczenia w prowadzeniu działalności, ale bardziej o trudnościach w dostępie do dalszych, większych rynków dostaw/zaopatrzenia oraz o ograniczonych możliwościach zaspokojenia potrzeb klienta/konsumenta z małego miasta przy wysokiej konkurencji zarówno ze strony tamtejszych, jak i „zewnętrznych” (działających na poziomie globalnym i regionalnym) firm. Co więcej, być może przedsiębiorstwa kierowane przez osoby stosunkowo młode celowo „pomijają” małe miasta jako miejsca zbytu dóbr i usług, nawiązując relacje „bez pośredników” z podmiotami z większych ośrodków.

Małe miasta stanowiły ważniejsze miejsce sprzedaży i zakupów dla wiejskich firm, których właściciele byli jednocześnie rolnikami (prowadzili gospodarstwo rolne równocześnie z przedsiębiorstwem) (40,8%) niż dla skupiających

swe wysiłki na działalności pozarolniczej (24,5%). Przy formułowaniu opinii prawdopodobnie niełatwe było rozdzielanie obu pełnionych funkcji, stąd też traktowanie mniejszych ośrodków jako najbliższego, dostępnego komunikacyjnie rynku zbytu dla rolnictwa, często ze zlokalizowanymi tam zakładami przetwórczymi oraz rynku zaopatrzenia w środki produkcji zarówno dla przedsiębiorstwa, jak i gospodarstwa rolnego.

Ponadto, przedsiębiorstwa bardziej innowacyjne, które wprowadziły w ostatnich kilku latach nowe produkty i usługi lub poczyniły inwestycje, kupując nowe technologie, maszyny, urządzenia itp., nieco rzadziej wskazywały na istnienie powiązań z małymi miastami w zakresie kupna, sprzedaży i kooperacji (28,4%) niż firmy niepodejmujące takich działań (31,2%). Właściciele tych pierwszych częściej utrzymywali i zawierali nowe kontakty handlowe i dotyczące współpracy z podmiotami pochodzącymi z większych miast, co stanowi potwierdzenie ich roli jako pierwszoplanowego źródła idei, innowacji i szerzej – zmiany w organizacji. Do tego wyniki badania wyraźnie wskazują, że w procesie ich dyfuzji (rozprzestrzeniania i upowszechniania w społeczeństwie i gospodarce) stosunkowo niewielkie znaczenie mają „ogniwa” pośrednie – małe miasta. Rozwój nowoczesnych technologii informacyjnych i informatycznych („kurczenie się” przestrzeni), ukonstytuowanie się łańcuchów dostaw o zasięgu regionalnym, a przede wszystkim globalnym w decydujący sposób ułatwia nawiązywanie bezpośrednich kontaktów handlowych, także z pozornie „izolowanymi”, peryferyjnymi wiejskimi przedsiębiorstwami.

Właściciele korzystający z kredytów bankowych na inicjowanie i rozwój przedsiębiorstwa wskazywali na swoje silniejsze związki z małymi miastami (35,6% sumy relacji) niż ograniczający się do innych form finansowania własnej działalności (26,8%). Różnice między obiema grupami szczególnie wyraźnie zaznaczały się w zakresie sprzedaży w ośrodkach o tej wielkości (25,7% do 14,2%), natomiast nie ujawniły się w ogóle w przypadku dokonywanych tam zakupów (po 15,8%). Małe miasta dysponują niejednokrotnie bardzo zdywersyfikowaną strukturą funkcjonalną ze stosunkowo wysokim udziałem usług wyspecjalizowanych, wyższego rzędu, co dotyczy również usług bankowych. Trzeci sektor, a przede wszystkim usługi niematerialne stanowią istotny czynnik „przyciągający” nabywców indywidualnych i instytucjonalnych, przy czym są one składnikiem typowym przede wszystkim dla struktury funkcjonalnej większych miast. Pojawienie się ich w mniejszych ośrodkach w znaczący sposób może podnieść poziom dostępności przestrzennej do tego rodzaju usług (ograniczając koszty transportu) ludności wiejskiej głównie z obszarów peryferyjnych, choć jednocześnie populacja rzeczywistych i potencjalnych konsumentów może być zbyt

niska, aby zapewnić pożądane zyski z działalności. Wyniki tej części analizy mogą też świadczyć o wykorzystaniu pozyskanych dzięki kredytom zasobów finansowych na poszukiwanie i eksplorację nowych „obiecujących” rynków (głównie w zakresie sprzedaży), za które w niektórych przypadkach mogą być uważane małe miasta.

Uchwycono również wpływ powiązań gospodarczych z małymi miastami na kondycję ekonomiczną badanego przedsiębiorstwa. Wyniki badania pozwoliły sformułować tezę o korzyściach nawiązywania takich kontaktów. Małe miasta stanowiły ważny kierunek zaopatrzenia i zbytu dla respondentów utrzymujących, że obecna sytuacja firmy jest lepsza lub podobna jak w latach ubiegłych (odpowiednio 31,5% i 33,9%). Natomiast dla oceniających aktualną sytuację przedsiębiorstwa jako pogarszającą się, ze spadającymi obrotami, ośrodki do 20 tys. mieszkańców były znacznie mniej atrakcyjnym miejscem wymiany handlowej (21,4%). Wydaje się zatem, że potencjał małych miast rozpatrywanych zarówno jako rynki zbytu, jak i zaopatrzenia jest nie do końca rozpoznany i wykorzystany przez firmy wiejskie. Stanowią one jedną z bardziej przystępnych możliwości optymalnego funkcjonowania w otoczeniu, której wykorzystanie nie wymaga tak wielu nakładów i wysiłków, głównie ze względu na częstą bliskość tych miast oraz znacznie mniej wyrafinowane potrzeby ich mieszkańców niż ludności dużych miast. Dodatkowo, o czym pośrednio świadczą wyniki badania, silniejsze powiązanie z nimi może stanowić jedną z kluczowych dróg łagodzących lub hamujących do pewnego stopnia negatywne skutki zmian globalnych, w tym koniunkturalnych. Innymi słowy, kondycja wiejskich przedsiębiorstw może być mniej narażona na działanie czynników zewnętrznych, jeśli utrzymują one silne i trwałe relacje na poziomie lokalnym, choć z drugiej strony powiązania o charakterze regionalnym i globalnym bez wątpienia zapewniają wyższe zyski, ale obciążone są one większym ryzykiem. Pomimo tego warto zwrócić szczególną uwagę na sposoby działania i właściwe wykorzystanie uwarunkowań sprzyjających wzmocnieniu lub reintegracji powiązań lokalnych.

Wnioski

Stosunkowo słabe powiązania gospodarcze między małymi miastami a obszarami wiejskimi (na przykładzie wiejskich przedsiębiorstw) stanowią potwierdzenie sformułowanej od pewnego czasu przez badaczy tej problematyki tezy o konsekwentnie zmniejszającym się znaczeniu miasteczek w rozwoju

wsi¹⁰ lub inaczej o charakteryzującym je najmniej zainicjowanym procesie lokalnej integracji gospodarczej¹¹. Współcześnie małe ośrodki stają się coraz mniej istotnym rynkiem zbytu, zaopatrzenia i kooperacji dla wiejskich firm pozarolniczych, a tym samym ich pozycja w sieci kontaktów handlowych zostaje poważnie uszczuplona na rzecz większych miast i ich stref podmiejskich. Jednym ze skutków globalizacji było skrócenie odległości i czasu między kolejnymi ogniwami łańcuchów dostaw – producentem rolnym a przetwórcą, dystrybutorem i konsumentem. Trzy ostatnie elementy ciągu powiązań coraz częściej znajdują się na wyższych poziomach w przestrzeni – regionalnym i globalnym, jednocześnie zapewniając wiejskiemu przedsiębiorcy potencjalnie wyższe dochody i możliwości rozwoju, nieograniczone przez niewielką chłonność i potrzeby rynku lokalnego. Proces ten wraz z wyraźną poprawą na płaszczyźnie transportowej i komunikacyjnej (uwzględniając nowoczesne metody wymiany informacji między przedsiębiorstwem a otoczeniem) ułatwił też bezpośredni dostęp do „globalnych” produktów wiejskiemu odbiorcy indywidualnemu (dobra konsumpcyjne) i instytucjonalnemu (środki produkcji, surowce). Bezpośrednim rezultatem tych procesów jest utrata dotychczasowych funkcji obsługi otoczenia wiejskiego i w następstwie coraz mniejsze znaczenie pobliskiego małego miasta w kontekście zaopatrywania i zbytu dóbr i usług oraz kooperacji. Rola miasteczek jako „przekazników” zmniejsza się również w wymiarze społecznym, bowiem globalizacja i postęp technologiczny (Internet, mass media) umożliwiły przepływy informacji, idei, innowacji, wzorów zachowań, wzorców konsumpcji, pracy (na odległość) czy ogólniej – stylów życia „szerokimi” strumieniami między źródłem (zwykle metropolią lub dużym miastem) a obszarami wiejskimi, wśród nich nawet niektórymi peryferyjnymi. W ten sposób marginalizuje się znaczenie miasteczek, które przestają pełnić rolę „miejsca spotkania” gospodarki i społeczeństwa wiejskiego z wielkomiastem. Kurczenie się przestrzeni w efekcie ujawniło w pełnej skali przewagę konkurencyjną dużych miast w zaspokajaniu potrzeb nie tylko ludności i gospodarki wiejskiego zaplecza, ale mieszkańców małych miast. Powszechne zaopatrywanie się wiejskich przedsiębiorstw w dużych i średnich miastach, osłabiające ich integrację z najbliższym otocze-

¹⁰ P. Courtney, L. Mayfield, R. Tranter, P. Jones, A. Errington: *Small Towns as 'Sub-Poles' in English Rural Development: Investigating Rural–Urban Linkages Using Sub-regional Social Accounting Matrices*. „Geoforum” 2007, No. 38, Elsevier; P. Courtney, D. Lépicier, B. Schmitt: *Spatial Patterns of Production Linkages in the Context of Europe's Small Towns: How Are Rural Firms Linked to the Local Economy?* „Regional Studies” 2008, Vol. 42.3, Routledge, London.

¹¹ K. Heffner: Op. cit.

niem, prowadzi do coraz większego transferu środków poza układ lokalny¹² lub – innymi słowy – do dynamicznego wypłukiwania z nich kapitału.

W tym kontekście konieczne jest poszukiwanie nowych funkcji, jakie mogłyby pełnić małe miasta dla obszarów wiejskich i ich mieszkańców. Jednym ze sposobów podniesienia atrakcyjności miasteczka zarówno dla jego mieszkańców, jak i dla ludności dalszego i bliższego otoczenia jest dalsze różnicowanie struktury działalności gospodarczych, w tym przede wszystkim usług wyższego rzędu (niegdyś charakterystycznych wyłącznie dla większych ośrodków), wraz z konsekwentnym podnoszeniem ich jakości i dostępności w wymiarze kosztów (co jest szczególnie istotne dla ludności wiejskiej często starszej, z ograniczonymi zasobami finansowymi i zdolnością nabywczą). Mniejsza odległość, krótszy czas i niższe koszty przy podobnej jakości usług i produktów (w porównaniu do oferowanych w dużych miastach) mogą oznaczać wystarczający impuls do powtórzonego zaopatrywania się w pobliskim małym mieście. Innym sposobem jest silniejsze powiązanie gospodarstw rolnych z przedsiębiorstwami przetwórczymi zlokalizowanymi w nieodległych małych miastach, co pozwolić może na „wyłączenie” z łańcucha dostaw zbędnych pośredników, których działanie z jednej strony obniża dochody rolnika, a z drugiej – podnosi wydatki konsumenta. Bardzo ważne jest też skierowanie działań władz lokalnych, środowisk gospodarczych, mieszkańców i innych interesariuszy na podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej małego miasta postrzeganego zarówno jako miejsce inwestycji gospodarczej, jak i miejsce zamieszkania. Należy przy tym zwrócić szczególną uwagę, aby lokalizacja nowego zakładu produkcyjnego lub usługowego nie oznaczała jedynie wykorzystania lokalnych zasobów pracy (choć i to ma swój pozytywny wydźwięk poprzez łagodzenie bezrobocia i wyludniania małego miasta i jego otoczenia, wzrost zasobów finansowych mieszkańców i poprawę ich warunków życia), lecz przekładała się na tworzenie i utrwalanie powiązań z miejscowymi przedsiębiorstwami w zakresie sprzedaży, zakupów lub kooperacji.

Budowanie gęstej sieci relacji ekonomicznych wzmacnia spójność układów lokalnych w różnych aspektach, a wyższy stopień integracji lokalnej oznacza większą podatność na wzrost społeczno-gospodarczy¹³. Do tego małe miasto otrzymuje szansę utrzymania lub „odtworzenia” swojej dotychczasowej roli najbardziej dostępnego w wymiarze przestrzennym i komunikacyjnym centrum obsługi ludności i biznesu. W ten sposób pełni w dalszym ciągu ponadlokalne funkcje

¹² K. Heffner, B. Solga: *Lokalne centra rozwoju obszarów wiejskich – znaczenie i powiązania małych miast*. W: *Rola małych miast w rozwoju obszarów wiejskich*. Red. E. Rydz. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa 2006 (seria: Studia Obszarów Wiejskich).

¹³ K. Heffner: Op. cit.

obsługi, realizując funkcje miastotwórcze, które odzwierciedlają się we wzroście miasta, przyciągając nowe inwestycje (efekt multiplikatora). Jednocześnie podnosząc potencjał rozwojowy, nie tylko staje się ważne dla swojego zaplecza, ale również bardziej konkurencyjne dla innych ośrodków (zwłaszcza dla tych o podobnej wielkości), podnosząc swą pozycję w hierarchii sieci miejskiej.

Adaptując wyniki tego i innych badań dotyczących powiązań małe miasto – wieś na rekomendacje dla polityki, wydaje się, że kluczowe zagadnienie stanowić powinno wsparcie przedsiębiorstw wiejskich, a także dalsza dywersyfikacja struktury funkcjonalnej małego miasta poprzez jej konsekwentne wzbogacanie, głównie w usługi wyższego rzędu. Dzięki temu małe miasta nadal pełnić będą funkcje obsługi dla wsi, a jednocześnie zapobiegnie się „wypłukiwaniu” najcenniejszych zasobów ludzkich (młodych, wykształconych, wysoko wykwalifikowanych), stanowiących o potencjale rozwojowym wsi. Biorą oni bowiem udział z jednej strony w adaptacji innowacji pochodzących z zewnątrz, a z drugiej, to od nich w dużej mierze zależy tworzenie nowych idei i rozwiązań dla współczesnych problemów lokalnych układów małe miasto – wieś.

Bibliografia

1. Barker A.J., Selman P.H.: *Managing the Rural Environment: An Emerging Role for Planning Authorities*. „Journal of Environmental Management” 1990, No. 1.
2. Champion A.G.: *Counterurbanization: The Conceptual and Methodological Challenge*. W: *The Changing Pace and Nature of Population Deconcentration*. Red. A.G. Champion. Edward Arnold, A division of Hodder and Stoughton, London-New York-Melbourne-Auckland 1989.
3. Courtney P., Mayfield L., Tranter R., Jones P., Errington A.: *Small Towns as ‘Sub-Poles’ in English Rural Development: Investigating Rural–Urban Linkages Using Sub-regional Social Accounting Matrices*. „Geoforum” 2007, No. 38, Elsevier.
4. Courtney P., Lépicier D., Schmitt B.: *Spatial Patterns of Production Linkages in the Context of Europe’s Small Towns: How Are Rural Firms Linked to the Local Economy?* „Regional Studies” 2008, Vol. 42.3, Routledge, London.
5. Dewar D.: *Reconstructing the South African Countryside: The Small Towns*. „Development Southern Africa” 1994, No. 11.
6. Evans H.E.: *A Virtuous Circle Model of Rural–urban Development: Evidence from a Kenyan Small Town and its Hinterland*. „Journal of Development Studies” 1992, No. 28.
7. Heffner K.: *Małe miasta w rozwoju obszarów wiejskich*. W: *Małe miasta a rozwój lokalny i regionalny*. Red. K. Heffner. Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej, Katowice 2005.

8. Heffner K., Solga B.: *Lokalne centra rozwoju obszarów wiejskich – znaczenie i powiązania małych miast*. W: *Rola małych miast w rozwoju obszarów wiejskich*. Red. E. Rydz. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa 2006 (seria: Studia Obszarów Wiejskich).
9. Hinderink J., Titus M.J.: *Paradigms of Regional Development and the Role of Small Centers*. „Development and Change” 1988, No. 19.
10. Hinderink J., Titus M.: *Small Towns and Regional Development: Major Findings and Policy Implications from Comparative Research*. „Urban Studies” 2001, Vol. 39, No. 3, Carfax Publishing.
11. Marsden T., Murdoch J., Lowe P., Muntohn R., Flynn A.: *Constructing the Countryside*. UCL Press, London 1993.
12. Morris J., Bailey A.: *Managing the Environment for Sustainable Development: Rural Environmental Management and Planning*. W: J. Morris, A. Bailey, R.K. Turner, I.J. Bateman: *Rural Planning and Management*. Edward Elgar Publishing Ltd., Cheltenham 2001.
13. Pedersen P.O.: *Small African Towns: Between Rural Networks and Urban Hierarchies*. Ashgate Aldershot 1997.
14. *Small Town Renewal*. Red. P. Kenyon, A. Black. RIRDC Publication No. 01/043. Union Offset, Canberra 2001.
15. Xuza P.: *Renewal of Small Town Economies: The Case of Alice, Eastern Cape Province, South Africa*. „Africa Insight” 2006, Vol. 35(4).

SIGNIFICANCE OF SMALL TOWNS IN THE STRUCTURE OF ECONOMIC RELATIONS OF RURAL ENTERPRISES IN THE GREEN LUNGS OF POLAND REGION

Summary

The role of small towns in the development of rural areas is under constant changes, from which the deepest and strongest ones are observed nowadays. Many small towns successfully adapt to the surroundings changes, take on new challenges and start having new roles, whereas others go through the crisis and are not able to take advantage of development predispositions that have not existed earlier. The key research objective was to identify the role of small towns in the network of economic connections with rural areas. The attention was paid to relations considered in terms of sales and purchases of goods and services, and also cooperation between rural non-agricultural enterprises and their consumer, suppliers and cooperation partners located in small towns of the Green Lungs of Poland region.

Maciej J. Nowak

ZMIANY FUNKCJI USŁUGOWEJ W MAŁYCH MIASTACH WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO W LATACH 2004-2009

Wprowadzenie

Problematyka związana z rozwojem miasta wymaga prowadzenia szeregu szczegółowych analiz odnoszących się do wybranych grup miast. Podejmując się analizy uwarunkowań występujących w większej grupie miast, należy mieć na uwadze, że wyniki badań nie udzielą wyczerpujących odpowiedzi w skali całego kraju. Każde bowiem miasto ma odmienną specyfikę. Tworząc więc grupy miast o wspólnych cechach, trzeba uwzględnić to, że uzyskane wyniki można przeanalizować z innych punktów widzenia.

Miasto należy rozumieć jako swego rodzaju system składający się z określonych elementów, pomiędzy którymi zachodzą określone relacje (np. materialne, energetyczne czy decyzyjne)¹. Miasto należy również łączyć z pojęciami ekosystemu, specyficznego terytorialnego systemu społecznego oraz miejsca – środowiska życia człowieka². Wśród kryteriów, w oparciu o które można dokonywać podziału miast, przede wszystkim należy wskazać liczbę ich mieszkań-

¹ G. Gorzelak: *Miasto jako przedmiot badań ekonomii*. W: *Miasto jako przedmiot badań naukowych w początkach XXI wieku*. Red. B. Jałowiecki. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2008, s. 89.

² L. Mierzejewska: *Rozwój zrównoważony miasta. Zagadnienia poznawcze i praktyczne*. Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 2010, s. 87-103.

ców. Innym kryterium może być lokalizacja miasta. Obie przesłanki zostały zastosowane na potrzeby niniejszego artykułu, w którym badaniom poddano grupę małych miast z województwa zachodniopomorskiego.

Celem artykułu jest określenie funkcji małych miast województwa zachodniopomorskiego w okresie 2004-2009 (ze szczególnym uwzględnieniem szeroko rozumianej funkcji usługowej) w oparciu o zmiany liczby i zakresu działania na ich terenie podmiotów gospodarczych. Uwzględniono w szczególności zmiany liczby podmiotów gospodarczych reprezentujących określone kategorie Polskiej Klasyfikacji Działalności. Ponadto dokonano analizy uchwalonych w latach 2004-2009 na terenie małych miast miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, biorąc pod uwagę przede wszystkim ich przeznaczenie.

Przeprowadzone badania związane są przede wszystkim z oceną zmiany funkcji usługowej w miastach, tym niemniej poruszone w nim zostały również inne aspekty rozwoju małych miast.

1. Funkcja usługowa małych miast

Za małe miasta w literaturze uznaje się co do zasady ośrodki, które liczą do 20 tys. mieszkańców. W praktyce bardzo często trudno jest postawić kategorię granicę pomiędzy małymi a średnimi miastami, jednakże kryterium liczby mieszkańców, chociaż niedoskonałe, wydaje się tutaj najbardziej odpowiednie. Problemy z utrzymaniem funkcji miejskiej mogą pojawiać się w miastach najmniejszych, liczących około tysiąca mieszkańców. W tej zróżnicowanej wewnętrznie grupie podstawowa funkcja miasta powinna sprowadzać się do wymiany. Wiąże się ona z lokalizacją na terenie miasta wytwórców żywności oraz dóbr nierolniczych³. Miasta zapewniają również odpowiednie „otoczenie rynkowe” swoim podmiotom gospodarczym⁴. Wśród czynników rozwoju małego miasta wyodrębnianych w ostatnich latach należy wymienić ponadto położenie geograficzne (zwłaszcza kiedy granice przestały być barierą dla usług, kapitału i informacji), rozwój małej i średniej przedsiębiorczości prywatnej, napływ kapitału zagranicznego, kooperację przedsiębiorstw, rozwój

³ M. Czornik: *Miasto. Ekonomiczne aspekty funkcjonowania*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice 2008, s. 96.

⁴ *Ekonomiczne i środowiskowe aspekty zarządzania rozwojem miast i regionów*. Red. T. Markowski, D. Stawasz. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2001, s. 123.

usług dla rolnictwa, rozwój funkcji mieszkaniowej i firm na rynku mieszkaniowym, napływ funduszy strukturalnych oraz działalność władz samorządu terytorialnego⁵.

Z powyższym w istotnym stopniu wiąże się typ funkcjonalny małych miast. W małych miastach bowiem dominuje co do zasady jedna funkcja. W tym kontekście zaznaczyć należy, że od lat 70. ubiegłego wieku stwierdzić można ujednoczenie struktury funkcjonalnej małych miast w wyniku ich serwicyzacji oraz wyraźny spadek znaczenia rolnictwa i przemysłu wskutek rozwoju sektora usług⁶. W dużym zakresie na przekształcenia miast wpływ ma proces rewitalizacji obszarów miejskich⁷. Wzmocnienie funkcji usługowych wiąże się z przechodzeniem pewnej grupy miast do kategorii charakteryzujących się rosnącym udziałem usług w strukturze pracujących⁸. Na niniejsze czynniki duży wpływ mają władze miast będące niejako ich gospodarzami⁹ – również w aspekcie ekonomicznym oraz funkcjonalno-przestrzennym. Niezależnie od powyższego wciąż funkcjonuje grupa miast z podstawową rolą funkcji produkcyjnej¹⁰.

J. Słodczyk, pisząc na temat stref usługowych występujących na obszarze miasta, wymienia następujące ich rodzaje:

- strefa usług handlowych,
- strefa funkcji administracyjnych,
- strefa hoteli,
- strefa instytucji zarządzania i obsługi biznesu,

⁵ B. Konecka-Szydłowska: *Nowe czynniki rozwoju społeczno-gospodarczego małych miast w Polsce*. W: *Przekształcenia strukturalne miast i zrównoważony rozwój gospodarki miejskiej*. Red. J. Słodczyk, D. Rajchel. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2008, s. 263-265.

⁶ R. Szmytkie: *Zróżnicowanie funkcjonalne małych miast województwa dolnośląskiego*. W: *Struktura funkcjonalna małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009, s. 17.

⁷ K. Gasidło, K. Mazur, S. Opania, A. Panciewicz: *Przekształcenia miast w świetle programów rewitalizacji obszarów miejskich*. W: *Przemiany przestrzeni miast i stref podmiejskich*. Red. J. Słodczyk, R. Klimek. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2006, s. 9-27.

⁸ J. Słodczyk, D. Rajchel, A. Dembicka: *Przeobrażenia struktury funkcjonalnej i funkcjonalno-przestrzennej miast Śląska Opolskiego w latach 1989-2007*. W: *Strefa podmiejska i małe miasta w okresie transformacji*. Red. I. Jażdżewska. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009, s. 127.

⁹ J. Parysek: *Transformacja społeczno-gospodarcza i jej konsekwencje w miastach polskich*. W: *Rozwój miast i zarządzanie gospodarką miejską*. Red. J. Słodczyk. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2004, s. 32-38.

¹⁰ U. Nowacka-Rejzner, K. Zawada: *Funkcja przemysłowa w przestrzeni małych miast – wybrane zagadnienia*. W: *Funkcja przemysłowa małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009, s. 23-38.

- strefa usług w zakresie kształcenia na poziomie wyższym,
- strefa ochrony zdrowia¹¹.

W literaturze przedmiotu wskazuje się, że właśnie w małych miastach w porównaniu do innych jednostek osadniczych można bardzo często stwierdzić w ostatnich latach dynamiczny wzrost liczby podmiotów gospodarczych oraz wysoką dynamikę zarejestrowanych podmiotów usługowych¹². Z powyższego wynika więc, że co do zasady we wspomnianych ośrodkach występują warunki korzystne dla rozwoju przedsiębiorczości.

2. Liczba podmiotów gospodarczych w małych miastach województwa zachodniopomorskiego

W gminach, w których są położone uwzględniane na cele niniejszego artykułu miasta, przeprowadzono badania ankietowe dotyczące oceny zakresu działalności gospodarczej. Na ankiety odpowiedzieli pracownicy 21 gmin. Z przeprowadzonych badań wynika, że w zdecydowanej większości małych miast województwa zachodniopomorskiego na szczeblu lokalnym (71% odpowiedzi) istnieje poczucie słabo rozwiniętej przedsiębiorczości w mieście. Wskazana powyżej informacja stanowi także podstawę dla wstępnej oceny zakresu realizacji przez badane małe miasta funkcji usługowej.

W przeprowadzonych badaniach wybrano specyficznego rodzaju działalność gospodarczą, która może być ważna z punktu widzenia funkcji usługowej małych miast. Do grupy tej zaliczono przetwórstwo przemysłowe, budownictwo, handel hurtowy i detaliczny, prowadzenie hoteli i restauracji, transport oraz obsługę nieruchomości. Ponadto analizie poddano również liczbę podmiotów gospodarczych zajmujących się rolnictwem. Jest to uzasadnione koniecznością zweryfikowania, w jak dużym zakresie w małych miastach pozostają aktualne funkcje typowe dla obszarów wiejskich.

¹¹ J. Słodczyk: *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2003, s. 174-182.

¹² A. Nowak, M. Turczyn: *Nowe inwestycje usługowe na tle rozwoju funkcji usługowej w małych miastach województwa łódzkiego od roku 1995*. W: *Funkcja usługowa małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009, s. 29-30.

Z tabeli 1 wynika, że w badanych latach najwięcej było podmiotów gospodarczych zajmujących się handlem hurtowym i detalicznym, budownictwem oraz obsługą nieruchomości. Najmniej z badanej grupy występowało podmiotów zajmujących się rolnictwem, z tym, że ogólna mediana dla tej grupy w niewielkim zakresie wzrosła. Przy zastrzeżeniu odrębności i specyfiki każdego małego miasta wskazać należy, że w największym stopniu rozwinięte są te sektory działalności gospodarczej, które wiążą się z codzienną funkcją zewnętrzną miasta (handel, obsługa nieruchomości) oraz z jego rozwojem (budownictwo).

Tabela 1

Mediana dla liczby podmiotów gospodarczych w małych miastach województwa zachodniopomorskiego w roku 2004 i 2009

Rodzaj działalności	Mediana dla liczby podmiotów gospodarczych w roku 2004	Mediana dla liczby podmiotów gospodarczych w roku 2009
Rolnictwo	9	10
Przetwórstwo przemysłowe	26	33
Budownictwo	32	50
Handel hurtowy i detaliczny	91	84
Hotele i restauracje	11	11
Transport	15	15
Obsługa nieruchomości	39	37

Źródło: Opracowanie na podstawie Banku Danych Regionalnych GUS.

Tabela 2 potwierdza wcześniej wyrażone tendencje: na 1 000 mieszkańców w małych miastach województwa zachodniopomorskiego najwięcej przypada podmiotów gospodarczych zajmujących się handlem, obsługą nieruchomości oraz budownictwem. W badanej grupie najniższy wynik uzyskali przedstawiciele podmiotów gospodarczych zajmujących się rolnictwem.

Tabela 2

Mediana dla liczby podmiotów gospodarczych przypadających na 1 000 mieszkańców w małych miastach województwa zachodniopomorskiego w roku 2004 i 2009

Rodzaj działalności	Mediana dla liczby podmiotów gospodarczych przypadających na 1 000 mieszkańców w roku 2004	Mediana dla liczby podmiotów gospodarczych przypadających na 1 000 mieszkańców w roku 2009
1	2	3
Rolnictwo	2,59	2,84
Przetwórstwo przemysłowe	8,19	9,02

cd. tabeli 2

1	2	3
Budownictwo	9,16	15,12
Handel hurtowy i detaliczny	31,10	28,01
Hotele i restauracje	3,78	3,64
Transport	5,19	5,49
Obsługa nieruchomości	12,60	12,85

Źródło: Ibid.

W tabeli 3 przedstawiono, w jakim zakresie zmieniły się badane wyniki dla wartości związanych z poszczególnymi działami podmiotów gospodarczych pomiędzy rokiem 2004 a 2009. Największy przyrost wystąpił w odniesieniu do podmiotów zajmujących się budownictwem. Drugie miejsce pod tym względem zajmują podmioty podejmujące działalność z zakresu przetwórstwa przemysłowego. Warto odnotowania jest również to, że dobrze pod tym względem wypadają podmioty zajmujące się rolnictwem – mediana związana z ich wynikami również wzrosła. Największy spadek odnotowano w odniesieniu do przedsiębiorców zajmujących się handlem hurtowym i detalicznym.

Tabela 3

Przyrost dla wartości z tabeli 1 i 2 pomiędzy rokiem 2004 a 2009 (%)

Rodzaj działalności	Przyrost dla liczby podmiotów gospodarczych w małych miastach województwa zachodniopomorskiego (%)	Przyrost dla liczby podmiotów gospodarczych przypadających na 1 000 mieszkańców w małych miastach województwa zachodniopomorskiego (%)
Rolnictwo	111	109
Przetwórstwo przemysłowe	126	110
Budownictwo	156	165
Handel hurtowy i detaliczny	92	90
Hotele i restauracje	100	96
Transport	100	105
Obsługa nieruchomości	91	101

Źródło: Ibid.

Z analizy wyników dla poszczególnych małych miast należy wysnuć wnioski, że największa liczba podmiotów gospodarczych zajmujących się budownictwem w odniesieniu do 1 000 mieszkańców występuje w Kamieniu Pomorskim, największa liczba podmiotów gospodarczych zajmujących się obsługą nieru-

chomości oraz handlem hurtowym i detalicznym w odniesieniu do 1 000 mieszkańców występuje w Międzyzdrojach, a największa liczba podmiotów gospodarczych zajmujących się rolnictwem w odniesieniu do 1 000 mieszkańców – w Dobrzanach.

Z Planu Rozwoju Lokalnego gminy Kamień Pomorski na lata 2004-2006 (a więc na okres najbardziej reprezentatywny dla okresu prowadzonych badań) wynika, że w całej gminie pod względem działalności gospodarczej dominuje działalność usługowa. Pewnym problemem jest w tym kontekście sezonowość świadczonych usług wynikająca z większego zaangażowania podmiotów gospodarczych w okresie letnim. W dokumencie zakłada się utrzymanie oraz ugruntowanie funkcji usługowej miasta. Wśród głównych celów wymienia się stworzenie z miasta Kamień Pomorski centrum obsługi poziomu ponadregionalnego w zakresie różnych form gospodarki, zdrowia, oświaty, gospodarki żywnościowej i usług komunalnych. Słusznie zaznacza się, że na rozwój przedsiębiorczości bardzo duży wpływ mają inwestycje związane z infrastrukturą. W związku z powyższymi priorytetowymi celami dla gminy wydają się konkretne inwestycje infrastrukturalne, których lista została określona w dokumencie. Istotną rolę odgrywa także proces pozyskiwania środków unijnych na wsparcie przedsiębiorców. Wszystkie cele doprecyzowano w opracowanej w roku 2005 strategii sukcesu gminy Kamień Pomorski, gdzie zwrócono uwagę m.in. również na konieczność rozwoju sektora budowlanego oraz sektora przetwórstwa przemysłowego na terenie gminy. Biorąc pod uwagę powyższe elementy, koncepcję rozwoju zaprezentowaną przez gminę Kamień Pomorski należy ocenić jako pozytywną, także dla rozwoju samego miasta.

Strategia rozwoju miasta i gminy Międzyzdroje na lata 2004-2013 wskazuje, że przedsiębiorczość gminy oparta jest przede wszystkim na małych firmach skoncentrowanych na obsłudze turystyki. Ich rozwój może być ograniczony przede wszystkim przez brak dostępu do kapitału inwestycyjnego. W gminie w ograniczonym zakresie występują instrumenty instytucjonalnego i finansowego wsparcia przedsiębiorczości. W strategii wskazano, że rozwój turystyki w gminie jest uzależniony od rozwoju przedsiębiorczości. To właśnie działalność związana ze świadczeniem usług dla turystów przynosi gminie (i miastu) największe korzyści. Zaplanowano więc wsparcie dla małej przedsiębiorczości związane z zaangażowaniem się gminy w tworzenie funduszy poręczeń kredytowych oraz poręczeń pożyczkowych. Akcentuje się także konieczność rozwoju infrastruktury technicznej oraz działań podwyższających atrakcyjność gminy również w okresie poza sezonem turystycznym. Podkreślić należy, że niniejsze założenia zostały doprecyzowane w specjalistycznych programach odnoszących

się już do konkretnych inwestycji (jak np. rozbudowa nadmorskiej promenady) oraz innych działań (zamierzone uchwalanie planów miejscowych). Nadmienić należy, że oba miasta położone są na terenach atrakcyjnych pod względem turystycznym – z powyższego wynika duża liczba podmiotów gospodarczych realizujących funkcję usługową na terenie miast. W obu przypadkach ponadto problemem jest sezonowość działalności gospodarczej.

W strategii rozwoju społeczno-gospodarczego gminy Dobrzany do roku 2015 akcenty zostały położone w inny sposób. W dokumencie podkreśla się bardzo mocno rolę miasta Dobrzany w gminie jako ośrodka, w którym koncentrują się najbardziej istotne funkcje usługowe. Z dalszej lektury dokumentu wynika jednak, że z uwagi na brak ofert dla inwestorów trudno zaplanować w gminie w szerszym zakresie rozwój gospodarczy. Również duża liczba podmiotów zajmujących się rolnictwem uzasadniona jest dużą powierzchnią gruntów rolnych w gminie, ale już brakuje konkretnej koncepcji odnoszącej się do dalszego wykorzystania (bądź ograniczenia) aktualnego stanu faktycznego. Konkretnie działania proponowane są w odniesieniu do infrastruktury technicznej oraz do uzbrojenia kilku nieruchomości pod inwestycje. Niewątpliwie jednak w tym przypadku samo położenie gminy oraz miasta stanowi czynnik przesądzający o słabszym potencjale rozwojowym miasta (akcentującego zresztą konieczność wdrożenia zasady zrównoważonego rozwoju). Brakuje natomiast szerszej analizy związanej z liczbą podmiotów gospodarczych według poszczególnych rodzajów działalności PKD.

3. Polityka przestrzenna w małych miastach województwa zachodniopomorskiego

Jak podkreśla W. Gaczek, polityka przestrzenna jest skuteczna, jeżeli wykorzystywane w jej realizacji instrumenty pozwalają osiągnąć założony cel¹³. Niewątpliwie ramy gospodarki przestrzennej w gminie wyznacza miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego: dokument o charakterze wybitnie instrumentalnym, aczkolwiek zarazem o podstawowym znaczeniu dla społeczności lokalnej¹⁴.

¹³ W. Gaczek: *Zarządzanie w gospodarce przestrzennej*. Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz-Poznań 2003, s. 11.

¹⁴ J. Parysek: *Wprowadzenie do gospodarki przestrzennej*. Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 2007, s. 128.

Z analizy Wojewódzkich Dzienników Urzędowych Województwa Zachodniopomorskiego wynika, że miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego były uchwalane w latach 2004-2009 w małych miastach w ograniczonym zakresie. Zasada ta odnosi się w takim samym stopniu do gmin, których małe miasta stanowią stolice. Można wyróżnić w badanej grupie ośrodki, w których nie uchwalono w badanym okresie planu miejscowego: tym bardziej niniejsza zasada odnosi się do samych miast. Średnio w ciągu roku powierzchnią planów miejscowych było obejmowane ok. 250 ha. Wskazać jednak należy, że ta z pozoru niewielka liczba uwarunkowana jest też m.in. ogólną tendencją, zgodnie z którą liczba planów miejscowych na podstawie ustawy z roku 2003 jest niewielka¹⁵.

W uchwalonych na terenie gmin planach dominują funkcja mieszkaniowa oraz funkcja usługowa. Funkcja usługowa nie wynika jednak co do zasady z pełnej wyczerpującej koncepcji w tym zakresie, ale przede wszystkim z możliwości finansowych danego ośrodka. Podyktowane jest to przede wszystkim możliwościami finansowymi badanych gmin. Niezależnie od powyższego można wyróżnić miasta, w których miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego są wdrażane (może nie w tak dużym zakresie jak w innych ośrodkach). Uwarunkowane to jest przede wszystkim lokalizacją gminy oraz związanymi z nią czynnikami pozytywnie wpływającymi na przyciągnięcie inwestorów. W niniejszym temacie nie można stawiać wniosków o charakterze generalnym, mając na uwadze fakt, że każde małe miasto należałoby rozpatrywać w sposób indywidualny. Stosunkowo aktywna – w porównaniu do innych małych miast województwa zachodniopomorskiego – jest polityka przestrzenna w Międzyzdrojach, gdzie poza doraźnymi inwestycjami plany miejscowe są nastawione na rozwój funkcji turystycznej miasta (np. poprzez rozbudowanie nadmorskiej promenady).

Przy niewielkiej liczbie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego trudno jest w sposób jednoznaczny zweryfikować to, czy działania deklarowane w strategiach rozwoju zgadzają się z konkretnymi działaniami podejmowanymi przez władze miejskie. Z kolei decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu odnoszą się raczej do przypadków indywidualnych prowadzących się do relacji pomiędzy inwestorami, samą gminą, a także bardzo często – projektantem.

¹⁵ P. Śleszyński, J. Bański, M. Degórski, T. Komornicki, M. Więckowski: *Stan zaawansowania przestrzennego w gminach*. IGiPZ PAN, Warszawa 2007, s. 108.

Wnioski

1. W małych miastach województwa zachodniopomorskiego dominują podmioty gospodarcze zajmujące się handlem hurtowym i detalicznym, budownictwem oraz obsługą nieruchomości.
2. Stosunkowo niewielka liczba podmiotów gospodarczych w małych miastach zajmuje się działalnością rolniczą. W małych miastach, w których podmiotów tych jest stosunkowo więcej, niniejsza okoliczność nie jest uzasadniona celowymi zamierzeniami władz w tym zakresie.
3. Pomiędzy rokiem 2004 a 2009 w badanej grupie największy przyrost wystąpił w sektorze podmiotów gospodarczych zajmujących się budownictwem.
4. W gminnych strategiach rozwoju obejmujących małe miasta rozwój działalności gospodarczej uzależniony jest od cech specyficznych związanych z lokalizacją miasta.

Załącznik 1

Zestawienie badanych miast województwa zachodniopomorskiego:

Kalisz Pomorski, Bobolice, Polanów, Barwice, Biały Bór, Borne Sulinowo, Wolin, Nowe Warpno, Człopa, Mirosławiec, Tuczno, Drawno, Pełczyce, Recz, Płoty, Lipiany, Chociwel, Dobrzany, Ińsko, Suchań, Dobra, Resko, Węgorzyno, Maszewo, Cedynia, Mieszkowice, Moryń, Trzcińsko-Zdrój, Dziwnów, Golczewo, Chojna, Karlino, Czaplonek, Sianów, Kamień Pomorski, Międzyzdroje, Połczyn-Zdrój

Bibliografia

1. Czornik M.: *Miasto. Ekonomiczne aspekty funkcjonowania*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice 2008.
2. *Ekonomiczne i środowiskowe aspekty zarządzania rozwojem miast i regionów*. Red. T. Markowski, D. Stawasz. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2001.
3. Gaczek W.: *Zarządzanie w gospodarce przestrzennej*. Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz-Poznań 2003.
4. Gasidło K., Mazur K., Opania S., Pancewicz A.: *Przekształcenia miast w świetle programów rewitalizacji obszarów miejskich*. W: *Przemiany przestrzeni miast i stref podmiejskich*. Red. J. Słodczyk, R. Klimek. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2006.
5. Gorzelak G.: *Miasto jako przedmiot badań ekonomii*. W: *Miasto jako przedmiot badań naukowych w początkach XXI wieku*. Red. B. Jałowicki. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2008.

6. Konecka-Szydłowska B.: *Nowe czynniki rozwoju społeczno-gospodarczego małych miast w Polsce*. W: *Przekształcenia strukturalne miast i zrównoważony rozwój gospodarki miejskiej*. Red. J. Słodczyk, D. Rajchel. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2008.
7. Mierzejewska L.: *Rozwój zrównoważony miasta. Zagadnienia poznawcze i praktyczne*. Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 2010.
8. Nowacka-Rejzner U., Zawada K.: *Funkcja przemysłowa w przestrzeni małych miast – wybrane zagadnienia*. W: *Funkcja przemysłowa małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.
9. Nowak A., Turczyn M.: *Nowe inwestycje usługowe na tle rozwoju funkcji usługowej w małych miastach województwa łódzkiego od roku 1995*. W: *Funkcja usługowa małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.
10. Parysek J.: *Transformacja społeczno-gospodarcza i jej konsekwencje w miastach polskich*. W: *Rozwój miast i zarządzanie gospodarką miejską*. Red. J. Słodczyk. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2004.
11. Parysek J.: *Wprowadzenie do gospodarki przestrzennej*. Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 2007.
12. Słodczyk J.: *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2003.
13. Słodczyk J., Rajchel D., Dembicka A.: *Przeobrażenia struktury funkcjonalnej i funkcjonalno-przestrzennej miast Śląska Opolskiego w latach 1989-2007*. W: *Strefa podmiejska i małe miasta w okresie transformacji*. Red. I. Jażdżewska. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.
14. Szmytkie R.: *Zróżnicowanie funkcjonalne małych miast województwa dolnośląskiego*. W: *Struktura funkcjonalna małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.
15. Śleszyński P., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Więckowski M.: *Stan zaawansowania przestrzennego w gminach*. IGiPZ PAN, Warszawa 2007.

CHANGES OF THE SERVICE FUNCTION IN SMALL TOWNS OF THE WEST POMERANIAN VOIVODSHIP IN THE YEARS 2004-2009

Summary

In the article the development of the urban functions in forty small towns in the West Pomeranian voivodship (selected for the examinations on the basis of the number of the inhabitants) in the years 2004 and 2009 has been analyzed. The aim of the article is the determination of the function of the towns examined in the given period based on

the changes of the number and range of operation of the economic subjects on their terrain. In particular the changes of the number of the economic subjects representing the specified categories of the Polish Classification of Activity have been taken into account. Moreover an analysis of the local development plans passed in the years 2004-2009 on the terrain of the small towns, taking into consideration first of all their destination.

The obtained results have been confronted with concrete conditionings of the development of the service function in the small towns examined.

Piotr Gibas

WALORYZACJA FUNKCJI TURYSTYCZNEJ OBSZARÓW POŁOŻONYCH W MAŁYCH MIASTACH POWIATU TARNOGÓRSKIEGO

Wprowadzenie

Władze jednostek przestrzennych, dbając o rozwój podległych im obszarów, nieustannie poszukują atutów, które mogą stać się siłą napędową ich gospodarek. Samorządowe dbanie o rozwój lokalny oznacza (coraz częściej) kreowanie warunków do tworzenia nowych lub odświeżanie starych produktów oraz ich wytwarzanie w oparciu o lokalne umiejętności i zasoby. Specyficzne uwarunkowania w tym względzie dotyczą władarzy małych miast, w tym miast położonych w strefach oddziaływania dużych organizmów miejskich lub ich aglomeracji. To w nich (lokalnych centrach rozwoju) najsilniej objawia się trend zanikania tradycyjnych funkcji miejskich. Zmusza on do wzmożonego wysiłku poszukiwania nowego, dotychczas nieuświadomionego, użycia zasobów oraz kreowania nowych funkcji w oparciu o nie.

Funkcja przemysłowa, która była i jest podstawą funkcjonowania małych miast powiatu tarnogórskiego, ulega przekształceniom wynikającym z ogólnoswiatowych zmian społecznych oraz technologicznych. Miasta odczuwają te zmiany w zróżnicowany sposób. Lepiej radzą sobie z nimi Radzionków i Miasteczko Śląskie, w gorszej sytuacji są Kalety.

Dla władz wymienionych miast oraz ich mieszkańców nowo uświadomioną funkcją, przez niektóre środowiska podnoszoną do rangi dominującej, jest tury-

styka. Truizmem jest stwierdzenie, że funkcja turystyczna powinna być realizowana w miejscach atrakcyjnych (ze względu na uwarunkowania środowiska przyrodniczego oraz obiekty i imprezy o charakterze antropogenicznym). Na potrzeby artykułu założono, że (1) Kalety mają możliwość rozwijania funkcji turystycznej głównie w oparciu o zasoby przyrodnicze, (2) najbardziej atrakcyjne ze względu na uwarunkowania antropogeniczne obszary do sprawowania funkcji turystycznej znajdują się w Radzionkowie, (3) Miasteczko Śląskie mimo istnienia huty cynku posiada ważne walory turystyczne.

1. Metodologia badań

Badanie waloryzacji turystycznej wykonano zmodyfikowaną procedurą bonitacyjną¹. Badanie zostało przeprowadzone w trzech układach analitycznych: waloryzacji przyrodniczej, waloryzacji antropogenicznej oraz waloryzacji łącznej (waloryzacja turystyczna).

Waloryzacja przyrodnicza została wykonana z wykorzystaniem 746 obszarów analitycznych pokrywających teren całego powiatu tarnogórskiego, którymi były kwadraty o boku 1 km. Ocena stanu użytkowania terenu sporządzona została na podstawie danych dla roku 2006 otrzymanych z programu CORINE Land Cover według punktacji zaprezentowanej w tabeli 1. Minimalna wartość punktu mogła wynosić 0, maksymalna to 50 punktów. Następnie oceny obszarów zostały poddane uśrednianiu w ramach obszarów analitycznych.

¹ Z założeniami i przykładami procedury bonitacyjnej można zapoznać się m.in. w: J. Runge: *Metody badań w geografii społeczno-ekonomicznej – elementy metodologii, wybrane narzędzia badawcze*. Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2007, s. 195-196; A. Sologub: *Walory turystyczne Parku Mużakowskiego, Badania Fizjograficzne nad Polską Zachodnią*. Seria A – Geografia Fizyczna, tom 59, Instytut Geografii Fizycznej i Kształtowania Środowiska Przyrodniczego, Poznań 2008, s. 161-177, <http://www.badaniafizjograficzne.com.pl/tom59/Sologub.pdf>; K. Dubel, K. Szczygielski: *Ocena przydatności środowiska przyrodniczego województwa katowickiego do potrzeb turystyki i wypoczynku*. „Czasopismo geograficzne”, L III 2, Wrocław 1982, s. 159-178; E. Król: *Waloryzacja przyrodnicza i turystyczno-uzdrowiskowa gminy Solec-Zdrój*. Sympozja i konferencje KKMU nr 2, Grupa Naukowa Pro Futuro, Akademia Górniczo-Hutnicza, Kraków 2007, s. 311-317, http://www.profuturo.agh.edu.pl/pliki/REFERATY_IKKMU/ISr_PDF/KROL_Ewa.pdf

Tabela 1

Ocena punktowa procentu powierzchni kwadratu o boku 1 km zajęta pod dany sposób użytkowania terenu

0-20	20-40	40-60	60-80	80-100	Kategoria użytkowania
10	15	25	15	10	Zabudowa luźna
20	15	10	5	0	Strefy przemysłowe lub handlowe
10	0	0	0	0	Tereny komunikacyjne i związane z komunikacją (drogową i kolejową)
10	0	0	0	0	Lotniska
0	0	0	0	0	Miejsca eksploatacji odkrywkowej
0	0	0	0	0	Zwałowiska i hałdy
20	30	40	50	50	Miejskie tereny zielone
20	25	30	40	50	Tereny sportowe i wypoczynkowe
15	20	20	15	10	Grunty orne poza zasięgiem urządzeń nawadniających
5	2	0	0	0	Sady i plantacje
5	10	15	25	30	Łąki
5	5	2	2	1	Złożone systemy upraw i działek
5	10	15	20	25	Tereny głównie zajęte przez rolnictwo z dużym udziałem roślinności naturalnej
20	30	40	50	40	Lasy liściaste
20	30	40	50	30	Lasy iglaste
20	30	40	50	35	Lasy mieszane
10	15	15	10	10	Lasy w stanie zmian
30	40	50	40	30	Zbiorniki wodne

Dodatkowo waloryzację przyrodniczą zaprezentowano dla obszarów nasilonej działalności człowieka, przyjmując, iż są nią obszary w promieniu 500 m od: zabudowy luźnej, miejskich terenów zielonych oraz terenów sportowych i wypoczynkowych, stref przemysłowych lub handlowych, terenów komunikacyjnych lub lotnisk, miejsc eksploatacji odkrywkowej oraz zwałowisk i hałd.

Waloryzację obiektów antropogenicznych przeprowadzono dla obszaru 500 m od zidentyfikowanych na ich terenie (w trakcie badań terenowych przeprowadzonych w okresie od września do grudnia 2010 roku) obiektów i imprez, uznając, że okrąg o zadanym promieniu odpowiada sile, z jaką obiekt lub impreza oddziałuje na otaczającą ją przestrzeń (jest to przyjęta do badania uśredniona odległość, jaką potencjalny turysta może pokonać pieszo w trakcie zaspokajania

swoich potrzeb). Ocenę punktową przeprowadzono według następującej skali porządkowej: (a) imprezy kulturalne (+50), (b) obiekty sportowo-rekreacyjne (+40), (c) obiekty zabytkowe (+40), (d) obiekty przyrodniczo cenne (+30), (e) obiekty gastronomiczne (+20), (f) obiekty noclegowe (+10), (g) obiekty sakralne (+10). Skala została dobrana w taki sposób, by odzwierciedlić atrakcyjność mierzona jako liczba potencjalnych klientów korzystających z danego obiektu lub imprezy. Ocena jednostkowa została ponadto podwyższona o współczynnik pokazujący stan przygotowania na przyjęcie klientów: produkty turystyczne (+50), obiekty turystyczne (+30), obiekty nieudostępnione turystycznie (+15). Przynależność obiektu bądź instytucji do konkretnej kategorii zweryfikowano w trakcie konsultacji z przedstawicielami władz konkretnych gmin. W przypadku nakładania się w przestrzeni stref oddziaływania obiektów lub imprez ocenę punktową przyjmowano za ocenę wyższą. Tak skonstruowany współczynnik oceny może przyjmować wartości z przedziału $\langle 25, 100 \rangle$.

Końcowa waloryzacja turystyczna została wykonana na podstawie zsumowania wyników oceny obszarów (przed uśrednieniem) oraz oceny buforów oddziaływania obiektów i imprez (z uwzględnieniem ich kategoryzacji). Uśrednione w ramach obszarów analitycznych wyniki zostały podzielone na trzy kategorie: (a) obszary bardzo wysokiej atrakcyjności turystycznej (suma uśrednionych punktów z przedziału $\langle 125, 150 \rangle$), (b) obszary wysokiej atrakcyjności turystycznej (suma uśrednionych punktów z przedziału $\langle 100, 125 \rangle$), (c) obszary średniej atrakcyjności turystycznej (suma uśrednionych punktów z przedziału $\langle 75, 100 \rangle$), (d) obszary niskiej atrakcyjności turystycznej (suma uśrednionych punktów z przedziału $\langle 50, 75 \rangle$), (e) obszary bardzo niskiej atrakcyjności turystycznej (suma uśrednionych punktów z przedziału $\langle 0, 50 \rangle$).

2. Waloryzacja przyrodnicza małych miast powiatu tarnogórskiego

Struktura użytkowania przestrzeni obliczona na podstawie danych z programu CORINE Land Cover pokazuje, że dominującymi użytkowymi na terenie Kalet i Miasteczka Śląskiego są lasy iglaste (75,43 oraz 65,12% powierzchni) oraz lasy mieszane (odpowiednio 8,65 oraz 14,21% powierzchni), zaś na terenie Radzionkowa są to grunty orne oraz zabudowa luźna (35,75 oraz 25,88% powierzchni). Struktura użytkowania przestrzeni według danych za 2006 rok została zaprezentowana w tabeli 2.

Tabela 2

Struktura użytkowania przestrzeni w małych miastach powiatu tarnogórskiego
według danych za 2006 rok

Kategoria użytkowania	Kalety	Miasteczko Śląskie	Radzionków
Zabudowa luźna	5,73	2,83	25,88
Strefy przemysłowe lub handlowe	0,96	1,93	11,76
Tereny komunikacyjne i związane z komunikacją (drogową i kolejową)	0,00	0,90	0,00
Tereny sportowe i wypoczynkowe	0,00	0,00	2,24
Grunty orne poza zasięgiem urządzeń nawadniających	1,50	4,25	35,73
Sady i plantacje	0,00	0,00	14,09
Łąki	2,83	2,33	0,00
Złożone systemy upraw i działek	0,46	1,15	0,21
Tereny głównie zajęte przez rolnictwo z dużym udziałem roślinności naturalnej	0,80	0,00	1,37
Lasy liściaste	2,28	4,73	5,51
Lasy iglaste	75,43	65,12	0,00
Lasy mieszane	8,65	14,21	0,00
Lasy w stanie zmian	0,70	2,55	3,21
Zbiorniki wodne	0,66	0,00	0,00

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych z programu CORINE Land Cover.

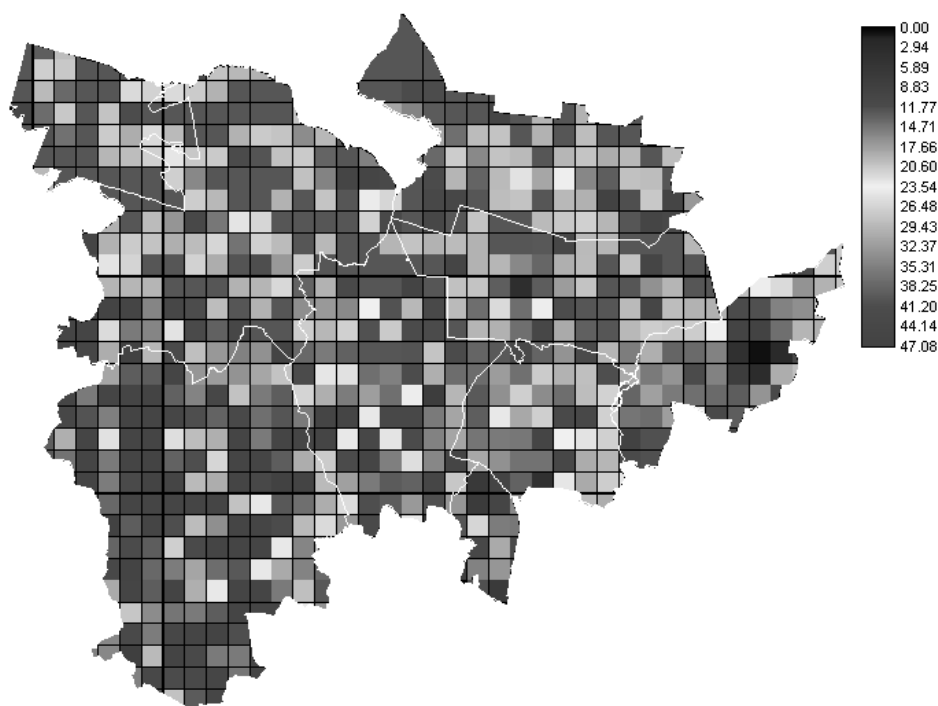
Analiza lokalizacji poszczególnych użytków pokazuje, że w Kaletach (gmina w północno-wschodniej części powiatu, patrz rys. 1) duże powierzchnie leśne otaczają cztery główne obszary zabudowy. Na uwagę zasługują także zlokalizowany w centrum miasta obszar przemysłowy, usytuowany w południowo-wschodniej części gminy zbiornik wody (Zielona) oraz stosunkowo mało obszarów użytkowanych rolniczo i gruntów rolnych. W Miasteczku Śląskim (gmina poniżej Kalet) dominującym przestrzennie elementem są lasy otaczające usytuowane w jej centrum tereny przemysłowe (na uwagę zasługuje duży odsetek lasów w stanie zmian, zlokalizowanych na wschód i północny wschód od huty). Strefa zabudowy zlokalizowana jest w dwóch miejscach, które łączy obszar gruntów rolnych i pozostałych użytków rolnych (południe gminy) oraz jednym obszarem zabudowy wraz z obszarem rolnym (na jej południowo-wschodnim skraju). W Radzionkowie (gmina na południu mapy) uwagę zwraca duża koncentracja obszaru zabudowy oraz stref przemysłowych (środkowa i południowa część gminy). Obszary te otoczone są gruntami ornymi. Nieco dalej zlokalizowane są sady i plantacje (północno-zachodnia część gminy) oraz miejski teren zielony (wschodnia część gminy).



Rys. 1. Użytkowanie terenów w powiecie tarnobrzegim według danych za rok 2006

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych z programu CORINE Land Cover.

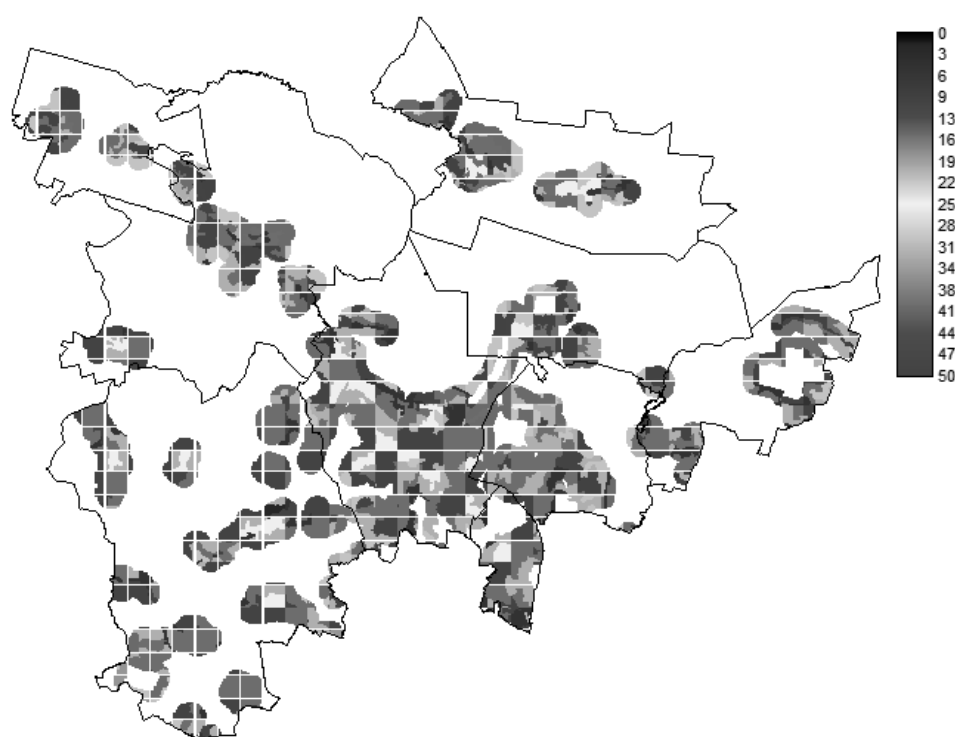
Waloryzacja przyrodnicza przeprowadzona w układzie obszarów analitycznych o boku 1 km pokazuje, że spośród analizowanych miast największą atrakcyjnością pod względem przyrodniczym mogą się pochwalić Kalety. Na ich terenie znajduje się obszar, który otrzymał ocenę maksymalną (zbiornik wodny Zielona). Zdecydowana większość obszarów analitycznych ma ponadto wartości większe niż ocena 25 (głównie za sprawą występowania obszarów leśnych) (zob. rys. 2). Miasteczko Śląskie cechuje się nieco niższą atrakcyjnością ze względu na uwarunkowania przyrodnicze (w porównaniu do Kalet). Mimo że ma aż trzy obszary o bardzo wysokiej punktacji, ich ocena jednostkowa jest jednak niższa od obszaru, na którym znajduje się Zielona. Wśród wyników waloryzacji przyrodniczej w przestrzeni gminy odznacza się także obszar o najniższej ocenie, obejmujący teren Huty Cynku „Miasteczko Śląskie”. Pod względem uwarunkowań przyrodniczych najniższe oceny, spośród analizowanych miast, uzyskał Radzionków. Poza jednym obszarem analitycznym będącym parkiem miejskim, miasto posiada tereny, które w systemie ocen uśrednionych lokują się poniżej średniej (w tym osiem, których ocena uśredniona mieści się w przedziale do 10).



Rys. 2. Waloryzacja przyrodnicza powiatu tarnogórskiego (ocena uśredniona w układzie obszarów analitycznych o boku 1 km)

Źródło: Ibid.

Generalna ocena omawianych obszarów znajduje odzwierciedlenie również podczas analizowania wyników prezentujących obszary nasilonej działalności człowieka. Wyniki w tak rozumianej przestrzeni potwierdzają wyniki poprzednie, wskazują jednak na silne zróżnicowanie ocen w ramach jednostek analitycznych (por. rys. 3). Na uwagę w tym względzie zasługuje szczególnie przypadek Miasteczka Śląskiego, w którym tereny atrakcyjne zlokalizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie terenów przemysłowych (a konkretniej południowej ich części) oraz terenów komunikacyjnych (kolej). Tereny te stanowią naturalne miejsca spacerowe dla osób zamieszkujących miasto.



Rys. 3. Waloryzacja przyrodnicza powiatu tarnobrzegskiego (ocena uśredniona w układzie obszarów analitycznych o boku 1 km i buforze 500 m od obszarów zantropogenizowanych)

Źródło: Ibid.

3. Waloryzacja obiektów antropogenicznych małych miast powiatu tarnogórskiego

Na terenie Kalet zidentyfikowano istnienie dwóch imprez kulturalnych (w tym jedną zaklasyfikowano jako produkt, tj. zlot karawaningowy w Zielonej), czterech obiektów gastronomicznych (żaden nie jest produktem), dwóch obiektów przyrodniczo cennych (żaden nie jest produktem), trzech obiektów sakralnych (żaden nie jest produktem), trzech obiektów sportowo-rekreacyjnych (w tym jeden otrzymał miano produktu: ośrodki wypoczynkowe nad zbiornikiem wody Zielona). Jedyne w gminie obiekty zabytkowe mogące przyciągnąć turystów nie jest udostępniony dla ruchu turystycznego (zespół pałacowo-parkowy rodziny Donnersmarck w Zielonej). Na terenie miasta w analizie uwzględniono więc 15 obiektów i imprez, z których dwa zyskały miano produktu (zob. tabela 3).

Tabela 3

Lista obiektów i imprez z terenu małych miast powiatu tarnogórskiego, dla których przeprowadzono waloryzację obiektów antropogenicznych

Miasto	Dzielnica	Nazwa obiektu/imprezy	Kategoria obiektu/imprezy	Stan przygotowania
1	2	3	4	5
Kalety	Kalety	Święto Grzyba	imprezy kulturalne	obiekt
Kalety	Kalety	Zlot karawaningowy	imprezy kulturalne	produkt
Kalety	Kalety	Restauracja Gościnna	obiekty gastronomiczne	obiekt
Kalety	Kalety	Restauracja Figaro	obiekty gastronomiczne	obiekt
Kalety	Kalety	Stahlhammer	obiekty gastronomiczne	obiekt
Kalety	Kalety	Zajazd „U Rzepki”	obiekty gastronomiczne	obiekt
Kalety	Kalety	Pomnik przyrody: zabytkowy cis	obiekty przyrodniczo cenne	obiekt
Kalety	Truszczyca	Aleja zabytkowych dębów	obiekty przyrodniczo cenne	obiekt
Kalety	Jędrysek	Kościół św. Józefa	obiekty sakralne	obiekt
Kalety	Miotek	Kaplica św. Franciszka	obiekty sakralne	obiekt
Kalety	Miotek	Kościół pw. św. Franciszka	obiekty sakralne	obiekt
Kalety	Drutarnia	Ośrodek Rehabilitacyjno-Wypoczynowy Towarzystwa Przyjaciół Dzieci	obiekty sportowo-rekreacyjne	obiekt

cd. tabeli 3

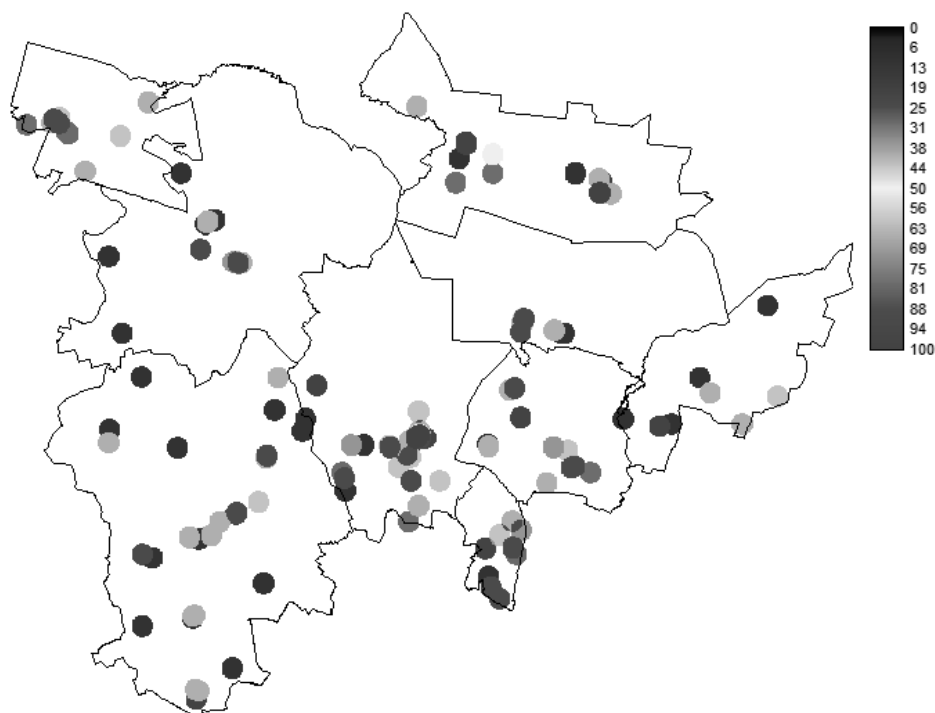
1	2	3	4	5
Kalety	Zielona	Zbiornik wodny Zielona	obiekty sportowo-rekreacyjne	obiekt
Kalety	Zielona	Ośrodki wypoczynkowe nad zbiornikami	obiekty sportowo-rekreacyjne	produkt
Kalety	Zielona	Zespół pałacowo-parkowy rodziny Donnersmarck	obiekty zabytkowe	nieudostęp- niony
Miasteczko Śląskie	Żyglin	Kościół parafialny pw. Narodzenia N.M.P. z 1842 roku	obiekty sakralne	obiekt
Miasteczko Śląskie	Żyglin	Kaplica św. Marka z XVIII wieku	obiekty sakralne	obiekt
Miasteczko Śląskie	Miasteczko Śląskie	Kościół parafialny pw. N.M.P. z 1905 roku	obiekty sakralne	produkt
Miasteczko Śląskie	Miasteczko Śląskie	Wycieczka Górnos Śląskimi Kolejami Wąskotorowymi	obiekty sportowo-rekreacyjne	produkt
Miasteczko Śląskie	Żyglin	Historyczny spichlerz dworski w Żyglinie	obiekty zabytkowe	nieudostęp- niony
Miasteczko Śląskie	Miasteczko Śląskie	Układ urbanistyczny z ratuszem i rynkiem	obiekty zabytkowe	obiekt
Miasteczko Śląskie	Miasteczko Śląskie	Drewniany kościół z dzwonnica z 1666 roku	obiekty zabytkowe	produkt
Radzionków	Radzionków	Cukiernia T. Bączkowicza – „Kuchnia babki Any”	obiekty gastronomiczne	obiekt
Radzionków	Radzionków	Restauracja „Riding Club”	obiekty gastronomiczne	produkt
Radzionków	Radzionków	Ogród botaniczny na Księżej Górze	obiekty przyrodniczo cenne	produkt
Radzionków	Rojca	Grota Maryjna	obiekty sakralne	obiekt
Radzionków	Radzionków	Kościół parafialny św. Wojciecha z otaczającymi go obiektami	obiekty sakralne	produkt
Radzionków	Radzionków	Muzeum Chleba, Szkoły i Ciekawostek	obiekty sportowo-rekreacyjne	produkt
Radzionków	Radzionków	Park Księża Góra	obiekty sportowo-rekreacyjne	produkt
Radzionków	Radzionków	Dworzec kolejowy Radzionków	obiekty zabytkowe	obiekt
Radzionków	Radzionków	Miniskansen górniczy i kaplica św. Barbary	obiekty zabytkowe	produkt

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań zleconych przez Starostwo Powiatowe w Tarnowskich Górach w ramach projektu „Wszystkie drogi prowadzą do nas – promocja turystyczna Powiatu Tarnogórskiego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013”.

W Miasteczku Śląskim zidentyfikowano siedem obiektów potencjalnie przyciągających turystów. Trzy przynależą do kategorii obiektów sakralnych (jeden z nich jest produktem: kościół parafialny w Miasteczku Śląskim). Jedyne obiekty sportowo-rekreacyjne w randze produktu to wycieczka Górnos Śląskimi Kolejami Wąskotorowymi. Na terenie miasta znajdują się także trzy obiekty o charakterze obiektów zabytkowych, tj. specyficzny produkt turystyczny, jakim jest położony w centrum miasta drewniany kościół z dzwonnica (datowany na rok 1666), obiekt turystyczny – układ urbanistyczny starej zabudowy z ratuszem i rynkiem oraz nieudostępniony turystycznie spichlerz dworski w Żyglinie.

Na obszarze Radzionkowa do obiektów gastronomicznych zaliczono dwa podmioty (w tym jeden w randze produktu). Zidentyfikowano istnienie dwóch obiektów sakralnych, które mogą przyciągnąć turystów (w tym: kościół parafialny św. Wojciecha z otaczającymi go obiektami jako produkt), dwa obiekty sportowo-rekreacyjne (obydwa o charakterze produktu, tj. prywatne Muzeum Chleba, Szkoły i Ciekawostek oraz park Księża Góra). Katalog analizowanych obiektów uzupełniają obiekty zabytkowe, w tym jeden o charakterze produktu (miniskansen górniczy i kaplica św. Barbary). Ogółem na terenie miasta zidentyfikowano istnienie dziewięciu obiektów, aż sześć ma charakter produktu (poza wymienionymi także powstający na Księżej Górze ogród botaniczny – zaklasyfikowany jako obiekt przyrodniczo cenny).

Na terenie analizowanych miast tylko jeden obiekt osiągnął ocenę maksymalną (zob. rys. 4). Jest to miejsce imprezy, jaką jest zlot karawaningowy organizowany w ośrodkach wypoczynkowych nad zbiornikiem wody Zielona w Kaletach. Należy jednak zauważyć, iż oddziaływanie to ma charakter punktowy (pozostałe obiekty/imprezy zlokalizowane na terenie gminy mają charakter oceniany co najwyżej na poziomie średnim). Nieco mniejsze oddziaływanie jednostkowe mają obiekty zlokalizowane w centrum Miasteczka Śląskiego oraz południowej i wschodniej części Radzionkowa. Siła tych obiektów/imprez polega głównie na ich geograficznej bliskości oraz podobieństwie rodzajowym, co skłania do rozpatrywania ich jako pewnego rodzaju produkty złożone, tj. należy je traktować jako ofertę turystyczną centrum Miasteczka Śląskiego, ofertę przemysłowego dziedzictwa Radzionkowa, ofertę rekreacyjną wschodniej części Radzionkowa.



Rys. 4. Waloryzacja obiektów antropogenicznych powiatu tarnobrzegijskiego (ocena z uwzględnieniem kategorii obiektu oraz stanu przygotowania na przyjęcie turystów)

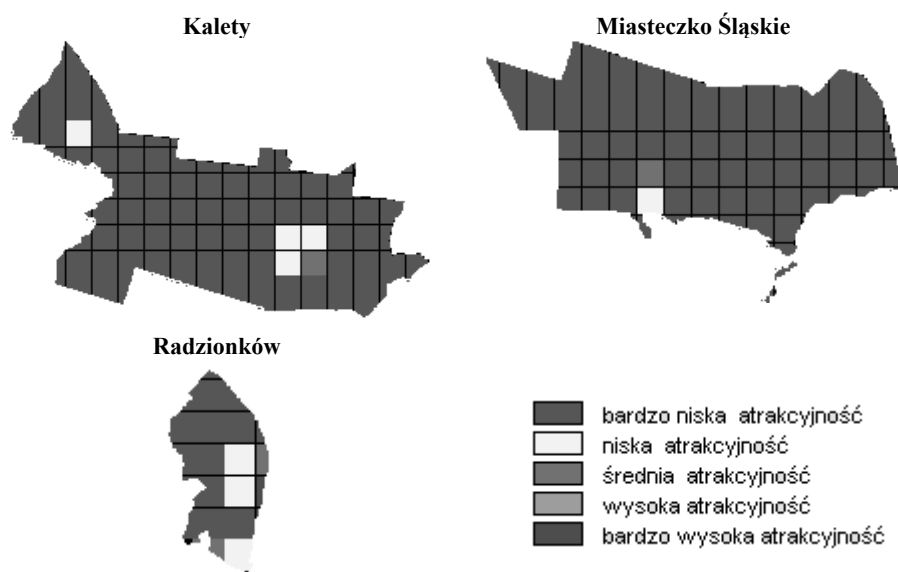
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań zleconych przez Starostwo Powiatowe w Tarnobrzegach.

4. Waloryzacja turystyczna małych miast powiatu tarnobrzegijskiego – wnioski

Ocena łączna uwarunkowań przyrodniczych oraz atrakcji antropogenicznych w omawianych małych miastach powiatu tarnobrzegijskiego wskazuje, że maksymalną ocenę łączną uzyskał jeden z terenów położonych w Radzionkowie (129 punktów – jest to teren przynależny do nowo utworzonego ogrodu botanicznego). Nieco mniej, bo 93 i 89 punktów, uzyskały tereny parku na Księżej Górze (teren bardzo wysokiej atrakcyjności turystycznej) oraz obszar, na którym znajdują się m.in. Muzeum Chleba, Szkoły i Ciekawostek oraz miniskansen górniczy i kaplica św. Barbary (tereny średniej atrakcyjności turystycznej) (zob. rys. 5 oraz 6).



Rys. 5. Waloryzacja turystyczna powiatu tarnobrzęckiego (ocena w układzie obszarów analitycznych o boku 1 km)



Rys. 6. Ocena atrakcyjności turystycznej małych miast powiatu tarnobrzęckiego

Kolejny wynik (suma punktów 83) to obszar o średniej atrakcyjności turystycznej położony na północ od centrum Miasteczka Śląskiego. Nieco niższy wynik (74) uzyskał teren w centrum omawianego miasta. Należy odnotować, że podobną ocenę (75 punktów) ma teren nad zbiornikiem Zielona w Kaletach (obszaru o średniej atrakcyjności turystycznej). Dodatkowo w Kaletach występują trzy obszary zaklasyfikowane do niskiej atrakcyjności turystycznej (trzy w pobliżu zbiornika w Zielonej oraz jeden w Drutarni).

Generalnie można powiedzieć, że w toku przeprowadzonych badań i w odniesieniu do analizowanych miast udowodniono:

- dominującą pozycję Radzionkowa (głównie za sprawą nowo utworzonego ogrodu botanicznego oraz m.in. takich atrakcji jak Muzeum Chleba, Szkoły i Ciekawostek) pod względem turystycznych walorów antropogenicznych,
- silną pozycję Kalet (głównie za sprawą zbiornika wodnego Zielona wraz z jego otoczeniem oraz obszarami o charakterze leśnym) w ocenie walorów przyrodniczych,
- stosunkowo silną pozycję centrum Miasteczka Śląskiego pod względem atrakcji antropogenicznych oraz stosunkowo wysoką ocenę atrakcyjności turystycznej jego terenów przyrodniczych.

Trzeba jednak zwrócić uwagę, że większość powierzchni omawianych miast przynależy jednak do kategorii o bardzo niskiej atrakcyjności turystycznej (w odniesieniu do powiatu tarnogórskiego jako całości).

Bibliografia

1. Czornik M., Twardzik M., Gibas P.: *Waloryzacja produktów turystycznych powiatu tarnogórskiego*. Powiat Tarnogórski, materiał niepublikowany w trakcie opracowywania.
2. Dubel K., Szczygielski K.: *Ocena przydatności środowiska przyrodniczego województwa katowickiego do potrzeb turystyki i wypoczynku*. „Czasopismo geograficzne”, L III 2, Wrocław 1982, s. 159-178.
3. Król E.: *Waloryzacja przyrodnicza i turystyczno-uzdrowiskowa gminy Solec-Zdrój*. Sympozja i konferencje KKMU nr 2, Grupa Naukowa Pro Futuro, Akademia Górniczo-Hutnicza, Kraków 2007, s. 311-317, http://www.pro-futuro.agh.edu.pl/pliki/REFERATY_IKKMU/ISr_PDF/KROL_Ewa.pdf
4. Runge J.: *Metody badań w geografii społeczno-ekonomicznej – elementy metodologii, wybrane narzędzia badawcze*. Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2007.
5. Sologub A.: *Walory turystyczne Parku Mużakowskiego, Badania Fizjograficzne nad Polską Zachodnią*. Seria A – Geografia Fizyczna, tom 59, Instytut Geografii Fizycznej i Kształtowania Środowiska Przyrodniczego, Poznań 2008 s. 161-177, <http://www.badianafizjograficzne.com.pl/tom59/Sologub.pdf>

VALORISATION OF TOURISM FUNCTION AREAS IN SMALL TOWNS IN THE TARNOGÓRSKI POWIAT

Summary

The authorities of the spatial units are constantly looking for assets that can be a force for local economies. Industrial function, which was and is the basis of small towns in the tarnogórski powiat, is being transformed under the global social and technological change. For authorities of cities like: Radzionków, Miasteczko Śląskie and Kalety, and their residents, newly conscious feature of the environment alleged by some to the rank of the parent, is tourism. It's a truism to say that the tourism function should be carried out in areas that are attractive (due to environmental conditions and facilities and events connected with anthropogenic). For the purposes of this article, assume that (1) Kalety have the opportunity to develop a tourism function mainly based on natural resources, (2) the most attractive because of the conditions of anthropogenic areas to serve the tourist are areas in Radzionków, (3) Miasteczko Śląskie, despite the existence of Zinc smelter has important tourist attractions.

Barbara Miszewska
Robert Szmytkie

PRÓBA ZMIANY WIZERUNKU MAŁYCH MIAST DOLNEGO ŚLĄSKA POD WPŁYWEM NOWYCH ATRAKCJI TURYSTYCZNYCH

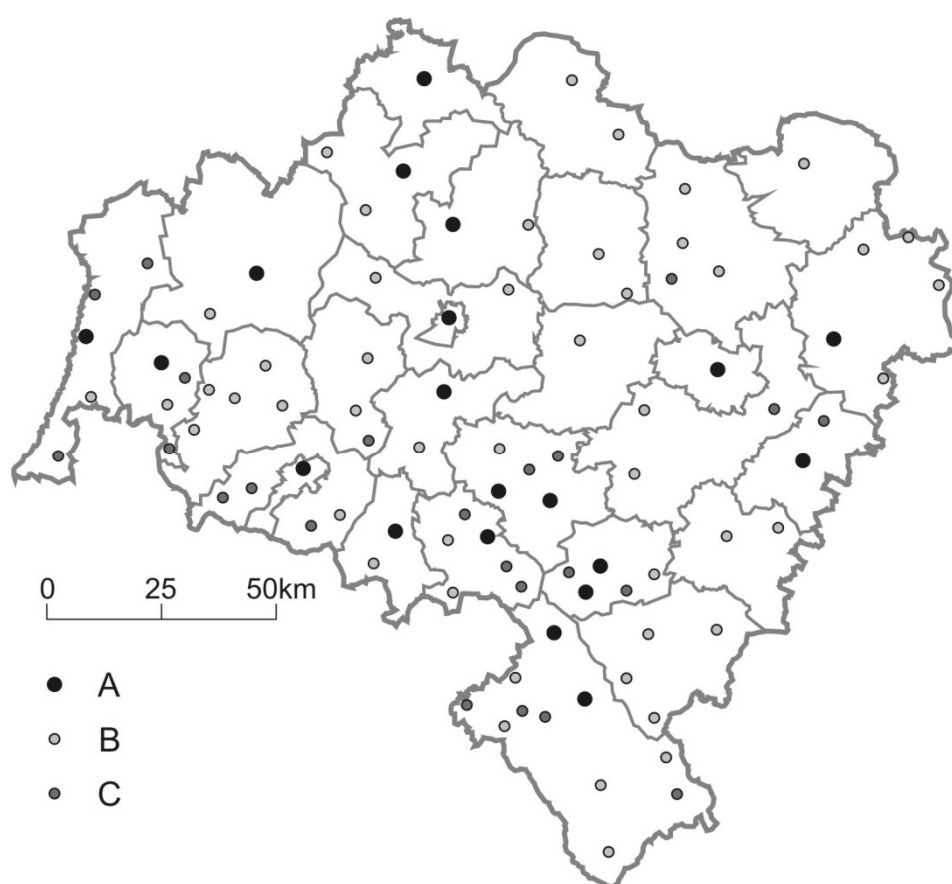
Wprowadzenie

Transformacja ustrojowa i wymogi gospodarki rynkowej zmusiły małe miasta do poszukiwania nowych czynników rozwoju, które nadawałyby jednocześnie indywidualne piętno tym miastom. Jednym z tych czynników był rozwój elementów, które mogłyby stanowić o atrakcyjności turystycznej danego miasta. Elementy te mają różne korzenie, wywodzące się z uwarunkowań środowiska naturalnego, przeszłości historycznej, dawnych funkcji miasta, struktury etnicznej ludności oraz inne, wynikające głównie z pomysłowości lokalnych społeczności lub fundacji lokalnych osobistości.

Celem artykułu jest wskazanie, które z tych uwarunkowań w przypadku małych miast odgrywały główną rolę w kreowaniu nowych atrakcji turystycznych oraz czy dla wszystkich małych miast są one jednakowe. Nowe przedsięwzięcia turystyczne według intencji władz samorządowych zwykle mają tworzyć nowy wizerunek miasta (często odmienny od wizerunku utrwalonego w świadomości społecznej), a jednocześnie przyciągać turystów, decydując o jego atrakcyjności turystycznej (zwykle wydatnie ją podnosząc).

Analizie poddane zostały małe miasta województwa dolnośląskiego, za które uznano wszystkie miasta liczące poniżej 20 tys. mieszkańców. Miast takich na

Dolnym Śląsku jest 71, z których większość (48, czyli 67,6%) ma długie tradycje miejskie, zwykle sięgające okresu średniowiecza (rys. 1). Analiza polegała na identyfikacji nowych przedsięwzięć turystycznych powstałych w przestrzeni małych miast regionu po 1989 roku (czyli od momentu transformacji gospodarczej). W analizie uwzględnione zostały wyłącznie imprezy i atrakcje turystyczne o zasięgu ponadlokalnym lub regionalnym, natomiast wyeliminowano imprezy o zasięgu lokalnym odbywające się w zasadzie we wszystkich analizowanych miastach (czyli tzw. dni miasta).



A – miasta liczące ponad 20 tys. mieszkańców, B – miasta małe o średniowiecznym rodowodzie, C – miasta małe powstałe w XX wieku.

Rys. 1. Miasta województwa dolnośląskiego w 2009 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych.

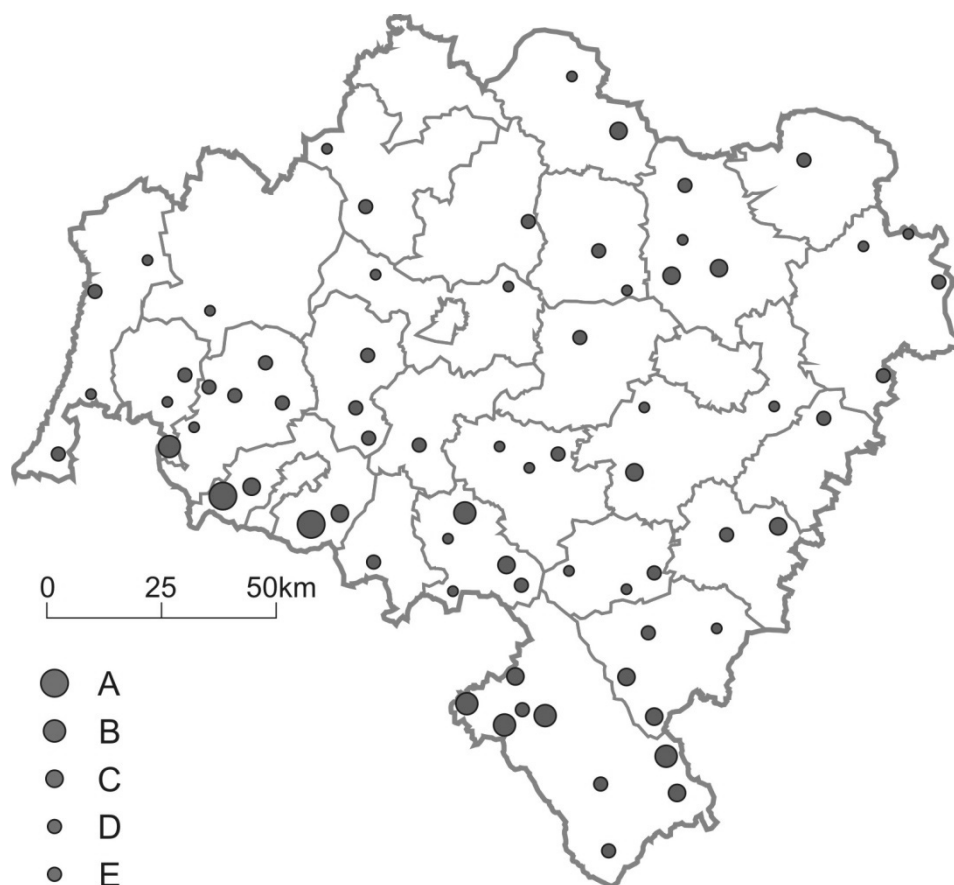
1. Funkcje turystyczne małych miast Dolnego Śląska

Funkcje turystyczne miasta można rozpatrywać przez pryzmat¹:

- znaczenia turystyki dla gospodarki miasta, wyrażonego liczbą podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w sekcji I (Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi) i R (Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją) przypadających na 1 000 mieszkańców,
- wielkości bazy noclegowej, wyrażonej np. wskaźnikiem Baretje'a i Deferta, czyli liczbą miejsc noclegowych przypadających na 100 mieszkańców,
- natężenia ruchu turystycznego, wyrażonego np. sumą liczby osób korzystających z noclegów w obiektach noclegowych i liczby osób odwiedzających atrakcje turystyczne w stosunku do liczby mieszkańców miejscowości,
- atrakcyjności turystycznej miasta, wyrażonej w liczbie atrakcji turystycznych zlokalizowanych na terenie miasta, przy czym liczbę nowych atrakcji turystycznych można traktować jako wyraz aktywności turystycznej miejscowości (społeczności lokalnej).

W 2009 roku wśród małych miast województwa dolnośląskiego największą liczbą podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w sekcjach I i R przypadających na 1 000 mieszkańców charakteryzowały się najważniejsze miejscowości turystyczne regionu (rys. 2), jak np. Karpacz (74,7), Szklarska Poręba (50,7), Świeradów-Zdrój (26,4), Polanica-Zdrój (20,7), Lądek-Zdrój (15,4), Duszniki-Zdrój (13,9), Kudowa-Zdrój (13,5) i Szczawno-Zdrój (11,4), a najniższą – miasta o charakterze przemysłowym lub usługowo-przemysłowym, jak np. Piława Górna (2,1), Jaworzyna Śląska (2,5), Nowogrodziec (2,7), Kąty Wrocławskie (2,9), Przemków (3,0) i Boguszów-Gorce (3,0).

¹ A. Kowalczyk: *Geografia turystyki*. PWN, Warszawa 2001; Z. Kruczek: *Polska. Geografia atrakcji turystycznych*. Proksenia, Kraków 2002; T. Lijewski, B. Mikułowski, J. Wyrzykowski: *Geografia turystyki Polski*. PWE, Warszawa 2002; J. Czerwiński: *Podstawy turystyki*. PWSZ, Legnica 2007.



A – powyżej 30,0, B – 10,0-29,9, C – 6,0-9,9, D – 4,0-5,9, E – 2,0-3,9

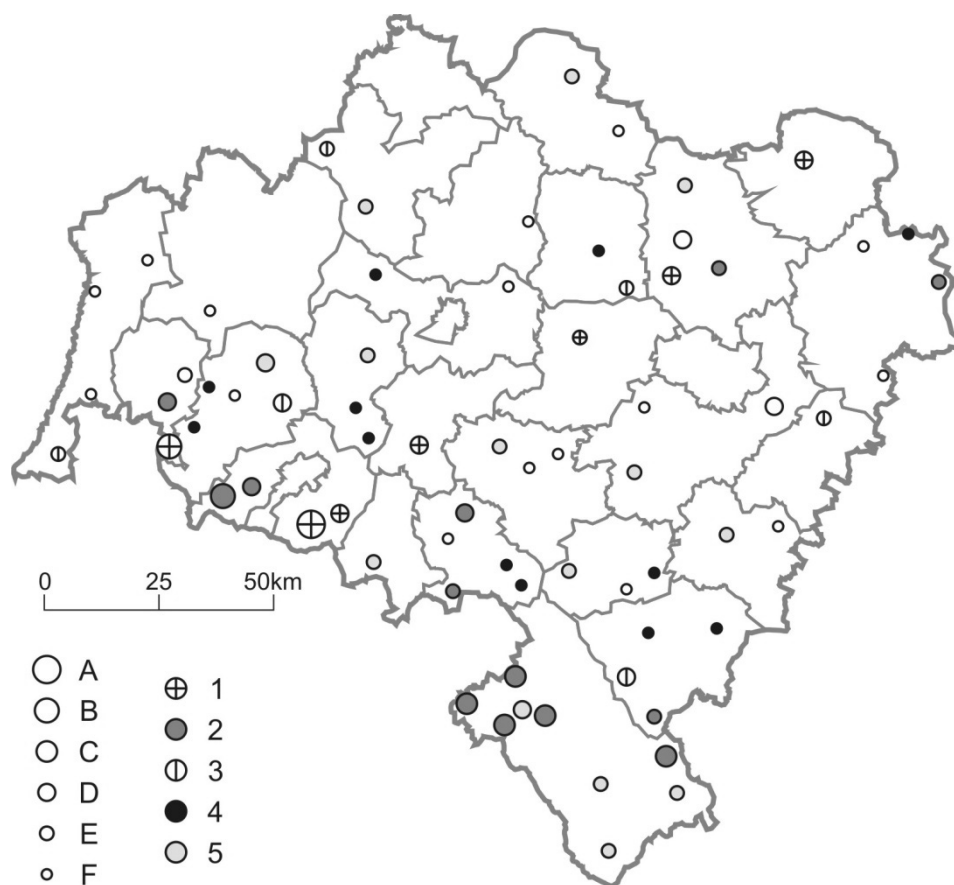
Rys. 2. Liczba podmiotów w sekcjach I i R przypadająca na 1 000 mieszkańców

Źródło: Ibid.

W 2009 roku wśród małych miast województwa dolnośląskiego najwyższą wartością wskaźnika Baretje'a i Deferta charakteryzowały się (rys. 3): Karpacz (144,7), Szklarska Poręba (67,8), Świeradów-Zdrój (50,4), Duszniki-Zdrój (26,6), Radków (24,2) i Polanica-Zdrój (21,4), podczas gdy w 28 małych miastach regionu nie był zlokalizowany żaden obiekt noclegowy (wskaźnik równy 0,0). W oparciu o zmiany liczby miejsc noclegowych względem 1988 roku małe miasta województwa dolnośląskiego można podzielić na sześć zasadniczych grup:

- miasta, w których wystąpił znaczący rozwój bazy noclegowej, jak np. Świeradów-Zdrój (wzrost o 28,1 miejsca noclegowego na 100 mieszkańców), Karpacz (wzrost o 10,9), Kowary (wzrost o 2,6), Milicz (wzrost o 2,5) czy Bolków (wzrost o 2,2),
- miasta, w których wystąpił znaczący regres bazy noclegowej, jak np. Polanica-Zdrój (spadek o 28,7 miejsca noclegowego na 100 mieszkańców), Radków (spadek o 10,7), Szczawno-Zdrój (spadek o 9,7), Piechowice (spadek o 7,7) czy Duszniki-Zdrój (spadek o 6,9),
- miasta, w których wielkość bazy noclegowej utrzymała się na podobnym poziomie, jak np. w Strzegomiu, Chocianowie, Złotoryi czy Górze,
- miasta, w których doszło do pojawienia się bazy noclegowej, jak np. w Bardzie (do poziomu 3,5 miejsca noclegowego na 100 mieszkańców), Wleniu (do poziomu 3,3) czy Bogatyni (do poziomu 1,6),
- miasta, w których wystąpił zanik bazy noclegowej, jak np. Jedlina-Zdrój (z poziomu 9,0 miejsc noclegowych na 100 mieszkańców), Wojcieszów (z poziomu 7,5) czy Mirsk (z poziomu 2,3),
- miasta nieposiadające w obu analizowanych latach żadnych obiektów noclegowych, jak np. Bierutów, Jaworzyna Śląska, Lubomierz, Ścinawa czy Węglińiec.

Rozwój bazy noclegowej należy traktować jednak tylko jako jeden z przejawów aktywności turystycznej miejscowości. Aktywność ta może się również wyrażać w liczbie nowych atrakcji turystycznych, których powstanie przyczyniło się do wzbogacenia oferty turystycznej miasta. W przypadku małych miast województwa dolnośląskiego największą aktywnością w zakresie tworzenia nowych atrakcji turystycznych wyróżniają się (rys. 4): Karpacz, Kudowa-Zdrój, Szklarska Poręba i Złoty Stok, na terenie których po 1989 roku powstały co najmniej trzy nowe atrakcje turystyczne. Aktywnością w zakresie tworzenia nowych atrakcji turystycznych charakteryzują się nie tylko miejscowości o utrwalonej randze turystycznej, ale również miejscowości niepełniące przed 1989 rokiem funkcji turystycznych, jak np. Węglińiec, Jaworzyna Śląska czy Stronie Śląskie.

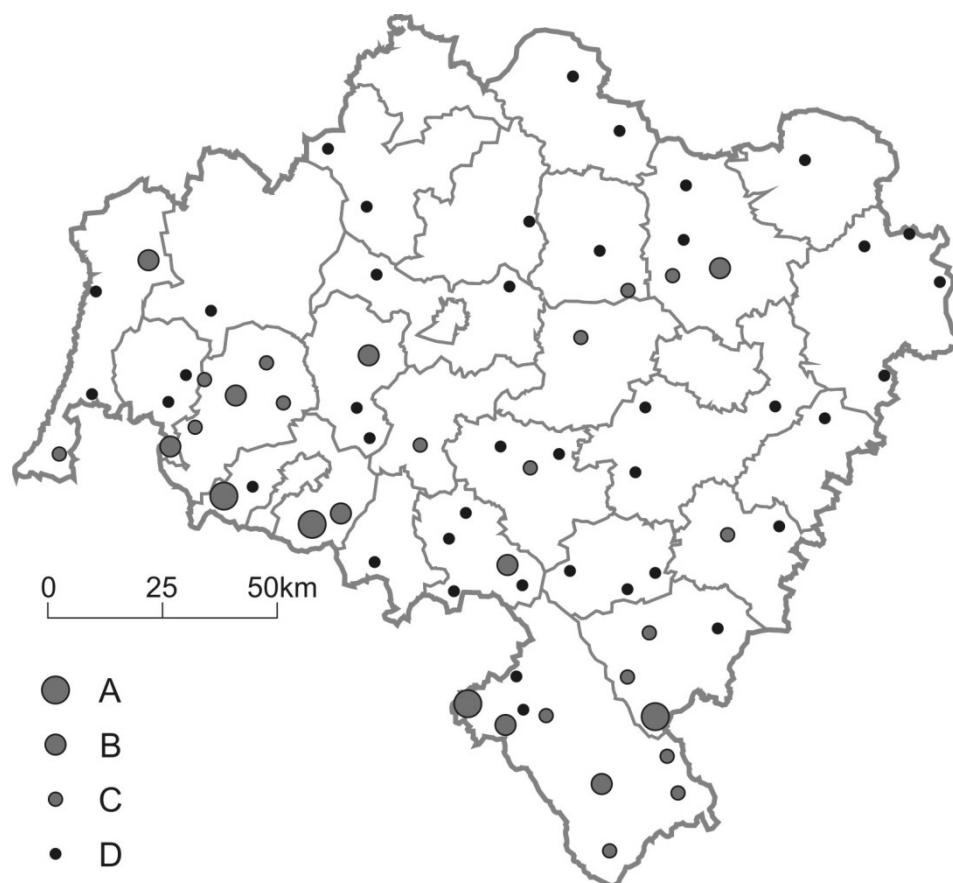


Liczba miejsc noclegowych na 100 mieszkańców w 2009 roku: A – ponad 75,0, B – 50,1-75,0, C – 10,1-50,0, D – 3,1-10,0, E – 0,1-3,0, F – 0,0.

Zmiany wielkości bazy noclegowej w latach 1988-2009: 1) znaczący wzrost wielkości bazy noclegowej, 2) znaczący spadek wielkości bazy noclegowej, 3) pojawienie się bazy noclegowej, 4) zanik bazy noclegowej, 5) utrzymanie się wielkości bazy noclegowej na zbliżonym poziomie.

Rys. 3. Wskaźnik rozwoju funkcji turystycznej (wskaźnik Baretje'a i Deferta) w małych miastach Dolnego Śląska

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych i Roczników Statystycznych wybranych województw z 1989 roku.



A – miasta o bardzo dużej aktywności (co najmniej 3 nowe atrakcje), B – miasta o dużej aktywności (2 nowe atrakcje), C – miasta o przeciętnej aktywności (1 nowa atrakcja), D – pozostałe miasta.

Rys. 4. Aktywność małych miast w zakresie tworzenia nowych atrakcji turystycznych

Warto ponadto zauważyć, że zanik lub znaczący spadek wielkości bazy noclegowej nie musi oznaczać zaniku funkcji turystycznej, a jedynie zmianę wizerunku turystycznego miejscowości. Dobrym przykładem takiej sytuacji są np. Jedlina-Zdrój i Złoty Stok, które w wyniku zaniku bazy noclegowej i rozwoju nowych atrakcji turystycznych po 1989 roku z miejscowości typowo wypoczynkowych stały się ośrodkami turystycznymi o dominującej funkcji krajoznawczej.

2. Nowe atrakcje turystyczne w przestrzeni małych miast

W ostatnich latach w przestrzeni małych miast województwa dolnośląskiego powstało kilkadziesiąt nowych atrakcji turystycznych, przy czym większość z nich zlokalizowana jest w sudeckiej części regionu. Nowe atrakcje turystyczne można znaleźć zarówno w ośrodkach o utrwalonej randze turystycznej, jak i miejscowościach niepełniących do 1989 roku żadnych funkcji turystycznych. Nowe atrakcje turystyczne można podzielić na kilka grup:

- 1) szlaki turystyczne (które zwykle powstają w miastach o długich tradycjach miejskich):
 - łączące najważniejsze zabytki miasta (np. Miejskie Trasy Turystyczne w Bystrzycy Kłodzkiej, Złotym Stoku i Międzyzlesiu),
 - nawiązujące do postaci historycznych związanych z miastem (np. Mała i Duża Ścieżka św. Jadwigi w Trzebnicy, Ścieżka św. Jadwigi Śląskiej we Wleniu),
 - nawiązujące do dawnych funkcji miasta (np. Szlak Waloński w Szklarskiej Porębie),
- 2) imprezy kulturalno-rozrywkowe o znaczeniu ponadlokalnym, wykorzystujące lub nawiązujące do:
 - istniejących walorów przyrodniczych (np. Święto Grzybów w Węglińcu, Kwisonalia w Gryfowie Śląskim),
 - pozyskiwanych surowców naturalnych (np. Lwóweckie Lato Agatowe we Lwówku Śląskim, Mistrzostwa w Płukaniu Złota w Złotoryi),
 - walorów kulturowych miasta (np. Festiwal Filmów Komediiowych w Lubomierzu, Castle Party w Bolkowie), a także
 - imprezy niemające szczególnych uwarunkowań przyrodniczych lub kulturowych (np. Dolnośląski Festiwal Zupy w Jedlinie-Zdroju),
- 3) muzea:
 - wykorzystujące walory przyrodnicze (np. Muzeum Mineralów i Muzeum Ziemi Juna w Szklarskiej Porębie),
 - nawiązujące do dawnych funkcji miasta (np. Muzeum Papiernictwa w Dusznikach-Zdroju, Leśna Huta w Szklarskiej Porębie, Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa w Jaworzynie Śląskiej), w tym podziemne trasy turystyczne w dawnych kopalniach (np. sztolnie Kowary, Kopalnie Złota w Złotym Stoku i Złotoryi),
 - związane z historią miasta lub regionu (np. Chata Walońska w Szklarskiej Porębie, Muzeum Kresów Wschodnich w Węglińcu),

- domy-muzea sławnych osób (np. dom Vlastimila Hofmanna i dom braci Hauptmannów w Szklarskiej Porębie, Galeria Muzealna im. Michała Kłaha Starszego w Łądku-Zdroju),
 - związane z postaciami fikcyjnymi (np. muzeum Sami Swoi w Lubomierzu),
 - osobliwości (np. Miejskie Muzeum Zabawek w Karpaczu, Muzeum Zabawek i Muzeum Żaby w Kudowie-Zdroju),
- 4) obiekty stworzone jako atrakcje turystyczne (np. park miniatur w Kowarach, Western City w Karpaczu),
 - 5) parki rozrywki, w tym letnie tory saneczkowe (np. na stoku Kolorowa w Karpaczu, Góralka w Polanicy-Zdroju) i parki linowe (np. Skalisko w Złotym Stoku, Czarodziejska Góra w Jedlinie-Zdroju),
 - 6) obiekty rekreacyjno-sportowe, w tym: aquaparki (np. w Kudowie-Zdroju, Brzegu Dolnym),
 - 7) elementy zagospodarowania turystycznego (np. kolej gondolowa na Stóg Izerski w Świeradowie-Zdroju, będąca pierwszą kolejką gondolową w polskich Sudetach),
 - 8) unikatowe odkrycia archeologiczne (np. skarb średzki odkryty w latach 1985-1987, a od 1995 roku udostępniony w Muzeum Regionalnym w Środzie Śląskiej).

W pewnym sensie jako nowe (a raczej odnowione) atrakcje turystyczne można również traktować ośrodki pielgrzymkowe, których ponowny rozwój nastąpił po 1989 roku i przejawiał się m.in. w dużej liczbie inicjatyw związanych z obsługą pielgrzymów (np. szlaki tematyczne). Na Dolnym Śląsku małymi miastami pełniącymi funkcje ośrodków pielgrzymkowych są Trzebnica (związana z kultem św. Jadwigi Śląskiej, patronki Śląska) oraz Bardo (będące miejscem kultu maryjnego, znane z cudownej figury Matki Bożej Strażniczki Wiary).

Duża liczba i różnorodność nowych atrakcji turystycznych w przestrzeni małych miast świadczy z jednej strony o kreatywności społeczności lokalnych, podejmujących inicjatywy o charakterze turystycznym, z drugiej pokazuje, jak duże znaczenie jest obecnie przypisywane turystyce, która w opinii większości władz samorządowych może stanowić główny czynnik rozwoju w ich miejscowości. Zróżnicowanie nowych inicjatyw turystycznych w głównej mierze zależy od (często indywidualnych) uwarunkowań, które przyczyniły się do powstania poszczególnych atrakcji. W małych miastach o długich tradycjach miejskich powstają bowiem głównie atrakcje nawiązujące do przeszłości historycznej lub dawnych funkcji miejscowości, podczas gdy miasta leżące w obrębie Sudetów (zwłaszcza te, które prawa miejskie otrzymały po 1945 roku) wykorzystują istniejące walory przyrodnicze lub powstają w nich obiekty planowane jako atrakcje turystyczne (tabela 1).

Tabela 1

Nowe atrakcje turystyczne w przestrzeni wybranych małych miast Dolnego Śląska

Miasto	Nowe atrakcje turystyczne		
	nawiązujące do walorów historyczno-kulturowych	nawiązujące do walorów przyrodniczych	pozostałe
<i>Jedlina-Zdrój</i> ²			– Park linowy – Tor saneczkowy – Festiwal Zupy – Festiwal Teatrów Ulicznych
<i>Karpacz</i>			– Muzeum Zabawek – Western City – Rynna saneczkowa na stoku Kolorowa
Kowary	– Sztolnie Kowary		– Park miniatur
<i>Kudowa-Zdrój</i>	– Skansen w Pstrąonej – Szlak Ginących Zawodów		– Muzeum Żaby – Muzeum Zabawek Bajka – Aquapark – Park linowy
Lubomierz			– Muzeum Sami Swoi – Festiwal Filmów Komedyjnych
<i>Szklarska Poręba</i>	– Leśna Huta – Chata Walońska	– Muzeum Mineralów – Muzeum Ziemi Juna – Karkonoskie Centrum Edukacji Ekologicznej	– Muzeum Hauptmannów – Dom Vlastimila Hofmanna
Trzebnica	– Ścieżki św. Jadwigi – Jarmark cysterski		
	– Święto Sadów		
<i>Węgliniec</i>	– Muzeum Kresów Wschodnich	– Święto Grzybów	
Złotoryja	– Mistrzostwa w Płukaniu Złota – Kopalnia Złota Aurelia		
Złoty Stok	– Kopalnia Złota		– Park Linowy „Skalisko”
	– Miejska trasa turystyczna		

² Kursywą zaznaczono miasta, które prawa miejskie otrzymały w okresie powojennym.

3. Znaczenie nowych atrakcji turystycznych

Znaczenie nowych atrakcji turystycznych w przestrzeni miasta wyraża się w trzech podstawowych aspektach. Po pierwsze, nowe atrakcje turystyczne można rozpatrywać z punktu widzenia roli, jaką odgrywają w kształtowaniu oferty turystycznej danego miasta (ośrodka turystycznego). Rola ta zależy od rangi i wizerunku turystycznego miasta, okresu funkcjonowania jako miejscowość turystyczna, jak i rangi samej atrakcji. W takim ujęciu nowe atrakcje turystyczne można podzielić na atrakcje:

- uzupełniające ofertę turystyczną (dodatkowe atrakcje w miejscowościach o utrwalonej randze turystycznej, niezmieniające wizerunku turystycznego miasta, a zatem odwiedzane przy okazji pobytu lub odwiedzania innych atrakcji), jak np. rytna saneczkowa na stoku Kolorowa w Karpaczu czy Muzeum Mineralów w Szklarskiej Porębie,
- wzbogacające ofertę turystyczną (nowe atrakcje turystyczne w uznanych miejscowościach turystycznych, które mogą stanowić cel wyjazdu turystycznego), jak np. Szlak Ginących Zawodów w Kudowie-Zdroju czy Muzeum Papiernictwa w Dusznikach-Zdroju,
- kreujące ofertę turystyczną (atrakcje zmieniające wizerunek miejscowości turystycznej, stające się jej główną atrakcją turystyczną), jak np. Kopalnia Żłota w Żłotym Stoku, park miniatur w Kowarach czy muzeum Sami Swoi w Lubomierzu,
- budujące ofertę turystyczną (nowe atrakcje turystyczne w miejscowościach niepełniących dotąd funkcji turystycznych), jak np. Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa w Jaworzynie Śląskiej czy Muzeum Kresów Wschodnich i Święto Grzybów w Węglińcu.

Znaczenie nowych inicjatyw turystycznych dla rozwoju turystyki wynika głównie z liczby turystów odwiedzających poszczególne obiekty, dzięki czemu można stwierdzić, że w krótkim czasie wiele z nich stało się popularnymi atrakcjami turystycznymi, potrafiącymi w istotny sposób wpłynąć na wielkość ruchu turystycznego, czego przykładem mogą być np. park miniatur w Kowarach (ok. 230 tys. turystów rocznie), Kopalnia Żłota w Żłotym Stoku (ok. 150 tys. turystów) czy młyn papierniczy w Dusznikach-Zdroju (ok. 70 tys. turystów). Wiele z nowych atrakcji turystycznych zlokalizowanych w małych miastach znalazło również uznanie w oczach autorów przewodników turystycznych, którzy dość często oceniają ich atrakcyjność turystyczną na podobnym poziomie, np. jako najbardziej wartościowych obiektów zabytkowych lub szczególnie cennych walorów przyrodniczych (tabela 2).

Tabela 2

Waloryzacja nowych atrakcji turystycznych w przestrzeni małych miast Dolnego Śląska

Liczba gwiazdek	Nazwa atrakcji
★★★	Młyn papierniczy w Dusznikach-Zdroju
★★	Skarb średzki w Środzie Śląskiej
★	Karkonoskie Centrum Edukacji Ekologicznej w Szklarskiej Porębie Park Miniatur Zabytków Dolnego Śląska w Kowarach Kopalnia Złota w Złotym Stoku Miejskie Muzeum Zabawek w Karpaczu

Źródło: Opracowanie własne, liczba gwiazdek na podstawie: J. Czerwiński: *Dolny Śląsk. Przewodnik*. Wydawnictwo Kartograficzne EKO-GRAF, Wrocław 2009³.

Część z nowych atrakcji turystycznych powstałych w przestrzeni małych miast Dolnego Śląska ma charakter pułapek turystycznych. Do tej grupy zaliczane są zwłaszcza: różnego rodzaju parki rozrywki, parki miniatur, sztuczne atrakcje i kopie znanych obiektów. Cechy charakterystyczne dla pułapek turystycznych to chęć przyciągnięcia turystów za wszelką cenę oraz niska wartość kulturowa⁴. Do pułapek turystycznych w przypadku małych miast Dolnego Śląska można zaliczyć m.in. park miniatur w Kowarach, Western City w Karpaczu czy Muzeum Zabawek w Kudowie-Zdroju.

Po drugie, nowe atrakcje turystyczne należy rozpatrywać jako element sukcesji funkcjonalnej, a zarazem jeden z kierunków przekształceń funkcjonalnych zachodzących współcześnie w małych miastach⁵. Sukcesja funkcjonalna może zachodzić przy wykorzystaniu lub w nawiązaniu do dawnych funkcji obiektów (zwykle przemysłowych), czego przykładem są m.in. podziemne trasy turystyczne w dawnych kopalniach (np. w Kopalni Złota w Złotym Stoku i Złotoryi,

³ W przewodniku poszczególnym obiektom przyznano od 0 do 3 gwiazdek, przy czym 3 gwiazdkami zostały oznaczone najważniejsze atrakcje turystyczne w regionie, jak np. ratusz we Wrocławiu, Panorama Raclawicka, opactwo cystersów w Krzeszowie, kościoły Pokoju w Świdnicy i Jaworze czy Śnieżka.

⁴ Z. Kruczek: *Atrakcje turystyczne. Fenomen, typologia, metody badań*. Proksenia, Kraków 2011.

⁵ J. Petryszyn, E. Zuzańska-Żyśko: *Od funkcji przemysłowej do turystycznej. Przykład Ustronia*. W: *Funkcja turystyczna miast*. Red. I. Jażdżewska. XXI Konwersatorium wiedzy o mieście. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2008, s. 133-144; M. Slenczek, D. Sikorski: *Kowary – od przemysłu do turystyki*. W: *Strefa podmiejska i małe miasta w okresie transformacji*. Red. I. Jażdżewska. XXII Konwersatorium wiedzy o mieście. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009, s. 103-114.

kopalni węgla kamiennego w Nowej Rudzie czy sztolni uranowej w Kowarach) lub muzea zlokalizowane w dawnych obiektach przemysłowych (Młyn Papierniczy w Dusznikach) i transportowych (Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa w Jaworzynie Śląskiej). Nowe atrakcje turystyczne mogą również nie nawiązywać do dawnych funkcji obiektów, na terenie których powstały, jak np. park miniatur zlokalizowany na terenie fabryki dywanów w Kowarach lub Park Linowy „Skalisko” w Złotym Stoku, który powstał na terenie dawnego kamieniołomu łupków fyllitowych.

Po trzecie, powstanie kilku nowych atrakcji turystycznych w bliskim sąsiedztwie może przyczynić się do powstania nowych przestrzeni turystycznych, które zwykle zlokalizowane są w miejscu dawnych obiektów przemysłowych. Taka sytuacja występuje np. w Złotym Stoku, gdzie na terenie dawnej kopalni złota w 1996 roku została uruchomiona podziemna trasa turystyczna, a w 2006 roku na terenie sąsiadującego z nią kamieniołomu powstał Park Linowy „Skalisko”. Ponadto w sąsiedztwie kopalni (w dawnych obiektach przemysłowych) powstały: obiekt noclegowy (tzw. Hotelik) dysponujący 45 miejscami noclegowymi, bar i karczma „W Starej Kuźni”, a także bogata oferta towarzysząca (m.in. ścianka wspinaczkowa, wystawa minerałów oraz liczne atrakcje dodatkowe).

Zakończenie

Nowe atrakcje turystyczne stały się ważnym elementem kształtującym wizerunek małych miast Dolnego Śląska. W ich powstaniu główną rolę odegrały indywidualne cechy poszczególnych miast, takie jak przeszłość historyczna i dawne funkcje miasta (zwłaszcza w przypadku miast o długich tradycjach miejskich) czy walory przyrodnicze występujące w jego otoczeniu, które często stają się inspiracją do powstania danej atrakcji turystycznej (czego dobrym przykładem są podziemne trasy turystyczne w dawnych kopalniach czy muzea w dawnych obiektach przemysłowych). Dużą aktywnością w zakresie tworzenia nowych atrakcji turystycznych cechują się zwłaszcza miejscowości o utrwalonej randze turystycznej leżące w sudeckiej części województwa (np. Szklarska Poręba, Karpacz, Kudowa-Zdrój). W kilku jednak przypadkach (Jaworzyna Śląska, Stronie Śląskie, Węgliniec) atrakcje powstały w miejscowościach niepełniących dotąd funkcji turystycznych (zdominowanych przez przemysł lub transport), co może świadczyć o poszukiwaniu nowych (alternatywnych) ścieżek rozwojowych w tych miastach.

Bibliografia

1. Czerwiński J.: *Podstawy turystyki*. PWSZ, Legnica 2007.
2. Czerwiński J.: *Dolny Śląsk. Przewodnik*. Wydawnictwo Kartograficzne EKO-GRAF, Wrocław 2009.
3. Kowalczyk A.: *Geografia turystyki*. PWN, Warszawa 2001.
4. Kruczek Z.: *Polska. Geografia atrakcji turystycznych*. Proksenia, Kraków 2002.
5. Kruczek Z.: *Atrakcje turystyczne. Fenomen, typologia, metody badań*. Proksenia, Kraków 2011.
6. Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J.: *Geografia turystyki Polski*. PWE, Warszawa 2002.
7. Petryszyn J., Zuzńska-Żyśko E.: *Od funkcji przemysłowej do turystycznej. Przykład Ustronia*. W: *Funkcja turystyczna miast*. Red. I. Jażdżewska. XXI Konwersatorium wiedzy o mieście. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2008.
8. Slenczek M., Sikorski D.: *Kowary – od przemysłu do turystyki*. W: *Strefa podmiejska i małe miasta w okresie transformacji*. Red. I. Jażdżewska. XXII Konwersatorium wiedzy o mieście. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.

THE INFLUENCE OF NEW TOURISM ATTRACTIONS ON THE IMAGE OF SMALL TOWNS IN LOWER SILESIA

Summary

The object of this paper was to analyze the influence of new tourism attractions (attractions created after 1989) on the image of small towns in Lower Silesia. During the survey, there were several dozen new tourism attractions listed, that have various character and origin. Their creation was based mostly on the natural and historical determinants or on the former functions of a given town. The meaning of new tourism attractions depends on fixed tourism attractiveness of particular towns. Some of them create, some just supplement, the tourism offer of analyzed towns.

Sławomir Sitek
Sławomir Pytel

TURYSTYKA JAKO CZYNNIK ROZWOJU MAŁEGO MIASTA NA PRZYKŁADZIE STRUMIENIA

Wprowadzenie

Turystyka coraz częściej wymieniana jest w gronie tych dziedzin gospodarki, które mogą w istotny sposób wpłynąć na dynamizację procesów rozwojowych. W zdecydowanej większości dokumentów strategicznych na poziomie lokalnym wyartykułowane są działania zmierzające do wykorzystania walorów turystycznych. Można nawet uznać, że turystyka zajmuje relatywnie dużo miejsca w strukturze określonych celów. Należy jednak zadać pytanie, czy ta tendencja jest efektem tylko pewnej mody, czy faktycznie jest to potencjalny czynnik rozwoju miast i gmin. Przemiany ustrojowe i proces odtworzenia samorządu terytorialnego jako realnego gospodarza terenu w naturalny sposób kreowały możliwość eksponowania lokalnych warunków oferowanych jako produkt turystyczny. Do wzmocnienia pozycji turystyki bezsprzecznie przyczyniły się wzrost zamożności mieszkańców oraz rozwój motoryzacji indywidualnej i mobilności społeczeństwa.

Przedmiotem badań jest potencjał turystyczny miasta Strumienia. Celem opracowania jest ocena znaczenia sektora turystycznego jako potencjalnego czynnika rozwoju tego miasta.

Wybrany przykład Strumienia dotyczy miasta o relatywnie niskim tempie rozwoju, należącego do ośrodków słabych gospodarczo. Jako miasto położone w gminie miejsko-wiejskiej należy do ośrodków centralnych w stosunku do otaczającego go wiejskiego zaplecza. Na pewne uwarunkowania rozwoju Strumie-

nia i innych tego typu ośrodków w województwie śląskim wskazuje m.in. E. Zuzńska-Żyśko¹. Cechą charakterystyczną tego miasta o złożonej funkcji usługowo-przemysłowej jest zdominowanie struktury zatrudnienia w przemyśle przez wysoki odsetek pracujących w średnich i dużych przedsiębiorstwach. Szczególną poprawę aktywności gospodarczej w mieście, wyrażoną przyrostem liczby podmiotów gospodarczych na 1 000 mieszkańców, odnotowano w latach 1995-1999 – wyniosła aż 101% i była najwyższa ze wszystkich małych miast województwa śląskiego². Z kolei w opracowaniu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego dotyczącym całego województwa uznano, że atrakcyjność Strumienia wynika m.in. z posiadania naturalnych zasobów solanki, torfów i borowiny, które mogą być wykorzystane przez inwestorów zainteresowanych tą działalnością, oraz przychylnego klimatu inwestycyjnego, generowanego przez pozytywne podejście władz samorządowych³.

Strumień to małe miasto położone nad Wisłą, na zachodnim brzegu Zbiornika Goczałkowickiego. Przez gminę przebiega ważna arteria komunikacyjna DK-81, tzw. wiślanka, łącząca konurbację katowicką z turystycznymi miejscowościami na południu województwa. Samo miasteczko obejmuje obszar zaledwie 6,2 km² i zamieszkiwane jest przez niespełna 3 500 osób. Obszar miasta stanowi zaledwie 11% powierzchni gminy miejsko-wiejskiej Strumień i obejmuje 28% jej potencjału demograficznego. Miasto Strumień maksymalny poziom demograficzny osiągnęło w 2002 roku, po czym liczba ludności wykazuje pewną stagnację (rys. 1), w przeciwieństwie do całości gminy, która regularnie wzmacnia swój potencjał demograficzny.

1. Atrakcje turystyczne Strumienia

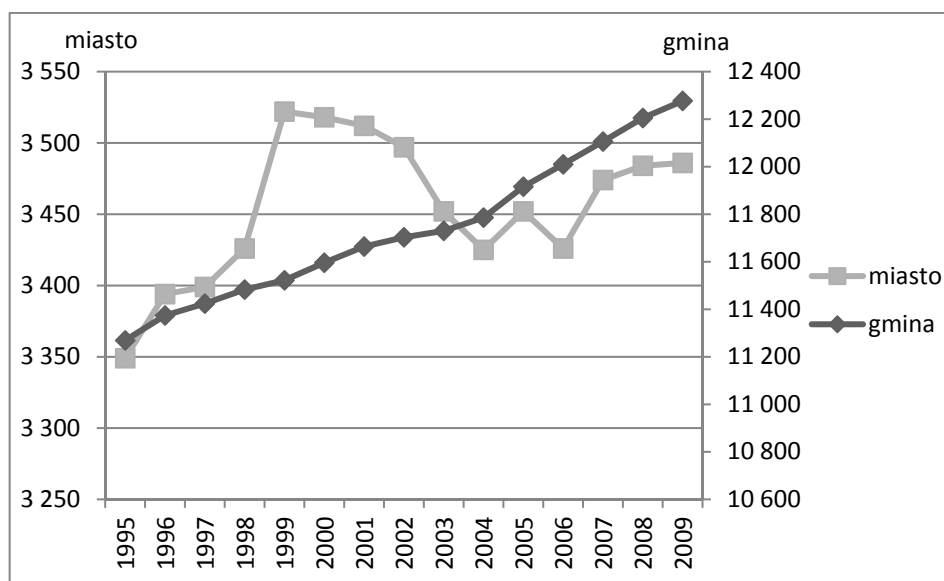
Miasto posiada pewne walory turystyczne, które mogą stanowić podstawę tworzenia produktu turystycznego. Przede wszystkim należy tutaj wymienić rynek o charakterze barokowym, który został zmodernizowany w XIX wieku, oraz ratusz miejski pochodzący z 1628 roku. Jest to najstarszy ratusz miejski w całym województwie śląskim. W obrębie rynku znajduje się również zabytkowa studnia. W sąsiedztwie zlokalizowany jest kościół św. Barbary z 1790 roku zbud-

¹ E. Zuzńska-Żyśko: *Małe miasta w okresie transformacji*. „Śląsk” Wydawnictwo Naukowe, Katowice 2006.

² Ibid.

³ *Atrakcyjność inwestycyjna i potencjał gospodarczy gmin województwa śląskiego*. Raport końcowy. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Katowice 2009.

wany także w stylu barokowym. Z nowych elementów stanowiących atrakcję turystyczną należy wymienić fontannę solankową w parku miejskim, którą oddano do użytku w 2008 roku. Ogólnie wody solankowe jodowo-bromowe oraz złoża torfów są pewnym zasobem występującym w tym mieście, jednakże do tej pory ich wykorzystanie nie jest powszechne. Podobnie sytuacja ma się z obiektem starej kaflarni, który z pewnością mógłby pretendować do kategorii zabytków techniki, a na ten moment jest po prostu niszczącym, opuszczonym obiektem.



Rys. 1. Zmiany liczby ludności miasta i gminy Strumień w latach 1995-2009

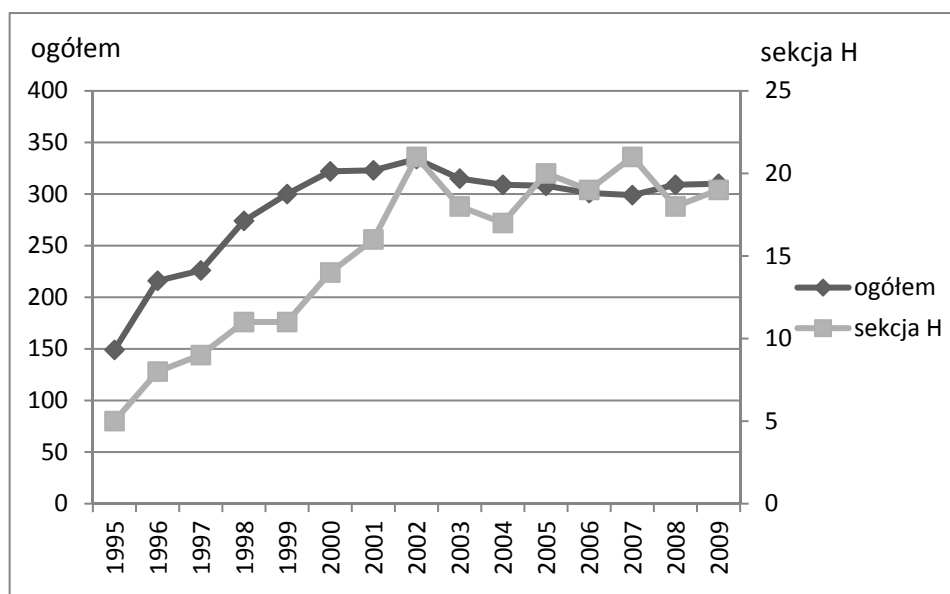
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zaletą tych wszystkich atrakcji jest ich koncentracja na kwartale w kształcie kwadratu o boku ok. 300 m, dlatego turysta zatrzymujący się w obrębie rynku ma w zasięgu ruchu pieszego wszystkie miejsca godne uwagi. Warto zaznaczyć, że miasto i gmina położone są nad Zbiornikiem Goczałkowickim, który choć potencjalnie stanowi walor turystyczny, ze względu na wykorzystanie obiektu jako zbiornika wody pitnej, objętego również programem Natura 2000, nie wzmacnia, niestety, potencjału turystycznego. Wzdłuż zbiornika planuje się poprowadzenie szlaków rowerowych, które są szansą na uprawianie aktywnej turystyki rowerowej.

2. Sektor prywatnej przedsiębiorczości w Strumieniu

Warunkiem koniecznym do uzyskania korzyści z turystyki jest nie tylko fakt posiadania atrakcji turystycznych, ale zagospodarowanie pozwalające na korzystanie i sprzedaż usług. Niestety, miasto posiada słabo rozwiniętą bazę turystyczną, o której można wnioskować w oparciu o sekcję H (hotele i restauracje) Polskiej Klasyfikacji Działalności.

W mieście wzrost podmiotów z tej sekcji widoczny był w latach 1995-2002, po czym obserwujemy stagnację (rys. 2). Aktualnie w Strumieniu zarejestrowanych jest 19 podmiotów z tej sekcji, w tym jeden hotel dysponujący 24 miejscami noclegowymi. Pewnym uzupełnieniem jest baza noclegowa powstała przy publicznej hali sportowej, która dostarcza potencjalnie przeszło 50 miejsc.



Rys. 2. Zmiany liczby podmiotów zarejestrowanych w systemie REGON, w tym w sekcji H (hotele i restauracje), w mieście Strumień w latach 1995-2009

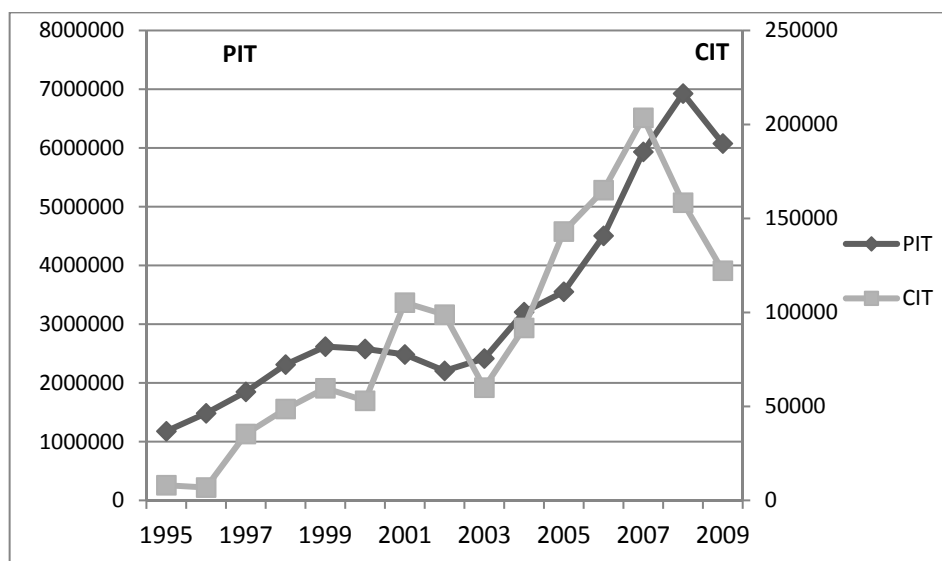
Źródło: Ibid.

Rozwój każdej branży wymaga kapitału, którego ewidentnie brakuje w tym mieście, o czym świadczyć może ogólna liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON. Przyrost podmiotów osiągnął swój maksymalny pułap w 2002 roku, po czym poruszał się już w trendzie horyzontalnym

(rys. 2). Niestety, niezauważalny jest okres ogólnokrajowej poprawy sytuacji w latach 2004-2008, gdy miasto nie podążyło za tendencjami i pozostało na swojej ścieżce stagnacji.

3. Potencjał finansów lokalnych

O sile ekonomicznej mogą świadczyć nie tylko informacje o dynamice podmiotów gospodarczych, ale również dane dotyczące lokalnych finansów publicznych. Interesującą informacją dostarcza analiza wpływów do budżetu gminy z podatku PIT i CIT, które z jednej strony dostarczają wiedzy na temat tzw. dochodów własnych, z drugiej strony – są pochodną sytuacji dochodowej mieszkańców i lokalnych firm. Wpływy z obu podatków generalnie wzrastają, ale da się wyraźnie zaznaczyć efekty kryzysu gospodarczego. Pierwszy okres dekonjunktury przypadł na lata 2001-2003. Zdecydowanie bardziej wyraźny efekt widoczny był w latach ostatniego kryzysu, który wybuchł w połowie 2008 roku (rys. 3). W pierwszej kolejności zmniejszyły się wpływy podatku od podmiotów gospodarczych, zaś przychody z podatku dochodowego od osób fizycznych zachowały roczną bierność i spadek odnotowano w 2009 roku.



Rys. 3. Wpływy z udziału podatku PIT i CIT do budżetu gminy Strumień w latach 1995-2009

Źródło: Ibid.

W 2005 roku zaledwie 0,27% podatników zamieszkujących w Strumieniu płaciło podatek dochodowy, kwalifikując się do III – najwyższej stawki podatku (40%). Dawało to gminie Strumień 10. lokatę w gronie 12 gmin powiatu cieszyńskiego⁴.

Porównując dochody gminy Strumień na tle powiatu cieszyńskiego oraz województwa śląskiego, można wnioskować o słabej pozycji dochodowej na 1 mieszkańca. Gmina znajduje się znacznie poniżej wartości średnich dla powiatu, sam zaś powiat cieszyński ustępuje wartościom średnim dla województwa. Na 12 gmin tworzących powiat cieszyński Strumień zajmuje 8. pozycję pod względem dochodów przypadających na 1 mieszkańca.

4. Strategia działania oraz zakres inwestycji władz lokalnych

Władze lokalne nakreślają w dokumentach strategicznych podstawowe działania ukierunkowane na rozwój i uatrakcyjnienie obszarów aktywnego wypoczynku, tj.: wędkarstwa, turystyki rowerowej, turystyki i sportów wodnych oraz agroturystyki. Do priorytetowych zadań w tym zakresie zaliczają się:

1. „Przywrócenie ogólnodostępności do rzeki Wisły dla wędkarzy i turystyki pieszej.
3. Organizacja ponadlokalnych zawodów wędkarskich.
4. Stworzenie tematycznych tras i ścieżek rowerowych w Gminie.
5. Turystyczna aktywizacja rzeki Wisły i Zbiornika Goczałkowickiego w oparciu o «Strategię zagospodarowania zbiorników wodnych Terlicko-Zermanice i Jezioro Goczałkowickie».
6. Promocja turystyki na terenie Gminy.
7. Stworzenie warunków do rozwoju agroturystyki.
8. Stworzenie i promocja produktu turystycznego w Gminie»⁵.

Równocześnie dostrzega się następujące zagrożenia i ograniczenia dla rozwoju turystyki, tj.:

- „brak swobodnego dostępu do rzeki Wisły oraz Zbiornika Goczałkowickiego dla miłośników wędkarstwa oraz dla żeglarstwa i kajakarstwa,

⁴ S. Sitek: *Poziom dochodów mieszkańców i gmin powiatu cieszyńskiego w świetle mechanizmów fiskalnych*. „Geographia. Studia et dissertationes”, tom 30. Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2008, nr 2610, s. 105-118.

⁵ *Strategia rozwoju gminy Strumień na lata 2005-2013*. Uchwała nr XLV/315/2006 Rady Miejskiej w Strumieniu z dnia 27 kwietnia 2006. Urząd Miejski Strumień, s. 29.

- brak zainteresowania powstaniem Wiślanej Trasy Rowerowej innych regionów kraju,
- konkurencyjność ze strony sąsiednich regionów granicznych oferujących bardziej atrakcyjną ofertę turystyczną,
- brak dostępności zewnętrznych źródeł finansowania dla turystyki,
- brak środków na renowację, wydobycie walorów kulturowych starych obiektów,
- brak wystarczających środków na wspieranie działalności kulturalnej i sportowej”⁶.

Samorząd Strumienia podjął liczne zadania, które są czynnikami aktywizacji turystycznej miasta (tabela 1). Oczywiście zadania te wpisują się również w zadania własne gminy, a ich realizacja przyczynia się do zaspokojenia potrzeb społeczności lokalnych. Niewątpliwie jednak rewitalizacja starówki, rewaloryzacja zieleni parku miejskiego, budowa fontanny solankowej zwiększa atrakcyjność turystyczną miasta. Wskazane w tabeli działania na rzecz tworzenia bazy rekreacyjno-sportowej mają bardziej endogeniczny charakter, aczkolwiek w strategii dostrzega się możliwości kreowania specyficznej usługi turystycznej, w formie organizacji zgrupowań różnych drużyn w oparciu o zaplecze hal sportowych. Warto zaznaczyć, że na większość działań inwestycyjnych uzyskano znaczące wsparcie zewnętrzne, które w wielu przypadkach sięgało pułapu nawet 85% kosztów. W dalszym ciągu planowane są działania inwestycyjne ujęte w planach do 2013 roku.

Tabela 1

Limity wydatków na wieloletnie programy inwestycyjne w latach 2007-2011

Projekt	Lata realizacji	Kwota ogółem	Zewnętrzne finansowanie
1	2	3	4
Rewitalizacja zabytkowej starówki strumińskiej	2007-2012	1 700 856	przyjęto 85% dofinansowania z EFRR
Rewaloryzacja zieleni Parku Miejskiego w Strumieniu wpisanego do rejestru zabytków w ramach układu urbanistycznego	2007-2009	362 094	

⁶ Ibid., s. 16.

cd. tabeli 1

1	2	3	4
Budowa fontanny solankowej wraz z odnowieniem małej architektury	2007-2009	1 079 751	przyjęto 85% dofinansowania z EFRR
Stworzenie centrum kulturalno-rekreacyjnego w Strumieniu	2008-2009	275 000	50% dofinansowania z programu operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska w ramach mikroprojektu do wysokości 60 000 EUR
Budatin–Strumień rewitalizacja i rozwój dziedzictwa kulturowego	2008-2010	1 710 000	dofinansowanie z Programu Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska – Republika Słowacka 2007-2013
Budowa terenu rekreacyjno-sportowego w Strumieniu	2008-2010	2 576 135	przyjęto 85% dofinansowania z EFRR w ramach RPO województwa śląskiego 2007-2013

Źródło: *Limity wydatków na wieloletnie programy inwestycyjne w latach 2007-2011*. Załącznik nr 7a do Uchwały nr XXXI/240/2008 Rady Miejskiej w Strumieniu z dnia 18 grudnia 2008 roku w sprawie budżetu gminy Strumień na 2009 rok.

Pomimo to względny poziom dofinansowania zewnętrznego jest niski, gdyż w 2009 roku udział dochodów z UE w budżecie Strumienia wynosił 2,0%, przy średniej wojewódzkiej dla gmin 4,6% oraz analogicznej wartości dla powiatu cieszyńskiego na poziomie 7,8%. Porównywanie parytetu środków unijnych w relacji do ogółu dochodów, ze względu na znaczne wahania w poszczególnych latach budżetowych, wymaga analizy w kilkuletnich przedziałach.

W kolejnych latach planowane są dalsze inwestycje miejskie podnoszące atrakcyjność turystyczną Strumienia (tabela 2). Dla wszystkich planowanych zadań założono poziom dofinansowania zewnętrznego na poziomie 75%, co, niestety, w przypadku braku sukcesu któregoś z projektów rodzi ryzyko przesunięcia lub usunięcia jakiegoś zadania. Największe koszty pochłonie co prawda remont basenu za kwotę 2 mln zł, ale być może istotniejsze mogą okazać się inwestycje mniej kosztowne, jak utworzenie infrastruktury hotelowo-gastronomicznej czy zabezpieczenie historycznego zamku. Warto zastanowić się tutaj, czy część z tych zadań, jak np. remont basenu czy też zamku, nie zrealizować w formie partnerstwa publiczno-prywatnego, co z jednej strony odciążałoby niezbyt obszerny budżet gminy, a z drugiej strony – zaktywizowałoby działania kapitału prywatnego.

Tabela 2

Planowane zadania w latach 2008-2013 na terenie miejscowości Strumień

Projekt	Lata realizacji	Kwota ogółem
Remont infrastruktury basenu w Strumieniu	2013	2 000 000
Zabezpieczenie historycznego zamku wraz z przyległym zapleczem	2009-2013	1 000 000
Kompleks rekreacyjno-sportowy za gimnazjum w Strumieniu wraz z parkingiem	2008-2010	800 000
Utworzenie infrastruktury hotelowo-gastronomicznej na cele rozwoju bazy sportowej	2009-2013	1 000 000
Oznaczenie miejsc historycznych w Strumieniu (legenda) i pomników przyrody, tablice pamiątkowe na obiektach zabytkowych	2008-2011	30 000
Utworzenie galerii w przyziemiu ratusza	2009-2013	100 000

Źródło: *Plan odnowy miejscowości Strumień*. Akordbud-Consulting Sp. z o.o., Urząd Miejski Strumień 2007.

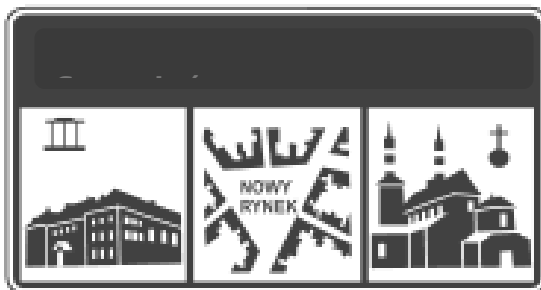
Interesująco w planie inwestycyjnym wygląda koncepcja utworzenia galerii w przyziemiu ratusza za kwotę 100 tys. zł. Wydaje się, że pierwszymi przedsięwzięciami są jednak inwestycja o najmniejszej wartości, która polega na oznaczeniu miejsc historycznych w Strumieniu (legenda) i pomników przyrody, oraz zamieszczenie tablic pamiątkowych na obiektach zabytkowych. Zadanie to, pomimo że ma kosztować tylko 30 tys. zł, jest podstawą organizującą ruch turystyczny w mieście.

Atutem miasta i gminy Strumień jest fakt posiadania aktualnych planów zagospodarowania przestrzennego dla całego obszaru. Stan ten powinien być rzeczą normalną, lecz w polskich realiach, w których tylko 25% kraju jest posytych aktualnymi planami zagospodarowania przestrzennego, jest to pozytywny sygnał. Dokument ten jasno precyzuje formę zagospodarowania przestrzeni, a ponadto skraca proces inwestycyjny, ze względu na znacznie krótszy okres potrzebny do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę. Znaczną powierzchnię w mieście zajmują tereny ze wskazanym zagospodarowaniem usługowym i mieszkaniowym, co jest pozytywnym sygnałem dla branży turystycznej.

Podsumowanie

Trudno oczekiwać, aby Strumień stał się liczącym ośrodkiem turystycznym, do którego turyści będą przybywać w celu spędzenia swojego urlopu. Być może pewna grupa klientów pojawi się w związku z rozwojem agroturystyki, ale trudno określić to jako ruch masowy. Niewątpliwie jednak miasto może stać się punktem odwiedzanym przez turystów jednodniowych podróżujących w Beski-
dy. Położenie przy drodze ekspresowej, w połączeniu z bazą gastronomiczną oraz kilkoma atrakcjami (rynek, tężnia, kaflarnia), może stanowić wystarczający atut, aby zatrzymać podróżnego. Strumień może okazać się dla wracających z gór bardzo ciekawym miejscem, w którym można pójść do restauracji. W szczy-
cie sezonu narciarskiego punkty gastronomiczne Wisły czy Ustronia są mocno oblegane, a przy tym dosyć drogie. W tej sytuacji baza gastronomiczna Strumienia może wpisywać się w potrzeby potencjalnego turysty. Dodatkowe znaczenie miałyby tutaj promowanie produktu regionalnego w postaci potraw z ryb z własnych hodowli.

Te działania muszą być jednak poprzedzone prostą, ale ważną informacją. Przy DK-81 powinien znajdować się znak kierunkowy do miasta, z podstawowymi informacjami (rys. 4). Potencjalny klient usług turystycznych podróżujący tą dwupasmową drogą może nawet nie wiedzieć, że przejeżdża obok Strumienia i mógłby tam coś zobaczyć.



Rys. 4. Przykładowy znak kierunkowo-informacyjny dla miasta Strumienia

Źródło: Opracowanie własne na podstawie znaku drogowego kierunku i miejscowości E-22c.

Wskazanych efektów nie da się uzyskać z dnia na dzień i wymagane są skoordynowane działania na rzecz promocji i informacji. W pierwszej kolejności musi być jednak stworzona materialna podstawa takiej działalności, a więc wy-

eksponowane miejsca i atrakcje turystyczne oraz odpowiednia baza gastronomiczna i agroturystyczna. Kluczową sprawą jest podział ról oraz zaangażowanie środków publicznych i prywatnych. Wydaje się, że kwestia informacji i promocji leży po stronie samorządu terytorialnego, natomiast działalność usługowa to już prywatna inicjatywa gospodarcza. Jest to tym bardziej istotne, gdyż budżet tej gminy to ok. 28 mln zł i za tę kwotę trudno wyobrazić sobie realizację zadań własnych, a zarazem przekształcić miasto w obiekt opierający swą bazę na turystyce.

Słabość lokalnych podmiotów gospodarczych oraz ograniczone środki publiczne wymagają działań na rzecz pozyskania kapitału zewnętrznego do miasta. Wody solankowe oraz borowiny mogą stanowić zasób istotny dla inwestora próbującego stworzyć tutaj np. kompleks basenów. Nie bez znaczenia może być realizacja części inwestycji w sygnalizowanej już wcześniej formie partnerstwa publiczno-prywatnego.

Bibliografia

1. *Atrakcyjność inwestycyjna i potencjał gospodarczy gmin województwa śląskiego*. Raport końcowy. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Katowice 2009.
2. *Limity wydatków na wieloletnie programy inwestycyjne w latach 2007-2011*. Załącznik nr 7a do Uchwały nr XXXI/240/2008 Rady Miejskiej w Strumieniu z dnia 18 grudnia 2008 roku w sprawie budżetu gminy Strumień na 2009 rok.
3. *Plan odnowy miejscowości Strumień*. Akordbud-Consulting Sp. z o.o., Urząd Miejski Strumień 2007.
4. Sitek S.: *Poziom dochodów mieszkańców i gmin powiatu cieszyńskiego w świetle mechanizmów fiskalnych*. „Geographia. Studia et dissertationes”, tom 30. Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2008, nr 2610.
5. *Strategia rozwoju gminy Strumień na lata 2005-2013*. Uchwała nr XLV/315/2006 Rady Miejskiej w Strumieniu z dnia 27 kwietnia 2006. Urząd Miejski Strumień.
6. Ustawa o partnerstwie publiczno-prywatnym z dnia 19 grudnia 2008 r. Dz.U. 2009, nr 19, poz. 100 z późn. zm.
7. Zuzńska-Żysko E.: *Małe miasta w okresie transformacji*. „Śląsk” Wydawnictwo Naukowe, Katowice 2006.

TOURISM AS A FACTOR IN THE DEVELOPMENT OF A SMALL TOWN ON THE EXAMPLE OF STREAM

Summary

The article aims at assessing the meaning of the tourist sector as a potential factor of the town development of Strumień. The tourist potential of the town was presented and its influence on the economic processes taking place in the town was shown.

Dorota Rynio

MAŁE MIASTA PRZEMYSŁOWE W GOSPODARCE POSTINDUSTRIALNEJ (STUDIUM PRZYPADKU)

Wprowadzenie

W gospodarce światowej zachodzą ciągle zmiany, które przebiegają w postaci przekształceń o zmiennej amplitudzie, szybkości, zakresie i przedmiocie. Dywersyfikacja głównych źródeł utrzymania gospodarki światowej przyczyniła się do wypracowania zróżnicowanych metod i dróg rozwoju społeczno-gospodarczego. Pierwotnym czynnikiem kształtującym warunki rozwojowe były ziemia i bogactwo z niej pochodzące; wokół pól uprawnych, zasobów wody i dolin koncentrowali się ludzie, którzy utrzymywali się z rolnictwa i działów z nim powiązanych. W następnych okresach głównym czynnikiem rozwoju stał się przemysł. Rozwój techniczny, ekonomiczny i społeczny prowadził do coraz większego znaczenia przemysłu, wraz z tymi przekształceniami zaznaczał się proces urbanizacji wielu obszarów. Produkcja przemysłowa przybrała postać produkcji fabrycznej – masowej, co jeszcze bardziej wzmocniło znaczenie przemysłu dla rozwoju społeczno-gospodarczego. Rewolucja przemysłowa wspierała dodatkowo napływ ludności do uprzemysławiających się miast, a intensywne przemiany w zakresie możliwości transportu wywoływały synergiczne efekty rozwojowe. Miasta rozwijające się w oparciu o przemysł wzbogacały się o powstające manufaktury i zespoły fabryczne, jednak nie poprzestały na tym, zaczęły budować urządzenia służące zaspokajaniu potrzeb wyższego rzędu, np.: szkoły, uniwersytety, dworce kolejowe, urzędy pocztowe, hotele, muzea, galerie sztuki, sale wystawiennicze, teatry itp. W tej perspektywie kształtowanie się rozwoju społeczno-gospodarczego miast dotyczyło przekształceń w ich budo-

wie, zagospodarowaniu, osadnictwie, kształcie gospodarki i wyborów perspektywicznych kierunków rozwoju. Pierwotnie w miastach przemysłowych strefa przemysłowa lokowana była głównie na ich obszarach peryferyjnych, wokół których rozbudowywane były osiedla taniej zabudowy robotniczej. Jednocześnie w tych miejscach powstawały pałace bogatych fabrykantów i domy kadry zarządzającej fabryką. Rozwój przemysłu w dużym stopniu determinował masowy napływ ludności do miast, która kierowała się względami ekonomicznymi – większymi możliwościami znalezienia pracy i utrzymania rodziny. Miasta rozrastały się, natomiast obszary wiejskie wokół miast wyludniały się.

Miasta, których gospodarka została związana z przemysłem, zostały w dużym zakresie wcześniej ukształtowane. Ze względu na intensywny rozwój gospodarki na świecie, kolejne etapy rewolucji technicznej oraz coraz większy nacisk na rozbudowę sfery usług zmieniały obraz miasta przemysłowego. Przestrzenna rozbudowa miast, przy zwiększającej się gęstości zaludnienia, okazała się niezbędna, dotyczyło to również zwiększonego zapotrzebowania na niedrogie budownictwo mieszkaniowe, które w szybkim tempie stawało się drugą gałęzią napędową gospodarki miasta. Tworzyły się nie tylko wielkie ośrodki miejskie, których rozwój oparty został na przemyśle. Przemysł stał się bazą rozwojową wielu małych miast. Rozwój wielkich miast najczęściej nie był zdeterminowany jedynie przez przemysł, dywersyfikacja ich wewnętrznego układu funkcjonalnego pozwalała na elastyczną reakcję na negatywne zmiany zachodzące w gospodarce światowej, ale i na konsekwencje szybkiego postępu naukowo-technicznego oraz na ewoluowanie potrzeb społecznych. Miasta te są w stanie zależnie od potrzeb rynku reagować na zmiany i dostosowywać się w długim okresie do nowych warunków. Małe miasta są w innej sytuacji. Związanie z przemysłem ukierunkowuje ich rozwój społeczno-gospodarczy i podporządkowuje wszystkie sfery życia miasta temu działowi. Wszelkie zmiany w podstawowej dla małego miasta gałęzi przemysłu w dużym stopniu wpływają na jego funkcjonowanie. Z tego względu małe miasta, śladem wielkich miast, wdrażają proces dywersyfikacji funkcji, co przynajmniej w części uniezależni je od głównego przemysłu. Dodatkowo, dzięki zwiększonemu dostępowi do realizacji potrzeb, powinno nastąpić podwyższenie pozycji miasta na tle pozostałych miast o podobnych problemach rozwojowych. Rozszerzenie zakresu funkcji nie ma za zadanie całkowicie zmienić dotychczasową ścieżkę rozwojową małego miasta, ale w perspektywie kolejnych okresów ją udoskonalać i uelastyczniać. Takie postępowanie powinno skutkować utrzymaniem lub wzmocnieniem funkcji przemysłowej w małym mieście, przy jednoczesnym rozszerzeniu jego oferty.

1. Funkcjonowanie miasta rozwijającego się w oparciu o przemysł w nowych warunkach gospodarczych

XX wiek i obecnie to okres głębokich przewartościowań w zakresie źródeł funkcjonowania jednostek osadniczych. Przede wszystkim w ujęciu globalnym zmienia się podstawa utrzymania jednostki miejskiej, bez względu na jej wielkość. W wielu przypadkach następuje dywersyfikacja źródeł dochodów jednostki osadniczej i jej użytkowników. Dotyczy to nie tylko wielkich miast, gdzie proces ten rozpoczął się we wcześniejszym okresie, również małe jednostki poszukują dodatkowych możliwości rozwoju społeczno-gospodarczego. Miasta angażują kolejne środki w nabywanie bądź uruchamianie nowych czynników rozwojowych.

W dobie gospodarki postindustrialnej, gdzie przemysł jako podstawowe źródło funkcjonowania wielu ośrodków miejskich przestał odgrywać priorytetową rolę, ukierunkowanie tendencji rozwojowych związane zostało z usługami, szczególnie wyższego rzędu z zakresu doradztwa, usług prawnych, finansowych, rachunkowych, ubezpieczeniowych itp. W nowych warunkach gospodarczych istotnym kierunkiem rozwoju społeczno-gospodarczego jest ukierunkowanie na rozwój poprzez wdrażanie gospodarki opartej na wiedzy i przekazie informacji. Duże miasta w większości przypadków są w stanie strategicznie zdywersyfikować swoją działalność oraz zaprogramować rozwój działów nowoczesnej technologii, wysokiej jakości edukacji, instytucji badań i rozwoju, które stanowią podstawę gospodarki opartej na wiedzy. Wprowadzanie gospodarki opartej na wiedzy powinno zapewnić współpracę pomiędzy różnymi grupami podmiotów, tworzona jest w ten sposób sieć powiązań przynoszących efekty synergiczne w rozwoju społeczno-gospodarczym miast¹.

Współczesne poszukiwania możliwości rozwojowych wskazują na zainteresowanie pobudzaniem i przyciąganiem do miast działów kreatywnych, a także kreatywnych warstw ludności. Małe miasta nieczęsto radzą sobie tak dobrze, trudno im zrezygnować z dotychczasowego sposobu gospodarowania i znaleźć nowe ścieżki rozwoju. Poszukiwanie inwestorów z innych działów, szczególnie w małych miastach o tradycyjnej monogałęziowości, przeciąga się w czasie, a gałęzie inicjujące przedsięwzięcia często nie są zaliczane do nowoczesnej gospodarki. Część małych miast w dalszym ciągu pozostaje związana z tradycyj-

¹ Na podstawie: I. Pietrzyk: *Nowa polityka regionalna*. W: *Nowe problemy rozwoju wielkich miast i regionów*. Red. R. Domański. Biuletyn PAN KPZK, Warszawa 2000, z. 192, s. 96.

nym przemysłem, szczególnie jeśli w danej gałęzi utrzymuje się co najmniej stały trend lub przeżywa ona długi okres dobrej koniunktury. Oparcie rozwoju jednostki osadniczej na tradycyjnym przemyśle danego terenu nie musi oznaczać braku innowacyjności, wręcz przeciwnie – wszelkie nowe techniki i technologie oraz innowacyjne zmiany organizacyjne powinny być absorbowane dla podtrzymania dobrej kondycji przemysłu. Wprowadzane nowe rozwiązania wymagają dodatkowych powiązań, relacji z otoczeniem oraz wprowadzania zewnętrznych przedsięwzięć wspomagających działalność. Przekłada się to na zwiększanie dostępnej liczby miejsc pracy w mieście i w konsekwencji rozszerzenie oferty pełnionych funkcji. Małe miasto zyskuje w ten sposób pewne zróżnicowanie źródeł dochodów, przy jednoczesnym utrzymaniu przemysłowego charakteru. Dywersyfikacja funkcjonalna nie prowadzi do przejścia nadrzędnej roli przez nowe funkcje, lecz stworzenia zaplecza do alokowanych w nim inwestycji. Zostaje zachowany przemysłowy charakter małego miasta przy jednoczesnym zróżnicowaniu układu funkcjonalnego. Nie wyklucza to intensywnego wzrostu znaczenia wprowadzanych funkcji w dłuższym okresie, szczególnie w warunkach dekoniunktury na rynku przemysłu wiodącego.

Przesłankami do tworzenia nowych funkcji są rosnące potrzeby ludzkie i chęć ich zaspokojenia oraz progresja technologiczna przemysłu i jego wymagań. W małych miastach przemysłowych rzadko zmiany takie wynikają z chęci poszukiwania nowej ścieżki rozwoju. Podstawową zaletą nowych funkcji wchodzących na teren małego ośrodka miejskiego pozostaje zwiększona ich elastyczność i szybka reakcja na zmieniające się w gospodarce warunki w porównaniu z przemysłem, który wymaga długiego czasu i jest mniej elastyczny. W małym mieście podział pozostałego rynku (poza przemysłem) wnosi dodatkową zaletę, w razie niepowodzenia danej działalności dotyka to niewielkiej części społeczeństwa, przez co rynek w krótkim okresie powinien zapełnić powstałą lukę. Funkcja przemysłowa pozostaje podstawą gospodarki małego miasta, pomimo ogólnoswiatowego trendu odchodzenia od tego źródła jako fundamentu gospodarki. Gdy przemysł jest w dobrej kondycji, to małe miasto, będące nawet pod silnym wpływem metropolii, nie będzie odczuwać procesu depopulacji ze względu na to, że siła robocza zostanie zatrudniona na miejscu. Żeby utrzymać koniunkturę, przemysł tradycyjnie związany z małym miastem nie może pozostać niezmienny, wewnątrznie przechodzi on przeobrażenia i dostosowania do nowych wymagań stawianych przez odbiorców – unowocześnia się, wykorzystując najnowszą technologię i rozwiązania organizacyjne.

2. Specyfika dywersyfikacji działalności społeczno-gospodarczej w małym mieście – studium przypadku

Polkowice zaliczane są do miast realizujących głównie funkcje przemysłowe. Jest to ośrodek położony w województwie dolnośląskim, siedziba gminy miejsko-wiejskiej Polkowice. Miasto rozpościera się na powierzchni 23,74 km², obszar ten zamieszkuje 22 216 osób, co daje współczynnik gęstości zaludnienia na poziomie około 936 osób na 1 km². Polkowice stanowią jeden z głównych ośrodków przemysłowych Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego (LGOM), jednocześnie w bliskim otoczeniu miasta znajduje się podstrefa Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, co umacnia przemysłowy charakter tej jednostki terytorialnej². Pierwotnie Polkowice pełniły funkcję osady targowej, w 1265 roku uzyskały prawa miejskie. Historia tego obszaru jest skomplikowana ze względu na przechodzenie pod rządy różnych państw, m.in. Czech, Prus. W 1946 roku Polkowicom zostały odebrane prawa miejskie, a ponowne ich nadanie odbyło się w 1967 roku.

W Polkowicach funkcja przemysłowa realizowana jest przez największy w Polsce ośrodek wydobywania rud miedzi, znajdują się tutaj: Zakłady Górnicze Polkowice – Sieroszowice (szyb Polkowice Główne), Zakłady Górnicze „Rudna” (szyby: Rudna – Główna, Rudna – Zachodnia, RVI) oraz Zakład Wzbogacania Rud (rejon Polkowice i Rudna). Wspieraniem dla głównego przemysłu miasta są firmy:

- Trawos Sp. z o.o., zajmująca się utrzymaniem ruchu i remontem środków transportu i dźwignic,
- Pol-Miedź Trans Sp. z o.o., koncentrująca się na transporcie kolejowym,
- Dolnośląska Fabryka Maszyn ZANAM-LEGMET Sp. z o.o., koncentrująca się na produkcji i remontach maszyn górniczych,
- Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe Koltech z zakresu geologii, geofizyki i materiałów głębinowych.

Dywersyfikacja działalności w ramach funkcji przemysłowej wprowadza miasto na nowe tory rozwoju społeczno-gospodarczego, wzmacniając jego pozycję w rankingach małych miast w Polsce. Firmy, które ulokowały swoje inwestycje w mieście, to:

² Zob. *Podstawy gospodarki przestrzennej – wybrane aspekty*. Red. S. Korenik, J. Słodczyk. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 2005, s. 147-149.

-
- CCC Factory M. Gnych Spółka komandytowa w dziale przemysł skórzany – produkcja obuwia sportowego – kapitał polski,
 - CCC Production L. Chudy Spółka komandytowa – skórzany – produkcja obuwia – Polska,
 - CCC Sp. z o.o. – skórzany – dystrybucja obuwia – Polska,
 - C.E.P. Scherdel sp. z o.o. – metalowy – produkcja sprężyn – Niemcy,
 - Kaczmarek-1 sp. z o.o. – tworzywa sztuczne – wyroby z tworzyw sztucznych – Polska (w budowie),
 - Kaczmarek-2 sp. z o.o. – tworzywa sztuczne – wyroby z tworzyw sztucznych – Polska (w budowie),
 - Kaczmarek-Petzetakis sp. z o.o. – tworzywa sztuczne – wyroby z tworzyw sztucznych – Polska (w budowie),
 - Royal Europa sp. z o.o. – budowlany – siding, elementy prefabrykowane do budowy domów – Kanada,
 - Ruda Trading International Sp. z o.o. – usługowy – naprawy maszyn i urządzeń górniczych – Polska,
 - Sanden Manufacturing Poland sp. z o.o. – motoryzacyjny – elementy klimatyzatorów samochodowych Japonia (w budowie),
 - Sitech Sp. z o.o. – motoryzacyjny – siedzenia samochodowe – Niemcy,
 - Volkswagen Motor Polska sp. z o.o. – motoryzacyjny – silniki diesla – Niemcy.

Zróźnicowanie działalności w mieście oraz zaspokojenie potrzeb jego użytkowników wymaga rozbudowy funkcji handlowej, co w chwili obecnej realizowane jest przez sklepy sieci Biedronka, Champion, Mercus, PSS Społem, Żabka oraz indywidualne przedsięwzięcia gospodarcze. Funkcja handlowa pełni rolę typowo usługową, uzupełniającą zapotrzebowanie płynące z rynku lokalnego. Stanowi to o braku przedłużenia przestrzeni obsługi wielkiego miasta w co najmniej podstawowym zakresie i przerwaniu tego ciężaru na sieć handlową funkcjonującą w jednostce. Ponadpodstawowe potrzeby są w dalszym ciągu zaspokajane przez ośrodek nadrzędny. Budowa własnej sieci handlowej w pewnym stopniu uniezależnia małą jednostkę miejską od wpływów metropolii.

Wspomagające funkcje rozwijane są również w zakresie turystyki i sportu. Do największych przedsięwzięć z tego zakresu należy: zbudowanie i funkcjonowanie Aquapark-Polkowice (zespołu rekreacyjnego basenów fizykoterapii wraz z hotelem), funkcjonują również kluby sportowe, takie jak: Górnik Polkowice (piłka nożna), CCC Polkowice (koszykówka), CCC Polsat (kolarstwo) oraz MKSTS Polkowice (tenis stołowy).

Rozszerzanie układu funkcjonalnego objęło również system edukacji, w ramach którego oprócz szkolnictwa podstawowego i gimnazjalnego wzmocniono pozycję gminy miejskiej poprzez otwarcie w 2002 roku Dolnośląskiej Wyższej Szkoły Przedsiębiorczości i Techniki. Specjalizacja szkoły wyższej została dostosowana do rozwoju podstawowej funkcji tej przestrzeni – przemysłu oraz ma za zadanie wspomagać budowę zaplecza uzupełniającego działalność miasta. Szkoła kształci kadry dla potrzeb lokalnego przemysłu oraz instytucji publicznych na kierunkach międzynarodowe stosunki polityczne oraz systemy i sieci komputerowe, a także mechatronika.

Dywersyfikacja układu funkcjonalnego nawet tak małej przestrzeni miejskiej przynosi jej ogromne korzyści. Poprzez powstawanie przedsięwzięć z innych działów przemysłu oraz gałęzi powiązanych umacnia się przemysłowa rola małego miasta. Pozostałe funkcje napływają do jednostki w miarę potrzeb i są najczęściej oznaką podnoszenia jakości życia. Realizują one w miarę możliwości różnorodne potrzeby, często wyższego rzędu, które zapewniają niezależność i samodzielność gospodarowania.

3. Dylematy rozwojowe małego miasta

Polkowice jako małe miasto spotyka się z problemem doboru ścieżki rozwoju. W tych okolicznościach miasto, stanowiące część KGHM Polska Miedź SA, ma wybór pomiędzy: całkowitym podporządkowaniem interesom przedsiębiorstwa, poszukiwaniem nowej drogi rozwoju społeczno-gospodarczego albo wariantem pośrednim. Ostatni sposób znalazł praktyczne zastosowanie w przypadku Polkowic. W ramach wieloletniego programowania rozwoju społeczno-gospodarczego zapewniono konkretyzację ścieżki rozwoju i dopasowanie jej do lokalnych uwarunkowań egzo- i endogenicznych. Władze samorządowe w długim okresie określiły zadania i strategiczne plany rozwoju, które konsekwentnie wdrażają w życie. Miasto Polkowice nierozłącznie zostało związane z gminą, przez co programowanie rozwoju społeczno-gospodarczego gminy determinuje kierunki rozwoju miasta³. Efektem programowania jest m.in. Strategia Rozwoju Zrównoważonego Gminy Polkowice na lata 2010-2015. Wskazane w strategii zadania stają się priorytetem dla miasta Polkowice, mają one na celu osiągnięcie zrównoważonego rozwoju w dłuższej perspektywie. Horyzont czasowy strategii

³ Szerzej A. Sztando: *Wdrażanie strategii rozwoju jednostki samorządu terytorialnego*. W: *Dylematy rozwoju lokalnego i regionalnego na początku XXI wieku*. Red. S. Korenik, A. Dybała. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego, nr 101, Wrocław 2010, s. 188-195.

wskazany został na lata 2010-2015, jednakże zadania, które będą realizowane w końcowym okresie wdrażania dokumentu, przyniosą widoczne efekty dopiero po okresie obowiązywania strategii. Z tego względu a priori przyjęto rozszerzenie okresu efektywności strategii do 2020 roku. W misji gminy skupiono się na służebnej jej roli w stosunku do społeczności zamieszkałej na tym terenie⁴. Wizja przedstawia wyobrażenie co do przyszłego stanu rozwoju obiektu w poszczególnych sferach (gospodarczej, społecznej i środowiskowej). Z punktu widzenia gospodarki, w myśl strategii, pod względem gospodarczym Polkowice mają podlegać dalszemu zróżnicowaniu pełnionych funkcji, co w konsekwencji prowadzi do polifunkcjonalizacji jednostki osadniczej. Podział rynku następować ma poprzez rozwój innych sektorów działalności gospodarczej oprócz tych, które są związane z przemysłem miedziowym. W dalszym ciągu KGHM Polska Miedź SA wspólnie z podmiotami związanymi z sektorem miedziowym pozostaje największą jednostką gospodarczą, w istotny sposób wpływającą na kształt budżetu gminy i budżetów ludności.

Strategia przewiduje nacisk na rozwój alternatywnych gałęzi, przede wszystkim z: przemysłu, budownictwa, handlu, usług, edukacji, rolnictwa oraz usług niekomercyjnych. Dywersyfikacja funkcjonalna przestrzeni gospodarczej Polkowic przebiegać ma nie tylko w przekroju gałęziowo-branżowym, ale również wielkości przedsięwzięć. Alternatywą dla wielkiego przedsiębiorstwa utrzymującego region powinny stać się małe i średnie przedsiębiorstwa wspomagane przez lokalne formy interwencji samorządowej, np. progospodarcze zarządzanie nieruchomościami, wspieranie procesów inwestycyjnych, efektywne planowanie przestrzenne, partnerstwo publiczno-prywatne, wspieranie przedsiębiorców w pozyskiwaniu pracowników, pośrednictwo gospodarcze, doradztwo i szkolenia, promocje gospodarcze oraz preferencje fiskalne⁵. W planach jest poszerzenie polkowickiej podstrefy Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz doinwestowanie jej. W otoczeniu podstrefy ma zostać rozwinięty (zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania) przemysł, również na terenie Regionalnego Parku Przemysłowo-Technologicznego. Rozwój miasta usprawni podwyższanie jakości infrastruktury technicznej wraz z mediami, w tym mediami nowoczesnej technologii, takimi jak dostęp do Internetu.

Zaprogramowane działania władz świadczą z jednej strony o ukierunkowaniu miasta na rozszerzenie układu funkcjonalnego, z drugiej strony są efektem działań skierowanych na rozwój przedsięwzięć (w tym przemysłowych), ale uniezależniających jednostkę od głównego przedsiębiorstwa. Ponadto konse-

⁴ Na podstawie: *Strategia Rozwoju Zrównoważonego Gminy Polkowice na lata 2010-2015*, s. 61.

⁵ Na podstawie: *Ibid.*, s. 65.

kwencją tych działań powinno stać się podniesienie poziomu i jakości życia poprzez m.in. rozwój działań promujących aktywny fizycznie styl życia (w długim okresie Polkowice mają stać się ponadlokalnym ośrodkiem sportu i rekreacji) oraz podnoszenie jakości zasobu ludzkiego (w długim okresie gmina Polkowice ma stać się subregionalnym centrum edukacyjnym na wszystkich poziomach szkolnictwa). Dalsze podnoszenie jakości życia powinno odbywać się w drodze rozbudowy i podnoszenia jakości usług socjalnych, medycznych i opiekuńczych, a także poprawy bezpieczeństwa i porządku publicznego. W tym celu tworzona jest wysokowydajna administracja publiczna powiązana z aktywnością obywatelską. Innowacyjnym działaniem staje się zróżnicowanie układu funkcjonalnego, poszerzającego i kładącego nacisk na kreatywność funkcjonowania ośrodka miejskiego poprzez wsparcie dla lokalnej bohemy oraz placówek kultury wykorzystujących nowe formy wyrazu. Przedsięwzięcia kulturalne powinny mieć, przynajmniej w części, charakter ponadlokalny, wskazana jest również współpraca transgraniczna w tym zakresie. Istotnym elementem polityki miasta w kształtowaniu ścieżki rozwoju społeczno-gospodarczego staje się oddziaływanie na społeczeństwo lokalne w celu wykształcenia aktywności obywatelskiej, przedsiębiorczej oraz tożsamości lokalnej. Wszystkie te działania wymagają uczestnictwa podmiotów lokalnych z różnych grup i budowy systemu sprawnej komunikacji między nimi. Nowe ścieżki rozwoju determinują konieczność przeprowadzenia analizy ich wpływu na różne sfery funkcjonowania miasta, tzn. sferę gospodarczą, kulturową, społeczną, środowiskową i przestrzenną oraz realizacji zadań z tych dziedzin, w co najmniej podstawowym stopniu⁶. W przypadku gminy Polkowice szczególnym problemem staje się jednoczesne dążenie do utrzymania środowiska naturalnego, na co najmniej niezmiennym poziomie, i rozwój przemysłowy, zwłaszcza przemysłu ciężkiego.

Wsparciem dla realizacji celów miasta jest prowadzona polityka inwestycyjna, której podstawę stanowi Wieloletni Program Inwestycyjny Gminy Polkowice na lata 2010-2012⁷. Zadania wskazane do realizacji w ramach wieloletniego programu inwestycyjnego gminy Polkowice odniesione są do kilku dziedzin, takich jak przygotowanie i uzupełnienie infrastruktury technicznej, zagospodarowanie terenu, budowa zaplecza socjalnego, infrastruktury sportowej, monitoring miasta itp. Programowanie procesu inwestycyjnego w co najmniej średnim

⁶ Na podstawie L. Mierzejewska: *Rola planowania przestrzennego w rozwoju zrównoważonym miast*. W: *Polityka zrównoważonego rozwoju oraz instrumenty zarządzania miastem*. Red. J. Słodczyk, D. Rajchela. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2006, s. 15-21.

⁷ Uchwała nr XXXIII/337/10 Rady Miejskiej w Polkowicach z dnia 28 czerwca 2010 r. w sprawie Wieloletniego Programu Inwestycyjnego Gminy Polkowice na lata 2010-2012.

okresie daje miastu podstawy do efektywnego wykorzystania środków i rozdystrybucji ich w taki sposób, aby zapewnić na jak najwyższym poziomie realizację zadań strategii. Proces inwestycyjny szczególnie intensywnie jest realizowany na obszarze Polkowickiej Podstrefy Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Polkowicka Podstrefa została zagospodarowana w prawie 100%, głównie przez przedsiębiorstwa z branży motoryzacyjnej oraz działalności jej wspierającej. Podstawowymi zaletami tej podstrefy są atrakcyjna lokalizacja, zaopatrzenie w infrastrukturę techniczną i komunikacyjną. W podstrefie dominuje funkcja przemysłowa, podstrefa w istotny sposób determinuje przemysłowy charakter najbliższej okolicy wraz z KGHM Polska Miedź SA.

Zgodnie ze Strategią Rozwiązywania Problemów Społecznych Gminy Polkowice na lata 2008-2014 w mieście skoncentrowano się głównie na wprowadzeniu zintegrowanego i spójnego systemu polityki społecznej wdrażanej przez wszelkie podmioty na różnych poziomach organizacji terytorialnej⁸. W strategii wskazanych zostało pięć grup celów strategicznych, zgodnie z którymi nacisk został położony na poprawę jakości życia poprzez zwiększanie dostępności do opieki zdrowotnej, aktywności mieszkańców na rynku pracy, profilaktykę uzależnień i zmniejszanie przestępczości oraz rozwój społeczeństwa obywatelskiego. Do 2014 roku miasto, realizując Strategię Rozwiązywania Problemów Społecznych Gminy Polkowice na lata 2008-2014, powinno stworzyć warunki do wysokiej jakości życia, a także wysokiego poziomu wskaźnika szczęścia.

Zintegrowane podejście do rozwoju społeczno-gospodarczego miasta Polkowice, w długiej perspektywie, ma zapewnić harmonijny wzrost gospodarczy. Miasto w dalszym ciągu rozwijać się będzie w oparciu o przemysł, jednocześnie programuje się dywersyfikację funkcji w nim realizowanych, co ma zapewnić zwiększoną samowystarczalność tej jednostki osadniczej, a także przyczyniać się do odnalezienia nowych możliwości rozwoju.

Podsumowanie

W gospodarce globalnej opartej na nowych czynnikach rozwoju część jednostek osadniczych jest zmuszona lub samodzielnie decyduje się na zmianę podstawowych działów, z których się utrzymuje. Proces ten jest najbardziej widoczny w małych miastach, które charakteryzowała monogałęziowość. Gałąź, która

⁸ Na podstawie: *Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Gminy Polkowice na lata 2008-2014*. Polkowice 2008, s. 81.

była podstawą gospodarki małego miasta, przechodzi okres głębokiej dekonstrukcji, bądź w gospodarce światowej dochodzi do rezygnacji z tego działu zgodnie ze zmieniającymi się potrzebami społecznymi, a także podnoszonym poziomem rozwoju technicznego i technologicznego. Małe miasta nie zawsze umieją sobie poradzić z taką sytuacją, nie potrafią znaleźć sposobu wyjścia z tej sytuacji, a dodatkowo, jeśli ich lokalizacja jest w pobliżu wielkich ośrodków metropolitalnych, miasta te odczuwają negatywne skutki ich polityki⁹. Działania wielkiego miasta wskazują na politykę absorpcji zasobów małego ośrodka, przez co małe jednostki pozbawiane są zasobów siły roboczej, ich społeczeństwo starzeje się, a inwestorzy przenoszą swą działalność do innej lokalizacji. Część małych miast w łagodny sposób skierowała się na nowe ścieżki rozwoju społeczno-gospodarczego, odnajdując nowe działy dochodów i rozwoju. Część małych ośrodków miejskich pozostała przy rozwoju tradycyjnego przemysłu, jednak aby funkcjonowanie w takim układzie było możliwe, przemysł ten musi ulegać dalszym przemianom i intensywnie wdrażać innowacje techniczne, a także organizacyjne. Ścieżka rozwojowa małych miast przemysłowych w gospodarce post-industrialnej wymaga ciągłych nakładów i odpowiedzialnego jej programowania w długim okresie. W wielu przypadkach dochodzi do rozwoju innych działów przemysłu niż podstawowy, a także gałęzi pozaprzemysłowych, choć w chwili obecnej działy te stanowią uzupełnienie dla głównego przemysłu miasta. Stanowią one również odpowiedź na rodzące się potrzeby społeczeństwa. W obecnym czasie pomimo dalszej przewagi przemysłu w tych ośrodkach następuje dywersyfikacja źródeł ich utrzymania. W miarę rozwoju gospodarki światowej następować będzie przewartościowanie lub odniesienie do innych działów przemysłu. W długiej perspektywie dywersyfikacja funkcji w małych jednostkach osadniczych może skutkować całkowitym przekształceniem gospodarki i zmianami struktur społeczno-gospodarczych.

Bibliografia

1. Gorzelak G., Smętkowski M.: *Metropolia i jej region w gospodarce informacyjnej*. Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa 2005.
2. Heffner K.: *Funkcjonowanie miast małych w systemie osadniczym Polski w perspektywie 2033 – rekomendacje dla KPZK*. Katedra Gospodarki Przestrzennej Akademii Ekonomicznej, Katowice, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa.

⁹ Na podstawie G. Gorzelak, M. Smętkowski: *Metropolia i jej region w gospodarce informacyjnej*. Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa 2005, s. 41-47.

3. Mierzejewska L.: *Rola planowania przestrzennego w rozwoju zrównoważonym miast*. W: *Polityka zrównoważonego rozwoju oraz instrumenty zarządzania miastem*. Red. J. Słodczyk, D. Rajchela. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2006.
4. Pietrzyk I.: *Nowa polityka regionalna*. W: *Nowe problemy rozwoju wielkich miast i regionów*. Red. R. Domański. Biuletyn, PAN KPZK, z. 192, Warszawa 2000.
5. *Podstawy gospodarki przestrzennej – wybrane aspekty*. Red. S. Korenik, J. Słodczyk. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 2005.
6. *Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Gminy Polkowice na lata 2008-2014*. Polkowice 2008.
7. *Strategia Rozwoju Zrównoważonego Gminy Polkowice na lata 2010-2015*.
8. Sztando A.: *Wdrażanie strategii rozwoju jednostki samorządu terytorialnego*. W: *Dylematy rozwoju lokalnego i regionalnego na początku XXI wieku*. Red. S. Korenik, A. Dybała. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego, nr 101, Wrocław 2010.
9. Uchwała nr XXXIII/337/10 Rady Miejskiej w Polkowicach z dnia 28 czerwca 2010 r. w sprawie Wieloletniego Programu Inwestycyjnego Gminy Polkowice na lata 2010-2012.

SMALL INDUSTRIAL TOWNS IN POSTINDUSTRIAL ECONOMY (CASE STUDY)

Summary

Changing conditions in worldwide economy leads to structural changes of economic structures in individual settlement centers. In particularly bad situation there will find themselves small villages, because its social-economic development was addicted to industry. Small industry villages, in postindustrial economy, face a dilemma determining new development factors or they should make such transformations in basic industry for individual settlement centers, which let lead direction of activities. In many cases it is necessary to differentiate of functional arrangement. Introducing new functions in small village area has to improve and update previous basic industry and also to fulfill increasing social needs.

Aleksandra Koźlak

ZRÓŻNICOWANIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ MAŁYCH MIAST W POLSCE NA PRZYKŁADZIE MIAST POWIATOWYCH

Wprowadzenie

Małe miasta są strukturami, których rozwój w dużej mierze zależy od położenia w sieci osadniczej. Z jednej strony aktywizacja życia społeczno-gospodarczego i podnoszenie ich konkurencyjności oraz poprawa warunków życia wymagają dobrych powiązań z głównymi ośrodkami wzrostu w kraju, a z drugiej – wiążą się z ważną rolą, jaką odgrywają w zakresie lokalnej obsługi otaczających terenów wiejskich. Ważnym czynnikiem rozwoju małych miast jest ich atrakcyjność dla nowych inwestycji krajowych i zagranicznych, pobudzanie rozwoju innowacyjnych małych i średnich przedsiębiorstw czy też możliwości utrzymania lepiej wykwalifikowanego kapitału ludzkiego.

Atrakcyjność miasta dla podmiotów gospodarczych i mieszkańców będzie w dużym stopniu zależała od jego dostępności transportowej. Dostępność transportowa jest jednym z kluczowych pojęć w planowaniu rozwoju miast i regionów. Wynika ona najczęściej z położenia danego miejsca i wyposażenia w infrastrukturę transportową. W ujęciu geograficznym dostępność transportowa jest ściśle powiązana z odległością przestrzenną, jaką trzeba pokonać, aby przemieścić się z jednego miejsca w drugie. Poziomą dostępność jest określany przez minimalny czas niezbędny do przebycia danej drogi wybranym

środkiem transportu i zależy również od szeroko rozumianej wygody dotarcia do miejsca docelowego¹.

Dostępność transportowa determinuje jakość lokalizacji w odniesieniu do innych lokalizacji i wpływa na przewagę konkurencyjną tej lokalizacji, która charakteryzuje się lepszą dostępnością. Niewystarczający dostęp do systemu transportowego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym oraz brak dobrych połączeń stanowią istotną przeszkodę w poprawie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego miasta i jego zaplecza.

Celem artykułu jest przedstawienie wyniku badania dostępności transportowej małych miast w Polsce. Zróźnicowanie dostępności zostanie ocenione dla miast będących siedzibami powiatów ziemskich w oparciu o mierniki wyposażenia w infrastrukturę transportu i czas dojazdu do miasta wojewódzkiego różnymi środkami transportu.

1. Znaczenie dostępności transportowej dla rozwoju małych miast

Słaba dostępność komunikacyjna ogranicza nie tylko mobilność społeczeństwa, ale przede wszystkim jest barierą w prowadzeniu działalności gospodarczej. Miasta położone w oddaleniu od głównych tras i węzłów komunikacyjnych są mniej atrakcyjne dla inwestorów krajowych i zagranicznych. Z punktu widzenia potencjalnego inwestora liczą się walory użytkowe sieci transportowej, decydujące o czasie i kosztach przewozu osób i ładunków. Niska jakość sieci transportowych podnosi koszty transakcyjne działalności gospodarczej, stanowi barierę dla nowych inwestycji, zmniejsza szanse na wykorzystanie potencjału turystycznego, a mniejsza mobilność ludności powoduje niekorzystną sytuację na wielu lokalnych rynkach pracy. Można zauważyć, że nawet w krajach słabiej rozwiniętych najszybciej rozwijają się te miasta, które mają dobre połączenia z centralnymi regionami Unii Europejskiej oraz są dobrze skomunikowane z głównymi ośrodkami wzrostu w kraju².

¹ C. Cauvin: *A Systemic Approach to Transport Accessibility. A Methodology Developed in Strasbourg: 1982-2002*. „Cybergeo, Systems, Modelling, Geostatistics”, Article 311, www.cybergeo.eu/index3425.html.

² A. Koźlak: *Znaczenie dostępności transportowej dla rozwoju regionalnego i metody jej oceny*. W: *Problemy rozwoju regionalnego*. Red. R. Brol. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Wrocław 2010, s. 295.

W układzie przestrzennym Polski obserwowana jest od wielu lat utrwalająca się koncentracja wzrostu gospodarczego oraz potencjału wytwórczego w najsilniejszych ekonomicznie obszarach metropolitalnych i największych miastach, które stały się motorami wzrostu gospodarki krajowej i tworzenia nowych miejsc pracy, a tym samym głównymi obszarami dokonywania się zmian strukturalnych. To z kolei powoduje pogłębianie się różnic w poziomie aktywności gospodarczej między dużymi miastami a większością pozostałych miast, szczególnie miast małych.

Model rozwoju regionalnego przedstawiony w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2010-2020 zakłada lepsze wykorzystanie potencjału najważniejszych obszarów miejskich do kreowania wzrostu i zatrudnienia oraz stymulowania rozwoju pozostałych obszarów. Konieczne jest tworzenie warunków dla dyfuzji procesów rozwojowych z ośrodków wojewódzkich i ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi wraz ze skutecznym wykorzystaniem specyficznych warunków poszczególnych obszarów położonych poza obszarami funkcjonalnymi dużych miast³. Dyfuzję procesów rozwojowych można przyspieszyć dzięki rozwojowi sieci komunikacyjnej, łączącej ośrodki wzrostu i innowacji z miastami mniejszymi. Infrastruktura transportowa i telekomunikacyjna ułatwia rozbudowę wewnątrzregionalnych powiązań gospodarczych i społecznych. Znacząca rola przypada też organizacji transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi. Poprawa dostępności do miast wojewódzkich sprzyja większej mobilności mieszkańców, skłonnych dojeżdżać do pracy i szkół z dalszych odległości. Inwestycje w rozwój infrastruktury transportu wpływają na zwiększenie efektywności produkcji i procesów dystrybucji, stwarzają możliwości korzystania z ekonomii skali, pogłębiają specjalizację produkcji, a także wywierają wpływ na rozwój systemów logistycznych i redukcję ich kosztów. W konsekwencji pozytywne bodźce wynikające z poprawy stanu infrastruktury transportu powodują wzrost produktywności działalności gospodarczej i wzrasta PKB przypadający na mieszkańca. Powiązanie obszarów słabiej rozwiniętych z ośrodkami wzrostu efektywną siecią transportową sprzyja podejmowaniu nowych inwestycji oraz wykształcaniu nowych funkcji gospodarczych, turystycznych, edukacyjnych oraz kulturalnych⁴.

³ *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 13 lipca 2010 r., s. 24.

⁴ *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Projekt. MRR, Warszawa 18 maja 2010 r., s. 36.

Polskę cechuje silne zróżnicowanie przestrzenne pod względem wielu cech o charakterze społeczno-gospodarczym. Znaczne zróżnicowanie w zakresie wyposażenia w infrastrukturę transportu wpływa na niską dostępność transportową wielu miast i pogłębia ich peryferyjność nie tylko geograficzną, ale też ekonomiczną.

2. Analiza dostępności transportowej małych miast powiatowych w Polsce

W ocenie systemu transportowego w ujęciu przestrzennym wykorzystywane są różnego typu wskaźniki dostępności transportowej i metody badawcze, w zależności od podmiotu przeprowadzającego badania i celu, w jakim są wykonywane. Punktem wyjścia do badania dostępności transportowej jest ilościowa i jakościowa ocena infrastruktury transportu pod względem przepustowości, ilości połączeń czy dopuszczalnej prędkości przemieszczania. Infrastruktura transportowa determinuje natomiast ofertę podaży usług różnych gałęzi transportu, jej podstawowe cechy jakościowe i sprawność działalności transportowej. Z punktu widzenia podaży infrastruktury transportowej lokalizacja jest uznana za dostępną, jeśli jest połączona z innymi miejscami siecią drogową, kolejową lub transportem lotniczym. Stopień dostępności może być określony sumą odległości do wszystkich innych lokalizacji lub na podstawie liczby połączeń bezpośrednich i pośrednich z innymi lokalizacjami różnymi gałęziami transportu⁵. Ważną rolę odgrywa też czas podróży.

Oceny zróżnicowania dostępności transportowej małych miast w Polsce dokonano w przekroju międzyregionalnym, aby sprawdzić, jaka jest sytuacja tego typu miast w poszczególnych województwach. Wprawdzie powszechnie przyjmuje się, iż miasta małe liczą do 20 tys. mieszkańców, jednak do badania wybrano miasta będące siedzibami powiatów ziemskich mające do 25 tys. mieszkańców, gdyż według K. Heffnera charakteryzują się one cechami analogicznymi do tej pierwszej grupy⁶. Pozwoliło to objąć badaniem dodatkowo 27 miast (1-3 z każdego województwa).

⁵ J.P. Rodrigue, C. Comtois, B. Slack: *The Geography of Transport Systems*. Routledge, New York 2006, s. 30.

⁶ K. Heffner: *Funkcjonowanie miast małych w systemie osadniczym Polski w perspektywie 2033 r.* W: *Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju*. Tom I. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2008, s. 285.

Badaniom porównawczym poddano czas dojazdu do miasta wojewódzkiego samochodem osobowym, transportem autobusowym i kolejowym, liczbę bezpośrednich połączeń autobusowych i kolejowych z miastem wojewódzkim w dzień powszedni oraz łączną liczbę miast wojewódzkich, z którymi są bezpośrednie połączenia.

Mierniki odległości czasowych w transporcie samochodowym zostały opracowane na podstawie najkrótszych czasów przejazdu, obliczonych według planera podróży NAVTEQ Map24⁷. Wybór aplikacji NAVTEQ Map24 był podyktowany dużymi możliwościami samodzielnej konfiguracji parametrów trasy i środka transportu, w tym m.in. przeciętnej szybkości przejazdu dla różnych typów dróg, tj. dla autostrad, dróg krajowych i lokalnych (przyjęto: autostrady – 130 km/h, drogi krajowe – 70 km/h, drogi lokalne – 50 km/h).

Najkrótsze czasy przejazdów i liczbę relacji w przewozach autobusowych pozyskano z tabliczek przystankowych, korzystając z platformy do planowania podróży „e-podróżnik”, integrującej rozkłady jazdy ponad 400 przewoźników (PKS i prywatnych, w tym busów)⁸. Czasy i liczbę połączeń kolejowych ustalono na podstawie rozkładu jazdy PKP. Zebrane dane odzwierciedlają stan połączeń komunikacyjnych na dzień 25 października 2010 roku, a więc nie uwzględniają dodatkowych połączeń uruchamianych w okresach wakacyjnych (letnich i zimowych), koncentrując się na obsłudze potrzeb mieszkańców.

2.1. Motoryzacja indywidualna

Dostępność drogową małych miast powiatowych oceniono tylko w układzie regionalnym w stosunku do miasta wojewódzkiego na podstawie czasu przejazdu i średniej prędkości jazdy (tabela 1). O ile pierwszy miernik uzależniony jest w dużym stopniu od odległości geograficznej, to już drugi odzwierciedla jakość infrastruktury łączącej badane miasta.

⁷ Witryna internetowa NAVTEQ Map 24: map24.interia.pl.

⁸ Witryna internetowa e-podróżnik: www.e-podroznik.pl/.

Tabela 1

Dostępność drogowa małych miast powiatowych w Polsce

Województwo	Gęstość sieci dróg utwardz. w 2009 r. (na 100 km ²)	Minimalny czas dojazdu do miasta wojewódzkiego (min)	Maksymalny czas dojazdu do miasta wojewódzkiego (min)	Średnia dla połączeń małych miast powiatowych z miastem wojewódzkim:		
				czas (min)	odległość (km)	prędkość (km/h)
Dolnośląskie	92,1	36	113	81,6	76,2	54,2
Kujawsko-pomorskie	84,2	42	130	77,0	71,8	55,2
Lubelskie	77,9	37	141	82,0	71,1	51,0
Lubuskie	58,9	45	142	83,4	76,2	55,0
Łódzkie	99,7	41	175	92,8	69,9	43,5
Małopolskie	148,0	22	132	67,6	49,9	43,8
Mazowieckie	92,7	24	162	105,8	100,8	56,8
Opolskie	91,5	34	84	62,8	45,7	43,9
Podkarpackie	82,9	38	172	79,5	55,1	41,9
Podlaskie	58,7	49	140	84,7	76,9	53,8
Pomorskie	64,6	46	147	81,1	72,2	51,9
Śląskie	170,2	27	86	65,0	59,7	56,4
Świętokrzyskie	110,9	56	113	77,4	57,0	44,2
Warmińsko-mazurskie	51,6	55	190	109,8	98,0	54,4
Wielkopolskie	89,8	35	194	92,0	86,8	57,4
Zachodniopomorskie	59,3	36	214	91,7	90,5	59,9
Polska	86	38,9	146,5	83,4	72,4	51,5

Województwa o najkorzystniejszej charakterystyce infrastruktury drogowej

Województwa o najbardziej niekorzystnej charakterystyce infrastruktury drogowej

Źródło: *Transport wyniki działalności w 2009 r.* GUS, Warszawa 2010; Witryna internetowa NAVTEQ Map24: map24.interia.pl/.

Podstawowymi wskaźnikami oceny ilościowej infrastruktury drogowej są gęstość dróg i gęstość dróg utwardzonych. W analizie dostępności transportowej

małych miast powiatowych względem miasta wojewódzkiego jako bardziej adekwatny uznano ten drugi wskaźnik, ponieważ drogi nieutwardzone mają znaczenie jedynie lokalne. Oprócz gęstości sieci drogowej znaczenie mają wielkość województwa i położenie w nim miasta wojewódzkiego. Czynniki te powodują, iż najlepszą dostępność transportową względem miasta wojewódzkiego mają małe miasta powiatowe w województwach śląskim, małopolskim i opolskim. O ile w województwie śląskim wyraźnie przyczyniła się do tego ilość i jakość infrastruktury (w tym autostrada A4), zapewniająca szybsze czasy przemieszczania, to województwa małopolskie i opolskie zawdzięczają dobry wynik głównie najmniejszym odległościom przestrzennym. W ich przypadku nawet dostęp do autostrady nie poprawił znacząco średniej prędkości ruchu, która należy do jednych z najniższych w Polsce. Trzeba jednak wziąć pod uwagę fakt, iż w województwach Polski południowej część małych miast powiatowych jest położona na obszarach górzystych.

Najgorsza wewnątrzregionalna dostępność transportowa występuje w województwach warmińsko-mazurskim, mazowieckim i zachodniopomorskim. Są to województwa duże, a dodatkowo Szczecin położony jest przy zachodniej granicy województwa, stąd czas dojazdu z najdalej położonego miasta powiatowego wynosi aż 214 minut. Niedogodności związane z rozmieszczeniem geograficznym miast w dwóch ostatnich z wymienionych województw w pewnym stopniu rekompensuje najwyższa przeciętna prędkość jazdy. Podobnie jest w województwie wielkopolskim.

2.2. Komunikacja autobusowa

Poza motoryzacją indywidualną podstawową obsługę komunikacyjną małych miast powiatowych zapewnia transport autobusowy. Z reguły nasycenie regionu liniami komunikacji autobusowej (długość linii autobusowych w stosunku do powierzchni) jest większe w tych województwach, w których słabo jest rozwinięty transport kolejowy, natomiast nie zawsze województwa małe mają najlepsze wskaźniki nasycenia. Wprawdzie województwo śląskie ma jeden z wyższych wskaźników, ale już dwa najmniejsze województwa: opolskie i lubuskie – na poziomie poniżej przeciętnego. Dodatkowo przeanalizowano małe miasta powiatowe pod kątem liczby relacji przewozowych, miast wojewódzkich, z którymi są bezpośrednie połączenia, oraz liczby połączeń i czasu dojazdu do „własnego” miasta wojewódzkiego. Zróżnicowanie między województwami w tym zakresie zaprezentowano w tabeli 2.

Tabela 2

Komunikacja autobusowa w obsłudze małych miast w ujęciu regionalnym

Województwo	Długość linii autobusowych 2009 r. (na 100 km ²)	Średnia liczba dla małych miast powiatowych w województwach			
		autobusowe relacje przewozowe	skomunikowane miasta wojewódzkie	dzienne połączenia z miastem wojewódzkim	najkrótszy czas dojazdu do miasta wojewódzkiego
Dolnośląskie	43,6	29	4	20	86
Kujawsko-pomorskie	41,3	28	3	15	71
Lubelskie	44,8	34	4	25	72
Lubuskie	30,4	27	3	16	86
Łódzkie	31,7	29	4	18	82
Małopolskie	20,6	22	4	48	64
Mazowieckie	41,7	33	4	29	110
Opolskie	30,6	33	4	20	64
Podkarpackie	52,0	47	5	44	66
Podlaskie	24,0	25	4	17	91
Pomorskie	37,7	37	4	26	87
Śląskie	42,2	24	4	7	81
Świętokrzyskie	44,2	28	5	31	65
Warmińsko-mazurskie	25,3	26	3	9	128
Wielkopolskie	24,6	27	3	12	98
Zachodniopomorskie	34,6	21	4	12	114
Polska	35,5	29	4	21	88

Województwa o najkorzystniejszej charakterystyce komunikacji autobusowej

Województwa o najbardziej niekorzystnej charakterystyce komunikacji autobusowej

Źródło: *Transport wyniki...*, op. cit.; Witryna internetowa e-podróżnik: www.e-podroznik.pl/

Dane zawarte w tabeli 2 pozwalają zauważyć, że najlepszą obsługę komunikacją autobusową mają małe miasta powiatowe w województwie podkarpackim. Mają największą przeciętną liczbę relacji przewozowych (destynacji), przy czym wartości te wahają się od 32 dla miasta Strzyżów do 73 dla miasta Nisko.

Nawet wartość najmniejsza tego wskaźnika dla województwa podkarpackiego jest wyższa niż przeciętna dla wszystkich małych miast powiatowych w Polsce (29). Sytuacja w województwach, w których również występuje duże nasycenie liniami komunikacji autobusowej (lubelskie, świętokrzyskie, dolnośląskie), a nie towarzyszy temu duża liczba relacji autobusowych w małych miastach powiatowych, oznacza, że wiele ustalonych tras autobusowych właśnie te miasta pomija, tworząc dużo połączeń koncentrycznych z miastami średnimi i dużymi. Najmniejsze zagęszczenie linii komunikacji autobusowej mają województwa małopolskie, podlaskie i wielkopolskie, a ogólna liczba relacji autobusowych obejmujących małe miasta powiatowe jest tam również poniżej przeciętnej.

Przyglądając się komunikacji autobusowej w poszczególnych małych miastach, można w każdym województwie zauważyć takie, które dysponują bardzo rozbudowaną siecią autobusową i dużą liczbą połączeń z miastem wojewódzkim, oraz takie, w których takiej komunikacji praktycznie nie ma. Jest też wiele małych miast powiatowych, które mają tylko kilka relacji przewozowych, ale rekompensuje to duża liczba połączeń w ciągu dnia z miastem wojewódzkim lub odwrotnie – miasto położone w dużym oddaleniu od miasta wojewódzkiego jest słabo z nim skomunikowane, ale posiada rozbudowaną siatkę połączeń z innymi miastami i swoim własnym zapleczem.

W niektórych miastach powiatowych, położonych w województwie peryferyjnie, mogą wystąpić silniejsze powiązania z miastem wojewódzkim w regionie sąsiednim. Typowym przykładem takiego miasta jest Kępno (województwo wielkopolskie), w którym do Poznania w dzień powszedni są tylko cztery kursy, a do Wrocławia aż 21. W dużych województwach powszechna jest sytuacja, że dominują powiązania małych miast z ośrodkiem subregionalnym (najczęściej z miastem, które było wojewódzkim przed ostatnią reformą administracyjną).

Dużą liczbę połączeń z miastem wojewódzkim (powyżej 50 dziennie) mają te miasta powiatowe, z których czas dojazdu nie przekracza 60 minut. Regule tej nie poddaje się jedynie województwo mazowieckie, w którym również miasta dalej położone są dobrze skomunikowane z Warszawą. Przykładami takich miast są Ostrów Mazowiecka z najkrótszym czasem przejazdu 95 minut, Pułtusk – 75 minut i Garwolin – 69 minut. W przypadku tych miejscowości, ale także wielu innych małych miast powiatowych ważną rolę odgrywa transport organizowany przez prywatnych przewoźników tzw. busami, które konkurują z PKS-ami. W zależności od relacji przewozowej udział busów ma charakter uzupełniający w stosunku do autobusów lub też przejmują one ciężar obsługi komunikacyjnej mieszkańców w znacznym stopniu. Szczególnie duży udział w obsłudze połączeń z miastami wojewódzkimi mają busy w województwach małopolskim,

podkarpackim i świętokrzyskim, nieco mniejszy w mazowieckim i lubelskim. Najśłabsza komunikacja autobusowa z miastem wojewódzkim jest w województwach śląskim⁹ i warmińsko-mazurskim, w których średnia liczba połączeń dziennie wynosi poniżej 10, a w drugim z nich są też miasta, które dysponują tylko jednym połączeniem. Połączeń bezpośrednich z miastem wojewódzkim pozbawionych jest pięć małych miast powiatowych: Choszczno (zachodniopomorskie), Złotów (wielkopolskie), Strzelce Krajeńskie (lubuskie), Aleksandrów Kujawski (kujawsko-pomorskie) i Wąbrzeźno (kujawsko-pomorskie).

Potwierdzenia intuicyjnych przypuszczeń co do zależności liczby połączeń małych miast powiatowych z miastem wojewódzkim i czasu dojazdu dostarczyła analiza korelacji między tymi zmiennymi. Współczynnik korelacji dla wszystkich badanych miast był ujemny i wyniósł (-0,62), przy czym zaobserwowano bardzo duże wahania: od (-0,28) w województwie kujawsko-pomorskim do (-0,89) w lubuskim. Szczegóły zawiera tabela 3.

Tabela 3

Współczynniki korelacji między liczbą połączeń autobusowych małych miast powiatowych z miastem wojewódzkim i czasem dojazdu

Wartość współczynnika korelacji		
Poniżej -0,7	Od -0,7 do -0,4	Powyżej -0,4
Lubuskie Łódzkie Małopolskie Mazowieckie Podkarpackie Podlaskie Śląskie Warmińsko-mazurskie Wielkopolskie	Dolnośląskie Lubelskie Pomorskie Zachodniopomorskie	Kujawsko-pomorskie Opolskie Świętokrzyskie

W większości województw siła korelacji wskazuje na bardzo wysoki stopień zależności ujemnej badanych zmiennych, co oznacza, że wzrost czasu dojazdu do miasta wojewódzkiego istotnie wpływa na mniejszą liczbę utrzymywanych połączeń autobusowych. W czterech województwach wartość współczynnika

⁹ Ocena odnosi się tylko do trzech miast powiatowych, które zakwalifikowały się do badania (dwa z nich położone są peryferyjnie na północy województwa), gdyż większość miast powiatowych w tym województwie zalicza się do średnich i dużych.

korelacji jest na średnim poziomie, co świadczy o tym, że inne wpływy też są dość silne, natomiast w przypadku trzech województw zależność między czasem przejazdu a liczbą połączeń jest niezauważalna.

2.3. Komunikacja kolejowa

Poziom obsługi małych miast powiatowych przez transport kolejowy zależy od tego, czy przebiega przez nie czynna linia kolejowa i czy leżą na trasie przejazdu pociągów dalekobieżnych. Zróżnicowanie gęstości sieci kolejowej w Polsce jest bardzo duże, co wynika z uwarunkowań historycznych. Zdecydowanie najlepiej rozwiniętą infrastrukturą kolejową mają województwa Polski południowej, a najsłabiej – Polski wschodniej i północnej. Jednak nie zawsze w małych miastach powiatowych dysponujących infrastrukturą kolejową rozwinięta jest komunikacja kolejowa. Oceny komunikacji kolejowej w tych miastach można dokonać na podstawie liczb zestawionych w tabeli 4.

Tabela 4

Komunikacja kolejowa w obsłudze małych miast w ujęciu regionalnym

Województwo	Gęstość sieci kolejowej w 2009 r. (na 100 km ²)	Odsetek małych miast powiatowych obsługiwanych przez kolej	Średnia liczba dzienna dla małych miast powiatowych w województwach		
			odjazdów pociągów	skomunikowanych miast wojewódzkich	połączeń z miastem wojewódzkim
1	2	3	4	5	6
Dolnośląskie	8,8	70	11	2	6
Kujawsko-pomorskie	7,2	46	14	4	7
Lubelskie	4,1	9	1	0	0
Lubuskie	6,9	86	8	1	0
Łódzkie	5,8	67	15	2	6
Małopolskie	7,4	56	18	5	15
Mazowieckie	5,0	37	10	2	8
Opolskie	9,2	67	14	3	4
Podkarpackie	5,4	91	18	3	8
Podlaskie	3,8	56	6	3	4
Pomorskie	6,7	57	9	0	0
Śląskie	17,5	67	20	4	10

cd. tabeli 4

1	2	3	4	5	6
Świętokrzyskie	6,2	14	3	1	1
Warmińsko-mazurskie	5,0	50	7	2	5
Wielkopolskie	6,8	89	25	4	11
Zachodniopomorskie	5,3	83	25	6	12
Polska	6,5	59	13	3	6

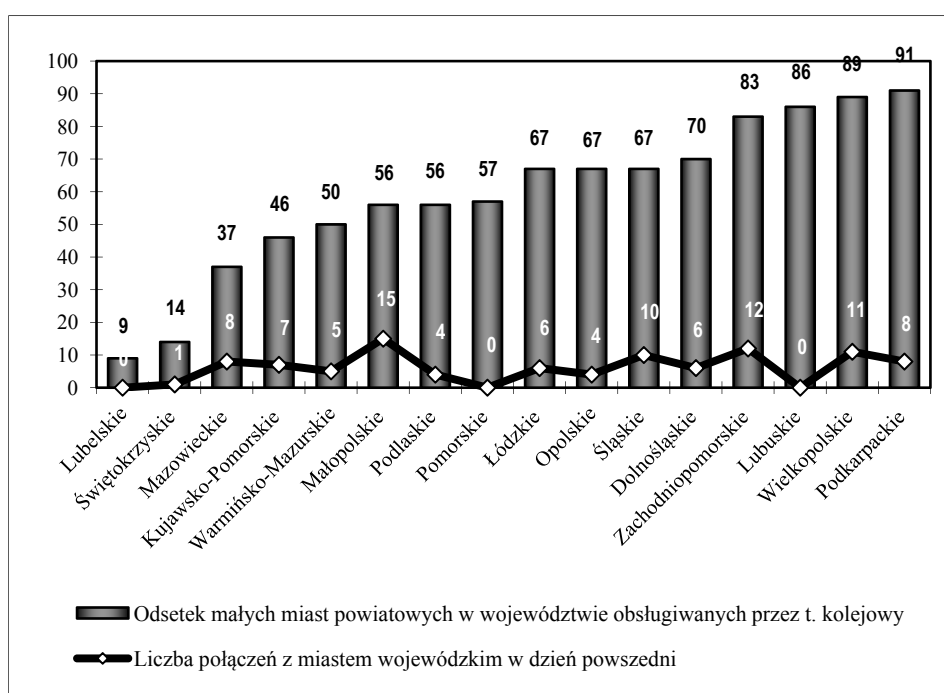
	Województwa o najkorzystniejszej charakterystyce infrastruktury i komunikacji kolejowej
	Województwa o najbardziej niekorzystnej charakterystyce infrastruktury i komunikacji kolejowej

Źródło: *Transport wyniki...*, op. cit.; Witryna internetowa Systemu Informacyjnego Obsługi Transportu Kolejowego: www.sitkol.pl/start.

Transport kolejowy odgrywa ważną rolę w obsłudze małych miast powiatowych w województwach: wielkopolskim, zachodniopomorskim, śląskim, małopolskim i podkarpackim, natomiast marginalną w województwach lubelskim i świętokrzyskim, głównie ze względu na mały zasięg sieci kolejowej (w tych województwach zaledwie po jednym małym mieście powiatowym ma transport kolejowy).

Kolejna kwestia, którą trzeba zauważyć, to zróżnicowanie poszczególnych miast ze względu na charakter komunikacji kolejowej. Część miast powiatowych jest węzłami kolejowymi lub leży na ważnej trasie pociągów dalekobieżnych. Skutkuje to tym, że są dobrze skomunikowane z innymi miastami wojewódzkimi i Warszawą. Do miast tych należą: Aleksandrów Kujawski i Mogilno (kujawsko-pomorskie), Brzesko i Miechów (małopolskie), Łañcut, Przeworsk i Ropczyce (podkarpackie), Działdowo (warmińsko-mazurskie), Szydłowiec (mazowieckie), Łask (łódzkie), Koło, Rawicz i Szamotuły (wielkopolskie) czy Sławno i Choszczno (zachodniopomorskie). W niektórych tych miastach funkcja tranzytowa zdecydowanie przeważa nad transportem w skali regionalnej. Województwami, w których małe miasta powiatowe mają głównie połączenia z innymi miastami regionu, są: dolnośląskie, lubuskie, mazowieckie (dodatkowo kolejną podmiejską Warszawy), podkarpackie i pomorskie.

Duża liczba połączeń małych miast powiatowych z miastem wojewódzkim jest szczególnie widoczna w województwach małopolskim, zachodniopomorskim, wielkopolskim i śląskim. Miastami o największej liczbie takich połączeń są miasta wymienione w poprzednim akapicie, a dodatkowo dzięki połączeniom regionalnym Ożarów Mazowiecki i Garwolin (mazowieckie), Wieliczka (małopolskie), Wołów (dolnośląskie), Strzelce Opolskie (opolskie), Środa Wielkopolska, Pleszew, Nowy Tomyśl i Słupca (wielkopolskie), Goleniów i Gryfino (zachodniopomorskie). Każde z tych miast ma co najmniej 15 pociągów dziennie do miasta wojewódzkiego. Czasami transport kolejowy jest wykonywany całkowicie z pominięciem miasta wojewódzkiego. Sytuację taką można zaobserwować w województwach lubelskim, pomorskim i lubuskim.



Rys. 1. Dostępność kolejowa małych miast powiatowych – odsetek miast obsługiwanych i liczba połączeń dziennie

W obsłudze małych miast powiatowych transport kolejowy i autobusowy nawzajem się uzupełniają. Bez problemu można podać przykłady miast, w których duża liczba połączeń kolejowych z miastem wojewódzkim ma wpływ na ograniczenie połączeń autobusowych. Miasta, które we wcześniejszej części

pracy były wymienione jako charakteryzujące się słabą komunikacją autobusową, pojawiły się w kolejnej części dotyczącej transportu kolejowego jako przykłady pozytywne.

Podsumowanie

W porównaniu z krajami europejskimi o podobnej strukturze przestrzennej, Polska posiada gęstą sieć kolejową i stosunkowo gęstą sieć dróg publicznych, co jednak nie zapewnia dobrej dostępności transportowej małych miast. Problem stanowią jakość i stan techniczny infrastruktury, które wpływają na wydłużenie czasów przejazdu. Oczywiście ważny jest dostęp do infrastruktury wyższej rangi, ale znacznie większe znaczenie dla rozwoju małych miast ma dostępność transportowa rozpatrywana w skali lokalnej i regionalnej, głównie dostępność ośrodków wiedzy i innowacji, a także własnego zaplecza.

Przeprowadzona analiza pokazała duże zróżnicowanie w zakresie dostępności transportowej małych miast powiatowych w Polsce. Spostrzeżenie to dotyczy zarówno sytuacji pojedynczych miast, jak i poszczególnych województw. Słabsza dostępność transportowa małych miast powiatowych położonych peryferyjnie w stosunku do miasta wojewódzkiego wynika z przyczyn obiektywnych, ale dla wielu innych miast jest ona efektem zaniedbań w rozwoju i utrzymaniu infrastruktury, co poskutkowało wydłużeniem czasu dojazdu. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportu w Polsce odbywały się etapowo, więc w lepszej sytuacji są województwa, w których poczyniono już znaczne inwestycje. Zdecydowanie w najlepszej sytuacji są małe miasta położone w sąsiedztwie obszarów metropolitalnych i połączone z nimi publicznym transportem miejskim i podmiejskim.

Zbadanie dostępności transportowej na poziomie lokalnym i regionalnym może pomóc w planowaniu nowych działań z zakresu polityki, dostosowanej do specyfiki każdego terenu. Natomiast dotychczas stosowane europejskie wskaźniki dostępności transportowej są użyteczniejsze dla pogłębiania integracji między różnymi regionami niż dla rozwoju gospodarczego poszczególnych miast i regionów. W związku z tym potrzebna jest synteza tych dwóch podejść, tzn. analizy dostępności transportowej zarówno na poziomie regionalnym, krajowym (w różnych konfiguracjach), jak i europejskim.

Bibliografia

1. Cauvin C.: *A Systemic Approach to Transport Accessibility. A Methodology Developed in Strasbourg: 1982-2002*. „Cybergeo, Systems, Modelling, Geostatistics”, Article 311. Witryna internetowa www.cybergeo.eu/index3425.html.
2. Heffner K.: *Funkcjonowanie miast małych w systemie osadniczym Polski w perspektywie 2033 r.* W: *Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju*. Tom I. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2008.
3. *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Projekt. MRR, Warszawa 18 maja 2010 r.
4. Koźlak A.: *Znaczenie dostępności transportowej dla rozwoju regionalnego i metody jej oceny*. W: *Problemy rozwoju regionalnego*. Red. R. Broł. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Wrocław 2010.
5. *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 13 lipca 2010 r.
6. Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B.: *The Geography of Transport Systems*. Routledge, New York 2006.
7. *Transport wyniki działalności w 2009 r.* GUS, Warszawa 2010.
8. Witryna internetowa e-podróżnik: www.e-podroznik.pl/.
9. Witryna internetowa NAVTEQ Map 24: map24.interia.pl.
10. Witryna internetowa Systemu Informacyjnego Obsługi Transportu Kolejowego: www.sitkol.pl/start.

DIFFERENCES IN THE TRANSPORT ACCESSIBILITY OF SMALL TOWNS IN POLAND ON THE EXAMPLE OF CAPITALS OF POVIATS

Summary

An accessibility is one of key concepts in the planning of urban and regional development. Insufficient access to the transport system of national and international importance and a lack of good connections are important barriers for higher socio-economic development of the city and its hinterland. Usually, peripheral regions are considerably poorer, with lower GDP, higher unemployment, lower level of investments and weaker facilities in basic technical and social infrastructure.

The article presents results of the research of the transport accessibility of small towns in Poland. The differentiation of the accessibility is assessed on the basis of infrastructure equipment and travel time to the capital of its voivodeship. The final section of the article focuses on the prospects of transport accessibility improvement.

Alicja Sekuła

ROZWÓJ MAŁYCH MIAST W ŚWIETLE WYDATKÓW INWESTYCYJNYCH – NA PRZYKŁADZIE GMIN MIEJSKICH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Wprowadzenie

Współczesne badania regionalne coraz więcej uwagi poświęcają problematyce metropolizacji przestrzeni oraz konsekwencjom ekonomicznym, przestrzennym i społecznym tego procesu. Należy pamiętać, że w bliższym lub dalszym otoczeniu metropolii znajdują się mniejsze ośrodki miejskie, które są nie tylko elementem krajobrazu i przestrzeni, ale i ośrodkami gospodarczymi i społecznymi. Pełnią one szczególne znaczenie gospodarcze i społeczno-kulturowe, zwłaszcza dla otaczającego obszaru. Nierzadko podejmując próbę określenia swojej roli i miejsca w zmieniającej się strukturze przestrzennej regionu, szukają nowych impulsów rozwojowych, które zwiększają szanse na poprawę warunków życia lokalnych społeczności.

Jednym z czynników rozwojowych jest poprawa stanu infrastruktury. Od strony ekonomicznej zaangażowanie w ten proces widoczne jest pod postacią wydatków inwestycyjnych. Celem pracy jest określenie i analiza wielkości wydatków inwestycyjnych małych miast mających status gminy miejskiej, określenie znaczenia tych wydatków w budżetach jednostek samorządu terytorialnego, porównanie ich z miastami średnimi i dużymi, a na koniec wyciągnięcie wniosków, czy liczebność miast determinuje wielkość wydatków inwestycyjnych. Zakres przestrzenny badań zawężono do województwa pomorskiego, a czasowy do lat 2006-2009.

1. Charakterystyka i specyfika małego miasta

Ośrodki miejskie uważane są za centra, w których rozwój przebiega dynamiczniej niż w otaczających obszarach. Pełnią funkcję stymulatora rozwoju gospodarczego i społecznego dla terenów z nimi powiązanych. Miasta mają cechy odróżniające je od terenów wiejskich. Z punktu widzenia struktury przestrzennej różnią się większym stopniem zaludnienia, koncentracją handlu i usług, zwartością zabudowy, większą koncentracją majątku oraz brakiem cech użytkowania rolniczego¹. Nie oznacza to, że na terenie miast nie mogą występować grunty, od których właściciel zobowiązany jest uiszczać podatek rolny. Stan ten nie zmienia jednak faktu, że główne funkcje miasta są pozarolnicze.

Opisane cechy dotyczą charakterystyki przestrzenno-funkcjonalnej miasta. Z punktu widzenia administracyjnego miastem² jest jednostka osadnicza, której nadano prawa miejskie, a przesłankami do nadania takiego właśnie statusu są opisane wyżej cechy, które ustawowo ujęto w cztery grupy: infrastruktury społecznej, technicznej, układu urbanistycznego oraz charakteru zabudowy³.

O ile status administracyjny jednostki przestrzennej w sposób dość jednoznaczny⁴ reguluje kwestie związane z formalnymi aspektami nazewnictwa przedstawicieli władzy samorządowej w gminach miejskich, to nie ma wytycznych, według których miasto określa się mianem małego, średniego, dużego bądź metropolii. Jako granice przyjęło się przyjmować⁵ wartości 20 tys., 100 tys. oraz miliona mieszkańców. Zgodnie z nimi miasta małe liczą do 20 tys. ludności, średnie do 100 tys., duże do miliona, a liczące więcej nazywa się wielkimi⁶. Należy podkreślić, że są to granice umowne, bo np. T. Markowski zauważa, iż miasta, które można zaliczyć do sieci metropolitalnej, liczą powyżej 200 tys. mieszkańców⁷. Wspomniane granice są wynikiem obserwacji zmiany funkcji miast wraz ze wzrostem liczby ludności.

¹ J. Kotlińska: *Finansowe aspekty gospodarki nieruchomościami komunalnymi w Polsce*. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Poznań 2009, s. 17-18.

² Określeniem zbliżonym, aczkolwiek zdecydowanie nietożsamym z terminem „miasto” jest „miejscość”. Szersze rozważania na temat interpretacji pojęcia „miejscość” zawarto w opracowaniu D. Szymańskiej: *Geografia osadnictwa*. PWN, Warszawa 2009, s. 76-78.

³ Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r. tekst jednolity Dz.U. 2001, nr 142, poz. 1591 z późn. zm., art. 4.

⁴ Ale nie arbitralny, gdyż istnieje pewna dowolność, np. co do możliwości uzyskania statusu miasta na prawach powiatu bądź nazywania organu władzy wykonawczej prezydentem.

⁵ Por. badania D. Szymańskiej przedstawione w publikacjach: *Urbanizacja na świecie*. PWN, Warszawa 2007, s. 19-22 oraz *Geografia osadnictwa*. Op. cit., s. 179.

⁶ J. Kotlińska: Op. cit., s. 19.

⁷ T. Markowski: *Zarządzanie rozwojem miast*. PWN, Warszawa 1999, s. 131.

Pomimo braku jednoznacznych granic określających przynależność miasta do kategorii dużego bądź średniego, do dalszych badań przyjęto najbardziej rozpowszechnioną klasyfikację⁸, zgodnie z którą małe miasta to takie, które po pierwsze, mają status miasta, a po drugie, liczba mieszkańców nie przekracza 20 tys. Kryterium ludnościowe nie oznacza, że są to ośrodki jednorodne. Występują między nimi różnice społeczno-gospodarcze, funkcjonalne czy morfologiczne⁹. Różna polityka inwestycyjna, należąca do szerszej kategorii polityki wydatkowej, jest również jedną z cech różnicujących te jednostki.

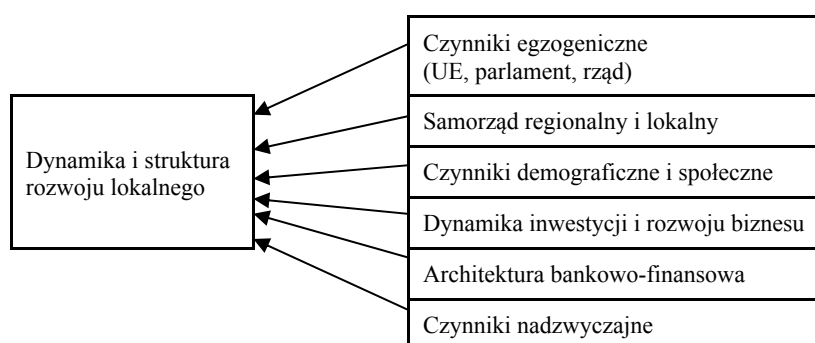
2. Inwestycje czynnikiem rozwoju lokalnego

Debata nad zagadnieniem rozwoju lokalnego, różnymi koncepcjami definiowania tego pojęcia, a także sposobami pomiaru oraz identyfikacji czynników rozwojowych trwa w Polsce wiele lat. Początek dyskusji nad rozwojem lokalnym w obecnym rozumieniu datuje się w Europie na lata 60. i 70. minionego stulecia. Rozważania nasilają się i nabierają nowego znaczenia zwłaszcza w okresie zmian zachodzących w sferze ustrojowej, administracyjnej i geopolitycznej.

Z wielu istniejących definicji można przyjąć interpretację, że rozwój lokalny to działania podejmowane przez władze terytorialne, społeczność lokalną, przedsiębiorców i organizacje społeczno-kulturalne, z zachowaniem wiodącej roli tych pierwszych, które wykorzystując czynniki rozwoju, dążą przede wszystkim do podniesienia jakości życia mieszkańców. Czynniki rozwojowe są różnie klasyfikowane i w różnym stopniu przekładają się na rozwój. Jeden ze sposobów porządkowania przedstawiono na rys. 1. W jednej spośród sześciu głównych grup determinant rozwoju lokalnego autorzy odnieśli się do inwestycji, które są przedmiotem badań przedstawionych w części empirycznej artykułu.

⁸ Por. np. A. Zakrzewska-Półtorak: *Przekształcenia w strukturze społeczno-ekonomicznej wybranych małych miast wrocławskiego obszaru metropolitalnego*. W: *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK 238, Warszawa 2008, s. 62, a także E. Zuzañska-Żyśko: *Małe miasta w strefie oddziaływania ośrodków regionalnych*. W: *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK nr 232, Warszawa 2007, s. 63 oraz D. Szymańska, E. Grzelak-Kostulska: *Problematyka małych miast w Polsce w świetle literatury*. W: *Problemy rozwoju małych miast w wymiarze lokalnym i regionalnym*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK 220, Warszawa 2005, s. 21-36.

⁹ K. Heffner, T. Marszał: *Uwarunkowania rozwoju i zmiany w zagospodarowaniu małych miast w Polsce w drugiej połowie XX w.* W: *Uwarunkowania rozwoju małych miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK nr 226, Warszawa 2006, s. 8.



Rys. 1. Główne determinanty rozwoju lokalnego

Źródło: S. Flejterski, I. Jaźwiński, R. Klóska: *Koncepcje szacowania poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego lokalnych jednostek samorządu terytorialnego*. W: *Znaczenie samorządu terytorialnego dla rozwoju regionalnego w Polsce, Niemczech i na Ukrainie*. Red. S. Flejterski, A. Szewczuk, M. Kogut-Jaworska. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 620, Szczecin 2010, s. 81.

Znaczenie czynników rozwojowych we współczesnej gospodarce ulega przeobrażeniu. Jak zauważa M. Rogowska, w gospodarce opartej na wiedzy następuje przewartościowanie czynników pojmowanych tradycyjnie. Jednak pomimo rosnącego znaczenia determinant o charakterze niematerialnym nadal jedną z podstawowych składowych potencjału rozwojowego jest infrastruktura techniczna, która powstaje lub jest modernizowana na skutek ponoszenia wydatków inwestycyjnych. Zmianie natomiast uległ jej charakter. Z czynnika pasywnego, biernego i ilościowego, ograniczonego do zaspokajania potrzeb społeczności lokalnych, przekształciła się w aktywny czynnik działań prorozwojowych o charakterze jakościowym¹⁰.

Na rozwój można też spojrzeć nie od strony działań czy czynników, które go dynamizują, lecz z punktu widzenia przeszkód hamujących, opóźniających go lub wręcz uniemożliwiających rozwój. Przeszkody te zwane są barierami. Podobnie jak w przypadku czynników rozwojowych, tak i tutaj istnieją różne klasyfikacje oraz różne znaczenie poszczególnych przeszkód. Zawsze jednak jako bariera rozwojowa pojawia się niedorozwój bądź zapóźnienie infrastrukturalne¹¹.

¹⁰ M. Rogowska: *Zmiana wybranych elementów infrastruktury technicznej gmin powiatu kłodzkiego w latach 2003-2006*. W: *Dylematy rozwoju lokalnego i regionalnego na początku XXI wieku*. Red. S. Korenik, A. Dybała. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego, nr 101, Wrocław 2010, s. 168.

¹¹ A. Sekuła: *Barriere rozwoju lokalnego*. W: *Samorząd terytorialny w zintegrowanej Europie*. Red. B. Filipiak, A. Szewczuk, Z. Zychowicz. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 401, Szczecin 2005, s. 596.

K. Wasilewska, wymieniając cztery główne grupy barier, oprócz bezrobocia, administracji, braku bezpieczeństwa, wyróżnia także brak nowych inwestycji¹².

Można powiedzieć, że niedoinwestowanie jednostki samorządu terytorialnego przekładające się na stan i jakość infrastruktury jest barierą wymienianą w wielu opracowaniach. Systematyzując bariery ze względu na źródło powstawania, można podzielić je na zewnętrzne i wewnętrzne. Pierwsze powstają poza jednostką terytorialną, drugie w jej obrębie. Wśród przeszkód wewnętrznych wyróżnia się ponadto bezwarunkowe, zawsze prowadzące do ograniczenia rozwoju oraz warunkowe, których istnienie wiąże się z ryzykiem rozwoju. Zdaniem J. Paryska ograniczenia bezwarunkowe, zwane klasycznymi, to głównie¹³:

- niedorozwój infrastruktury technicznej i społecznej,
- brak wolnych terenów, szczególnie terenów uzbrojonych,
- niedorozwój budownictwa mieszkaniowego,
- dewastacja środowiska przyrodniczego,
- nieodpowiednie kwalifikacje kadr, a zwłaszcza osób bezrobotnych.

Negatywne oddziaływanie niektórych z nich na rozwój, zwłaszcza w zakresie infrastruktury technicznej, społecznej czy środowiska naturalnego, może zostać zmniejszone poprzez odpowiednio zaplanowaną i realizowaną politykę inwestycyjną.

Jednym z elementów działań składających się na koncepcję polityki inwestycyjnej opracowywanej i wdrażanej przez jednostkę samorządu terytorialnego są wydatki inwestycyjne. Obrazują one w wartościach kwotowych wielkość wydatków poniesionych na realizację polityki inwestycyjnej. Inwestycje, co wcześniej wskazano, są jednym z czynników rozwojowych, a ich brak – barierą. Znaczenie wydatków inwestycyjnych, oprócz efektów pierwotnych, charakteryzujących się poprawą stanu i jakości infrastruktury w jednostce terytorialnej, objawia się również w postaci efektów wtórnych. „Wydatki inwestycyjne tworzą bowiem popyt na dobra i usługi inwestycyjne i jako takie pobudzają gospodarkę”¹⁴. Ich rozmiar i znaczenie w budżecie w wybranych miastach województwa pomorskiego przeanalizowano w następnej części artykułu.

¹² K. Wasilewska: *Wpływ władz lokalnych na rozwój społeczno-ekonomiczny jednostek samorządu terytorialnego*. W: *Dylematy rozwoju lokalnego...*, op. cit., s. 211.

¹³ J.J. Parysek: *Podstawy gospodarki lokalnej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Adama Mickiewicza, Poznań 1997, s. 121.

¹⁴ E. Markowska-Bzducha: *Rola samorządu terytorialnego w kreowaniu rozwoju lokalnego i regionalnego – samorządowe wydatki inwestycyjne*. W: *Dylematy rozwoju lokalnego...*, op. cit., s. 258.

3. Struktura małych miast województwa pomorskiego

Województwo pomorskie ze względu na wiele cech, które je charakteryzują i opisują, zbliżone jest do statystycznego, „średniego” polskiego województwa. Liczy 2,22 mln mieszkańców, co plasuje je na 7. miejscu w kraju. Z punktu widzenia powierzchni, którą zajmuje (18,3 km²), lokuje się na 8. miejscu. Statystyczne polskie województwo obejmuje obszar 19,5 tys. km² i liczy 2,38 mln mieszkańców.

Liczba miast w pomorskim wynosi 42. Jest to jednak wskaźnik dość względny i trudno porównywalny, gdyż należy pamiętać, że województwa mają różną powierzchnię i różną liczebność, np. identyczną liczbę miast ma województwo lubuskie, które jest jednym z mniejszych obszarowo i ludnościowo w Polsce – zamieszkuje je ponad dwukrotnie mniej osób (1,01 mln) niż pomorskie. Z kolei województwo dolnośląskie jest liczniejsze w stosunku do pomorskiego o ok. 30% (2,88 mln), ale na jego terenie zlokalizowanych jest ponad dwa razy więcej miast – 91¹⁵.

Miasta w województwie pomorskim charakteryzuje dość duże zróżnicowanie. W jego granicach istnieje najmniejsza gmina miejska w Polsce, którą jest Krynica Morska licząca mniej niż 1,5 tys. mieszkańców. Z kolei stolica województwa, Gdańsk, to blisko półmilionowa metropolia – 457 tys. ludności. Spośród wszystkich miast, zgodnie z przedstawionym wcześniej kryterium, do małych zaliczyć można 27. Niektórzy włączają także Redę, ze względu na liczbę ludności przekraczającą w niewielkim stopniu próg 20 tys. Jednak z powodu tendencji do znacznego przyrostu liczby mieszkańców – o 3 tys. w ciągu 10 lat – należy uznać, że trend ten zostanie zachowany i liczba mieszkańców miasta w latach następnych dalej będzie się zwiększać. Z tego względu Reda w dalszych obliczeniach nie została uwzględniona.

Nie wszystkie spośród małych miast województwa pomorskiego mają status gmin miejskich. Można nawet stwierdzić, że mniejszość z nich znajduje się w takiej sytuacji. Najczęściej są stolicą gmin miejsko-wiejskich i prawdopodobnie stosunkowo niewielka liczebność miasta jest jedną z głównych przesłanek łączenia w jedną gminę wraz z przyległymi terenami wiejskimi. Tylko 10 miast należących do grona małych jest jednocześnie gminami miejskimi. Ich ogólną charakterystykę zaprezentowano w tabeli 1.

¹⁵ Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl/bdl [01.12.2010].

Tabela 1

Wybrane charakterystyki małych miast – gmin miejskich w województwie pomorskim

Miasto	Liczebność* (tys.)	Przynależność do powiatu	Nadmorskie położenie	Istnienie gminy-pary
Czarna Woda	3 199	starogardzki	nie	nie
Człuchów	14 250	człuchowski	nie	tak
Hel	3 750	pucki	tak	nie
Jastarnia	3 921	pucki	tak	nie
Krynica Morska	1 360	nowodworski	tak	nie
Łeba	3 760	łęborski	tak	nie
Puck	11 290	pucki	tak	tak
Skórcz	3 586	starogardzki	nie	tak
Ustka	16 056	słupski	tak	tak
Władysławowo	15 104	pucki	tak	nie

* Stan na połowę 2010 r.

Źródło: Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl/bdl [01.12.2010].

Kryteria charakteryzujące małe miasta dobrano w taki sposób, aby wyjaśnić ich specyfikę polegającą na tym, że pomimo stosunkowo małej liczebności stanowią odrębną jednostkę administracyjną. Jak widać z analizy tabeli 1, większość położona jest w pasie przybrzeżnym i przynależy do jednego z północnych powiatów pomorskiego, takich jak: pucki, łęborski bądź słupski. Tylko trzy miasta – Czarna Woda, Człuchów i Skórcz – nie spełniają tego warunku. Dwa ostatnie, a także inne, np. Puck lub Ustka, mają swój odpowiednik w postaci tzw. gminy-pary. Jest to jednostka o charakterze wiejskim mająca identyczną nazwę jak gmina miejska i mająca na jej terenie siedzibę, a więc faktycznie poza swoimi granicami. Jedynym miastem niespełniającym pierwszego ani drugiego kryterium jest Czarna Woda – miasto wydzielone z gminy Kaliska, posiadające prawa miejskie niecałe 20 lat, od roku 1993¹⁶.

Sporządzając charakterystyki małych miast, często stosuje się w porównaniach podział na trzy grupy: do 5 tys. mieszkańców, od 5 do 10 oraz powyżej 10 tys. Z tabeli 1 wynika, że druga grupa wśród małych miast – gmin miejskich w województwie pomorskim nie jest reprezentowana.

¹⁶ Witryna internetowa województwa pomorskiego: www.wrotapomorza.pl [01.12.2010].

4. Wydatki inwestycyjne małych miast

Małe miasta nie muszą rozwijać się poprzez zmianę, tzn. przyrost ludności, powinny rozwijać się poprzez zmianę struktury. Jej poprawa może odbywać się dzięki wydatkom poniesionym przez jst. Jedną z metod prowadzących do poprawy struktury jest proces inwestycyjny. Większość inwestycji, zwłaszcza o charakterze użyteczności publicznej, wykonują podmioty publiczne, głównie jednostki samorządu terytorialnego. Rozmiar przedsięwzięć inwestycyjnych od strony finansowej widoczny jest w budżecie miasta w postaci wydatków inwestycyjnych.

Wydatki inwestycyjne miast wybranych do analizy na tle ich całkowitych wydatków budżetu przedstawiono w tabeli 2. Wydatki ogółem, co uznać należy za sytuację normalną, skorelowane są z wielkością miasta. Stąd też największe wartości przyjmują w przypadku trzech największych miast, tzn. Człuchowa, Ustki, Władysławowa. Zauważyć można, że w niektórych dużo mniejszych miastach nie są one znacząco niższe, np. w Łebie w 2006 roku czy w Jastarni w 2008 roku, jednak są to sytuacje sporadyczne.

Tabela 2

Wydatki inwestycyjne (mln zł) na tle wydatków budżetu małych miast (mln zł)
w latach 2006-2009

Rok	Rok	Czarna Woda	Człuchów	Hel	Jastarnia	Krynica Morska	Łeba	Puck	Skórcz	Ustka	Władysławowo
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2006	wydatki ogółem	7,25	33,86	11,78	15,02	7,19	32,47	24,12	6,79	45,60	38,97
	wydatki inwestycyjne	0,81	7,93	2,53	3,82	1,02	18,08	6,77	0,65	14,41	8,08
	udział (%)	11,12	23,41	21,50	25,45	14,16	55,70	28,06	9,57	31,60	20,74
2007	wydatki ogółem	7,40	34,30	13,55	27,99	8,24	15,97	23,26	7,57	45,21	46,00
	wydatki inwestycyjne	0,62	6,39	2,63	16,53	1,74	1,89	4,59	0,85	12,37	13,35
	udział (%)	8,32	18,62	19,44	59,05	21,09	11,85	19,75	11,28	27,36	29,03

cd. tabeli 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2008	wydatki ogółem	7,78	36,19	13,79	41,07	7,77	20,18	26,28	7,88	44,09	44,13
	wydatki inwestycyjne	0,18	7,11	1,75	27,07	0,88	4,79	6,50	0,36	4,33	7,02
	udział (%)	2,28	19,66	12,70	65,91	11,34	23,73	24,73	4,52	9,81	15,90
2009	wydatki ogółem	8,52	43,91	14,81	18,03	11,38	17,39	29,93	8,41	47,10	49,16
	wydatki inwestycyjne	0,58	13,79	1,87	3,07	4,00	1,16	8,11	0,95	8,47	9,46
	udział (%)	6,80	31,40	12,66	17,00	35,13	6,69	27,11	11,35	17,99	19,24

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl/bdl [01.12.2010].

Nieco inaczej wygląda sytuacja w przypadku wydatków inwestycyjnych, czyli tych uznanych za prorozwojowe. Zauważyć można, że ich wielkość nie jest już powiązana z wielkością miasta. W roku 2006 największe zanotowano w Łebie, a w latach następnych w Jastarni i Człuchowie. Zwrócić uwagę należy na zauważalny spadek aktywności inwestycyjnej w latach 2008-2009 większości miast, co niewątpliwie powiązane jest z kryzysem gospodarczym i spadkiem wpływów do budżetu. W pewnym stopniu widoczny jest także w określeniu stosunku wydatków inwestycyjnych do wydatków ogółem, które określone są w tabeli jako „udział”, lecz nie można mówić w przypadku tej kategorii o jednej, zauważalnej tendencji. O ile w Łebie udział wydatków inwestycyjnych zmalał ponadośmiokrotnie (z 55,7% do 6,7%), to w Krynicy Morskiej wzrósł z 14,2% do 35,1%, a w innych miastach, np. w Pucku czy Władysławowie, utrzymał się na podobnym poziomie. Jest to zapewne powiązane z długością cyklu inwestycyjnego, realizacją inwestycji współfinansowanych bezzwrotnymi środkami zagranicznymi czy decyzjami o redukcji w większym stopniu wydatków bieżących niż inwestycyjnych.

Uśrednioną z czterech lat wartość wydatków inwestycyjnych, którą dla łatwiejszej interpretacji przedstawiono w tabeli 3, zinterpretować można jako wysiłek jednostek samorządu terytorialnego na rzecz rozwoju. W większości przypadków osiąga wartość z przedziału 20-25%. W dwóch przypadkach, Jastarni i Łeby, jest wyższa i w dwóch kolejnych, Czarnej Wody i Skórczu, niższa, pomimo że miasta te mają zbliżoną liczbę mieszkańców. Wielkość i możliwości inwestycyjne nie są zatem uwarunkowane rozmiarem miasta, lecz jego położe-

niem, gdyż zarówno Jastarnia, jak i Łeba to atrakcyjne turystycznie miejscowości nadmorskie. Warunku tego nie spełnia ani Czarna Woda, ani Skórcz.

Tabela 3

Uśredniony udział (lata 2006-2009) wydatków inwestycyjnych w wydatkach ogółem gmin miejskich – małych miast województwa pomorskiego

Miasto	Czarna Woda	Człuchów	Hel	Jastarnia	Krynica Morska	Łeba	Puck	Skórcz	Ustka	Władysławowo
udział	7,1	23,8	16,3	49,4	22,1	30,1	25,1	9,2	21,7	21,3

Źródło: Ibid.

Ostatnim elementem badań było odniesienie otrzymanych wyników do innych miast województwa pomorskiego. Do porównania wybrano wspomniane cztery małe miasta mające skrajne wartości udziałów, trzy duże miasta na prawach powiatu (Gdańsk, Gdynia, Słupsk) i trzy następne w kolejności liczebności, tzn. Tczew, Starogard Gdański i Wejherowo. Ostatnie zaliczane są do kategorii średnich, gdyż zamieszkane są przez ok. 50-60 tys. mieszkańców. Porównania dokonano za pomocą użytego wcześniej wskaźnika, tzn. uśrednionych udziałów wydatków inwestycyjnych w wydatkach ogółem oraz wydatkach inwestycyjnych na mieszkańca, i przedstawiono je w tabeli 4.

Tabela 4

Porównanie uśrednionych wydatków inwestycyjnych (lata 2006-2009) wybranych małych, średnich i dużych miast województwa pomorskiego

Miasto	Czarna Woda	Jastarnia	Łeba	Skórcz	Gdańsk	Gdynia	Słupsk	Tczew	Starogard Gdański	Wejherowo
liczebność (tys.)	3,2	3,9	3,8	3,6	456,6	247,9	97,1	60,3	48,2	47,2
udział* (%)	7,1	49,4	30,1	9,2	21,1	23,3	15,9	20,2	18,1	18,7
wydatki inwestycyjne (tys. zł)/osobę	170	3237	1706	195	789	847	599	453	428	422

* Wydatków inwestycyjnych w wydatkach ogółem.

Źródło: Ibid.

Analiza tabeli ukazuje, że miasta duże, takie jak Gdańsk czy Gdynia, prowadzą rozległą politykę inwestycyjną. Ich średnioroczny udział wydatków inwestycyjnych w wydatkach ogółem przekracza 21%, co w wartościach kwotowych wynosi ok. 800-850 zł/osobę. Niewiele mniejsze zaangażowanie w średnim mieście, np. w Tczewie (20%), oznacza już tylko niewiele ponad 50% środków wydatkowanych przez Gdynię. Dość zbliżoną sytuację można zaobserwować w pozostałych dwóch miastach średniej wielkości – Starogardzie Gdańskim i Wejherowie. Małe miasta wytypowane do badań porównawczych nie tworzą jednorodnej grupy. Pamiętać należy, że wybrano przypadki skrajne, a więc już samo kryterium wyboru wiązało się z brakiem cech wspólnych w zakresie wydatków inwestycyjnych. Po rozszerzeniu grupy porównawczej o miasta średnie i duże okazało się, że Jastarnia i Łeba nadal pozostały miastami inwestującymi najwięcej, a Czarna Woda i Skórcz inwestującymi najmniej, zarówno w ujęciu bezwzględnym, czyli kwotowym, jak i względnym, wyliczonym na podstawie udziałów wydatków inwestycyjnych w całkowitej kwocie wydatków.

Zakończenie

Każde miasto, bez względu na wielkość i położenie, staje przed problemem określenia działań składających się na lokalną politykę społeczno-ekonomiczną i przestrzenną. Rozwój różnych obszarów strefy społecznej, gospodarczej, przestrzennej czy kulturalnej wiąże się z koniecznością poniesienia wydatków inwestycyjnych. Środki finansowe, które można na nie przeznaczyć, stają się jednym z warunków prowadzenia działań mających na celu rozwój.

Analizy i wyliczenia zawarte w artykule dowiodły, że liczebność miast nie jest bezwzględną determinantą decydującą o wielkości wydatków inwestycyjnych wpływających na tempo rozwoju jednostki przestrzennej. Dużym miastom łatwiej dynamizować rozwój, gdyż – chociażby ze względu na liczebność mieszkańców – są bardziej atrakcyjnym partnerem dla biznesu, nowoczesnych technologii czy zaawansowanych usług. Małe jednostki muszą starać się wykorzystać inne czynniki rozwojowe i w oparciu o nie budować przewagę konkurencyjną. Atrakcyjne turystycznie położenie może być lokomotywą rozwoju, czego przykładem są Jastarnia i Łeba, inwestujące w przeliczeniu na mieszkańca zdecydowanie więcej niż duże miasta Pomorskiego, w tym stolica województwa – Gdańsk.

Bibliografia

1. Bank Danych Lokalnych: www.stat.gov.pl/bdl.
2. Flejterski S., Jaźwiński I., Klóska R.: *Koncepcje szacowania poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego lokalnych jednostek samorządu terytorialnego*. W: *Znaczenie samorządu terytorialnego dla rozwoju regionalnego w Polsce, Niemczech i na Ukrainie*. Red. S. Flejterski, A. Szewczuk, M. Kogut-Jaworska. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 620, Szczecin 2010.
3. Heffner K., Marszał T.: *Uwarunkowania rozwoju i zmiany w zagospodarowaniu małych miast w Polsce w drugiej połowie XX w.* W: *Uwarunkowania rozwoju małych miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK nr 226, Warszawa 2006.
4. Kotlińska J.: *Finansowe aspekty gospodarki nieruchomościami komunalnymi w Polsce*. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Poznań 2009.
5. Markowska-Bzducha E.: *Rola samorządu terytorialnego w kreowaniu rozwoju lokalnego i regionalnego – samorządowe wydatki inwestycyjne*. W: *Dylematy rozwoju lokalnego i regionalnego na początku XXI w.* Red. S. Korenik, A. Dybała. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego, nr 101, Wrocław 2010.
6. Markowski T.: *Zarządzanie rozwojem miast*. PWN, Warszawa 1999.
7. Parysek J.J.: *Podstawy gospodarki lokalnej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Adama Mickiewicza, Poznań 1997.
8. Rogowska M.: *Zmiana wybranych elementów infrastruktury technicznej gmin powiatu kłodzkiego w latach 2003–2006*. W: *Dylematy rozwoju lokalnego i regionalnego na początku XXI wieku*. Red. S. Korenik, A. Dybała. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego, nr 101, Wrocław 2010.
9. Sekuła A.: *Bariery rozwoju lokalnego*. W: *Samorząd terytorialny w zintegrowanej Europie*. Red. B. Filipiak, A. Szewczuk, Z. Zychowicz. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 401, Szczecin 2005.
10. Szymańska D.: *Geografia osadnictwa*. PWN, Warszawa 2009.
11. Szymańska D.: *Urbanizacja na świecie*. PWN, Warszawa 2007.
12. Szymańska D., Grzelak-Kostulska E.: *Problematyka małych miast w Polsce w świetle literatury*. W: *Problemy rozwoju małych miast w wymiarze lokalnym i regionalnym*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK 220, Warszawa 2005.
13. Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r. tekst jednolity Dz.U. 2001, nr 142, poz. 1591 z późn. zm.
14. Wasilewska K.: *Wpływ władz lokalnych na rozwój społeczno-ekonomiczny jednostek samorządu terytorialnego*. W: *Dylematy rozwoju lokalnego i regionalnego na początku XXI w.* Red. S. Korenik, A. Dybała. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego, nr 101, Wrocław 2010.
15. Witryna internetowa pomorskiego: www.wrotapomorza.pl.

16. Zakrzewska-Półtorak A.: *Przekształcenia w strukturze społeczno-ekonomicznej wybranych małych miast wrocławskiego obszaru metropolitalnego*. W: *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK 238, Warszawa 2008.
17. Zuzńska-Żyśko E.: *Małe miasta w strefie oddziaływania ośrodków regionalnych*. W: *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK nr 232, Warszawa 2007.

DEVELOPMENT OF SMALL TOWNS IN THE LIGHT OF INVESTMENT EXPENDITURES – ON THE BASIS OF POMORSKIE VOIVODESHIP URBAN COMMUNES

Summary

The article describes the possibilities of development of small towns-communes of Pomorskie voivodeship on the basis of their investment expenditures. The analyses are preceded by theoretical discussions on the role, significance and interpretation in modern economy the following terms: small town, development factors and barriers with particular attention being paid to the role of investment in development process. The research wasn't limited only to show basic indicators, i.e. the total budget expenditures per capita and share investment expenditures in total expenditures in local government budget. It was also aimed on comparing communes-small towns with middle towns and cities. The research was conducted in the years 2006-2009 and covered the area of Pomorskie voivodeship. Data for the study was acquired from Local Data Office as well as from the some chosen websites.

Arkadiusz Halama

WPŁYW ZAGROŻENIA POWODZIOWEGO NA ROZWÓJ MAŁYCH MIAST (NA PRZYKŁADZIE MIASTA WISŁA)

Wprowadzenie

Jednym z elementów zrównoważonego rozwoju miast rozumianego ogólnie jako łąd zintegrowany jest łąd środowiskowy. Składają się na niego m.in. ekologizacja planowania przestrzennego oraz ochrona przed powodzią (w ramach ochrony wód). Aspekty te powinny być ze sobą powiązane, tzn. planowanie przestrzenne winno uwzględniać uwarunkowania środowiskowe, w szczególności ograniczenia w intensywnym zagospodarowaniu terenów zalewowych. Niska dostępność terenów, które można wykorzystać gospodarczo, wpływa na kierunki rozwoju miasta. Nastęstwem intensywnego i niekontrolowanego rozwoju miast mogą być przybierające na sile procesy suburbanizacji oraz presja na wykorzystanie niezagospodarowanych dotychczas przestrzeni, często sąsiadujących z rzekami. Tereny te, pozornie bardzo atrakcyjne, mogą być zagrożone wystąpieniem powodzi i związanych z nią szkód. Wykorzystanie takich terenów powinno być ograniczone w ramach kształtowania łądu przestrzennego. Artykuł jest próbą analizy i oceny aspektów związanych z występowaniem i zapobieganiem (poprzez właściwą gospodarkę przestrzenną) zagrożeniom powodziowym w mieście Wisła.

1. Zagrożenie powodziowe jako bariera rozwoju

Rozwój małych miast jest uzależniony od wielu czynników. Jednym z podstawowych czynników rozwoju lokalnego, czyli także rozwoju małych miast, są zasoby i walory środowiska przyrodniczego. Polepszenie jakości środowiska rozumiane jako przywracanie utraconych wartości przyrodniczych, eliminacja zanieczyszczeń i zagrożeń środowiska oraz wzrost świadomości ekologicznej są wprost określane jako jedna ze składowych lokalnego rozwoju¹. Znajduje to także odzwierciedlenie w definicji zrównoważonego rozwoju miast i jego wskaźnikach². Czynniki można podzielić na endogenne (wewnętrzne) i egzogenne (zewnętrzne). Pierwsze z nich obejmują uwarunkowania wynikłe z miejscowych możliwości, czyli np.: specyficznych cech terenu, stanu środowiska, zagrożenia powodziowego i potrzeb rozwoju. Druga grupa zawiera w sobie politykę państwa wraz z uwarunkowaniami prawno-administracyjnymi i wiążącą się z nią politykę przestrzenną. Czynniki utrudniające bądź hamujące rozwój miast nazywane są barierami. Często takie bariery mogą mieć złożony charakter, który wynika zarówno z uwarunkowań wewnętrznych, jak i zewnętrznych. Zagrożenie powodziowe, a w szczególności zagrożenie następstwami, zwłaszcza stratami spowodowanymi powodzią, może być przykładem takiej bariery, która może np. znacząco zmniejszyć atrakcyjność inwestycyjną danej jednostki osadniczej.

Miasta z uwagi na swoją specyfikę są szczególnie narażone na ich występowanie, zwłaszcza że wraz ze wzrostem gospodarczym wielkość szkód będzie rosła. Główną przyczyną jest narastający deficyt miejsca, a co za tym idzie – chęć do wykorzystania każdej niezagospodarowanej dotychczas przestrzeni. Najczęściej infrastruktura i zabudowa na takim terenie są narażone na katastrofalne zniszczenia wywołane powodzią. Strefy zagrożone wystąpieniem powodzi, zwane strefami zalewowymi, powinny być wyznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego wraz ze wskazaniem właściwego sposobu ich zagospodarowania. Ustanowienie takiej strefy z jednej strony może wpłynąć na zahamowanie rozwoju miasta (ograniczenia lub wyłączenia z użytkowania atrakcyjnych terenów), z drugiej natomiast, ich brak może spotęgować katastrofalne następstwa wystąpienia powodzi i przyczynić się do jeszcze większego zahamowania rozwoju miasta.

¹ H. Brandenburg: *Zarządzanie lokalnymi projektami rozwojowymi*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice 2003, s. 15.

² T. Borys: *Raport z realizacji pracy „Zaprojektowanie i przetestowanie ram metodologicznych oraz procedury samooceny gmin na podstawie wskaźników zrównoważonego rozwoju w Systemie Analiz Samorządowych (SAS)”*. Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Jelenia Góra – Poznań 31 maja 2008.

2. Specyfika powodzi w miastach

Powodzie w miastach w porównaniu z terenami otwartymi lub wiejskimi zawsze generują bardzo wysokie straty i szkody. Miasta często zlokalizowane są przy rzekach, w związku z czym tereny wzdłuż rzek, czyli doliny rzeczne, terasy zalewowe, ulegały od początku różnorodnym przekształceniom antropogenicznym. Najczęściej odbywało się to przez zagospodarowanie tych dolin, ale także poprzez zawężanie koryt rzek czy zmniejszanie infiltracji³. Głównymi przyczynami wysokich strat są:

- lokalizowanie terenów zabudowanych i infrastruktury technicznej na terenach sąsiadujących z rzeką, zwłaszcza na terenach zalewowych,
- wysokie zagęszczenie zabudowy miejskiej,
- tendencja do nadmiernego zwężenia koryta rzeki i jej doliny zalewowej,
- tendencja do uszczelniania powierzchni terenu i w jego następstwie znaczące zmniejszenie lub całkowite wyeliminowanie infiltracji, co zwiększa zagrożenie powodziowe,
- nieuzasadnione przekonanie o niezawodności technicznych środków ochrony – wałów przeciwpowodziowych i zbiorników retencyjnych,
- zły stan techniczny środków technicznych oraz zbyt niski poziom wałów ochronnych,
- skażenia wód, gleb i ujęć, utrzymujące się długo po ustąpieniu powodzi.

Specyfika obszarów miejskich powoduje, że istniejąca na terenach miejskich infrastruktura podczas powodzi jest narażona na awarie (zniszczenia). Największe zagrożenie dla środowiska i ludzi związane jest z:

- systemem wodno-kanalizacyjnym, tj. studnie, stacje uzdatniania, wodociągi, kanalizacja oraz oczyszczalnie ścieków,
- wysypiskami, składowiskami śmieci i odpadów,
- stacjami paliw płynnych, instalacjami przesyłowymi i zbiornikami,
- instalacjami przemysłowymi i magazynami materiałów niebezpiecznych.

2.1. Skala zagrożenia powodzią

Skala zagrożenia wystąpieniem powodzi jest zależna od wielu czynników, takich jak lokalizacja, warunki hydrologiczne, rzeźba terenu, występujące typy powodzi itp. Województwo śląskie w całości jest zaliczane do obszarów, gdzie

³ Naturalnego wsiąkania wód do gruntu.

skala zagrożenia powodziami jest duża, a w części południowej – bardzo duża, co przedstawiono na rys. 1.



Rys. 1. Regionalizacja powodzi w Polsce

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: A. Ciepiewski: *Podstawy gospodarowania wodą*. Wydawnictwo SGGW, Warszawa 1999, s. 254.

2.2. Sposoby zapobiegania i ograniczania skutków powodzi

Uniknięcie powodzi nie jest możliwe, można jedynie dążyć do maksymalnego ograniczenia jej negatywnych skutków. Na zarządzanie ryzykiem powodziowym składa się pięć elementów: zapobieganie, ochrona, gotowość, postępowanie awaryjne, wyciąganie wniosków. W ramach tych elementów można wydzielić dwie najistotniejsze grupy rozwiązań:

1. Rozwiązania techniczne, które są rozwiązaniami wpływającymi na ilość i szybkość powierzchniowego spływu wody. Można do nich zaliczyć:
 - zwiększenie stopnia retencjonowania wody, poprzez budowę różnego typu zbiorników retencyjnych, co dodatkowo polepsza wykorzystanie istniejących zasobów wodnych,

- budowę wałów powodziowych,
 - retencyjne przysposobienie dorzecza (zlewni) poprzez wyznaczenie suchych zbiorników retencyjnych, tzw. polderów, zwiększenie retencji naturalnej,
 - właściwe przygotowanie i utrzymanie koryt rzecznych.
2. Rozwiązania o charakterze systemowym (nietechniczne), w tym administracyjne (organizacyjno-prawne) i ekonomiczne, takie jak m.in.:
- właściwie prowadzona polityka przestrzenna (odpowiednie plany zagospodarowania przestrzennego skorelowane ze strefami zalewowymi – właściwe zagospodarowanie obszarów zagrożonych zalewami),
 - system ostrzegawczo-alarmowy przed powodzią,
 - osłona hydro- i meteorologiczna kraju.

Z uwagi na ograniczoną wielkość pracy skupiono się na aspektach polityki przestrzennej związanej z wykorzystaniem terenów zalewowych. Podstawą właściwie prowadzonej polityki przestrzennej winno być odpowiednie wyznaczenie (np. korzystając z wytycznych „dyrektywy powodziowej”) i zagospodarowanie terenów zalewowych. W strefie największego zagrożenia powinien obowiązywać zakaz stałego budownictwa komunalnego, gospodarczego, przemysłowego i komunikacyjnego. Należy podkreślić, że tereny takie nie muszą być całkowicie wyłączone z użytkowania – można na nich zlokalizować tereny zielone, ścieżki rowerowe. Mogą być też użytkowane rolniczo – jednak tylko na odpowiedzialność użytkownika.

Uwarunkowania procesu planowania i zagospodarowania terenów (w tym także zalewowych) są zawarte w ustawodawstwie polskim i europejskim. Najważniejsze z nich to Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 roku (Dz.U. nr 80, poz. 717 z późn. zm.), Ustawa Prawo wodne z dnia 18 lipca 2001 roku (Dz.U. nr 115, poz. 1229), Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 roku w sprawie ustanowienia ram dla działalności Wspólnoty w dziedzinie polityki wodnej (tzw. ramowa dyrektywa wodna – RDW) oraz Dyrektywa 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (tzw. dyrektywa powodziowa).

W procesie planowania i zagospodarowania terenów zalewowych ważną rolę odgrywają zarówno jednostki samorządu terytorialnego (jst), które są zobowiązane do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (mpzp), jak i jednostki administrujące wodami, które odpowiadają za budowę i utrzymanie infrastruktury technicznej, przygotowanie różnego rodzaju opracowań i współpracę z jst.

3. Studium przypadku – miejscowość Wisła

3.1. Metodyka badań

Do analizy wybrano miejscowość Wisła, położoną w województwie śląskim na obszarze bardzo wysokiego ryzyka powodziowego. Miasto leży nad rzeką Wisłą, dodatkowo jest zlokalizowane w strefie oddziaływania zbiornika retencyjnego Wisła Czarne, co naraża je na dodatkowe zagrożenie związane z potencjalnymi zrzutami wód oraz ryzykiem awarii zapory. Przez miasto przepływają również mniejsze rzeki – dopływy prawo- i lewobrzeżne Wisły.

Pierwszym etapem pracy była identyfikacja obszarów zagrożonych wystąpieniem powodzi na terenie miasta wraz z analizą lokalnych dokumentów pod kątem wyznaczenia stref ograniczonego użytkowania terenów zagrożonych powodzią. W związku z wygaśnięciem planów uchwalonych przed 1 stycznia 1995 roku część gmin może nadal nie posiadać obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego lub mogą one być niepełne, z tego powodu analizowano także studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania, jeżeli gminy takowe posiadały.

Kolejnym etapem były badania terenowe, dzięki którym określono aktualny stopień zagospodarowania analizowanych obszarów. Pracę zakończono podsumowaniem.

3.2. Charakterystyka miasta Wisła

Wisła to górską miejscowość w województwie śląskim, powiecie cieszyńskim. Dolinę, w której leży miasto, otaczają góry Beskidu Śląskiego. Miasto leży u źródeł rzeki Wisły. Powyżej miasta na terenie doliny rzeki Wisły zlokalizowany jest zbiornik retencyjny Wisła Czarne. Wisła jest miejscowością turystyczno-wypoczynkową. Miasto liczy 11 290 mieszkańców⁴, co pozwala sklasyfikować je jako małe. W literaturze za małe miasta uznaje się ośrodki, które liczą do 20 tys. mieszkańców⁵.

⁴ GUS: www.stat.gov.pl.

⁵ R. Broń, M. Maj, D. Strahl: *Metody typologii miast*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 1990, s. 35.

Obszar miasta w całości należy do dorzecza Wisły. Ze względu na dużą ilość opadów, znaczne nachylenia stoków oraz słabą przepuszczalność podłoża fliszowego teren charakteryzuje się bardzo gęstą siecią rzeczną. Główne dopływy to: Wiselka, Malinka, Kopydło, Dziechcinka i Jawornik. Wąski kształt doliny rzeki powoduje krótkotrwałe, ale wysokie fale wezbraniowe. Najwyższe wezbrania (a zatem i zagrożenia powodziowe) o charakterze roztopowym występują w kwietniu, zaś te o charakterze opadowym – w lipcu i sierpniu.

Zbiornik retencyjny Wisła Czarne zlokalizowany jest powyżej terenu ścisłego centrum miasta Wisła (tj. na 96,8 km rzeki Małej Wisły, poniżej połączenia Białej i Czarnej Wiselki). Powierzchnia zbiornika wynosi 40 ha, a pojemność 5,6 mln m³. Najważniejszą funkcją zbiornika jest ochrona przeciwpowodziowa oraz zaopatrywanie w wodę miast: Wisły, Ustronia i Skoczowa⁶. Zbiornikiem administruje Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej (RZGW) w Gliwicach.

Na terenie miasta Wisły nie występują obwałowania, będące budowlami hydrotechnicznymi w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 20 grudnia 1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane gospodarki wodnej i ich usytuowanie. Jedynie koryto rzeki Małej Wisły jest odcinkowo ograniczone gozlami.

Obowiązujące na terenie miasta Wisła miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obejmują znaczącą część powierzchni miasta. Najważniejsze plany uchwalone po roku 1995 to:

- Plan miejscowy zagospodarowania przestrzennego w zakresie lokalizacji usług sportu w Wiśle-Malince uchwalony uchwałą Rady Miasta Wisły nr X/56/2003 z dnia 6 czerwca 2003 roku,
- Plan miejscowy zagospodarowania przestrzennego dla obszaru miasta Wisła uchwalony uchwałą Rady Miasta Wisły nr XLVII/397/2006 z dnia 16 maja 2006 roku,
- Plan miejscowy zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Wisła – Centrum uchwalony uchwałą Rady Miasta Wisły nr XLVII/396/2006 z dnia 24 maja 2006 roku.

Dodatkowo miasto Wisła posiada „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego”, obowiązujące na mocy uchwały Rady Miasta Wisły nr XXXIV/412/2009 z dnia 27 sierpnia 2009 roku dla miasta Wisła.

⁶ http://www.gliwice.rzgw.gov.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=164&Itemid=176&lang=pl

3.3. Identyfikacja terenów zagrożonych powodzią

Zgodnie z wytycznymi, za powódź miarodajną do ustalenia map zalewów powodziowych uznaje się zwykle wodę (przepływ) o prawdopodobieństwie przewyższenia 1% (tzn. pojawiający się wraz z wyższymi średnio raz na sto lat). Dla obszarów województwa śląskiego powinno być opracowane studium ochrony przeciwpowodziowej, które winno zawierać m.in. tereny zagrożone powodzią przy różnych prawdopodobieństwach jej wystąpienia. Niestety, wymagane prawem, m.in. ustawą Prawo wodne i dyrektywą wodną, dokumenty nie zostały sporządzone przez właściwe dla tego działania instytucje (w tym przypadku RZGW Gliwice). Jedynym dokumentem (dostępnym jedynie za zgodą RZGW Gliwice), który opisuje wybrane strefy, jest „Studium określające granice obszarów bezpośredniego zagrożenia powodzią zlewni rzeki Małej Wisły od zbiornika Wisła Czarne do zbiornika Goczałkowice – obszar działania RZGW w Gliwicach”, sporządzony przez RZGW w Gliwicach w 2006 roku.

Tereny zalewowe (tj. tereny, w których zasięg zagrożenia powodzią o prawdopodobieństwie przewyższenia $p = 1\%$) dla miasta Wisły przedstawiono w następujących dokumentach:

- miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego – na mapach i w opisach,
- „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” dla miasta Wisła, w rozdziale „Zasady ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego”, na schemacie nr 8 „ustalenia zagrożenia zabudowy”, nr 19 „zagrożenia powodziowe” oraz w części A studium.

3.4. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

W obowiązujących planach zagospodarowania przestrzennego jedynie wąskie wycinki terenu wzdłuż rzeki Wisły są oznaczone liniami i symbolami: WD oraz WS jako zagrożony powodzią (tzn. zasięgu wody o prawdopodobieństwie przewyższenia $p = 1\%$). W planach podstawowe dopuszczalne przeznaczenie dla tych terenów to m.in.:

- zieleń łąkowa i niska,
- budowle oraz zmiany ukształtowania terenów przeciwdziałające wylewaniu rzek, potoków i cieków wodnych, realizowane wyłącznie w przypadkach bezwzględnej konieczności związanej z bezpieczeństwem ludzi i mienia,

- ścieżki rowerowe i spacerowe, trasy narciarstwa biegowego, ciągi pieszojezdne, boiska sportowe o nawierzchni trawiastej i inne urządzenia sportowe niekubaturowe.

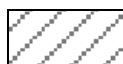
Plan na wyżej wymienionych terenach wyklucza lokalizowanie wszelkich obiektów kubaturowych, utwardzanie powierzchni niezwiązane z budową zabezpieczeń przeciwpowodziowych oraz z budową ścieżek rowerowych i spacerowych.

3.5. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Według ustaleń studium tereny zalewowe zagrożone powodzią o tym samym prawdopodobieństwie (czyli 1% – analogicznie jak w miejscowych planach) zajmują dużo większą powierzchnię niż w mpzp, często obejmującą tereny przeznaczone (według mpzp) do intensywnego zagospodarowania zarówno zabudową mieszkaniową, jak i infrastrukturalną. Znaczna część centrum miasta, zwłaszcza tereny zurbanizowane, wzdłuż rzeki Wisły w północnej i środkowej części, są zagrożone powodzią.

Dla wybranych terenów miasta Wisły na rysunkach 2, 3, 4 przedstawiono wybrane ustalenia miejscowych planów zagospodarowania wraz z naniesionymi strefami zagrożenia powodziowego $p = 1\%$ wyznaczonymi na podstawie studium uwarunkowań. Dodatkowo, korzystając z danych Regionalnego Systemu Informacji Przestrzennej Województwa Śląskiego (RSIP), przedstawiono aktualny sposób zagospodarowania tych terenów.

Legenda do rysunków 2, 3, 4 (najważniejsze oznaczenia):



Obszar stref zalewowych wyznaczonych na podstawie studium.

Oznaczenie w mpzp składa się z pierwszej litery – oznacza jednostkę strukturalną, cyfry – kolejny numer terenu przeznaczenia i pozostałych liter – przeznaczenie podstawowe terenu.

WD, WS – strefy zalewowe wyznaczone na podstawie miejscowych planów zagospodarowania,

MW – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,

MNZ – tereny ekstensywnej zabudowy mieszkaniowej,

3.6. Utrzymanie obiektów ochrony przeciwpowodziowej

Ważnym elementem ochrony przeciwpowodziowej, często niedocenianym, jest budowa (dodatkowo jest to jeden ze wskaźników zrównoważonego rozwoju miast⁷) i utrzymywanie we właściwym stanie urządzeń służących tej ochronie – czyli np. wałów. Na terenie miasta Wisły i okolic rzeki oraz obiekty hydrotechniczne są administrowane przez RZGW w Gliwicach. Jest to korzystna sytuacja, gdyż nie zachodzi obawa „rozmywania odpowiedzialności” między RZGW a ŚZMiUW w przypadku, gdy obie te instytucje administrują obiektami np. na tej samej rzece. Podsumowując, na RZGW Gliwice spoczywa obowiązek właściwego utrzymania urządzeń i obwałowań oraz ewentualna odpowiedzialność za szkody spowodowane powodzią.

Podsumowanie

Obecnie problem występowania zagrożenia powodziowego nie wpływa w znaczący sposób na funkcjonowanie i rozwój małego miasta, jakim jest Wisła. Przyczyną takiego stanu rzeczy mogą być:

- Rozbieżności w dokumentach strategicznych dla kształtowania rozwoju przestrzennego miasta, jakimi są ustalenia obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – będące aktem prawa miejscowego (czyli wiążące dla władz miasta oraz mieszkańców), jak i studium uwarunkowań, które mogą być jedynie swego rodzaju wskazówką dla mieszkańców miasta Wisły.
- Niska świadomość mieszkańców i inwestorów, czerpiących informacje tylko z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – dotycząca istnienia stref narażonych w znacznym stopniu na zagrożenia powodziowe w centrum miasta.
- Brak innych dostępnych opracowań, w których są przedstawione strefy zalewowe dla miasta Wisły (opracowanie wykonane przez RZGW Gliwice nie jest dostępne).
- Brak ograniczeń w inwestycyjnym wykorzystaniu terenów potencjalnie zalewowych.

Negatywnie należy ocenić planowany (według ustaleń planów miejscowych), aktualny sposób zagospodarowania terenów potencjalnie zalewowych in-

⁷ T. Borys: Op. cit., s. 104.

frastruktura techniczną i mieszkaniową – może to przyczynić się do generowania wysokich strat w przypadku wystąpienia powodzi i zahamowania rozwoju miasta. Celowa wydaje się zmiana przeznaczenia omawianych terenów na rekreacyjne z wyłączeniem możliwości lokalizowania nowej zabudowy.

Bibliografia

1. Borys T.: *Raport z realizacji pracy „Zaprojektowanie i przetestowanie ram metodologicznych oraz procedury samooceny gmin na podstawie wskaźników zrównoważonego rozwoju w Systemie Analiz Samorządowych (SAS)”*. Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Jelenia Góra – Poznań 31 maja 2008.
2. Brandenburg H.: *Zarządzanie lokalnymi projektami rozwojowymi*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice 2003.
3. Brol R., Maj M., Strahl D.: *Metody typologii miast*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 1990.
4. Ciepiewski A.: *Podstawy gospodarowania wodą*. Wydawnictwo SGGW, Warszawa 1999.
5. Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 roku w sprawie ustanowienia ram dla działalności Wspólnoty w dziedzinie polityki wodnej, <http://www.mos.gov.pl/dzw/dokumenty.shtml>.
6. Dyrektywa 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim.
7. Plan miejscowy zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Wisła – Centrum uchwalony uchwałą Rady Miasta Wisły nr XLVII/396/2006 z dnia 24 maja 2006 roku.
8. Plan miejscowy zagospodarowania przestrzennego dla obszaru miasta Wisła uchwalony uchwałą Rady Miasta Wisły nr XLVII/397/2006 z dnia 16 maja 2006 roku.
9. Plan miejscowy zagospodarowania przestrzennego dla obszaru miasta Wisła, <http://www.bip.wisla.pl/index.php?idmp=14&r=r>.
10. Plan miejscowy zagospodarowania przestrzennego w zakresie lokalizacji usług sportu w Wiśle-Malince uchwalony uchwałą Rady Miasta Wisły nr X/56/2003 z dnia 6 czerwca 2003 roku.
11. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 28 kwietnia 2004 roku w sprawie zakresu i trybu opracowywania planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy oraz warunków korzystania z wód regionu wodnego (Dz.U. nr 126, poz. 1318).
12. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obowiązujące na mocy uchwały Rady Miasta Wisła nr XXXIV/412/2009 z dnia 27 sierpnia 2009 roku dla miasta Wisła.
13. Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 roku (Dz.U. nr 80 poz. 717 z późn. zm.).
14. Ustawa Prawo Wodne z dnia 18 lipca 2001 roku (Dz.U. nr 115, poz. 1229 z późn. zm.).

INFLUENCE OF THE FLOOD HAZARD ON THE DEVELOPMENT OF SMALL CITIES (ON EXAMPLE OF THE WISŁA CITY)

Summary

Availability of space which can be used is the key factor of cities development. Consequences of high rate of development are processes of suburbanization and pressure on using undeveloped areas. These attractive areas are often located near rivers where flood hazard is extremely high. The methods of flood prevention were described. The main object of this paper was analysis of spatial planning (esp. spatial management plans) from the point of view of delimitation and management flooded areas.

Krystian Heffner
Małgorzata Twardzik

EWOLUCJA FUNKCJI HANDLOWEJ MAŁYCH MIAST POD WPŁYWEM ZMIAN ZACHODZĄCYCH W ZEWNĘTRZNYCH STREFACH AGLOMERACJI MIEJSKICH

Wprowadzenie

W opracowaniu przedstawiono przykłady projektów rewitalizacji opartych na formule nowoczesnych centrów handlowych, realizowanych w małych miastach w województwie śląskim, które są przykładem ewolucji funkcji handlowej małych miast w Polsce. Proces rewitalizacji (z łac. *re vita*) oznacza dokładnie przywrócenie życia. Aktualnie pojęcie rewitalizacji stosuje się głównie w odniesieniu do przestrzeni miejskiej i zdegradowanych obszarów przemysłowych. Rewitalizacja jest procesem zmian w obszarach zdegradowanych, mającym na celu ożywienie danego terenu przez: odbudowę, modernizację, pobudzenie istniejącej tkanki, wzmocnienie istniejących funkcji lub zmianę funkcji.

W zewnętrznej strefie metropolii – w strefie oddziaływania Katowic leży pięć miast, które należą do kategorii „małe miasta”:

- Radzionków i Wojkowice położone w północnej części aglomeracji śląskiej,
- Imielin i Łęczyny w części południowo-wschodniej,
- Orzesze w części południowo-zachodniej,
- w strefie oddziaływania Gliwic – Pyskowice i Sośnicowice.

Prowadzone w latach 2000 badania wskazują, że w miastach tych zachodzą istotne zmiany funkcjonalne¹. Wszystkie te ośrodki mają genezę przemysłową, ale w wyniku procesu transformacji tylko jedno z nich (Łędziny) utrzymało tę funkcję, pozostałe ośrodki uległy przeobrażeniom strukturalnym. Pozostałością przemysłowej funkcji miast są liczne i powierzchniowo ważne zdegradowane obszary i obiekty poprzemysłowe (hale, fabryki, magazyny, kopalnie). Miasta z tej grupy liczą od 7,5 do 18,5 tys. mieszkańców i pełnią funkcje usługowe. W każdym z analizowanych miast szczególną funkcję spełnia handel (szczególnie detaliczny), który może być zaliczony do grupy czynników miastotwórczych.

W małych miastach w województwie śląskim położonych w zewnętrznej strefie metropolii od kilku lat lokują swoje inwestycje sieci dyskontowe, supermarketów i hipermarketów. Od 2009 roku zainteresowanie małymi miastami wyrażają inwestorzy centrów handlowych, którzy upatrują możliwości modernizacji obiektów poprzemysłowych, z zachowaniem elementów architektury obiektu i ich adaptacji na nowoczesne centra handlowo-usługowe. Pierwsze przykłady takich projektów z powodzeniem funkcjonują w Łędzinach i Sośnicowicach, a kolejne inwestycje są planowane w perspektywie kilku lat.

Można zatem przyjąć, iż: centra handlowe spełniają istotną funkcję w procesie rewitalizacji przestrzeni małych miast w województwie śląskim, przyczyniają się do ich ożywienia społeczno-gospodarczego. Należy przypuszczać, że proces rewitalizacji w małych miastach będzie się w przyszłości nasilał z uwagi na możliwość finansowania projektów ze środków Unii Europejskiej (Dz. 6.2. Rewitalizacja małych miast, Program Operacyjny). Nowe projekty centrów handlowych lokalizowane w obiektach poprzemysłowych (fabrykach, halach magazynowych, dworcach kolejowych) mogą stać się praktyką w wielu małych miastach w Polsce.

1. Funkcje małych miast w Polsce

Tradycyjną funkcją małych miast była obsługa rolnictwa i związanej z nim bezpośrednio i pośrednio ludności wiejskiej. Układ zmienił się w procesie rozwoju społeczno-gospodarczego, kiedy małym miastom stopniowo przybywało funkcji „dodatkowych”, uzupełniających lub zastępujących dawne funkcje targowe. W wielu małych ośrodkach pozarolnicze funkcje miejskie zdominowały ich pierwotną strukturę, czyniąc z nich związane z innymi sektorami gospodarki

¹ K. Heffner: *Zmiany roli i kierunków rozwoju małych miast w strefach metropolitalnych*. W: *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 238, Warszawa 2008, s. 6-23.

miasta monofunkcyjne (w tym o funkcjach mieszkaniowych). Niektórzy autorzy² sugerują, że w przyszłości funkcja mieszkaniowa może się stać jedną ze ścieżek rozwoju małych miast, jednak tylko w przypadku utrzymywania się ogólnych, pozytywnych tendencji rozwoju gospodarczego. Tymczasem należą do nich m.in. miasta zdominowane przez duże zakłady tradycyjnego przemysłu, zagrożone recesją i upadkiem, ośrodki miejskie z niedorozwojem zaplecza infrastrukturalnego i niskim poziomem usług dla ludności oraz z niesprzyjającym środowiskiem dla lokalnej przedsiębiorczości, ośrodki z brakiem lub zanikiem gospodarczych powiązań sieciowych, a także z niską jakością kapitału ludzkiego.

Miasta małe pełnią wiele różnorodnych funkcji. W zależności od położenia (odległości) względem innych ośrodków miejskich czy też metropolii, są to funkcje administracyjne, handlowe, przemysłowe, turystyczne, rekreacyjne itp. Można je zatem podzielić na kilka podzbiorów funkcjonalnych, tj.³:

- miasta znajdujące się w strefach przybrzeżnych obszarów metropolitalnych,
- miasta powiązane związkami funkcjonalnymi z centrum aglomeracji,
- miasta o funkcjach wyspecjalizowanych, do których można zaliczyć:
 - miasta przemysłowe – opierające się na jednym lub kilku zakładach przemysłowych,
 - miasta „komunikacyjne” – węzły kolejowe, drogowe (np. Stryków),
 - miasta uzdrowiskowe i ośrodki rekreacji (np. Ustroń, Wisła),
- miasta o przewadze funkcji usługowych:
 - lokalne z siedzibą gmin lub miast-gmin (małe ośrodki obsługi handlowej oraz podstawowych usług lokalnych),
 - ponadlokalne, pełniące głównie usługi publiczne (z zakresu administracji publicznej, służby porządku publicznego, w zakresie opieki zdrowotnej, oświaty i opieki społecznej) wynikające z lokalizacji w tych miastach siedziby powiatu.

Małe miasta pełniące funkcje ponadlokalne nie są zwykle przygotowane do ich pełnienia. Zgodnie z teorią ośrodków centralnych miasta te w sposób „wy-

² Por. Z. Szymła: *Konkurencyjność małych miast w Polsce Południowo-Wschodniej*. W: *Polityka regionalna i jej rola w podnoszeniu konkurencyjności regionów*. Red. M. Klamut, L. Cybulski. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 2000, s. 184-194; M. Marszałkowska: *Innowacyjność przedsiębiorstw jako warunek konkurencyjności miast – przykład Torunia*. W: *Strategiczne problemy rozwoju regionów w procesie integracji europejskiej*. Red. A. Jewtuchowicz. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 161-170; K. Heffner: *Małe miasta a rozwój obszarów wiejskich*. W: *Problemy zagospodarowania terenów wiejskich w Polsce*. Red. A. Stasiak. Biuletyn KPZK PAN, z. 207, Warszawa 2003, s. 227-246.

³ A. Stasiak, W. Bolesta: *Łosice – małe miasto o funkcjach ponadlokalnych*. W: *Małe miasta – studia przypadków*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2005/2006, s. 47-48.

muszony” pełnią te funkcje, ponieważ w odpowiedniej dostępności przestrzennej danego terytorium nie ma większego miasta, które mogłoby te funkcje przejąć. Można zatem uznać, że wypełniają one lukę w układzie osadniczym. W konsekwencji wiąże się to z koniecznością rozbudowy infrastruktury społecznej, co z pewnością korzystnie wpływa na rozwój miasta oraz na poziom zaspokojenia potrzeb ludności zamieszkującej w zasięgu jego oddziaływania. Współczesny rozwój małych polskich miast, zarówno w sferze gospodarczej, jak i społecznej, determinują dwa procesy:

- proces transformacji społeczno-gospodarczej, przejawiający się wprowadzaniem zasad gospodarki rynkowej,
- zewnętrzne otwarcie miast i ich gospodarek na wpływy nowych tendencji rozwojowych, innowacji techniczno-organizacyjnych i zagranicznego kapitału.

W nowych warunkach społeczno-gospodarczych wiele małych ośrodków miejskich podejmuje próbę przededefiniowania swojej roli i miejsca w strukturze przestrzennej regionu, szukając nowych impulsów rozwoju i szansy na poprawę warunków życia społeczności lokalnych. Do miast, które podejmują takie próby, należą małe miasta w województwie śląskim.

2. Funkcje małych miast w województwie śląskim

W województwie śląskim w 2010 roku były 33 małe miasta o zróżnicowanej liczbie mieszkańców, o funkcjach wyspecjalizowanych (głównie przemysłowych) oraz z przewagą funkcji usługowych. Małe miasta w województwie śląskim to przede wszystkim miasta przemysłowe, w zdecydowanej większości związane z przemysłem wydobywczym węgla kamiennego. Szczególnej analizie zostaną poddane miasta położone w zasięgu oddziaływania obszaru metropolitalnego. W strefie oddziaływania Katowic leży pięć małych miast: Radzionków i Wojkowice położone w północnej części konurbacji górnośląskiej, Imielin i Łędziny w południowo-wschodniej oraz Orzesze w części południowo-zachodniej, w strefie oddziaływania Gliwic – Pyskowice i Sośnicowice. Wszystkie te ośrodki mają genezę przemysłową. W wyniku procesu transformacji tylko jedno z miast (Łędziny) utrzymało tę funkcję, pozostałe ośrodki uległy przeobrażeniom strukturalno-funkcjonalnym. Miasta liczą od 7,5 do 18,5 tys. mieszkańców i pełnią obecnie funkcje usługowe. W każdym mieście szczególną rolę odgrywa handel (szczególnie handel detaliczny), nazywany czynnikiem miastotwórczym, od zawsze związany z miastem. Handel i miasto pozostają w związku, opartym na złożonych i wielostronnych zależnościach. Handel jest uważany za jedną z naj-

ważniejszych determinant wzrostu i przekształceń miast, natomiast przemiany w technikach świadczenia usług handlowych oraz rozmieszczenie sieci handlowej są skutkiem procesów urbanizacji i przemian w strukturze gospodarczej i społecznej⁴.

Do pozytywnych zmian, jakie nastąpiły w sieci handlu detalicznego małych miast w województwie śląskim, należą:

- spadek liczby ludności przypadającej na jeden sklep,
- wzrost średniej powierzchni sklepu,
- wzrost powierzchni sprzedażowej przypadającej na 1 000 mieszkańców,
- powstanie nowoczesnych form handlu (supermarketów, sklepów dyskontowych oraz małych centrów handlowych),
- internacjonalizacja i globalizacja przedsiębiorstw handlowych,
- przestrzenna koncentracja handlu.

Do korzystnych zmian w sieci handlowej małych miast województwa śląskiego można zaliczyć także rosnącą konkurencję, która generuje wyższą jakość usług, niższe ceny oraz większy wybór towarów. Do końca XX wieku w małych miastach województwa śląskiego dominowały tradycyjne formy handlu, tzn. małe (do 50 m²) sklepy należące do krajowych inwestorów. W ciągu 10 lat transformacji zmiany w sieci handlowej małych miast miały charakter wyłącznie ilościowy (wzrost liczby sklepów). Począwszy od 2001 roku, w małych miastach zaczęły następować zmiany jakościowe w sieci handlowej (zmiana wizerunku placówki handlowej, reklamy, elementy dekoracyjne wyróżniające placówkę, ciekawa ekspozycja towarów itp.). W kolejnych latach w małych miastach pojawiły się supermarkety należące do zagranicznych sieci handlowych, sklepy dyskontowe oraz małe centra handlowe, należące zwykle do krajowych inwestorów. Firmy zagraniczne rozpoczynały działalność w polskich miastach na różne sposoby, najczęściej poprzez:

- własne inwestycje, budowę zupełnie nowych, własnych placówek,
- powstawanie spółek joint venture z polskimi firmami,
- stosowanie umów franchisingowych,
- wykup i modernizację już istniejących polskich placówek.

Wybór sposobu wejścia na rynek zależał od zasobów przedsiębiorstwa, przyjętej strategii działania, uwarunkowań lokalnych oraz ogólnych kierunków rozwoju firmy. Zagraniczne firmy handlowe zmieniły oblicze polskiego handlu, w tym również handlu małych miast, przyczyniły się do rozszerzenia form han-

⁴ M. Twardzik: *Zmiany funkcji handlowej małych miast województwa śląskiego*. W: *Funkcja usługowa małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009, s. 113.

dlu i jego modernizacji, wprowadziły nową jakość usług i nowoczesny sposób funkcjonowania. Obecność firm zagranicznych odczuwają zarówno krajowe firmy handlowe (rosnąca konkurencja), jak i nabywcy (wygodne zakupy, kompleksowa obsługa, wysoka jakość usług).

Wśród nowych form handlu rozwijanych przez zagranicznych inwestorów w małych miastach są supermarkety, sklepy dyskontowe oraz małe centra handlowe. Najczęściej w małych miastach powstają supermarkety z asortymentem ogólnospożywczym. Nowym wyzwaniem dla małych miast jest koncepcja lokalizacji centrów handlowych, szczególnie w miastach położonych na obrzeżach aglomeracji, posiadających dogodne połączenia komunikacyjne. Centra handlowe dla małych miast są odpowiednio zaplanowane co do wielkości powierzchni sprzedażowej, liczby miejsc parkingowych, asortymentu handlowo-usługowego oferowanego w centrum handlowym, oferty rekreacyjno-rozrywkowej, doboru najemców, struktury cenowej produktów oraz lokalizacji centrum w przestrzeni miasta. Centra handlowe, dotychczas budowane tylko w dużych i średniej wielkości miastach, znajdują swoje miejsce w małych miastach. Do tej pory w większości małych miast w województwie śląskim funkcjonowały lokalne „centra handlowe”, zwykle w centrum miasta, w postaci zgrupowania placówek handlowych różnych branż, potocznie określanymi jako centrum handlowe.

3. Nowoczesny handel w rewitalizowanych obiektach przemysłowych

Przemiany gospodarcze i społeczne we współczesnym świecie doprowadziły do zaniedbań i degradacji wielu obszarów. Istotne miejsce wśród nich zajmują tereny przemysłowe. Stanowią one specyfikę wszystkich krajów, które pozostawiły za sobą epokę intensywnego uprzemysłowienia. W większości państw Europy od lat realizowane są działania rewitalizacyjne mające na celu przywrócenie tych terenów społecznościom lokalnym. Ich ożywienie wiąże się z przekształceniem w nowoczesną przestrzeń gospodarczą, handlową, rozrywkową, mieszkaniową, kulturalno-wypoczynkową. Atutem tych terenów jest często atrakcyjna lokalizacja. W najbardziej uprzemysłowionym i wciąż podlegającym przeobrażeniom regionie kraju – w województwie śląskim – istnieje wiele takich obiektów: nieczynnych kopalń, hut, magazynów, hal produkcyjnych i postindustrialnych nieużytków. Od dawna trwa dyskusja, w jaki sposób z pożytkiem dla mieszkańców i krajobrazu zagospodarować ogromne tereny przemysłowe. Zwykle inwestorzy omijali takie tereny, obawiając się skażonej gleby i nieprze-

widywalnych skutków podziemnej eksploatacji węgla. Od kilku lat Polska włącza się aktywnie w działania rewitalizacyjne, projekty i programy międzynarodowe, a także wymianę doświadczeń w tym zakresie.

W województwie śląskim dostrzegane są unikalne szanse inwestycyjne związane z rewitalizacją terenów zdegradowanych, w tym poprzemysłowych. Opuszczone fabryki to wolne przestrzenie dla tego, co nowe. W wielu miastach są one miejscem do eksperymentowania i rozwoju kreatywności, np. hale fabryczne są używane jako skate-parki lub miejsca dla eksperymentów dźwiękowych, magazyny są zamieniane w supermarkety, hale sportowe, warsztaty rowerowe lub kluby rozrywki, a w halach produkcyjnych tworzy się atelier dla artystów lub pomieszczenia dla nowo zakładanych firm. Doświadczenia zebrane w dużych miastach wskazują na to, że możliwości zastosowania i próby ich adaptacji mogą być wprowadzane również w mniejszych miastach, gdzie występują tereny i obiekty poprzemysłowe, które w dłuższej perspektywie mogą się stać istotną determinantą ich rozwoju gospodarczego.

Do najciekawszych i prestiżowych projektów rewitalizacji obiektów poprzemysłowych należą nowoczesne centra handlowe w polskich miastach, tj.: Centrum Handlu, Sztuki i Biznesu „Stary Browar” w Poznaniu (rewitalizacja Browarów Huggera), centrum handlowo-rozrywkowe Manufaktura w Łodzi (rewitalizacja obiektów fabryki I.K. Poznańskiego), Silesia City Center w Katowicach (rewitalizacja terenów poprzemysłowych), centrum handlowo-rozrywkowe Sfera w Bielsku-Białej (rewitalizacja zakładów włókienniczych Lenko) czy też Galeria Jurajska w Częstochowie. Projekty rewitalizacji oparte na formule centrum handlowego są już sprawdzone w dużych i średniej wielkości miastach, obecnie inwestorzy poszukują dla swoich inwestycji lokalizacji w małych miastach.

Nowoczesne placówki handlowe stają się miniaturami miast, stąd też alejki w nowoczesnych obiektach handlowych nawiązują do miejskich pasaży, w centralnych punktach znajdują się place pełniące funkcje zbliżone do funkcji miejskich rynków. Podobnie jak w mieście, rozmieszczone są w nich elementy małej architektury (ławeczki, stragany czy fontanny), a także elementy infrastruktury informacyjnej (tabliczki z nazwami alejek, drogowaskazy). Pełnią one już nie tylko funkcję handlową, lecz coraz częściej funkcje „centrotwórcze”⁵.

Centra handlowe wygrywają rywalizację z centrami miast dzięki: kompleksowej ofercie, lepszej obsłudze komunikacyjnej (głównie rozwiązując problem parkowania), niezależnieniu od warunków pogodowych, wysokiemu pozio-

⁵ S. Mańkowska-Dudek: *Funkcje wybranych centrów handlowych w Warszawie*. W: *Nowe przestrzenie w mieście ich organizacja i funkcje*. Red. I. Jażdżewska. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2006, s. 251.

mowi technologicznemu w zakresie organizacji handlu i usług, nowoczesnemu wystrojowi i sposobie funkcjonowania oraz organizacji usług dla klienta oraz ochronie budynku⁶.

„Problem ożywiania – rewitalizacji «umarłych przestrzeni miejskich» jest możliwy do rozwiązania wyłącznie w wyniku kompleksowych działań. Zadanie to mogą udźwignąć jedynie najwięksi inwestorzy⁷”. Stąd też samorządy miast zapraszają do współpracy inwestorów zagranicznych. Ponieważ finansowanie może dotyczyć wszystkich funkcji, poza handlową, obejmuje się projektami przedsięwzięcia adaptacji na centra handlowe dawne obiekty architektury przemysłowej, jak również tereny zdegradowane, postindustrialne. Centra handlowe lokowane są także w starych kamienicach, nieczynnych fabrykach, budynkach kopalnianych, jak również w budynkach kolejowych, które w wyniku kompleksowych działań ulegają rewitalizacji, pożądanej przez społeczność miast. Deweloperzy coraz częściej decydują się na włączanie w projekty rewitalizacji centrów miast i obszarów poprzemysłowych⁸. Podaż terenów poprzemysłowych w miastach wzrosła na przełomie lat 70. i 80. XX wieku. Dodatkowo po włączeniu polskiej gospodarki w strukturę gospodarki światowej zmalał popyt na polskie produkty węglowe i włókiennicze, co poskutkowało wzrostem terenów poprzemysłowych na skalę przekraczającą możliwości ich szybkiego zagospodarowania. W 1998 roku niewykorzystane tereny poprzemysłowe występowały w ponad 75% miast dużych oraz w połowie miast średniej wielkości i 20% małych miast. Do najczęstszych kierunków ówczesnych przekształceń terenów poprzemysłowych należało zaadaptowanie ich na cele handlowe lub magazynowe, a także ponowne wykorzystanie dla działalności produkcyjnej. Duże centra handlowe lokalizowane na takich terenach świadczą o długookresowym charakterze zagospodarowania, przeciwnym dla nietrwalej dzierżawy na drobną działalność handlowo-usługową⁹.

Głównymi barierami racjonalnego zagospodarowania terenów poprzemysłowych były przepisy prawne dotyczące likwidacji przedsiębiorstw państwowych, niewielkie środki finansowe władz lokalnych przeznaczone na rewitalizację terenów poprzemysłowych, brak odpowiednich informacji, jak również

⁶ M. Gachowski: *Kwestia celowości i istnienia centrum miasta w warunkach transformacji społeczno-urbanistycznej*. W: *Przemiany struktury przestrzennej miast w sferze funkcjonalnej i społecznej*. Red. J. Słodczyk. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2004, s. 87-93

⁷ T. Domański: *Strategie rozwoju handlu*. PWE, Warszawa 2005, s. 164.

⁸ Np. Bonarka w Krakowie lub Stocznia w Gdańsku.

⁹ B. Domański: *Restrukturyzacja terenów poprzemysłowych w miastach*. W: *Rewitalizacja, rehabilitacja, restrukturyzacja. Odnowa miast*. Red. Z. Ziobrowski, D. Ptaszycka-Jackowska, A. Rębowska. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Kraków 2000, s. 107-142.

niedostatek doświadczenia i kompetencji urzędników. Władze lokalne niesłusznie postrzegały te tereny jako zagrożenie, a nie jako szansę. Miało to związek ze stereotypami utrwalonymi w świadomości społecznej w wyniku długiego wykluczenia tych obszarów z używalności. Oczekuje się współdziałania jednostek komunalnych, odpowiedzialnych za politykę i promocję gospodarczą, gospodarkę majątkiem komunalnym oraz planowania przestrzennego. Doświadczenia państw zachodnich podkreślają ogromną rolę partnerstwa publiczno-prywatnego w przypadku zagospodarowania terenów poprzemysłowych. Aby sfinalizować projekt otwarcia centrum handlowego na terenach poprzemysłowych, niezbędne jest postrzeganie się nawzajem przez urzędy gminne i inwestorów prywatnych w kategoriach partnerów, z którymi wspólnie można osiągnąć pozytywne rezultaty. Efektami będą poprawa wizerunku (image) miasta, poprawa jakości życia mieszkańców poprzez rozwój funkcji usługowych, tworzenie nowych ciągów komunikacyjnych i obszarów rekreacji¹⁰. Z kolei konsorcja posiadające doświadczenia zarówno w sektorze handlowym, jak i budownictwie zwracają uwagę na przebudowę dworców kolejowych, hal produkcyjnych czy też opuszczonych budynków kopalni. Nowoczesny dworzec ma spełniać więcej funkcji, gdyż „nowe są potrzeby podróżujących”. Czas spędzony na dworcu w oczekiwaniu na pociąg można spędzić, pracując, jeśli ma się zapewniony dostęp do Internetu, robiąc zakupy czy odpoczywając w kinie.

Obserwuje się zatem jakościowy przełom w postrzeganiu przestrzeni wielkopowierzchniowych nieruchomości komercyjnych. Inwestycje nawiązują do historycznej tkanki miejskiej, wpisując się w nią w bardziej przyjazny sposób. Niebawem wydaje się połączenie czysto komercyjnych korzyści (udowodniono bowiem, że długość pobytu klienta w centrum handlowym rośnie wraz ze wzrostem przestrzeni handlowej, jej jakością i ciekawą architekturą) z zachowaniem dziedzictwa kulturowego. Adaptując dawną przestrzeń, wcale nie trzeba pozbywać jej tożsamości – wręcz można zauważyć symbiozę nowego obiektu z dawną przestrzenią miejską. Wadą tego typu rozwiązania jest wydłużenie czasu budowy oraz rosnące koszty powstania centrum handlowego, gdyż tańsza jest budowa obiektu handlowego od nowa w zupełnie pustej przestrzeni niż dostosowanie go do już istniejących murów. Pierwsze przykłady centrów handlowych o bardziej wyszukanej architekturze powstały na terenach objętych ochroną konserwatora zabytków, który decydował o konieczności zachowania lub odtworzenia fragmentów architektury¹¹. Przykłady te obrazują trend, zgodnie z którym

¹⁰ Ibid.

¹¹ Np. Łódzka Manufaktura firmy Apsys, Galeria Askana w Gorzowie Wielkopolskim czy Stary Browar w Poznaniu.

centra handlowe stały się czynnikiem miastotwórczym oraz narzędziem rewitalizacji obiektów i obszarów przemysłowych kreującym nową jakość miasta, a nie tylko miejsca dokonywania zakupów.

4. Projekty rewitalizacji w małych miastach województwa śląskiego

Przykłady projektów centrów handlowych zrealizowanych w obiektach przemysłowych można też wskazać w małych miastach w województwie śląskim: w Łędzinach, Sośnicowicach oraz Pyskowicach. Do końca XX wieku w małych miastach województwa śląskiego dominowały tradycyjne formy handlu, tzn. małe (do 50 m²) sklepy należące do krajowych inwestorów, na początku XXI wieku pojawiły się supermarkety należące do zagranicznych sieci handlowych, sklepy dyskontowe oraz małe centra handlowe, należące zwykle do krajowych inwestorów. Obecnie wyzwaniem dla małych miast jest koncepcja lokalizacji centrów handlowych w obiektach przemysłowych, szczególnie w miastach położonych na obrzeżach aglomeracji, posiadających dogodne połączenia komunikacyjne. W Łędzinach inwestują polskie i zagraniczne koncerny handlowe, m.in. Carrefour Polska, Tesco Polska, Jeronimo Martins Polska. W mieście funkcjonuje supermarket Carrefour Express, powstały z przekształcenia supermarketu Albert, utworzonego w przemysłowych halach produkcyjnych. Otwarcie supermarketu Carrefour Express to wynik rozpoczętej w 2006 roku ekspansji nowych formatów firmy Carrefour na polskim rynku oraz przekształcania dotychczasowych placówek handlowych grupy Ahold w sklepy z logo Carrefour Express. Projekt rebrandingu supermarketów na Carrefour Express bazuje na wykorzystaniu ogromnego doświadczenia, jakie posiada Grupa Carrefour, oraz pozytywnego wizerunku samej marki. W supermarkecie Carrefour klienci mogą kupić artykuły opatrzone marką Carrefour, czyli produkty wysokiej jakości w przystępnych cenach, a także towary o najniższych cenach sprzedaży, oznaczone symbolem „Nr 1”. Supermarket oferuje także szeroką gamę produktów markowych w atrakcyjnych cenach oraz produkty lokalnych wytwórców. Powierzchnia całkowita sklepu wynosi 980 m², a powierzchnia sprzedaży to 780 m². Tym samym klienci małego miasta mają do dyspozycji warunki zakupu oferowane w dużych miastach, co do wielkości oferty asortymentowej, warunków i czasu zakupów. Oprócz supermarketu Carrefour w Łędzinach funkcjonuje również supermarket Tesco wraz z galerią sklepów i placówek usługowych, tworząc w ten sposób małe centrum handlowe (lokalne centrum handlowe). Obiekt

powstał po modernizacji hali magazynowej. W centrum dostępna jest szeroka gama produktów spożywczych oraz chemii gospodarczej, a także produkty AGD i RTV. W galerii handlowej funkcjonują małe placówki handlowe (głównie odzież i obuwie), placówki usługowe (fryzjer, pralnia chemiczna, fotograf) oraz gastronomiczne (kawiarnia, cukiernia, pizzeria).

Od 2007 roku w Pyskowicach funkcjonuje supermarket Carrefour Express, o powierzchni 1 000 m², powstały na terenach przemysłowych, przeznaczonych do rewitalizacji. Mieszkańcy Pyskowic mogą kupić w supermarkecie artykuły lokalnych wytwórców, m.in. mleczarni „Jogser” oraz piekarni PSS Społem Gliwice, oraz skorzystać z szerokiego wachlarza usług dodatkowych. W 2007 roku w Pyskowicach na terenach postindustrialnych powstał supermarket Tesco, o podobnym asortymencie, jaki oferuje supermarket Carrefour. W galerii supermarketu Tesco zlokalizowane są placówki handlowe (oferujące głównie odzież), gastronomiczne oraz apteka. W Sośnicowicach w budynkach fabrycznych powstało lokalne centrum handlowe o kompleksowym asortymencie, wyposażone w zestaw usług dodatkowych (gastronomia, usługi osobiste) oraz parking. W mieście funkcjonuje poza tym centrum handlowe Tesco. W Bieruniu, Chełmie Śląskim powstały centra krajowych inwestorów Makro-Hit. Małe miasta, jeszcze do niedawna zapomniane przez zagranicznych inwestorów, stają się miejscem ich ekspansji, a opuszczone hale fabryczne i magazyny – miejscem nowoczesnego handlu i dumy dla miasta i mieszkańców, którzy mogą realizować swoje potrzeby konsumpcyjne w wygodnych warunkach i dogodnym czasie.

Można się zatem spodziewać rozwoju nowoczesnych inwestycji handlowych w obiektach i obszarach przemysłowych w małych miastach w Polsce z uwagi na zainteresowanie inwestorów, nabywców/mieszkańców miast, a także z uwagi na możliwość finansowania takich projektów ze środków Unii Europejskiej. Specyfika obiektów nowej generacji polega na przygotowaniu zróżnicowanej handlowo-usługowej oferty w coraz doskonalszej przestrzeni architektoniczno-urbanistycznej. Dla wielu małych miast obiekty te stwarzają możliwość uzupełnienia oferty usługowej, rekreacyjnej czy też rozrywkowej lokalnego rynku. Mieszkańcy małych miast w coraz większym stopniu korzystają z ich oferty i doceniają ich walory. Problematyka rozwoju centrów handlowych w małych miastach lokalizowanych w obiektach przemysłowych czy też na terenach przemysłowych jest interesującym zagadnieniem do dalszych badań i analiz w tym zakresie.

Bibliografia

1. Domański B.: *Restrukturyzacja terenów poprzemysłowych w miastach*, W: *Rewitalizacja, rehabilitacja, restrukturyzacja. Odnowa miast*. Red. Z. Ziobrowski, D. Ptaszycka-Jackowska, A. Rębowska. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Kraków 2000.
2. Domański T.: *Strategie rozwoju handlu*. PWE, Warszawa 2005.
3. Gachowski M.: *Kwestia celowości i istnienia centrum miasta w warunkach transformacji społeczno-urbanistycznej*. W: *Przemiany struktury przestrzennej miast w sferze funkcjonalnej i społecznej*. Red. J. Słodczyk. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2004.
4. *Handel i urbanistyka*. Seria „Opracowania i Materiały”, nr 57, IHW, Warszawa 1987.
5. Heffner K.: *Zmiany roli i kierunków rozwoju małych miast w strefach metropolitalnych*. W: *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 238, Warszawa 2008.
6. *Impact of Large Foodstores on Market Towns and District Centres*. London 1994.
7. Makowski G.: *Świątynia konsumpcji. Geneza i społeczne znaczenie centrum handlowego*. Wydawnictwo TRIO, Warszawa 2003.
8. Maleszyk E.: *Ośrodki handlowe w Polsce – uwarunkowania i kierunki rozwoju*. IRWIK, Warszawa 2000.
9. Maleszyk E.: *Rynek i konsumpcja. Raporty z badań rok 2000*. IRWIK, Warszawa 2001.
10. Mańkowska-Dudek S.: *Funkcje wybranych centrów handlowych w Warszawie*. W: *Nowe przestrzenie w mieście, ich organizacja i funkcje*. Red. I. Jażdżewska. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2006.
11. Mruk H., Pilarczyk B.: *Przesłanki rozwoju miejskich centrów handlowych*. Materiały konferencyjne, Akademia Ekonomiczna, Poznań 2001.
12. Otto A.: *Galerie handlowe nie muszą zabijać miast*. International Council of Shopping Centers Project, Barcelona 2009.
13. Pawlak M.: *Od pierwszej do czwartej generacji*. „Home & Market” 2003, nr 3.
14. Pawlak M.: *Prestiż inwestora, dobra lokalizacja, dobór najemców*. Wywiad z Yoramem Reshefem, twórcą Galerii Mokotów. „Home & Market” 2003, nr 3.
15. Pawlak M.: *Centra handlowe w Polsce. Od pierwszej do czwartej generacji*. „Home & Market” marzec 2004.
16. Pilarczyk B., Sławińska M., Mruk H.: *Strategie marketingowe przedsiębiorstw handlowych*. PWE, Warszawa 2001.
17. Pokorska B., Maleszyk E.: *Koncentracja i integracja w handlu wewnętrznym*. PWE, Warszawa 2002.
18. Pokorska B., Maleszyk E.: *Integracja przedsiębiorstw handlowych a procesy konkurencji*. PWE, Warszawa 2006.
19. *Raport „Real Estate Review Poland”*. Colliers International, mid-year, 2009.
20. Słomińska B.: *Wybrane instrumenty stymulowania rozwoju handlu w skali lokalnej*. IRWiK, „Marketing i Rynek” 2002, 1.

21. Speakman L.: *Po pierwsze lokalizacja*. „Home & Market” 2003, nr 3.
22. Speakman L.: *Jak zaplanować dobre centrum handlowe*. „Home & Market” 2004, nr 3.
23. Śmigielńska G.: *Oferta usługowa handlu*. W: *Handel detaliczny, funkcjonowanie i kierunki rozwoju*. Red. J. Szumilak. Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2004.
24. Twardzik M.: *Zmiany funkcji handlowej małych miast województwa śląskiego*. W: *Funkcja usługowa małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.
25. Zipser W.: *Oddziaływanie wrocławskich hipermarketów na klientów – mieszkańców Dolnego Śląska*. W: *Wybrane wyniki badań nad miejską siecią osadniczą Dolnego Śląska*. Red. E. Bagiński. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2004.
26. Zipser W.: *Usługi wielkopowierzchniowe a zachowania przestrzenne mieszkańców dużych miast (na podstawie wrocławskich obserwacji)*. W: *Przemiany przestrzeni miast i stref podmiejskich*. Red. R. Klimek, J. Słodczyk. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2005.

THE EVOLUTION OF THE COMMERCIAL FUNCTIONS OF SMALL TOWNS UNDER THE INFLUENCE OF CHANGES IN THE OUTER URBAN AREAS

Summary

In the years we can observe dynamic extension of trade centers located in both: the city centers and downtown's. This is a result of feedback between the change of consumers' needs and behaviors and new possibilities in trade. Consumers are more and more concerned about the convenience of shopping and want to take advantage of promotion, many events and special atmosphere of trade centre. For those reasons the suitable location of trade centre is needed, good accessibility and proper identity system. Revitalization of postindustrial urban areas in Poland cities changes and redefines the urban landscape. The process is multidimensional: material, functional, spatial symbolic and above all social. New urban landscape of revitalized areas there is a place of trade centers and shopping centers.

INFORMACJA O AUTORACH

Dr Bartosz Bartosiewicz	Uniwersytet Łódzki, Wydział Nauk Geograficznych, Katedra Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej
Dr Elżbieta Chądyńska	Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, Katedra Planowania Przestrzennego
Dr Adam Czarnecki	Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN
Dr Piotr Gibas	Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Wydział Ekonomii, Katedra Gospodarki Przestrzennej
Dr inż. Arkadiusz Halama	Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Wydział Ekonomii, Katedra Gospodarki Przestrzennej
Prof. dr hab. Krystian Heffner	Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Wydział Ekonomii, Katedra Gospodarki Przestrzennej
Dr inż. arch. Katarzyna Iwaszko	Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, Katedra Planowania Przestrzennego
Dr Iwona Kantor-Pietraga	Uniwersytet Śląski w Katowicach, Wydział Nauk o Ziemi, Katedra Geografii Ekonomicznej
Dr Aleksandra Koźlak	Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny, Katedra Badań Porównawczych Systemów Transportowych
Dr Robert Krzysztofik	Uniwersytet Śląski w Katowicach, Wydział Nauk o Ziemi, Katedra Geografii Ekonomicznej
Prof. dr hab. Barbara Miszewska	Uniwersytet Wrocławski, Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Dr Maciej J. Nowak	Zachodniopomorski Uniwersytet Techniczny w Szczecinie, Wydział Ekonomiczny, Katedra Prawa i Gospodarki Nieruchomościami

Dr Katarzyna Przybyła	Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu, Wydział Inżynierii Kształtowania Środowiska i Geodezji, Katedra Gospodarki Przestrzennej
Dr Sławomir Pytel	Uniwersytet Śląski w Katowicach, Wydział Nauk o Ziemi, Zakład Geoekoturystki
Prof. dr hab. Jerzy Runge	Uniwersytet Śląski w Katowicach, Wydział Nauk o Ziemi, Katedra Geografii Ekonomicznej
Dr Dorota Rynio	Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Wydział Nauk Ekonomicznych, Katedra Gospodarki Przestrzennej i Administracji Samorządowej
Dr inż. Alicja Sekuła	Politechnika Gdańska, Wydział Zarządzania i Ekonomii, Katedra Zarządzania
Dr Sławomir Sitek	Uniwersytet Śląski w Katowicach, Wydział Nauk o Ziemi, Katedra Geografii Ekonomicznej
Dr Robert Szmytkie	Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Dr Małgorzata Twardzik	Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Wydział Ekonomii, Katedra Gospodarki Przestrzennej