

MONIKA MUSIAŁ-MALAGO'

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

UKŁAD MIAST I DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA W SYSTEMIE OSADNICZYM POLSKI

Abstract: The Layout of Cities and Transport Accessibility in the Polish Settlement System. The settler's system is a key element of spatial development of the country where processes of concentration of population and socio-economic activity take place. Polish settler's system is characterized by a relatively uniform distribution of urban areas and by well developed, multilevel hierarchical structure. These are the characteristics of a polycentric system. Polycentric structure of urban areas distribution facilitates realization of the goals of sustainable development, increases competitiveness of the economy and helps to maintain the social and territorial cohesion of the country.

A important factor of the changes in the settler's structure and assessment of the level of socio-economic development of cities, regions, and thus the whole country is the state of transport infrastructure. Insufficiently developed network of transport infrastructure reduces the competitiveness of the economies of different city areas, and thus of the whole system of Polish cities in the European space. Increasing the efficiency of its operation is a prerequisite for the development of cities and regions of the country, making them an attractive place for the location of european and global capital, innovation and entrepreneurship.

Wstęp

System osadniczy jest jednym z najbardziej stabilnych elementów struktury przestrzennej kraju. Kształtował się pod wpływem wielu różnych czynników, które oddziałując na siebie wpłynęły na rozwój i rozmieszczenie funkcji miastotwórczych w przestrzeni (Harańczyk 1998).

O jego roli i funkcji decyduje sieć miast, w których powstają podstawowe wartości współczesnej cywilizacji.

System osadniczy Polski został ukształtowany na przełomie XVIII i XIX w. W wyniku rewolucji przemysłowej na terenach naszego kraju zaczęły powstawać skupiska osadnictwa miejskiego, które charakteryzowały się coraz bardziej złożoną strukturą przestrzenną. Ważną rolę odegrały również przesłanki demograficzne i społeczne, polityka gospodarcza kraju oraz warunki środowiska naturalnego, w tym lokalizacja zasobów surowców naturalnych, która stworzyła podstawy do rozwoju przemysłu wydobywczego i przetwórczego (Musiał-Malago' 2005).

System osadniczy Polski charakteryzuje się względnie regularnym rozmieszczeniem miast pod względem wielkości, kilkustopniową strukturą hierarchiczną i umiarkowanym poziomem koncentracji ludności w miastach. Są to cechy systemu policentrycznego. Policentryczna struktura osadnicza wpływa stymulująco na wzrost gospodarczy, sprzyja konkurencyjności gospodarki, zapewnia większą równowagę ekologiczną oraz służy zachowaniu spójności społecznej i terytorialnej. Sieć dobrze powiązanych ze sobą miast tworzy korzystne warunki do rozwoju kraju przez możliwość pełniejszego wykorzystania potencjałów rozwojowych rozmieszczonych w różnych częściach kraju. W policentrycznym systemie osadniczym występuje także wysoki stopień przestrzennej dostępności do rynków pracy i usług wyższego rzędu. Na korzystne efekty policentrycznej struktury osadniczej może negatywnie wpływać zbyt wysoka koncentracja przemysłów tradycyjnych, które wymagają restrukturyzacji, niski poziom rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów oraz niedostateczna jakość infrastruktury transportowej.

1. Obszary miejskie w polskiej strukturze systemu osadniczego

Miasta zajmują szczególne miejsce w strukturze przestrzennej kraju. To właśnie w miastach koncentruje się działalność gospodarcza, kapitał ludzki, infrastruktura, produkcja. W miastach i między nimi występuje przepływ m.in. ludzi, dóbr, kapitału czy informacji.

Proces urbanizacji w Polsce po II wojnie światowej charakteryzował się przyspieszonym tempem, co było wynikiem uprzemysłowienia kraju oraz zachodzących przemian społeczno-gospodarczych. W latach 1950-2009 nastąpił znaczny wzrost liczby miast i ludności miejskiej (tab. 1 i 2). W ogólnej liczbie miast zmalał udział miast małych do 5 tys. mieszkańców. W 1950 r. stanowiły one 55% ogółu miast, zaś w 2009 r. ich liczba zmalała do 311, a ich udział wynosił 35%. Zmniejszył się również udział tych miast w ogólnej liczbie ludności miejskiej.

Analizując miasta od 5 do 10 tys. mieszkańców widoczny jest ich niewielki wzrost (o 27) oraz wzrost liczby ludności (o 222 tys.). Ponad dwukrotny wzrost liczby miast, a zarazem liczby mieszkańców wystąpił w miastach od 10-20 tys. mieszkańców. W analizowanych latach nastąpił znaczny wzrost miast od 20 do 50 tys. ludności (z 50 do 134) oraz wzrost ich liczby ludności z 1523 do 4192 tys. W miastach liczących od 50-100 tys. mieszkańców zauważamy ponad trzykrotny wzrost miast i ludności miejskiej. W badanym okresie wzrosła również liczba miast powyżej 100 tys. oraz nastąpił wzrost koncentracji ludności w tych miastach (tab. 1 i 2).

Należy zaznaczyć, że w Polsce w ostatniej dekadzie XX w. nastąpił proces deindustrializacji miast oraz wzrost sektora usług. Ponadto, ma miejsce proces suburbanizacji przejawiający się m.in. odpływem ludności z miast na ich obszary zewnętrzne (tzw. *urban sprawl*).

W procesie szybkiego rozwoju kraju ukształtował się zróżnicowany przestrzennie, zhierarchizowany system osadniczy. Składa się on z kilku podsystemów o różnej liczbie jednostek osadniczych pełniących funkcje o zasięgu krajowym, regionalnym, subregionalnym i lokalnym (*Koncepcja...* 2011).

W Polsce na koniec 2009 r. istniało 897 miast. Zajmowały obszar 21 402 km², tj. 6,8% terytorium Polski i zamieszkiwało je 23,3 mln ludności, co stanowiło 61% ludności kraju. Miast

dużych liczących powyżej 100 tys. mieszkańców było 39. Stanowiły one 4,3% ogółu miast w Polsce. Miasta te charakteryzuje dość wysoka koncentracja ludności miejskiej. W 2009 r. skupiały ok. 47% ludności.

Ponadto, sieć osadniczą tworzyło:

- 47 miast średniej wielkości (od 50-100 tys. mieszkańców) koncentrujących 13,8% ludności miejskiej kraju;
- 134 miasta od 20-50 tys. mieszkańców, które w 2009 r. koncentrowały 14,9% ogólnej liczby miast polskich, zaś ich udział w liczbie ludności miejskiej wynosił 18,0%;
- 180 miast od 10-20 tys. mieszkańców;
- 497 miast małych o liczbie ludności poniżej 10 tys., w których udział ludności miejskiej stanowił 11,4%. Wśród małych miast najliczniejszą grupę stanowiły najmniejsze miasta

Tabela 1

Liczba miast w Polsce według grup wielkości

Wyszczególnienie	Ogółem	Miasta o liczbie ludności (w tys.)						
		poniżej 5	5-10	10-20	20-50	50-100	100-200	powyżej 200
1950	706	393	159	76	50	12	11	5
1960	889	405	236	138	68	20	13	9
1970	889	359	220	162	97	27	14	10
1980	804	264	185	169	111	38	22	15
1990	830	257	177	177	128	48	23	20
2000	883	294	184	183	133	48	23	18
2009	897	311	186	180	134	47	22	17
Dolnośląskie	91	25	29	17	13	4	2	1
Kujawsko-Pomorskie	52	20	11	13	3	2	1	2
Lubelskie	41	14	7	9	7	3	—	1
Lubuskie	42	18	5	13	4	—	2	—
Łódzkie	43	12	8	7	10	5	—	1
Małopolskie	59	17	16	13	10	1	1	1
Mazowieckie	85	25	14	23	16	4	1	2
Opolskie	35	10	13	6	4	1	1	—
Podkarpackie	47	17	13	7	6	3	1	—
Podlaskie	38	19	6	5	5	2	—	1
Pomorskie	42	9	11	7	11	2	—	2
Śląskie	71	12	12	11	13	11	9	3
Świętokrzyskie	31	14	6	5	3	2	—	1
Warmińsko-Mazurskie	49	19	7	12	8	1	2	—
Wielkopolskie	109	50	21	18	13	5	1	1
Zachodniopomorskie	62	30	7	14	8	1	1	1

— zjawisko nie występuje

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Harańczyk (1987), s. 53; Musiał-Malago (2005), s. 62, 63; *Rocznik demograficzny* (2010) (tab. 1, 2).

Tabela 2

Liczba ludności w miastach w Polsce

Wyszczególnienie	Ogółem	Ludność w miastach (w tys.)						
		poniżej 5	5-10	10-20	20-50	50-100	100-200	powyżej 200
1950	9 605	1 066	1 113	1 034	1 523	832	1 640	2 397
1960	14 206	1 208	1 652	1 880	2 081	1 273	1 885	4 227
1970	17 088	1 099	1 571	2 243	2 916	1 871	2 193	5 195
1980	20 979	787	1 284	2 392	3 466	2 614	3 090	7 347
1990	23 546	801	1 249	2 544	3 952	3 221	3 004	8 775
2000	23 670	904	1 311	2 680	4 118	3 235	3 119	8 304
2009	23 278	953	1 335	2 643	4 192	3 204	3 040	7 912
Dolnośląskie	2022	85	195	230	368	287	226	632
Kujawsko-Pomorskie	1257	64	81	182	74	175	117	563
Lubelskie	1004	42	51	144	225	192	—	349
Lubuskie	643	59	33	181	127	—	243	—
Łódzkie	1631	39	59	110	349	332	—	742
Małopolskie	1625	58	118	195	300	85	115	755
Mazowieckie	3374	80	104	369	519	239	127	1938
Opolskie	540	28	95	95	132	65	126	—
Podkarpackie	863	48	89	102	260	191	173	—
Podlaskie	714	49	46	71	123	133	—	295
Pomorskie	1477	32	83	99	400	157	—	705
Śląskie	3624	40	89	177	418	736	1397	767
Świętokrzyskie	574	40	42	71	93	124	—	205
Warmińsko-Mazurskie	854	59	53	167	215	58	303	—
Wielkopolskie	1913	144	147	262	338	360	107	554
Zachodniopomorskie	1163	88	50	189	252	70	107	406

— zjawisko nie występuje.

liczące poniżej 5 tys. mieszkańców, które reprezentowały 34,7% spośród ogólnej liczby miast Polski. Ich liczba wzrosła z 257 w 1990 do 311 w 2009 r.. Miasta te skupiały 4,1% ludności miejskiej.

Gęstość sieci miast¹ w Polsce charakteryzuje się dużym przestrzennym zróżnicowaniem. Największe zagęszczenie sieci miast występuje w południowej i zachodniej Polsce. Do województw o największej gęstości miast należą: śląskie, gdzie na jedno miasto przypada 174 km² powierzchni województwa, a następnie dolnośląskie, małopolskie, opolskie i wielkopolskie. Najmniejszą gęstość sieci miast ma woj. lubelskie, które skupia 4,6% ogólnej liczby miast i 4,3% ludności miejskiej. Ponadto, do województw o małej gęstości miast zalicza się woj. podlaskie i warmińsko-mazurskie (tab. 3).

¹ Współczynnik gęstości sieci miast jest ilorazem przestrzeni danego miasta i liczby miast zlokalizowanych na tym obszarze.

Tabela 3

Regionalne zróżnicowanie odsetka liczby ludności miejskiej, gęstości sieci miast oraz różnice wielkości przeciętnego miasta w 2009 r.

Województwo	Liczba ludności miejskiej w % ludności województwa ogółem	Powierzchnia województwa przypadająca na 1 miasto w km ²	Ludność miejska w tys. w przeliczeniu na 1 miasto
Dolnośląskie	70,3	219	22,2
Kujawsko-Pomorskie	60,8	346	24,2
Lubelskie	46,5	613	24,5
Lubuskie	63,7	333	15,3
Łódzkie	64,2	424	37,9
Małopolskie	49,3	257	27,5
Mazowieckie	64,6	418	39,7
Opolskie	52,4	269	15,4
Podkarpackie	41,1	380	18,4
Podlaskie	60,0	531	18,8
Pomorskie	66,2	436	35,2
Śląskie	78,1	174	51,0
Świętokrzyskie	45,2	378	18,5
Warmińsko-Mazurskie	59,8	493	17,4
Wielkopolskie	56,1	274	17,5
Zachodniopomorskie	68,7	369	18,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Rocznik statystyczny województw* (2010).

Największą liczbę miast ma woj. wielkopolskie – 109, co stanowi 12,2% ich ogólnej liczby. Najmniej miast zlokalizowanych jest w woj. świętokrzyskim (31), z udziałem 3,5% w ogólnej liczbie miast i 2,5% w ludności miejskiej (tab. 1 i 2).

W zakresie koncentracji ludności z dominacją miast liczących powyżej 200 tys. mieszkańców charakteryzuje się woj. łódzkie, małopolskie i mazowieckie, zaś największy odsetek miast małych poniżej 10 tys. mieszkańców ma woj. wielkopolskie (tab. 1).

2. Dostępność w systemie osadniczo-transportowym Polski

Wprowadzenie gospodarki rynkowej spowodowało zmianę hierarchii poszczególnych miast. Przejawem tego jest polaryzacja w systemie osadniczym, która polega na pogłębianiu się przestrzennych dysproporcji w poziomie rozwoju miast i regionów. Ośrodki o zróżnicowanej strukturze gospodarczej okazały się dobrze przygotowane do wyzwań gospodarki rynkowej, z kolei stare aglomeracje oraz mniejsze, monofunkcyjne miasta przemysłowe znalazły się w trudnej sytuacji społeczno-ekonomicznej.

Zmiany systemowe zachodzące w Polsce, czynniki o charakterze globalnym, otwarcie gospodarki na świat, członkostwo w Unii Europejskiej sprawiają, że struktura osadnicza nie

zamyka się w obrębie terytorium kraju, lecz rozciąga się na obszary Europy. Rozwijają się systemy osadnicze o otwartym charakterze. Prowadzi to do rozwoju sieci miast pełniących funkcje ponadkrajowe.

Podstawowym warunkiem efektywnego funkcjonowania systemu osadniczego kraju jest wysoki poziom dostępności przestrzennej ośrodków miejskich usytuowanych na różnych szczeblach układu hierarchicznego. Wysoka dostępność przestrzenna miast jest przede wszystkim wynikiem dobrze rozwiniętego systemu transportowego. Istotnym czynnikiem wpływającym na przekształcenia w strukturze osadniczej kraju jest więc istniejąca infrastruktura transportowa wraz z jej stopniem zainwestowania i powiązaniami (Musiał-Malago² 2005).

Sieć osadnicza wraz z siecią transportową oraz wzajemnymi powiązaniami o charakterze funkcjonalnym stanowią szkielet organizacyjny dla wszystkich poziomów geograficznych terytorialnych systemów społecznych (Śleszyński 2011). Niedostatecznie rozwinięta sieć infrastruktury transportowej utrudnia swobodny przepływ ludzi, towarów, usług i czynników produkcji. Ogranicza możliwość przyciągania kapitału zagranicznego. Nie sprzyja inwestycjom prywatnym, bez których nie jest możliwe zmniejszenie opóźnień rozwojowych i unowocześnienie struktury gospodarczej. Braki w jej materialnym zapleczu sprawiają, że niektóre obszary kraju są postrzegane przez potencjalnych inwestorów jako nieatrakcyjne, a zaistniałe na ich skutek utrudnienia hamują rozwój gospodarczy i społeczny obniżając relatywnie standard życia ludności.

W Polsce bezpośrednie połączenia między ważnymi ośrodkami sieci osadniczej są słabo rozwinięte. Ponadto, ich stan jakościowy jest niezadowalający. Ograniczona dostępność komunikacyjna w stosunku do niektórych obszarów kraju, szczególnie do miast wojewódzkich pełniących funkcje społeczno-gospodarcze oraz administracyjne są jedną z największych barier rozwojowych. Niska dostępność transportowa zmniejsza możliwości rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych z obszarów będących biegunami wzrostu do obszarów słabiej rozwijających się. Powoduje to trudności w niwelowaniu procesów marginalizacji i peryferyzacji obszarów kraju.

Obecnie w Polsce poziom dostępności przestrzennej miast jest niewystarczający na potrzeby gospodarki rynkowej (Komornicki *et al.* 2010). Brak dobrej spójności terytorialnej, dekapitalizacja sieci transportowych, przede wszystkim drogowej i kolejowej, przyczynia się do wzrostu różnic rozwojowych między poszczególnymi częściami kraju.

W systemie osadniczym Polski ukształtowały się strefy słabej dostępności. Należą do nich: południowo-zachodnia Polska z Wrocławiem, północno-zachodnia Polska ze Szczecinem, południowo-wschodnia Polska z Rzeszowem, regiony turystyczne Mazur i Karpat. Jednocześnie w systemie osadniczym Polski wykształciły się obszary o skrajnie niskiej spójności przestrzennej z resztą kraju. Można do nich zaliczyć m.in. Kotlinę Kłodzką, wyspę Uznam, Bieszczady oraz środkowe Pomorze i północne Mazury (*ibidem*) (ryc. 1 – kolorowa wkładka, s. 10).

W zakresie powiązań drogowych² i kolejowych Polska jest wciąż krajem peryferyjnym w stosunku do innych państw Unii Europejskiej. W porównaniu z krajami UE istotnym

² Sieć drogowa Polski charakteryzuje się relatywnie wysoką i równomierną gęstością szlaków o nawierzchni twardej. Ogólna gęstość dróg o nawierzchni twardej w końcu 2009 r. wyniosła 86,0 km na 100 km². Ponad 91,2% długości dróg o nawierzchni twardej stanowiły drogi o nawierzchni ulepszonej.

Tabela 4

Długość dróg w Polsce w latach 2000-2009 (w tys. km)

Lata	Długość dróg w Polsce					
	drogi publiczne ogółem		w tym		o nawierzchni twardej	
	w liczbach bezwzględnych	w tym krajowe	autostrady	ekspresowe	ogółem	w tym ulepszonej
2000	372 977,0	18 026,0	358,0	193,0	249 828,0	205 637,0
2003	377 288,9	18 225,2	405,1	225,6	248 786,1	219 686,3
2005	381 462,8	18 254,4	551,7	257,7	253 781,4	227 249,6
2007	383 053,1	18 546,2	662,5	329,9	258 909,7	233 132,9
2009	384 830,0	18 578,7	849,4	521,5	268 806,7	245 281,7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, www.stat.gov.pl (tab. 4, 5).

mankamentem sieci drogowej w Polsce jest niska jakość dróg oraz ograniczona sieć autostrad i dróg ekspresowych. Mimo że stan dróg w Polsce poprawia się, nadal jest odczuwalny brak dróg o wysokich standardach. Długość autostrad i dróg ekspresowych w końcu 2009 r. wynosiła odpowiednio 849 km i 522 km. Łączna sieć autostrad stanowiła zaledwie 4,6% długości wszystkich dróg krajowych w Polsce, zaś dróg ekspresowych 2,8% (tab. 4).

Również dostępność w transporcie kolejowym jest wyraźnie mniejsza niż w innych krajach UE. Należy przy tym zaznaczyć, że w Polsce sieć kolejowa ulega systematycznemu zmniejszeniu. W 2009 r. długość linii kolejowych eksploatowanych wynosiła 20 369 km, co daje gęstość linii kolejowych na poziomie 6,5 km/100 km² (tab. 5). W porównaniu do 2000 r. jej długość uległa skróceniu o 2200 km (tj. o 9,8%). W Polsce kurczenie się sieci i zły stan techniczny całej polskiej infrastruktury kolejowej stwarzają zagrożenie dezintegracji krajowego systemu osadniczego. Istotne znaczenie dla rozwoju infrastruktury transportowej ma zatem dostosowanie odcinków kolejowej sieci transportowej w Polsce do wymogów Unii Europejskiej. Przedsięwzięcia modernizacyjne dotyczą poprawy stanu infrastruktury kolejowej przez dostosowanie parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych do standardów UE³. Konieczna stała się poprawa dostępności i podniesienie płynności ruchu, zwiększenie bezpieczeństwa i jakości oferowanych usług oraz usprawnienie systemów organizacyjno-zarządczych. Podstawowym założeniem w przypadku sektora kolei jest osiągnięcie w przyszłości sieci szybkich połączeń między stolicami województw a innymi dużymi miastami na terytorium Polski (Musiał-Malago 2007).

Na poprawę dostępności przestrzennej ma również wpływ obecność portu lotniczego. Lokalizacja lotnisk jest zazwyczaj w pobliżu dużych aglomeracji miejskich. W Polsce wszystkie duże ośrodki miejskie – główne ośrodki wzrostu, innowacyjności i wysokiej atrakcyjności

³ Zły stan techniczny wielu składników infrastruktury kolejowej nie pozwala na realizację zobowiązań Polski wynikających z zawartych międzynarodowych umów AGC i AGTC. Akty prawne dotyczące umów międzynarodowych o tranzytowych liniach kolejowych: AGC – Umowa Europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych, Genewa 31 maja 1985, Dz. U. nr 42, 1989 r.; AGTC – Umowa Europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, Genewa, 1 lutego 1991, MP, nr 3, 2004.

Tabela 5

Długość linii kolejowych w Polsce w latach 2000-2009

Wyszczególnienie		2000	2003	2005	2007	2009
Linie kolejowe eksploatowane	w km	22 560,0	20 665,0	20 253,0	20 107,0	20 360,0
	na 100 km ² powierzchni ogólnej w km	7,2	6,6	6,5	6,4	6,5

inwestycyjnej obsługiwane są przez transport lotniczy. Daje to możliwość rozwoju połączeń polskich metropolii głównie z miastami europejskimi. Najważniejsze lotniska z punktu widzenia ruchu międzynarodowego i krajowego w Polsce znajdują się w miastach:

- port centralny Warszawa-Okęcie,
- 7 portów regionalnych: Kraków-Balice, Gdańsk-Rębiechowo, Poznań-Ławica, Pyrzowice k. Katowic, Wrocław, Szczecin – Goleniów, Rzeszów. Ośrodki te dzięki sprawnemu i szybkiemu transportowi lotniczemu mogą oddziaływać na duże obszary.

Należy jednak zaznaczyć, że w Polsce transport lotniczy charakteryzuje się opóźnieniami w rozwoju, zwłaszcza na tle systemów europejskich.

Słaba jakość połączeń drogowych i kolejowych, w tym połączeń między największymi ośrodkami metropolitalnymi oraz miastami położonymi we wschodniej części kraju i Warszawą, ogranicza oddziaływania synergiczne, co nie pozwala na pełne wykorzystanie istniejącego potencjału w gospodarce, a także w edukacji, nauce, czy kulturze.

Sieć korytarzy transeuropejskich przebiegająca przez Polskę pokrywa się z trasami autostrad A-1, A-2, A-4 i drogą ekspresową Warszawa-Suwałki-Kowno oraz liniami kolejowymi E-20, E-30 i E-65. Sieć ta obejmuje prawie wszystkie duże aglomeracje miejskie. Ich rozwój ma na celu poprawę ruchu międzynarodowego i krajowego. Podwyższenie sprawności funkcjonowania infrastruktury technicznej przez jej rozbudowę i modernizację stanowi przesłankę dla rozwoju miast i regionów kraju. Miasto staje się bowiem korzystnym miejscem lokalizacji kapitału, innowacji i przedsiębiorczości europejskiej i światowej. Miasta położone na ważnych szlakach komunikacyjnych mogą liczyć na szybsze tempo rozwoju związane z lepszym przenikaniem nowoczesnej techniki, nauki i kultury. Położenie miast i dużych aglomeracji miejskich w sieci krajowych i międzynarodowych połączeń lotniczych, autostradowych, kolejowych czyni je otwartymi na świat.

Rozwój głównych korytarzy transportowych może wywierać istotny wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny kraju. Węzeł komunikacyjny na wschód od Warszawy (między Mińskiem a Siedlcami) może stanowić część dwóch osi rozwoju, tj. *Via Baltica* i *Via Intermare* oraz autostrady A2. Atrakcyjne położenie pod tym względem mają miasta Warszawa i Poznań. Z kolei południkowy szlak autostrady A4 tworzy atrakcyjne warunki rozwoju dla takich miast, jak: Wrocław, Katowice, Kraków i Rzeszów. Oś *Via Baltica* może wzmocnić pozycję Trójmiasta i Szczecina, jako głównych portów tranzytowych, które obsługują znaczną część Europy Środkowej i Wschodniej. Stworzy to również lepsze uwarunkowania infrastrukturalne rozwoju gospodarczego na obszarze od Warszawy w kierunku granicy z Litwą. Istotne korzyści może zatem uzyskać Białystok. Ponadto, przez niektóre ośrodki miejskie (Białystok, Lu-

blin, Kielce) planowany jest przebieg tras ekspresowych, co może znacznie zmniejszyć różnice w atrakcyjności komunikacyjnej między miastami.

Nowe powiązania między ośrodkami miejskimi mogą oznaczać, że niektóre miasta, jak np. Szczecin uzyskają możliwość dodatkowej ekspansji. Otwarcie granicy zachodniej zwiększa siłę i zasięg oddziaływania Berlina na terytorium naszego kraju. Daje to szansę rozwoju miast w Polsce oraz sprzyjające warunki do przyspieszenia rozwoju obszarów przygranicznych. Berlin zajmuje centralne położenie w Europie i znajduje się w strefie wpływów dużych ośrodków rangi europejskiej. Dodatkowo Berlin pełni funkcję stolicy przez co stał się atrakcyjny do lokalizacji różnego typu dużych koncernów międzynarodowych, banków, itp. Ma to korzystny wpływ na rozwój Berlina. Ponadto, przyczynia się to do aktywizacji gospodarczej zachodnich obszarów Polski przez rozszerzanie stref swojego oddziaływania ekonomicznego i przestrzennego. Berlin i Warszawa wyznaczają wschodni kierunek integrującej się Europy. Miasta te wytwarzają impulsy gospodarcze o znacznym zasięgu przestrzennym. Docierają do regionów pośrednich, niektóre wykraczają poza nie w kierunku zachodnim (Londyn, Paryż) i wschodnim (Moskwa, Kijów, Wilno).

Wysoką pozycję pod względem atrakcyjności mają miasta Poznań i Wrocław. Są prężnie rozwijającymi się węzłami gospodarczymi przyciągającymi ludność oraz inwestycje krajowe i zagraniczne.

Nowym biegunem, który będzie miał coraz większy wpływ na północny i północno-zachodni obszar kraju jest szybko rozwijający się układ Kopenhaga – Malmö, utworzony dzięki przeprawie mostowej przez Cieśninę Oresund z Kopenhagą. Oddziaływanie tych miast może wpłynąć na rozwój Szczecina. Z kolei Wiedeń, jako główny ośrodek wschodniego obszaru Wspólnoty wraz z Bratysławą i Budapesztem daje szansę rozwoju konurbacji górnośląskiej (*Koncepcja...* 2011).

Potencjały zarówno demograficzne, jak i gospodarcze w wysoko rozwiniętych miastach państw sąsiadujących w stosunku do sieci polskich ośrodków miejskich tworzą potrzebę wzmocnienia powiązań między największymi polskimi ośrodkami w celu wykreowania konkurencyjnego układu sieciowego.

Podsumowanie

W procesie dokonujących się przekształceń kraju w XXI w., w kształtowaniu przestrzeni otwartej na Europę i świat, przestrzeni innowacyjnej, konkurencyjnej, decydujące znaczenie ma kształtowanie węzłów dynamizujących rozwój kraju. W Polsce rolę tę odgrywają duże miasta, które w warunkach konkurencji globalnej i europejskiej tworzą coraz silniejsze ośrodki przedsiębiorczości i innowacji, które oddziałują na całą przestrzeń w skali regionalnej, krajowej i europejskiej.

Dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa jest jednym z ważniejszych czynników, które stymulują wzrost gospodarczy i umożliwiają rozprzestrzenianie procesów rozwojowych z ośrodków będących biegunami wzrostu do obszarów słabo rozwiniętych. Zaniedbania w in-

frastrukturze transportowej, zarówno drogowej, jak i kolejowej spowodowały, że znaczna część obszarów naszego kraju charakteryzuje się niską dostępnością transportową. Obecnie największą dostępnością przestrzenną (dostępność drogowa) w sieci dużych miast charakteryzują się Łódź, Poznań i Warszawa, a następnie Katowice i Wrocław. Z kolei najslabszą dostępność mają Białystok, Gdańsk, Szczecin i Lublin. Biorąc pod uwagę transport kolejowy najlepiej dostępne są ośrodki miejskie, tj. Warszawa, a następnie Łódź, zaś najslabiej Szczecin i Gdańsk. Z kolei obszarami o niedostatecznej dostępności do transportu lotniczego są regiony Lublina, Białegostoku i Mazur (*Eksperski Projekt...* 2008; *Krajowa Strategia...* 2010).

Literatura

- Eksperski Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033*, 2008, Warszawa, s. 26.
- Harańczyk A., 1987, *Rozwój społeczno-gospodarczy miast w Polsce*. Kraków, s. 53.
- Harańczyk A., 1998, *Miasta Polski w procesie globalizacji gospodarki*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa, s. 12.
- Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W., 2010, *Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej*. Biuletyn KPZK PAN, z. 241, Warszawa, s. 152.
- Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, 2011, MRR, Warszawa, s. 65 i 72.
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: regiony, miasta, obszary wiejskie*, 2010, MRR, Warszawa, 2010, s. 38.
- Musiał-Malago' M., 2005, *Miasta Polski w przestrzeni europejskiej*. Zeszyty Naukowe, nr 681, AE, Kraków, s. 61 i 65.
- Musiał-Malago' M., 2007, *Infrastruktura transportowa w Polsce*. Zeszyty Naukowe, nr 746, AE, Kraków, s. 45-47.
- Rocznik demograficzny*, GUS, Warszawa, 2010.
- Rocznik statystyczny województw*, Warszawa, 2010.
- Śleszyński P., 2011, *Stan i jakość zagospodarowania przestrzennego w Polsce w świetle badań geograficznych*, [w:] *System planowania przestrzennego i jego rola w strategicznym zarządzaniu rozwojem kraju*, M. Markowski, P. Żuber (red.) Studia KPZK PAN, t. CXXXIV, Warszawa, s. 68.