

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII i PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
im. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO

PRZEGLĄD GEOGRAFICZNY

KWARTALNIK
2006, TOM 78, ZESZYT 2



WARSZAWA 2006

<http://rcin.org.pl>

RADA REDAKCYJNA

ANTON BEZÁK, TERESA CZYŻ, EAMONN J. JUDGE, KAZIMIERZ KŁYSIK,
ANDRZEJ KOSTRZEWSKI, TEOFIL LJJEWSKI, JACEK PASŁAWSKI,
JANUSZ PASZYŃSKI, TADEUSZ STRYJAKIEWICZ, WOJCIECH WIDACKI

KOMITET REDAKCYJNY

REDAKTOR: ZBIGNIEW TAYLOR
CZŁONKOWIE: MAREK DEGÓRSKI
ROMAN KULIKOWSKI
JAN SZUPRYCZYŃSKI
SEKRETARZ: LUDMIŁA KWIATKOWSKA

Adres Redakcji:
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
im. Stanisława Leszczyckiego PAN, 00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55
Tel. (022) 69 78 844; e-mail: l.kwiat@twarda.pan.pl

INDEKS 370894
ISSN-0033-2143

Ark. wyd. 12,0	Oddano do składania w czerwcu 2006 r.
Ark. druk. 9,0	Druk ukończono w lipcu 2006 r.

Skład: Aleksandra Deręgowska, Pracownia Kartografii i SIG IGiPZ PAN
Druk: Drukarnia Klimiuk, 00-372 Warszawa, ul. Foksal 11

SPIS TREŚCI

ARTYKUŁY

Ciołkosz A., Poławski Z.F. – Zmiany użytkowania ziemi w Polsce w drugiej połowie XX wieku.....	173
Land-use changes in Poland in the second half of the 20th century.....	190
Rumpel P., Siwek T. – Marketing terytorialny a kreowanie regionów: przykład czeski	191
Territorial marketing and the creation of regions: a Czech case.....	205
Bański J., Wesołowska M. – Rozwój budownictwa mieszkaniowego na obszarach wiejskich województwa lubelskiego	207
The development of housing construction in the rural areas of Lublin voivodship	228
Kotus J. – Terytorialne podsystemy społeczne o charakterze wspólnotowym w mieście... ..	231
Community-type territorial social subsystems in the city	245
Jażdżewska I. – Związek między podziałem administracyjnym a miejską siecią osadniczą Polski. Zastosowanie metody <i>k</i> -średnich do badań miejskiej sieci osadniczej.....	247
The relationship between the administrative division and urban settlement system of Poland. Use of the <i>k</i> -means method in studying the urban settlement system	258
Chodkowska-Miszczuk J. – Zmiany na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym w wybranych miastach Polski	261
Changes in the market for collective motorized transport in selected Polish cities	284

RECENZJE

S. Hanson, G. Giuliano (red.) – The Geography of Urban Transportation (<i>Z. Taylor</i>)....	285
S. M. Koziański – Rozwój przestrzenny sieci autostrad na świecie (<i>T. Lijewski</i>)	288
Y. Kazepov (red.) – Cities of Europe. Changing Context, Local Arrangements, and the Challenge to Urban Cohesion (<i>M. Stępnia</i>).....	289
J. Tkocz – Podstawy geografii społeczno-ekonomicznej (<i>K.R. Mazurski</i>).....	292
J. Szczepankiewicz-Battek – Kościoły protestanckie i ich rola społeczno-kulturowa (<i>K.R. Mazurski</i>)	293
Polonia – Atlas map z XVI–XVII wieku (<i>J. Paślawski</i>).....	294

KRONIKA

Jubileusz Profesora Piotra Eberhardta (<i>P. Korcelli</i>)	297
Stopnie naukowe doktora habilitowanego i doktora nauk geograficznych uzyskane w 2005 r. (<i>L.K.</i>)	301
Seminarium naukowe „Wielofunkcyjna gospodarka na obszarach górskich” – Kielce, 21 IX 2005 r. (<i>E. Pałka</i>).....	310
Warsaw Regional Forum 2005 „Core and peripheral regions in Central and Eastern Europe” – Warszawa, 5–8 X 2005 r. (<i>K.Ł. Czapiewski</i>)	311

Zmiany użytkowania ziemi w Polsce w drugiej połowie XX wieku

Land-use changes in Poland in the second half of the 20th century

ANDRZEJ CIOŁKOSZ, ZENON F. POŁAWSKI

Instytut Geodezji i Kartografii, 02-678 Warszawa, ul. Modzelewskiego 27;
e-mail: Andrzej.Ciolkosz@igik.edu.pl Zenon.Polawski@igik.edu.pl

Zarys treści. W artykule przedstawiono wyniki porównania bazy danych o pokryciu terenu w Polsce w 2000 r., opracowanej w ramach europejskiego projektu CORINE Land Cover 2000, z informacjami pozyskanymi w trakcie analizy *Przełądowej mapy użytkowania ziemi* w skali 1:1 000 000 opracowanej na podstawie map topograficznych z lat 1930. Niemal siedemdziesięcioletni okres między terminami wykonania bazy danych CLC-2000 i mapy przełądowej pozwolił na określenie rozmiaru i kierunków zmian sposobów użytkowania ziemi w Polsce.

Słowa kluczowe: użytkowanie ziemi, Polska, zdjęcia satelitarne, formy użytkowania ziemi, mapy użytkowania ziemi, zmiany użytkowania ziemi.

Wstęp

Jednym z pierwszych zastosowań zdjęć wykonanych przez satelity środowiskowe było ich wykorzystanie w opracowaniach map użytkowania ziemi. Takie mapy zaczęły się niemal powszechnie pojawiać wraz z udostępnianiem zdjęć wykonywanych od 1972 r. przez satelitę Landsat. Mimo dość małej (z dzisiejszego punktu widzenia), zaledwie 80-metrowej rozdzielczości przestrzennej zdjęć wykonywanych za pomocą skanera MSS umieszczonego na tym satelicie, zostały one wykorzystane do opracowania map użytkowania ziemi w skalach od 1:250 000 do 1:1 000 000, obejmujących zwłaszcza tereny Stanów Zjednoczonych.

Walory zdjęć satelitarnych, przede wszystkim synoptyczność, duża powtarzalność obrazowania tych samych terenów, stosunkowo niski koszt pozyskiwania oraz automatyzacja procesu interpretacji ich treści sprawiły, że mapami użytkowania ziemi zaczęto pokrywać coraz większe obszary niemal na wszystkich kontynentach. W miarę rozwoju techniki satelitarnej i pozyskiwania zdjęć o coraz to większej rozdzielczości przestrzennej, skala opracowywanych map została zwiększona do 1:100 000, a nawet do 1:50 000.

Mapy wykonywane w tak dużych skalach charakteryzował w wielu przypadkach nadmiar informacji. Z czasem ważniejsze okazało się badanie dynamiki zmian użytkowania ziemi, czy też pokrycia terenu niż szczegółowość pozyskiwanych informacji. Warto zwrócić uwagę na fakt, że pojęcie „pokrycie terenu” jest utożsamiane z wymiarem biofizycznym danego fragmentu powierzchni ziemi i jest odnoszone do fizycznego opisu przestrzeni ziemi, czyli jego fizycznych właściwości (CORINE..., 1993). Opis taki może obejmować wiele aspektów. Najczęściej wskazuje on, że dany obszar jest zajęty np. przez roślinność (trawy, krzewy, drzewa, uprawy), albo charakteryzują go odkryte powierzchnie gleby (piaski, wydmy, wychodnie skalne), czy też na jego powierzchni występuje woda (stawy, jeziora, morza). Może też oznaczać, że to co znajduje się na powierzchni danego terenu jest efektem działalności człowieka, np. budynki czy drogi. Natomiast termin „użytkowanie ziemi” bywa najczęściej odnoszony do wymiaru funkcjonalnego i utożsamiany jest z opisem tej samej powierzchni, ale w aspekcie społeczno-ekonomicznym (Kostrowicki, 1959). Użytkowanie ziemi jest traktowane jako cel przeznaczenia ziemi, można je zatem rozumieć jako wynik pewnego świadomego, racjonalnego bądź nie, działania człowieka odnoszącego się do danego obszaru (Jankowski, 1976). Użytkowanie ziemi jest więc wypadkową połączenia pokrycia terenu z jego wykorzystaniem (Jakkola i Mikkola, 1999).

W przypadku opisywanych badań wykorzystano bazę danych o pokryciu terenu (CORINE Land Cover) i mapę użytkowania ziemi. Baza danych została jednak zgeneralizowana z 31 form pokrycia terenu do 5 klas użytkowania ziemi, tak aby można było dokonać porównania obu utworzonych zbiorów danych. Nie wchodząc zatem w głębsze rozważania dotyczące definicji obu pojęć, przyjąłmy określenie „użytkowanie ziemi” jako przedmiot analiz dokonanych w relacjonowanych badaniach.

Do badania dynamiki zmian użytkowania ziemi okazały się wystarczająco przydatne zdjęcia o stosunkowo małej rozdzielczości przestrzennej, ale dużej rozdzielczości czasowej. Aby spełnić te wymagania, skonstruowano specjalne satelity, dostarczające dane umożliwiające opracowywanie map aktualnego pokrycia terenu co kilkanaście dni.

Zainteresowanie mapami użytkowania ziemi wzrosło z chwilą wykazania w toku badań nad globalnymi zmianami środowiska, że sposoby użytkowania ziemi, a także zmiany pokrycia terenu mogą wywierać większy wpływ na przekształcenia środowiska niż czynniki klimatyczne. Trzeba jednak podkreślić, że związki między sposobami użytkowania ziemi i pokrycia terenu a zmianami globalnymi nie są jeszcze dostatecznie poznane. Wobec potrzeby dokładniejszego określenia spodziewanych zmian zachodzących w środowisku, wiele instytucji i organizacji naukowych, a także rządowych podjęło działania zmierzające do pozyskania szczegółowych danych o środowisku biofizycznym i procesach zachodzących w ekosystemach, jak również o socjoekonomicznych oddziaływaniach na te ekosystemy.

Istnieje wiele programów badawczych dotyczących zmian globalnych zachodzących we współczesnym świecie. Wśród nich znajdują się programy ukierunkowane na badanie zmian pokrycia terenu i sposobów użytkowania ziemi. Niektóre z tych programów mają zasięg globalny, inne – kontynentalny, jeszcze inne dotyczą poszczególnych państw czy regionów geograficznych. Głównym celem tych programów jest udokumentowanie zmian pokrycia terenu i użytkowania ziemi, określenie ich przyczyn, opracowanie modeli umożliwiających prognozowanie zmian użytkowania ziemi i wreszcie określenie wpływu tych zmian na warunki środowiska przyrodniczego, a także na warunki życia mieszkańców. W małym stopniu rozpoznane jest oddziaływanie sposobu użytkowania powierzchni ziemi na ograniczanie zagrożeń cywilizacyjnych.

W czasie obrad Szczytu Ziemi, który odbył się w 1992 r. w Rio de Janeiro, podkreślono potrzebę gromadzenia wiarygodnych danych o warunkach środowiska geograficznego i zachodzących w nim zmianach w skali globalnej. Postanowiono wówczas powołać specjalny program, którego zadaniem byłoby gromadzenie informacji o pokryciu terenu na świecie. Realizacji tego przedsięwzięcia podjęły się: FAO, UNEP, UNESCO i WMO oraz Międzynarodowe Stowarzyszenie Organizacji Naukowych – ICSU. Powołały one program pod nazwą System Globalnych Obserwacji Lądów – Global Terrestrial Observing System (GTOS, 1998). Jest to program poznawczy, którego celem jest systematyczne, długookresowe monitorowanie zmian zachodzących w środowisku naturalnym i antropogenizowanym. Inny program poznawczy, Global Map, został zainicjowany przez Służbę Geograficzną Japonii z rekomendacji zawartych w Agendzie 21 Szczytu Ziemi.

Kartowanie użytkowania ziemi jest także przedmiotem zainteresowania Międzynarodowego Programu „Geosfera-Biosfera” (International Geosphere-Biosphere Programme – IGBP) oraz Międzynarodowego Programu Oddziaływania Człowieka na Globalne Zmiany Środowiska (International Human Dimensions Programme on Global Environmental Change – IHDP). Do oceny zmian sposobu użytkowania ziemi i pokrycia terenu w skali globalnej został powołany, w ramach obu wymienionych programów, projekt pod nazwą Land Use and Land Cover Changes (LUCC). Jednym z jego zadań jest kartowanie użytkowania ziemi i pokrycia terenu w celu określenia czasowych i przestrzennych zmian. Kolejnym zadaniem jest pozyskanie informacji pozwalających na lepsze zrozumienie czynników wywołujących te zmiany oraz wyjaśnianie zagadnień, jakie wiążą je z globalnymi zmianami środowiska. Jest to program wielodyscyplinarny, obejmujący zarówno nauki fizycznogeograficzne, jak i społeczno-ekonomiczne (LUCC, 2004).

Również Międzynarodowa Unia Geograficzna włączyła się w problematykę badania użytkowania ziemi, powołując w 1996 r. Grupę Roboczą pod nazwą Land Use and Land Cover Changes (IGU-LUCC). Jej celem jest wspomoczenie programu realizowanego wspólnie przez IGBP i IHDP Land Use and Land Cover Changes.

Program CORINE Land Cover

Oprócz programów kartowania użytkowania ziemi i pokrycia terenu o charakterze wybitnie naukowo-poznawczym, jak wspomniane wyżej, powstały też programy użytkowe, których zadaniem było dostarczanie informacji na potrzeby gospodarze. Jednym z nich był program pod nazwą CORINE Land Cover (**CO**-o**R**dination of **I**Nformation on **E**nvironment), zainicjowany w 1985 r. przez Komisję Wspólnot Europejskich. Jego celem była koordynacja przedsięwzięć zmierzających do gromadzenia informacji na temat stanu środowiska w krajach Wspólnot Europejskich. Wyniki tego programu miały służyć Wspólnej Polityce Rolnej oraz ochronie środowiska na obszarze całej Unii Europejskiej. W 1991 r. podjęto decyzję o wdrożeniu programu CORINE w krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Przedsięwzięcie to zrealizowano częściowo w ramach funduszy PHARE, powierzając Bułgarii, Czechom, Polsce, Rumunii, Słowacji i Węgrom przygotowanie m.in. bazy danych CORINE Land Cover według stanu w 1990 r. (Baranowski i Ciołkosz, 1997).

Źródłem opracowania bazy danych CORINE Land Cover były zdjęcia wykonane w 1990 r. przez satelitę Landsat za pomocą skanera TM. O wyborze tych zdjęć zadecydowały przyczyny zarówno techniczne, jak i ekonomiczne. Prześtronna zdolność rozdzielcza tych zdjęć wynosi 30×30 m. Rozdzielczość spektralna była wówczas największa spośród wszystkich zdjęć wykonywanych przez satelity środowiskowe i wyrażała się rejestracją promieniowania elektromagnetycznego w siedmiu pasmach, obejmując m.in. tzw. środkową podczerwień. Ten zakres promieniowania jest szczególnie przydatny w interpretacji pokrywy roślinnej. Nie bez znaczenia pozostawał także koszt zdjęć wykonywanych przez satelitę Landsat, znacznie mniejszy niż zdjęć wykonywanych przez inne satelity środowiskowe.

W technologii opracowania bazy danych CORINE Land Cover przyjęto, że minimalną jednostką powierzchni, dla której zostanie określona forma jej pokrycia, będzie obszar 25 ha. Jest to obszar znacznie większy niż możliwy do wyróżnienia na zdjęciach satelitarnych, lecz wystarczający do realizacji celów projektu. Na podstawie zdjęć satelitarnych wyróżniono 44 formy pokrycia terenu na obszarze całej Europy (tab. 1), z których w Polsce wystąpiło 31. Opracowanie bazy danych CORINE Land Cover dla Polski wykonał Instytut Geodezji i Kartografii (Baranowski i Ciołkosz, 1997).

Opracowana baza danych CORINE Land Cover (CLC-90) cieszyła się dużym zainteresowaniem przede wszystkim pracowników naukowych. Był to pierwszy, pełny i jednolity obraz pokrycia terenu w Polsce, zapisany w postaci cyfrowej, umożliwiający wykonywanie analiz przestrzennych głównie na potrzeby rolnictwa i ochrony środowiska oraz opracowywanie map tematycznych (Ciołkosz i Bielecka, 2005).

Tabela 1. Formy pokrycia terenu wyróżnione w bazie danych CORINE Land Cover

Poziom pierwszy	Poziom drugi	Poziom trzeci
1 Tereny antropogeniczne	11 Zabudowa miejska	111 Zabudowa miejska zwarta 112 Zabudowa miejska luźna
	12 Tereny przemysłowe, handlowe i komunikacyjne	121 Tereny przemysłowe lub handlowe 122 Tereny komunikacyjne oraz tereny związane z komunikacją drogową i kolejową 123 Porty 124 Lotniska
	13 Kopalnie, wyrobiska i budowy	131 Miejsca eksploatacji odkrywkowej 132 Zwałowiska i hałdy 133 Budowy
	14 Miejskie tereny zielone i wypoczynkowe	141 Tereny zielone 142 Tereny sportowe i wypoczynkowe
2 Tereny rolne	21 Grunty orne	211 Grunty orne poza zasięgiem urządzeń nawadniających 212 Grunty orne stale nawadniane 213 Pola ryżowe
	22 Uprawy trwałe	221 Winnice 222 Sady i plantacje 223 Gaje oliwne
	23 Łąki i pastwiska	231 Łąki, pastwiska
	24 Obszary upraw mieszanych	241 Uprawy jednoroczne i trwałe 242 Złożone systemy upraw i działek 243 Tereny zajęte głównie przez rolnictwo z dużym udziałem roślinności naturalnej 244 Tereny rolno-leśne
3 Lasy i ekosystemy seminaturalne	31 Lasy	311 Lasy liściaste 312 Lasy iglaste 313 Lasy mieszane
	32 Zespoły roślinności drzewiastej i krzewiastej	321 Murawy i pastwiska naturalne 322 Wrzosowiska i zakrzaczenia 323 Roślinność sucholubna (śródlądowa) 324 Lasy i roślinność krzewiasta w stanie zmian
	33 Tereny otwarte, pozbawione roślinności lub z rzadkim pokryciem roślinnym	331 Plaże, wydmy, piaski 332 Odsłonięte skały 333 Roślinność rozproszona 334 Pogorzelska 335 Lodowce i wieczne śniegi
4 Obszary podmokłe	41 Śródlądowe obszary podmokłe	411 Bagna śródlądowe 412 Torfowiska
	42 Przybrzeżne obszary podmokłe	421 Bagna słone (solniska) 422 Saliny 423 Osuchy
5 Obszary wodne	51 Wody śródlądowe	511 Cieki 512 Zbiorniki wodne
	52 Wody morskie	521 Laguny 522 Estuaria 523 Morza i oceany

Źródło: CORINE Land Cover Technical Guide, 1993.

Instytut Geodezji i Kartografii wykorzystał informacje zawarte w bazie danych CORINE Land Cover 90 do opracowania ściennej mapy przedstawiającej 30 form użytkowania ziemi w skali 1:500 000. Mapa ta została wydrukowana w kilku zaledwie egzemplarzach (Baranowski i Ciołkosz, 1994).

Agregacja niektórych form pokrycia terenu wyróżnionych w bazie danych CLC-90 pozwoliła na opracowanie nowej mapy użytkowania ziemi w skali 1:1 500 000, zamieszczonej potem w *Atlasie Rzeczypospolitej Polskiej* opublikowanym w 1996 r. Przedstawiono na niej 13 form użytkowania ziemi, mianowicie: tereny zabudowane, tereny przemysłowe i komunikacyjne, kopalnie odkrywkowe i hałdy; grunty orne, sady i plantacje, łąki i pastwiska, lasy liściaste, lasy iglaste, lasy mieszane; bagna i mokradła; tereny o mieszanych formach użytkowania ziemi; nieużytki; jeziora i stawy. Do mapy tej po raz pierwszy dołączono informacje o powierzchni zajętej przez poszczególne formy użytkowania ziemi (Baranowski i Ciołkosz, 1996).

Inicjatorzy programu CORINE Land Cover założyli, że co dziesięć lat będzie opracowywana nowa baza danych, jak również baza danych zawierająca informacje o zmianach form pokrycia terenu (CORINE Land Cover Update I&CLC2000 Project, 2002). Umożliwi to określenie zmian zachodzących w pokryciu terenu w Europie wynikających zarówno z działalności gospodarczej człowieka, jak też z przyczyn naturalnych. Nowa baza danych została opracowana w 2004 r. przy zastosowaniu tej samej technologii i tego samego źródła informacji, czyli zdjęć satelitarnych wykonanych przez satelitę Landsat, lecz tym razem w roku 2000.

Polska, już jako członek Unii Europejskiej, przystąpiła do opracowania bazy danych CORINE Land Cover (CLC-2000) w 2002 r. Instytucją odpowiedzialną za opracowanie nowej bazy danych został Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. GIOŚ zlecił opracowanie tej bazy Instytutowi Geodezji i Kartografii, biorąc pod uwagę jego dotychczasowe doświadczenia zdobyte w trakcie opracowania poprzedniej bazy danych (CLC-90), zawierającej informacje o pokryciu terenu w połowie lat 1990 (Bielecka i Ciołkosz, 2004). Realizację projektu nadzorowała tym razem Europejska Agencja Środowiska.

Po opracowaniu bazy danych zawierającej informacje o pokryciu terenu w Polsce w 2000 r. powstała możliwość jej porównania z bazą CLC-90, a tym samym wykazania zmian pokrycia terenu w ostatniej dekadzie XX wieku. Porównanie wykazało, że zmiany te nastąpiły na stosunkowo małym obszarze, obejmującym zaledwie 0,81% powierzchni kraju (Ciołkosz i Bielecka, 2005). Jak na obserwowane w ostatnich latach tempo rozwoju naszej gospodarki (rozbudowa dzielnic mieszkaniowych w dużych miastach, budowa wielkich centrów handlowych, parkingów, zalesianie gruntów porolnych, rekultywacja terenów poprzemysłowych), wielkość zmian poniżej 1% powierzchni kraju wydaje się zbyt mała. Można było się spodziewać, że zmiany te powinny objąć znacznie większe obszary. Spostrzeżenia te potwierdza również dokładna analiza zdjęć satelitarnych, tych samych,

które zostały wykorzystane w realizacji projektu CORINE Land Cover. Analiza ta wykazała bowiem, że wiele zmian w użytkowaniu ziemi zaszło na obszarach mniejszych niż 25 ha, czyli poniżej wielkości granicznej wyznaczania poligonów przyjętej w realizacji obu baz danych. Jedną z przyczyn usprawiedliwiających stosunkowo małe zmiany wykazane w toku analizy wspomnianych baz danych jest więc przyjęta w projekcie CORINE Land Cover powierzchnia najmniejszego wydzielenia, czyli 25 ha. Jest też możliwe, że okres 10 lat dzielący terminy wykonania zdjęć satelitarnych był zbyt krótki, aby wykazać zmiany pokrycia i użytkowania ziemi w Polsce.

Chcąc zatem sprawdzić, czy w dłuższym okresie można by zaobserwować większe zmiany sposobu użytkowania ziemi, postanowiliśmy sięgnąć do wcześniejszych źródeł. Niestety, nie ma żadnych baz danych informujących o tym zjawisku, które byłyby sporządzone przed 1990 r. Jedynym źródłem informacji przestrzennych pozostają zatem mapy użytkowania ziemi. Spośród wcześniejszych tego rodzaju map wykonanych w Polsce, tylko jedna obejmowała obszar całego kraju. Jest to *Przeglądowa mapa użytkowania ziemi* w skali 1:1 000 000 opracowana przez Franciszka Uhorzaka (1969). Do jej sporządzenia wykorzystano mapę topograficzną w skali 1:100 000 sprzed II wojny światowej. Można więc przyjąć, że między wykonaniem tej mapy a sporządzeniem bazy danych CLC-2000 minęło około 70 lat. Aby zatem przekonać się, czy użytkowanie ziemi w Polsce jest wyjątkowo stabilne, czy też podlega zmianom w dłuższym okresie, postanowiono wykorzystać tę mapę i jej treść porównać z bazą danych z projektu CORINE Land Cover 2000.

Przeglądowa mapa użytkowania ziemi w skali 1:1 000 000

Mapa ta została pomyślana jako zbiór arkuszy z pięcioma głównymi formami użytkowania ziemi, a mianowicie: wody, łąki i pastwiska, lasy, osadnictwo, grunty orne. Wydobyte z map topograficznych i pokazanie każdego z tych elementów w przeglądowym obrazie kartograficznym nastroczało wiele problemów i trudności, i wpłynęło w pewnym stopniu na ich obraz kartograficzny.

W przypadku łąk i pastwisk, lasów oraz rzek i zbiorników wodnych wypełnione kontury dawały niemal automatycznie wierny geograficznie i powierzchniowo obraz tych form. Osadnictwo natomiast zostało przedstawione metodą ekwidystant. Istota tej metody polegała na obwiedzeniu każdego zabudowania lub zagrody na mapie topograficznej w skali 1:100 000 ekwidystantą 50 m. W ten sposób osadnictwo zwarte przedstawiono rysunkiem nieco przewiększonym w stosunku do właściwego konturu osiedla, natomiast osadnictwo rozproszone przedstawiono jako zwarte, jeśli symbole domów-zagród były położone bliżej siebie niż 100 m (podwójna ekwidystanta) lub w postaci pojedynczych tarczek o średnicy 1 mm (100 m w terenie), jeśli odległości między zagrodami były większe niż 100 m. W końcowym efekcie obraz osadnictwa został

przewiększony powierzchniowo. Powiększenie sygnatury pojedynczej zagrody do punktu o średnicy 1 mm sprawiło, że przy 10-krotnym pomniejszeniu oryginału, obraz tego punktu miał średnicę 0,1 mm, a więc był jeszcze widoczny gołym okiem. Opracowana w ten sposób mapa dała ogólny obraz charakteru rozmieszczenia osadnictwa w Polsce.

Grunty orne (ziemia orna w nomenklaturze zastosowanej w legendzie omawianej mapy) zostały wydobyte z mapy 1:100 000 jako saldo powierzchni ogólnej oraz zajętej przez wody, łąki i pastwiska, lasy oraz osadnictwo.

Oryginały opracowania poszczególnych form użytkowania ziemi w podziałce 1:100 000 zostały fotograficznie pomniejszone (każda forma oddzielnie) do podziałki 1:300 000, bez generalizacji. Następnie czarne wydruki w skali 1:300 000 zostały zredukowane fotograficznie – również bez generalizacji – do skali 1:1 000 000 i dopiero w tej skali zmontowane posłużyły do druku poszczególnych map. *Przeglądowa mapa użytkowania ziemi* Polski ma charakter zbliżony do atlasu i zawiera mapy tematyczne o formacie 76×76 cm. Obok map pięciu poszczególnych form użytkowania ziemi, opracowano także mapy łączące różne formy, między innymi grunty orne i osadnictwo, czy też wody oraz łąki i pastwiska, lub lasy i osadnictwo. Jedna z wersji przedstawia wszystkie pięć form użytkowania ziemi (ryc. 1). Łącznie wydrukowano 21 różnych zestawów oraz kalkę z podziałem administracyjnym.



Ryc. 1. Polska. Przeglądowa mapa użytkowania ziemi (Uhorczak, 1969)
General Map of Land Use in Poland

Opublikowana mapa, mimo stosunkowo małej skali, zachowuje szczegółowość skali 1:100 000. Mimo 10-krotnego zmniejszenia liniowego i 100-krotnego zmniejszenia powierzchni na mapie zostały przedstawione poszczególne klasy użytkowania ziemi z dokładnością do 1 ha. Na mapie w skali 1:1 000 000 jest to kwadracik o boku 0,1 mm, a więc punkcik na granicy widzialności gołym okiem. Tak szczegółowy obraz użytkowania ziemi z lat trzydziestych ubiegłego stulecia może stanowić podstawę do próby oceny zmian użytkowania ziemi w minionych siedemdziesięciu latach.

Kongruencja danych

Aby porównać treść *Przeglądowej mapy użytkowania ziemi* z bazą danych opracowaną w projekcie CORINE Land Cover 2000 i określenia zmian w przestrzennym rozkładzie form użytkowania ziemi w Polsce w okresie kilkudziesięciu lat, należało doprowadzić do ujednoczenia danych. Proces ten objął w pierwszej kolejności konwersję danych analogowych na cyfrowe. Zamiany obrazu analogowego na cyfrowy dokonano poprzez zeskanowanie map przedstawiających poszczególne formy użytkowania ziemi z rozdzielczością 600 dpi. Następnie ujednoczono wydzielenia.

Baza danych CORINE Land Cover zawiera informacje o 31 formach pokrycia terenu, podczas gdy na mapie Uhorczaka wyróżniono tylko pięć. W pierwszym etapie generalizacji wydzieleni zamieszczonych w bazie danych postanowiono doprowadzić do agregacji trzeciego poziomu hierarchicznie zbudowanej legendy do poziomu drugiego. W ten sposób liczbę wyróżnionych form pokrycia terenu zmniejszono z 31 do 15. Dalsza agregacja i przejście do poziomu pierwszego, w którym legenda projektu CORINE Land Cover zawiera już tylko pięć wydzieleni, okazała się w kilku przypadkach niemożliwa.

Nie było problemów z generalizacją wydzieleni dotyczących terenów antropogenicznych. Wprawdzie legenda CORINE Land Cover na poziomie drugim zawiera cztery wydzielenia, obejmujące, oprócz osadnictwa, także tereny przemysłowe, handlowe, komunikacyjne, ale Uhorczak zaliczył do osadnictwa również wszelkie tereny zabudowane, w tym przemysłowe i handlowe. Można zatem uznać, że oba wydzielenia – w bazie danych CORINE Land Cover i na mapie przeglądowej – są w pełni adekwatne.

Bardziej skomplikowane okazało się pokazanie lasów. Tu już na poziomie trzecim legendy projektu CORINE Land Cover trzeba było dokonać ręcznej agregacji i poszczególne wydzielenia przypisać albo lasom, albo łąkom, albo też wreszcie ziemi ornej. Do lasów (w definicji przyjętej przez Uhorczaka) zaliczono następujące formy pokrycia terenu wyróżnione na poziomie trzecim w legendzie projektu CORINE Land Cover: lasy liściaste, lasy iglaste, lasy mieszane, kosodrzewinę, lasy i roślinność krzewiastą w stanie zmian, a także pogorzelska.

Podobnie przedstawiała się sprawa łąk i pastwisk. Do tej formy pokrycia terenu wymienionej zarówno na poziomie trzecim, jak również drugim w legendzie projektu CORINE Land Cover zaliczono także murawy i pastwiska naturalne, roślinność rozproszoną, bagna śródlądowe oraz torfowiska.

Do ziemi ornej wyróżnionej przez Uhorczaka zaliczono grunty orne, sady i plantacje, złożone systemy upraw i działek, tereny zajęte przez rolnictwo z dużym udziałem roślinności naturalnej, a także wydmy i piaski.

Najtrudniejsza do rozwiązania okazała się sprawa wód. Na *Przełądowej mapie użytkowania ziemi* zostały przedstawione wszystkie ciek i zbiorniki wodne, które były widoczne na mapach topograficznych w skali 1:100 000. Tymczasem do bazy danych CORINE Land Cover wprowadzono tylko te rzeki, których szerokość wynosiła co najmniej 100 m. W przypadku zbiorników wodnych o ich wprowadzeniu decydowała powierzchnia, która musiała być większa od 25 ha. Baza danych CORINE Land Cover jest więc zdecydowanie uboższa i porównywanie jej zawartości z mapą przełądową zostało ograniczone tylko do zbiorników wodnych o powierzchni ponad 25 ha.

Omówione powyżej postępowanie doprowadziło do porównywalności treści *Przełądowej mapy...* z zawartością nowej bazy danych o pokryciu terenu, otrzymanej na podstawie agregacji danych zawartych w bazie CORINE Land Cover. W wyniku wstępnych analiz obu zbiorów okazało się możliwe rozszerzenie zakresu badań nad zmianami użytkowania ziemi w Polsce poprzez uwzględnienie, oprócz pięciu podstawowych form użytkowania ziemi, także dodatkowych form, takich jak tereny przemysłowe, tereny rolnicze z rozproszonym osadnictwem i lasy w stanie zmian (ryc. 2). Te formy użytkowania ziemi nie mają bezpośredniego odbicia w treści mapy przełądowej, ale ich analiza jest możliwa poprzez porównanie bazy danych CORINE Land Cover z treścią archiwalnych map topograficznych, na podstawie których została opracowana wspomniana mapa.

Porównanie to pozwoliło określić zmiany wynikające z powstawania nowych terenów przemysłowych i handlowych, czy też miejsc eksploatacji odkrywkowej. W przypadku terenów rolniczych z rozproszonym osadnictwem można było ocenić charakter przekształceń struktury osadniczej, natomiast w przypadku lasów w stanie zmian, otrzymano obraz zmian, które zaszły na terenach leśnych w wyniku prac gospodarczych, czy też w wyniku procesów naturalnych, takich jak sukcesja roślinności, zarastanie czy denaturalizacja środowiska związana ze zmianą sposobu użytkowania.

W wyniku tego procesu można było do nowo powstałej bazy danych wprowadzić dodatkowo trzy nowe wydzielenia, tak że w sumie zawierała ona 8 form użytkowania ziemi, a mianowicie: osadnictwo; tereny przemysłowe wraz z obiektami handlowymi i komunikacyjnymi, kopalniami, wyrobiskami i budowlami oraz antropogenicznymi terenami zielonymi; grunty orne; łąki i pastwiska; tereny rolnicze z rozproszonym osadnictwem; lasy; lasy w stanie zmian oraz wody.



Ryc. 2. Polska. Pokrycie terenu. Wynik projektu CLC-2000 po agregacji liczby klas pokrycia terenu

Land cover map of Poland. Results of project CLC-2000 following aggregation of numbers of land-cover classes

Oprócz zmiany liczby wyznaczonych form użytkowania ziemi, w wyniku generalizacji nastąpiła także zmiana liczby poligonów opisujących to użytkowanie ze 124 338 w przypadku bazy CLC-2000 do 65 535 w zgeneralizowanej bazie wynikowej.

Kolejnym etapem pracy była transformacja zeskanowanych map analitycznych *Przeglądowej mapy...*, przedstawiających rozmieszczenie czterech form użytkowania ziemi (wody, łąki i pastwiska, lasy osadnictwo) do układu współrzędnych prostokątnych płaskich 1992, w jakim została opracowana baza danych CORINE Land Cover 2000. Ponieważ analiza zarysu wydzielen na zeskanowanych mapach wykazała występowanie drobnych przesunięć pomiędzy treścią a osnową kartograficzną, w celu lepszego dopasowania obu zbiorów zastosowano transformację wielomianową 4 stopnia. Punkty łączne obejmowały cały obszar mapy, ze szczególnym uwzględnieniem położenia elementów treści i ich otoczenia. Ze względu na przesunięcia treści geometryzowanych map, niektóre elementy, takie jak osadnictwo i wody, wymagały zwiększenia liczby punktów łącznych. Mapa w zapisie cyfrowym, po przekształceniu geometrycznym, jest utworzona z pikseli, które reprezentują powierzchnie o wymiarach 50×50 m w terenie. Wartość błędu średniego transformacji waha się, dla poszczególnych nakładek tematycznych, od 100 do 150 m.

Analiza zmian użytkowania ziemi w Polsce w drugiej połowie XX wieku

Zamieniona na postać cyfrową *Przeglądowa mapa użytkowania ziemi* w skali 1:1 000 000 oraz zgeneralizowana baza danych CORINE Land Cover stanowiły podstawę do prowadzenia zasadniczych badań. Porównanie obu zbiorów ukazało zakres zmian, jakie zaszły w drugiej połowie XX stulecia. Trzeba jednak zaznaczyć, że zmianę formy pokrycia/użytkowania ziemi zaznaczono tylko wówczas, gdy objęła ona obszar powyżej 25 ha. Przyjęta w założeniach programu CORINE Land Cover powierzchnia minimalnego wydzielenia jest stosunkowo duża. Dlatego nie wszystkie zmiany użytkowania ziemi mogły zostać zarejestrowane. Spostrzeżenia te potwierdza analiza porównawcza treści zdjęć satelitarnych wykorzystanych w opracowaniu bazy danych CLC-2000 z treścią archiwalnych map topograficznych, użytych przez Uhorczaka. Porównanie to wykazało, że wiele zmian zaszło na obszarach mniejszych od 25 ha, czyli poniżej wielkości granicznej wyznaczania poligonów przyjętych w projekcie CLC-2000. Można zatem z całą pewnością powiedzieć, że zmiany użytkowania ziemi, jakie zaszły w Polsce w latach 1930–2000 były większe od wyznaczonych, ale ich występowanie nie mogło być uwzględnione z powodu przyjętej metody badania i wyznaczonej powierzchni najmniejszego wydzielenia.

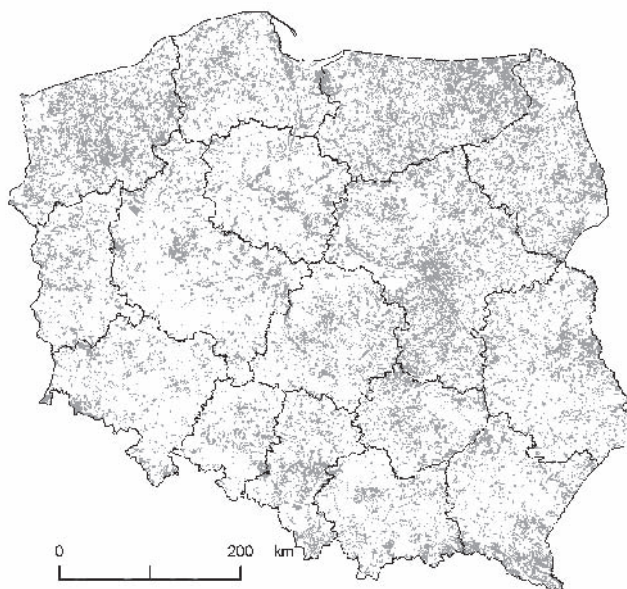
Interpretacji zmian form użytkowania ziemi dokonano metodą wizualną, bezpośrednio na monitorze komputera. W tym celu wykorzystano oprogramowanie Arc-View GIS. Na poszczególne warstwy tematyczne mapy przeglądowej, które stanowiły warstwy podkładowe, nałożono zgeneralizowaną wektorową bazę danych zawierającą dane o użytkowaniu terenu w 2000 r. Wizualna analiza obu zbiorów pozwoliła na opracowanie warstwy wynikowej, która zawierała dane o zmianach użytkowania ziemi. W efekcie powstała baza danych przedstawiająca informacje o zmianach form użytkowania ziemi w drugiej połowie XX wieku w Polsce. Baza ta ma charakter wyspowy, ponieważ znajdują się w niej tylko te obszary, w których zmieniło się użytkowanie ziemi. Ważnym elementem wspomagającym analizę wizualną były zdjęcia satelitarne – w formie zarówno analogowej jak i cyfrowej – a także zestaw archiwalnych map topograficznych w skali 1:100 000 w układach WIG i Borowa Góra.

Wizualizacja danych o zmianach użytkowania ziemi w ciągu ostatniego półwiecza w Polsce pozwoliła na opracowanie mapy przedstawiającej to zjawisko. Z kolei nałożenie na tę mapę podziału administracyjnego kraju umożliwiło określenie wielkości zmian w poszczególnych województwach (tab. 2, ryc. 3).

Analizując tabelę i rysunek można zauważyć, że zmiany form pokrycia terenu wystąpiły niemal w całej Polsce, ale ich natężenie nie rozkłada się równomiernie. Największe przekształcenia użytkowania ziemi wystąpiły w woje-

Tabela 2. Wielkość zmian użytkowania ziemi w Polsce w latach 1930–2000

Województwo	Powierzchnia		
	w 2000 r.	zmiany w latach 1930–2000	
		km ²	%
Dolnośląskie	19 948,0	1 062,9	5,3
Kujawsko-pomorskie	17 970,0	1 203,9	6,7
Lubelskie	25 114,0	1 906,4	7,6
Lubuskie	13 989,0	939,8	6,7
Łódzkie	18 219,0	1 237,0	6,8
Małopolskie	15 190,0	985,8	6,5
Mazowieckie	35 566,0	4 004,9	11,3
Opolskie	9 412,0	531,2	5,6
Podkarpackie	17 844,0	1 830,4	10,3
Podlaskie	20 187,0	2 380,9	11,8
Pomorskie	18 293,0	1 885,6	10,3
Śląskie	12 331,0	1 118,8	9,1
Świętokrzyskie	11 708,0	1 059,4	9,0
Warmińsko-mazurskie	24 192,0	4 037,0	16,7
Wielkopolskie	29 826,0	1 972,4	6,6
Zachodniopomorskie	22 896,0	3 380,5	14,8
Polska	312 685,0	29 536,7	9,4



Ryc. 3. Obszary, na których nastąpiły zmiany użytkowania ziemi w latach 1930–2000
Regions experiencing land-use changes over the period 1930–2000

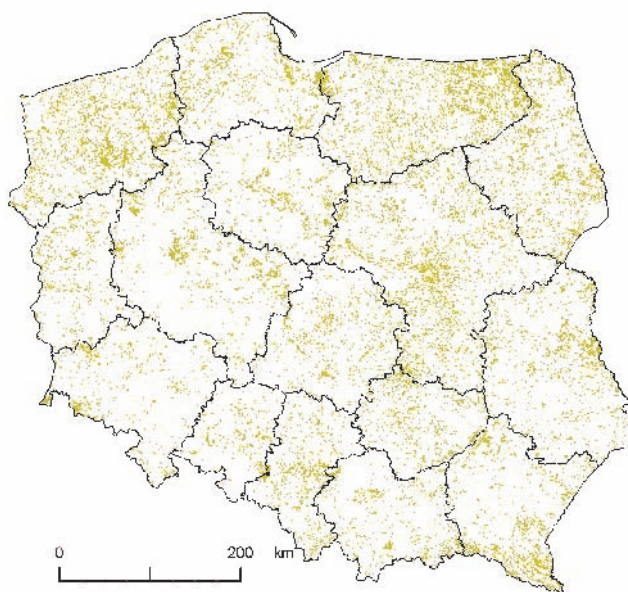
wództwie warmińsko-mazurskim, gdzie objęły blisko 17% jego powierzchni. Na ponad 10% powierzchni wystąpiły zmiany w województwach: zachodniopomorskim (14,8%), podlaskim (11,8), mazowieckim (11,3%) oraz podkarpackim (10,3%). Z kolei najmniejsze zmiany odnotowano w województwach: dolnośląskim (5,3%), opolskim (5,6%), małopolskim (6,5%) oraz wielkopolskim (6,6%) i kujawsko-pomorskim (6,7%).

Wyniki analizy pozwalają również na określenie kierunków zmian użytkowania ziemi w okresie powojennym (tab. 3). W tym okresie największe przekształcenia objęły tereny gruntów ornych oraz łąk i pastwisk. Z ogólnej powierzchni zaobserwowanych zmian użytkowania ziemi blisko 90% przypada właśnie na te dwie formy (ryc. 4). Kosztem tych form nastąpił przyrost obszarów leśnych – w analizowanym okresie ponad 15 tys. km² powierzchni gruntów ornych oraz łąk i pastwisk zostało zalesionych. Przyrost lasów koncentrował się głównie w północnej i południowo-wschodniej Polsce (ryc. 5).

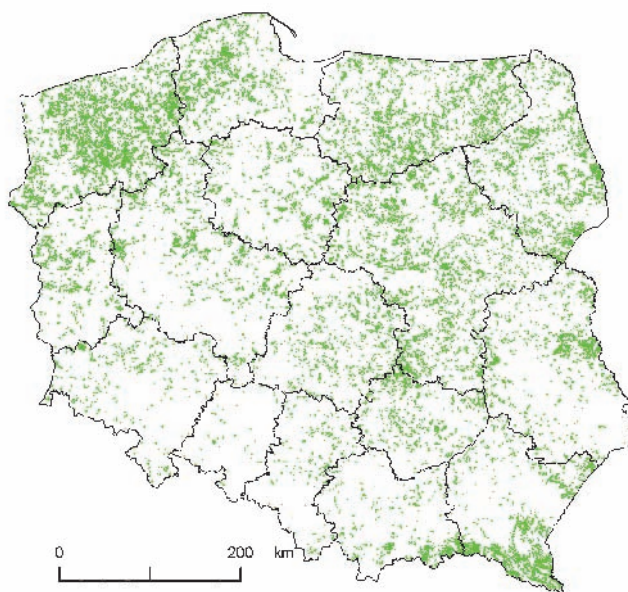
Tabela 3. Kierunki zmian użytkowania ziemi w Polsce w latach 1930–2000

1930 r. \ 2000 r.	Osadnictwo	Grunty orne	Łąki i pastwiska	Lasy	Wody	Ogółem	
	km ²						%
Osadnictwo	-	1 200,32	37,88	46,25	-	1 284,45	4,3
Tereny przemysłowe	1,13	1 504,94	188,01	284,30	-	1 988,38	6,70
Grunty orne	-	-	5 540,87	570,19	-	6 111,06	20,60
Łąki i pastwiska	-	410,33	-	359,37	32,95	802,65	2,70
Tereny rolnicze z rozproszonym osadnictwem	-	1 410,58	142,03	30,04	-	1 582,65	5,30
Lasy	-	10 792,91	4 321,95	-	-	15 114,86	51,60
Lasy w stanie zmian	-	406,17	252,43	1 667,60	-	2 326,20	7,80
Wody	15,85	86,78	177,61	46,24	-	326,48	1,00
Ogółem							
km ²	26,98	15 812,03	10 660,78	3 003,99	32,95	29 536,73	-
%	0,10	53,50	36,10	10,20	0,10	-	100,00

W zmianach użytkowania ziemi wyraźnie zaznacza się tendencja do przekształcania łąk i pastwisk w grunty orne. Proces ten objął ponad 5,5 tys. km² łąk i pastwisk. Kolejnym wyraźnym kierunkiem zmian jest zajmowanie gruntów ornych oraz łąk i pastwisk przez osadnictwo i przemysł. Ten rodzaj przekształceń wystąpił na blisko 5 000 km² i dominował na obszarze obecnych województw śląskiego oraz mazowieckiego (ryc. 6). Jest charakterystyczne,

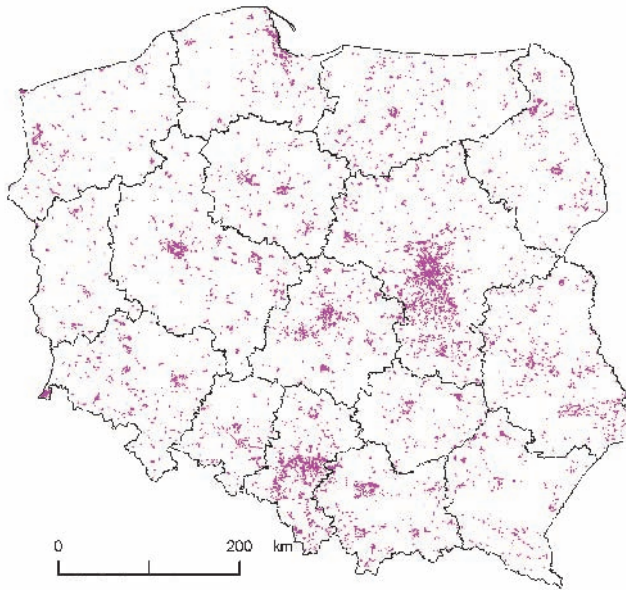


Ryc. 4. Obszary, na których nastąpił ubytek użytków rolnych w latach 1930–2000
Regions reporting a loss of arable land over the years 1930–2000



Ryc. 5. Obszary, na których stwierdzono przyrost powierzchni lasów w latach 1930–2000
Regions noting an increase in forest cover over the years 1930–2000

że procesy te miały największą dynamikę do lat 1990. W latach 1990–2000 zaobserwowano zwiększenie o 83 km² powierzchni terenów zajętych pod zabudowę luźną, a zaledwie o ponad 29 km² wzrost powierzchni terenów przemysłowych (Ciołkosz i Bielecka, 2005).



Ryc. 6. Obszary, na których nastąpił przyrost terenów antropogenicznych w latach 1930–2000
Regions in which anthropogenic cover grew in extent over the years 1930–2000

Zakończenie

Wyniki analizy zmian pokrycia/użytkowania ziemi, jakie miały miejsce w drugiej połowie XX wieku nie potwierdzają stabilności użytkowania ziemi w Polsce, co można by wywnioskować na podstawie porównania baz danych programów CORINE Land Cover 90 i 2000. Okazuje się, że mimo przyjętej stosunkowo małej rozdzielczości przestrzennej (25 ha), w dłuższej perspektywie, można zaobserwować znaczną dynamikę przekształceń użytkowania ziemi w naszym kraju. Istotny jest udział powierzchni, w obrębie których wystąpiły takie zmiany, można także zauważyć pewne prawidłowości w ich rozkładzie przestrzennym. Zdecydowanie zaznacza się regionalizm zmian użytkowania ziemi. Występują obszary o znacznej stabilności, na których nie zaobserwowano większych zmian oraz tereny, gdzie zmiany były bardzo intensywne i miały znaczny zasięg. Wyraźnie też uwidaczniają się kierunki przemian użytkowania ziemi, które wyrażają się wyraźnym wzrostem powierzchni zalesionych

i zmniejszeniem się powierzchni gruntów ornych. Zwiększenie powierzchni lasów wystąpiło głównie w Polsce północnej i południowo-wschodniej. Wynika ono przede wszystkim z przebiegu powojennych procesów społeczno-gospodarczych, związanych z polityką zagospodarowania ziem odzyskanych. Procesy migracyjne ludności sprawiły, że część terenów rolnych przestała być użytkowana i właśnie te grunty były głównym obszarem powojennych zalesień. Przyrost powierzchni lasów w Polsce południowo-wschodniej jest z kolei wynikiem trwającego już ponad 50 lat procesu renaturalizacji, który jest nieplanowanym skutkiem przeprowadzonej po II wojnie światowej akcji przesiedleńczej ludności, a co za tym idzie znacznego wyludnienia tego terenu. Niewykorzystane rolniczo tereny zajmował stopniowo las.

Odmiernym, ale wyraźnie zaznaczającym się typem zmian form użytkowania ziemi są przekształcenia związane z powojenną intensywną industrializacją i urbanizacją kraju. Na skutek tych procesów nastąpiło wyłączenie części gruntów ornych, łąk i pastwisk oraz lasów, i przekazanie ich pod zabudowę przemysłową i mieszkaniową, drogi, a także zbiorniki wodne.

Zaobserwowane różnice w zmianach sposobu użytkowania ziemi w ostatniej dekadzie XX wieku, jak i w całym okresie powojennym, z jednej strony świadczą o utrzymaniu względnie stabilnej struktury przestrzennej w okresie transformacji, z drugiej zaś wskazują, że mają one swoje źródło nie tylko w procesach naturalnych przekształceń środowiska, ale są przede wszystkim rezultatem działania złożonych procesów historycznych, społecznych i gospodarczych, jakie miały miejsce w Polsce w ostatnim siedemdziesięcioleciu.

Piśmiennictwo

- Baranowski M., Ciołkosz A., 1994, *Mapa Pokrycia Terenu w Polsce opracowana w ramach programu CORINE*, Fotointerpretacja w Geografii. Problemy Telegoinformacji, 24, s. 28–37.
- , 1996, *Użytkowanie ziemi 1:500 000*, [w:] *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej*, arkusz 81.1, Główny Geodeta Kraju, Warszawa.
- , 1997, *Opracowanie bazy danych „Pokrycie terenu Polski”*, Prace Instytutu Geodezji i Kartografii, 95, s. 7–25.
- Bielecka E., Ciołkosz A., 2004, *Metodyczne i realizacyjne aspekty aktualizacji bazy CORINE Land Cover*, Prace Instytutu Geodezji i Kartografii, 108, s. 73–96.
- Ciołkosz A., Bielecka E., 2005, *Pokrycie terenu w Polsce. Bazy danych CORINE Land Cover*, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Inspekcja Ochrony Środowiska, Warszawa.
- CORINE Land Cover Technical Guide*, 1993, Office for Official Publications of European Communities, Brussels, Luxembourg.
- CORINE Land Cover Update I&CLC2000 Project. Technical Guidelines*, 2002, EEA, European Topic Center – Terrestrial Environment, European Environment Agency, København.
- GTOS – Global Terrestrial Observing System, 1998, www.fao.org/gtos/tems

- Jakkola O., Mikkola A., 1999, *Data integration: Land cover in Finland, an example*, [w:] *Land Cover and Land Use Information Systems for European Union Policy Needs. Proceedings of the Seminar, 21–23 January 1998*, Eurostat – Statistical Office of the European Communities, Luxembourg, s. 123–134.
- Jankowski W., 1976, *Działalność Komisji Światowego Zdjęcia Użytkowania Ziemi MUG w latach 1949–1976*, *Przegląd Geograficzny*, 49, 4, s. 843–852.
- Kostrowicki J., 1959, *Badania nad użytkowaniem ziemi w Polsce*, *Przegląd Geograficzny*, 31, 3–4, s. 517–530.
- LUCC – Land Use and Land Cover Change, 2004, www.geo.ucl.ac.be/LUCC/lucc
- Uhorczak F., 1969, *Polska. Przeglądowa mapa użytkowania ziemi 1:1 000 000*, *Prace Geograficzne*, IG PAN, 17, A–Część tekstowa, B–Część kartograficzna.

[Wpłynęło: marzec; poprawiono: czerwiec 2006 r.]

ANDRZEJ CIOŁKOSZ, ZENON F. POŁAWSKI

LAND-USE CHANGES IN POLAND IN THE SECOND HALF OF THE 20TH CENTURY

Two databases have been elaborated by the Institute of Geodesy and Cartography as results of CORINE Land Cover 90 and CORINE Land Cover 2000 projects. They contain data concerning land cover in Poland in 1990 and 2000. Comparison of these two databases has revealed insignificant differences as regards land-cover changes in the last decade of the 20th century. In observing the development of the Polish economy, it is possible to anticipate more major changes in land use/land cover. To determine whether land use in Poland is stable or changeable, but over a much longer period of time, the CORINE Land Cover 2000 database has been compared with the *General Map of Land Use in Poland* at the scale 1:1 000 000, elaborated by F. Uhorczak.

Topographic maps at the scale 1:100 000 elaborated before World War II were the source materials upon which the *General Map of Land Use in Poland* at a scale 1:1 000 000 was compiled. This has been converted to digital form with a view to contents being compared with the CORINE Land Cover 2000 database aggregated to 8 land use/cover forms. There is a time lag of about seventy years between the elaboration of the topographic maps and the CORINE Land Cover 2000 database, and for that reason more major land use/cover change should be observed.

A comparison of the *General Map of Land Use in Poland* at the scale 1:1 000 000 with the aggregated CORINE Land Cover 2000 database has revealed considerable changes in land use/land cover over the period of seventy years. These account for more than 9% of the total area of the country. The greatest changes occurring concerned arable areas, meadows and pastures. These land use/cover forms have been converted into forests, settlements and industrial areas.

Marketing terytorialny a kreowanie regionów: przykład czeski*

Territorial marketing and the creation of regions: a Czech case

PETR RUMPEL, TADEUSZ SIWEK

Katedra socjalní geografie a regionálního rozvoje, Ostravská univerzita,
710 00 Ostrava – Slezská Ostrava, Chittussiho 10, Česká republika;
e-mail: petr.rumpel@osu.cz tadeusz.siwek@osu.cz

Zarys treści. Marketing terytorialny to nowa koncepcja zarządzania rozwojem przestrzennym, która ma wybitnie geograficzne rysy. Ogólnie oznacza intensyfikację komunikacji między popytem (konkretnie np. potrzebami mieszkańców) a podażą (konkretnie np. podażą usług sektora publicznego) w danym regionie. Przykład fikcyjnego Królestwa Wałaskiego, stworzonego w roku 1997 w celu promocji turystyki na terenie jednego z regionów folklorystycznych na Morawach w pobliżu granicy czesko-słowackiej, jest dobrym przykładem zastosowania marketingu terytorialnego w Republice Czeskiej. Okazuje się, że intensywne działania marketingu terytorialnego wzmocniły tutejszą tożsamość, która nie jest jednak jego tworem, gdyż zdecydowanie istniała w tym tradycyjnym regionie etnograficznym już wcześniej. Dziś w Republice Czeskiej podejmowane są próby stosowania marketingu terytorialnego w regionach pozbawionych tradycji. Działania te stanowią więc próbę wykreowania nowego regionu od podstaw, są jednak na razie zbyt świeże, aby można było ocenić ich wyniki.

Słowa kluczowe: marketing terytorialny, Region Wałaski, region tradycyjny, region wykreowany.

Marketing terytorialny a geografia

Pojęcia z zakresu ekonomii od dawna zadomowiły się w geografii społecznej. W ostatniej dekadzie dołączyło do nich, dotychczas używane wyłącznie przez ekonomistów, pojęcie marketingu, określającego najogólniej rzecz biorąc promocję towarów i innych dóbr ekonomicznych w handlu. W połączeniu z przestrzenią,

* Niniejszy tekst jest efektem badań związanych z projektem Agencji Grantowej Republiki Czeskiej nr 402/04/0078 przyznany na okres 2004–2006 pod nazwą „Innowacyjne koncepcje stosowane w rozwoju społecznym i gospodarczym jednostek terytorialnych – miejscowości i regionów” oraz projektem badawczym przyznany Uniwersytetowi Ostrawskiemu przez czeskie Ministerstwo Szkolnictwa na lata 1999–2004 nr 17310002 „Geograficzne i ekologiczne zmiany środowiska i struktur obszarów przemysłowych”.

będącą przedmiotem zainteresowań geografów powstał termin „marketing terytorialny”. Termin ten – pomimo swojej niewątpliwej geograficzności (*géographicité* w pojęciu Edouarda Dardela, 1952) – jest nadal uważany za termin ekonomiczny i zainteresowanie nim wśród geografów jest niewielkie – zarówno w Polsce (patrz np. praca zbiorowa ekonomistów pod redakcją T. Domańskiego, 1997) jak i w Republice Czeskiej. Jedną z pierwszych czeskich prac geograficznych podejmujących temat marketingu terytorialnego jest praca Petra Rumpela (2002a).

Dotychczas większość geografów nie doceniała wpływu marketingu na kształtowanie wizerunku wybranych wycinków przestrzeni geograficznej. Prowadzi on do istotnych zmian w postrzeganiu regionów, miast i miejscowości na subiektywnych mapach mentalnych każdego z nas. Zmiany w subiektywnym postrzeganiu regionów przekładają się na zmiany zachowań i na realne zmiany struktur regionalnych. Skoro marketing terytorialny może wpłynąć na subiektywne postrzeganie regionów, w skrajnym wypadku powinien nawet wykreować od podstaw region „mentalny”, który z czasem przybierze realną postać. Mamy więc do czynienia z nowym czynnikiem regionotwórczym, o którym geografowie w erze przedinformacyjnej nie mogli mieć pojęcia. Celem naszego artykułu jest zaprezentowanie marketingu terytorialnego jako nowego narzędzia ekonomicznego z potencjalnie znacznym wpływem na struktury regionalne, na przykładzie metod kreowania jednego z małych regionów czeskich.

Teoretyczne podstawy marketingu terytorialnego

Marketing terytorialny jest stosunkowo nową koncepcją, która wprowadziła do rozwoju zagospodarowania przestrzennego metody wykorzystywane do tej pory w rozwoju przedsiębiorstw (Kotler, 1992). Drugi człon tego terminu – określenie „terytorialny” – może, zgodnie z teorią hierarchii regionów, oznaczać różne poziomy hierarchiczne, od lokalnych po makroregionalne. Za zastosowanie metod marketingu w rozwoju zagospodarowania przestrzennego odpowiadają organy administracyjne zarządzające danym wycinkiem przestrzeni geograficznej, czyli w praktyce najczęściej organy administracji państwowej lub samorządowej gmin, miast i regionów (Rumpel, 2001, 2002a).

Pierwsze próby wykorzystania idei marketingu w rozwoju zagospodarowania lokalnego i regionalnego pojawiły się w krajach o rozwiniętej gospodarce rynkowej już w latach 70. ubiegłego wieku. Okres ten jest zwykle określany przez ekonomistów jako przejściowy od tzw. fordyzmu do postfordyzmu (patrz m.in. Bremm i Danielczyk, 1991, Johnston i inni, 2000, s. 615). Fordyzm z charakterystyczną dla siebie masową produkcją i masowym spożyciem znalazł się w tym czasie w pewnym kryzysie. Spowodowały go różne czynniki, do których zaliczyć można kryzys paliwowy, rozwój mikroelektroniki, technologii komunikacyjnych, liberalizacji handlu i przepływów kapitału (Piore i Sabel, 1989). W związku

z tym wielu naukowców, menedżerów i polityków zaczęło szukać nowych koncepcji zarządzania gospodarką i społeczeństwem (Helbrecht, 1993).

W wyniku tych poszukiwań obowiązująca dotychczas makroekonomiczna teoria Keynesa zaczęła być wypierana przez teorię neoliberalizmu. W Stanach Zjednoczonych i w Wielkiej Brytanii do władzy doszli w tym czasie politycy, którzy utożsamili się z koncepcjami neoliberalnymi i zastosowali je w praktyce. Byli to Ronald Reagan, prezydent USA w latach 1980–1988 i Margaret Thatcher, premier Wielkiej Brytanii w latach 1979–1990. Koncepcje neoliberalizmu oznaczały istotną zmianę dotychczasowego pojmowania roli państwa, sektora publicznego oraz polityki gospodarczej. Dzięki nim większego znaczenia nabrały odpowiedzialność jednostki za swój los, samodzielność i aktywność, a ingerencja państwa ograniczyła się do mechanizmów rynkowych (patrz m.in. Błażek i Uhlíř, 2002).

Reformy wprowadzone przez wymienionych wyżej polityków i ich naśladowców w innych krajach spowodowały ogólne przesunięcie polityki na prawo. Pomimo drobnych różnic między poszczególnymi krajami, które włączyły się do tych zmian, prawie wszędzie zaowocowało to zmianą koncepcji rozwoju zagospodarowania przestrzennego. Dotychczasowe stosunkowo mało elastyczne koncepcje i narzędzia stosowane w rozwoju regionalnym, będące raczej regulatorami niż stymulatorami, zostały stopniowo zastąpione koncepcjami w większym stopniu stymulującymi samodzielną działalność miejscowych instytucji i organów władzy lokalnej.

W efekcie tych zmian lokalne władze i organizacje zaczęły się coraz częściej zachowywać podobnie jak prywatne podmioty gospodarcze (Rumpel, 2002 a i b). Sprawdzona koncepcja zarządzania marketingowego w firmach prywatnych (Kotler, 1992), polegająca na dostosowaniu podaży do popytu, została przeniesiona do rozwoju zagospodarowania przestrzennego w postaci tzw. *marketingu broadeningu* (Beyer i Kuron, 1995). W ten sposób powstał marketing terytorialny, czyli marketing gmin, miast i regionów, jako nowoczesna koncepcja zarządzania przestrzenią. Zasady rynkowe zostały nierozłącznym składnikiem procesu zarządzania przestrzenią – tzn. zarządzania miast i regionów (Ashworth i Voogt, 1990).

Marketing terytorialny jest tzw. koncepcją miękką, ponieważ nie jest określony przez prawo. Jego formę i treść określają interesy instytucji oraz funkcje i struktury obszarów, na których jest stosowany. Jest zazwyczaj tylko jednym ze składników systemu zarządzania miasta lub regionu, jednakże w szerszej postaci, tzw. „marketingu kompleksowego”, może odegrać bardzo istotną rolę. Marketing terytorialny nie ma jednolitej definicji i z powodu rozproszenia jego zastosowań na różnych poziomach regionalnych może przybierać najróżniejsze formy. Różne jest także podejście teoretyczne i praktyczne do niego.

W krajach Europy środkowej i wschodniej występuje pewne opóźnienie w zastosowaniu najnowocześniejszych „zachodnich” koncepcji rozwoju przestrzennego. Ich znajomość jest nadal stosunkowo niska, co jednak nie znaczy,

że nie są one w naszych krajach wcale stosowane. Podmioty angażujące się w rozwój regionalny używają nieraz pewnych elementów tych koncepcji nieświadomie, kierując się intuicją lub fragmentaryczną wiedzą (Rumpel, 2002a). Skuteczność takiego działania jest naturalnie ograniczona, ponieważ koncepcja marketingu terytorialnego jest w swej istocie najkorzystniejsza w zastosowaniu całościowym, zintegrowanym i komplementarnym (Grabow i Hollbach-Grömig, 1998; Rumpel, 2001).

Marketing terytorialny jest przejawem nowego stylu planowania na poziomie gmin (Helbrecht, 1993) w okresie przejścia krajów najbardziej rozwiniętych gospodarczo ze wspomnianego wyżej fordystycznego etapu rozwoju, dla którego typowe było masowe spożycie dóbr uniwersalnych w państwie dobrobytu, do etapu postfordystycznego, odznaczającego się elastycznością zarządzania w stosunku do specyficznych potrzeb różnych grup docelowych ludności. Nadrzędnymi celami marketingu terytorialnego są: poprawa jakości życia, wzrost atrakcyjności terytorium, poprawa jego wizerunku w oczach własnych mieszkańców i w oczach całego społeczeństwa oraz kształtowanie własnego profilu i korzyści konkurencyjnych (Fusshöller i inni, 1995).

Koncepcja marketingu terytorialnego mieści się w bardziej ogólnej i hierarchicznie wyższej koncepcji tzw. nowego zarządzania publicznego (*New Public Management, Neues Steuerungsmodell*). Oznacza ona nowy styl zarządzania w sektorze publicznym, który obecnie dominuje już w najbardziej rozwiniętych krajach świata. Koncepcja marketingu terytorialnego w zarządzaniu kładzie nacisk na znaczenie rynku i sektora prywatnego, na zaspokajanie potrzeb klientów i mieszkańców (albo mieszkańców w roli klientów), na wzrost jakości i efektywności świadczonych usług publicznych, na poprawę dostępu do usług publicznych (np. za pomocą *e-governance*), na konkurencję i konkurencyjność, mechanizmy ewaluacji i kontroli i inne (Minogue, 2000; Wiechula, 2000).

W ramach koncepcji nowego zarządzania publicznego mieści się także kompleksowy marketing terytorialny, który polega na instytucjonalnym wzmocnieniu przepływu informacji między popytem (mieszkańców, turystów itd.) a podażą (proponowaną przez zarząd miasta czy regionu i podległe im instytucje oraz przez inne podmioty w regionie, np. przez sieć handlu detalicznego, rzemiosło, przedsiębiorstwa prywatne i inne – patrz Kuron, 1998).

We wdrażaniu koncepcji marketingu terytorialnego istotną rolę odegrało pojęcie ekonomii instytucjonalnej, wedle którego formalne instytucje oraz występujące w nich nieformalne formy zachowania i sposoby myślenia zmieniają się w czasie, co prowadzi do zmian efektywności całej gospodarki (Błażek i Uhlíř, 2002). Ekonomia instytucjonalna wpływa ostatnio coraz bardziej na politykę rozwoju lokalnego i regionalnego m.in. poprzez koncepcję kształtowania sieci (*networking*) – co oznacza tworzenie powiązań między instytucjami i pojedynczymi osobami, umożliwiającymi szybką wymianę informacji i obro-

nę wspólnych interesów opartą na wzajemnym zaufaniu i wspólnych wartościach (Johnston i inni, 2000). Innym elementem ekonomii instytucjonalnej jest koncepcja *institutional thickness* (Powell i Dimaggio, 1991, za Amin i Thrift, 1994) podkreślająca znaczenie odpowiedniego środowiska instytucjonalnego w szerokim znaczeniu tego słowa, pozytywnie wpływającego na wydajność gospodarki poprzez szukanie wspólnych interesów i wartości oraz poprawę komunikacji nieformalnej wewnątrz regionów. Prowadzi to do synergicznego efektu wzrostu konkurencyjności danego obszaru. W podobny sposób tworzone są ostatnio w Niemczech w ramach projektów marketingu terytorialnego związki (*clusters*) najróżniejszych podmiotów, działających wspólnie w skoordynowany sposób.

Typy marketingu terytorialnego

Różnorodne formy marketingu terytorialnego można podzielić na kilka podstawowych typów. Zaprezentowany niżej podział wychodzi przeważnie z literatury niemieckiej, ponieważ wydaje się najodpowiedniejsza i najbardziej przystająca do rzeczywistości czeskiej.

Typ minimalistyczny

Pierwszym typem marketingu terytorialnego jest jego wymiar minimalny w postaci polityki komunikacyjnej instytucji lub urzędu w najróżniejszych konkretnych formach: *public relations*, wiadomości w prasie i w telewizji, prezentacji na targach i innych imprezach, promocji za pomocą klasycznych druków promocyjnych, czy w bardziej nowoczesnym webmarketingu (Helbrecht, 1993; Rumpel, 2002a). Najważniejszym składnikiem tego podstawowego typu marketingu terytorialnego jest tzw. *corporate design*, czyli stworzenie znaku graficznego, sloganu propagacyjnego czy jednolitego stylu prezentacji, które razem wzięte wpływają na umocnienie szeroko pojętej tożsamości z daną jednostką organizacyjną (ang. *corporate identity*).

Stary typ zarządzania w nowej terminologii

Drugi typ traktuje region lub miasto jako „produkt” a administrację regionu lub miasta – jak „przedsiębiorstwo” świadczące usługi. W pewnym sensie ten typ jest mało dostosowany do konkretnych okoliczności i raczej tylko mechanicznie przenosi koncepcję kompleksowego marketingowego zarządzania firmą do warunków zarządzania rozwojem kompleksowego „produktu miasto lub region”. W procesach zarządzania wszystko pozostaje bez zmian, a zmienia się tylko terminologia i retoryka. Chodzi więc jedynie o opisanie tradycyjnych metod zarządzania w pojęciach z dziedziny marketingu (Helbrecht, 1993).

PPP – partnerstwo sektora publicznego i prywatnego

PPP od *Public Private Partnership*, jest partnerstwem sektora publicznego i prywatnego – dominującą formą marketingu terytorialnego w USA (Helbrecht, 1993). Instytucjonalizację w tym przypadku gwarantuje najczęściej *ad hoc* utworzony zespół projektowy złożony z przedstawicieli administracji publicznej i sektora prywatnego. Partnerstwo wynika ze wspólnoty interesów i rozłożenia kosztów i ryzyka, które są zwykle precyzyjnie określone w umowie założycielskiej. Sektor publiczny starający się osiągnąć cele przekraczające jego możliwości (najczęściej finansowe) ułatwia wkroczenie do danej inwestycji podmiotom sektora prywatnego (np. przez korzystne udostępnienie terenów inwestycyjnych, skrócenie procedury wydawania zgody na budowę, wsparcie polityczne). W ten sposób można zrealizować projekty, które bez partnerstwa tych dwu sektorów nie mogły by wcale dojść do skutku, albo zostały by zrealizowane z dużym opóźnieniem. Konkretnie w ramach PPP można urzeczywistnić całą gamę projektów: od potężnych inwestycji typu budowy ośrodka sportowego po ograniczone imprezy lokalne, np. targi przedsięwzięczne. Motywacją sektora prywatnego do zaangażowania w przedsięwzięciach typu PPP jest udział w oczekiwanych zyskach.

Marketing przedsiębiorstw w sektorze publicznym

Kolejny typ marketingu terytorialnego to marketing poszczególnych przedsiębiorstw świadczących usługi w sektorze publicznym i samych instytucji sektora publicznego. Konkretnie są to instytucje transportowe, rekreacyjne lub komunalne danego miasta lub regionu. Marketing polega w tym wypadku na promocji i propagacji tych przedsiębiorstw (transportu miejskiego, utylizacji odpadów, ale też miejskiej policji i innych). Chodzi o poprawę ich wizerunku w oczach mieszkańców jako użytkowników.

Terytorialny marketing kompleksowy – pojęcie maksymalistyczne

Całościowy lub holistyczny marketing terytorialny (Rumpel, 2002a) polega na instytucjonalnym wzmocnieniu komunikacji między popytem a podażą – czyli na interaktywnym dialogu na rzecz elastycznego, rynkowego urzeczywistnienia licznych projektów o najróżniejszym zakresie, skierowanych do konkretnych grup docelowych konsumentów. Instytucjonalizacja dialogu jest zagwarantowana różnymi sposobami: np. za pomocą tzw. *city manager*, agencji rozwojowej lub wydziału marketingowego danej instytucji (Beyer, 1995, 1997; Bona, 1997).

Chodzi więc o nowy komunalny (i komunikacyjny) styl planowania i działania na rzecz rozwoju miast i regionów. Ten najszerzej pojęty typ marketingu

terytorialnego wyróżnia się w literaturze przez dziesięć charakterystyk (Rumpel, 2002a).

- 1) muszą istnieć instytucje wzmacniające komunikację, koordynację i kooperację podmiotów;
- 2) powinien być stosowany „marketing mix”, składający się z:
 - polityki produktowej dowartościowującej wewnętrzny potencjał terenu,
 - polityki komunikacyjnej,
 - polityki cenowej,
 - polityki dystrybucyjnej;
- 3) widoczne jest partnerstwo podmiotów sektora publicznego i prywatnego;
- 4) muszą być określone grupy docelowe konsumentów i segmenty rynku;
- 5) rynek powinien być badany łącznie z analizą środowisk konkurencyjnych;
- 6) powinien występować pluralizm podmiotów kompleksowego marketingu terytorialnego;
- 7) powinno wzrastać zaangażowanie obywatelskie i poczucie tożsamości terytorialnej;
- 8) powinien być wdrażany nowy styl zarządzania sektorem publicznym (*new public management*);
- 9) powinno się kłaść nacisk na „uczenie się” instytucji, mieszkańców i ich działań innowacyjnych;
- 10) powinno się kłaść nacisk na „rynkową” realizację projektów.

Wszystkie wymienione charakterystyki nie są konieczne do określenia danego sposobu zarządzania przestrzenią jako marketing terytorialny – użycie tej nazwy warunkuje występowanie co najmniej kilku z nich.

Marketing terytorialny w Republice Czeskiej: przykład Królestwa Wałaskiego

Na usprawiedliwienie dotychczas niewielkiego zainteresowania geografów czeskich regionotwórczą rolą marketingu terytorialnego można stwierdzić, że koncepcja ta stawia na terenie Republiki Czeskiej dopiero pierwsze kroki. W praktyce nie były jeszcze w pełni wykorzystane nawet minimalistyczne koncepcje marketingu terytorialnego zmierzające do prostej poprawy komunikacji między władzami regionów i miast a ich mieszkańcami. Czesi zajmujący się w sferze publicznej planami rozwoju miast i regionów najczęściej uważają marketing terytorialny za dodatek lub składnik planowania strategicznego, które zakorzeniło się lepiej w świadomości decydentów. Maksymalistyczny wariant marketingu terytorialnego – marketing kompleksowy – jest uważany wręcz za synonim planowania strategicznego w sferze komunitarnej. Przy tym nie sposób nie zauważyć, że „plany strategiczne” w postaci opasłych tomów pisanych na zlecenie przez wyspecjalizowane firmy konsultingowe nie zdały raczej w czeskim środowisku egzaminu. Elity władzy lokalnej czy regionalnej nie były

najczęściej w stanie utożsamić się z celami określonymi przez firmy konsultingowe, patrząc z perspektywy spoza regionu.

Z tego powodu najbardziej dynamiczne czeskie miasta i regiony zwykle pragmatycznie korzystają z całej dostępnej im gamy koncepcji rozwojowych, lub wybierają z nich tylko te, które wydają najkorzystniejsze i najbardziej dostosowane do ich warunków. Ta skądinąd racjonalna praktyka wynika najczęściej z niepełnej orientacji podmiotów rozwoju regionalnego w jego teorii. Paradygmat rozwoju regionalnego staje się w tej sytuacji coraz bardziej eklektyczny (Blažek, 1999). Niemniej jednak pojawiły się przykłady zastosowania koncepcji marketingu terytorialnego do kreowania konkretnych regionów. Pierwszym z nich był projekt Królestwa Wałaskiego, gdzie koncepcja marketingu terytorialnego była użyta jeszcze nieświadomie, nawet bez używania tego terminu. Projekt sam jest w pewnym sensie podobny do polskiego projektu marketingu terytorialnego znanego jako Księstwo Łeby, a tutaj postaramy się przybliżyć go polskim geografom.

Autorem i inicjatorem projektu Królestwa Wałaskiego jest Tomáš Harabiš, pochodzący z górskiego regionu wschodnich Moraw z tradycyjną kulturą ludową, znanego jako Region Wałaski albo Wołoski (po czesku: Valašsko – patrz ryc. 1). Jest to autentyczny i znany region etnograficzny o powierzchni około 1500 km², zamieszkały przez blisko 180 tys. mieszkańców, spośród których większość uważa się za Wałachów. Region Wałaski leży w górach, w związku z czym nie jest zbyt gęsto zaludniony, niemniej w jego obrębie znajduje się kilka miast średniej wielkości: Vsetín (28 tys. mieszkańców), Valašské Meziříčí (27 tys.), Rožnov pod Radhoštěm (17 tys. – wszystkie dane pochodzą z Czeskiego Urzędu Statystycznego z 1 stycznia 2005 r.). Przynależność do regionu w wielu wypadkach jest jasno określona przez przymiotnik „Wałaski” w nazwie miejscowości, tak jak w wypadku drugiego co do wielkości miasta regionu Valašské Meziříčí, miasteczka Valašské Klobouky lub wsi: Valašská Bystrice, Valašská Polanka, Valašská Senice czy Valašské Příkazy. Region ma liczne walory turystyczne – nie tylko naturalne, w postaci lasów i gór, lecz także kulturowe, oparte przeważnie na miejscowym folklorze. Do największych atrakcji turystycznych należy bez wątpienia najstarszy na terenie Czech skansen w miasteczku Rožnov pod Radhoštěm.

Podróżując po świecie w latach 90. ubiegłego wieku Tomáš Harabiš znalazł inspirację na Nowej Zelandii, w Kanadzie i w Australii (Rumpel, 2001). Na Nowej Zelandii grupa mieszkańców zachodniego wybrzeża stworzyła fikcyjne Niezależne Terytorium Zachodniego Wybrzeża. Na ten cel prywatna inicjatywa wydała paszporty nieistniejącego kraju i zabawnie napisany przewodnik. Podobnie postąpiła turystyczna agencja kanadyjskiego terytorium Yukon (Yukon Tourism Industry Resource Centre) wydając „paszport podróżnika” i przewodnik, skierowujący turystę na konkretne trasy i konkretne miejsca w zależności od jego upodobań. Yukońska inicjatywa jest przykładem PPP, czyli

partnerstwa sfery publicznej i prywatnej. Trzecim przykładem jest ogłoszenie przez jednego z farmerów australijskich fikcyjnej „niepodległości” niewielkiego obszaru w Australii, tzw. Hutt River Province Principality, ze wszelkimi jej atrybutami w postaci map, znaczków pocztowych, własnej waluty itp. Wszystkie wymienione przykłady – aczkolwiek dotyczyły fikcyjnych państw – wpłynęły pozytywnie na rozwój konkretnych terenów. Potwierdzają tezę, że region istnieje faktycznie, o ile istnieje w świadomości swoich mieszkańców i w świadomości mieszkańców innych regionów. Gdyby przeprowadzono badania wykorzystując mapy mentalne, czy też mapy wyobraźni, jak w wypadku badania tożsamości czeskiego Śląska na Uniwersytecie Ostrawskim w roku 1998 (Siwek i Kaňok, 2000), mapy te w wypadku wymienionych regionów nie pozostałyby puste.



Ryc. 1. Obszar Regionu Wałaskiego w Republice Czeskiej
Area of the Wallachian Region within the Czech Republic

Wymienione przykłady marketingu terytorialnego łączyła chęć ich inicjatorów stworzenia pozytywnego wizerunku konkretnego obszaru za pomocą środków komunikacji masowej. W efekcie powstały w świadomości faktycznie trzy regiony jako wynik strukturotwórczej działalności konkretnych podmiotów (w sensie teorii strukturalizacji Giddensa) bez związku z obiektywnie istniejącymi strukturami regionalnymi. Wystarczyły wspólne interesy i odpowiednie stosunki między zainteresowanymi podmiotami.

Na podstawie doświadczeń z podróży po świecie Tomáš Harabiš podjął się sam organizacji projektu pn. Królestwo Wałaskie (Vlašské království). To fikcyjne królestwo ma wprawdzie oparcie w realnie istniejącym regionie kulturowo-folklorystycznym wschodnich Moraw, ale nie pokrywa się z żadnymi granicami administracyjnymi. Jego obszar leży w dwu czeskich krajach (odpowiednik polskich województw): morawskośląskim z ośrodkiem w Ostrawie i zlínskím, z ośrodkiem w mieście Zlín. Obejmuje tereny należące do 6 powiatów: Vsetín, Frýdek-Místek, Nový Jičín, Zlín, Přerov i Kroměříž. Jego trzon leży w pierwszych dwóch spośród wymienionych powiatów. Głównym celem projektu marketingowego Królestwo Wałaskie jest promocja regionu z wykorzystaniem najróżniejszych zabawnych form podobnych do wymienionych przykładów ze świata. W ten sposób poprawia się wizerunek regionu, następuje wzrost jego atrakcyjności i konkurencyjności wobec innych regionów. Wszystko to wspomaga przede wszystkim turystykę w regionie.

Niezbędne instytucjonalne zaplecze projektu zapewnia agencja Namaste, założona w roku 1997 przez samego Harabiša. Jej nazwę przywiózł z Nepalu – w tamtejszym języku oznacza ona pozdrowienie. Agencja zapewnia zarządzanie projektem i jego produktem, tzn. wizerunkiem regionu. Obsługuje punkt informacyjny i sklep w miasteczku Rožnov pod Radhoštěm, które stanowi centrum regionu. Agencja zatrudnia 6–10 osób. Współpracuje ponadto z biurami podróży, z redakcjami regionalnymi, z wydawnictwami literatury turystycznej, z uczelniami wyższymi i znanymi osobistościami w kraju i za granicą. Ważnym partnerem agencji są poszczególne miasta i gminy Regionu Wałaskiego, ponieważ to na ich terenie odbywa się większość imprez włączonych do projektu i to one są odbiorcami lwiej części korzyści z niego płynących – w formie zarówno bezpośredniej, z biletów wstępu itp., jak pośredniej – w postaci wzrostu gospodarczego wynikającego z ożywienia turystyki wywołanego przez realizację projektu. Projekt przewiduje w przyszłości zaangażowanie wszystkich gmin regionu. Każda z nich powinna się znaleźć na jednej z tras turystycznych i zaoferować przynajmniej jedną atrakcję. Istotny udział w projekcie mają naturalnie lokalne przedsiębiorstwa turystyczne: hotele, restauracje i ośrodki informacyjne, które prowadzą sprzedaż gadżetów z nim związanych: paszportów, przewodników, map, monet (tzw. walszarów, a od 2002 r. jurowalszarów, żartobliwie odwołujących się do euro) itp. Największą popularnością cieszy się paszport wałaski. W pierwszych 4 latach od wprowadzenia go do sprzedaży kupiło go ponad 50 tys. turystów (Rumpel, 2001).

Do celów propagacji i medializacji wykorzystywany jest także sponsoring. Ze środków sponsorów sfinansowano m.in. przygotowanie tras tematycznych, takich jak trasy wałaskiej gościnności. Sponsorzy wykładając swoje pieniądze zyskują przestrzeń reklamową na imprezach Królestwa Wałaskiego. Specyficzną cechą jest wykorzystanie do promocji osobistości ze świata kultury. Znały aktor i komik czeski Bolek Polívka, pochodzący faktycznie z tego regionu,

został publicznie obwołany „wałaskim królem” już w roku 1993. Ponieważ jest osobą znaną, przyciąga uwagę mediów, co dla projektu jest bezcenne. Polívka występuje na imprezach Królestwa Wałaskiego jako jego faktyczny król (z przymrużeniem oka), a dla zabawy prezentuje się w ten sposób także poza granicami regionu, z zagranicą włącznie. Wystąpił w tej roli m.in. na światowej wystawie w Hannoverze w roku 2000 (Rumpel, 2001). Okazuje się, że jest to jedna z najlepszych form promocji regionu.



Ryc. 2. Paszport Królestwa Wałaskiego
Passport of the Kingdom of Wallachia

Idea Królestwa Wałaskiego jest już na tyle znana w czeskim społeczeństwie, że żyje własnym życiem. Nie musi jej już podtrzymywać sama agencja Namaste, ponieważ robią to samodzielnie liczne inne niezależne od siebie podmioty, przeważnie wałaskie instytucje regionalne. Idea ta rozpowszechniła się wśród mieszkańcy Ostrawy, Brna i innych większych miast położonych stosunkowo niedaleko Regionu Wałaskiego, a dzięki skutecznej promocji znana jest także wśród mieszkańców Pragi i innych miast Czech środkowych i zachodnich, którzy w wielu wypadkach Regionu Wałaskiego nigdy nawet nie odwiedzili. Po kilku latach funkcjonowania projektu marketingu terytorialnego w fikcyjnym Królestwie Wałaskim można stwierdzić, że odniósł on sukces, choć jeszcze niepełny. Na pewno wiele rzeczy jest jeszcze do zrobienia i są jeszcze atuty do wykorzystania. Marketing terytorialny poprawił wizerunek Regionu Wałaskiego i przyczynił się do realnego ożywienia turystyki na jego terenie. Z minisondażu przeprowadzonego w roku 2000 przez agencję Namaste wynika, że w 63% obiektów

turystycznych na terenie Królestwa Wałaskiego wyraźnie wzrosła liczba gości, przy czym w 59% oznaczało to również wzrost obrotów (w pozostałych 14% wzrost liczby gości nie był związany z widocznym efektem finansowym). Większej liczby gości nie odnotowano tylko w 27% miejscowych obiektów turystycznych. Aż 92% respondentów określiło projekt jako pożyteczny i udany (Rumpel, 2001).

Pomimo widocznych efektów nie można twierdzić, że to marketing terytorialny wykreował Region Wałaski. Ten tradycyjny region istniał bowiem już wcześniej i jego mieszkańcy mieli i mają własną tożsamość regionalną. Projekt Królestwa Wałaskiego powstający dzięki inicjatywie oddolnej od początku traktowany był przez swoich twórców raczej jako akcja promocyjna niż jako ruch regionalny, o czym świadczy fakt, że jego granice zostały umieszczone dość swobodnie tam, gdzie chcieli je mieć jego twórcy. Pomimo to granice te nie są jednak zupełnie dowolne. Pokrywają się w znacznym stopniu z etnograficznymi granicami Regionu Wałaskiego opisanego przez etnografów (Štika, 1973). Marketing terytorialny wzmocnił więc tylko istniejącą tożsamość tego regionu, ale nie stworzył jej od zera. Przypuszczalnie sukces opisanego projektu polega w dużej mierze właśnie na odwołaniu się do tradycji zakorzenionej w świadomości mieszkańców regionu.

W ostatnim czasie pojawiły się w Republice Czeskiej próby naśladowania opisanego przypadku wykorzystania marketingu terytorialnego. Jedną z nich było stworzenie w roku 2000 Ziemi Dziada Pradziada w regionie pasma górskiego Jesioników. Nazwa odwołuje się do ich najwyższego szczytu o nazwie Pradéd (po polsku Pradziad). W odróżnieniu od Królestwa Wałaskiego projekt ten chce wykorzystać narzędzia marketingu terytorialnego do wykreowania całkowicie nowego regionu, gdyż Ziemia Dziada Pradziada nie dysponuje żadnymi historycznymi ani kulturowymi więziami regionalnymi. Jest to region pogranicza dwu historycznych ziem: Moraw i czeskiej części Śląska. Obszar ten nigdy nie był odrębną jednostką administracyjną i zawsze należał do różnych ziem, okręgów (krajów) i powiatów. Do końca II wojny światowej był zasiedlony prawie w 100% przez Niemców sudeckich, a po wojnie doszło w nim do wymiany ludności o rozmiarach podobnych do tej, która nastąpiła na polskich ziemiach zachodnich i północnych. Północna, śląska część okolic Pradziada została w 1998 r. objęta badaniami tożsamości śląskiej. Badania potwierdziły wyraźnie niższy poziom tożsamości regionalnej w porównaniu ze Śląskiem Cieszyńskim czy Opawskim, gdzie do powojennej wymiany prawie całej ludności nie doszło (Siwek i Kaňok, 2000). Ewentualny sukces projektu Ziemi Dziada Pradziada będzie bez wątpienia miarą zdolności marketingu terytorialnego do wykreowania regionu w świadomości społecznej zupełnie od podstaw. Projekt przebiega jednak na razie zbyt krótko, aby można było porównać go z przedstawionym powyżej, znacznie już zaawansowanym projektem Królestwa Wałaskiego.

Konkluzja

Przedsięwzięcie marketingowe „Królestwo Wałaskie” na terenie Republiki Czeskiej odniosło niewątpliwy sukces. Trudno dziś znaleźć wśród Czechów osobę, która o nim nigdy nie słyszała. Wiedza o istnieniu regionu wykracza daleko poza jego granice. I nie chodzi tu o świadomość istnienia regionu folklorystycznego, lecz o świadomość, że w tym regionie przygotowywane są ciekawe imprezy dla turystów i w związku z tym warto tam pojechać, aby w nich wziąć udział. Próby naśladowania tego sukcesu – jak choćby wspomniana Ziemia Dziada Pradziada, która startuje w wyraźnie gorszych warunkach – świadczą o rozpowszechnionej wśród fachowców i przedsiębiorców czeskich wierze w skuteczność metod marketingu terytorialnego. To niezbity dowód, że przedstawione w pierwszej części artykułu teoretyczne koncepcje marketingu terytorialnego mają swoje miejsce w zagospodarowaniu przestrzennym konkretnego regionu. Królestwo Wałaskie świadczy o tym, że koncepcje marketingu terytorialnego są aktualne nie tylko w rozwiniętych krajach Europy Zachodniej i Ameryki Północnej. W celu podniesienia prawdopodobieństwa sukcesu, zasady marketingu terytorialnego nie mogą być stosowane wrywkowo i intuicyjnie, jak dotychczas, lecz z pełną świadomością ich złożoności oraz możliwych ograniczeń. Weryfikacja skuteczności tych metod jest wyzwaniem nie tylko dla czeskich ekonomistów, lecz także dla geografów, których interesuje ekonomiczny wymiar gospodarki przestrzennej.

Piśmiennictwo

- Amin A., Thrift N. (red.) 1994, *Globalization, Institutions and Regional Development in Europe*, Oxford University Press, Oxford.
- Ashworth G. J., Voogd H., 1990, *Selling the City*, Belhaven Press, London.
- Beyer R., 1995, *Die Institutionalisierung von Stadtmarketing – Praxisvarianten, Erfahrungen, Fallbeispiele*, Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft – Schriften, 15, Bonn.
- , 1997, *Citymanager*, Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft – Konzept, Bonn.
- Beyer R., Kuron I., 1995, *Stadt- und Regionalmarketing – Irrweg oder Stein der Weisen? Material zur Angewandten Geographie*, Deutsche Verband für Angewandte Geographie, 29, Bonn.
- Blažek J., 1999, *Teorie regionálního vývoje: je na obzoru nové paradigma či jde o pohyb v kruhu?*, Geografie – Sborník ČGS, 103, 3, s. 141–159.
- Blažek J., Uhlíř D., 2002, *Teorie regionálního rozvoje – nástin, klasifikace, kritika*, Karolinum, Praha.
- Bona A., 1997, *Die Institutionalisierung von Stadtmarketing – Ergänzungsumfrage 1997*, Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft Materialien, Bonn.

- Bremm H.-J., Danielczyk R., 1991, *Vom Fordismus zum Postfordismus. Das Regulationskonzept als Leitlinie planerischen Handelns?* Raumplanung, Dortmund, 53, s. 121–127.
- Dardel E., 1952, *L'Homme et la terre: Nature de réalité géographique*, Presses universitaires de France, Paris.
- Domański T. (red.), 1997, *Marketing terytorialny. Strategiczne wyzwania dla miast i regionów*, Uniwersytet Łódzki, Łódź.
- Fusshöhler M., Honert S., Kendschek H., 1995, *Stadtmarketing – Ein Leitfaden für die Praxis*. Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft – Schriften, 14, Bonn.
- Grabow B., Hollbach-Grömig B., 1998, *Stadtmarketing – eine kritische Zwischenbilanz*, Difu-Beiträge zur Stadtforschung, 25, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin.
- Helbrecht I., 1993, *Stadtmarketing. Konturen einer kommunikativen Stadtentwicklungspolitik*, Stadtforschung aktuell, 44, Basel.
- Johnston R.J., Gregory D., Pratt G., Watts M. (red.), 2000, *The Dictionary of Human Geography*, Blackwell Publishers, Oxford, 4 wyd.
- Kotler P., 1992, *Marketing – Management. Analýza, plánování, využití, kontrola*, Victoria Publishing, Praha.
- Kotler P., 1978, *Marketing für Nonprofit-Organisationen*, Poeschel, Stuttgart.
- Kuron I., 1998, *Standort Deutschland. Handlungsfelder für kommunale Entscheider und mittelständische Unternehmer*, Bundesministerium für Wirtschaft, Bonn-Berlin, s. 61–70.
- Minogue M., 2000, *Should Flawed Models of Public Management be Exported? Issues and Practicies*, University of Manchester, Manchester
<http://www.man.ac.uk/idpm/ppm15.htm>
- Piore M.J., Sabel C.F., 1989, *Das Ende der Massenproduktion*, Studie über die Requalifizierung der Arbeit und die Rückkehr der Ökonomie in die Gesellschaft, Fischer, Frankfurt am Main.
- Projekt Valašské království do EU*, 1999, Agentura Namaste – Tomáš Harabiš, Frenštát pod Radhoštěm.
- Renner E., 1999, *Stadtmarketing und Reurbanisation*, Forschungsstelle für Wirtschaftsgeographie und Raumplanung, Universität Sankt Gallen, Sankt Gallen.
- Rumpel P., 2001, *Projekt Valašské království*, Veřejná správa, 12, 15, s. 1–5.
- , 2002a, *Teritoriální marketing jako koncept územního rozvoje*, Ostrava, Spisy Přírodovědecké fakulty Ostravské univerzity 145, Ostravská univerzita, Ostrava.
- , 2002b, *Městský marketing*, Veřejná správa, 13, 29, s. 1–8.
- , 2003a, *Lokální a regionální rozvoj v kontextu přistoupení České republiky k Evropské unii. Část 1*, Ostravská univerzita, Ostrava.
- , 2003b, *Lokální a regionální rozvoj. Část 2 – Politika ekonomické a sociální soudržnosti EU*, Ostravská univerzita, Ostrava.
- , 2003c, *Lokální a regionální rozvoj – Část 3. Teritoriální marketing jako koncept lokálního a regionálního rozvoje*, Ostravská univerzita, Ostrava.
- , 2004, *Politika ekonomické a sociální soudržnosti EU*, [w:] Jeřábek M., Dokoupil J., Havlíček T., *České pohraničí – bariéra nebo prostor zprostředkování*, Academia, Praha, s. 151–162.
- Siwek T., Kaňok J., 2000, *Vědomí slezské identity v mentální mapě*, Ostravská univerzita, Ostrava.
- Štika J., 1973, *Etnografický region Moravské Valašsko: jeho vznik a vývoj*, Profil, Ostrava.
- Vozáb J., 1999, *Strategické plánování rozvoje měst v České republice*, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha (maszynopis).

Wiechula A., 2000, *Stadtmarketing im Kontext eines Public Managements. Kundenorientierung in der kommunalen Leistungserbringung am Beispiel der Stadt Potsdam*, Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart.

www.valasske-kralovstvi.cz

www.pradedovazeme.cz

[Wpłynęło: listopad 2005; poprawiono: maj 2006 r.]

PETR RUMPEL, TADEUSZ SIWEK

TERRITORIAL MARKETING AND THE CREATION OF REGIONS: A CZECH CASE

The concept of territorial (city, town or regional) marketing is based on institutionalized support for interactive communication between the demand side (inhabitants and tourists) and the supply side (local authorities, public services and entrepreneurs). The concept is a new management approach in the social and economic development of cities and regions, as focused on the needs of several focus groups. The present contribution deals with the application of city and regional marketing in general, and in the Czech Republic in particular. A project concerning the fictional “Kingdom of Wallachia” situated in the folk region of eastern Moravia (close to the Czech-Slovak border) is presented as a case study. Territorial marketing has strengthened regional identity and has improved tourism in this area in particular, but has not created a quite new region. Rather, the ethnographic region of Wallachia existed here long ago. Some attempts to create a genuinely new region in the minds of its inhabitants have been commenced with in recent years in Czechia, but the results of this have not yet become available.

Rozwój budownictwa mieszkaniowego na obszarach wiejskich województwa lubelskiego

*The development of housing construction in the rural areas
of Lublin voivodship*

JERZY BAŃSKI, MONIKA WESOŁOWSKA

Instytut Nauk o Ziemi, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej,
20-718 Lublin, al. Kraśnicka 2 cd;
e-mail: jbanski@twarda.pan.pl mwesolow@biotop.umcs.lublin.pl

Zarys treści. Artykuł przedstawia współczesny stan i kierunki rozwoju budownictwa mieszkaniowego na obszarach wiejskich woj. lubelskiego. Na tle ogólnych przekształceń w budownictwie mieszkaniowym omówiono jego rozwój w wybranych wsiach reprezentujących różne typy obszarów wiejskich. Oprócz przemian struktury przestrzennej wsi pod wpływem nowego budownictwa, analiza objęła również zmiany architektury nowo powstających domów i materiałów, z których są one budowane.

Słowa kluczowe: budownictwo mieszkaniowe, obszary wiejskie, Lubelszczyzna.

Wstęp

Charakterystyczną cechą polskiej wsi, wynikającą z jej tradycyjnej funkcji rolniczej, jest przewaga zabudowy zagrodowej. W następstwie rozwoju gospodarczego, w tym zwłaszcza poprawy wyposażenia w infrastrukturę społeczną i techniczną, rozwoju alternatywnych dla rolnictwa funkcji gospodarczych oraz nasilających się procesów urbanizacji i przejmowania wzorców życia miejskiego, zmienia się charakter zabudowy wsi, nabierając nowego wymiaru w zakresie zarówno fizjonomii, jak i morfologii zabudowy.

Najbardziej widoczne są zmiany w strefach podmiejskich większych miast. Powszechnym zjawiskiem jest koncentracja zabudowy mieszkaniowej i podnoszenie standardów wyposażenia mieszkań. Poprawa warunków mieszkaniowych dokonuje się najczęściej dzięki nowemu budownictwu, a jego charakter i rozmiały zależą przede wszystkim od osobistego zaangażowania i możliwości materialnych inwestora (Kulesza, 1988).

Ostatnie kilkanaście lat przyniosło na terenie lubelskiej wsi przestrzennie zróżnicowane zmiany w gospodarce mieszkaniowej. W niniejszym opracowaniu wskazano przyczyny tych różnic i zidentyfikowano nowe zjawiska w budownictwie. Analizowano także wpływ nowych inwestycji budowlanych na zmiany układów przestrzennych oraz fizjonomii osiedli na przykładzie trzech wsi (Jakubowice Konińskie, Krasne i Antoniówka).

Praca oparta jest głównie na badaniach terenowych wykonanych w okresie 2001–2002. Szczegółowe analizy ruchu budowlanego na obszarach wiejskich Lubelszczyzny oparto na spisie pozwoleń na budowę budynków mieszkalnych wydanych w latach 1995–2001. Dlatego w analizie nie uwzględniono ostatnich 5 lat, w których zaobserwowano intensyfikację ruchu budowlanego na wsi.

Wiejskie budownictwo mieszkaniowe w badaniach geograficznych – przegląd literatury

Budownictwo mieszkaniowe stanowi jeden z najważniejszych elementów osadnictwa, któremu w badaniach geograficznych poświęcono dużo miejsca. Wraz z postępem studiów w zakresie geografii osadnictwa wiejskiego pojawiały się badania dotyczące genezy i morfologii wsi, funkcji osiedli wiejskich, cech budownictwa wiejskiego, stanu zasobów i warunków mieszkaniowych.

W Polsce badania genezy wsi rozwinęły się w okresie międzywojennym. Analizowały one wpływ środowiska geograficznego na osadnictwo, zawierały typologię kształtów wsi oraz ich charakterystykę (Zaborski, 1926; Dobrowolska, 1931). Po II wojnie światowej wzrosło zainteresowanie badaczy genezą osiedli wiejskich, czego dowodem są liczne prace na ten temat (m.in. Chilczuk, 1970; Uhorcak, 1957; Szulc, 1988; Kielczewska-Zaleska, 1956, 1971; Dobrowolska, 1959; Tkocz, 1998). Na szczególną uwagę zasługują badania H. Szulc, których zwieńczeniem był *Atlas Historyczny Wsi w Polsce*, zawierający około 200 historycznych planów wsi, różnych pod względem zabudowy, genezy, układów pól, własności ziemi i położenia topograficznego (Szulc, 2002).

Równoległe z badaniami dotyczącymi genezy i morfologii wsi pojawił się drugi nurt badawczy, poświęcony zróżnicowaniu funkcjonalnemu osiedli wiejskich. Badania na temat przeobrażeń funkcji osiedli wiejskich, w tym również budownictwa mieszkaniowego na wsi, nasiliły się około połowy XX w. i realizowano je w ramach studiów strefy podmiejskiej (Harris, 1943; Wissink, 1962; Hughes, 1974). W Polsce prace poświęcone zmianom funkcji wsi pod wpływem procesów urbanizacyjnych prowadzili M. Dobrowolska (1959), P. Zaremba (1962), M. Kielczewska-Zaleska (1971), S. Leszczycki (1977), a w latach późniejszych J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz (1998), A. Andrzejewski (1991), A. Górka (1995), Z. Borcz (1996), R. Mikielwicz (1996) i J. Rajman (1996–1997).

Badania cech budownictwa wiejskiego pojawiły się w Polsce w okresie międzywojennym. Prekursorem prac naukowych dotyczących wpływu budownic-

twa na fizjonomię przestrzeni wiejskiej był S. Leszczycki (1932, 1934), który w swoich opracowaniach wskazywał, że wygląd budynków oraz materiał, z których są one wykonane zależą od środowiska przyrodniczego i cech społeczno-ekonomicznych ich właścicieli. Po wojnie badania budownictwa wiejskiego były prowadzone przy okazji innych studiów dotyczących obszarów wiejskich (Dobrowolska, 1959; Stasiak, 1966; Michalak, 1973; Galiniak, 1994; Górz, 2001; Zathej, 2002). Autorzy badający tę tematykę wskazują, że nowe budownictwo przyczynia się do poprawy warunków życiowych mieszkańców wsi i stanowi także podstawowy czynnik przekształcania wiejskich układów osadniczych.

Po 1989 r. ujawniło się zapotrzebowanie na rejestrację, opis i wyjaśnianie zmian budownictwa mieszkaniowego na wsi, które przyniosła transformacja ustrojowa. Związane z tą transformacją procesy w strefie podmiejskiej aglomeracji warszawskiej były tematem badań B. Gałczyńskiej i R. Kulikowskiego (1996). Autorzy wskazują na wzrost znaczenia funkcji mieszkaniowej na obszarach podmiejskich i koncentrację inwestorów na terenach uzbrojonych i położonych wzdłuż szlaków komunikacyjnych. Takie same procesy zauważono w pobliżu innych dużych miast, m.in. Krakowa (Trafas, 1997) i Łodzi (Jakóbczyk-Gryszkiewicz, 1991).

Literatura dotycząca osadnictwa i budownictwa mieszkaniowego na obszarze województwa lubelskiego jest uboga. Spośród nielicznych prac warto wymienić E. Duszyńskiej (1947) – na temat typów genetycznych wsi w województwie lubelskim, F. Uhorzaka (1957) dotyczącą mapy osadnictwa rozproszonego oraz R. Jeduta (1995) na temat przyczyn występowania w tym regionie urozmaiconych form budownictwa wiejskiego na Lubelszczyźnie.

Budownictwo mieszkaniowe na wsi w okresie powojennym

W latach 1950–2002 w Polsce miał miejsce ponad dwukrotny przyrost zasobów mieszkaniowych. Wzrost liczby mieszkań w miastach w tym okresie osiągnął ponad 200%, podczas gdy na wsi wyniósł tylko 60%. Trzeba jednak dodać, że miasta cechował dynamiczny wzrost liczby mieszkańców, natomiast na wsi liczba ludności utrzymywała się na podobnym poziomie.

Duży wpływ na rozwój budownictwa miała polityka państwa. Po zakończeniu wojny władze polskie stanęły przed trudnym problemem uporządkowania sieci osadniczej w kraju i uzupełnienia zasobów mieszkaniowych. Reforma rolna PKWN i *Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym kraju* z 1946 r. podejmowały zadania, które wynikały z konieczności odbudowy zniszczeń wojennych oraz potrzeby dostosowania zasad planowania do mechanizmów państwa socjalistycznego. Realizacja zadań przewidzianych w tych dokumentach nie przyczyniła się jednak do regulacji systemu osadniczego. Wzmogły się tendencje do rozpraszania zabudowy oraz jej lokalizacji z pominięciem zasad ochrony środowiska. Dopiero *Ustawa* z 1961 r. o wyznaczaniu terenów budowlanych na wsi uporządkowała zasady planowania na obszarach wiejskich. Od tego czasu

planowanie objęło wszelkie elementy związane ze sposobem i kierunkiem użytkowania gruntów, a jego generalną zasadą było dążenie do likwidacji istniejącego rozproszenia. Niestety postulat ten nie był realizowany i dlatego można stwierdzić, że do dziś brak jest skutecznych narzędzi sterowania procesami osadniczymi na wsi.

W okresie gospodarki socjalistycznej o sytuacji mieszkaniowej decydowały zasady centralnego rozdziału środków inwestycyjnych na budownictwo. Teoretycznie ich wielkość zależała od potrzeb, te zaś określano za pomocą statystycznego deficytu mieszkań, rejestrów w spółdzielniach mieszkaniowych oraz planowanych inwestycji gospodarczych. Na ogół polityka centralnego rozdziału środków sprzyjała wyrównywaniu warunków bytowych ludności w różnych częściach kraju. Odgórnie narzucane normy i standardy ujednoliciły też zabudowę mieszkaniową Polski.

W latach 1980. nastąpił regres w budownictwie mieszkaniowym związany z ogólnym kryzysem społeczno-gospodarczym kraju. Wpłynął on na rozregulowanie systemu funkcjonowania gospodarki mieszkaniowej, zmniejszenie dostępności mieszkań i wydłużenie czasu oczekiwania na ich uzyskanie.

Współcześnie o rozwoju budownictwa mieszkaniowego w kraju decydują rzeczywiste potrzeby ludności, a nie plan i ustalenia centralne. Od początku lat 1990. obserwuje się jednak spadek liczby oddawanych do użytku mieszkań. Fakt ten należy wiązać z dużym wzrostem kosztów ich budowy wywołanym m.in. wycofaniem się państwa z dotacji do produkcji budowlanej. Zmniejszeniu liczby oddawanych mieszkań towarzyszy jednak zdecydowana poprawa ich jakości.

Pomimo realizacji nowego budownictwa oraz wyburzeń starych budynków udział mieszkań starych jest nadal wysoki. Mieszkania stosunkowo nowe, w domach wybudowanych po 1978 r., stanowią 26% ogółu zasobów (tab. 1). Pod względem powierzchni i liczby izb są one znacznie większe oraz lepiej wyposażone w elementy infrastruktury niż mieszkania w starym budownictwie.

Tabela 1. Mieszkania zamieszkałe według okresu budowy budynku w Polsce (%)

Lata		Okres budowy budynku				
		przed 1945	1945–1970	1971–1978	1979–1988	1989–2002
1978	miasto	39,4	37,3	23,3	-	-
	wieś	46,4	41,2	12,4	-	-
1988	miasto	27,9	29,5	21,6	21,0	-
	wieś	35,5	36,1	14,2	14,2	-
2002	miasto	21,4	25,5	19,8	20,1	12,1
	wieś	27,1	29,8	15,0	15,8	10,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Okres po II wojnie światowej przyniósł wyraźną poprawę wyposażenia mieszkań wiejskich w podstawowe elementy infrastruktury technicznej. W pierwszym etapie rozwoju infrastruktury technicznej na obszarach wiejskich (lata 1950–1960) główny nacisk kładziono na elektryfikację. Dopiero w latach następnych wyraźnie zwiększyła się długość sieci wodociągowej oraz wzrosła liczba odbiorców gazu sieciowego.

Po 1989 r., dzięki upodmiotowieniu samorządów lokalnych oraz dzięki funduszom pomocowym Unii Europejskiej (głównie fundusze PHARE i ISPA), na obszarach wiejskich wyraźnie nasiliło się tempo inwestycji infrastrukturalnych. W okresie 1990–2001 długość sieci wodociągowej wzrosła na wsi 3-krotnie (w kraju 2,5-krotnie), sieci kanalizacyjnej 6-krotnie (w kraju 2-krotnie), gazowej 4-krotnie (w kraju 2-krotnie). Pomimo tych korzystnych zmian, mieszkania na wsi są w dalszym ciągu gorzej wyposażone niż w miastach.

Duże zmiany następowały również jeśli chodzi o materiały budowlane stosowane w budownictwie mieszkaniowym. W latach 1960. na wsi doszło do masowej wymiany budownictwa drewnianego na murowane, a także do zmiany pokryć dachowych na bardziej nowoczesne. Przekształcenia zapoczątkowane w 1989 r. gruntownie zmieniły warunki kształtowania nowego budownictwa mieszkaniowego w odniesieniu do sfery ekonomicznej i techniczno-organizacyjnej. Poprawił się dostęp do materiałów budowlanych i nowoczesnych technologii, zwiększyła się liczba przedsiębiorstw oferujących usługi budowlane, jednakże zwiększyły się też koszty budowy.

Budownictwo mieszkaniowe na obszarach wiejskich Lubelszczyzny

Pomimo słabego tempa rozwoju budownictwa, na obszarach wiejskich woj. lubelskiego widoczna była poprawa warunków mieszkaniowych. Było to wynikiem zarówno nowego budownictwa jak i znacznego odpływu ludności wiejskiej do miast i spadku ogólnej liczby mieszkańców wsi. W efekcie rosła przeciętna powierzchnia mieszkań (z 52,2 m² w 1970 r. do 85 m² w 2002 r.) i spadało zagęszczenie osób na 1 izbę (z 2,47 w 1950 r. do 0,96 w 2002 r.). Niestety pod względem wyposażenia mieszkań w infrastrukturę techniczną i instalacje sanitarne Lubelszczyzna jest na jednym z ostatnich miejsc w kraju (tab. 2).

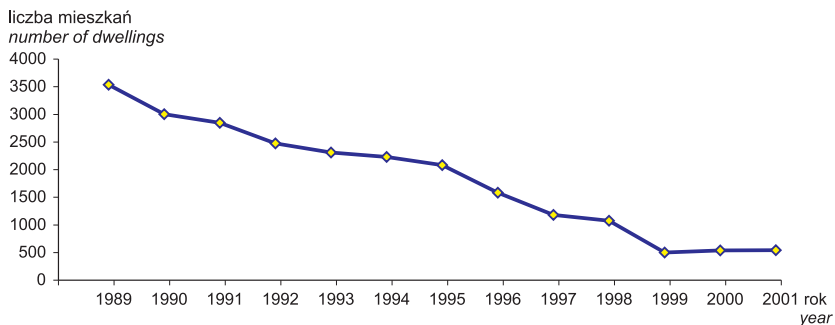
W latach 1989–2001 na terenach wiejskich woj. lubelskiego oddano do użytku około 24 tysiące mieszkań i stanowiło to 8% ogółu mieszkań wybudowanych w tym czasie na terenach wiejskich całego kraju. Trudna sytuacja gospodarcza Polski, wycofanie się państwa z dotacji oraz ubożenie mieszkańców wsi przyczyniły się do stałego spadku liczby oddawanych mieszkań (ryc. 1).

Najwięcej nowych mieszkań oddano w ostatniej dekadzie XX w. na najbardziej atrakcyjnych dla budownictwa obszarach podmiejskich Lublina, Łukowa, Chełma i Tomaszowa Lubelskiego. Głównym atutem tych terenów jest bliskość miasta oraz niższe niż w mieście ceny gruntów. Obszary te charakteryzuje

Tabela 2. Wskaźniki charakteryzujące sytuację mieszkaniową na obszarach wiejskich województw, 2002

Województwo	Przeciętna liczba		Przeciętna powierzchnia użytkowa (m ²)		Odsetek mieszkań wyposażonych w:						
	izb w 1 mieszkaniu	osób na 1 izbę	1 mieszkania	na 1 osobę	wodociąg		ustęp splukiwany	gaz z sieci	łazienkę	ciepłą wodę bieżącą	centralne ogrzewanie
					razem	sieciowy					
Dolnośląskie	4,18	0,87	82,5	22,8	94,7	74,5	78,4	8,6	80,8	70,7	65,8
Kujawsko-pomorskie	3,97	0,99	80,1	20,5	92,6	77,7	77,6	1,8	78,2	68,8	66,7
Lubelskie	3,79	0,98	84,5	22,9	80,4	60,2	58,5	9,2	61,0	57,5	54,0
Lubuskie	4,23	0,88	82,2	22,0	94,9	72,6	81,7	6,5	83,3	76,1	62,5
Łódzkie	3,94	0,93	84,0	22,9	84,9	73,5	64,0	3,3	66,0	61,1	58,3
Małopolskie	4,23	1,00	88,4	21,0	91,8	51,5	81,0	48,5	83,0	80,0	67,5
Mazowieckie	3,89	0,97	83,4	22,1	80,7	56,1	66,4	14,3	67,0	63,0	62,3
Opolskie	4,73	0,82	95,0	24,5	96,7	89,9	85,4	2,5	88,4	85,5	74,5
Podkarpackie	4,10	1,02	86,2	20,6	88,7	57,8	75,6	58,0	78,3	76,0	60,1
Podlaskie	4,20	0,89	88,6	23,8	80,8	66,3	61,4	2,6	63,7	61,7	49,4
Pomorskie	4,18	0,99	83,2	20,3	96,3	79,3	85,4	4,3	84,2	76,5	68,5
Śląskie	4,40	0,83	89,6	24,5	95,5	76,4	86,0	28,6	87,7	84,8	78,9
Świętokrzyskie	3,81	1,00	81,4	21,5	80,9	64,7	60,7	8,4	63,2	57,8	60,9
Warmińsko-mazurskie	3,85	1,00	73,0	19,1	90,7	70,5	75,0	2,4	76,1	66,2	60,9
Wielkopolskie	4,32	0,95	90,9	22,1	95,1	83,8	82,5	12,0	83,3	75,1	69,5
Zachodniopomorskie	4,00	0,93	76,3	20,7	96,8	84,2	84,2	9,2	85,9	76,1	67,3

Źródło: opracowanie na podstawie materiałów GUS.

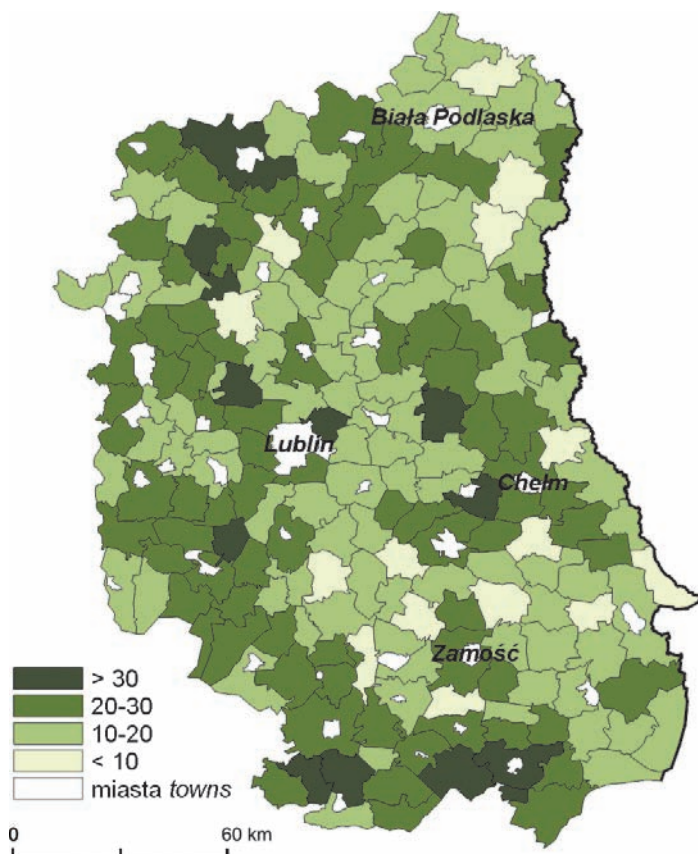


Ryc. 1. Liczba mieszkań oddanych do użytku na obszarach wiejskich woj. lubelskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów źródłowych GUS.

Number of dwellings given over for use in the rural areas of Lublin voivodship
Source: own calculations based on GUS data.

ponadto przyrost liczby ludności (zarówno naturalny jak migracyjny) oraz wysoki deficyt mieszkań. Regres budownictwa wystąpił natomiast na obszarach przygranicznych oraz innych terenach położonych peryferyjnie w stosunku do większych ośrodków miejskich (ryc. 2).



Ryc. 2. Liczba mieszkań oddanych do użytku na terenach wiejskich woj. lubelskiego na 1000 osób, 1989–2001

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

Number of dwellings per 1000 people given over for use in the rural areas of Lublin voivodship in the years 1989–2001

Source: own calculations based on the GUS data.

Według rejestrów prowadzonych przez wydziały architektury w starostwach powiatowych i urzędach gmin, ogółem w latach 1995–2001 na obszarach wiejskich woj. lubelskiego wydano około 21 tys. pozwoleń na budowę nowych domów mieszkalnych. Najwięcej zezwoleń wydano w 1999 r. (ponad 18% ogółu). Wynikało to z planowanych na rok 2000 zmian przepisów prawa budowlanego, jak również zapowiadanej redukcji odpisów podatkowych, związanych z ulgami

budowlanymi. Inwestorzy jeszcze w 1999 r. chcieli rozpocząć budowę domów, aby móc skorzystać z ulgi finansowej.

Najmniej pozwoleń wydano w południowo-wschodniej części regionu (ryc. 3) oraz w wyraźnie wyludniająca się obszarze janowsko-krasnostawsko-hrubieszowskim. Na ogół obszary o najmniejszej liczbie wydanych pozwoleń cechują się dużym ubytkiem ludności oraz wysokim udziałem ludności starszej.

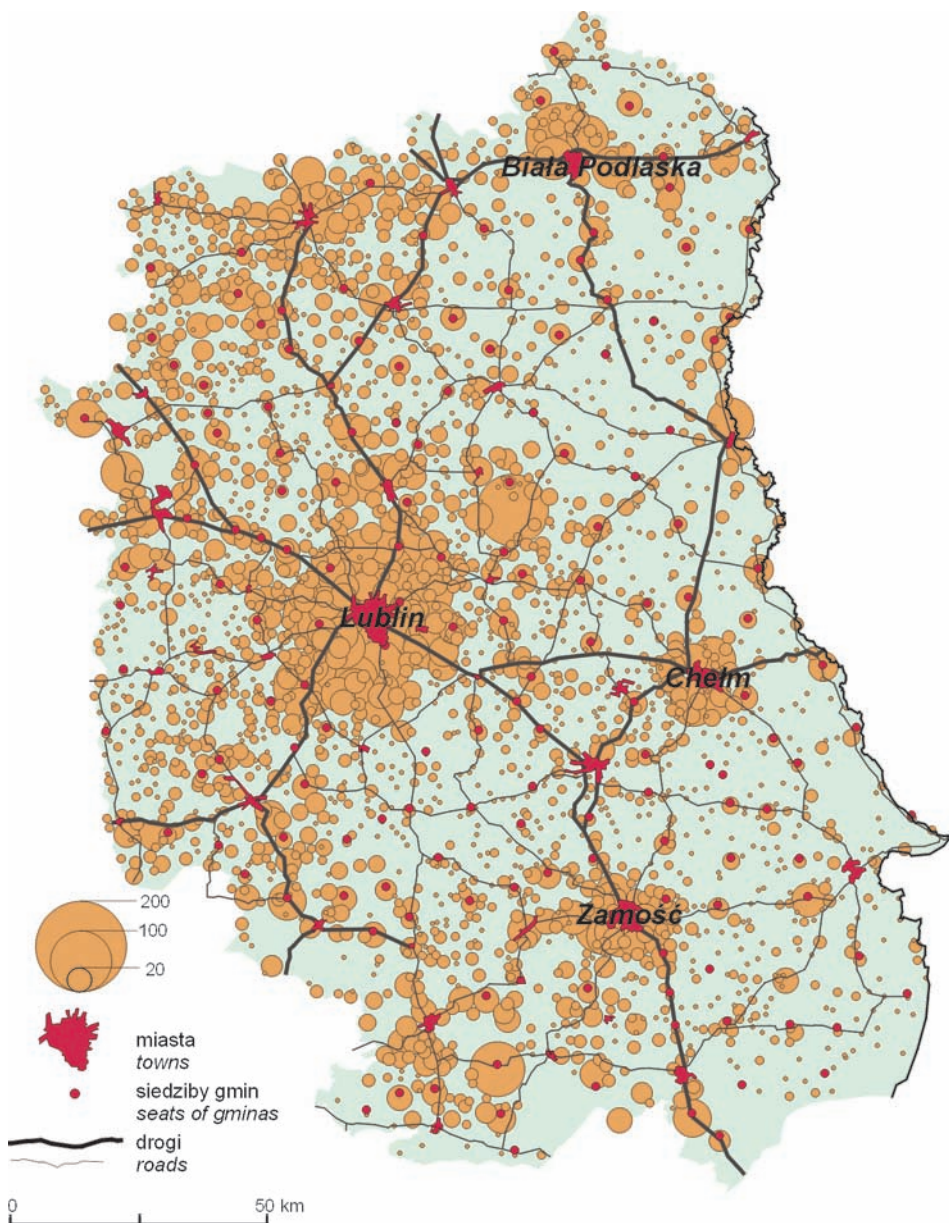
W zachodniej części województwa ruch budowlany był większy, szczególnie na terenach sąsiadujących z miastami (ryc. 3). Można wyznaczyć cztery obszary o wzmożonym ruchu budowlanym: lubelski, łukowsko-bialski, chełmski i zamojsko-biłgorajski. Obszary te cechują się „młodą” strukturą wieku ludności, największymi potrzebami mieszkaniowymi oraz wyraźnie wyższym poziomem rozwoju gospodarczego. Natomiast we wschodniej części województwa w wielu wsiach nie wydano żadnego pozwolenia na rozpoczęcie budowy domu. Wynika to z silnego odpływu ludności oraz niekorzystnej sytuacji ekonomicznej tego obszaru. Ruch budowlany koncentrował się tam głównie wzdłuż ważniejszych dróg, a także w miejscowościach gminnych.

Czynnikiem decydującym o koncentracji nowego budownictwa jest przede wszystkim bliskość ośrodka miejskiego i jego wielkość. Szczególnie silny wpływ ma Lublin, którego oddziaływanie zaznacza się wyraźnie na obszarach w promieniu około 30 km. Bardzo wyraźne są także strefy zwiększonego ruchu budowlanego wokół trzech innych ośrodków miejskich, które były do 1999 r. siedzibami województw – Zamościa, Chełma i Białej Podlaskiej. „Promieniowanie” tych miast jest jednak słabsze niż Lublina i sięga obszarów w odległości około 15 km od miast. Koncentracja ruchu budowlanego, daje się też zauważyć w strefach podmiejskich niektórych mniejszych miast (Łuków, Kraśnik).

Duży wpływ na intensywność budownictwa mieszkaniowego ma położenie względem głównych szlaków komunikacyjnych. Dobrze rozwinięta sieć drogowa skraca czas dojazdu do miasta osobom, które zdecydowały się wyprowadzić na wieś, ale pracują w mieście. Oprócz gęstości dróg ważna jest ich jakość, przede wszystkim szerokość i stan nawierzchni.

Ruch budowlany ożywił się również na terenach rekreacyjnych (np. Pojezierze Łęczyńskie, Rostocze). Z badań terenowych wynika, że realizowane tam inwestycje budowlane dotyczą przede wszystkim budynków letniskowych, rzadziej zaś domów całorocznych. Ze względu na ograniczenia w uzyskaniu stosownego pozwolenia na budynek rekreacyjny, inwestorzy często występowali o zgodę na budowę domu całorocznego, którą paradoksalnie łatwiej było uzyskać.

Należy podkreślić, że charakterystyka ruchu budowlanego na podstawie wydanych zezwoleń nie jest równoznaczna z oceną faktycznych efektów budownictwa mieszkaniowego. Trzeba mieć na uwadze to, że częstym zjawiskiem jest niezgłoszenie ukończenia budowy domu, o czym mogą świadczyć duże różnice między liczbą wydanych zezwoleń i liczbą mieszkań oddanych do użytku (tab. 3).



Ryc. 3. Liczba pozwoleń wydanych na budowę budynków mieszkalnych w miejscowościach wiejskich woj. lubelskiego, 1995–2001

Źródło: opracowanie własne na podstawie rejestrów wydanych pozwoleń na budynki mieszkalne.

Number of permits for housing construction issued in the villages of Lublin voivodship, 1995–2001

Source: own study based on records of building permits issued.

Tabela 3. Liczba pozwoleń na budowę i mieszkań oddanych do użytku na obszarach wiejskich województwa lubelskiego

Rok	Wydane pozwolenia na budowę	Mieszkania oddane do użytku
1995	2 726	2 125
1996	2 935	1 628
1997	2 801	1 228
1998	3 282	1 119
1999	3 851	547
2000	2 639	583
2001	2 854	589
Ogółem	21 088	7 819

Źródło: rejestr wydanych pozwoleń, materiały urzędów gmin i powiatów oraz dane Banku Danych Regionalnych GUS.

Jeśli uwzględni się, że czas budowy budynku mieszkalnego wynosi około 3–4 lata, to z porównania danych zawartych w tabeli 3 wynika, że tylko co piąty inwestor zgłasza we właściwym terminie fakt zakończenia budowy. Większość czyni to później i takie postępowanie staje się w ostatnich latach coraz powszechniejsze. Wynika to z trudności finansowych inwestorów, chęci uniknięcia opłat z tytułu posiadania nieruchomości lub chęci wydłużenia czasu korzystania z odpisów podatkowych, przysługujących z tytułu tzw. ulgi budowlanej (Marszał, 1999; Gorczyca, 1997).

Na obszarach wiejskich woj. lubelskiego w 2002 r. znajdowało się 320 tys. mieszkań. Przeciętnie na tysiąc mieszkańców wsi przypadały 273 mieszkania, przy średniej dla kraju wynoszącej 260. Paradoksalnie, najlepiej wyposażona w mieszkania jest ludność wiejska we wschodnim pasie przygranicznym oraz w rejonie krasnostawsko-janowsko-hrubieszowskim. Jest to rezultat nie tyle ruchu budowlanego i przyrostu nowych zasobów mieszkaniowych, ile długotrwałego procesu wyludniania się wsi.

Deficyt mieszkań na wsi lubelskiej wyniósł w 2002 r. ponad 54 tys., czyli około 15% ogólnej liczby istniejących mieszkań. Największy niedobór mieszkań jest w północno-zachodniej części województwa oraz wokół Lublina i innych miast środkowej części województwa, a także wokół Chełma i Zamościa.

Generalnym problemem polskiej wsi jest na ogół niski standard mieszkań. Pod tym względem sytuacja woj. lubelskiego jest szczególnie niekorzystna (por. tab. 2). W 2002 r. udział mieszkań wiejskich z wodociągami wynosił 80,4% i była to najniższa wartość wśród wszystkich województw. Podobnie źle przedstawiała się sytuacja pod względem wyposażenia mieszkań w ustęp, łazienkę i CO. Najlepiej wyposażone w sieć wodociągową są mieszkania głównie w centralnej i południowej części województwa, a także w sąsiedztwie niektórych

miast. Dużo gorsza sytuacja jest na Polesiu Lubelskim, z rozproszonym osadnictwem wiejskim. Zdecydowanie mniej mieszkań jest wyposażonych w sieć kanalizacyjną. Większą rolę odgrywa kanalizacja lokalna, odprowadzająca ścieki do szamba. Niestety zdarza się, zwłaszcza we wsiach położonych peryferyjnie, że ścieki zamiast do szamba odprowadzane są do rzeki, jeziora lub bezpośrednio do gruntu, co powoduje ich znaczne zanieczyszczenie.

Decydujący wpływ na poprawę stanu współczesnych zasobów mieszkaniowych na wsi woj. lubelskiego miało nowe budownictwo mieszkaniowe. Pod względem użytych materiałów budowlanych, a także wyposażenia współcześnie budowane domy różnią się zasadniczo od powstałych wcześniej. Mieszkania wiejskie pochodzące z okresu 1989–2001 mają średnio 101,1 m² powierzchni użytkowej i składają się z 4,93 izb, podczas gdy powstałe do 1989 r. miały odpowiednio 66 m² powierzchni oraz 3,18 izb (tab. 4).

Tabela 4. Zmiany warunków mieszkaniowych ludności wiejskiej woj. lubelskiego, 1988–2002

Wskaźnik	1988	2002
Liczba mieszkań na 1000 ludności	269	273
Przeciętna liczba osób w mieszkaniu	3,78	3,69
Przeciętna liczba osób na 1 izbę	1,20	0,98
Powierzchnia użytkowa w m ² na osobę	17,6	22,9
Średnia wielkość mieszkania	65,6	84,5
Odsetek mieszkań wyposażonych w:		
– wodociąg	43,3	80,4
– gaz sieciowy	1,1	9,2
– centralne ogrzewanie	29,1	54,0
– ustęp splukiwany	30,4	58,5
– łazienkę	33,1	61,0

Źródło: obliczenia własne na podstawie materiałów GUS.

Współczesne zmiany w krajobrazie wiejskim Lubelszczyzny pod wpływem nowego budownictwa

Na Lubelszczyźnie występuje większość typów morfogenetycznych wsi. Wyżyna Lubelska cechuje się dominacją osadnictwa wiejskiego zwartej i skupionej. Występuje tu gęsta sieć osiedli, z charakterystycznymi łańcuchówkami, ciągnącymi się wzdłuż szlaków komunikacyjnych. Na Rostoczu, gdzie sieć osadnicza jest rzadsza, przeważają zwarte wsie typu rzędówek.

Dawne budownictwo swą skalą, kolorytem drewnianych ścian i pokryciem dachów słomą wtapiało się w krajobraz wiejski. Tradycyjną architekturę wiejską

cechowała powtarzalność form, ten sam rodzaj używanych materiałów budowlanych i pokryć dachowych oraz rytm układu zagród na działkach (Wiśniewska, 1999). Wsie składały się z szeregu zagród, w których dom mieszkalny usytuowany był przy drodze, zaś zabudowania gospodarcze z tyłu za nim, tworząc tzw. podwórze. Tradycyjnie, wszystkie domy we wsi ustawione były tą samą stroną w stosunku do drogi. Na skutek urbanizacji, rozwoju nowego budownictwa i przejmowania przez mieszkańców wsi wzorców z miasta doszło do zmian tego tradycyjnego układu zabudowy.

Największe zmiany w krajobrazie wiejskim dokonują się w strefach podmiejskich większych ośrodków, w rejonach o wysokich walorach turystycznych oraz wzdłuż ciągów komunikacyjnych. Nowemu budownictwu towarzyszy modernizacja dróg oraz rozwój obiektów infrastrukturalnych. Powszechny dostęp do różnorodnych materiałów budowlanych i nowoczesnych technologii, przyczynił się do poprawy jakości współczesnych domów, co zwykle korzystnie wpływa na estetykę wsi.

Oprócz zmian w krajobrazie wsi, istotne przekształcenia następują w fizjonomii budynków mieszkalnych. Klockowate bryły budynków z lat 1970. zastąpiły obecnie nowoczesne i zróżnicowane architektonicznie budynki. Pojawiły się domy na planie litery L, 1,5-kondygnacyjne, z oknami w połaci dachu. Upowszechnił się także nurt dworkowy, w którym domy mają dachy 2- lub 4-spadowe, ganki wejściowe oraz tarasy zewnętrzne.

Zmiany na obszarach podmiejskich na przykładzie wsi Jakubowice Konińskie

Jakubowice Konińskie leżą na północ od Lublina i od południa bezpośrednio graniczą z miastem. Dawniej zabudowa zgrupowana była wzdłuż jednej drogi biegnącej wysoką krawędzią doliny rzecznej. W 1950 r. rolnictwo było źródłem utrzymania dla ponad 90% ludności wsi. W miarę upływu lat rósł udział osób zatrudnionych w innych działach gospodarki i dojeżdżających do pracy w Lublinie. Rosła też liczba mieszkańców Lublina osiedlających się na wsi. Obecnie około 30% domów należy do ludności napływowej pochodzącej w większości z Lublina.

W latach 1950–1988 liczba budynków mieszkalnych w Jakubowicach Konińskich wzrosła ze 120 do 165, natomiast w okresie 1989–2002 ze 165 do 250. Dynamicznie rozwijały się również elementy infrastruktury technicznej. Jeszcze w 1970 r. tylko 9 mieszkań we wsi posiadało wodociąg zagrodowy, a dziś mają go wszystkie gospodarstwa domowe. O skali zmian dokonujących się w ostatnich latach świadczy również liczba 163 pozwoleń wydanych na budowę nowych budynków mieszkalnych w latach 1995–2001.

Budynki mieszkalne powstałe w latach 1990. są na ogół piętrowe, mają 5–6 izb i cechują się wysokim standardem, tj. wszystkie mają wodociąg, centralne

ogrzewanie i gaz sieciowy. Stosunkowo mało domów jest budowanych przez rolników, rodziny rolnicze mają też na ogół gorsze warunki mieszkaniowe.

Nowe budownictwo w znacznym stopniu zmieniło przestrzenną strukturę wsi. Wieś rozrosła się, a konsekwencją tego było rozproszenie się zabudowy. Miejscami doszło do „zagęszczenia” istniejącego układu budynków, a to na skutek wypełniania nową zabudową luk pomiędzy starszymi budynkami mieszkalnymi lub zagrodami (ryc. 4).

Innym charakterystycznym zjawiskiem była zabudowa w głąb działek. W licznych miejscach uformowały się uliczki boczne na wzór miejskich dróg osiedlowych. Nowe budynki zostały przeważnie odsunięte od starej linii zabudowy. Ponadto redukuje się budynki gospodarcze (stodoły, obory, magazyny) lub zmienia ich funkcje (Wesołowska, 2003).

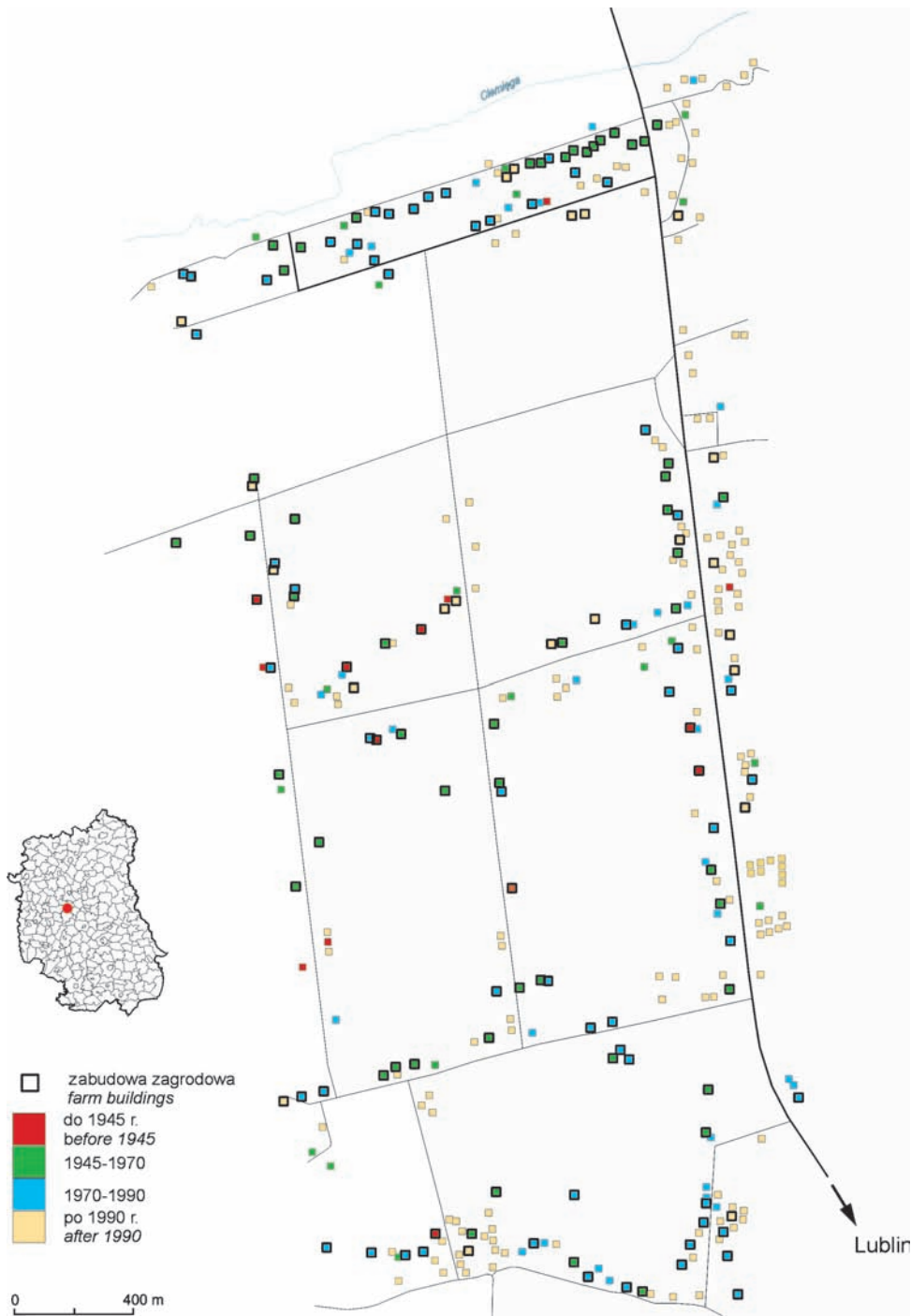
Presja nowych inwestorów powoduje nieuchronne przekształcenia środowiska przyrodniczego oraz pojawianie się konfliktów pomiędzy rolnictwem i mieszkalnictwem. Systematycznie zmniejsza się powierzchnia użytków rolnych, które przejmowane są pod zabudowę mieszkaniową. Podobne zjawiska obserwuje się na innych obszarach podmiejskich (Bański, 2006).

Zmiany na obszarach o przewadze funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej na przykładzie wsi Krasne

Wiele obszarów woj. lubelskiego ma naturalne predyspozycje do rozwoju turystyki i może ona stać się istotnym czynnikiem ożywienia gospodarczego regionu. Zmiany zachodzące w budownictwie wsi o funkcjach rekreacyjnych analizowano na przykładzie osady Krasne (ryc. 5). Wieś położona jest 45 km na północny wschód od Lublina, nad brzegiem jeziora o tej samej nazwie, w granicach Parku Krajobrazowego „Pojezierze Łęczyńskie”.

Była to typowa wieś rolnicza. Od lat 1970., w wyniku rozwoju rekreacji odsetek ludności utrzymującej się ze źródeł pozarolniczych stopniowo wzrastał. Okolice jeziora Krasne stanowią bardzo atrakcyjny teren do wypoczynku, przede wszystkim letniego i rekreacji sobotnio-niedzielnej. Nad jeziorem zlokalizowanych jest 5 ośrodków wypoczynkowych. Od niedawna pręźnie rozwija się prywatna zabudowa rekreacyjna, która stanowi obcą kulturowo strukturę osadniczą. Na działkach o małej powierzchni (200–500 m²) budowane są domy letniskowe tworzące nowe osiedla, nie związane funkcjonalnie z częścią „starej” wsi. Przekroczona też została naturalna chłonność tego obszaru. Na skutek nasilenia budownictwa domków letniskowych doszło do przeciążenia rekreacyjnego zlewni jeziora i w konsekwencji do znacznego obniżenia jego walorów przyrodniczych (Michalczyk i Turczyński, 1998).

Proces przekształcenia układu osadniczego Krasnego rozpoczął się stosunkowo niedawno, bowiem 80% istniejących obecnie domów letniskowych wybudowano w okresie ostatnich 20 lat (Wesołowska, 2002). Podczas badań



Ryc. 4. Rozmieszczenie i wiek domów we wsi Jakubowice Konińskie
 Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych oraz map topograficznych z 1976, 1985 i 2000.

Locations and ages of houses in Jakubowice Konińskie village
 Source: own study on the basis of topographical maps from 1976, 1985 and 2000 plus field research.

terenowych ustalono, że ponad połowa ich właścicieli pochodzi z Lublina. Ludzie żywiłowo kupowali tereny przeznaczone pod zabudowę letniskową. Konsekwencją tego jest zabudowanie terenu wokół jeziora ze wszystkich stron i powstanie 4 osiedli domków letniskowych (ryc. 6). Efektem braku kontroli nad przekształceniami sieci osadniczej jest m.in. zajmowanie pod zabudowę letniskową najatrakcyjniejszych krajobrazowo terenów wokół jezior, bez zachowania stref ochronnych. W wyniku wydzielenia wielu drobnych działek budowlanych zachwiana została równowaga ekologiczna i następuje degradacja krajobrazu. Do pozytywnych skutków „kolonizacji turystycznej” można zaliczyć adaptowanie niektórych obiektów budownictwa lokalnego (stare chaty, stodoły, młyny itp.) na cele rekreacyjne. Korzystne jest także przenoszenie na tereny wiejskie niektórych cech miejskiego modelu życia, tworzenie nowych miejsc pracy dla ludności miejscowej oraz możliwość sprzedaży produktów rolnych przez lokalnych producentów.

Zmiany na obszarach peryferyjnych na przykładzie wsi Antoniówka

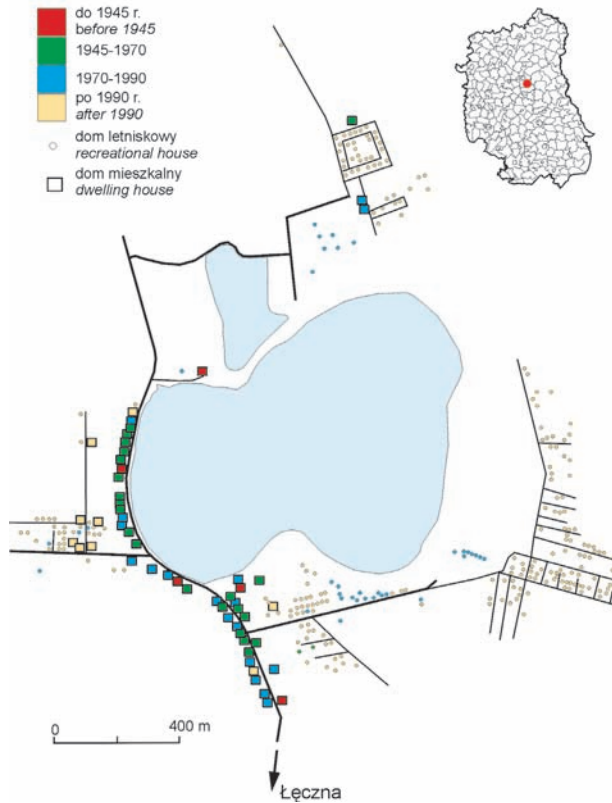
Obszary wiejskie woj. lubelskiego pełnią przede wszystkim funkcje rolnicze. Tylko niewielka część gmin posiada funkcje uzupełniające (na ogół rekreacyjne i leśne). Przykładem typowej wsi rolniczej jest Antoniówka, położona w północno-wschodniej części gminy Krzczonów w powiecie lubelskim. Wieś położona jest peryferyjnie – od większej miejscowości jaką są Piaski dzieli ją 15 km.

Począwszy od lat 1950. następuje powolne zamieranie wsi. We wsi ubyłoby ponad 1/3 budynków i ponad 2/3 ludności. Podczas badań terenowych zaobserwowano wiele opuszczonych mieszkań oraz natrafiono na pozostałości starych siedlisk. Jeszcze w latach 1980. na terenie wsi znajdowała się szkoła, sklep i punkt skupu mleka. Obecnie w Antoniówce nie ma już szkoły ani żadnych podmiotów gospodarczych. Proces wyludniania się jest charakterystyczny dla wielu małych wsi Lubelszczyzny, szczególnie zaś dotyczy terenów wschodnich i wsi o niekorzystnym położeniu komunikacyjnym.

Budownictwo we wsiach rolniczych polega na wymianie starych domów na nowe oraz tzw. zabudowie plombowej, w obrębie tego samego siedliska. Współcześnie nowe inwestycje budowlane podejmowane są głównie przez ludność nie związaną z produkcją rolną. Charakterystyczną cechą przekształceń w tego typu wsiach jest utrwalanie istniejących, zwartych układów osadniczych, dzięki czemu struktura przestrzenna wsi pozostaje prawie niezmienną (ryc. 6).

Rolnicy koncentrują się na adaptacji, modernizacji i rozbudowie istniejących budynków mieszkalnych. Na obszarach rolniczych modernizacja starej zabudowy ma zatem większe znaczenie niż rozwój nowego budownictwa. Ta współczesna modernizacja poprawia warunki życia, ale zaburza wygląd

budynków mieszkalnych. Wyposażanie domów w dodatkowe pomieszczenia, takie jak garaż czy nowa kondygnacja, najczęściej niekorzystnie zmienia ich kształt i proporcje.



Ryc. 5. Zabudowa mieszkaniowa i letniskowa nad jeziorem Krasne

Źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych z 1976, 1985, 2000 i badań terenowych.

Residential and recreational housing in the vicinity of Lake Krasne

Source: own study on the basis of topographical maps from 1976, 1985 and 2000 plus field research.

Współcześnie w nowoczesnych gospodarstwach rolniczych następuje wzbogacanie siedlisk o nowe elementy – magazyny, silosy, garaże. Natomiast w gospodarstwach tradycyjnych zmieniają się funkcje niektórych budynków gospodarczych bądź są one likwidowane. Wielokrotnie również dochodzi do wydzielenia z siedliska nowej działki budowlanej, z reguły pod budowę domu dla osób nie związanych z rolnictwem.

Zmiany architektury i materiałów budowlanych

Materiał budowlany ścian budynków jest jedną z głównych cech fizjonomicznych domów. W najstarszych domach materiałem tym było głównie drewno. Po II wojnie światowej następowało stopniowe zanikanie drewna jako materiału budowlanego na rzecz cegły i pustaka. Zdecydowane odejście od drewna nastąpiło w latach 1960.

Podobnie jak ściana, w krajobrazie wsi wyraźnie zaznacza się dach. Generalnie okres ostatnich kilkunastu lat wyróżnia się ubytkiem pokryć papą i eternitem, natomiast znacznie wzrasta wykorzystanie blachy. Tym materiałem pokryta jest więcej niż połowa domów wybudowanych po 1990 r. W ostatnim czasie obserwuje się również powrót do pokryć dachówkowych.

Główną cechą architektoniczną budynków mieszkalnych, na jaką zwrócono uwagę podczas badań terenowych była liczba kondygnacji. Wśród badanych domów, zdecydowaną większość stanowią budynki parterowe. Widoczny jest jednocześnie silny związek pomiędzy tą cechą a kategorią zawodową inwestora – największy udział wśród właścicieli budynków parterowych mają rolnicy, drugą grupę stanowią chłoporobotnicy.

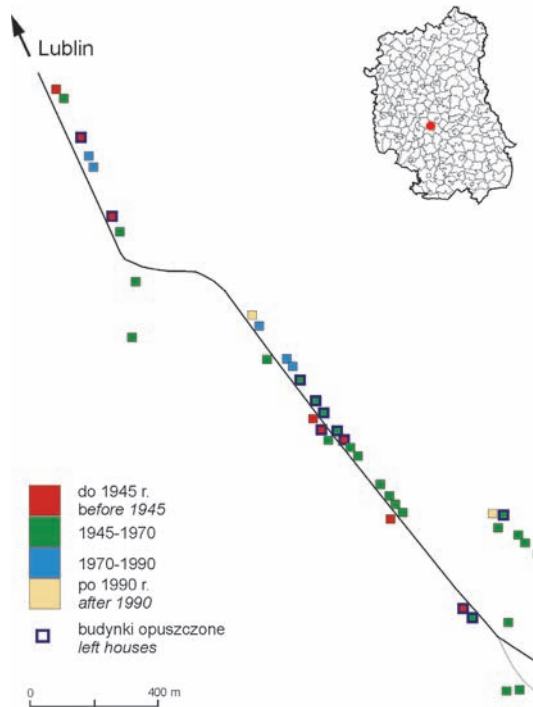
Domy piętrowe pojawiły się w latach 1960., co było częściowo związane ze wzrostem dochodów rzemieślników, właścicieli zakładów usługowych oraz osób pracujących za granicą. Budynki te pod względem rozmiarów znacznie odbiegają od domów tradycyjnych. Według A. Basisty (2000) przyczyną powstawania budynków piętrowych na wsi był fakt, że dom wiejski stał się niejako miernikiem prestiżu jego właściciela. Ponadto, zakazy administracyjne przyczyniły się do ograniczenia praktyki dzielenia ojcowizny między dzieci, w wyniku czego budowano duże domy, aby zapewnić mieszkanie potomstwu. Ponieważ we wspomnianym okresie występowały duże migracje ze wsi do miast, głównie ludności młodej, przestrzeń zarezerwowana dla młodych osób w piętrowych „pudełkach” często pozostawała niewykorzystana.

W latach 1970., na skutek przenoszenia wzorców miejskich na tereny wsi oraz typizacji projektów, wzrósł odsetek budynków o prostych formach. To właśnie te budynki zmieniły zdecydowanie charakter i wygląd wsi. Wieś polska została zabudowana ceglanyimi „pudełkami” z tzw. dachem kopertowym.

Współcześnie wzrosła liczba budynków mieszkalnych, które w podstawie mają wielokąty. Związane jest to ze zmianą przepisów budowlanych, dzięki której inwestorzy mają większą swobodę wyboru wielkości i kształtu domu.

Z biegiem lat zmieniała się także wysokość podmurówek. W domach sprzed 1960 r. podmurówki nie przekraczają 0,5 m wysokości. W latach 1960. i 1970. zaznacza się wyraźny wzrost liczby domów z podmurówką wysoką, co związane jest z budowaniem garaży i suteryn. Stosowanie wysokiego podpiwniczenia wymuszała w pewnym sensie polityka gospodarcza państwa tj. głównie

ograniczenia w przydziałach materiałów budowlanych i limity powierzchni mieszkalnej. Podpiwniczenia, w których pomieszczenia miały wysokość do 220 cm, traktowano jak gospodarcze, co nie przeszkadzało użytkować ich jako mieszkania. Po 1990 r. popularne stały się projekty domów z wysoką podmurówką, a podpiwniczenia wykorzystywane są na pralnie, kotłownie, spiżarnie i garaże.



Ryc. 6. Rozmieszczenie i wiek domów we wsi Antoniówka
 Źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych z 1976, 1985, 2000 i badań terenowych.

Locations and ages of houses in Antoniówka village
 Source: own study on the basis of topographical maps from 1976, 1985 and 2000 plus field research.

Kolejnym elementem fizjonomii domów jest kształt dachów. Dach jest fragmentem domu najbardziej eksponowanym w krajobrazie. Najpowszechniej występują dachy dwuspadowe, o prostej konstrukcji. Taki właśnie typ posiada większość starych domów. W latach 1960. na szerszą skalę pojawiły się dachy czterospadowe, tzw. kopertowe. W latach 1980., na skutek wzrostu liczby budynków z użytkowym poddaszem i zastosowania otworów okiennych w dachach, nastąpiła zmiana konstrukcji na tzw. dachy „otwarte”. Po 1990 r. powrócił dach dwuspadowy, co należy wiązać z pojawianiem się nowych domów o bogatszej formie.

Estetykę otoczenia budynku podnoszą przede wszystkim zadbane ogrody. Na przestrzeni lat wraz ze zmianą architektury budynków i stosowanych materiałów budowlanych, zmienił się również sposób urządzania ogrodów. Zróżnicowały się przede wszystkim gatunki roślin ozdobnych oraz drzew wysadzanych obok domów. W sąsiedztwie najstarszych budynków mieszkalnych sadzone były drzewa owocowe, które były namiastką sadu. Część otoczenia przed domem, od strony drogi, przeznaczano zaś na rośliny kwiatowe. Największe zmiany w wystroju ogrodów dokonały się w ciągu ostatnich dziesięciu lat. Miejsce kwietników zajęła trawa oraz krzewy i drzewa iglaste, pojawiły się także oczka wodne i fontanny.

Równie ważnym elementem otoczenia budynku mieszkalnego jest ogrodzenie. Na wsi stosuje się ogrodzenia drewniane, murowane, żywopłot, siatkę lub ogrodzenia z gotowych elementów betonowych. Ogrodzenie drewniane charakterystyczne jest dla domów budowanych w latach 1950, a także w ostatnich latach. W latach 1970. i 1980. w krajobraz wiejski wprowadzono na szeroką skalę siatkę metalową, co wynikało z niskich kosztów jej zakupu i instalacji. W latach 1980. i 1990. pojawiły się prefabrykowane elementy ogrodzeń. W większości są to betonowe słupki szpecące wygląd wsi. Liczne nowo budowane domy nie są ogradzane.

Podsumowanie

Według oficjalnych danych w okresie 1989–2001 na terenach wiejskich Lubelszczyzny oddano do użytku około 24 tysiące mieszkań. Stanowiło to około 8% ogółu mieszkań wybudowanych w tym czasie na terenach wiejskich całego kraju. Należy jednak podkreślić, że liczba ta może odbiegać od rzeczywistości, bowiem częstym zjawiskiem jest opóźnianie zgłaszania ukończenia budowy domu.

Procesy transformacji gospodarczej wzmocniły zróżnicowanie przestrzenne nowego budownictwa mieszkaniowego na wsi. Polaryzacja budownictwa polega na wykształcaniu się wyraźnych obszarów koncentracji budownictwa. Są to głównie tereny podmiejskie, obszary atrakcyjne turystycznie oraz wąskie pasma wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.

Nowe budownictwo ma znaczący wpływ na poprawę warunków mieszkaniowych ludności. Ostatnio budowane domy są bowiem większe i na ogół w pełni wyposażone w podstawowe instalacje techniczne. W latach 1988–2002 przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkań wzrosła o 19 m², zaś powierzchnia przypadająca na 1 osobę zwiększyła się o 5 m². Znacząco zmienił się też odsetek mieszkań posiadających instalacje sanitarne. W stosunku do 1988 r. podwoiła się liczba mieszkań wyposażonych w wodociąg i łazienkę. Niestety, ze względu na wysoką kapitałochłonność nadal niski jest odsetek mieszkań korzystających z sieci kanalizacyjnej i gazowej.

We wsiach o funkcji rolniczej ludność skupiła się na modernizacji i rozbudowie istniejących budynków mieszkalnych. Zmiany polegają przede wszystkim na ocieplaniu ścian budynków, adaptacji poddaszy na cele mieszkaniowe oraz dobudowywaniu nowych pomieszczeń. Na niektórych obszarach Lubelszczyzny ma to większe znaczenie niż rozwój nowego budownictwa.

Nowe inwestycje budowlane podejmowane były głównie przez ludność dwuzawodową lub nie związaną z produkcją rolną. Na skutek tego procesu dochodzi do coraz większych dysproporcji pomiędzy poszczególnymi regionami województwa. Miejscowości położone bliżej miast lub na obszarach o atrakcyjnych walorach przyrodniczych, gdzie inwestorami jest ludność miejska, rozwijają się znacznie szybciej niż tereny położone z dala od ważniejszych szlaków komunikacyjnych lub większych ośrodków miejskich. Budownictwo realizowane przez ludność miejską w znaczący sposób przekształca układy osadnicze wsi. We wsiach podmiejskich zaobserwowano tendencję zmniejszania się udziału zabudowy zagrodowej na korzyść zabudowy wyłącznie mieszkaniowej.

W okresie gospodarki socjalistycznej, pomimo ograniczonej dostępności materiałów budowlanych, budownictwo rozwijało się dość intensywnie. Na skutek typizacji projektów powstawały domy wzorowane na osiedlach miejskich. Budownictwo mieszkaniowe z tych lat cechuje się masowością i przerostem zabudowanych przestrzeni w stosunku do rzeczywistych potrzeb inwestora. Budownictwo „klocków” zunifikowało i oszczędziło historycznie ukształtowany krajobraz wiejski. Dopiero zniesienie pod koniec lat 1980. projektów typowych, jak również powstanie w latach 90. wolnego rynku materiałów budowlanych przyczyniło się do powrotu na wieś architektury nawiązującej do tradycji.

Piśmiennictwo

- Andrzejewski A., 1991, *Procesy urbanizacji w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych*, Biuletyn KPZK PAN, 154.
- Bański J., 2006, *Geografia polskiej wsi*, PWE, Warszawa.
- Basista A., 2000, *Wiejskie budownictwo indywidualne w PRL*, [w:] *Kierunki planowania przestrzennego i architektury współczesnej wsi. IX Konferencja Naukowa*, Katedra Urbanistyki i Planowania Przestrzennego, Wydział Architektury Politechniki Białostockiej, Białystok, s. 13–21.
- Borc Z., 1996, *Problemy kształtowania przestrzennego wsi na pograniczu z miastem*, [w:] *Kierunki planowania przestrzennego i architektury współczesnej wsi*, Katedra Architektury Wsi i Przemysłu Politechniki Białostockiej, Białystok, s. 13–16.
- Chilczuk M., 1970, *Osadnictwo wiejskie Polski. Formy i układy przestrzenne*, PWN, Warszawa.
- Dobrowolska M., 1931, *Osadnictwo Puszczy Sandomierskiej między Wisłą i Sanem*, *Krakowskie Odczyty Geograficzne*, 14, Polskie Towarzystwo Geograficzne, Kraków.
- , 1959, *Przemiany struktury społeczno-gospodarczej wsi małopolskiej*, *Przegląd Geograficzny*, 31, 1, s. 3–32.

- Duszyńska E., 1947, *Kształty osiedli wiejskich w woj. lubelskim*, [w:] *Planowanie Przestrzenne, Region Lubelski I*, Wydawnictwo Ministerstwa Odbudowy nr 7, Główny Urząd Planowania Przestrzennego, Warszawa, s. 43–45.
- Galiniak J., 1994, *Przemiany budownictwa mieszkaniowego we wsiach podhalańskich w latach 1931–1988*, Prace Monograficzne Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Krakowie, 172, Wydawnictwo Naukowe WSP, Kraków.
- Galczyńska B., Kulikowski R., 1996, *Wieś i rolnictwo strefy podmiejskiej Warszawy w okresie transformacji*, [w:] *Przemiany struktury przestrzennej obszarów wiejskich w strefach podmiejskich Polski i Rumunii, Seminarium geograficzne polsko-rumuńskie*, Conference Papers, IGiPZ PAN, 25, s. 63–70.
- Gorczyca M., 1997, *Stan i rozwój mieszkalnictwa w Polsce*, Zakład Badań Statystyczno-Ekonomicznych GUS i PAN, 250, Warszawa.
- Górka A., 1995, *Przekształcenia środowiska kulturowego wsi na przykładzie strefy oddziaływania aglomeracji gdańskiej*, [w:] Z.J. Kamiński (red.), *Urbanizacja wsi w obrzeżach miejsko-wiejskich*, Uniwersytet Śląski, Katowice, s. 15–22.
- Górz B., 2001, *Budownictwo mieszkaniowe na obszarach wiejskich południowej Polski po roku 1988*, [w:] J. Rajman (red.), *Polska – Europa. Gospodarka, przemysł*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków, s. 261–279.
- Harris C., 1943, *Suburbs*, American Journal of Sociology, 49, s. 1–13.
- Hughes J., 1974, *Introduction*, [w:] J. Hughes (red.), *Suburbanization Dynamics and the Future of the City*, Centre for Urban Policy Research, New Brunswick, s. 1–16.
- Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., 1991, *Zróżnicowanie urbanizacji wsi w strefie podmiejskiej Łodzi*, Acta Universitatis Lodzianis, Folia Geographica, 13.
- , 1998, *Przeobrażenia stref podmiejskich dużych miast, Studium porównawcze strefy podmiejskiej Warszawy, Łodzi i Krakowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Jedut R., 1995, *Ewolucja morfologii wsi w następstwie przemian społeczno-gospodarczych (wybrane przykłady z Polski środkowowschodniej)*, [w:] Z.J. Kamiński (red.), *Urbanizacja wsi w obrzeżach miejsko-wiejskich*, Uniwersytet Śląski, Katowice, s. 115–125.
- Kielczewska-Zaleska M., 1956, *O powstaniu i przeobrażeniu kształtów wsi Pomorza Gdańskiego*, Prace Geograficzne, IG PAN, 5, s. 9–178.
- , 1971, *Zaplecze Tarnowa i jego struktura osadnicza*, [w:] *Studia z geografii średnich miast w Polsce, Problematyka Tarnowa*, Prace Geograficzne, IG PAN, 82, s. 183–220.
- Kulesza H., 1988, *Zróżnicowanie warunków mieszkaniowych na wsi*, Wieś Współczesna, 11, s. 128–134.
- Leszczycki S., 1932, *Badania geograficzne nad osadnictwem w Beskidzie Wyspowym*, Prace Instytutu Geograficznego Uniwersytetu Jagiellońskiego, 13, Kraków.
- , 1934, *Osadnictwo Zachodnich Karpat Polskich*, Wiadomości Geograficzne, 5–9, s. 52–60.
- , 1977, *Geografia a planowanie przestrzenne i ochrona środowiska*, PWN, Warszawa.
- Marszał T., 1999, *Zróżnicowanie i kierunki rozwoju budownictwa mieszkaniowego w Polsce*, [w:] T. Marszał (red.), *Budownictwo mieszkaniowe w latach 90. – zróżnicowanie przestrzenne i kierunki rozwoju*, Biuletyn KPZK PAN, 190, s. 7–28.
- Michalak J., 1973, *Budownictwo indywidualne w wybranych rejonach rekreacyjnych*, Materiały i Studia, 12/236/73, Instytut Gospodarki Mieszkaniowej, Warszawa.
- Michalczyk Z., Turczyński M., 1998, *Przekształcenia i zagrożenia hydrosfery*, [w:] M. Haraśimiuk, Z. Michalczyk, M. Turczyński (red.), *Jezióra łączyńsko-włodawskie. Monografia przyrodnicza*, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Lublin, s. 157–164.
- Mikielewicz R., 1996, *Urbanizacja a kształt przestrzenny wsi podmiejskiej aglomeracji łódzkiej*, [w:] *Kierunki planowania przestrzennego i architektury współczesnej*

- wsi, Katedra Architektury Wsi i Przemysłu Politechniki Białostockiej, Białystok, s. 70–73.
- Rajman J., 1996–1997, *Przekształcenia urbanizacyjne wsi krakowskiej w okresie transformacji gospodarczej*, Folia Geographica, Seria Geographica-Oeconomica, 29–30, Wyd. Oddziału PAN, Kraków, s. 31–46.
- Stasiak A., 1966, *Podstawowe problemy mieszkaniowe wsi*, [w:] *Konferencja Naukowa poświęcona ocenie potrzeb mieszkaniowych i kierunków programu budownictwa mieszkaniowego w perspektywie (1966–1985)*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Warszawa, s. 63–77.
- Szulc H., 1988, *Morfogenetyczne typy osiedli wiejskich na Pomorzu zachodnim*, Prace Geograficzne, IGiPZ PAN, 149.
- , 2002, *Atlas Historyczny Wsi w Polsce*, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Tkocz J., 1998, *Organizacja przestrzenna wsi w Polsce*, Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, 1734, Katowice.
- Trafas K., 1997, *Przebieg procesów transformacji i zmiany infrastruktury przestrzennej aglomeracji krakowskiej*, Zeszyty IGiPZ PAN, 44.
- Uhorczak F., 1957, *Polska. Przeglądowa mapa użytkowania ziemi 1:1 000 000, Osadnictwo*, ark. 6, Warszawa, CUGiK, PPWK.
- Wesołowska M., 2002, *Współczesne budownictwo mieszkaniowe na obszarach wiejskich (na przykładzie województwa lubelskiego). Aspekty strukturalne i przestrzenne*, Badania Naukowe, 4, WSU, Kielce, s.61–72.
- , 2003, *Współczesne przeobrażenia wsi podlubelskiej (na przykładzie Jakubowic Konińskich)*, [w:] *Współczesne przeobrażenia i przyszłość polskiej wsi*, Studia Obszarów Wiejskich, 4, Komisja Obszarów Wiejskich PTG, Zespół Badań Transformacji Obszarów Wiejskich IGiPZ PAN, Warszawa, s. 197–208.
- Wissink G., 1962, *American Cities in Perspective. With Special Reference to the Development of Their Fringe Areas*, Van Gorcum, Assen.
- Wiśniewska M., 1999, *Osadnictwo wiejskie*, Politechnika Warszawska, Warszawa.
- Zaborski B., 1926, *O kształtach wsi w Polsce i ich rozmieszczeniu*, Prace Komisji Etnograficznej Polskiej Akademii Umiejętności, 1, Kraków.
- Zaremba P., 1962, *Funkcjonalny podział terenów podmiejskich*, Czasopismo Geograficzne, 33, 3, s. 328–338.
- Zathey M., 2002, *Struktura przestrzenna i mieszkańcy osiedli podwrocławskich*, [w:] *Współczesne formy osadnictwa miejskiego i ich przemiany*, XV Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Uniwersytet Łódzki-PTG, Łódź, s. 165–174.

[Wpłynęło: luty; poprawiono: maj 2006 r.]

JERZY BAŃSKI, MONIKA WESOŁOWSKA

THE DEVELOPMENT OF HOUSING CONSTRUCTION
IN THE RURAL AREAS OF LUBLIN VOIVODSHIP

The analysis conducted for this paper shows that, in the last years of the 20th century, the rate of development of new housing construction in the rural areas of the Lublin voivodship was not high. The problem concerns the large spatial differences to numbers

of dwellings built from gmina to gmina, something that reflects diverse local conditions. The scale of these differences is influenced by factors connected mainly with the non-agricultural income of the population, something that affects both the capital resources of the population and construction undertakings within a particular household significantly. Lublin voivodship has both areas of the concentration of new housing construction and areas where housing construction is coming to a standstill. This irreversible process is generating greater and greater disproportions between regions. The villages situated close to cities or in environmentally-attractive areas, in which housing construction is in the hands of city investors, are developing much more rapidly than areas situated far away from major transport routes and urban agglomerations.

The financial factor is the main and most important one at present stimulating the development of new housing construction in the country. In recent years, the main investors have been within the dual-occupation or non-agricultural population. There is a significant influence of the population coming from Lublin into suburban and recreational areas. Housing construction being engaged in by the city population is transforming these areas considerably. This often brings about a complete change in settlement patterns in the country, introducing urban-type residential architecture into agricultural areas. In the areas of concentrated housing construction – suburban zones – it is possible to observe disadvantageous trends towards the urbanization of rural areas through the constructing of houses for a non-agricultural population. The rapid expansion of housing construction into rural areas intensifies the processes of settlement dispersion, threatening spatial chaos and being associated with great freedom of architectural forms. In turn, the suburban villages are witnessing constant declines in the numbers of farm buildings, with attendant increases in the number of buildings for the non-agricultural population.

Terytorialne podsystemy społeczne o charakterze wspólnotowym w mieście

Community-type territorial social subsystems in the city

JACEK KOTUS

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej,
Uniwersytet im. A. Mickiewicza, 61-680 Poznań; ul. Dziegielowa 27;
e-mail: tatra@amu.edu.pl

Zarys treści. Celem opracowania jest przedyskutowanie zróżnicowania społeczności terytorialnych o charakterze wspólnotowym w dużym mieście oraz propozycja teoretycznej kategoryzacji tych struktur i systematyzacji pojęciowej w tym zakresie. W związku z tak założonym celem autor przyjmuje systemowe ujęcie miasta i z tej perspektywy prowadzi dyskusję. Punktem wyjścia rozważań jest przyjęcie koncepcji terytorialnego systemu społecznego. Kolejne części opracowania dotyczą: (1) podstawowych terytorialnych struktur społecznych w mieście: społeczności subsąsiedzkiej, sąsiedzkiej oraz lokalnej, a także podstawowych relacji: (2) wewnętrznych: izolacji, koegzystencji, kooperacji, (3) zewnętrznych: wycofania, zainteresowania, zaangażowania, (4) wobec terytorium: negacji, neutralności, przynależności.

Słowa kluczowe: koncepcja systemowa, terytorialne podsystemy społeczne, duże miasto.

Wstęp

Celem niniejszego opracowania jest przedyskutowanie funkcjonowania społeczności terytorialnych, szczególnie w dużym mieście oraz propozycja kategoryzacji tych struktur i systematyzacji pojęciowej. W opracowaniu porusza się kwestie społeczności o charakterze terytorialnym i wspólnotowym, nie ustosunkowując się szerzej wobec kategoryzacji miejskich społeczności zrzeszeniowych. M. Szczepański w rozważaniach na temat perspektyw badacza wobec społeczno-przestrzennych struktur miejskich zwraca uwagę na wielość możliwych ujęć teoretycznych i metodologicznych badania społeczności miejskich (Szczepański, 1989; Szczepański i Nurek, 1997). Ten sam autor podejmuje próbę interpretacji struktur, o których mowa z perspektywy tzw. socjologii życia codziennego. W niniejszym opracowaniu miejskie społeczności terytorialne traktuje się jako struktury tworzące podsystemy miasta i wchodzące w skład systemu miasta.

Przyjęto zatem perspektywę systemową, która w zamiarze autora opracowania ma przyczynić się do uporządkowania rozpatrywanych zagadnień (Starosta, 2002, s. 101; Ziółkowski, 2002, s. 140–147).

W publikacjach anglojęzycznych dotyczących miasta jednym z kluczowych problemów podejmowanych przez uczonych są miejskie zbiorowości terytorialne, zasady ich funkcjonowania oraz zjawiska będące udziałem tego typu struktur społecznych. Pojawiają się prace teoretyczne, a także *case studies*, dyskusje nad modelami i typami idealnymi, szczegółowe badania empiryczne, wieloaspektowe analizy i ujęcia syntetyzujące. Od lat formułowane są modele i typologie przestrzeni sąsiedzkich oraz opisywane są kategorie tego typu społeczności (Jacobs, 1961; Janowitz, 1967; Suttels, 1972; Warren i Warren, 1977; Weiss, 1988; Gottdiener, 1994; Brower, 2000; Brint, 2001, Webster, 2001; Grant, 2004, Pacione, 2005). Podejmuje się również kwestie różnic pomiędzy strukturami typu *neighbourhood* i *community* (Peterman, 2000; Paddison, 2001).

Z tej perspektywy dokonania badaczy polskich nie są bogate. Ponadto są duże dysproporcje pomiędzy stosunkowo liczną grupą prac empirycznych a opracowaniami koncepcyjnymi (Jałowiecki, 1998). Do najważniejszych opracowań obu grup zaliczyć można prace szkoły lubelskiej na temat stosunków sąsiedzkich (Turowski, 1973, 1977; Kryczka, 1981), B. Jałowieckiego oraz M. Szczepańskiego – związane głównie z kompleksową strukturą miasta, ale odwołujące się także do terytorialnych społeczności miejskich (Jałowiecki, 1968, 1972, 1980, 1988; Szczepański, 1981), J. Wodza – przybliżającą społeczności miejskie poprzez pryzmat patologii w mieście (Wódz, 1989) czy K. Frysztackiego (1997), koncentrującą się na strukturalnych analizach miejskich społeczności lokalnych i podspołeczności lokalnych. Systemowe ujęcie miasta prezentuje w swych dociekaniach naukowych J. Regulski (1980), traktując miasto jako system funkcji wypełnianych przez jednostki oraz przez organizacje. Nieocenioną rolę w wyjaśnianiu zjawisk miejskich odgrywają prace A. Wallisa, który porusza kwestię miasta również w ujęciu systemowym (Wallis, 1990). Zbiorowości miejskie tworzą według badacza podsystem społeczny. W klasyfikacji zbiorowości wymienia on: struktury terytorialne, terytorialno-funkcjonalne oraz funkcjonalne.

Problematyka zbiorowości terytorialnych, a właściwie pewnej ich kategorii, tj. społeczności lokalnych, pojawia się w polskiej literaturze naukowej w sposób gruntowny z początkiem lat dziewięćdziesiątych XX w. wraz z dyskusją nad kształtem samorządowej Polski (Czyż, 2004, s. 86). Przy okazji prac nad kompleksową reformą terytorialną kraju jednym z kluczowych zagadnień debat naukowych stają się społeczności lokalne, ich definicje, struktury i funkcje. Porusza się jednak zagadnienia społeczności lokalnych głównie w układach gminnych, wiejskich bądź małomiasteczkowych. Opisuje się terytorialne korzenie i powiązania społeczności lokalnych (Szczepański, 1992), ich kluczowe znaczenie dla tworzenia samorządowych struktur (Sowa, 1989), rolę we współtworzeniu „małych ojczyzn” (Pucek, 1989), udział w rozwoju lokalnym (Kotus,

2001). Zdecydowanie mniej miejsca poświęca się zróżnicowaniu społeczności terytorialnych w układach wielkomiejskich. Warto zauważyć, iż żadnej z kategorii pojęciowych omawianych w opracowaniu nie uwzględniają w swych pracach uznani socjologowie strukturalni P. Sztompka (2002) oraz A. Giddens (2004). Problemu socjologicznej definicji społeczności lokalnej oraz zbiorowości terytorialnej nie unika natomiast B. Szacka (2003). Autorka przeciwstawia sobie wspomniane pojęcia zwracając uwagę, że cechami społeczności lokalnej są: wspólne terytorium, interakcje społeczne oraz psychiczna więź wspólnotowa z terytorium. Z kolei zbiorowość terytorialną traktuje jako strukturę większą, będącą skupiskiem zatamizowanych jednostek, którego skład bywa płynny i zmienny (Szacka, 2003, s. 230). W niniejszym opracowaniu społeczność subsąsiedzką, społeczność sąsiedzką, społeczność lokalną, jak i zbiorowość miejską traktuje się jako *sensu stricte* struktury terytorialne.

Obecnie badacze rozprawiający o kierunkach rozwoju nauki nadal podkreślają konieczność prowadzenia pogłębionych studiów problematyki społeczności terytorialnych (Parysek i Strykiewicz, 2004). Niniejszy tekst ma na celu bliższe przedstawienie tego zagadnienia.

Podstawowe założenia teoretyczne

Pod koniec lat 1980. na gruncie geografii społeczno-ekonomicznej sformułowana została koncepcja terytorialnych systemów społecznych (Chojnicki, 1988). Za podstawową jednostkę konceptualizacji jej autor przyjmuje terytorialny system społeczny, którego przykładem może być również miasto. Rozbudowując aparat pojęciowy oraz opisując aspekty tak rozumianych systemów twórca koncepcji koncentruje się głównie na ujęciu regionalnym, nie rozpatrując charakteru miasta jako terytorialnego systemu społecznego oraz jego podsystemów.

Miasto niewątpliwie może być uznane za terytorialny system społeczny. Tak rozumiany system to „system społeczny, w którym zbiorowość ludzi trwale zajmuje, zagospodarowuje i kontroluje wyodrębniony obszar powierzchni ziemi czyli terytorium” (Chojnicki, 1988, s. 498). Można postawić pytanie, z jakich elementów ów system miasta jest zbudowany i jakie relacje w nim zachodzą. Jednakże odpowiedź na to pytanie jest bardzo utrudniona ze względu na złożoność struktur wewnątrzmiejskich. Ich wieloaspektowość i wielopoziomowość wymusza na badaczach ograniczenie rozważań do wybranych kategorii i typów struktur wewnątrzmiejskich. Przyjęcie koncepcji miejskiego terytorialnego systemu społecznego pozwala bardzo przejrzysto dokonać analizy podsystemów miasta wyróżnionych za pomocą kryterium administracyjnego. Wtedy koncepcja terytorialnego systemu społecznego może być stosowana literalnie, bez żadnego uszczerbku dla analizowanej rzeczywistości społeczno-systemowej. Miasto traktowane systemowo składać się wówczas będzie z podsystemów dzielnicowych, a w skład tych wchodzić będą jednostki pomocnicze samorządu

terytorialnego (np. „Osiedla” w Poznaniu). Tak rozumiane terytorialne podsystemy społeczne mają swoją wyraźną strukturę, otoczenie i skład oraz klarownie określone granicami terytorium. Wtedy kontrola społeczna nad każdym z podsystemów wynika z formalnych relacji panowania i władania obszarem, a zasięg terytorialny granic poszczególnych podsystemów jest wyznaczony administracyjnie. Znacznie trudniej, lecz z punktu widzenia poznawczego nie mniej interesująco, przedstawia się próba identyfikacji terytorialnych podsystemów społecznych określonych poprzez wyróżnienie głównych zbiorowości terytorialnych o charakterze wspólnotowym. Bez wątplenia grupy subsąsiedzkie, sąsiedzkie czy lokalne mają terytorialny (choć zróżnicowany) charakter, wiążą je relacje wewnętrzne i zewnętrzne oraz odniesienia wobec terytorium. Można podjąć dyskusję nad ich składem, otoczeniem i strukturą. Ich zasięg terytorialny wynika jednak z użytkowania przez konkretną grupę społeczną określonego obszaru uznawanego za terytorium, nie zaś z formalnego panowania czy władania nim (Barth, 1969; Cohen, 1985; Delaney, 2005). Ta specyfika przedmiotu rozważań tj. miejskich zbiorowości terytorialnych nieco komplikuje analizę systemową w kontekście terytorialnym.

W niniejszym opracowaniu koncepcję terytorialnego systemu społeczniego wykorzystano jako podstawę rozważań teoretycznych dotyczących składu w warstwie społecznej, relacji oraz terytorialnego aspektu otoczenia rozważanych struktur społecznych, a także do teoretycznego wyróżnienia i opisanie zasadniczych terytorialnych zbiorowości społecznych o charakterze wspólnotowym w mieście.

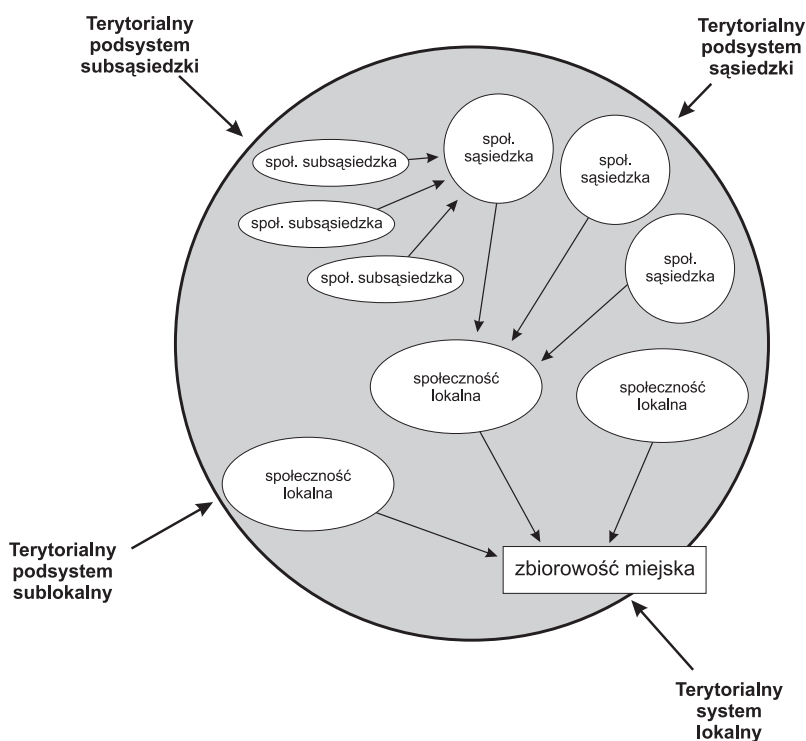
Warstwę społeczną podsystemów miasta tworzą społeczności (struktury społeczne) posiadające w użytkowaniu określony obszar miasta, zaś otoczeniem wewnętrznym (wewnątrzsystemowym) jest ów użytkowany obszar¹. Przedyskutowano szczególnie kwestię granic tak rozumianego terytorium. Należy zauważyć, iż w przypadku terytorialnych podsystemów społecznych w mieście obszar jest czynnikiem konstytuującym społeczność terytorialną, ale nie wystarczającym do tego, aby społeczność ta mogła zaistnieć w pełni swego społecznego zintegrowania i w tym układzie relacji trwać. O stopniu integracji społeczności terytorialnych w mieście świadczą przede wszystkim relacje pomiędzy uczestnikami tych struktur społecznych, choć nie można bagatelizować relacji terytorialnych, które mogą stymulować społeczność do integracji.

W ramach terytorialnego społecznego systemu miasta proponuje się wyznaczyć następujące podsystemy (por. ryc. 1):

- subsąsiedzki,
- sąsiedzki,
- sublokalny.

¹ Termin „obszar” w opracowaniu jest używany zamiennie z terminem „terytorium”. Otoczenie zewnętrzne traktowane jest jako otoczenie zewnątrzsystemowe, wewnętrzne zaś – jako wewnątrzsystemowe.

Ważny z punktu widzenia sprawności systemu miasta jest również społeczny podsystem rodziny lub inaczej – gospodarstwa domowego. Jednakże jest on systemem nieterytorialnym lub quasi-terytorialnym, ponieważ struktura ta nie konstytuuje się na podstawie obszaru. Terytorium jest do zaistnienia rodziny warunkiem niekoniecznym, choć usprawnia funkcjonowanie tego typu struktury społecznej w dalszym jej trwaniu. Z uwagi na niedeterministyczną relację rodziny z obszarem ten rodzaj struktur został w opracowaniu pominięty. Należy w tym miejscu dodać, że w realnym ujęciu wyróżniane tak podsystemy miasta na każdym z poziomów będą tworzyć raczej „obwarzankę” miejski niżli strukturę wypełniającą całość organizmu miejskiego.



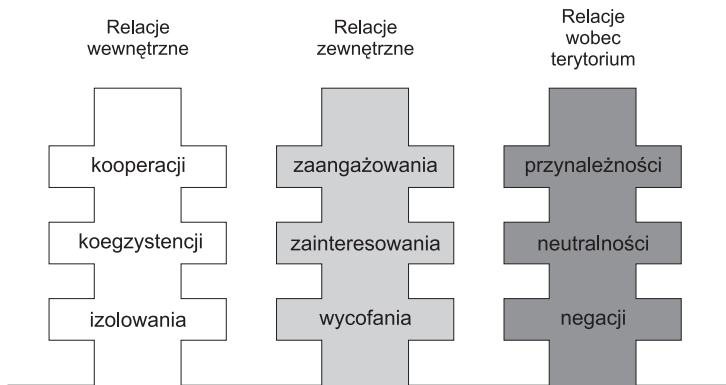
Ryc. 1. Terytorialne podsystemy społeczne o charakterze wspólnotowym w mieście i społeczności je tworzące

Community type territorial social subsystems in the city and communities within these sub-systems

Otoczeniem wewnętrznym (wewnątrzsystemowym) każdego z wymienionych podsystemów społecznych miasta jest wyodrębniona terytorialnie warstwa podłoża materialnego (Chojnicki, 1988). Niewątpliwie bardzo trudne do wyznaczenia pozostają granice społecznych podsystemów miasta. Terytorialny zasięg

występowania każdego typu zbiorowości terytorialnej cechuje duża umowność, zmienność, niezdeteminowanie i zależność sytuacyjna. W dużej mierze ów zasięg jest określony relacjami społecznymi pomiędzy mieszkańcami poszczególnych obszarów, dlatego granice tak rozpatrywanych podsystemów miasta mają charakter nierytmomorficzny. Autor niniejszego opracowania przyjmuje, że „systemowość” poszczególnych podsystemów miasta oraz systemu nadrzędnego jest stopniowalna od pełnej integracji (homeostazy systemu) do całkowitej dezintegracji (labilności systemu).

Przyjęcie systemowej koncepcji miasta pozwala na wyróżnienie teoretycznych typów zbiorowości terytorialnych. Zabieg ten z kolei daje podstawy do prowadzenia rozważań na temat relacji wewnętrznych w ramach poszczególnych zbiorowości oraz relacji zewnętrznych pomiędzy zbiorowościami, a także relacji wobec terytorium (por. ryc. 2). Niniejsza praca koncentruje się tylko na kwestiach konceptualnych i ma ułatwić operacjonalizację omawianej problematyki oraz zejście na poziom empiryczny, który można uznać za intersubiektywnie kontrolowany.



Ryc. 2. Typy relacji w terytorialnych podsystemach społecznych w mieście
Types of relationship within territorial social subsystems in the city

Warstwa społeczna terytorialnych podsystemów społecznych miasta

Wydzielone wcześniej terytorialne społeczne podsystemy miasta są jednoznacznie związane z określonymi miejskimi zbiorowościami terytorialnymi. Stosując terminologię używaną w koncepcji terytorialnych systemów społecznych mówi się o społecznej warstwie wyróżnionych wcześniej podsystemów miasta. Każda z warstw społecznych wymienionych wcześniej podsystemów terytorialnych może w rzeczywistości występować jako bardzo silnie zintegrowana

wewnętrznie struktura społeczna lub struktura niezintegrowana wewnętrznie. Te struktury to²:

- społeczność subsąsiedzka,
- społeczność sąsiedzka,
- społeczność lokalna,
- zbiorowość miejska.

Społeczność subsąsiedzka – to struktura społeczna w skład, której wchodzić mogą tylko bezpośredni sąsiedzi np. jednego piętra bądź dwóch sąsiadujących ze sobą domów o charakterze willowym. Podstawą identyfikacji tej społeczności jest bezpośrednia styczność przestrzenna. Kilka społeczności subsąsiedzkich staje się podstawą warstwy społecznej podsystemu wyższego rzędu, tj. społeczności sąsiedzkiej. Społeczność tego typu ma bardzo niewielkie terytorium, koncentrując się głównie na mieszkaniach (domach) uczestników społeczności subsąsiedzkiej oraz niewielkiej przestrzeni pomiędzy nimi (klatka schodowa lub chodnik w przypadku zabudowy willowej). Ze względu na mały rozmiar tego typu społeczności podstawą jej istnienia są silne wzajemne oddziaływania pomiędzy wszystkimi uczestnikami, powstające na bazie bezpośrednich styczności przestrzennych i bezpośrednich styczności społecznych (kontaktów *face to face*). Rola relacji społecznych jest znacząca w stosunku do odwrotnie proporcjonalnego udziału terytorium w kształtowaniu tej społeczności. Społeczność subsąsiedzka przyjmuje nierzadko charakter struktury grupowej.

Społeczność sąsiedzka jest strukturą społeczną, którą tworzy kilka społeczności subsąsiedzkich o różnym stopniu wewnętrznego zintegrowania oraz ludzie nie będący ze sobą w bliskości przestrzennej. Kilka społeczności sąsiedzkich staje się podstawą warstwy społecznej podsystemu wyższego rzędu, tj. społeczności lokalnej. Społeczność sąsiedzka mogą konstytuować silne wzajemne relacje wszystkich uczestników, lecz najczęściej struktura socjometryczna tego typu społeczności bazuje na aktywnych kilku osobach kreujących relacje sąsiedzkie. Można zatem powiedzieć o uczestnikach tej społeczności, że są wśród nich jednostki aktywne i bierne. O wiele trudniej określane są w tym przypadku granice przestrzenne użytkowanego terytorium. Może to być obszar wyraźnie izolowany przestrzennie lub nie posiadający szczególnych cech przestrzennego wydzielenia. Podobnie ma się sprawa z wielkością tego obszaru, który może mieć przestrzenny zasięg tylko kilku pięter jednej klatki schodowej, ale również dwóch sąsiadujących ze sobą bloków mieszkalnych. Każdorazowo istnieje obszar określany jako wspólne terytorium, jednak jego zasięg w każdym przypadku jest zmienny i niedeterministyczny. Kluczowe dla jego zdefiniowania

² Społeczność w rozumieniu socjologicznym to: „agregat ludzi, którzy przejawiają wspólne działania i/lub przekonania, i którzy czują wzajemne zobowiązania poprzez relacje lojalności, wspólnych wartości i/lub osobiste sprawy” (Brint, 2001, s. 8). Zbiorowość natomiast – to struktura społeczna nie uświadamiająca sobie wzajemnych zobowiązań i wspólnoty działania. W proponowanej koncepcji wyjściowo zakłada się istnienie społeczności, która jednak pod wpływem relacji dezintegrujących może przeistoczyć się w zbiorowość.

są relacje społeczne pomiędzy uczestnikami społeczności. Relacje społeczne grają dużą rolę w kształtowaniu tych struktur, terytorium zaś niewielką.

Społeczność lokalna to struktura społeczna, której głównym składnikiem są społeczności sąsiedzkie o różnym stopniu wewnętrznego zintegrowania. Kilka społeczności lokalnych staje się podstawą warstwy społecznej ogólnomiejskiej, czyli zbiorowości miasta. Silne relacje społeczne wszystkich uczestników społeczności lokalnej są mało prawdopodobne i w znacznym stopniu w dużym mieście struktury te organizowane są przez lokalne instytucje typu parafia, szkoła podstawowa, jednostka pomocnicza miejskiego samorządu terytorialnego, osiedlowy dom kultury itp. Potencjalnie istnienie tego typu społeczności w dużym mieście związane jest z procesem instytucjonalizacji. Przynależność do określonej społeczności lokalnej jest często nieuświadomiona i definiowana poprzez poczucie bycia mieszkańcem na danym obszarze miasta. Granice przestrzenne użytkowanego przez społeczność lokalną terytorium mogą być również niezdeterminowane i zmienne w każdym przypadku, jednak często wyznaczają je wpływy instytucji (parafii, szkoły podstawowej, jednostki pomocniczej miejskiego samorządu terytorialnego). S. Ossowski zwraca uwagę, że „...czynnikiem redukującym przestrzeń może być przynależność do wspólnej gminy, wspólnej parafii, wspólnej organizacji samorządowej” (Ossowski, 1967, s. 353). Uwagę tę można odnieść bezpośrednio do społeczności lokalnej i uświadamiania sobie przez członków tej społeczności wspólnoty istnienia i wspólnoty granic w wyniku procesów instytucjonalizacji życia zbiorowego. Ten typ struktury społecznej, podobnie jak następny, może być również traktowany jako warstwa społeczna terytorialnych podsystemów społecznych o charakterze zrzeszeniowym.

Zbiorowość miejska – to warstwa społeczna systemu miasta. Głównym składnikiem tego typu warstwy są społeczności lokalne o różnym stopniu wewnętrznego zintegrowania. Wzajemne relacje pomiędzy uczestnikami zbiorowości miejskiej są najczęściej słabe, a uświadomienie uczestnictwa w tego typu strukturze społecznej jest konsekwencją przynależności do wspólnego terytorium określonego ścisłymi granicami miasta rozumianego jako lokalny terytorialny system społeczny.

Relacje wewnętrzne terytorialnych podsystemów społecznych w mieście

Każda z warstw społecznych terytorialnych podsystemów społecznych w systemie społecznym miasta ma wiążące relacje wewnętrzne, w dużej mierze odpowiedzialne za stopień zintegrowania poszczególnych struktur społecznych. Można wyliczyć następujące relacje wewnętrzne, które przyczyniają się do charakterystyki podsystemów społecznych na skali ich integracji–dezintegracji:

- izolowania,
- koegzystencji,
- kooperacji.

Relacje izolowania to typ relacji dezintegrujących w ramach każdej z wyróżnionych warstw społecznych terytorialnych podsystemów o charakterze wspólnotowym. W wyniku tych relacji struktury: subsąsiedzka, sąsiedzka i lokalna przyjmują postać zbiorowości o słabych łącznościach pomiędzy uczestnikami tych struktur lub łączności takie w ogóle nie występują. Ich szczególnie negatywny i dotkliwy charakter uwidacznia się na poziomie subsąsiedzkim oraz sąsiedzkim, bowiem w tych warstwach społecznych bardzo ważne i użyteczne są relacje społeczne pomiędzy poszczególnymi uczestnikami. Relacje izolowania pełnią także dezintegrującą funkcję w społeczności lokalnej oraz zbiorowości miejskiej. Jednak w przypadku społeczności lokalnej relacje izolowania kompensowane są przez integracyjny wpływ procesów instytucjonalizacji oraz relacje zewnętrzne działające wertykalnie.

Relacje koegzystencji są typem wewnętrznych relacji społecznych inicjujących integrację warstw społecznych terytorialnych podsystemów o charakterze wspólnotowym. Relacje koegzystencji uczestników poszczególnych struktur społecznych zapewniają bazowy poziom społecznej integracji w ramach omawianych podsystemów w mieście.

Relacje kooperacji – to relacje wywołujące konsolidację społeczności w ramach poszczególnych podsystemów społecznych w kierunku ich pełnej integracji wewnętrznej. Relacje kooperacji przybierają formę okazjonalnej, a niekiedy stałej, cyklicznej współpracy jednostek społecznych w ramach struktury subsąsiedzkiej, sąsiedzkiej, lokalnej czy miejskiej.

Relacje zewnętrzne terytorialnych podsystemów społecznych w mieście

Każdy z terytorialnych podsystemów społecznych posiada relacje zewnętrzne, opisujące pozycję poszczególnych społeczności i tworzonych poprzez nie podsystemów w terytorialnym systemie społecznym miasta. Relacje zewnętrzne zachodzą pomiędzy społecznościami poszczególnych podsystemów połączonych stosunkiem podrzędności, równorzędności lub nadrzędności. Są to relacje:

- wycofania,
- zainteresowania,
- zaangażowania.

Relacje wycofania są typem relacji dysfunkcyjnych o dezintegrującym charakterze pomiędzy poszczególnymi społecznościami w ramach terytorialnych podsystemów miasta, tj. subsąsiedzkimi, sąsiedzkimi oraz lokalnymi i miejską. W wyniku relacji wycofania społeczność subsąsiedzka, sąsiedzka lub/i lokalna świadomie unikają jakichkolwiek działań wertykalnych w ramach systemów nadrzędnych, ale także wzajemnej współpracy.

Relacje zainteresowania, to taki typ relacji zewnętrznych pomiędzy poszczególnymi strukturami, w których społeczności miejskie wykazują

zainteresowanie działaniem systemów równorzędnych i nadrzędnych w ramach systemu miasta, lecz same nie angażują się i nie współpracują. Jeśli natomiast podejmują współpracę, to jest ona okazjonalna i stymulowana.

Relacje zaangażowania – relacje pomiędzy poszczególnymi warstwami społecznymi nacechowanym pełną współpracą systemową w układzie wertykalnym i prowadzącym do pełnej integracji zewnętrznej. Współdziałanie jest stałe i często oddolne.

Relacje wobec terytorium w podsystemach społecznych w mieście

Każdy z omawianych podsystemów społecznych ma charakter terytorialny, zatem jest związany z określonym obszarem miasta. Choć wszystkie podsystemy: subsąsiedzki, sąsiedzki, lokalny i miejski mają terytorialny charakter, jednak rola terytorium jest w tych podsystemach zróżnicowana. Terytorium każdorazowo stanowi warunek konieczny organizujący strukturę społeczną. Określa to jednoznacznie Z. Chojnicki „...rola jaką pełni terytorium w kształtowaniu terytorialnych systemów społecznych ma podstawowy charakter” (1988, s. 506). W przypadku subsąsiedztwa oraz sąsiedztwa terytorium jest drugoplanowe w trwaniu tych struktur i ich wewnętrznej integracji. Nie jest jednak nieistotne – może pełnić rolę jedyne go stymulatora integracji wewnątrzsystemowej, podkreślając domknięcie tego systemu w stosunku do innych układów tego rodzaju. Z kolei w przypadku społecznych podsystemów lokalnych i systemu miasta obszar pełni rolę nie tylko konstytuującą, ale i podtrzymującą ich istnienie. Komponenty społeczne (jednostki i grupy) tworzące podsystemy lokalne i system miasta uświadamiają sobie istnienie granic osiedlowych, dzielnicowych czy miejskich, choć najczęściej nie potrafią odtworzyć ich dokładnego przebiegu. Uświadomienie to często wystarcza, aby poszczególni uczestnicy układów systemowych zdawali sobie sprawę z przynależności administracyjnej do określonego obszaru i mogli przez to z tym obszarem się utożsamiać. Terytorium ma w tych przypadkach najczęściej instytucjonalną (administracyjną) definicję. Należy zatem zwrócić uwagę na fakt, że terytorialność podsystemów społecznych może być określona urbanistyczną formą osiedla, wyraźnymi barierami wyznaczającymi granice, ale także wspomnianym administracyjnym zdefiniowaniem. Terytorialność opisywana jest również poprzez relacje poszczególnych społeczności i ich uczestników wobec użytkowanego obszaru. Mogą to być relacje³:

³ Choć dostrzec można zbieżność „relacji negacji” z terminem „topofobia”, a „relacji przynależności” z określeniem „topofilia” (Tuan, 1987), jednak zdaniem autora nie można traktować tych terminów synonimicznie. Szczególnie jeśli topofilię uznaje się za umiłowanie miejsca, a topofobię – za nienawiść do miejsca (Kaczmarek, 2005). Wówczas oba terminy mają bardzo psychologiczny i personalny charakter, w odróżnieniu od „negacji” i „przynależności”.

- negacji,
- neutralności,
- przynależności.

Relacje negacji to silne negatywne odniesienia społeczności wobec użytkowanego obszaru: subsąsiedzkiego, sąsiedzkiego czy lokalnego, nacechowane niechęcią do niego, poczuciem braku przynależności lub/i posiadania. Ich szczególnie dotkliwy charakter uwidacznia się w sytuacji, gdy w warstwie społecznej nie ma silnych relacji wewnętrznych. Wówczas relacje negacji wobec obszaru osłabiają i tak „krucho fundamenty” podsystemu.

Relacje neutralności – to odniesienia nacechowane brakiem pozytywnych, jak i negatywnych poglądów i postaw wobec zasiedlanego obszaru.

Relacje przynależności są silnie pozytywnymi odniesieniami, cechuje je patriotyzm terytorialny i poczucie przynależności, posiadania. Mogą pełnić rolę stymulującą do kontaktów w ramach jednego podsystemu lub pomiędzy podsystemami. Relacje te przekładają się na realne działania na rzecz utrzymania odpowiedniego stanu zamieszkiwanego terytorium.

Otoczenie terytorialnych podsystemów społecznych

Na zakończenie pozostaje ustosunkowanie się do otoczenia poszczególnych podsystemów społecznych rozumianych terytorialnie. Otoczenie zewnętrzne (zewnątrzsistemowe) to podsystemy tego samego poziomu, z którymi dany podsystem powiązany jest oddziaływaniami. Otoczenie wewnętrzne (wewnątrzsistemowe) jest wyodrębnioną terytorialnie warstwą podłoża materialnego (Chojnicki, 1988) i o niej jest dalej mowa. Ostrość granic terytorialnie wyodrębnionej warstwy podłoża materialnego, czyli otoczenia wewnętrznego terytorialnych podsystemów społecznych w mieście, jest jedną z ciekawszych i trudniejszych do rozstrzygnięcia kwestii – zarówno w tym szczególnym przypadku, jak i kompleksowo na gruncie geografii społecznej (Rykiel, 1990; Lisowski, 2003; Delaney, 2005). Jak zauważono na wstępie, miejskie społeczności terytorialne o charakterze wspólnotowym potrzebują terytorium do ukonstytuowania się, lecz dalsze ich istnienie związane jest mocno z zachodzącymi relacjami. W praktyce można odnaleźć terytoria bardzo silnie artykułowane i podkreślane wyraźnie rozpoznawalną granicą, ale i obszary o terytorialnym kontekście, choć nie mające tak jaskrawo identyfikowalnych granic. Terytorialne zbiorowości społeczne w mieście tworzą podsystemy, o których granicach można rzec, że są i wynikiem procesów integracyjnych zachodzących w podsystemach miasta, i podstawą tych procesów.

Hipotetycznie granice terytorium będącego podstawą określonego podsystemu miasta mogą mieć charakter:

- terytorialnie otwarty,
- terytorialnie wydzielony,
- terytorialnie domknięty.

Podsystem o granicach terytorialnie otwartych – to układ nie mający wyraźnie określonych granic ani administracyjnych, ani w postaci znaczników fizycznych i/lub symbolicznych. Zakres granic jest umowny i może być zmienny w czasie, a kształtuje się w zależności od społecznych relacji wewnętrznych. Zasięg obszaru będącego w użytkowaniu istnieje, choć jest trudny do zidentyfikowania. Granice są na tyle zatarte, że nie wyznaczają np. zmiany zachowań społecznych po ich przekroczeniu. Na przykład sfera życia sąsiedzkiego może być systematycznie zakłócana przez ingerencję uczestników życia zbiorowego. Obszar jest w pełni otwarty, co oznacza nieskrępowany dostęp do niego zarówno członków określonej społeczności, jak i osób z zewnątrz. Wkroczenie na określone terytorium nie wiąże się z uświadomieniem sobie wejścia w obszar będący w czymś konkretnym użytkowaniu. Całkowita terytorialna otwartość granic może być wskaźnikiem labilności określonego podsystemu oraz całego układu systemowego.

Podsystem o granicach terytorialnie wydzielonych jest układem o przestrzennie lub/i administracyjnie zaznaczonym zakresie, lecz w zasadzie nieskrępowanym dostępie z zewnątrz. Tak rozumiany obszar może nosić miano np. jednostki sąsiedzkiej lub osiedlowej, zaznaczonej wyraźnie układem architektonicznym, uwiązaniem administracyjnym lub/i symboliką przestrzeni. Osoby wkraczające na określone terytorium mają poczucie wejścia na teren użytkowany przez ustaloną społeczność. Można przypuszczać, że do sprawności funkcjonalnej systemu miasta najodpowiedniejszy byłby każdorazowo charakter wydzielony terytorium poszczególnych podsystemów. Ta kategoria dostępności zapewnia realizację zarówno wymogów wewnętrznej integracji, jak i zewnętrznego zaangażowania. Daje również podstawy do budowania funkcjonalnych systemowo relacji przywiązania do obszaru.

Podsystem o granicach terytorialnie domkniętych – to układ o wyraźnych granicach oraz izolowanym charakterze, wynikającym z formy tych granic. Granice mogą być fizyczne lub/i administracyjne, jednakże za każdym razem ich główną cechą jest wzmacnianie izolacji obszaru. Całkowite terytorialne izolowanie może być wskaźnikiem labilności określonego podsystemu oraz całej struktury systemowej, ze względu na fakt, że podsystemy miasta nie są niezależnymi całościami, a elementami tworzącymi całość.

*

W opracowaniu zaprezentowano systemowe ujęcie terytorialnych zbiorowości w mieście, proponując kategoryzację tych struktur i systematyzację pojęć. W ocenie autora przy identyfikacji stopnia integracji poszczególnych podsystemów kluczową rolę pełnią relacje wewnętrzne, zewnętrzne oraz wobec terytorium. Dzięki ich rozpoznaniu oraz określeniu wzajemnej koincydencji można formułować opinie o charakterze poszczególnych terytorialnych zbiorowości społecznych i całych podsystemach.

*

Chciałbym serdecznie podziękować Profesorowi Zbyszko Chojnickiemu za konsultacje w trakcie pisania tego opracowania oraz uwagi i komentarze poczynione do pierwszej, roboczej wersji tekstu.

Piśmiennictwo

- Barth F., 1969, *Ethnic Groups and Boundaries: The Social Organization of Cultural Difference*, Little Brown, Boston.
- Brint S., 2001, *Gemeinschaft revisited: a critique and reconstruction of the community concept*, *Sociological Theory*, 19, 1, s. 1–23.
- Brower S., 2000, *Good Neighbourhoods. A Study of In-Town and Suburban Residential Environments*, Praeger, London.
- Chojnicki Z., 1988, *Koncepcja terytorialnego systemu społecznego*, *Przegląd Geograficzny*, 60, 4, s. 491–510.
- Cohen A., 1985, *Symbolic Construction of Community*, Ellis Horwood, Chichester.
- Czyż T., 2004, *Główne problemy badawcze polskiej geografii społeczno-ekonomicznej i ich ewolucja*, [w:] Z. Chojnicki (red.), *Geografia wobec problemów teraźniejszości i przyszłości*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 81–94.
- Delaney D., 2005, *Territory. A Short Introduction*, Blackwell Publishing, Oxford-Malden.
- Frysztacki K., 1997, *Miasta metropolitalne i ich przedmieścia. Z problematyki socjologii miasta oraz badań nad rzeczywistością krakowską*, Universitas, Kraków.
- Giddens A., 2004, *Socjologia*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Gottdiener M., 1994, *The New Urban Sociology*, McGraw Hill, New York.
- Grant J., 2004, *Types of gated communities*, *Environment and Planning B*, 31, 5, s. 913–930.
- Jacobs J., 1961, *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage, New York.
- Jałowicki B., 1968, *Osiedle i miasto. Socjologiczno-urbanistyczne studium jednostek mieszkaniowych Wrocławia*, Arkady, Warszawa.
- , 1972, *Miasto i społeczne procesy urbanizacji*, PWN, Warszawa-Kraków.
- , 1980, *Człowiek w przestrzeni miasta*, Śląski Instytut Naukowy, Katowice.
- , 1988, *Spoleczne wytwarzanie przestrzeni*, Książka i Wiedza, Warszawa.
- , 1998, *Socjologia miasta*, [w:] Z. Krawczyk, K.Z. Sowa (red.), *Socjologia w Polsce*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Rzeszów, s. 221–239.
- Janowitz M., 1967, *The Community Press in an Urban Setting: The Social Elements of Urbanism*, University of Chicago Press, Chicago.
- Kaczmarek J., 2005, *Podejście geobiograficzne w geografii społecznej. Zarys teorii i podstawy metodyczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Kotus J., 2001, *Spoleczności lokalne wybranych gmin Wielkopolski wobec zagadnień rozwoju społeczno-gospodarczego*, Wydawnictwo PTPN, Poznań.
- Kryczka P., 1981, *Spoleczność osiedla mieszkaniowego w wielkim mieście. Ideologia i rzeczywistość*, PWN, Warszawa.
- Lisowski A., 2003, *Koncepcje przestrzeni w geografii człowieka*, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- Ossowski S., 1967, *Z zagadnień psychologii społecznej*, *Dziela*, T. 3, PWN, Warszawa.
- Pacione M., 2005, *Urban Geography. A Global Perspective*, Routledge, London-New York.

- Paddison R., 2001, *Community in the city*, [w:] R. Paddison (red.), *Handbook of Urban Studies*, Sage, London-Thousand Oaks-New Delhi, s. 194–205.
- Parysek J., Stryjakiewicz T., 2004, *Globalny a lokalny wymiar badań geograficzno-ekonomicznych*, [w:] Z. Chojnicki (red.), *Geografia wobec problemów teraźniejszości i przyszłości*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 95–104.
- Peterman W., 2000, *Neighborhood Planning and Community-Based Development*, Sage, London-Thousand Oaks-New Delhi.
- Pucek Z., 1989, *Lokalność jako ojczyzna*, [w:] B. Jałowiecki, K.Z. Sowa, P. Dutkiewicz (red.), *Społeczności lokalne. Teraźniejszość i przyszłość*, Rozwój Regionalny, Rozwój Lokalny, Samorząd Terytorialny, 20, Instytut Gospodarki Przestrzennej UW, Warszawa, s. 253–274.
- Regulski J., 1980, *Rozwój miast w Polsce*, PWN, Warszawa.
- Rykiel Z., 1990, *Koncepcje granic w badaniach geograficznych*, Przegląd Geograficzny, 62, 1–2, s. 23–35.
- Sowa K.Z., 1989, *Zmierzch i odrodzenie się lokalizmu w XX stuleciu*, [w:] B. Jałowiecki, K.Z. Sowa, P. Dutkiewicz (red.), *Społeczności lokalne. Teraźniejszość i przyszłość*, Rozwój Regionalny, Rozwój Lokalny, Samorząd Terytorialny, 20, Instytut Gospodarki Przestrzennej UW, Warszawa, s. 23–44.
- Starosta P., 1995, *Poza metropolią. Wiejskie i małomiasteczkowe zbiorowości lokalne a wzory porządku makrospołecznego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- , 2002, *Spółeczność lokalna*, [w:] *Encyklopedia socjologii*, Oficyna Naukowa, Warszawa, s. 97–147.
- Suttels G.D., 1972, *The Social Constructions of Communities*, University of Chicago Press, Chicago.
- Szacka B., 2003, *Wstęp do socjologii*, Oficyna Naukowa, Warszawa.
- Szczepański J., 1992, *Polska lokalna*, [w:] B. Jałowiecki (red.), *Społeczeństwo i gospodarka w Polsce lokalnej*, Studia Regionalne i Lokalne, 38, Instytut Gospodarki Przestrzennej UW, Warszawa, s. 11–105.
- Szczepański M.S., 1981, *Miasto socjalistyczne i świat społeczny jego mieszkańców*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- , 1989, *Przestrzeń i miejskie zbiorowości lokalne*, Szkic z socjologii dnia codziennego, [w:] B. Jałowiecki, K.Z. Sowa, P. Dutkiewicz (red.), *Spółeczności lokalne. Teraźniejszość i przyszłość*, Rozwój Regionalny, Rozwój Lokalny, Samorząd Terytorialny, 20, Instytut Gospodarki Przestrzennej UW, Warszawa, s. 178–205.
- Szczepański M.S., Nurek S., 1997, *Miasto i świat społeczny jego mieszkańców w perspektywie socjologicznej*, [w:] J. Kaczmarek (red.), *Współczesne przemiany struktur przestrzennych dużych miast. IX Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Uniwersytet Łódzki, Łódź, s. 29–41.
- Sztompka P., 2002, *Socjologia*, Znak, Kraków.
- Tuan Yi-Fu, 1987, *Przestrzeń i miejsce*, PIW, Warszawa.
- Turowski J., 1973, *Socjologiczne aspekty społeczności osiedlowej*, Studia Socjologiczne, 3, s. 215–238.
- , 1977, *Spółeczność lokalna*, Studia Socjologiczne, 3, s. 105–129.
- Wallis A., 1990, *Socjologia przestrzeni*, Niezależna Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Warren R.B., Warren D.I., 1977, *The Neighbourhood Organizer's Handbook*, University of Notre Dame Press, Indiana.
- Webster Ch., 2001, *Gated cities of tomorrow*, Town Planning Review, 72, 2, s. 149–169.
- Weiss M.S., 1988, *The Clustering of America*, Harper and Row, New York.
- Wódcz J., 1989, *Problemy patologii społecznej w mieście*, PWN, Warszawa.

Ziółkowski M., 2002, *System*, [w:] *Encyklopedia socjologii*, Oficyna Naukowa, Warszawa, s. 140–147.

[Wpłynęło: marzec; poprawiono: czerwiec 2006 r.]

JACEK KOTUS

COMMUNITY-TYPE TERRITORIAL SOCIAL SUBSYSTEMS IN THE CITY

The aim of this paper is to propose a categorisation of territorial communities within a large city as well as a notional systematisation thereof. Urban territorial communities are treated as structures forming a city's subsystems and making up the urban system. The starting point is the concept of the territorial social system.

The subsystems to be distinguished within the territorial social system of a city are a sub-local territorial subsystem, a neighbourhood territorial subsystem, and a sub-neighbourhood territorial subsystem. The social layer of each of these can be a very highly integrated or non-integrated social structure. Those layers include: a sub-neighbourhood, a neighbourhood, a local, and an urban community. Each of these territorial communities within the territorial social system of the city displays binding internal relationships of isolation, coexistence and co-operation. Similarly, each also has external relationships describing the position of individual social territorial structures and the subsystems they form in the local territorial social system. These include withdrawal, interest, and involvement. Finally, each of the social structures is territorial in nature, which means that it is connected with a specified area of the city. It is suggested that the territory-oriented relationships relevant here include negation, neutrality, and belonging.

**Związek między podziałem administracyjnym
a miejską siecią osadniczą Polski.
Zastosowanie metody k -średnich do badań
miejskiej sieci osadniczej**

*The relationship between the administrative division
and urban settlement system of Poland.*

Use of the k -means method in studying the urban settlement system

IWONA JAŹDŹEWSKA

Katedra Geografii Miast i Turystyki, Uniwersytet Łódzki,
90-044 Łódź, ul. S. Kopcińskiego 31; e-mail: iwjazdz@geo.uni.lodz.pl

Zarys treści. W pracy pokazano podobieństwa i różnice między matematycznym a administracyjnym podziałem miejskiej sieci osadniczej w Polsce w 2002 r. na skupienia. Zastosowano jedną z taksonomicznych metod porządkowania i grupowania obiektów, tj. metodę k -średnich. Wykorzystana metoda taksonomiczna okazała się dobrym narzędziem badawczym w geografii osadnictwa i wskazała na potrzebę analizy sieci miast podczas przygotowań do podziałów administracyjnych kraju.

Słowa kluczowe: miejska sieć osadnicza, Polska, metody taksonomiczne, metoda k -średnich, podział administracyjny.

Wstęp

Jednym z często podejmowanych tematów w geografii osadnictwa jest analiza regionalnych i krajowych sieci osadniczych. Badania miejskiej sieci osadniczej mają wśród geografów w Polsce długą tradycję, a pierwsze rozprawy na ten temat opublikowano w latach II Rzeczypospolitej i dotyczyły one różnych obszarów kraju: województwa białostockiego (Ormicki, 1938), Polski północno-wschodniej (Rewieńska, 1938), a także całego kraju (Gorzuchowski, 1936; Uhorzak, 1937). W okresie powojennym badania dotyczące przemian miejskiej sieci osadniczej rozpoczęli K. Dziewoński (1947), S. Zajchowska (1953) i A. Jelonek (1967a, b), a kontynuowali je geografowie z ośrodków: łódzkiego (Koter i Kulesza, 1998; Jażdżewska, 2002), wrocławskiego (Golachowski i inni, 1971; Łoboda, 1992; Miszewska, 1995), poznańskiego (Maik, 1976; Parysek,

1979), krakowskiego (Jelonek, 1967a), opolskiego (Heffner, 1992; Drobek, 1999), toruńskiego (Szymańska, 1992) i warszawskiego (Kosiński, 1962). Badania te zostały szeroko omówione w pracy E. Bidermana (1994). Rozważania na temat związków lokalnych systemów osadniczych z podziałem administracyjnym kraju przedstawił Z. Rykiel (1993). Metody taksonomiczne do badań sieci osadniczej stosowali J. Parysek (1982), B. Kostrubiec (1982) i W. Maik (1976).

W pracy miejską sieć osadniczą definiuje się jako zbiór miast (węzłów) położonych w przestrzeni geograficznej oraz ich połączeń (linii), rozumianych głównie jako szlaki komunikacyjne: lądowe (drogowe, kolejowe), wodne (morskie, śródlądowe) i powietrzne, jak również jako powiązania: finansowe, biznesowe, militarne, administracyjne, społeczne, kulturalne i religijne. Przedmiotem badań miejskiej sieci osadniczej mogą być zarówno węzły, jak i linie, a także obydwa te elementy równocześnie. W niniejszym opracowaniu skupiono się głównie na węzłach. Pod uwagę wzięto ich położenie, a także wielkość (mierzoną liczbą ludności), gęstość (liczba miast na 1 km²) oraz odległości między nimi (prostoliniowa w km).

Celem pracy jest testowanie modelu sieci miast w Polsce według ich położenia geograficznego w odniesieniu do przebiegu granic administracyjnych szesnastu województw w 2002 r. oraz weryfikacja tezy, która zakłada, że w miejskiej sieci osadniczej Polski istnieją trwałe, historycznie ukształtowane regionalne sieci osadnicze oraz że mają one związek z podziałami administracyjnymi kraju. Drugim, nie mniej ważnym aspektem pracy jest próba sprawdzenia przydatności wybranej metody taksonomicznej do analizy przestrzennej zbioru miast. W algorytmie wyznaczania skupień brane były pod uwagę położenie geograficzne oraz odległości między miastami. Potwierdzono, że istnieją fragmenty miejskiej sieci osadniczej w Polsce, które mają własną i trwale zorganizowaną sieć miast.

Spośród wielu metod taksonomicznych wybrano metodę *k*-średnich. Metody taksonomiczne były proponowane do identyfikacji systemu przez P. Haggetta i R.J. Chorleya w trójstopniowym modelu analizy systemu regionalnego (Kostrubiec, 1971). Na ich możliwości w badaniach geograficznych wskazywali również: Z. Chojnicki i T. Czyż (1973) oraz Z. Kaczmarek i J. Parysek (1977). Metoda *k*-średnich nie była dotychczas stosowana do badań sieci osadniczej.

Metoda badań

Metoda *k*-średnich – opracowana przez T. Daleniusa – należy do taksonomicznych metod grupowania i porządkowania obiektów, w której zbiór dzieli się na *k* grup tak, aby zminimalizować wielkość wewnątrzgrupowej wariancji (Grabiński i inni, 1989). Umożliwia ona analizę danych, które mogą być podane w skali interwałowej lub ilorazowej. Pozwala na odczytanie przynależności obiektów do skupienia, informacji o podobieństwie i analizę wariancji.

Metoda *k*-średnich wykorzystuje jako miarę podobieństwa odległość euklidesową między obiektami¹. Podstawą identyfikacji miast były ich współrzędne

geograficzne, które pozwoliły na wyznaczenie skupień i ich centrów oraz odległość pomiędzy miastami a centrum².

Algorytm postępowania był następujący:

- ustalono i podano liczbę skupień $k=16$,
- wyznaczono powierzchnię skupień w postaci wielokątów i porównano ją z powierzchnią województw (tab. 1 i ryc. 1),
- wyznaczono wstępne centra skupień,
- ustalono liczbę iteracji $i=20$,
- wyznaczono ostateczne centra skupień (tab. 2),
- zinterpretowano wyniki w postaci przynależności każdego z miast do skupień (skupienia zostały dobrane tak, aby maksymalizować różnice pomiędzy obiektami należącymi do różnych skupień),
- odczytano liczbę obiektów (miast) w każdym skupieniu (tab. 3).

Związek między miejską siecią osadniczą a podziałem administracyjnym kraju

Miejska sieć osadnicza Polski liczyła w 2002 r. 875 miast, a na jedno miasto przypadało odpowiednio 357 km² powierzchni. Badano, jak taksonomiczny podział na skupienia (metodą k -średnich dla $k=16$) odpowiada podziałowi administracyjnemu kraju na 16 województw.

W wyniku zastosowanej procedury na obszarze Polski wydzielono 16 skupień (ryc. 1). Żadne z nich nie przystaje idealnie do obszaru któregośkolwiek województwa według podziału z 2002 r., ale kilka ma z nim dużą część wspólną (tab. 1). Związek taki zachodzi w przypadku skupień 1, 3, 5, 11, 12, 13, 14, 15, 16. Powierzchnie trzech skupień – 2, 4 i 6 – natomiast prawie po połowie należały do dwóch sąsiadujących województw. Wielokąt reprezentujący skupienie 2 jest po części obszarem lubelskiego i mazowieckiego, skupienie 4 pokrywa się z pomorskim, kujawsko-pomorskim i warmińsko-mazurskim, natomiast skupienie 6 jest częścią łódzkiego, kujawsko-pomorskiego, wielkopolskiego i mazowieckiego.

Warto zwrócić uwagę, że skupienia 4 i 6, które graniczą ze sobą, praktycznie podzieliły między siebie województwo kujawsko-pomorskie (ryc. 1). Województwo mazowieckie zawiera dużą część powierzchni skupienia 14 i połowę skupienia 2, warto zwrócić uwagę, że w tym drugim składniku nie ma ani jednego miasta powyżej 100 tys. mieszkańców, czyli *de facto* mającego potencjał do sprawowania funkcji wojewódzkich. Podobnie jest w woj. lubelskim (skupienie 12 i połowa 2).

¹ W obliczeniach wykorzystano odległości prostoliniowe między obiektami, gdyż są one łatwiejsze do wykorzystania w obliczeniach niż odległości drogowe. Sprawdzono, że korelacja między nimi jest dodatnia i bardzo wysoka (0,96).

² W pracy wykorzystano procedurę programu SPSS PL. Wyniki, a konkretnie tablice przynależności obiektów (miast) do skupienia, zostały wykorzystane w programie MapInfo do wyznaczenia skupień w postaci wielokątów zawierających odpowiednie miasta i dalszej analizy przestrzennej.

Inna sytuacja ma miejsce w województwach dolnośląskim i wielkopolskim, które również składają się z dwóch części skupień, ale w każdym z nich leżą po dwa miasta powyżej 100 tysięcy mieszkańców. Na mapie przedstawiającej skupienia nie ma obszarów odpowiadających województwom: lubuskiemu, opolskiemu, świętokrzyskiemu i kujawsko-pomorskiemu, których obszar został podzielony między sąsiednie skupienia (warto przypomnieć, że są to województwa, które najdłużej „walczyły” o swoje istnienie na mapie administracyjnej Polski podczas przygotowań do ostatecznego podziału kraju), pojawiło się za to skupienie 9, które odpowiada dawnemu (z roku 1970) województwu koszalińskiemu.

Tabela 1. Struktura skupień według zajmowanej powierzchni województw (2002 r.)

Numer skupienia	% powierzchni	Województwo	Numer skupienia	% powierzchni	Województwo	
1	80,61	zachodnio-pomorskie	10	56,27	wielkopolskie	
	19,39	lubuskie		31,63	lubuskie	
2	49,53	lubelskie	11	8,49	zachodnio-pomorskie	
	47,11	mazowieckie		3,61	dolnośląskie	
	3,37	białostockie		81,10	wielkopolskie	
3	77,21	dolnośląskie	12	10,91	kujawsko-pomorskie	
	22,79	opolskie		7,21	dolnośląskie	
4	45,71	pomorskie	13	0,79	łódzkie	
	34,09	kujawsko-pomorskie		14	76,48	lubelskie
	20,20	warmińsko-mazurskie			23,52	podkarpackie
5	83,08	białostockie	15	68,14	warmińsko-mazurskie	
	16,92	warmińsko-mazurskie		31,86	mazowieckie	
6	47,93	łódzkie	16	75,25	mazowieckie	
	12,47	wielkopolskie		17,90	łódzkie	
	28,29	kujawsko-pomorskie		6,85	świętokrzyskie	
7	11,31	mazowieckie	15	61,63	śląskie	
	62,43	podkarpackie		30,07	opolskie	
	16,32	małopolskie		8,29	łódzkie	
8	21,25	świętokrzyskie	16	65,93	małopolskie	
	60,10	dolnośląskie		28,51	świętokrzyskie	
9	39,90	lubuskie	5,56	śląskie		
	40,34	pomorskie				
	29,11	zachodnio-pomorskie				
	15,79	wielkopolskie				
	14,76	kujawsko-pomorskie				

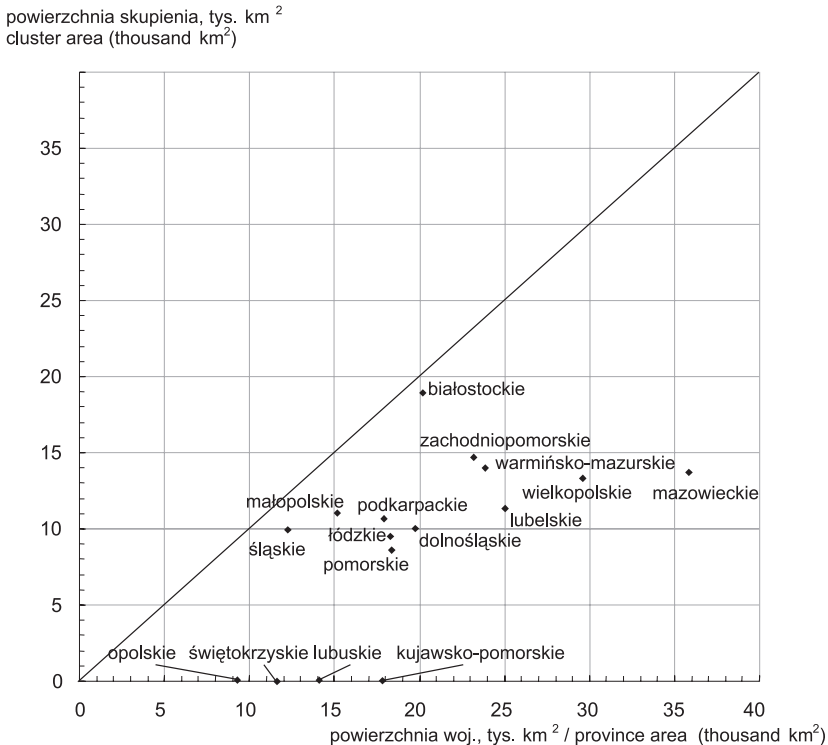


Ryc. 1. Rozkład skupień miast polskich a podział administracyjny w 2002 r.
 (metoda k -średnich, $k=16$)

Distribution of urban clusters in relation to the administrative division of Poland in 2002
 (k -means method, $k=16$)

Rycina 2 przedstawia zależność między powierzchnią wielokątów odpowiadających skupieniom miast a powierzchnią województw, w których występowały. Na osi OY umieszczono część wspólną powierzchni wielokąta, którego obszar zajmował największą część województwa i posiadał centrum skupień oraz województwa, na osi OX znajduje się powierzchnia województwa. Położenie punktów na wykresie wskazuje, które województwa mają własną, trwale zorganizowaną sieć miast przystającą do jego terytorium, a które są w trakcie jej kształtowania lub być może były nieodpowiednio wyznaczone (bez uwzględnienia sieci miast na ich obszarze). Im dalej punkty położone są od linii równomiernego podziału,

tym powierzchnia obszaru skupienia bardziej odbiega od powierzchni obszaru województwa. Wyjątkami są tutaj dwa województwa (wielkopolskie i mazowieckie), które mają tak dużą powierzchnię, że na ich terytorium – o czym była mowa wcześniej – znajduje się po półtora skupienia. Współczynnik korelacji liniowej jest dość wysoki ($r = 0,64$) – pomimo że cztery województwa (opolskie, świętokrzyskie, lubuskie i kujawsko-pomorskie) nie były reprezentowane przez żadne skupienie – i świadczy o dodatniej zależności między zmiennymi. Jego wartość oznacza, że miejska sieć osadnicza jest ważnym czynnikiem, który powinien być uwzględniany przy podziałach administracyjnych kraju.



Ryc. 2. Zależność pomiędzy powierzchnią województwa a powierzchnią skupienia miast zawartego w tym województwie w 2002 r.

Relationship between voivodeship area and area of urban cluster identified within a given voivodeship in 2002

Każde z województw jest reprezentowane w podziale administracyjnym Polski przez główne miasto (lub miasta). Podział dokonany za pomocą procedury *k*-średnich w 12 przypadkach na 16 pozostawił miasto w odpowiednich granicach województwa w 2002 r., jednak nie wszystkie duże miasta znalazły się w skupieniach, w których można by się ich spodziewać. Ciekawa jest sytuacja

województw posiadających podwójne stolice, tzn. lubuskiego i kujawsko-pomorskiego. Toruń i Bydgoszcz znalazły się w odrębnych skupieniach, i to na ich peryferiach: Bydgoszcz w skupieniu 9 w towarzystwie Koszalina i Słupska, a Toruń w 6 razem z Włocławkiem, Płockiem i Łodzią! Gorzów Wielkopolski leży w skupieniu 1 ze stolicą w Szczecinie, natomiast Zielona Góra znalazła się w skupieniu 8 i wraz z Legnicą mogłaby konkurować o siedzibę władz administracyjnych. Nie mająca nic wspólnego z polityką przyjęta procedura statystyczna rozdzieliła konkurujące ze sobą miasta.

Wyraźna odrębność między skupieniami rysuje się również między aglomeracjami łódzką i warszawską; z tego punktu widzenia mogą być wątpliwości co do zasadności stworzenia *duopolis* w najbliższym czasie.

W każdym ze skupień wariancja odległości między miastami a centrum jest zminimalizowana (ryc. 1). Centra te odpowiadają najkorzystniejszej lokalizacji ośrodków władzy w skupieniu (tab. 2). W 2002 r. zaledwie w dwóch skupieniach – 15 i 16 – odległość między stolicą województwa (Katowice, Kraków) a wyznaczonym matematycznie centrum nie przekracza 10 kilometrów, w pozostałych skupieniach jej wartość jest większa niż 10, a raz przekracza 80 km (skupienie 9). Większość wyodrębnionych skupień dla 2002 r. ma na swoim obszarze 1–2 duże miasta (powyżej 100 tys. mieszkańców). Wyjątkami są: skupienie 15 (konurbacja śląska) mające 14 dużych miast oraz skupienia 4 i 6 mające po 4 miasta³ (ryc. 1 i tab. 3).

Tabela 2. Współrzędne geograficzne wyznaczonych centrów skupień miast ($k=16$) w 2002 r.

Współrzędne	Numer skupienia															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
dł. geogr.	15,05	22,19	16,83	18,92	22,74	20,03	21,64	15,52	17,06	16,26	17,54	22,88	20,73	20,84	18,76	19,08
szer. geogr.	53,24	51,86	50,77	53,93	53,37	50,12	50,09	51,31	53,64	52,38	52,07	50,60	53,64	51,92	50,35	52,19

W 2002 r. najmniej „bogate” w miasta (≤ 40 miast) były skupienia położone we wschodniej Polsce (nr 5, 2 i 12). Najwięcej – 97 – jest miast w skupieniu 15, najgęściejsza ich sieć występuje w południowej (skupienia 8, 3, 15, 16) i centralnej (skupienia 11, 14) Polsce, gdzie na jedno miasto przypadało mniej niż 300 tys. km². Północno-wschodnią część kraju (skupienia 2, 5) charakteryzowała najmniejsza gęstość – ponad 550 km² na jedno miasto (tab. 3).

³ Skupienie 15: Bytom, Bielsko-Biała, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Częstochowa, Jastrzębie Zdrój, Katowice, Opole, Ruda Śląska, Rybnik, Sosnowiec, Tychy, Zabrze;

skupienie 4: Elbląg, Gdańsk, Gdynia, Grudziądz;

skupienie 6: Łódź, Płock, Toruń, Włocławek.

Tabela 3. Struktura skupień miast w 2002 r. według liczby miast, liczby miast powyżej 100 tys. mieszkańców oraz powierzchni (km²) przypadającej na jedno miasto

Numer skupienia	Liczba miast	Powierzchnia skupienia w km ² na 1 miasto	Liczba miast > 100 tys. mieszkańców
1	55	339	2
2	37	581	-
3	63	207	2
4	55	317	4
5	40	560	1
6	55	365	4
7	53	323	2
8	51	247	2
9	50	441	3
10	48	314	-
11	68	240	1
12	34	471	1
13	43	471	1
14	63	273	2
15	97	171	14
16	63	271	2

Wnioski

Miejska sieć osadnicza kraju kształtuje się przez wieki i należy do jego dziedzictwa kulturowego. Wyjątkowa historia państwa polskiego, w której niejednokrotnie zmieniano jego terytorium miała poważny wpływ na kształt miejskiej sieci osadniczej Polski. Analiza wyodrębnionych 16 skupień dla sieci miast w Polsce w 2002 r. wskazuje na te obszary Polski, które mają trwale zorganizowaną regionalną miejską sieć osadniczą. Z pewnością można uznać, że istnieje ona w Wielkopolsce – obejmuje dorzecze Warty i ma najstarsze piastowskie korzenie. Sieć miast Małopolski rozpostarta w dorzeczu górnej Wisły aż po Dunajec i Nidę ma długą tradycję osadniczą, gdyż nieopodal – przez Bramę Morawską, a następnie dolinę Wisły – wiodły historyczne trakty komunikacyjne. Sieć miast Pomorza Zachodniego, z głównym miastem Szczecinem, zajmuje obszar na wschód od Odry i na północ od ujścia do niej Warty. Miasta tego regionu powstawały w czasach piastowskich, ale przez stulecia rozwijały się jako miasta niemieckie i dopiero przed półwieczem zostały włączone do sieci polskich miast. Na wschód od omawianego regionu można wyróżnić kolejną, środkowopomorską regionalną sieć osadniczą z dwoma ponad 100-tysięcznymi miastami: Słupskiem i Koszalinem. Zajmuje ona terytorium na północ od

środkowej Noteci aż po morze Bałtyckie. Większość miast ma tu stary, sięgający Księstwa Słupskiego, XIII- i XV-wieczny rodowód. Ten fragment sieci, podobnie jak poprzedni, połączono z Polską w 1945 r. Na północy u ujścia Wisły i wzdłuż jej dolnego biegu rozlokowana jest sieć miast Pomorza Gdańskiego. Kształtowała się ona już od XIII–XIV w. z dużym udziałem państwa krzyżackiego. Współcześnie wyróżnia się w niej powstała w XX w. nadmorska aglomeracja Trójmiasta. Sieć miast Dolnego Śląska obejmuje również Kotlinę Kłodzką i może poszczycić się najstarszą w Polsce średniowieczną lokacją, ale przez stulecia formowała się w państwie niemieckim i została włączona do sieci polskich miast dopiero w 1945 r. Miasta Mazowska położone są po obydwu stronach dorzecza środkowej Wisły. Najstarsze mają XIV-wieczne lokacje, ale pozostałe powstały głównie później, w XIX i XX w. Tworzą one obecnie największą w Polsce aglomerację miejską (warszawską). Sieć miast regionu białostockiego rozpostarta jest w dorzeczu Narwi i Biebrzy i obejmuje miasta lokowane głównie w XVI–XX w. Kolejna sieć – miast Śląska – obejmuje najbardziej zurbanizowany fragment kraju; w jego miastach mieszka ponad 5 milionów Polaków. Ten fragment sieci ukształtował się głównie w procesie intensywnej industrializacji w XIX i XX w. Podobnie „młoda” regionalna miejska sieć osadnicza znajduje się w samym centrum Polski i powstała przede wszystkim w wyniku rozwoju przemysłowego Łodzi. Miasto to w ciągu XIX i XX w. trwale zmieniło sieć osadniczą tego obszaru (Jażdżewska, 2002). W południowo-wschodnim krańcu Polski wyróżnia się sieć miast położonych w widłach Wisłoki, Wisły i Sanu z głównym miastem Rzeszowem. Miasta były tu lokowane głównie w XIV–XVII w. i należały wcześniej do regionu lwowskiego; obecnie tworzą własną regionalną sieć osadniczą. Sieć miast Pomorza Wschodniego nabrała trwałego kształtu pod panowaniem Krzyżaków i administracją niemiecką, a w 1945 r. połączyła się z siecią polskich miast.

Zastosowana metoda wskazała również na brak skupień, a co za tym idzie brak odrębnych cech w sieci osadniczej, w przypadku takich miast jak Bydgoszcz, Toruń, Gorzów Wielkopolski, Kielce czy Częstochowa. Jakie były przyczyny, że te stare, „szacowne” miasta nie wytworzyły wokół siebie miejskich sieci osadniczych wyróżniających się w przestrzeni regionalnej? Być może były to antagonizmy między konkurencyjnymi miastami lub historyczne podziały administracyjne kraju lub środowisko geograficzne. Powodem może być również zbyt mała wartość k (jej wybór był podyktowany liczbą województw), wzięta do analizy.

Mimo niedużej odległości między Warszawą a Łodzią, wyznaczone skupienia potwierdziły odrębność regionalnych sieci osadniczych. Skupienie obejmujące Łódź zajmowało obszar bardziej przesunięty na północ (po Toruń lub Włocławek) niż wyznaczany administracyjnie, co sugeruje jej związek raczej z dawnymi księstwami łęczyckim i kujawskim niż z Mazowszem.

Miejska sieć osadnicza w Polsce na początku XXI w. jest mocno zróżnicowana. W południowo-zachodniej Polsce, gdzie najwcześniej lokowano miasta

– głównie w dorzeczu Odry – jest ona najgęściejsza. W położonym na wschód dorzeczu Wisły jej gęstość maleje, osiągając najniższą wartość (ponad 500 km² na jedno miasto). Warto zauważyć, że powierzchnia wielokątów reprezentujących poszczególne skupienia w 2002 r. zajmuje 91% powierzchni kraju i są one dość równomiernie rozłożone.

Zastosowana metoda pozwoliła na określenie regionalnych, trwale ukształtowanych fragmentów krajowej miejskiej sieci osadniczej w Polsce, a wyznaczone za jej pomocą skupienia pozwoliły na porównanie sieci miast z podziałem administracyjnym Polski w 2002 r. Należy zgodzić się z Z. Ryklem (1993, s. 119), że „podstawą delimitacji jednostek terytorialnych powinny być powiązania społeczne trzeciego i czwartego sektora gospodarki”. Zastosowana metoda taksonomiczna wskazuje także na potrzebę analizy sieci miast podczas przygotowań do podziałów administracyjnych kraju. Można stwierdzić, że zastosowana metoda *k*-średnich jest dobrym narzędziem badawczym w geografii osadnictwa i może być stosowana do analizy przestrzennej w tej dziedzinie. Jej użytkownicy muszą jednak pamiętać, że jest ona bardzo czuła na zmiany liczby obiektów. Interesujące rezultaty daje także zmiana wartości *k*, której efektem jest inny podział na *k* skupień.

Piśmiennictwo

- Biderman E., 1994, *Badania sieci osadniczej w Polsce w latach 1918–1993*, [w:] S. Liszewski (red.), *Geografia osadnictwa i ludności w niepodległej Polsce, lata 1918–1993*, t. 2, PTG, Łódź, s. 201–218.
- Dziewoński K. 1947, *Przeobrażenia osadnictwa miejskiego w Polsce*, Czasopismo Geograficzne, 18, 1–4, s. 202–231.
- Drobek W., 1999, *Rola miast zdegradowanych w sieci osadniczej Śląska*, Instytut Śląski w Opolu, Opole.
- Chojnicki Z., Czyż T., 1973, *Metody taksonomii numerycznej w regionalizacji geograficznej*, PWN, Warszawa.
- Golachowski S., Kostrubiec B., Zagożdżon A., 1974, *Metody badań geograficzno-osadniczych*, PWN, Warszawa.
- Gorzuchowski S., 1936, *Osiedla miejskie w Polsce i ich materiał budowlany w zależności od czynników przyrody*, Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych, Warszawa.
- Grabiński T., Wydmus S., Zelaś A., 1989, *Metody taksonomii numerycznej w modelowaniu zjawisk społeczno-gospodarczych*, PWN, Warszawa.
- Heffner K., 1992, *Przekształcenia układu hierarchicznego miast Opolszczyzny*, [w:] J. Łoboda (red.), *Problemy regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, Acta Universitatis Wratislaviensis, 1238, Prace Geograficzne, 52, s. 149–171.
- Jażdżewska I., 2002, *Przemiany miejskiej sieci województwa łódzkiego*, [w:] S. Liszewski (red.), *Zarys monografii województwa łódzkiego*, ŁTN, Łódź, s. 25–240.
- Jelonek A., 1967a, *Niektóre problemy sieci miast na ziemiach Polski na początku XIX wieku*, Zeszyty Naukowe UJ, Prace Geograficzne, 15, s. 95–112.
- , 1967b, *Ludność miast i osiedli typu miejskiego na ziemiach Polski od 1810 do 1960 r.*, Dokumentacja Geograficzna, 3–4.

- Kaczmarek Z., Parysek J., 1977, *Zastosowanie analizy wielowymiarowej w badaniach geograficzno-ekonomicznych*, [w:] Z. Chojnicki (red.), *Metody ilościowe i modele w geografii*, PWN, Warszawa, s. 94–127.
- Kosiński L., 1962, *Miasta województwa białostockiego*, Prace Geograficzne, IG PAN, 32.
- Kostrubiec B., 1971, *Analiza matematyczna zbioru osiedli województwa opolskiego*; [w:] S. Golachowski (red.), *Struktury i procesy osadnicze*, Instytut Śląski w Opolu, Opole-Wrocław, s. 9–66.
- , 1982, *Taksonomia numeryczna w badaniach geograficznych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Kulesza M., Koter M., 1998, *Kształtowanie się sieci miast na obszarze Polski Środkowej*, [w:] A. Werwicki (red.), *Transformacja społeczno-ekonomiczna Polski Środkowej*, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 17–38.
- Łoboda J., 1992, *Przemiany i funkcjonowanie sieci osadniczej*, [w:] J. Łoboda (red.), *Przestrzenne problemy rozwoju społeczno-gospodarczego Sudetów*, Acta Universitatis Wratislaviensis, Studia Geograficzne, 58, s. 11–32.
- Maik W., 1976, *Analiza funkcjonalna sieci osadniczej podregionu kalisko-ostrowskiego*, Zeszyty Naukowe UAM, Seria Geografia, 11, Poznań.
- Miszewska B., 1995, *Rozwój sieci osadniczej regionu legnickiego*, Acta Universitatis Wratislaviensis, 1730, Prace Instytutu Geograficznego, Seria B, Geografia Społeczna i Ekonomiczna, 12, s. 65–71.
- Ormicki W., 1938, *Miasta w woj. białostockim*, Wiadomości Geograficzne, 3–4, Kraków.
- Parysek J. J., 1979, *Zastosowanie analizy skupień w badaniach rozmieszczenia osiedli*, [w:] Z. Chojnicki (red.), *Struktura i funkcje układów przestrzenno-ekonomicznych*, Uniwersytet Adama Mickiewicza w Poznaniu, Seria Geografia, 18, Poznań, s. 27–36.
- , 1980, *Analiza skupień jako metoda klasyfikacji w geografii*, [w:] Z. Chojnicki (red.), *Metody taksonomiczne w geografii*, PWN, Warszawa-Poznań, s. 87–99.
- , 1982, *Modele klasyfikacji w geografii*, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Seria Geografia, 31, Poznań.
- Rewieńska W., 1938, *Miasta i miasteczka w północno-wschodniej Polsce. Położenie topograficzne, rozplanowanie, fizjonomia*, Studium Antropogeograficzne, Uniwersytet Stefana Batorego, Wilno.
- Rykiel Z., 1993, *Lokalne systemy osadnicze a podział administracyjny kraju*, [w:] W. Maik (red.), *Problematyka lokalnych systemów osadniczych*, UMK, Toruń, s. 119–125.
- Szymańska D., 1992, *Przemiany miejskiej sieci osadniczej województwa bydgoskiego, toruńskiego i wrocławskiego*, Acta Universitatis Nicolai Copernici, Geografia, 26, Toruń.
- Uhorcak F., 1932, *Z metodyki badań nad osadnictwem*, Czasopismo Geograficzne, 10, 1–3, s. 11–28.
- , 1937, *Miasta w Polsce. Ilość, wielkość, rozmieszczenie z 23 mapkami*, przedruk z mies. „Zbliża i Zdaleka”, 9–10 z r. 1936 i 1 z 1937, Lwów.
- Zajchowska S., 1953, *Rozwój sieci osadniczej okolic Poznania (XI–XX w.)*, Przegląd Zachodni, 9, 6–8.
- Zagożdżon A., 1986, *Miasta Opolszczyzny. Sieć miast i niektóre procesy osadnicze*, [w:] K. Heffner (red.), *Studia nad przekształceniami sieci miast województwa opolskiego i przestrzennym rozwojem*, Badania nad Rozwojem Regionu, Instytut Śląski w Opolu, Opole, s. 9–42.

[Wpłynęło: wrzesień 2005; poprawiono: marzec 2006 r.]

IWONA JAŹDŹEWSKA

THE RELATIONSHIP BETWEEN THE ADMINISTRATIVE DIVISION
AND URBAN SETTLEMENT SYSTEM OF POLAND.
USE OF THE K-MEANS METHOD IN STUDYING THE URBAN SETTLEMENT SYSTEM

The urban system of a country is formed via a centuries-long process and is thus part of its cultural heritage. Naturally, the highly-specific history of Poland, as marked by very frequent border shifts, has exerted a significant influence on the shape of the country's urban system. This paper analyses similarities and differences between mathematical and administrative divisions of Poland into clusters of urban settlements in 2002 using the *k*-means method. As of 2002, Poland had 875 towns and cities, and the country was divided into 16 province-regions (voivodships). It proved possible to segregate all of these urban settlements into 16 clusters. The analysis of these allows for the identification of areas of the country in which the urban system is well-established. It can be noted that the polygons representing particular clusters account for 91% of the country's area and are distributed rather evenly throughout the country.

It can be asserted firmly that a well-established urban system does exist in the region of Wielkopolska – the area situated in the Warta River basin being the cradle of Polish statehood. Likewise, the urban system of Małopolska in the basin of the Upper Vistula River has a long tradition of settlement stemming from the ancient trade routes through the Moravian Gate and Vistula valley. The urban system of Western Pomerania, with the city of Szczecin as its focal point, is situated east of the Oder River and north of the confluence of the Odra and Warta. The towns and cities of this region were mostly founded during the rule of the Piast dynasty, but in subsequent centuries they came under German control up to the mid-20th century, when they were once again incorporated into Poland. East of this region lies the Central Pomeranian urban system, with the cities of Słupsk and Koszalin holding over 100,000 people each. This area lies north of the middle Noteć River and extends to the Baltic Sea. Most towns here are of early origin, reaching back to the times of the Duchy of Słupsk (13th–14th c.). Like the one described previously, this fragment of urban system was included within Poland in 1945. Along the lower Vistula is the urban system of Gdańsk Pomerania formed in the 13th–14th centuries, mostly by way of Teutonic colonization. A distinguishable element within this system is the coastal agglomeration called the “Tri-City” (Gdańsk-Sopot-Gdynia) that developed in the 20th century. The urban system of Lower Silesia (including the Kłodzko Basin) boasts the oldest chartered town on Polish lands. Nevertheless, for centuries it belonged to the German state, and it was not until 1945 that it was included within the Polish urban system. The oldest towns of Mazovia, lying on both sides of the middle Vistula River, date back to the 14th century, but most of them developed much later, in the 19th and 20th centuries. They now form the largest urban agglomeration in Poland (around Warsaw). The urban system of the Białystok region includes towns founded mostly in the 16th to 20th centuries in the Narew and Biebrza Rivers basins. The Silesian urban system represents the most urbanized area in the country, inhabited by more than 5 million people. This fragment of the urban system developed mainly in the process of intensive industrialization of the 19th and 20th centuries. A similar, young urban system developed in the centre of Poland as a result of industrial growth of

the city of Lodz in the 19th and 20th centuries, which changed the settlement structure of this region greatly and permanently.

The south-eastern corner of Poland has a distinguishable cluster of cities at the confluence of the Wisłoka, Vistula and San Rivers. Established mostly in the 14th to 17th centuries, these towns formerly belonged to the Lviv (Lwów) region, but now form a separate regional urban network. The urban system of Eastern Pomerania was definitely shaped during the Teutonic period and under German administration, only becoming connected to the Polish urban system in 1945.

The method used in the research also allowed cases of the absence of urban clusters to be identified, and, in consequence a lack of distinct features of the urban system, in the case of such Polish cities as Bydgoszcz, Toruń, Gorzów Wielkopolski, Kielce and Częstochowa. In spite of the shortness of the distance between Warsaw and Łódź, the research confirmed the existence of their two distinct regional urban networks.

Overall, the urban system of Poland at the beginning of the 21st century can be thought of as highly diversified. The *k*-means method allowed for the identification of well-established regional fragments of the country's urban system, and for a comparison of the distribution of clusters obtained with the administrative division of Poland as of 2002. It led to a conclusion that urban systems need to be analysed as administrative divisions of the country are prepared. Furthermore, the *k*-means method used in classification emerged as an efficient tool where research into settlement geography is concerned.

Zmiany na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym w wybranych miastach Polski

*Changes in the market for collective motorized transport
in selected Polish cities*

JUSTYNA CHODKOWSKA-MISZCZUK

Instytut Geografii, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego,
85–428 Bydgoszcz, ul. Mińska 15; e-mail: jchodkow@op.pl

Zarys treści. W artykule analizuje się zmiany zachodzące w samochodowym rynku przewozów pasażerskich na przykładzie pięciu wybranych aglomeracji (białostockiej, bydgoskiej, częstochowskiej, lubelskiej, szczecińskiej) i trzech przekrojów czasowych (1985, 1995, 2005). Przedstawia się zmiany legislacyjne umożliwiające proces deregulacji transportu autobusowego. Ponadto charakteryzuje się funkcjonowanie przewoźników niezależnych i ich udział w rynku przewozów osób w wybranych aglomeracjach.

Słowa kluczowe: rynek przewozów pasażerskich, przewoźnicy niezależni, deregulacja transportu, transport autobusowy.

Wstęp

Proces deregulacji samochodowego rynku przewozów pasażerskich w Polsce ma krótką historię. Od 15 lat ulegają zmianie regulacje prawne w tym zakresie. Ponadto trwa prywatyzacja przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej. Oprócz tego systematycznie wzrasta liczba przewoźników niezależnych oferujących regularne przewozy osób, a nowe podmioty funkcjonujące na rynku przewozów pasażerskich przyczyniają się m.in. do rozwoju sieci transportowych. Jednocześnie zauważa się zmniejszanie przewozów transportem publicznym, w tym autobusowym. Jedną z głównych przyczyn jest rozwój motoryzacji indywidualnej. W latach 1990–2003 przewozy transportem indywidualnym w Polsce wzrosły niemal 2,5 razy. W 2004 r. przewozy autobusowe wykonywane przez firmy zatrudniające więcej niż 9 pracowników zmalały o 2,7% w porównaniu do roku poprzedniego. Mimo tendencji malejącej udział transportu drogowego w rynku przewozów pasażerskich jest nadal wysoki i wynosi 75%. Wynika to

głównie z dużej dostępności tego rodzaju transportu, tradycji oraz przejmowania pasażerów z likwidowanych linii kolejowych (Polewska-Dorozik, 2005).

Celem pracy jest określenie zmian na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym za pomocą analizy porównawczej sytuacji w 5 wybranych ośrodkach miejskich. Badaniem objęto pięć aglomeracji, w których liczba ludności miasta głównego w latach 1985, 1995 i 2004 wynosiła od około 250 tys. do blisko 450 tys. osób. Powyższe kryterium spełniają: Białystok, Bydgoszcz, Częstochowa, Gdynia, Katowice, Lublin i Szczecin (tab. 1). Gdynię i Katowice pominięto w badaniu, ponieważ oba ośrodki miejskie wchodzą w skład większych konurbacji: Trójmiasta i Górnego Śląska.

Badaniem objęto aglomeracje, a więc zarówno gminy miejskie, miejsko-wiejskie, jak i wiejskie w promieniu do 30 km, zgodnie ze średnią długością podmiejskich linii autobusowych (Polewska-Dorozik, 2001). Istotny jest również fakt, że pod względem funkcjonowania samochodowego rynku przewozów pasażerskich wybrane aglomeracje są słabo zbadane, a pełnią ważną rolę w sieci osadniczej kraju.

Tabela 1. Miasta z liczbą ludności 250–450 tys. osób

Miasto	Liczba ludności			
	1985	1995	2004	średnia
Białystok	250 800	278 900	288 663	272 787
Bydgoszcz	366 400	386 000	369 151	373 850
Częstochowa	249 100	259 100	245 625	251 284
Gdynia	246 500	251 600	252 124	250 074
Katowice	363 900	351 500	317 832	344 410
Lublin	327 000	354 600	346 788	342 796
Szczecin	392 300	418 100	402 648	404 361

Źródło: opracowanie na podstawie Roczników statystycznych 1986, 1996 i Banku Danych Regionalnych 2004.

Zakres czasowy badania obejmuje lata 1985–2005. Uwzględniono lokalną sieć połączeń autobusowych i kolejowych, rozpoczynających bieg w: Białymstoku, Bydgoszczy, Częstochowie, Lublinie i Szczecinie. Ponadto w 2005 r. wzięto pod uwagę przewozy pasażerskie wykonywane przez niezależnych przewoźników samochodowych. Za przewoźników niezależnych uznano zakłady prowadzone przez osoby fizyczne oraz inne podmioty gospodarcze świadczące usługi w zakresie regularnych przewozów osób i działające niezależnie od przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej. Analiza przewozów wykonywanych przez przewoźników niezależnych odnosi się do jednego przekroju czasowego, ponieważ dane dotyczące lat 1990. nie są przechowywane. Uzyskanie informacji na temat funkcjonowania nowych firm przewozowych w latach 1990. utrudniają także zmiany legislacyjne

w tym zakresie oraz zmiany podziału administracyjnego kraju. Nie można więc odtworzyć sieci połączeń wykonywanych przez nowe podmioty w ostatnich dziesięcioleciach XX w.

Deregulacja samochodowego transportu pasażerskiego w literaturze

Według definicji P. Bella i P. Cloke'a (1990a) deregulacja jest bliska liberalizacji. Oznacza słabnącą kontrolę władz państwowych w różnych dziedzinach gospodarki, w naszym przypadku w transporcie. Prowadzi do wzrostu konkurencyjności i efektywności oferowanych usług. Rzadko ma miejsce deregulacja całkowita – pewien rodzaj kontroli pozostaje. Wśród pozycji podejmujących tematykę deregulacji transportu autobusowego, charakter kompleksowy ma publikacja OECD *Competition Policy and the Deregulation of Road Transport* (1999). Jest to analiza porównawcza systemów zarządzania transportem publicznym w różnych państwach, m.in. w Wielkiej Brytanii, Norwegii, Japonii i Nowej Zelandii. Zawiera informacje pochodzące z doświadczeń analizowanych państw, w tym rozwiązań w transporcie pasażerskim w świetle wzrastającej roli motoryzacji indywidualnej. Przykład Norwegii dowodzi, że proces deregulacji może doprowadzić do ograniczenia liczby kursów na liniach słabiej uczęszczanych, jednocześnie zwiększając konkurencję na liniach najbardziej popularnych. Jest to możliwe pod warunkiem, że licencja na prowadzenie przewozów pasażerskich nie jest związana wyłącznie z jednym regionem.

W Europie Zachodniej proces deregulacji rozpoczął się wcześniej niż w Polsce, dlatego w publikacjach polskich często analizuje się zmiany struktury transportu pasażerskiego w Wielkiej Brytanii czy Francji (Rataj, 1997, 1998, 1999). M. Rataj (1997) opisuje skutki reformy systemu drogowego komunikacji zbiorowej w Wielkiej Brytanii, której nadrzędną zasadą kształtowania stosunków między przedsiębiorstwami oraz między przedsiębiorstwami a pasażerami jest konkurencja. Autor porównuje sposoby zarządzania transportem publicznym w Wielkiej Brytanii i USA. Zauważa, że podczas gdy w Wielkiej Brytanii następuje proces prywatyzacji i deregulacji transportu zbiorowego, w USA skupiono uwagę na koordynacji transportu pasażerskiego i tworzeniu przedsiębiorstw uspołecznionych.

M. Rataj (1998, 1999) nawiązuje również do doświadczeń francuskich w zakresie transportu pasażerskiego. Zapewnienie regularnego transportu pasażerskiego leży w gestii władz państwowych i samorządowych, które mogą zlecić wykonanie zadania przedsiębiorstwom publicznym bądź prywatnym. Autor zwraca uwagę, że system prawno-ekonomiczny transportu zbiorowego na obszarach zurbanizowanych Francji nie opiera się wyłącznie na zasadach rynkowych, ale uwzględnia kwestie społeczne. Ponadto wskazuje na konieczność ograniczenia roli motoryzacji indywidualnej w aglomeracjach.

Według J. A. Gomez-Ibaneza i J. R. Meyera (1997) Wielka Brytania jest pionierem wśród krajów wysoko rozwiniętych w dziedzinie prywatyzacji i deregulacji lokalnego transportu autobusowego. Ponadto stanowi interesujący przykład sposobu jej wprowadzania: pozwolono bowiem na całkowitą deregulację transportu samochodowego poza obszarem metropolitalnym Londynu, w obrębie Londynu zaś utrzymano kontrolę władz lokalnych nad transportem miejskim z możliwością przekazywania wykonywania przewozów firmom prywatnym. Skutki powyższych uregulowań komentują szeroko P. Mackie i inni (1995), W. J. Tynson (1995), M. Fairhurst i D. Edwards (1996) oraz B. P. White (1997).

Doniosłe miejsce w literaturze przedmiotu zajmuje analiza skutków deregulacji transportu autobusowego. P. Bell i P. Cloke (1990b) przytaczają pozytywne aspekty regulacji i deregulacji. Za utrzymaniem regulacji przemawia m.in.: dążenie do zachowania integralności sieci transportowych, zapewnienie usług transportowych na liniach nierentownych i dostępu do usług grupom niemobilnym. Z kolei deregulacja pozwala wyróżnić części systemu transportowego służące gospodarce rynkowej oraz budzi wśród operatorów motywację do efektywniejszego funkcjonowania. P. White (1995, 2000) do skutków procesu deregulacji zalicza: zwiększenie udziału minibusów w przewozach, wydłużenie linii i spadek poziomu bezpieczeństwa przewozów. Podobne wnioski formułują również P. Mackie i inni (1995) oraz A. Burchell (2000). Do powyższego problemu nawiązuje także B. J. Simpson (1996), który twierdzi, że proces deregulacji transportu, w tym przechodzenie z sektora publicznego do prywatnego, wywołuje niekorzystne społecznie skutki związane z redukcją linii nierentownych. Z kolei B. Colson (1996) prezentuje wyniki badań przeprowadzonych wśród przewoźników prywatnych w Wielkiej Brytanii. Analizuje, w jaki sposób komercjalizacja usług przewozowych wpływa na klientów i na rozwój gospodarczy kraju. Jednocześnie podkreśla, że przewozy osób, a także całkowita długość podróży, wzrastają w obszarach wiejskich. K. Jansson (1999) podkreśla, że podstawowym rezultatem deregulacji transportu autobusowego w Szwecji jest wzrost liczby pasażerów należących do grupy osób o niskich dochodach, głównie ze względu na niskie koszty, a co za tym idzie – niską ceną biletu za przejazd. Generalizując, proces deregulacji transportu autobusowego ma na celu m.in.: usprawnienie funkcjonowania systemów transportowych, wprowadzenie rozwiązań innowacyjnych i konkurencji na rynku przewozów samochodowych. Prowadzi to do obniżenia kosztów i wzrostu produktywności pracy (Beesley, 1992; Farrington, 1998).

Jak pokazują doświadczenia chilijskie, deregulacja miejskiego transportu zbiorowego może przynieść efekt odwrotny od zamierzonego. Następuje m.in. wzrost cen przejazdu i spadek różnorodności usług (Darbera, 1993). Wśród innych negatywnych skutków procesu deregulacji autorzy wymieniają brak zależności między długością trasy a systemem opłat za przejazd, dezinformację i agresywne zachowanie kierowców (Matsoukis, 1996). Odwołując się do

doświadczeń węgierskich, J.D. Nelson i inni (1997) zauważają, że istnienie wolnego rynku przyczynia się do redukcji liczby obsługiwanych linii oraz ogranicza integrację transportu publicznego. Tezę tę podziela również M. Rataj (1999) twierdząc, że zróżnicowanie opłat i systemów biletowych oraz brak koordynacji linii i rozkładów jazdy przyczynia się do dezintegracji transportu publicznego. Ponadto brak koordynacji rozkładów jazdy może prowadzić do sytuacji, w której największa liczba autobusów odjeżdża w czasie najwyższej frekwencji podróżnych (Burchell, 2000). M. Parr (2000) zwraca uwagę na liczne bariery spowalniające rozwój samochodowego rynku przewozów pasażerskich. Zalicza do nich m.in. ograniczony dostęp przewoźników niezależnych do przystanków i zajezdni autobusowych oraz wynikającą z tego dezinformację podróżnych.

Studia nad systemami transportowymi mają w polskiej literaturze przedmiotu bogatą dokumentację. Badania dotyczą zarówno gęstości sieci transportowej, jak i częstotliwości ruchu pasażerskiego. Przykładem może być analiza układów komunikacyjnych 49 województw T. Lijewskiego (1985), czy też wcześniejsze opracowanie M. Kozaneckiej (1980) odnoszące się do rozwoju komunikacji autobusowej w Polsce po II wojnie światowej i jej funkcji w różnych typach przestrzeni ekonomiczogeograficznej. Obok prac dotyczących całego kraju są także badania sieci transportowych w mniejszej skali (Kozanecka, 1993, 2000). Wśród problemów badawczych znajduje się również analiza dostępności komunikacyjnej miast, głównie stolic województw, zarówno w podziale administracyjnym z 1975 r. (Lijewski, 1985; Sobczyk, 1985; Warakomska, 1993), jak i obecnie obowiązującym (Wendt, 2000; Grzelakowski, 2004). Ponadto w literaturze przedmiotu jest omawiana tematyka restrukturyzacji i prywatyzacji transportu kolejowego (Taylor, 2002, 2003), a także deregulacji w transporcie kolejowym (Taylor i Ciechański, 2005). W warunkach polskich deregulacja wiąże się ściśle z tworzeniem podstawowych instytucji rynkowych i reguł ochrony konkurencji (Bernacki, 1996).

Jedną z pierwszych polskich publikacji traktujących o deregulacji samochodowego transportu pasażerskiego jest praca analizująca sytuację w dawnym województwie krakowskim (Kozanecka, 1993). Autorka odnotowuje m.in. pojawienie się w transporcie pasażerskim Krakowa i obszaru otaczającego, wielu innych, prywatnych firm przewozowych. Zaznacza, że reagują one elastycznie na potrzeby rynku, pomimo że ich sytuacja jest nieustabilizowana. Według M. Kozaneckiej (1993) sieć linii prywatnych rozszerzyła zasięg komunikacji autobusowej w porównaniu z zasięgiem linii komunalnych, a także uzupełniła sieć autobusową w Krakowie i okolicach. Inne prace podejmują próbę określenia roli przewoźników niezależnych we współczesnym transporcie pasażerskim (Rydykowski i Rolbiecki, 1996; Polewska-Dorozik, 2001; Skala-Późniak, 2001). W. Rydykowski i R. Rolbiecki (1996) postulują integrację organizacyjną transportu samochodowego w Polsce. Podkreślają znaczenie tego

typu firm w krajowym transporcie pasażerskim, przede wszystkim w niektórych regionach Polski (Chodkowska-Miszczuk, 2005). Jednocześnie zwracają uwagę na problem nieuczciwej konkurencji, przejawiającej się m.in. w koncentracji przewozów na najbardziej rentownych liniach, w godzinach wysokiej frekwencji podróży i często bez wymaganych zezwoleń. Powszechnym zjawiskiem stało się funkcjonowanie w większych miastach, w pobliżu dworców PKS, tzw. „naganiaczy”, mających za zadanie ściągnąć pasażerów do swoich mikrobusów. Wszystkie przejawy nieuczciwej konkurencji nie tylko dezorganizują rynek, ale pozbawiają wpływów finansowych budżet państwa (Polewska-Dorozik, 2005). Generalnie jednak literaturę polską charakteryzuje niedobór publikacji na temat działalności przewoźników niezależnych na rynku usług transportowych.

Źródła

W opracowaniu korzystano z danych Banku Danych Regionalnych GUS, Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy, Urzędu Marszałkowskiego województwa kujawsko-pomorskiego (Departamentu Gospodarki i Infrastruktury w Toruniu). Znaczną część informacji uzyskano z Rozkładów jazdy autobusów PKS 1985, 1995 i Sieciowego rozkładu jazdy pociągów 1985, 1995, 2005. W analizie sieci połączeń w 2005 r. wykorzystano również dane Ogólnopolskiego rozkładu jazdy komunikacji prywatnej i rozkładów jazdy autobusów: PPKS Białystok, Bydgoszcz PKS Spółka z o.o., PKS Częstochowa SA, PPKS Lublin i PKS Szczecin Sp. z o.o. Władze samorządowe większości województw nie dysponują aktualnymi rozkładami jazdy przewoźników niezależnych, brakuje pełnej informacji na temat firm działających legalnie i przebiegu linii. Część firm przewozowych nie dostarcza rozkładów jazdy odpowiednim instytucjom, unikając w ten sposób kontroli wykonywania usług. W rezultacie dane o dobowym natężeniu kursów w aglomeracjach częściowo zaczerpnięto z rozkładów jazdy umieszczonych na przystankach.

Na przełomie lat 1980. i 1990. wśród przewozów autobusowych znaczącą rolę odgrywały przewozy pracownicze. Zarówno w latach poprzednich jak i obecnie przewozy pracownicze były i są związane z określonym zakładem pracy, a wiedza na ich temat jest ograniczona, chociażby dlatego, że odpowiednie dane nie są archiwizowane.

Informacje uzyskano także na podstawie wywiadów. Badając zmiany na rynku przewozów pasażerskich posłużono się analizą porównawczą sytuacji w 5 wybranych ośrodkach miejskich.

Regulacje prawne rynku przewozów autobusowych

Zgodnie z *Ustawą o transporcie drogowym i spedycji krajowej* wykonywanie przewozów drogowych do końca 1988 r. było możliwe po uzyskaniu zezwo-

lenia ministra komunikacji. Zezwolenie stałe otrzymywały niemal wyłącznie przedsiębiorstwa państwowe. Dostęp do rynku przewozów pasażerskich innych podmiotów był ograniczony. Przewoźnicy spoza sektora państwowego mogli w uzasadnionych przypadkach uzyskać zezwolenia jednorazowe lub okresowe (Dydkowski, 2003).

Jednym z podstawowych aktów prawnych regulujących krajowy rynek przewozów pasażerskich w latach 1980. była *Ustawa Prawo przewozowe*, regulująca przewóz osób i rzeczy wykonywany odpłatnie na podstawie umowy, przez uprawnionych do tego przewoźników. Zgodnie z *Ustawą* przewoźnik był zobligowany do podawania do publicznej wiadomości zakresu działania i publikacji rozkładu jazdy. *Ustawa* wskazywała organy uprawnione do koordynacji rozkładów jazdy przewoźników, zagadnienia związane z kontrolą dokumentów i zawierała przepisy porządkowe odnoszące się do przewozu zarówno osób, jak i bagażu środkami transportu zbiorowego.

Sytuacja na rynku przewozów pasażerskich uległa radykalnej zmianie po wejściu w życie 1 stycznia 1989 r. *Ustawy o działalności gospodarczej*. Zastosowane regulacje prawne wprowadzały pełną liberalizację usług przewozów pasażerskich. Każdy przewoźnik mógł prowadzić zarobkowy przewóz osób bez konieczności uzyskania koncesji bądź zezwolenia. Jedynym warunkiem był wpis prowadzonej działalności do ewidencji odpowiedniego organu administracji państwowej.

Kolejna, obowiązująca od 1 kwietnia 1998 r., *Ustawa o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób*, wprowadziła konieczność uzyskania zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie krajowego zarobkowego przewozu osób. Warunkiem uzyskania zezwolenia było m.in. posiadanie odpowiednich kwalifikacji zawodowych, dysponowanie pojazdem samochodowym spełniającym określone wymagania techniczne i zabezpieczeniem finansowym bądź rzeczowym. Przepis wprowadził też obowiązek koordynacji rozkładów jazdy.

Obecnie obowiązująca *Ustawa o transporcie drogowym* należy do grupy ustaw europejskich (Skala-Późniak, 2001). Określa zasady podejmowania i wykonywania krajowego transportu drogowego, międzynarodowego transportu drogowego, niezarobkowego krajowego przewozu drogowego oraz niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego. Oprócz tego określa zasady działania Inspekcji Transportu Drogowego, która ma na celu m.in. likwidację nieuczciwej konkurencji na rynku przewozów pasażerskich.

Ustawa formułuje zasady uzyskania licencji, która jest warunkiem wykonywania transportu drogowego. Licencję otrzymuje przedsiębiorca spełniający podstawowe wymagania na czas określony, ale nie krótszy niż 2 lata i nie dłuższy niż 50 lat. Przedsiębiorca musi przede wszystkim mieć nienaganną reputację, co oznacza, że nie był skazany prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne, m.in.: karne skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji,

a także nie został uznany za niezdolnego do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Ponadto musi legitymować się certyfikatem kompetencji zawodowych oraz posiadać zabezpieczenie finansowe i tytuł prawny do dysponowania pojazdami spełniającymi wymagania techniczne, którymi będzie wykonywany transport drogowy. Natomiast osoba pracująca na stanowisku kierowcy powinna posiadać świadectwo kwalifikacji i nie być skazana wyrokiem prawomocnym sądu za przestępstwa umyślne przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, wiarygodności dokumentów lub ochronie środowiska.

Wykonywanie przewozów regularnych i tzw. przewozów regularnych specjalnych wymaga także uzyskania zezwolenia. W krajowym transporcie drogowym zezwolenia są wydawane w zależności od zasięgu przewozów i siedziby lub miejsca zamieszkania przedsiębiorcy. Do wniosku o wydanie zezwolenia przedsiębiorca dołącza: rozkład jazdy, mapę z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami, zasady korzystania z obiektów dworcowych i przystanków oraz taryfę i cennik. *Ustawa* przewiduje opłaty za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych. Obowiązuje ona przedsiębiorców wykonujących zarobkowy i niezarobkowy transport drogowy na terenie kraju, z wyłączeniem przedsiębiorców wykonujących przewozy taksówkami, przejazdów po autostradach płatnych, transportu kombinowanego i zbiorowego transportu miejskiego.

Charakterystyka obszaru badań

Analizowane aglomeracje są położone w różnych częściach Polski. Liczba ludności głównych miast poszczególnych aglomeracji plasuje się w przedziale 250–450 tys. osób. Wśród analizowanych ośrodków miejskich największy jest Szczecin, w którym mieszka ponad 400 tys. osób, a najmniejsza – Częstochowa, jedyne miasto wśród badanych nie będące stolicą województwa, z liczbą ludności wynoszącą obecnie niespełna 250 tys. Z badanych ośrodków miejskich tylko Białystok zanotował wzrost liczby ludności. Ponadto Białystok, w porównaniu do innych badanych miast, charakteryzuje największy udział ludności w wieku przedprodukcyjnym. Udział tej grupy ludności w ogólnej liczbie mieszkańców oscyluje wokół wartości 19%. Pod względem udziału ludności w wieku poprodukcyjnym w ogólnej liczbie mieszkańców, pierwsze miejsce wśród analizowanych miast zajmuje Częstochowa (17%). Z kolei najwięcej osób w wieku produkcyjnym mieszka w Lublinie, a udział tej grupy w ogólnej liczbie ludności przekracza obecnie 67% (Bank Danych..., 2004).

Jedną z przyczyn redukcji liczby wykonywanych przewozów autobusowych jest wzrost bezrobocia. Systematycznie od lat 1990. obniża się liczba osób pracujących, a największy spadek wśród badanych obszarów odnotowano w województwie zachodniopomorskim. W 2003 r. we wspomnianym województwie pracowało niespełna 39% osób w wieku 15 lat i więcej. Z kolei w kujawsko-pomorskim różnica udziału osób pracujących 1995 i 2003 r. była najmniejsza (tab. 2).

Znaczącą grupę wśród korzystających z transportu publicznego, w tym autobusowego, stanowią studenci. Największym wśród badanych ośrodkiem akademickim jest Lublin, z liczbą studentów wynoszącą niemal 87 tys., z czego 60% stanowią studenci studiów stacjonarnych. Drugi w kolejności jest Szczecin, gdzie naukę w 19 szkołach wyższych pobiera ponad 67 tys. osób. Liczba studentów w Białymstoku i Bydgoszczy wynosi odpowiednio: 46 tys. i 41 tys. (Miasta Wojewódzkie, 1995–2005).

Tabela 2. Udział osób pracujących w ogólnej liczbie osób w wieku 15 lat i więcej (%)

Województwo	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Kujawsko-pomorskie	48,8	50,1	50,5	50,4	47,9	45,6	44,4	43,0	44,6
Lubelskie	57,5	54,7	52,9	54,7	51,3	51,5	49,8	49,4	48,0
Podlaskie	52,7	56,8	56,8	52,6	50,1	50,1	50,3	47,6	46,4
Śląskie	49,6	48,7	49,3	48,5	51,1	42,2	42,3	40,7	40,4
Zachodniopomorskie	49,2	47,3	48,2	49,3	47,3	44,4	43,8	39,3	39,0
Polska	51,4	51,0	51,2	51,4	49,6	47,5	46,3	44,6	44,0

Źródło: opracowane na podstawie: *Województwa w latach 1995–2003*, GUS, 1995–2005.

Wszystkie wymienione miasta są ważnymi węzłami komunikacji drogowej i kolejowej. Układ sieci transportowej Szczecina jest ściśle związany z jego położeniem przy zachodniej granicy państwa: dostępność transportowa tego regionu jest dobra w relacjach międzynarodowych, a zdecydowanie gorsza w krajowych (Grzelakowski, 2004). Korzystna lokalizacja Lublina i Białego-stoku wynika, podobnie jak w przypadku Szczecina, z ich przygranicznego położenia.

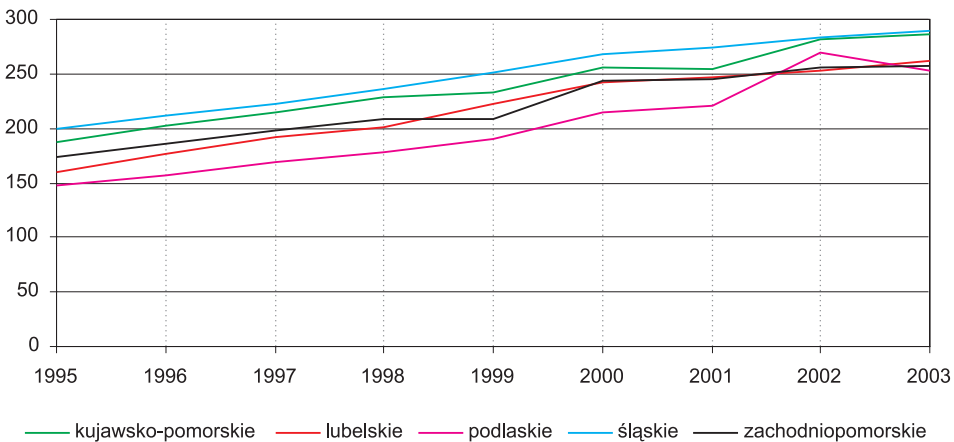
Nie bez znaczenia dla wielkości wykonywanych przewozów autobusowych jest rozwój transportu indywidualnego. Pod względem rozwoju motoryzacji indywidualnej pierwsze miejsce zajmuje województwo śląskie, w tym Częstochowa. W 2003 r. liczba samochodów w tym województwie była bliska wartości średniej dla Polski, która wynosiła 294 samochody na 1000 osób. Podobną wartością wskaźnika cechuje się województwo kujawsko-pomorskie. Z kolei w województwie podlaskim zanotowano najmniejszą wartość wskaźnika – 253 samochody na 1000 mieszkańców (ryc. 1).

Podmioty funkcjonujące na samochodowym rynku przewozów pasażerskich

W styczniu 1945 r. powołano w Polsce PKS – jedyną firmę działającą na krajowym rynku przewozów pasażerskich, z wyłączeniem przewozów miejskich. Szybki rozwój sieci przewozów autobusowych po II wojnie światowej znacząco przyczynił się do rozwoju polskich peryferii. W niezmienionej formie przedsiębiorstwo przetrwało do początku lat 1980., kiedy dokonano podziału na cztery

państwowe przedsiębiorstwa: Krajową PKS (obsługująca 80% terytorium kraju) i trzy regionalne przedsiębiorstwa PKS w: Warszawie, Koszalinie i Olsztynie (Komornicki, 1999). Kolejna zmiana miała miejsce 1 lipca 1990 r. – wymienione przedsiębiorstwa zostały rozwiązane, a wszystkie oddziały (167) stały się samodzielnymi podmiotami (Rydzykowski i Rolbiecki, 1996). Po 1990 r. następowała marginalizacja przedsiębiorstw PKS i malała liczba wykonywanych przewozów autobusowych. Konsekwencją tej sytuacji było ograniczanie liczby połączeń i sprzedaż taboru autobusowego (Komornicki, 1999). Decentralizacja oraz usamodzielnienie przedsiębiorstw PKS spowodowało wiele zmian, w tym wycofanie się PKS-ów z wielu segmentów rynku (Bąkowski, 1996).

liczba samochodów
number of cars



Ryc. 1. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w latach 1995–2003

Źródło: opracowane na podstawie *Województwa w latach 1995–2003...*

Number of cars per 1000 population, 1995–2003

Source: based on *Województwa w latach 1995–2003...*

Niezbędnym elementem liberalizacji rynku usług transportowych, w tym regionalnych przewozów pasażerskich, jest prywatyzacja operatorów publicznych (Beesley, 1992; Hebel i Kołodziejcki, 2003; Janecki, 2003). Prywatyzację przewoźników publicznych w Polsce regulują:

- *Ustawa o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych*,
- *Ustawa o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych*,
- *Ustawa o gospodarce komunalnej*.

Pomimo że wymienione ustawy dopuszczają różne formy prywatyzacji: bezpośrednią (np. sprzedaż przedsiębiorstwa), pośrednią (sprzedaż udziałów lub akcji prywatyzowanego przedsiębiorstwa) lub mieszaną, to jak zauważają K. Hebel

i H. Kołodziejki (2003), rynek przewozów pasażerskich jest prywatyzowany w niewielkim zakresie. Wiąże się to m.in. z brakiem kapitału publicznego na rozwój transportu zbiorowego, z trudnościami w sprecyzowaniu sposobu funkcjonowania obsługi transportowej po sprywatyzowaniu przedsiębiorstwa oraz negatywnymi nastrojami społecznymi towarzyszącymi reformom własnościowym. Według R. Janeckiego (2003), przewoźnicy publiczni nie są przedsiębiorstwami atrakcyjnymi do prywatyzacji, ponieważ w przeważającej części są to jednostki zdekapitalizowane, często o nieuregulowanym stanie prawnym nieruchomości, które stanowią mienie przedsiębiorstwa. Brak decyzji prywatyzacyjnych przedsiębiorstw PKS może się przyczynić do dalszego pogarszania się stanu taboru autobusowego, a w rezultacie do ograniczenia możliwości przewozowych (Dyr i Grad, 2000). W takiej sytuacji dla przedsiębiorstw PKS dochodowym segmentem rynku mogą być zagraniczne przewozy pasażerskie na liniach regularnych i nieregularnych. Pomimo że połączenia obsługiwane przez przedsiębiorstwa PKS pokrywają w miarę gęstą siecią mapę Polski, to linie podmiejskie i miejskie zostały opanowane przez przewoźników niezależnych (Bąkowski, 1996).

Obecnie dominującą formą prawną przedsiębiorstw PKS są przedsiębiorstwa państwowe – ponad 70%. Wśród zmian własnościowych dominuje komercjalizacja – około 20%, podczas gdy prywatyzacją bezpośrednią objęto niespełna 10% ogółu przedsiębiorstw sprywatyzowanych (Grad, 2003). Spośród przedsiębiorstw PKS zlokalizowanych w badanych ośrodkach miejskich, trzy zostały sprywatyzowane: PKS Szczecin Sp. z o.o., Bydgoszcz PKS Spółka z o.o., która istnieje od 1 marca 2002 r. oraz PKS Częstochowa SA, przedsiębiorstwo działające na rynku od 1 stycznia 2005 r., a powstałe w wyniku komercjalizacji PPKS Częstochowa. Przedsiębiorstwa PKS rozpoczynają dodatkową działalność m.in. w postaci wynajmu autokarów i mikrobusów oraz prowadzenia hoteli. Firmą funkcjonującą dobrze w warunkach gospodarki rynkowej jest Bydgoszcz PKS. Wśród wszystkich zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób wydanych przez władze samorządowe województwa kujawsko-pomorskiego do końca 2003 r., ponad 60% przypadło w udziale tej firmie. Bydgoszcz PKS obsługuje popularną linię Komfort Bus, uruchomioną na trasie Kołobrzeg–Bydgoszcz–Toruń–Włocławek–Płock–Warszawa. Przedsiębiorstwami państwowymi pozostają w dalszym ciągu firmy funkcjonujące w miastach Polski wschodniej: PPKS Białystok i PPKS Lublin. Oprócz PPKS, w Lublinie od 60 lat istnieje Transportowo-Spedycyjna Spółdzielnia Pracy Transped, która również oferuje regularne przewozy osób. Autobusy Transpedu kursują głównie w kierunku północnym i północno-wschodnim.

Obok PKS-u działają inne podmioty transportowe, których udział w rynku regularnych przewozów pasażerskich wynosił pod koniec lat 1990. około 4% (Polewska-Dorozik, 2001). Z kolei w 2003 r. ponad 76% ogółu przewozów pasażerów na liniach regularnych wykonywanych było przez sektor publiczny (Bank Danych..., 2003). Początkowo nowi przewoźnicy byli zainteresowani przede

wszystkim obsługą linii, na których nastąpił najmniejszy spadek przewozów autobusowych. Ponadto zainteresowaniem przewoźników niezależnych cieszyła się obsługa takich linii, gdzie konkurencja z PKP była najmniejsza. Powyższe warunki spełniają trasy podmiejskie, często biegnące równoległe do linii kolejowych, długie trasy prowadzące np. z Warszawy do miast nieposiadających dogodnych połączeń kolejowych oraz trasy międzynarodowe. Na liniach podmiejskich funkcjonują przede wszystkim małe firmy, posiadające 1 lub 2 pojazdy, a linie długie obsługują duże firmy (Komornicki, 1999).

Na rynku przewozów pasażerskich największą różnorodność oferty ze względu na liczbę obsługiwanych linii wykazują przedsiębiorstwa PKS, ale przewoźnicy niezależni są bardziej aktywni. W regionie gdzie funkcjonuje niewielka liczba firm niezależnych, a rynek przewozów jest zdominowany przez przedsiębiorstwa PKS, są zauważalne praktyki monopolistyczne oraz zakłócenia w uczciwej konkurencji (Janecki, 2003).

Najwięcej przewoźników niezależnych funkcjonuje w Polsce południowo-wschodniej. Jest to reakcja na niedoinwestowanie systemu transportowego tego regionu. Na przykład na terenie województwa lubelskiego zarejestrowanych jest 287 tego typu firm, z czego niemal 75% obsługuje trasy przechodzące przez Lublin (Miazek, 2004). Pierwszym przewoźnikiem w Lublinie, który rozpoczął świadczenie usług przewozu osób na większą skalę, jest Lubelska Korporacja Komunikacyjna. LKK powstała w 1997 r. i obsługuje 5 linii podmiejskich: Lublin–Lubartów, Lublin–Krzczonów, Lublin–Elizówka (kursuje tylko w dniach funkcjonowania giełdy samochodowej, czyli w niedziele), Lublin–Łęczna i Lublin–Świdnik. Funkcjonują też inni przewoźnicy, na przykład firma WiZ z Kraśnika, obsługująca niezmiernie popularną trasę z Lublina do Kraśnika, czy firma Expressbus, wykonująca regularne przewozy osób z Lublina do Puław i do Krakowa. Oba przedsiębiorstwa powstały w 1996 r.

W województwie kujawsko-pomorskim są zarejestrowane 64 podmioty wykonujące regularne przewozy osób. Liczba przewoźników w transporcie publicznym wzrosła 2,5-krotnie w porównaniu z 1995 r. Największym przewoźnikiem niezależnym, obsługującym linie podmiejskie wychodzące z Bydgoszczy, jest firma Rainbow Bus z Koronowa, która funkcjonuje na rynku od 1996 r. Obecnie wykonuje regularne przewozy na 8 liniach wychodzących z Bydgoszczy: do Koronowa, Mroczy, Dobrczy, Solca Kujawskiego i Sicienka. Innym przewoźnikiem jest Polbus, który obsługuje 7 tras wychodzących z Bydgoszczy, przede wszystkim w kierunku południowym: do Brzozy, Nowej Wielkiej Wsi, Złotnik Kujawskich, Inowrocławia, Barcina i Solca Kujawskiego. Jedną z najmłodszych firm działających na rynku usług transportowych w aglomeracji bydgoskiej jest Jantur Bus, która świadczy usługi przewozów osób na linii Bydgoszcz–Potulice.

Linie podmiejskie wychodzące ze Szczecina obsługują pojazdy kilkunastu niezależnych przewoźników. Znaną firmą, która istnieje na rynku od 2000 r., a wykonuje przewozy na trasie Szczecin–Świnoujście, jest Emilbus. Znakiem

rozpoznawczym przewoźnika jest zielony kolor pojazdów oraz logo firmy. Innym podmiotem obsługującym tę trasę jest Nor-Bis. Firma istnieje od 1990 r., ale dopiero od 2001 r. specjalizuje się w przewozie osób.

Obszar aglomeracji białostockiej obsługuje około 10 przewoźników niezależnych, wśród nich m.in. firmy: Voyager Trans i Pogoda Express. Pierwszy z podmiotów wykonuje przewozy osób na trasie Białystok–Czarna Białostocka. Z kolei pojazdy firmy Pogoda Express kursują z Białegostoku do: Turośni Kościelnej, Hajnówki i Czeremchy. Przewoźnicy niezależni funkcjonujący w aglomeracji częstochowskiej obsługują przede wszystkim linie podmiejskie prowadzące z Częstochowy w kierunku wschodnim. Najwięcej kursów odbywa się na trasie Częstochowa–Koniecpol.

Jednym z większych problemów przewoźników niezależnych jest miejsce rozpoczynania kursów. Większość placów dworcowych jest niedostępna dla tego rodzaju firm. Wyjątkami są Dworzec Główny PPKS w Lublinie oraz Dworzec Główny PKS Szczecin. W Szczecinie wydzielono w tym celu jedno, a w Lublinie trzy stanowiska. Zazwyczaj pojazdy przewoźników niezależnych rozpoczynają kursy z miejsc zlokalizowanych w pobliżu dworców głównych PPKS lub dworców głównych PKP. Rolę przystanków pełnią przede wszystkim parkingi, zatoczki autobusowe (w tym przeznaczone dla autobusów miejskich) i niezagospodarowane place.

Funkcjonowanie rynku przewozów pasażerskich w wybranych aglomeracjach

Analizując rycinę 2 można zauważyć, że liczba przewozów autobusowych w badanych aglomeracjach była najniższa w 1985 r. Taki obraz wynika z wysokiego udziału przewozów pracowniczych, charakterystycznych dla okresu socjalizmu. Obecnie zjawisko jest widoczne szczególnie w aglomeracji szczecińskiej i częstochowskiej. Przewozy pracownicze są wykonywane nadal, ale na zdecydowanie mniejszą skalę. W 2003 r. tego rodzaju przewozy na podstawie umów stanowiły 12,5% ogółu przewozów pasażerskich wykonanych zarobkowym transportem samochodowym, z tego ponad połowa w sektorze publicznym (Bank Danych..., 2003). Przewozy pracownicze wykonuje m.in. Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o., powstałe 1 lutego 1997 r. na bazie Zajezdni Szczecińskiego MZK. Firma wykonuje przewozy dla Zakładów Chemicznych Police SA. Ponadto przewozy pracownicze funkcjonują na kilku liniach aglomeracji częstochowskiej.

Aglomeracja białostocka

Porównując natężenie kursów pojazdów transportu publicznego w latach 1985 i 1995, zauważyć można zagęszczanie sieci lokalnych połączeń autobusowych

(ryc. 2). Zarówno w 1985 r., jak i w 1995 r., najwięcej autobusów kursowało w kierunku zachodnim, wzdłuż drogi o znaczeniu krajowym, do Choroszczy (średnio 100 połączeń w ciągu doby) i dalej do Jeżewa (około 50 połączeń w ciągu doby). Równie dużo połączeń zanotowano w kierunku południowo-wschodnim, wzdłuż drogi prowadzącej do Bielska Podlaskiego. Największe natężenie kursów charakteryzowało linie prowadzące do miejscowości zlokalizowanych w promieniu 10–15 km od Białegostoku. Z kolei najbardziej rozbudowaną siecią połączeń autobusowych cechował się obszar na południowy zachód od stolicy województwa, pomiędzy Białymstokiem, Surazem a Łapami.

W 2005 r., w porównaniu do 1985 r. i 1995 r., spada liczba wykonywanych przewozów autobusowych, przede wszystkim na trasach w kierunku zachodnim, północnym i południowym, z blisko 30 w 1985 r. i 1995 r., do niespełna 10 połączeń w ciągu doby w 2005 r. Najwięcej autobusów (około 70–80 w ciągu doby), podobnie jak w poprzednich badanych latach, kursuje do miejscowości położonych w odległości 10–15 km od Białegostoku: do Dobrzyniewa Dużego, Zabłudowa oraz Wasilkowa. Sieć połączeń autobusowych prowadzących w kierunku wschodnim jest rzadka, z uwagi na duży udział obszarów leśnych oraz wyludniające się tereny wiejskie. W północno-wschodniej części analizowanego terenu udział obszarów leśnych w ogólnej powierzchni gminy waha się od 54% w gminie Wasilków do ponad 70% w gminach Czarna Białostocka i Supraśl (Bank Danych..., 2003).

Od lat 1990. oprócz PPKS Białystok na rynku istnieją także przewoźnicy niezależni. W 2005 r. wykonują usługi przewozów pasażerskich na trasach najczęściej uczęszczanych, łączących inne miasta ze stolicą województwa. Największe natężenie kursów przewoźników niezależnych notowane jest na linii Białystok–Supraśl (około 70–80 pojazdów w ciągu doby). Ponadto obsługują m.in. trasy z Białegostoku do Czarnej Białostockiej, Zabłudowa, Bielska Podlaskiego i Narwi, gdzie kursuje średnio do 30 pojazdów na dobę. Sieć połączeń lokalnych jest uzupełniona połączeniami obsługiwanymi przez komunikację miejską. Blisko 10 z 36 linii miejskich wykracza poza granice administracyjne Białegostoku, zapewniając obsługę transportową miejscowościom zlokalizowanym wokół miasta.

Aglomeracja bydgoska

W 1985 r. i 1995 r. najwięcej, bo ponad 120 autobusów na dobę, kursowało na linii Bydgoszcz–Białe Błota. Nieco mniej – około 100 pojazdów w ciągu doby – obsługiwało trasy z Bydgoszczy do Koronowa, Sicienka, Szubina, Brzozy i Osielska. Wymienione miejscowości znajdują się w promieniu 10–20 km od Bydgoszczy.

Z analizy rynku przewozów osób w 2005 r., wynika, że najwięcej autobusów kursuje na trasie Bydgoszcz–Brzoza (ponad 120 połączeń autobusowych w ciągu doby). Ponadto znaczna liczba autobusów obsługuje linie do Szubina,

Koronowa, Łabiszyna i Torunia – około 70 połączeń na dobę, a także na linii Bydgoszcz–Nakło nad Notecią. Rzadka sieć transportu autobusowego jest charakterystyczna na obszarze między Bydgoszczą a Toruniem, a to w związku ze strukturą użytkowania ziemi gmin otaczających Bydgoszcz, w której istotną część stanowią lasy. Obszary leśne zajmują od około 50% (m.in. gminy Białe Błota, Osielsko, Dąbrowa Chełmińska) do ponad 60% (gminy Nowa Wieś Wielka, Solec Kujawski). Tworzą kompleksy, takie jak Puszcza Bydgoska rozciągająca się na południowy wschód od miasta (Bank Danych..., 2003).

Na rynku przewozów osób funkcjonują również przewoźnicy niezależni. Do najpopularniejszych tras obsługiwanych przez nowe firmy przewozowe należą: Bydgoszcz–Brzoza (ponad 120 połączeń w ciągu doby) i Bydgoszcz–Białe Błota (średnio 100 połączeń). Warto dodać, że do miejscowości Białe Błota i Lipniki dociera jedyna linia Miejskiej Komunikacji Samochodowej wykraczająca poza granice administracyjne miasta. Została ona wydzierżawiona przez przewoźnika niezależnego, firmę For-Bus. Dogodne połączenia mikrobusowe istnieją również do Szubina i Osielska (blisko 80 połączeń na dobę). Przewoźnicy niezależni wykonują usługi transportowe nie tylko do miejscowości położonych przy głównych arteriach komunikacyjnych, ale także do ulokowanych przy drogach niższej kategorii. Taka sytuacja występuje zarówno na trasie z Bydgoszczy do Koronowa, jak i do Mroczy oraz Dobrczy. Do dwóch ostatnich ośrodków kursuje w ciągu doby około 40 pojazdów niezależnych firm transportowych (ryc. 2).

Aglomeracja częstochowska

Sieć połączeń autobusowych wychodzących z Częstochowy jest bardzo rozczłonkowana (ryc. 2). Wiąże się to ze znaczną gęstością zaludnienia badanego obszaru, a także z dużą liczbą miejscowości. W powiecie częstochowskim na 1 km² przypada średnio 0,21 miejscowości, podczas gdy średnia dla Polski wynosi 0,17 (Bank Danych..., 2004). Do linii najliczniej obsługiwanych w 1985 i 1995 r. należały trasy prowadzące do gmin sąsiadujących z Częstochową i zlokalizowanych wzdłuż drogi krajowej Gdańsk–Górny Śląsk. Średnio w ciągu doby kursowało na tych trasach 80 autobusów. W sieci transportowej aglomeracji częstochowskiej widoczne jest wydłużenie niektórych tras. W 1985 r. zarysowują się dwa kierunki: północno-zachodni (Częstochowa–Waleńców) oraz południowo-wschodni (Częstochowa–Piasek). W 1995 r. są zauważalne dodatkowe dwie wydłużone trasy: na północny wschód (Częstochowa–Kłomnice) oraz wschód (Częstochowa–Św. Anna). Wymienione trasy obsługiwało w ciągu doby około 50 autobusów.

Analizując sieć transportową aglomeracji częstochowskiej w 2005 r., daje się zauważyć tworzenie odgałęzień oraz wzrost liczby wykonywanych kursów na niektórych liniach, przede wszystkim tych prowadzących do miejscowości

zlokalizowanych 10–20 km od Częstochowy. Dużą popularność tych tras potwierdza również układ sieci komunikacji miejskiej. Prawie połowa linii miejskich wykracza poza granice administracyjne miasta, zapewniając obsługę transportową ludności zamieszkującej tereny bezpośrednio sąsiadujące z Częstochową. Z oferowanych połączeń korzystają głównie osoby dojeżdżające do pracy i szkół.

Najwięcej autobusów (około 80 w ciągu doby) kursuje na trasach Częstochowa–Mstów i Częstochowa–Wręczyca. Ponadto około 50 połączeń na dobę wykonywanych jest na liniach z Częstochowy do Truskolasów, Kłobucka, Miedźna, Kokawy i Wąsosza. Linie wychodzące z Częstochowy w kierunku wschodnim obsługiwane są także przez przewoźników niezależnych. Najwięcej jest połączeń na trasie Częstochowa–Koniecpol.

Aglomeracja lubelska

Już przed ponad 20 laty obszar aglomeracji lubelskiej cechował się wyższą, od ówczesnej przeciętnej, częstotliwością ruchu autobusowego (Lijewski, 1985). W 1985 r. najwięcej autobusów (ponad 120 połączeń na dobę) kursowało na linii Lublin–Świdnik, podczas gdy 10 lat później na linii Lublin–Wólka. Miasto Świdnik i gmina Wólka bezpośrednio sąsiadują z Lublinem. Duża liczba kursów notowana była także do pozostałych gmin sąsiadujących z miastem wojewódzkim. W 1985 r. około 100 połączeń w ciągu doby było wykonywanych na liniach prowadzących z Lublina do Konopnicy, Jastkowa i Jabłonnej. Natomiast w 1995 r. taka liczba kursów charakteryzowała trasę z Lublina do Konopnicy.

W 2005 r. najwięcej autobusów kursowało do Świdnika, Lubartowa i Łęcznej – ponad 120 pojazdów PPKS-w ciągu doby. Ponadto było około 50 kursów dziennie do Kurowa, a dalej do Puław oraz do Niedrzwicy Dużej. Transport lokalny w aglomeracji lubelskiej został zdominowany przez przewoźników niezależnych (ryc. 2). Największe natężenie kursów jest notowane w gminach bezpośrednio sąsiadujących z miastem i/lub położonych przy drogach o znaczeniu krajowym: Świdnik (ponad 200 połączeń w ciągu doby), Jabłonna, Niemce, Wólka (ponad 120 połączeń). Do miejscowości położonych w wymienionych gminach docierają również autobusy miejskie. Niespełna 10 linii komunikacji miejskiej wykracza poza granice administracyjne Lublina.

Wysokie natężenie połączeń charakteryzują linie z Lublina do Lubartowa i do Łęcznej. Na tych trasach mikrobusy przewoźników niezależnych kursują co 10 minut, począwszy od wczesnych godzin porannych aż do późnych godzin nocnych, w sumie ponad 120 razy. Równie popularne są usługi transportowe wykonywane na trasach z Lublina do Wierciszowa, Krężnicy Jarej, Bełżyc, Garbowa. Znaczna liczba pojazdów przewoźników niezależnych obsługuje również linie prowadzące do Kraśnika, Opola Lubelskiego i Puław. W ciągu doby na wymienionych trasach kursuje średnio 80 pojazdów przewoźników niezależnych (ryc. 2).

Aglomeracja szczecińska

Sieć transportowa aglomeracji szczecińskiej przybiera specyficzny kształt, przede wszystkim z uwagi na bliskość zachodniej granicy państwa oraz sąsiedztwo Jeziora Dąbie i znacznych obszarów leśnych. W gminach zlokalizowanych na wschód i południowy wschód od Szczecina udział obszarów leśnych w ogólnej powierzchni gminy osiąga wartość około 50% (Bank Danych..., 2003). Analizując wszystkie przekroje czasowe zauważyć można, że najgęstsza jest sieć transportowa w zachodniej części aglomeracji (ryc. 2).

W 1985 r. niemal we wszystkich kierunkach wykonywana była taka sama liczba połączeń autobusowych (średnio 20–30 na dobę). W kierunku zachodnim najwięcej autobusów kursowało do Kołbaskowa i Dobrej. Z kolei w 1995 r. liczba wykonywanych kursów podwoiła się, ale kierunki obsługiwane przez największą liczbę autobusów się nie zmieniły. W 2005 r. zwiększyła się liczba wykonywanych przewozów. Do tras najczęściej obsługiwanych należą Szczecin–Goleniów i Szczecin–Gryfino (około 100 połączeń w ciągu doby). Równie popularnymi trasami są Szczecin–Kołbacz, Szczecin–Stargard Szczeciński, Szczecin–Kołbaskowo i Szczecin–Dobra (średnio 50–60 połączeń na dobę). Oprócz połączeń wykonywanych przez PKS Szczecin istnieją także obsługiwane przez przewoźników niezależnych. Najwięcej pojazdów przewoźników niezależnych kursuje ze Szczecina do Goleniowa (średnio 50 połączeń dziennie). Ponadto, przewoźnicy niezależni wykonują kursy na trasach: Szczecin–Trzebież, Szczecin–Stępnica i Szczecin–Maszewo. Lokalna sieć transportowa jest uzupełniona przez 2 linie komunikacji miejskiej wychodzące poza granice administracyjne miasta, a prowadzące w kierunku północnym i południowo-zachodnim.

Efekty deregulacji samochodowego rynku przewozów pasażerskich

Pomimo że pod koniec lat 1990. przewozy autobusowe spadły o połowę w porównaniu do początku lat 1990. (Polewska-Dorożik, 2001), to w transporcie publicznym badanych aglomeracji nadal pełnią rolę dominującą. We wszystkich badanych aglomeracjach największe natężenie połączeń autobusowych jest notowane na liniach prowadzących do miejscowości zlokalizowanych w odległości około 20 km i/lub położonych przy drogach wyższej kategorii. Taka sytuacja jest związana z dojazdami zarówno obowiązkowymi (pracowniczymi, szkolnymi) jak i fakultatywnymi (np. po zakupy). Najwięcej połączeń autobusowych funkcjonuje na liniach wychodzących z Lublina i Częstochowy. Wynika to z wysokiej gęstości zaludnienia obszaru otaczającego miasta, a co się z tym wiąże – ze znacznej liczby miejscowości (średnio na 1 km² przypada w obu aglomeracjach ponad 0,20 miejscowości – Bank Danych..., 2004). Czynnikiem

kreującym popyt na przewozy jest także wielkość miasta jako ośrodka akademickiego, a wśród badanych miast największym ośrodkiem akademickim jest Lublin. Ponadto duża liczba kursów autobusów jest wykonywana w aglomeracji białostockiej i bydgoskiej. Obszary aglomeracji białostockiej i lubelskiej cechują się niskim stopniem motoryzacji indywidualnej oraz małą liczbą połączeń kolejowych, co warunkuje istnienie dużej liczby połączeń autobusowych. Najmniejsza liczba połączeń autobusowych charakteryzuje zaś aglomerację szczecińską, przede wszystkim ze względu na znaczny udział obszarów leśnych i wodnych oraz istotny udział transportu kolejowego w przewozach pasażerskich.

Porównując sieć transportową badanych aglomeracji z 1985, 1995 i 2005 r., zauważyć można nasilenie polaryzacji przewozów autobusowych na poszczególnych liniach. Na pewnych trasach wzrasta liczba wykonywanych kursów, niektóre linie ulegają wydłużeniu, na innych zaś połączenia są redukowane. Spadek liczby połączeń autobusowych obserwuje się głównie na peryferyjnie położonych, wyludniających się obszarach wiejskich. Na przykład w aglomeracji białostockiej tracą na znaczeniu linie prowadzące na północ i południe. Z kolei w aglomeracji lubelskiej redukcja połączeń dotyczy tras z Lublina w kierunku północno-wschodnim. We wschodniej części aglomeracji białostockiej i lubelskiej nie została w pełni wykształcona sieć transportowa ze względu stały ubytek ludności.

Analizując zmiany natężenia połączeń autobusowych wychodzących z Białegostoku, Bydgoszczy, Częstochowy, Lublina i Szczecina, można zauważyć, że niektóre linie ulegają wydłużeniu. Może to być rezultatem złej sytuacji na rynku pracy w regionach oddalonych, co wymusza długie dojazdy do pracy w badanych aglomeracjach. Na przykład w aglomeracji lubelskiej w latach 1980. i 1990. wysoka liczba kursów była wykonywana na trasach: Lublin–Wólka i Lublin–Niemce. W 2005 r. wysokie natężenie połączeń autobusowych dotyczyło linii: Lublin–Wólka–Łęczna i Lublin–Niemce–Lubartów. Ponadto, we wszystkich badanych aglomeracjach istnieją linie wydłużone, których cechą charakterystyczną jest duża, w skali poszczególnych aglomeracji, liczba połączeń autobusowych. Analizowane trasy prowadzą przede wszystkim do innych ośrodków miejskich zlokalizowanych przy drogach krajowych, w odległości średnio 35–40 km od centrów aglomeracji. W aglomeracji białostockiej do takich linii zaliczyć można: Białystok–Mońki, Białystok–Sokółka i Białystok–Bielsk Podlaski. Najdłuższą linią lokalną wychodzącą z Bydgoszczy jest trasa biegnąca w kierunku południowym (do Inowrocławia). W aglomeracji częstochowskiej wydłużone linie prowadzą z Częstochowy w kierunku północno-zachodnim i zachodnim. W przypadku aglomeracji lubelskiej najpopularniejsze wydłużone trasy biegną na północny zachód (do Puław), zachód (do Opola Lubelskiego) i południowy zachód (do Kraśnika). Z kolei w aglomeracji szczecińskiej wydłużona linia prowadzi w kierunku południowo-wschodnim.

Rozpatrując regulacje prawne obowiązujące w Polsce po 1989 r. można stwierdzić, że samochodowy rynek przewozów pasażerskich przechodzi drogę

od niemal pełnej liberalizacji (deregulacji) na początku lat 1990. do konkurencji częściowo regulowanej przez władze państwowe. *Ustawa o działalności gospodarczej* (1988) wprowadzała całkowitą liberalizację w zakresie wykonywania transportu drogowego – jedynym warunkiem rozpoczęcia działalności był wpis do ewidencji odpowiedniego organu administracji państwowej. Kolejna regulacja prawna, *Ustawa o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób* (1997), przewidywała konieczność uzyskania zezwolenia na prowadzenie zarobkowego przewozu osób na terenie kraju. Natomiast zgodnie z obowiązującą *Ustawą o transporcie drogowym* (2001) podejmowanie wykonywania regularnych przewozów osób wymaga licencji i zezwolenia.

Jak wynika z ryciny 2, transport publiczny w aglomeracji lubelskiej został zdominowany przez przewoźników niezależnych. Znaczącą rolę tacy przewoźnicy odgrywają także w aglomeracjach białostockiej i bydgoskiej. Zróżnicowany udział przewoźników niezależnych w rynku przewozów pasażerskich w poszczególnych aglomeracjach, tłumaczyć należy sytuacją społeczno-gospodarczą kraju. Polskę wschodnią zamieszkuje przede wszystkim ludność rolnicza, o niskich dochodach, korzystająca głównie z transportu publicznego. Jak zauważa M. Parr (2000), autobusy kursujące na liniach lokalnych służą jako środek transportu przede wszystkim kobietom, dzieciom i osobom niezamożnym. Niska cena biletu za przejazd oferowana przez przewoźników niezależnych zachęca do korzystania z usług zarówno osoby starsze, jak studentów i młodzież szkolną. Ponadto, systematyczny spadek liczby lokalnych połączeń autobusowych i zamknięcia linii kolejowych, przyczyniły się do powstawania nowych podmiotów, świadczących regularne przewozy osób. Wzrost udziału przewoźników niezależnych w lokalnym rynku przewozu osób może świadczyć o niedostosowaniu się miejscowego PKS-u do nowych warunków gospodarczych, co w niektórych przypadkach oznacza wycofanie się z tego segmentu rynku.

Ze względu na lokalizację Szczecina i Częstochowy, znaczna liczba kursów wykonywanych przez przewoźników niezależnych w aglomeracjach odbywa się na liniach regionalnych, krajowych i zagranicznych, z pominięciem lokalnej obsługi. Duża liczba kursów ze Szczecina prowadzi do Świnoujścia, Kołobrzegu, Pobierowa, Berlina, Bonn czy Paryża. Z kolei Częstochowa ma dogodne połączenia obsługiwane przez przewoźników niezależnych z Inowrocławiem, Katowicami, Lublinem i miastami w Europie Zachodniej.

Przejawem procesu deregulacji jest wzrost liczby przewoźników, a co za tym idzie pojawienie się konkurencji na rynku przewozów pasażerskich. Często rodzi to sytuacje patologiczne, szczególnie w przypadku podmiotów rozpoczynających działalność transportową. Do takich zaliczyć można koncentrację ofert kilku przewoźników w godzinach wysokiej frekwencji podróży, połączoną niekiedy z agresją przedsiębiorców. Można też wymienić brak dbałości przewoźników o bezpieczeństwo pasażerów – przejawem może być jazda z nadmierną prędkością i niedostosowanie wielkości pojazdu do liczby pasażerów. Także stan

techniczny niektórych pojazdów może budzić wątpliwości. Częstym procederem jest także unikanie przez kierowców przekazania pasażerom biletu na przejazd lub dowodu zapłaty. Ponadto, brak koordynacji rozkładu jazdy i ograniczony dostęp do informacji na temat rozkładu jazdy, szczególnie w miejscowościach, przez które prowadzi obsługiwana linia, prowadzi do dezintegracji transportu publicznego. Z kolei znaczna liczba miejsc odjazdu, często zlokalizowanych w różnych częściach miasta, utrudnia pasażerom korzystanie z usług przewoźników niezależnych. Przy tym ograniczony dostęp przewoźników niezależnych do przystanków i zajezdni autobusowych generuje dodatkowe koszty. Na przykład w Lublinie rolę zajezdni autobusowej dla przewoźników niezależnych pełni płatny parking przy targowisku miejskim.

Oprócz skutków negatywnych, widoczne są pozytywne skutki procesu deregulacji. Niewątpliwie jednym z nich jest spadek ceny biletu za przejazd oraz wprowadzenie bonifikat, promocji sezonowych czy biletów okresowych na okaziciela. Korzystne jest też skrócenie czasu podróży dzięki zatrzymywaniu się na przystankach zazwyczaj tylko na żądanie pasażerów. Na skrócenie czasu podróży wpływa także wzrost udziału mikrobusów wśród pojazdów stosowanych przez przewoźników niezależnych. Pomimo niewielkiej w porównaniu do autobusów liczby miejsc, mikrobusy obsługują również trasy o wysokim natężeniu kursów. Wysokie zainteresowanie mikrobusami wynika z faktu, że są to pojazdy tańsze w zakupie i eksploatacji oraz szybsze i bardziej sterowne, w porównaniu do tradycyjnych autobusów. Poza tym czas oczekiwania na pojazd przewoźników niezależnych jest zazwyczaj krótki – dotyczy to zwłaszcza linii podmiejskich, o wysokim natężeniu kursów. Przewoźnicy niezależni przyczyniają się do rozwoju sieci transportowych poszczególnych aglomeracji poprzez szukanie nowych usługobiorców w różnych ich częściach. Ponadto wydłużenie linii podmiejskich zbiega się w czasie z powstawaniem nowych podmiotów oferujących regularne przewozy osób.

Piśmiennictwo

- Bank Danych Regionalnych, 2003, 2004, Główny Urząd Statystyczny, <http://www.stat.gov.pl> (lipiec 2005 r.)
- Bąkowski W., 1996, *Wizja rozwoju przedsiębiorstw PKS*, Przegląd Komunikacyjny, 10, s. 14–18.
- Beesley M. E., 1992, *Bus deregulation*, [w:] M. E. Beesley (red.), *Privatization, Regulation and Deregulation*, Institute of Economic Affairs, London, s. 154–167.
- Bell P., Cloke P., 1990a, *Concepts of privatization and deregulation*, [w:] P. Bell, P. Cloke (red.), *Deregulation and Transport: Market Forces in the Modern World*, David Fulton Publishers, London, s. 3–27.
- , 1990b, *Deregulation: problems, warnings and a continuing case for regulation*, [w:] P. Bell, P. Cloke (red.), *Deregulation and Transport: Market Forces in the Modern World*, David Fulton Publishers, London, s. 194–206.

- Bernacki D., 1996, *Poszukiwanie racjonalnych struktur w transporcie*, [w:] H. Brdulak (red.), *Trans'95. Wspólna Europa. Szanse i zagrożenia dla transportu*. Podsumowanie, SGH, Warszawa, s. 35–36.
- Burchell A., 2000, *Regulation of transport: An overview*, [w:] B. Bradshaw, H. Lawton Smith (red.), *Privatization and Deregulation of Transport*, Macmillan Press, London, s. 10–19.
- Chodkowska-Miszczuk J., 2005, *Funkcjonowanie przewoźników niezależnych w transporcie pasażerskim aglomeracji bydgoskiej i lubelskiej*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 11, Wydział Ekonomii Uniwersytetu Rzeszowskiego, Warszawa-Rzeszów, s. 135–150.
- Colson B., 1996, *U.K. bus deregulation: a qualified success with much still to offer customers and society at large*, *Transport Reviews*, 16, 4, s. 301–311.
- Competition policy and the deregulation of road transport*, 1999, Organisation for Economic Co-Operation and Development, Paris.
- Darbera R., 1993, *Deregulation of urban transport in Chile: What have we learned in the decade 1979–1989?*, *Transport Reviews*, 13, 1, s. 45–59.
- Dydkowski G., 2003, *Wybrane regulacje prawne dotyczące transportu zbiorowego osób*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, s. 29–46.
- Dyr T., Grad B., 2000, *Prywatyzacja przedsiębiorstw PKS jako czynnik rozwoju transportu w województwie mazowieckim*, [w:] *Transport w rozwoju regionów*, Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, Kraków, s. 255–267.
- Fairhurst M., Edwards D., 1996, *Bus travel trends in the U.K.*, *Transport Reviews*, 16, 2, s. 157–167.
- Farrington J., 1998, *Bus and coach deregulation and privatization in Great Britain, with particular reference to Scotland*, *Journal of Transport Geography*, 6, 2, s. 135–141.
- Gomez-Ibanez J.A., Meyer J.R., 1997, *Alternatives for urban bus services: an international perspective on the British reforms*, *Transport Reviews*, 17, 1, s. 17–29.
- Grad B., 2003, *Prywatyzacja w regionalnym pasażerskim transporcie samochodowym czynnikiem konsolidacji rynku usług transportowych*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, s. 59–72.
- Grzelakowski A. S., 2004, *Dostępność transportowa regionów jako element ich potencjału rozwojowego*, *Przegląd Komunikacyjny*, 4, s. 11–16.
- Hebel K., Kołodziejcki H., 2003, *Liberalizacja i prywatyzacja lokalnego transportu zbiorowego na przykładzie aglomeracji gdańskiej*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, s. 73–99.
- Janecki R., 2003, *Wybrane aspekty organizacji obsługi regionalnych przewozów pasażerskich w świetle badań*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, s. 101–120.
- Jansson K., 1999, *Coach deregulation in Sweden*, [w:] *Regular Interurban Coach Services in Europe*, ECMT Round Table, 114, Paris, s. 112–136.
- Komornicki T., 1999, *The development of international bus transport in Central Europe: the case of Poland*, [w:] *Regular Interurban Coach Services in Europe*, ECMT Round Table, 114, Paris, s. 47–76.

- Kozanecka M., 1980, *Tendencje rozwojowe komunikacji autobusowej w Polsce. Studium geograficznoekonomiczne*, Wydawnictwo Naukowe WSP w Krakowie, Kraków.
- , 1993, *Aktualne tendencje w transporcie pasażerskim województwa krakowskiego*, *Przeegląd Komunikacyjny*, 1/2, s. 25–29.
- , 2000, *Rzeszów jako centrum publicznej komunikacji pasażerskiej, jego rozwój i powiązania*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 6, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, Warszawa-Rzeszów, s. 73–95.
- Lijewski T., 1985, *Układy komunikacyjne województw*, Dokumentacja Geograficzna, 1.
- Mackie P., Preston J., Nash C., 1995, *Bus deregulation: ten years on*, *Transport Reviews*, 15, 3, s. 229–251.
- Matsoukis E., C., 1996, *Privatization of bus services in Athenes, Greece: Assessment of 14-month experiment*, *Transport Reviews*, 16, 1, s. 67–78.
- Miasta Wojewódzkie – Podstawowe Dane Statystyczne, 9, 1995–2005, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Miazek Ł., 2004, *Przemiany roli Lublina jako węzła komunikacyjnego w okresie transformacji*, *Zakład Geografii Ekonomicznej Instytutu Nauk o Ziemi UMCS*, Lublin, maszynopis.
- Nelson J. D., Saleh W., Prileszky I., 1997, *Ownership and control in the bus industry: the case of Hungary*, *Journal of Transport Geography*, 5, 2, s. 137–146.
- Parr M., 2000, *Competition and local bus services*, [w:] B. Bradshaw, H. Lawton Smith (red.), *Privatization and Deregulation of Transport*, Macmillan Press, London, s. 50–76.
- Polewska-Dorozik H., 2001, *Warunki funkcjonowania rynku pasażerskich przewozów drogowych*, *Przeegląd Komunikacyjny*, 10, s. 5–11.
- , 2005, *Polski transport drogowy osób we Wspólnocie Europejskiej – bilans otwarcia*, *Przeegląd Komunikacyjny*, 7/8, s. 3–14.
- Rataj M., 1997, *Polityka transportowa na obszarach zurbanizowanych Wielkiej Brytanii*, *Przeegląd Komunikacyjny*, 7/8, s. 39–43.
- , 1998, *Transport pasażerski na obszarach zurbanizowanych Francji*, *Przeegląd Komunikacyjny*, 1, s. 21–25.
- , 1999, *Zarządzanie transportem zbiorowym na obszarach zurbanizowanych za granicą*, IGPIK, Warszawa.
- Roczniki statystyczne 1986, 1996, 2004, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Rozkład jazdy autobusów PKS, 1. obszar komunikacyjny, 1985/1986 oraz 1995/1996*, Warszawa.
- Rozkład jazdy autobusów PKS, 2. obszar komunikacyjny, 1985/1986 oraz 1995/1996*, Warszawa.
- Rozkład jazdy autobusów PKS, 4. obszar komunikacyjny, 1985/1986 oraz 1995/1996*, Warszawa.
- Rozkład jazdy autobusów PKS, 8. obszar komunikacyjny, 1985/1986 oraz 1995/1996*, Warszawa.
- Rozkład jazdy autobusów PKS, 14. obszar komunikacyjny, 1985/1986 Warszawa oraz 1995/1996*, Szczecin.
- Rozkład jazdy autobusów PKS Bydgoszcz Sp. z o.o.*, <http://www.pks.bydgoszcz.pl> (czerwiec 2005 r.)
- Rozkład jazdy autobusów PPKS Lublin*, <http://www.pks.lublin.pl> (czerwiec 2005 r.)
- Rozkład jazdy pociągów*, <http://www.pkp.pl> (czerwiec 2005 r.)
- Rozkład jazdy Transportowo-Spedycyjnej Spółdzielni Pracy Transped*, <http://www.transped.lublin.pl> (czerwiec 2005 r.)

- Rydzykowski W., Rolbiecki R., 1996, *Sytuacja przedsiębiorstw PKS po deregulacji samochodowego rynku transportowego*, Przegląd Komunikacyjny, 6, s. 16–20.
- Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP 1985/86*, 1985, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP 1995/96*, 1995, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Simpson B. J., 1996, *Deregulation and privatization: the British local bus industry following the Transport Act 1985*, Transport Reviews, 16, 3, s. 213–223.
- Skala-Późniak A., 2001, *Zarobkowy transport drogowy w świetle nowej ustawy*, Przegląd Komunikacyjny, 11, s. 3–7.
- Sobczyk W., 1985, *Dostępność komunikacyjna w układach osadniczych miast*, Komitet Badań Rejonów Uprzemysławianych, PAN, Warszawa.
- Ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o transporcie drogowym i spedycji krajowej*, 1961, Dziennik Ustaw PRL, 53, poz. 297.
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe*, 1984, Dziennik Ustaw PRL, 53, poz. 272.
- Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej*, 1988, Dziennik Ustaw PRL, 41, poz. 324.
- Ustawa z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych*, 1990, Dziennik Ustaw RP, 51, poz. 298.
- Ustawa z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych*, 1996, Dziennik Ustaw RP, 118, poz. 561.
- Ustawa o gospodarce komunalnej z dnia 20 grudnia 1996 r.*, 1997, Dziennik Ustaw RP, 9, poz. 43.
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób*, 1997, Dziennik Ustaw RP, 141, poz. 942.
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*, 2001, Dziennik Ustaw RP, 125, poz. 1371.
- Taylor Z., 2002, *Zmiany w polskiej polityce transportowej ostatnich lat*, [w:] J. Wendt (red.), *Wybrane zagadnienia geografii transportu*, Zakład Geografii Ekonomicznej Morza, Zakład Geografii Społecznej i Turystyki, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, s. 72–83.
- , 2003, *Sytuacja kolei a zamknięcia linii kolejowych w Polsce*, Biuletyn KPZK PAN, 204, s. 105–123.
- Taylor Z., Ciechański A., 2005, *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, Przegląd Geograficzny, 77, 2, s. 139–169.
- Tynson W. J., *Bus deregulation – the planning dilemma*, Transport Reviews, 15, 4, s. 307–313.
- Warakomska K., 1993, *Izochrony zmodyfikowane jako kartograficzna metoda przedstawiania dostępności ludności do miasta wojewódzkiego (na przykładzie województwa lubelskiego)*, Polski Przegląd Kartograficzny, 25, 2, s. 66–71.
- Wendt J., 2000, *Dostępność komunikacyjna ośrodków władzy wojewódzkiej*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 6, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, Warszawa-Rzeszów, s. 183–203.
- White P., 1995, *Deregulation of local bus services in Great Britain: an introductory review*, Transport Reviews, 15, 2, s. 185–209.
- , 1997, *What conclusions can be drawn about bus deregulation in Britain?*, Transport Reviews, 17, 1, s. 1–16.

–, 2000, *Experience in the UK bus and coach industry*, [w:] B. Bradshaw, H. Lawton Smith (red.), *Privatization and Deregulation of Transport*, Macmillan Press, London, s. 23–49.

Województwa w latach 1995–2003, 1995–2005, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

[Wpłynęło: wrzesień 2005; poprawiono: marzec 2006 r.]

JUSTYNA CHODKOWSKA-MISZCZUK

CHANGES IN THE MARKET FOR COLLECTIVE MOTORIZED TRANSPORT IN SELECTED POLISH CITIES

The purpose of this paper is to present the deregulation of the bus (coach) transport system in Poland. To this end, an analysis of the buses and trains starting out from in the Polish cities of Białystok, Bydgoszcz, Częstochowa, Lublin and Szczecin in the years 1985, 1995 and 2005 is given. Deregulation of this bus transport system has been in progress since 1990, and one of the attendant elements has been the privatization of PKS (the State Road Transport). Unfortunately, the process by which Poland's public carriers are privatized is a very slow one.

The result of the deregulation of bus transport that has taken place is an increase in the number of carriers – a situation connected with more numerous train and bus services. There are small firms operating within Poland's bus and coach transport sector. In a majority of cases, it is independent carriers that are operating the local bus services. Such an intensity of connections is profitable in the vicinity of the cities analysed and along the main roads. Independent carriers also provide bus services for the rural areas in the east of Poland. Such a situation can be explained by reference to the socio-economic situation, whereby the region in question is mainly inhabited by low-income people who mainly use public transport.

Deregulation is bringing certain benefits. The operations of independent carriers in the passenger transport sector have improved local transport systems and the average range of local bus services has increased. Numbers of minibuses have also increased. On the other hand, competition may give rise to anomalous situations, for example a lack of coordination between the timetables of the various carriers and a lack of information on bus services.

S. Hanson, G. Giuliano (red.) – *The Geography of Urban Transportation*, The Guilford Press, New York-London 2004; XII + 419 s. (3 wyd.).

Trzecie wydanie akademickiego podręcznika pt. *The Geography of Urban Transportation* zachowuje trzyczęściową strukturę dwóch poprzednich wydań. W pierwszej części wyjaśnia się podstawowe koncepcje, dokonuje przeglądu przewozów pasażerskich i towarowych, przedstawia historię transportu miejskiego, a także ocenia wpływ technologii informatycznych na strukturę podróży i formy przestrzeni miejskiej. Część druga dotyczy planowania transportu miejskiego i możliwości zastosowania GIS-T w procesie planowania. Wreszcie, część trzecia porusza kwestie polityki transportu miejskiego, takie jak przewozy transportem publicznym, użytkowanie ziemi, sprawy związane z wykorzystaniem energii, finanse, kwestie równości i sprawiedliwości społecznej oraz ocenę wpływu transportu na środowisko.

W porównaniu z drugim wydaniem, trzecie jest nieco krótsze (419 zamiast 478 stron). Także liczba rozdziałów uległa zmniejszeniu z 18 do 14, w tym osiem napisano całkiem od nowa. Cztery inne rozdziały zostały zmienione mniej lub bardziej, a czasem ich umiejscowienie jest też inne. Trzecie wydanie zyskało nowego współredaktora (G. Giuliano), a częściowo również nowych autorów. A zatem zmiany są radykalne, i – w rezultacie – możemy mówić nie tyle o uaktualnieniu, ile o całkiem nowej książce. Praca jest przeznaczona dla studentów, a jej generalnym celem jest pomoc w zrozumieniu wiodącej roli transportu i planowania transportu w kształtowaniu obszarów metropolitalnych (s. 4).

We wstępnym rozdziale S. Hanson przedstawia kluczowe pojęcia, takie jak dostępność przestrzenna, ruchliwość i równość, a także wybrane aspekty podróżowania, zmiany struktur mieszkaniowych i zatrudnienia, niezwykle wielką mobilność Amerykanów, kontekst polityczny planowania transportu w USA. W dłuższym okresie, system transportowy wpływa na strukturę użytkowania ziemi, a pięć współczesnych tendencji w podróżach miejskich zostało bardzo dobrze przedstawionych przez autorkę. Rozdział Hanson jest dobrze umiejscowiony w szerszym kontekście geograficznym, na przykład poprzez odwołania do geografii czasu T. Hägerstranda.

W recenzowanej książce transport miejski jest rozumiany znacznie szerzej niż czynimy to zazwyczaj, na przykład w Polsce i w Europie. Nie ogranicza się do transportu wewnątrzmiastowego, czy nawet podmiejskiego, lecz obejmuje również przewozy międzymiastowe, gdyż – jak sądzą niektórzy – wpływa na przestrzenną strukturę i rozwój miast. Zgodnie z powyższym rozumieniem, T.R. Leinbach bada przepływy pasażerskie i towarowe między miastami jako odzwierciedlające spójność węzłów w krajowym systemie osadniczym. Chociaż ten nowy rozdział jest interesujący i dobrze napisany, zdaniem niżej podpisanego, jego umieszczenie w książce poświęconej transportowi miejskiemu jest co najmniej dyskusyjne.

P.O. Muller opisuje historię miast amerykańskich w ostatnich dwóch stuleciach i śledzi interakcje między innowacjami transportowymi a strukturą użytkowania ziemi w skali wewnątrzmięskiej. W krótkim okresie, istniejąca struktura użytkowania pozwala na kształtowanie struktury podróży. W dłuższym czasie, autor przedstawia czterofazowy model wewnątrzmetropolitalnego wzrostu i rozwoju transportu (okres podróży odbywanych pieszo i konno, 1800–1890; okres tramwaju elektrycznego, 1890–1920; okres samochodu w celach rekreacyjnych, 1920–1945; okres „autostradowy” po 1945 r.). W ostatnim rozdziale pierwszej części D.G. Janelle pokazuje sposób w jaki technologie informacyjne, takie jak Internet, telefony komórkowe i wideokonferencje, zmieniają relacje między dostępnością przestrzenną a sposobem użytkowania ziemi.

Następne trzy rozdziały tworzą część drugą, dotyczącą planowania przewozów w miastach. W nowym rozdziale R.A. Johnston omawia proces planowania transportu miejskiego w USA, przy czym opiera się w dużym stopniu na rozdziale E.I. Pasa z poprzedniego wydania. M. Wachs w nowo napisanym rozdziale przedstawia refleksje na temat procesu planowania, odnoszącego się nie tylko do transportu wewnątrzmięskiego, lecz także międzyregionalnego i międzystanowego systemu autostrad. Wreszcie, T.L. Nyerges prezentuje uaktualnione zastosowania GIS-u w planowaniu transportu na trzech poziomach zarządzania, tj. w regionie, powiecie i mieście. Generalnie, zmiana podejścia wpłynęła na charakter procesu planowania, wzrósł także zakres wpływu obywateli na sam proces.

Jak piszą redaktorzy, omawiane wydanie jest bardziej ukierunkowane na kwestie polityki transportowej (s. VIII). W tym duchu jest napisane właśnie siedem pozostałych rozdziałów, przy czym dwa wydają się szczególnie interesujące. J. Pucher wyjaśnia przyczyny spadku znaczenia transportu publicznego w amerykańskich obszarach zurbanizowanych – trudności w przystosowaniu się do zmian użytkowania ziemi i struktury podróży, niedofinansowanie przewozów, niekompetentne i wykazujące się brakiem motywacji zarządzanie, brak marketingu itd. Nasuwa się uwaga, że zamiast czystego opisu, szczególnie w początkowej części opracowania, przydatne byłyby ryciny regionalnego rozkładu podziału zadań przewozowych między poszczególne środki transportu (*modal split*), chociażby w celu ułatwienia percepcji czytelnikowi słabiej obeznanemu w amerykańskich realiach.

G. Giuliano bada relacje między transportem a użytkowaniem ziemi, zwłaszcza wpływ inwestycji transportowych na zmiany użytkowania terenu w mieście. Pomimo wielu badań, powszechnego przeświadczenia i wiedzy o takim wpływie, nikomu dotychczas nie udało się go udowodnić i – co więcej – zmierzyć. Rozdział Giuliano nie jest tutaj żadnym wyjątkiem i to pomimo faktu, że opracowanie dostarcza tak potrzebnych uogólnień i jest naprawdę dobrze napisane.

Następne cztery rozdziały dotyczą specyficznych relacji między transportem a źródłami energii, finansami, społeczną i środowiskową sprawiedliwością (problematyka mniejszości, społeczności o niskich dochodach, bezpieczeństwa), a także między transportem i środowiskiem geograficznym. W końcu, w podsumowującym rozdziale, redaktorzy podają osiem propozycji usprawnienia systemów transportu miejskiego. Ich podejście wydaje się być realistyczne, przynajmniej w warunkach amerykańskich: samochód będzie nadal odgrywał istotną rolę w transporcie miejskim, chociaż w sposób bardziej

„zrównoważony” niż dotychczas. Wydaje się, że w przypadku amerykańskiego transportu miejskiego należałoby mówić raczej o niezrównoważonym transporcie (por. tytuł ostatniej książki D. Banistera – *Unsustainable Transport. City Transport in the New Century*, Routledge, London-New York 2005).

Chyba największą słabością książki jest jej ograniczenie do sytuacji Stanów Zjednoczonych. Bardzo nieliczne są przykłady spoza USA, z Kanady i Europy Zachodniej. Autorzy nie wspominają o interesujących rozwiązaniach transportu miejskiego z Dalekiego Wschodu, o problemach transportu publicznego w krajach rozwijających się i postsocjalistycznych. Trzeba oczywiście pamiętać, że jest to podręcznik napisany przez Amerykanów i mający służyć przede wszystkim amerykańskim studentom geografii i planowania. Dlatego transport publiczny, odgrywający w USA znacznie mniejszą rolę niż na przykład w Europie, nie jest nadmiernie eksponowany. Z drugiej strony, przyczyny nadzwyczajnej roli motoryzacji indywidualnej w USA są właściwie i szeroko opisane.

Chociaż publikacja ma charakter problemowy, dwóch kwestii szczególnie brakuje. Pierwsza dotyczy codziennej ruchliwości osób znajdujących się w niekorzystnym położeniu, szczególnie niepełnosprawnych, pomijając krótką wzmiankę w rozdziale J. Puchera. Jednakże autor ten skupia się raczej na ubogich mniejszościach (Afroamerykanach i Latynosach) niż na osobach starszych i niepełnosprawnych. Jest to tym dziwniejsze, że w ostatnich kilkunastu latach w literaturze anglosaskiej ukazało się sporo artykułów na temat niepełnosprawnych, m.in. w *Transactions of the Institute of British Geographers*. Istnieją zatem pewne materiały źródłowe, na których można by oprzeć omówienie wspomnianej problematyki. Drugą słabością jest brak szczegółów, zwłaszcza technicznych, modelowania ruchu (podróży) osób w miastach. Warto tutaj przypomnieć, że istnieją długie tradycje rozwoju takiego modelowania (sięgające co najmniej lat 1950.) wśród amerykańskich planistów i geografów; włączenie tej problematyki do podręcznika geografii transportu miejskiego byłoby jak najbardziej uzasadnione.

W sumie, mamy do czynienia z wartościową, dobrze napisaną i wewnętrznie spójną publikacją. Praca zawiera wiele *cross-references*, ale powtórzeń jest stosunkowo mało. Jest natomiast sporo skrótów, co czasem czyni lekturę uciążliwą, mimo zamieszczonej na początku listy akronimów. Problematyka geografii transportu miejskiego jest umieszczona w szerszym kontekście nauk geograficznych, planowania, ekonomii, finansów, prawa, historii i polityki, co jest zgodne ze współczesnymi tendencjami w subdyscyplinie. Analiza jest pogłębiona, a generalizacje są właściwie wyprowadzone. Dobrze dobrane są przykłady, chociaż ograniczają się niemal wyłącznie do rzeczywistości Stanów Zjednoczonych, o czym już wspomniano. Autorzy potrafili umiejętnie wykorzystać bardzo bogaty zbiór danych na temat amerykańskiego systemu transportowego (można tylko pozazdrościć, że w Polsce nie istnieje podobnie bogata statystyka transportu). Zauważone usterki są drobne. Potrzebna byłaby na przykład pewna standaryzacja w przypadku rycin (skale, legendy itp.), czasem brakuje opisu jednostek na rycinach, legendy mogłyby być bardziej czytelne. W kilku przypadkach brytyjską pisownię czasopism zmieniono niesłusznie na amerykańską (np. *Journal of Transport Geography*, *Transport Reviews*).

Zbigniew Taylor
IGiPZ PAN, Warszawa

S. M. Koziarski – *Rozwój przestrzenny sieci autostrad na świecie*, Uniwersytet Opolski, Studia i Monografie nr 341, Opole 2004; 312 s.

Jest to pierwsza tak obszerna i wyczerpująca charakterystyka autostrad na świecie opublikowana w Polsce. Autor zadał sobie wiele trudu, aby dotrzeć do statystyk i map prawie wszystkich państw świata, w których istnieją autostrady. Słowo „autostrada” pochodzi z języka włoskiego i oznacza drogę do szybkiego ruchu samochodowego, z oddzielnymi jezdniami dla każdego kierunku i bezkolizyjnymi skrzyżowaniami, co umożliwia szybką jazdę, najczęściej 120–130 km na godzinę.

Koncepcja autostrady pojawiła się już w 1909 r. w Niemczech, ale pierwszą autostradę otwarto dopiero w 1921 r. jako drogę wylotową z Berlina na zachód. We Włoszech koncepcję budowy takiej drogi wysunęto w 1923 r., a realizację jej rozpoczęto w 1924 r. na trasie Mediolan–Varese. Trzecim państwem europejskim, które przed 1939 r. rozpoczęło budowę autostrady, była Holandia. W Stanach Zjednoczonych pierwsze nowoczesne drogi miały na celu ochronę krajobrazu. Zbudowana w latach 1916–1925 czteropasmowa Bronx River Parkway była odgradzona od parku i wkomponowana w krajobraz. Późniejsze drogi tworzyły już sieć autostrad służących szybkiej komunikacji.

We wstępnej części książki autor omawia jeszcze parametry autostrad, rodzaje węzłów i zagadnienia ochrony środowiska. Na przykładzie 15 państw Unii Europejskiej pokazuje, że w latach 1985–2000 emisja dwutlenku węgla z elektrowni i ciepłowni wzrosła o 2,7%, z zakładów przemysłowych zmalała o 17%, z gospodarstw domowych i innych zmalała o 16%, natomiast ze środków transportu wzrosła o 54%! To uświadamia, jakim zagrożeniem dla środowiska jest masowy transport samochodowy, zwłaszcza przy zagęszczeniu ruchu, kiedy pojazdy posuwają się wolno.

Dalsza część książki zawiera charakterystykę regionalną rozmieszczenia autostrad według kontynentów i państw. Dane dla Europy są kompletne według stanu z 1999 r. W tabeli 8 pokazany jest rozwój sieci autostrad w poszczególnych państwach od 1965 r. Polska należy do państw o najwolniejszym przyroście długości tej sieci, ale autor poświęcił jej najwięcej miejsca (36 stron). Poza Polską najobszerniejsza charakterystyka dotyczy Niemiec (17 stron), a następnie Włoch, Francji, Hiszpanii, Austrii, Wielkiej Brytanii i Rosji (po 7–11 stron). Dołączone kolorowe mapy państw ze względów poligraficznych znalazły się poza tekstami dotyczącymi tych państw. Autor podaje polskie lub miejscowe nazwy miast, nie uniknął przy tym błędu: włoska nazwa Mediolanu to Milano, nie Mediolano.

Prawie trzecia część objętości książki jest poświęcona wybranym krajom pozaeuropejskim. Na pierwszym miejscu ze zrozumiałych względów znalazły się Stany Zjednoczone (15 stron), dysponujące najbardziej rozległą siecią autostrad (89 tys. km). Tu również są interesujące dane, np. o skutkach opóźnień w ruchu. Przeciętny automobilista w USA traci rocznie 27 godzin i 505 dolarów na skutek kongestii w ruchu. Rekordowe straty ponoszą kierowcy w aglomeracji Los Angeles (62 godziny i 1155 dolarów średnio rocznie), gdzie prawie całkowicie zlikwidowano transport publiczny.

Poza Stanami Zjednoczonymi z Ameryki Północnej omówiono Kanadę i Meksyk. W Kanadzie autostrady skupiają się w 2 prowincjach: Ontario i Quebec, gdzie występuje największe zagęszczenie osadnictwa i leżą największe miasta. Dziwi szczególnie

charakterystyka Meksyku, gdzie autostrad jest mniej. Irytujące jest rozmieszczenie map: w opis Meksyku wpleciono mapy RPA, Australii, aglomeracji Rzymu i Tokio. Jest to chyba skutek dyktatu poligrafii, która musiała umieścić kredowe strony z mapami w określonych miejscach, bez związku z treścią sąsiadujących stron. Ameryka Południowa jest reprezentowana tylko przez Brazylię, a brak nawet wzmianki o aglomeracji przy ujściu La Platy. Azji poświęcono 35 stron, osobne rozdziały traktują o Chinach, Japonii, Korei Południowej, Indiach, krajach Bliskiego Wschodu (Arabia Saudyjska, Turcja, Iran, Irak – łącznie 6,5 stron, najwięcej o Turcji). Pozostałe państwa Azji są tylko wzmiankowane na 3 stronach, np. Pakistan w 5 wierszach, Tajlandia na połowie strony. Syberia jest uwzględniona w rozdziale o Rosji.

Afryka zajmuje 4,5 strony, przy czym prawie cały opis dotyczy RPA. Podobnych rozmiarów jest końcowy rozdział regionalny, poświęcony Australii. W podsumowaniu autor jeszcze raz zestawia dane z różnych państw i formułuje ogólną ocenę. Wykaz wykorzystanej literatury i źródeł statystycznych liczy 5,5 stron. Do tego dochodzi aneks tabelaryczny, który zawiera częściowo dane z poszczególnych rozdziałów książki, wykaz 178 tabel i 52 rycin (map i planów).

Omawiana pozycja świadczy o niezwykłej pracowitości autora, który zebrał olbrzymią ilość danych, ale też o braku selekcji. Można było pominąć wiele szczegółów, np. ułamki kilometrów, nazwy firm, dokładne daty podjęcia prac itp. Niepotrzebnie rozbudowany jest rozdział poświęcony Polsce, gdzie autostrad jest wyjątkowo mało. Tekst rozbijają kolorowe tablice odnoszące się do innych państw, niż sąsiedni tekst. Ale w sumie jest to bardzo użyteczna książka i za jej napisanie należą się autorowi gratulacje.

Teofil Lijewski
IGiPZ PAN, Warszawa

Y. Kazepov (red.) – *Cities of Europe. Changing Context, Local Arrangements, and the Challenge to Urban Cohesion*, Blackwell Publishing, Malden-Oxford-Carlton 2005; XXII + 342 s. + CD.

Opisywana książka pod redakcją Y. Kazepova jest zbiorem prac wybitnych autorów europejskich zajmujących się tematyką społeczną miast. Stanowi kolejny tom interdyscyplinarnej serii *Studies in Urban and Social Change*, przedstawiającej najważniejsze debaty teoretyczne i badania empiryczne dotyczące szeroko rozumianej problematyki miejskiej na świecie. Główne pytanie, jakie stawiali sobie autorzy publikacji dotyczy współczesnej roli studiów miejskich w zdobyciu wiedzy i narzędzi analitycznych, niezbędnych do zrozumienia transformacji społecznej miast.

Publikacja składa się z trzech powiązanych ze sobą części i wraz ze wstępem obejmuje czternaście rozdziałów. W pierwszej części przedstawiono ogólny kontekst przemian społeczno-gospodarczych w miastach Europy. Druga część jest poświęcona wpływowi tych przemian na aktualny kształt społecznego środowiska miejskiego, ze szczególnym uwzględnieniem problemów związanych ze społecznym wykluczeniem i segregacją przestrzenną. Ostatnia część książki rozwija kwestie dotyczące nierówności oraz solidarności i spójności społecznej. Autorzy konfrontują wnioski z badań nad wymienionymi problemami ze społeczną polityką miejską różnych miast europejskich.

W pierwszym z dwóch rozdziałów wstępnych redaktor tomu, Y. Kazepov, pisze o głębokich przemianach przestrzennych miast Europy w dwóch przeciwstawnych kierunkach. Z jednej strony, zmiany te są związane z globalizacją i globalnym podejściem do strategii produkcji, z drugiej zaś, istotny jest wzrost znaczenia lokalności produkcji w regionalnych gospodarkach. Zauważa też związany z tymi zmianami wzrost ilości badań dotyczących problematyki miejskiej w Europie. Kazepov omawia również specyficzne cechy miast Europy, które odróżniają je od miast pozostałych części świata. Wśród nich wymienia względnie małe zróżnicowanie religijne, charakterystyczną morfologię, uwarunkowania historyczne dotychczasowych przemian oraz stosunkowo duży odsetek zatrudnionych w przemyśle. Podkreśla też duże znaczenie ram instytucjonalnych oraz szczególną rolę państwa i jego prawodawstwa dla dotychczasowego rozwoju miast europejskich. W drugim rozdziale wstępu H. Häussermann i A. Haila przedstawiają krytyczny przegląd tradycyjnych szkół badań ośrodków miejskich.

Pierwsza część książki składa się z czterech artykułów. W pierwszym z nich E. Mingione pisze o społeczno-historycznych uwarunkowaniach aktualnych przemian systemu społecznego ośrodków miejskich. Autor ciekawie opisuje najważniejsze trendy zmian społecznych miast europejskich poczynając od lat 1970. i przedstawia aktualne typy reżimów społecznych. Niestety wymienione modele odnoszą się tylko do Europy Zachodniej i, podobnie jak w całej książce, brakuje odwołań do sytuacji w państwach byłego bloku wschodniego. Autor następnego rozdziału, G. Martinotti zaproponował podział populacji miasta-metropolii na podstawie trzech cech: miejsca zamieszkania, pracy i konsumpcji. Z ogółu ludności wydzielił cztery grupy: mieszkańców (*inhabitants*), pracowników dojeżdżających (*commuters*), użytkowników (*city users*) i metropolitalnych przedsiębiorców (*metropolitan businesspeople*). Jednocześnie zaznaczył, że są one wewnątrznie zróżnicowane. Biorąc pod uwagę znaczenie poszczególnych grup w całości populacji autor wyróżnił trzy etapy rozwoju metropolii: wczesny (*early metropolis*), ze znacznym wpływem dwóch pierwszych grup, dojrzały (*mature metropolis*), gdy mamy do czynienia ze wzrostem roli użytkowników miasta, i późny (*late metropolis*), kiedy na znaczeniu zyskuje ostatnia z wymienianych grup populacji. W następnym rozdziale R. Sennett opisuje wpływ kapitalizmu, wraz z całym jego systemem wartości, na miasto i zmiany w nim zachodzące. Ostatni rozdział tej części, autorstwa Ch. Kesteloota, traktuje o strukturze społeczno-przestrzennej miasta i jej wpływie na przyszłość ośrodków miejskich. Autor porusza tak istotne zagadnienia, jak wykluczenie społeczne, czy powstawanie gett społecznych i etnicznych w tkance miejskiej. Uważa, że przyszłość miast nie jest już tak silnie uzależniona od relacji między poszczególnymi klasami społecznymi, jak do tej pory. Jednocześnie obserwuje, że dotychczasowe klasy społeczne przekształcają się w odizolowane od siebie grupy przestrzenne, co może mieć w nieodległej przyszłości negatywny skutek dla rozwoju miast.

W ten sposób czytelnik zostaje wprowadzony w drugą część książki, dotyczącą problematyki współczesnej struktury społecznej miast. Część ta również obejmuje cztery rozdziały. W dwóch pierwszych autorzy zajmują się procesem wykluczenia społecznego. Podkreślają, że nie powodują go wyłącznie niskie dochody poszczególnych gospodarstw domowych czy brak dostępu do rynku pracy ich członków – najważniejszym czynnikiem jest dostęp do usług socjalnych. Autor pierwszego artykułu, A. Murie, przedstawia na to liczne przykłady, jednak wiele z nich czerpie z doświad-

czeń amerykańskich, spośród których część (o czym sam pisze) nie występuje w warunkach europejskich. W następnym rozdziale S. Musterd i W. Ostendorf uzupełniają problematykę wykluczenia o tematykę segregacji przestrzennej. Poruszają też kwestie integracji etnicznych grup imigrantów, które, choć istotne w skali ogólnoeuropejskiej, nie dotyczą na razie miast polskich. R. van Kempen prezentuje przegląd metod stosowanych w badaniach segregacji przestrzennej. Charakteryzuje również czynniki prowadzące do powstawania samego procesu segregacji w realiach zachodnioeuropejskich. W ostatnim rozdziale tej części P. Simon przedstawia bardzo popularny i szeroko dziś opisywany temat gentryfikacji, charakteryzując samo zjawisko i przedstawiając jego wpływ na integrację społeczną ludności miast, przede wszystkim w wymiarze lokalnym (sąsiedzkim).

Część trzecia zaczyna się od krytycznej charakterystyki europejskiej polityki miejskiej pióra P. Le Galés. Pisząc o długiej historii polityki miejskiej w Europie zauważa, że obecny trend, związany ze wzrostem znaczenia instytucji publicznych i ich wpływem na rozwój miast, rozpoczął się w początku lat 1980. Autor szczegółowo opisuje zróżnicowanie zakresu tej polityki w różnych krajach. W następnym rozdziale J. Vranken analizuje programy rozwoju miast (*Urban Development Policy* – UDP) pod kątem traktowania przez nie kwestii spójności i solidarności społecznej. Wnioskuje, że spójność społeczna, będąca efektem działań na rzecz solidarności, jest niezbędna do osiągnięcia stabilności społecznej, a co za tym idzie – rozwoju. Zależność ta występuje zarówno w skali lokalnych grup sąsiedzkich, jak i całych ośrodków miejskich. W kolejnym artykule E. Morlicchio pisze o „familizacji” ubóstwa, czyli o procesie polegającym na wykluczaniu kolejnych członków rodziny z rynku pracy i dostępu do usług socjalnych. Autorka charakteryzuje zjawisko biedy w Europie Południowej, koncentrując się na najlepiej sobie znanych przykładach włoskich. Zaznacza, że jednym z głównych czynników wykluczenia społecznego jest jakość i dostępność edukacji, porusza też problematykę przestrzennej koncentracji biedy. Ostatni rozdział jest poświęcony programom minimalnego dochodu (*Minimum Income Policies*) jako narzędziom walki z ubóstwem. M. García przedstawia charakterystykę europejskiego modelu socjalnego. Prezentuje wybrane działania instytucji Unii Europejskiej w walce z ubóstwem, a także podaje przegląd polityki miejskiej w tym zakresie na wybranych przykładach miast europejskich. Wadą tej części pracy jest dobór stosunkowo starych danych i przykładów, pochodzących z połowy lat 1990.

Dobrym pomysłem jest dołączenie do książki dysku CD. Znajdują się na nim informacje o wybranych miastach europejskich obejmujące, z jednej strony – podstawowe dane statystyczne i plany miast, a z drugiej – podstawowe wiadomości o wybranych zagadnieniach w poszczególnych ośrodkach miejskich (m.in. gentryfikacja, budownictwo socjalne, deindustrializacja i inne). Wszystko to podane jest bardzo przejrzysto, z wygodnym interfejsem i dodatkowo ilustrowane dobrej jakości zdjęciami.

Książka przedstawia dość pełny przegląd współczesnych kierunków badań teoretycznych dotyczących ośrodków miejskich, szczególnie z zakresu socjologii miast. Autorzy rozdziałów bogato cytują aktualną literaturę tematu. Mimo poruszania szerokiego spektrum zagadnień treść publikacji jest spójna, co jeszcze dodatkowo podkreślają odwołania pomiędzy rozdziałami. Poszczególne artykuły pisane są przez wybitnych naukowców z różnych ośrodków akademickich w Europie, a wśród nich znajdziemy zarówno socjologów, jak i ekonomistów, czy geografów miast. Dzięki temu prezentują oni

zróżnicowane podejścia badawcze. Część omawianych zagadnień ma mniejsze znaczenie dla polskiego czytelnika, na przykład problematyka mniejszości etnicznych, czy powstawania gett imigrantów.

Książka jest uboga graficznie – zawiera zaledwie kilka wykresów i rysunków. Fakt ten może być tłumaczony tym, że miejsce dla warstwy graficznej publikacji znajduje się na dołączonym CD, jednak często treść analiz teoretycznych aż prosi się o zilustrowanie. Niedociągnięciem jest też to, że autorzy w studiach empirycznych opierają się na danych pochodzących sprzed kilku, a nawet kilkunastu lat (np. w rozdziale 14).

Jednak największym ograniczeniem publikacji jest fakt, że wszystkie zagadnienia zostały omówione na przykładach miast zachodnioeuropejskich, mimo iż tytuł sugeruje, że opracowanie obejmuje przestrzeń całej Europy. Nie ma w nim odwołań do specyfiki ośrodków miejskich byłego „bloku wschodniego”, brakuje więc całej gamy zagadnień związanych ze zmianami społecznej przestrzeni miejskiej w warunkach transformacji ustrojowej. Jednakże, na dołączonym dysku CD, wśród charakteryzowanych miast znajduje się m.in. Bukareszt.

Pomimo tych niedociągnięć omawiana pozycja stanowi cenny wkład w uporządkowanie głównych zagadnień z zakresu ekonomii, geografii i socjologii miast i pozwala na zorientowanie się w kierunkach i celach współczesnych badań miejskich w Europie. Może być również traktowana jako uzupełnienie innej pozycji z serii *Studies in Urban and Social Change – Understanding the City*, pod redakcją Johna Eade i Christophera Mele (2002), poświęconej problematyce miast pozostałych regionów świata.

Marcin Stępnik
IGiPZ PAN, Warszawa

J. Tkocz – Podstawy geografii społeczno-ekonomicznej, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2005; 182 s.

Liberalizacja rynku wydawniczego oraz postęp w poligrafii sprawiły, że wydać książkę jest dziś łatwo. W księgarniach od kilkunastu lat zauważa się obfitość publikacji, którą można śmiało nazwać inflacją książkową. Zjawisko to zaznaczyło się – także dzięki liberalizacji tworzenia programów nauczania na wyższych uczelniach – wzrostem liczby lokalnych skryptów i podręczników. „Lokalnych” nie znaczy jednak niższej wartości. Pokazują one bogactwo myśli i dorobku poszczególnych ośrodków akademickich. Studia polegają przecież, między innymi, na samodzielnym dochodzeniu do „prawdy” (cokolwiek ona oznacza), a to może odbywać się tylko na podstawie dostarczenia jej poszukującym różnych źródeł wiedzy.

W ten nurt wpisuje się wydany pod koniec 2005 r. skrypt znanego naukowca i doświadczonego dydaktyka. Autor oparł zapewne koncepcję jego układu na własnych doświadczeniach, na co wskazywałyby podział treści na piętnaście wykładów o charakterze teoretycznym. Z samego tytułu wynika, że zakres przedmiotowy jest rozległy, choć z oczywistych względów nie wyczerpuje przebogatej przecież tematyki. Uwzględniona w skrypcie obejmuje zagadnienia od wyjaśnień definicyjnych przez szeroko rozumianą problematykę przestrzenną po swoistą syntezę, jaką stanowi wykład o geografii społeczno-ekonomicznej w ujęciu regionalnym. Poszczególne rozdziały zakończone

są serią pytań i zagadnień bieżących, odnoszących się do omawianego zakresu, oraz krótkim wykazem najważniejszych publikacji umożliwiających poszerzenie wiedzy. Na końcu natomiast zamieszczony został spis wykorzystanej literatury, obejmujący niemal 6 stron.

Zwracają uwagę rzadko uwzględniane w podręcznikach i zajęciach akademickich takie tematy, jak krajobraz kulturowy i geografia czasu. To istotne uzupełnienie oferty dydaktycznej dla studentów. Wydaje się ponadto, że książka powinna być pomocna także dla tych geografów, szczególnie nauczycieli, którzy nie są związani z dyscypliną określoną w tytule bądź lata studiów mają dawno za sobą – można więc skrypt nazwać swoistym repetytorium, z pewnością pożytecznym.

Ze względu na charakter publikacji trudno polemizować czy dyskutować z określonymi treściami, gdyż nie mają one cech odautorskich. Trzeba tylko przyznać, że zostały one poprawnie przedstawione, choć z dużą oszczędnością języka (sformułowań). Ale taki w końcu charakter mają skrypty. To zarazem wskazuje jednak, że w trakcie wykładu muszą one być zaprezentowane w znacznie szerszej formie. A to rodzi pytanie, czy jednostka wykładowa, zastosowana tu, wystarczy na to. Wykładowca musi sam sobie z tym poradzić. Trochę mało wydaje się być ilustracji – tylko dwie. Nie chodzi tu o studia przypadków, lecz jakieś modele uogólniające czy schematy strukturalne lub funkcjonalne. Być może, w następnych wydaniach zostaną one wprowadzone.

Generalnie książka jest dobra i wypada tylko sobie życzyć, aby informacje o podobnych uczelnianych publikacjach trafiały nie tylko do ośrodków geograficznych, lecz także wszystkich tych, gdzie występuje problematyka gospodarki przestrzennej.

Krzysztof R. Mazurski

Katedra Planowania Przestrzennego, Politechnika Wrocławska, Wrocław

J. Szczepankiewicz-Battek – *Kościół protestancki i ich rola społeczno-kulturowa*, Silesia s.c., Wrocław 2005; 226 s.

Rok 2005 przyniósł dwie znaczące pozycje z zakresu geografii kulturowej tej samej autorki, wrocławianki i zarazem pracowniczki Pomorskiej Akademii Pedagogicznej. Pierwsza to *Łużyce – przestrzeń dysocjacji kultur narodowych i religijnych*, druga to książka opisana w nagłówku. Joanna Szczepankiewicz-Battek konsekwentnie rozwija swoje zainteresowania z tego zakresu, a konkretnie – z zakresu geografii religii, wysuwając się w odniesieniu do protestantyzmu na czoło polskich badaczy. Jej praca magisterska dotyczyła ośrodków kultowych i pielgrzymek na Ziemi Kłodzkiej, potem była rozprawa doktorska, opublikowana jako książka *Protestantyzm na Śląsku* (1996), a także liczne artykuły i wspomniane wcześniej wydawnictwa.

Przedstawiana pozycja w dużej mierze czerpie z pozycji wymienionej wyżej, ale jest w stosunku do poprzedniej znacznie rozwinięta. Wpływa na to obszerny rozdział pierwszy, w którym autorka zaprezentowała syntetycznie i przejrzyście pojawienie się Kościołów zachodnioeuropejskich, wyrastających na bazie niezadowolenia z postępującej destrukcji religijnej. Wprawdzie szerzej przedstawiono jedynie ruch waldensów i husytów, ale tworzy to dobrą podstawę do zrozumienia okoliczności powstałej w XVI w. reformacji o orientacji luterańskiej i kalwińskiej, a także (uogólniając) brytyjskiej.

Oczywiście znajduje się tu rys historyczny, ale i współczesny protestantyzmu polskiego, zduszonego w XVII–XVIII w. Interesujące są źródłowe dane, szerzej nieznane opinii publicznej, o konwersjach, czyli przejściach z Kościoła rzymskokatolickiego do Kościołów ewangelickich, których jest znaczna liczba. Poruszanie się w obrębie typologii wyznań protestanckich, a jest ich niemało, ułatwia oryginalny ich podział o charakterze dogmatyczno-historycznym.

Okolo dwóch trzecich objętości zajmuje problematyka Śląska – rdzeń dysertacji doktorskiej. Część ta wszelako została wzbogacona nowymi informacjami oraz zaktualizowana (choć nie wszędzie ze względu na trudności, na jakie napotkała autorka). Rozdziały drugi i trzeci zawierają historię reformacji w tym regionie oraz opis aktualnej sytuacji demograficznej i społecznej tutejszych ewangelików. Poznawczo wartościowe są analizy przestrzenne aspektów socjologicznych i kulturowych, wnoszące wiele do geografii religii w Polsce.

Trzeba jednak zwrócić uwagę, że przy dużej wartości tej książki, odczuwa się pewien niedosyt – jak na pracę z zakresu geografii – prezentacji kartograficznych. Przy bogactwie literatury (216 pozycji, w tym wiele niemieckojęzycznych, co zrozumiałe w przypadku Śląska), brak kilku ważnych pozycji książkowych. Wprawdzie nie jest to publikacja historyczna, lecz przy wiadomościach o szwenckfeldianach (jedyne wyznanie o proveniencji śląskiej, nadal obecne w Stanach Zjednoczonych AP) warto było skorzystać z monografii syna autora niemieckiej historii ewangelicyzmu śląskiego¹. Z polskich użyteczne byłyby natomiast inne pozycje².

Z uwagi na swą wielowątkowość omawiana książka może stanowić dobrą podstawę do dyskusji w różnych gremiach, ale dość ograniczonych, jako że znawców protestantyzmu i to jeszcze w ujęciu geograficznym, jest bardzo niewielu. Tym bardziej rzecz zasługuje na zainteresowanie i uznanie.

Krzysztof R. Mazurski

Wydział Architektury, Politechnika Wrocławska, Wrocław

Polonia – Atlas map z XVI–XVII wieku. Wstęp i konsultacje S. Alexandrowicz, opis map L. Szaniawska, red. J. Ostrowski, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, Warszawa 2005; 54 tabl. skł. z reprodukcjami map, XXIV s., 86 poz. lit.

Ukazanie się albumu poświęconego dawnym mapom Polski jest wydarzeniem na naszym rynku wydawniczym, ważnym nie tylko dla kartografów, geografów i miłośników map. Jest to pierwszy album o tej tematyce przeznaczony również dla szerokiego kręgu odbiorców. Wprawdzie w 1992 r. nakładem PPWK ukazał się *Wielki atlas XVII-wiecznego świata* zawierający wybór reprodukcji starych map z atlasu Joana Blaeuwa, ale dotyczyły one przecież głównie obszarów leżących poza Polską.

¹ P. G. Eberlein – *Ketzer oder Heiliger? Caspar von Schwenckfeld – der deutsche Reformator und seine Botschaft*, Ernst Franz Verlag, Metzingen 1999.

² K.R. Mazurski (red.) – *Protestantyzm i sztuka protestancka Dolnego Śląska*, Oficyna Wydawnicza Sudety, Wrocław 1995; tenże – *Międzybórz i Syców – przeszłość i dziedzictwo*, Oficyna Wydawnicza Sudety, Wrocław 2000.

Omawiany album jest w całości poświęcony Polsce w ujęciu historycznym. Zawiera 54 reprodukcje dawnych drukowanych map wydanych do 1806 r., ułożonych terytorialnie i w zasadzie chronologicznie. Otwierają go mapa świata Hondiusa datowana na 1630/1633 i mapa Europy z atlasu Blaeuwa. Zgodnie z tytułem najwięcej, bo 25 map dotyczy Polski w jej ówczesnych granicach, a więc z Wielkim Księstwem Litewskim. Są to mapy począwszy od *Poloniae, Lituaniae descriptio* (1598) zamieszczonej w atlasie Orteliusa, a więc kolejnej redakcji mapy Wacława Grodeckiego wydanej po raz pierwszy w Bazylei w 1562 r., po mapę *La Pologne* Guillaume Delisle z 1806 r. opracowanej z wykorzystaniem materiałów Beauplana. Następną grupę opisaną jako „Polska centralna” stanowi 6 map z lat 1585–1676 obejmujących obszar dzisiejszej Polski między Odrą a Bugiem. Wielkie Księstwo Litewskie reprezentują 3 mapy Janssona i Coronellego, Prusy – 4, Pomorze Zachodnie – 2, podobnie jak Wielkopolskę. Bogatą i już dobrze poznaną kartografię Śląska ilustruje 5 map, Ukrainę 3 mapy, a na zakończenie pokazano dwie mapy Bałtyku.

Jest to układ przejrzysty, a dzięki umieszczonemu na wstępie zestawieniu zawierającemu nie tylko tytuły map, ale też ich zmniejszenia, łatwo można korzystać z tak zredagowanego albumu.

Wprowadzeniem jest obszerne opracowanie *Dorobek kartografii polskiej XVI–XVIII wieku i jego znaczenie dla kartografii Europy* pióra prof. S. Alexandrowicza, znawcy kartografii staropolskiej. Jest to syntetyczne ujęcie dziejów naszej kartografii z wykazaniem jej powiązań z czołowymi ośrodkami zachodnioeuropejskimi. Do przeczytania zachęcają ilustracje, odsłaniające niejako warsztat pracy historyka kartografa. Są to skorowidze zasięgów dawnych map, ilustracje filiacji materiałów źródłowych mapy Radziwiłłowskiej, wreszcie przykłady siatki zniekształceń. Autor zachęca czytelnika do samodzielnych studiów nad dawnymi mapami zwracając uwagę na ich bogatą treść, m.in. na sceny rodzajowe, portrety władców, widoki miast, wreszcie heraldykę. Mimo że tekst jest obszerny, każdy zainteresowany przeczyta go z uwagą – szkoda, że przy tej okazji autor nie podsunął miłośnikom starych map bogatej już przecież polskiej literatury na ten temat. Czytelnik znajdzie ją wprawdzie na końcu całego opracowania, ale łącznie z literaturą obcą, nierzadko trudno u nas dostępną.

Uznanie należy się L. Szaniawskiej – autorce opisów zamieszczonych przy każdej z 54 map. Historie ich opracowania bywają zawiłe i ciekawe. Poznawanie tych dziejów oraz życiorysów osób związanych z powstaniem map może być pasjonującą lekturą. Dobór powiększonych fragmentów map i odpowiednie komentarze świadczą o dużej erudycji autorki pracującej w Zakładzie Zbiorów Kartograficznych Biblioteki Narodowej. Nie tylko pozwalają one na poznanie szczegółów rysunku, ale wciągają czytelnika w wydarzenia tamtych czasów, a barwne opisy uzupełniają nadzwyczaj ciekawe spostrzeżenia autorki dotyczące treści map. Oznaczanie na mapach miejsc ostatnich bitew było wówczas swoistą aktualizacją mapy, a umieszczanie podobizny aktualnie panującego może też być wskazówką datowania wydania mapy. Zapewne zaskakujące dla wielu czytelników będą odniesienia do kilku map, gdzie nieświadomy autor używał dwu-, a nawet trzykrotnie tego samego znaku na oznaczenie jednego miasta, stosując przy tym różną pisownię jego nazwy. Tego rodzaju błędy również mogą być cenną wskazówką przy ustaleniu pochodzenia mapy i jej przeróbek.

Godna uznania popularyzacja nie jest łatwa, szczególnie dla fachowców, którymi bez wątpienia są autorzy opracowania. Szkoda, że w tekście nie objaśniono takich

terminów jak *bordiura*, *verso*, *rollwerki*, *stan mapy*, nie zawsze jasne są też odniesienia do literatury. W tekście pojawia się nazwisko C. Koemana, a brak go w *Literaturze*, bo tylko wtajemniczeni wiedzą, że jest on autorem fundamentalnej pracy, wielokrotnie przywoływanej w komentarzach *Atlantes Neerlandici*...

Na skrzydełkach obwoloty umieszczono umiejętnie dobrane cytaty z podręcznika J. Naronowicza-Narońskiego ukończonego w 1659 r., a dotyczącego sposobów sporządzania map i planów. Warto je przeczytać.

Kartograf może zwrócić uwagę na tytuł opracowania: *Atlas map*... Atlas geograficzny to systematyczny zbiór map podporządkowany nadrzędnej idei. Omawiane opracowanie to według określeń geografów raczej „atlas sztuczny”, gdyż mapy zamieszczone w publikacji nie tylko nie były wspólnie opracowywane, ale też nigdy nie tworzyły jednego zbioru. Właściwsze byłoby raczej zatytułowanie opracowania *Polonia – album (zbiór) map z XVI–XVIII wieku*.

Nietrudno zauważyć, że reprodukowane mapy to w większości opracowania będące kolejnymi przeróbkami map uważanych za ważne w rozwoju kartografii europejskiej i polskiej. Są to mapy zebrane przez Ewę Woźniak, właścicielkę Oficyny Wydawniczej Szytych, które w jednym tomie wydał Główny Urząd Geodezji i Kartografii, aby uświetnić obchody 60-lecia państwowej służby geodezyjnej i kartograficznej. Trudno zatem określić omawiany album jako reprezentatywny dla naszej kartografii. Trudno go też porównać z publikacjami naszych sąsiadów, takimi jak *Lithuania on Old Maps* (Wilno 1998) czy *Ukrajna na starodawni kartach* (Kijów 2004), w których autorzy prezentują mapy najważniejsze dla rozwoju kartografii przedstawianych krajów. Czytelników może zdziwić uwaga L. Szaniawskiej: „Nie mając dostępu do oryginałów, nie przeliczono skal map, nie podano długości podziałek liniowych oraz wymiarów egzemplarzy map zgromadzonych w kolekcji (...) Brak elektronicznego zapisu (...) spowodował nie dość dokładne datowanie egzemplarzy prezentowanej kolekcji.” (s. XVIII). Mimo możliwie starannego opracowania i dużego nakładu pracy trójki autorów, trudno więc określić *Polonię* jako publikację z „górnego półki” ze względu na wybór map. Można się o tym przekonać porównując planszę 15.1 „Dawne mapy Polski” z *Atlasu Rzeczypospolitej Polskiej*, gdzie zamieszczono wycinki dziewięciu najważniejszych map Polski z lat 1526 (B. Wapowski)–1792 (K. Perthès).

Trzeba jednak podkreślić, że jest to pierwszy album popularyzujący dawne mapy Polski. Edytorsko został przygotowany bez zarzutu, zawiera rzetelne informacje i należy docenić jego rolę zarówno naukową jak i popularyzatorską, skoro nie widać możliwości wydania planowanych jeszcze przed wojną *Monumenta Poloniae Cartographica*. Będzie on z pewnością bardzo przydatny nie tylko studentom geografii i kartografii, ale i szerokiemu gronu odbiorców. Szkoda, że jest on w sprzedaży tylko w sklepie z mapami GUGiK przy ulicy Żurawiej w Warszawie.

Jacek Paślowski
Katedra Kartografii UW, Warszawa

**Jubileusz
Profesora Piotra Eberhardta**



Piotr Eberhardt urodził się dnia 27 grudnia 1935 w Warszawie, w rodzinie Romana i Haliny z domu Wakar. Oboje rodzice pochodzili z rodzin, które odegrały istotną rolę w życiu publicznym i naukowym Polski. Członkowie rodziny ojca, od kilku pokoleń związanej z Warszawą, zajmowali w okresie II Rzeczypospolitej eksponowane stanowiska państwowe. Z kolei ojciec matki, Włodzimierz Wakar był w latach 1920. profesorem demografii i statystyki w Wyższej Szkole Handlowej w Warszawie, pełnił też funkcje państwowe, naukowe i społeczne. Brat dziadka, Aleksy Wakar był profesorem ekonomii i po wojnie rektorem SGPiS. Książki i mapy autorstwa dziadka z zakresu demografii, geografii, a zwłaszcza kwestii narodowościowej Polski były w domu rodzinnym młodego Piotra. Niewykluczone, że one właśnie rozwinęły Jego zainteresowania w tym kierunku. Był później wierny tej tematyce przez całe życie.

Piotr Eberhardt w latach okupacji mieszkał w Warszawie. Tam też na Placu Wilsona na warszawskim Żoliborzu przeżył powstanie warszawskie. Po wojnie zamieszkał na Mokotowie, gdzie ukończył szkołę podstawową i w latach 1950–1954 uczęszczał do gimnazjum im. Tadeusza Reytana. Świadectwo dojrzałości uzyskał w 1954 r. i w tymże roku rozpoczął studia na Wydziale Geograficznym Uniwersytetu Warszawskiego. Pracę magisterską napisał pod kierunkiem prof. Stanisława Leszczyckiego i po jej obronie we wrześniu 1960 r. rozpoczął pracę w Instytucie Geografii PAN, która trwa do dnia dzisiejszego. Miał to szczęście, że u progu swej drogi naukowej miał takich opiekunów jak Profesorowie Stanisław Leszczycki, Kazimierz Dziewoński, Andrzej Wróbel i Antoni Kukliński.

Promotorem Jego rozprawy doktorskiej pt. *Rola wielkich miast w strukturze regionalnej powiązań przestrzennych w Polsce* był Kazimierz Dziewoński, zaś recenzentami Zbyszko Chojnicki i Andrzej Wróbel. Pracę habilitacyjną pt. *Koncentracja przestrzenna osadnictwa a produktywność przemysłu* przedstawił w 1977 r. Recenzowali ją prof. prof. Ryszard Domański, Bogdan Gruchman i Antoni Kukliński. Tytuł profesora nadzwyczajnego Piotr Eberhardt uzyskał w 1992, zaś zwyczajnego w 1994 r.

Znamienną cechą dorobku badawczego P. Eberhardta jest różnorodność i wielotematyczność, wynikająca z Jego predyspozycji psychicznych i intelektualnych, a także

zainteresowań, szerokich w ujęciu zarówno tematycznym, jak i terytorialnym. Można tu przypomnieć, że po napisaniu książki o Ukrainie, zwrócił swe zainteresowanie ku Białorusi, a następnie ku krajom bałtyckim. Po pewnym zaś czasie napisał obszerną monografię Rosji, później Jugosławii. Były okresy, kiedy zajmował się geografią przemysłu, następnie geografią osadnictwa oraz ludności. Po licznych pracach na temat procesów urbanizacji oraz przemian miast i aglomeracji rozpoczął szeroko zakrojone studia z zakresu wyludniania się wsi. Cyklicznie wracał do zagadnień związanych z geografią polityczną i historyczną. Na przełomie lat 1980. i 1990. napisał głośną wówczas książkę o dziejach politycznych polskiej granicy wschodniej, która doczekała się licznych recenzji i omówień. Po kilkunastu latach przerwy powrócił do tych zagadnień, wydając w 2004 r. obszernie dzieło o historycznych koncepcjach, programach i wizjach odniesionych do polskich granic politycznych.

Za tymi nagłymi zwrotami kryły się za każdym razem inne czynniki sprawcze. Zazwyczaj był przekonany w jakimś momencie swego życia naukowego, że pewne kwestie są fascynujące i ważne, więc zajmował wobec nich stanowisko. Tracił zaś zainteresowanie, kiedy dana tematyka stawała się popularna i powielala ciągle te same twierdzenia. Przedstawiane tezy zawsze starał się uzasadnić materiałem rzeczowym, dlatego Jego prace zawierają bogatą dokumentację statystyczną i ilustrację kartograficzną. Wnioski i twierdzenia prezentował w sposób wyważony. Można to wykazać na przykładzie prac dotyczących problematyki narodowościowej Europy Środkowo-Wschodniej. Tematyka ta jest dość drażliwa politycznie i wymaga dużej ostrożności naukowej oraz rozważań. Warto zauważyć, że P. Eberhardta nie krytykowali ani badacze polscy, ani specjaliści ukraińscy, białoruscy, litewscy czy żydowscy. Dowodem tego jest przetłumaczenie Jego książki o Białorusi na język białoruski, a obszernego studium na temat geografii ludności Rosji – na język rosyjski i wydanie go w Sankt Petersburgu.

Największym, spektakularnym osiągnięciem naukowym Piotra Eberhardta było przetłumaczenie na język angielski i opublikowanie przez renomowane wydawnictwo naukowe w Nowym Jorku obszerniej, liczącej 559 stron monografii pt. *Ethnic Groups and Population Changes in Twentieth-Century Central Eastern Europe* (2003).

Przyczyny sukcesów autorskich w trzech tak różnych krajach wynikały nie tylko z wartości merytorycznej opracowań, lecz również z taktownego przedstawienia kwestii narodowościowych. Wymagają one dużego wyczucia, gdyż łatwo można urazić przeciwną stronę, która zazwyczaj inaczej postrzega przeszłość historyczną. Jego postawa była jednakże zawsze daleka od tzw. politycznej poprawności.

Wspominając o politematyczności dorobku twórczego Piotra Eberhardta nie można zapominać, że był on też ograniczony wieloma względami natury nie tyle formalnej ile merytorycznej. Zajmując się geohistorią, geodemografią czy geopolityką był zawsze wierny bardzo szeroko ujętej geografii humanistycznej, dlatego w okresie narastającej specjalizacji i podziału geografii społeczno-ekonomicznej czuł się niezbyt komfortowo. Zawsze uważał się za antropogeografa starej daty, komentującego wszelką działalność człowieka w wymiarze czasu i przestrzeni. Element czasu był dla Niego bardzo ważny – może dlatego wciąż poszerzał swą wiedzę historyczną. Ten pewien naukowy konserwyzm nie dotyczył zagadnień metodologicznych – w tej dziedzinie dawniej lubił nawiązywać do nowości. W późniejszym czasie stracił zainteresowanie ujęciami modelowymi. Ta dosyć konserwatywna postawa miała jeszcze inne konsekwencje: bardziej

Go interesowały tradycyjne, zindywidualizowane, nawiązujące do historii, żyjące w konfrontacji ze sobą narody Europy Środkowej i Wschodniej niż zuniformizowane, coraz mniej zróżnicowane kulturowo społeczności Zachodu.

Na początku swojej kariery naukowej zajmował się geografią przemysłu. Pierwszą Jego większą publikacją była praca pt. *Zagadnienia lokalizacji przemysłu mięsnego w Polsce*. W późniejszym czasie jeszcze nawiązywał do problematyki przemysłowej, np. w rozprawie habilitacyjnej. Dużo wysiłku twórczego poświęcił geografii osadnictwa, tworząc prace dotyczące delimitacji, rozwoju i przemian aglomeracji miejskich oraz przekształceń systemu osadniczego w Polsce.

Opracowania z geografii osadnictwa były punktem wyjścia do badań z zakresu gospodarki przestrzennej i planowania przestrzennego, prowadzonych najpierw wspólnie ze Stanisławem Leszczyckim i Stanisławem Heřmanem, a potem indywidualnie. Wiązały się one głównie z opracowaniem koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju i miały charakter prognostyczny, a ich rezultatem były liczne publikacje i ekspertyzy. Zbliżony charakter aplikacyjny miały również prace dotyczące podziału administracyjnego kraju.

Najbardziej obszerny jest dorobek Piotra Eberhardta z zakresu szeroko ujętej geografii ludności. W tej dziedzinie można wydzielić kilka całkowicie odrębnych wątków badawczych. Do tematyki demograficznej odniesionej do dynamiki, rozmieszczenia i zmian struktury ludności należą m.in. publikacje: *Przestrzenne zróżnicowanie wzrostu liczby ludności Polski i przemian jej struktury zawodowej*, *Powojenna dynamika demograficzna Ziem Zachodnich i Północnych*, *Kłęski głodu na Ukrainie w pierwszej połowie XX wieku*, *Nowe tendencje w ruchu naturalnym ludności w Polsce oraz (...) w Europie*, czy *Straty demograficzne Związku Sowieckiego w okresie II wojny światowej*.

Przez kilka lat Jubilat prowadził intensywne badania związane z wyludnianiem obszarów wiejskich w Polsce. Uwieńczeniem tych prac była książka, kilkanaście artykułów oraz ekspertyza.

Z największym jednak zaangażowaniem przystąpił P. Eberhardt do studiów nad problematyką narodowościową Europy Środkowo-Wschodniej w XX w. Efektem prac, które wymagały dużo wysiłku i czasu, są obszerne monografie o Ukrainie, Białorusi, Litwie, Łotwie, Estonii, Rosji i Jugosławii. Autor kilkakrotnie zaznaczał, że z tych siedmiu największą satysfakcję i zadowolenie dała mu książka o Litwie. Wymagała ona dużej ostrożności interpretacyjnej, gdyż w wielu kwestiach poglądy uczonych polskich i litewskich znacznie się różniły. Najbardziej złożona merytorycznie była natomiast książka poświęcona Jugosławii. Przygotowując te opracowania, Autor skoncentrował dodatkowo uwagę na liczebności i rozmieszczeniu ludności polskiej w wybranych państwach w różnych przekrojach historycznych i ujęciach terytorialnych. Ukoronowaniem badań w skali poszczególnych państw i regionów była obszerna, syntetyczna książka pod znamennym tytułem: *Między Rosją a Niemcami*. Studia ludnościowe uzupełniają publikacje z zakresu geografii religii.

Z kolei do problematyki związanej z geografią historyczną i polityczną można zaliczyć takie publikacje jak *Wczoraj, dziś i jutro obwodu kaliningradzkiego*, *Wizje i projekty polskiej granicy wschodniej w latach 1914–1921*, *Zasięg terytorialny Polski w koncepcjach badaczy polskich (1864–1921)*, *Rosyjski eurazjatyzm i jego konsekwencje geopolityczne*, *Geneza niemieckiej koncepcji Mitteleuropy*, *Polska i jej granice*, *Twórcy polskiej geopolityki*.

Podsumowując można stwierdzić, że dorobek naukowy Jubilata jest bardzo obszerny i dotyczy wielu zagadnień badawczych odniesionych do szeroko rozumianej geografii człowieka. Piotr Eberhardt opublikował w okresie 1961–2005 łącznie 309 prac, w tym 25 książek (zob. wykaz poniżej), 49 rozpraw naukowych, 143 artykuły naukowe i 15 publicystycznych, 30 notatek naukowych, 16 recenzji, 13 ekspertyz, 3 tłumaczenia i 15 innych publikacji. Ukazywały się one w języku polskim, angielskim, rosyjskim, niemieckim, ukraińskim, białoruskim, bułgarskim, czeskim i francuskim.

Za swoją działalność naukową był wielokrotnie nagradzany, między innymi otrzymał: w 1994 r. I nagrodę Przeglądu Wschodniego za dorobek naukowy poświęcony problematyce wschodniej, w 2002 – nagrodę naukową im. Stanisława Staszica VII Wydziału Polskiej Akademii Nauk, w 2004 – nagrodę państwową Prezesa Rady Ministrów za wybitne osiągnięcia naukowe.

W czasie swojej działalności naukowej Piotr Eberhardt wypromował trzech doktorów, napisał 11 recenzji rozpraw habilitacyjnych i doktorskich oraz 4 opinie do wniosków o nadanie tytułu profesora.

Jak już wspomniano, Profesor związał swoje życie zawodowe z Instytutem Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN. W latach 1999–2005 był Kierownikiem Zakładu Przestrzennego Zagospodarowania i Badań Regionalnych tego Instytutu. Jest jednym z najwybitniejszych przedstawicieli geografii społeczno-ekonomicznej, których wydał Instytut.

Z okazji Jubileuszu siedemdziesiątych urodzin i 45-lecia pracy twórczej, życzymy Profesorowi Piotrowi Eberhardtowi licznych nowych dzieł naukowych, jak również dalszych sukcesów w przekazywaniu młodym adeptom nauki swojej wiedzy, doświadczenia i zaangażowania w pracę badawczą.

Piotr Korcelli
IGiPZ PAN, Warszawa

Publikacje książkowe Piotra Eberhardta

1. *Wielkie miasta jako ośrodki koncentracji działalności gospodarczej i społecznej w Polsce*, Biuletyn KPZK PAN, 47, Warszawa 1968.
2. *Rola wielkich miast w strukturze regionalnej powiązań przestrzennych w Polsce*, Biuletyn KPZK PAN, 58, Warszawa 1970.
3. *Aglomeracje miejsko-przemysłowe w Polsce 1966–2000* (współautorstwo ze S. Leszczycim i S. Heřmanem), Biuletyn KPZK PAN, 67, Warszawa 1971.
4. *Prognozy przemian osadnictwa miejskiego Polski na tle dotychczasowych procesów urbanizacyjnych* (współautorstwo z S. Heřmanem), Biuletyn KPZK PAN, 78, Warszawa 1973.
5. *Koncentracja przestrzenna osadnictwa a produktywność przemysłu*, Biuletyn KPZK PAN, 97, Warszawa 1978.
6. *Regiony wyludniające się w Polsce*, Prace Geograficzne, IGiPZ PAN, 148, Warszawa 1989.
7. *Rozmieszczenie i dynamika ludności wiejskiej w Europie środkowo-wschodniej w XX wieku*, Zeszyty IGiPZ PAN, 3, Warszawa 1991.
8. *Polska granica wschodnia 1939–1945*, Editions-Spotkania, Warszawa 1993.

9. *Przemiany narodowościowe na Ukrainie XX wieku*, Biblioteka „Obozu”, Warszawa 1994.
10. *Przemiany narodowościowe na Białorusi*, Editions-Spotkania, Warszawa 1994.
11. *Zagadnienia ludnościowe obszaru byłych Prus Wschodnich*, Zeszyty IGiPZ PAN, 29, Warszawa 1995.
12. *Między Rosją a Niemcami. Przemiany narodowościowe w Europie środkowo-wschodniej w XX wieku*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1996.
13. *Problematyka narodowościowa Estonii*, Zeszyty IGiPZ PAN, 47, Warszawa 1997.
14. *Przemiany narodowościowe na Litwie*, Wydawnictwo „Przeglądu Wschodniego”, Warszawa 1997.
15. *Demograficzna sytuacja na Białorusi*, Białoruski Fond Soroša, Mińsk 1997.
16. *Polska ludność kresowa. Rodowód, liczebność, rozmieszczenie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1998.
17. *Problematyka narodowościowa Łotwy*, Zeszyty IGiPZ PAN, 54, Warszawa 1998.
18. *Problematyka narodowościowa i religijna Białorusi, Litwy, Łotwy i Ukrainy (ze szczególnym uwzględnieniem ludności polskiej oraz historycznych ziem wschodnich I i II Rzeczypospolitej)*, Studium Europy Wschodniej UW, Warszawa 1999.
19. *Przemieszczenia ludności na terytorium Polski spowodowane II wojną światową*, Dokumentacja Geograficzna, 15, Warszawa 2000.
20. *Geografia ludności Rosji*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002.
21. *Ethnic Groups and Population Changes in Twentieth-Century Central-Eastern Europe. History, Data, and Analysis*, M.E. Sharpe, New York 2003.
22. *Geografija nasilenija Rossii*, Newskij Prostar, Sankt Petersburg 2003.
23. *Polska i jej granice. Z historii polskiej geografii politycznej*, Wydawnictwo UMCS, Lublin 2004.
24. *Przemiany demograficzno-etniczne na obszarze Jugosławii w XX wieku*, Wydawnictwo UMCS, Lublin 2005.
25. *Twórcy polskiej geopolityki*, Arcana, Kraków 2006.

Stopnie naukowe doktora habilitowanego i doktora nauk geograficznych uzyskane w 2005 r.

Poniżej podajemy, w porządku alfabetycznym, listę osób, które uzyskały w 2005 r. stopnie doktora habilitowanego i doktora nauk geograficznych. Listę zestawiono na podstawie materiałów pochodzących z poszczególnych placówek, zebranych przez Komitet Nauk Geograficznych PAN.

W odniesieniu do stopnia doktora podano placówkę i datę nadania stopnia. W przypadku doktora habilitowanego podano imiona i nazwiska osób, którym stopnie nadały stosowne Rady Wydziałów lub IGiPZ PAN w 2005 r. i w tym samym roku stopnie zostały zatwierdzone przez Centralną Komisję ds. Stopni i Tytułu Naukowego. Tabela nie zawiera nazwisk osób, których kolokwium habilitacyjne odbyło się w 2005 r., ale do końca tego roku stopień nie został zatwierdzony.

LK

Tabela 1. Uzyskane w 2005 r. stopnie doktora habilitowanego nauk geograficznych

Imię, nazwisko, macierzysta placówka	Tytuł pracy	Recenzenci	Miejsce nadania	Data	
				kolokwium	zatwierdzenia
Krystyna Dwucet, UŚ	<i>Zróżnicowanie rzeźby na tle litologii utworów pylowych Płaskowyżu Rybnickiego</i>	prof. dr hab. K. Klimek prof. dr hab. H. Maruszczak prof. dr hab. E. Mycielska-Dowgiałło	UŚ	7.12.2004	27.06.2005
Piotr Gębica, IGiPZ PAN	<i>Przebieg akumulacji rzecznej w górnym wstępie w Kotlinie Sandomierskiej</i>	prof. dr hab. J. E. Mojski prof. dr hab. J. Szupryczyński prof. dr hab. J. Wojtanowicz	IGiPZ PAN	27.04.2005	28.11.2005
Tomasz Komornicki, IGiPZ PAN	<i>Przestrzenne zróżnicowanie międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych w Polsce</i>	dr hab. S. Ciolk, prof. UW: prof. dr hab. B. Domański dr hab. B. Kostrubiec, prof. UŚ prof. dr hab. W. Maik prof. dr hab. J. Parysek	IGiPZ PAN	3.11.2004	28.02.2005
Andrzej Miszczyk, UMCS	<i>Regionalizacja administracyjna III Rzeczypospolitej. Koncepcje teoretyczne a rzeczywistość</i>	prof. dr hab. M. Koter prof. dr hab. A. Kowalczyk prof. dr hab. J. Parysek	IGiPZ PAN	8.12.2004	28.11.2005
Elżbieta Szkurlat, UŁ	<i>Więzi terytorialne młodzieży z miastem. Uwarunkowania, przemiany</i>	prof. dr hab. A. Lisowski prof. dr hab. S. Liszewski dr hab. M.Z. Pulinowa, prof. UŚ	UŁ	26.04.2005	28.11.2005
Peter T. Walsh, The City University, London	<i>The Paleogeography of the southern half of the British Isle and adjacent Continental Shelf at the Palaeogene/Neogene (g/n) boundary and its subsequent modification: a reconsideration</i>	prof. dr hab. S.W. Alexandrowicz prof. dr hab. K. Klimek prof. dr hab. W. Stankiewicz	UŚ	12.11.2002	31.01.2005
Witold Wilczyński, AŚ	<i>Autonomia i jedność geografii. Studium metodologiczne</i>	prof. dr hab. B. Domański dr hab. J. Dzieciuchowicz, prof. UŁ prof. dr hab. K.H. Wojciechowski	UŁ	23.11.2004	30.05.2005

Tabela 2. Uzyskane w 2005 r. stopnie doktora nauk geograficznych

Imię i nazwisko	Tytuł pracy	Promotor	Recenzenci	Placówka	Data nadania stopnia
Anna Beata Adameczyk	<i>Zróżnicowanie warunków termicznych powierzchni czynnej Warszawy i okolic (zastosowanie metod teledetekcji)</i>	prof. dr hab. K. Błażejczyk	prof. dr hab. A. Ciołkosz prof. dr hab. T. Niedźwiedź	IGiPZ PAN	14.12.2005
Aneta Afelt	<i>Infiltracyjne przekształcanie lessu</i>	prof. dr hab. M. Gutry-Korycka	dr hab. E. Bajkiewicz-Grabowska dr hab. B. Janiec	UW	22.02.2005
Andrzej Arażny	<i>Bioklimat Arktyki Norweskiej i jego zmienność w okresie 1971–2000</i>	dr hab. R. Przybylak, prof. UMK	doc. dr hab. K. Błażejczyk prof. dr hab. G. Wójcik	UMK	11.03.2005
Matylda Awedyk	<i>Pozawuropejska turystyka poznawcza mieszkańców Polski po 1989 roku</i>	prof. dr hab. J. Parysek	prof. dr hab. W. Maik dr hab. W. Ratajczak, prof. UAM	UAM	8.02.2005
Sebastian Bernat	<i>Przemiany krajobrazu odcinka granicznego doliny Bugu w ostatnim tysiącleciu</i>	prof. dr hab. K. Wojciechowski	dr hab. M. Pulinowa, prof. UŚ prof. dr hab. J. Wojtanowicz	UMCS	23.02.2005
Witold Bochenek	<i>Krążenie wody i ługowanie pokrywy w profilu podłużnym pogórskiego stoku fliszowego</i>	prof. dr hab. W. Froehlich	dr hab. M. Banach, prof. PAP prof. dr hab. A. Kostrzewski	IGiPZ PAN	26.10.2005
Katarzyna Dembicz	<i>Region i rozwój regionalny w koncepcjach społeczno-gospodarczych CEPAL</i>	dr hab. M. Czerny, prof. UW	prof. dr hab. J. Makowski dr hab. I. Sagan, prof. UG	UW	22.04.2005
Sylvia Dotzblasz	<i>Międzynarodowa współpraca polskich regionów</i>	dr hab. S. Ciok, prof. UW	prof. dr hab. J. Łoboda prof. dr hab. J. Szlachta	UWr.	28.01.2005
Joanna Dominiak	<i>Struktura i organizacja przestrzenna otoczenia biznesu w aglomeracji poznańskiej</i>	prof. dr hab. T. Czyż	prof. dr hab. Z. Chojnicki prof. dr hab. W. Maik	UAM	14.06.2005
Anetta Drzeniecka-Ostiadacz	<i>Struktura termiczna warstwy granicznej atmosfery we Wrocławiu i jej wpływ na koncentrację zanieczyszczeń powietrza</i>	dr hab. J. Pyka, prof. UW	prof. dr hab. J. Wąlczewski prof. dr hab. J. Zwoździak	UWr.	16.12.2005

Imię i nazwisko	Tytuł pracy	Promotor	Recenzenci	Placówka	Data nadania stopnia
Katarzyna Dunin-Borkowska	<i>El ambiente de vida de los habitantes de la ciudad. Caso de la ciudad de Piura en el Perú. (Środowisko życia mieszkańców miasta Piura w Peru)</i>	dr hab. M. Czerny, prof. UW	dr hab. M. Chmara prof. dr hab. J. Makowski	UW	13.12.2005
Małgorzata Flaga	<i>Procesy demograficzne w zachodnich obwodach Ukrainy w okresie przemian ustrojowych</i>	prof. dr hab. B. Górz	prof. dr hab. J. Rajman dr hab. E. Rydz, prof. PAP	UMCS	29.06.2005
Halina Grobelska	<i>Rozwój strefy brzegowej zbiorników retencyjnych o znaczących wahaniach stanów wody na przykładzie zbiornika pakoskiego</i>	prof. dr hab. J. Szupryczyński	dr hab. M. Banach, prof. PAP prof. dr hab. A. Kostrzewski	IGiPZ PAN	26.10.2005
Piotr Hulisz	<i>Wielospektowe badania gleb zasolonych w Polsce pod kątem weryfikacji ich pozycji systematycznej</i>	dr hab. E. Polkojska, prof. UMK	prof. dr hab. R. Bednarek prof. dr hab. J. Prac	UMK	18.11.2005
Radosław Janicki	<i>Intensywność przemian krajobrazu Parku Krajobrazowego Pogórza Przemyskiego w warunkach zmniejszonej antropopresji</i>	prof. dr hab. K. Wojciechowski	prof. dr hab. B. Górz doc. dr hab. J. Pliit	UMCS	14.12.2005
Wojciech Janicki	<i>Migracje wewnętrzne w Unii Europejskiej i ich uwarunkowania</i>	doc. dr hab. M. Kupiszewski	prof. dr hab. A. Gawryszewski dr hab. J. Mościbroda, prof. UMCS	UMCS	30.03.2005
Anna Janiszewska	<i>Zróżnicowanie doboru przestrzennego i demograficzno-społecznego małżeństw zawieranych w Łodzi</i>	dr hab. J. Dzieciuchowicz, prof. UŁ	dr hab. J. Jakóbczyk- Gryszkiewicz, prof. UŁ dr hab. D. Jędrzejczyk, prof. UW	UŁ	31.05.2005
Milosz Jodłowski	<i>Geograficzne uwarunkowania przebiegu górnej granicy kosodrzewiny w Tatrach, na Babiej Górze i w Karkonoszach</i>	dr hab. W. Ziaja, prof. UJ	dr hab. K. German prof. dr hab. A. Kotarba	UJ	21.06.2005
Małgorzata Kalicka	<i>Zmiany właściwości rędzin kredowych wraz z sukcesją roślinności kserotermicznej na wybranych stanowiskach Wyżyny Lubelskiej</i>	prof. dr hab. R. Dębicki	dr hab. B. Lorens, prof. UMCS prof. dr hab. S. Skiba	UMCS	7.12.2005r

Izabela Kapera	<i>Perspektywa rozwoju turystyki w powiecie limanowskim wobec akcesji do Unii Europejskiej</i>	prof. dr hab. A. Jackowski	prof. dr hab. B. Górz dr hab. W. Kurek	UJ	27.09.2005
Mirosław Karasiewicz	<i>Morfogeneza strefy marginalnej fazy pomorskiej zlodowacenia wistuliankiego w rejonie interlobalnej pozycji rynn jeziora Narie</i>	prof. dr hab. L. Andrzejewski	prof. dr hab. E. Wiśniewski dr hab. T. Zieliński, prof. UŚ	UMK	25.02.2005
Stanisław Kędzia	<i>Klimatyczne i topograficzne uwarunkowania występowania wieloletniej zmarzliny w tatrach Wysokich (na przykładzie Koziej Dolinki)</i>	prof. dr hab. A. Kotarba	doc. dr hab. K. Błażejczyk prof. dr hab. K. Pękala	IGiPZ PAN	27.04.2005
Dagmara Kociuba	<i>Przyrodnicze, gospodarcze i polityczne uwarunkowania rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej Lublina</i>	prof. dr hab. J. Superson	prof. dr hab. Z. Górka prof. dr hab. S. Liszewski	UMCS	9.11.2005
Jarosław Kordowski	<i>Środowiska sedymentacyjne doliny dolnej Wisły na obszarze między Górskiem i Szynichem (ze szczególnym uwzględnieniem równiny zalewowej)</i>	prof. dr hab. J. Szupryczyński	prof. dr hab. Z. Babiński prof. dr hab. E. Mycielska-Dowgiałło	IGiPZ PAN	27.04.2005
Rafał Kot	<i>Georóżnorodność – problem jej oceny i zastosowania w ochronie i kształtowaniu środowiska na przykładzie fordońskiego odcinka doliny dolnej Wisły</i>	prof. dr hab. L. Andrzejewski	prof. dr hab. A. Kostrzewski prof. dr hab. A. Richling	UMK	7.06.2005
Leszek Kozłowski	<i>Przemiany rozlogów gospodarstw wielkoobszarowych w województwie kujawsko-pomorskim w latach 1992–2002</i>	prof. dr hab. J. Falkowski	prof. dr hab. B. Głębocki dr hab. R. Rudnicki	UMK	3.06.2005
Karolina Królikowska	<i>Konflikty społeczne w polskich parkach narodowych</i>	dr hab. P. Migoń, prof. UWŕ	dr hab. S. Kłopot dr hab. A. Łajczak	UWŕ	18.11.2005
Piotr Kulesza	<i>Zmiany paleohydrologiczne południowej części Obniżenia Dorohuckiego w świetle badań osadów jezioro-torfowych</i>	prof. M. Lanczont	prof. dr hab. B. Nowaczyk doc. dr hab. K. Szeroczyńska	UMCS	7.12.2005

Imię i nazwisko	Tytuł pracy	Promotor	Recenzenci	Placówka	Data nadania stopnia
Mieczysław Kunz	<i>Wpływ zmian sposobu użytkowania terenu i zasad hodowli lasu na heterogeniczność krajobrazu leśnego (Ocena w technologii Systemów Informacji Geograficznej)</i>	dr hab. A. Nienartowicz, prof. UMK	dr hab. A. Czarniecki, prof. UMK prof. dr hab. L. Kozacki	UMK	25.05.2005
Anna Maria Leonowicz	<i>Kartogram jako forma prezentacji zależności zjawisk geograficznych</i>	dr hab. J. Pasławski, prof. UW	prof. dr hab. A. Ciołkosz dr hab. W. Żyszkowska, prof. UW;	IGiPZ PAN	14.12.2005
Monika Lutyńska	<i>Powstanie jeziora Gardno i jego zmiany paleoekologiczne a holocenijska transgresja Bałtyku Południowego w świetle analiz okręmkowych i geochemicznych</i>	prof. dr hab. Z. Boheński	prof. dr hab. Jan Bednorz prof. dr hab. T. Madeyska	UAM	15.11.2005
Mikołaj Madurowicz	<i>Istota i dynamika przetrzeni tożsamości miasta. Studium geograficzno-kulturowe Warszawy</i>	dr hab. D. Jędrzejczyk, prof. UW	dr hab. M. Czerny, prof. UW prof. dr hab. W. Matk	UW	22.03.2005
Mirosława Malinowska	<i>Makro- i mezoskalowe uwarunkowania opadów atmosferycznych w półroczu ciepłym na Żulawach Wiślanych i w ich sąsiedztwie</i>	dr hab. M. Miętus, prof. UG	prof. dr hab. J. Drwal prof. dr hab. A. Woś	UG	24.11.2005
Przemysław Mroczek	<i>Wykorzystanie cech mikromorfolo- gicznych neoplejstocenijskich utworów lessowych we wnioskowaniu paleoge- ograficznym</i>	dr hab. L. Dolecki, prof. UMCS	dr hab. R. Chlebowski, prof. UW prof. dr hab. R. Racinowski	UMCS	15.06.2005
Monika Okońska	<i>Identyfikacja parametrów migracji zanie- czyśczeń w porowym ośrodku wodono- śnym metodą skokowej zmiany koncen- tracji znacznika</i>	dr hab. M. Marciniak, prof. UAM	prof. dr hab. J. Przybyłek prof. dr hab. A. Szczepański	UAM	30.06.2005
Piotr Owczarek	<i>Transformacja koryt rzecznych w warun- kach dostawy grubofrakcyjnego materia- łu stokowego (na przykładzie średniogór- skich dopływów Odry i Wisły)</i>	prof. dr hab. K. Klimek	prof. dr hab. K. Krzemień dr hab. T. Zielński, prof. UŚ	UŚ	24.05.2005

Stanisław Piechota	<i>Percepcja krajobrazu rekreacyjnego Pszczyńskiego Parku Krajobrazowego</i>	dr hab. M. Pietrzak	prof. dr hab. A. Kowalczyk prof. dr hab. L. Kozacki	UAM	13.12.2005
Marek Pieniążek	<i>Przemiany społeczno-gospodarcze a strukturalna przestrzenia wybranych miast województwa mazowieckiego</i>	prof. dr hab. A. Lisowski	dr hab. S. Kaczmarek, prof. UŁ prof. dr hab. A. Kowalczyk	UW	18.01.2005
Sławomir Piróg	<i>Rozwój indywidualnej działalności gospodarczej uzduż głównych ciągów transportowych Polski Południowo-Wschodniej</i>	dr hab. Z. Makiela	dr hab. R. Fedan dr hab. E. Rydz, prof. PAP	AP Kraków	18.05.2005
Joanna Piszcz	<i>Ocena wpływu aglomeracji lubelskiej na przepływy Bystrzycy</i>	dr hab. S. Bartoszewski	prof. dr hab. A. Jankowski prof. dr hab. A. Kaniecki	UMCS	20.04.2005
Mornika Plaziak	<i>Poziom życia mieszkańców średnich miast w Polsce</i>	prof. dr hab. Z. Górka	dr hab. M. Paszkowski dr hab. D. Szymańska, prof. UMK	UJ	27.09.2005
Agata Potoniec	<i>Wartości przyrodnicze gminy Kamionka Wielka jako podstawa zrównoważonego rozwoju w aspekcie integracji z Unią Europejską</i>	dr hab. K. German	dr hab. M. Kistowski, prof. UG dr hab. W. Ziaja	UJ	27.09.2005
Sławomir Pytel	<i>Uwarunkowania migracji ludności w obszarach przygranicznych na przykładzie pow. bielskiego, cieszyńskiego i żywieckiego</i>	dr hab. J. Runge, prof. UŚ	dr hab. S. Ciok, prof. UWv. prof. dr hab. A. Jelonek	UŚ	28.06.2005
Tomasz Rachwał	<i>Funkcjonowanie przedsiębiorstw przemysłowych Polski Południowo-Wschodniej w procesie transformacji systemu gospodarczego</i>	prof. dr hab. Z. Ziolo	dr hab. Z. Makiela dr hab. T. Strzajkiewicz, prof. UAM	AP Kraków	6.07.2005
Dariusz Rosiński	<i>Wpływ warunków meteorologicznych i użytkowania terenu na przestrzenne i czasowe różnicowanie wilgotności powietrza we Wrocławiu</i>	dr hab. M. Dubicka, prof. UWv.	prof. dr hab. K. Kłysik prof. dr hab. J. Trepiańska	UWv.	25.11.2005
Rafał Rouba	<i>Funkcja hotelarska pałaców, dworów i zamków w Polsce i jej wpływ na otoczenie</i>	prof. dr hab. S. Liszewski	prof. dr hab. A. Jackowski prof. dr hab. A. Kowalczyk	UŁ	25.10.2005

Imię i nazwisko	Tytuł pracy	Promotor	Recenzenci	Placówka	Data nadania stopnia
Piotr Sadowski	<i>Przyrodnicze uwarunkowania zrównoważonego rozwoju a plan zagospodarowania przestrzennego gminy Pcim</i>	dr hab. K. German	dr hab. Cz. Guzik dr hab. M. Kistowski, prof. UG	UJ	20.12.2005
Agnieszka Saramak	<i>Ekstremalne opady atmosferyczne i ich potencjalny wpływ na wybrane procesy stokowe na przykładzie Gańka-Brzezowej</i>	prof. dr hab. B. Obrębska-Stankel	prof. dr hab. K. Krzemień prof. dr hab. T. Niedźwiedź	UJ	27.09.2005
Sebastian Sikora	<i>Warunki biometeorologiczne miasta na przykładzie Wrocławia</i>	dr hab. M. Dubicka, prof. UWt.	doc. dr hab. K. Błażejczyk prof. dr hab. T. Niedźwiedź	UWt.	16.12.2005
Maciej Smętkowski	<i>Metropolia-region: nowe relacje w gospodarce informacyjnej (na przykładzie Warszawy i Mazowsza)</i>	prof. dr hab. G. Gorzelak	prof. dr hab. G. Węclawowicz dr hab. A. Wieloński, prof. UW	UW	25.10.2005
Agnieszka Sobala-Gwosdz	<i>Ośrodki wzrostu i obszary stagnacji w województwie podkarpackim</i>	prof. dr hab. B. Domański	prof. dr hab. B. Górz dr hab. M. Paszkowski	UJ	18.01.2005
Barbara Stojek	<i>Zmiany antropogeniczne w glebach na przykładzie okolic Płocka</i>	prof. dr hab. A. Richling	prof. dr hab. R. Bednarek dr hab. K. Ostaszewska	UW	22.02.2005
Albert Ślęzak	<i>Zmienność petrograficzna współczesnych żwirów deponowanych podczas wezbrań w lożyisku Nysy Kłodzkiej oraz jej dopływów</i>	dr hab. Z. Śnieszko	dr hab. Ł. Karwowski, prof. UŚ prof. dr hab. K. Krzemień	UŚ	20.12.2005
Wojciech Tołoczko	<i>Zawartość jodu w różnych typach i rodzajach gleb środkowej części dorzecza Pilicy</i>	prof. dr hab. S. Laskowski	prof. dr hab. J. J. Melle prof. dr hab. U. Pokojka	UŁ	21.06.2005
Monika Wesółowska	<i>Rozwój budownictwa mieszkaniowego w obszarach wiejskich województwa lubelskiego w warunkach transformacji</i>	dr hab. J. Bański	prof. dr hab. B. Górz doc. dr hab. R. Kulikowski	UMCS	27.09.2005
Artur Widawski	<i>Struktura przestrzenna wybranych elementów pogody w Alpach i Karpatach w świetle informacji satelitarnej NOAA i METEOSAT</i>	prof. dr hab. T. Niedźwiedź	prof. dr hab. J. Olędzki dr hab. Z. Ustrnul, prof. UŚ	UŚ	18.01.2005

Anna Winiarczyk-Rażniak	<i>Wybrane usługi a jakość życia mieszkańców w Regionie Miejskim Krakowa</i>	prof. dr hab. A. Jelonek	dr hab. J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz, prof. UL prof. dr hab. G. Praweńska-Skrzypek	UJ	21.06.2005
Tomasz Wites	<i>Przestrzenne różnicowanie oraz przy- czynny wyłudniania Syberii i rosyjskiego Dalekiego Wschodu</i>	prof. dr hab. F. Plit	prof. dr hab. P. Eberhardt dr hab. M. Skoczek, prof. UW	UW	25.10.2005
Paweł Wojtanowicz	<i>Ocena środków obrazowych względem możliwości percepcyjnych ucznia na przykładzie wybranych ilustracji w pod- ręcznikach szkolnych do przyrody i geografii</i>	prof. dr hab. M. Sirko	prof. dr hab. R. Klimko dr hab. M. Pulinowa, prof. UŚ	UMCS	15.06.2005
Tomasz Wolski	<i>Prądy jeziora Dąbie i ich związek z rezi- mem hydrologicznym obszaru ujściowego Odry</i>	prof. dr hab. B. Wiśniewski	dr hab. W. Buchholz, prof. PSz prof. dr hab. J. Drwał prof. dr hab. R. Racinowski	USz.	7.02.2005
Dariusz Woronko	<i>Rola torfowisk górskich w obiegu wody (na przykładzie Wielkiego Torfowiska Batorowskiego)</i>	prof. dr hab. M. Gutry-Korycka	dr hab. E. Bajkiewicz-Grabowska dr hab. J. Tomaszewski, prof. UWt.	UW	22.04.2005
Maciej Wyszyński	<i>Rewitalizacja terenów likwidowanych linii kolejowych województwa opolskiego i dolnośląskiego</i>	dr hab. S. Koziarski, prof. UO	dr hab. A. Czyłok, prof. UŚ prof. dr hab. T. Lijewski	UŚ	18.01.2005

Seminarium naukowe „Wielofunkcyjna gospodarka na obszarach górskich”

Kielce, 21 IX 2005 r.

Jesienią 2005 r. w Kielcach odbyło się ogólnopolskie seminarium naukowe na temat: „Wielofunkcyjna gospodarka na obszarach górskich”, zorganizowane przez Instytut Geografii Akademii Świętokrzyskiej im. Jana Kochanowskiego w Kielcach, Sekcję Świętokrzyską Komitetu Zagospodarowania Ziem Górskich PAN oraz Oddział Kielecki PTG. Wzięło w nim udział około 40 osób z różnych ośrodków geograficznych, ekonomicznych i rolniczych Polski. Seminarium uzyskało w styczniu 2005 r. akredytację Komitetu Nauk Geograficznych PAN.

Konferencję otworzyli: dziekan Wydziału Matematyczno-Przyrodniczego Akademii Świętokrzyskiej w Kielcach prof. dr hab. Bartłomiej Jaśkowski, przewodniczący Komitetu Zagospodarowania Ziem Górskich PAN w Krakowie prof. dr hab. Stanisław Kopeć oraz przewodniczący Sekcji Świętokrzyskiej Komitetu Zagospodarowania Ziem Górskich PAN prof. dr hab. Marian Koziej. Otwierając seminarium podkreślili oni znaczenie problematyki obrad we współczesnych badaniach obszarów górskich w Polsce i regionie.

Strukturę organizacyjną Seminarium tworzyły 2 sesje referatowe, które poprowadzili prof. dr hab. Władysława Stola z IGiPZ PAN w Warszawie i prof. dr hab. Stanisław Kopeć – przewodniczący KZZG PAN w Krakowie oraz sesja posterowa. Pierwszą sesję, w czasie której wygłoszono 5 referatów, otworzył Jerzy Oleszek (AR we Wrocławiu), omawiając znaczenie wielofunkcyjności w rozwoju wsi górskich regionu kłodzkiego. Małgorzata Polna (UAM) określiła czasoprzestrzenne zmiany w zalesianiu gruntów porolnych i nieużytków na obszarach górskich i podgórskich Polski w latach 1996–2003. Godne uwagi było również wystąpienie Stanisława Grykienia (UWr.), który wnikliwie ocenił możliwości rozwoju agroturystyki na Ziemi Kłodzkiej. Autor zaprezentował rozmieszczenie bazy agroturystycznej oraz dokonał jej charakterystyki na badanym obszarze. Natomiast Ewa Nowak (AŚ w Kielcach) zaprezentowała wyniki badań dotyczących turystyki jako czynnika rozwoju miast i obszarów wiejskich w Górach Świętokrzyskich. Autorka podjęła próbę delimitacji regionów turystycznych oraz przedstawiła prognozy rozwoju turystyki w regionie. Pierwszą sesję referatową zakończyło wystąpienie Ewy Pałki (AŚ) na temat zróżnicowania pozarolniczej działalności gospodarstw rolnych na przykładzie województwa świętokrzyskiego.

Drugą sesję – także 5-referatową – rozpoczął Stanisław Sala (AŚ), który ocenił wpływ agroturystyki i turystyki wiejskiej w Polsce na rozwój obszarów wiejskich w dobie globalizacji. Autor poświęcił szczególną uwagę obszarom górskim. Kolejny referat, Krzysztofa Ostafina (UJ) dotyczył realizacji planu zagospodarowania przestrzennego gminy Pcim w Beskidzie Średnim w latach 1990–2004. Natomiast Bogumiła Grzebyk z (URz.) referowała wyniki badań świadomości ekologicznej właścicieli gospodarstw rolnych i małych przedsiębiorstw na przykładzie obszarów prawnie chronionych powiatu bieszczadzkiego. Jej zdaniem, określenie stanu świadomości ekologicznej mieszkańców wsi jest punktem wyjściowym do wszelkiego rodzaju inicjatyw i tworzonych strategii na rzecz rozwoju obszarów wiejskich, a zwłaszcza obszarów chronionych. Ryszard Gładysz

(UŁ) poddał ocenie warunki rozwoju i stan rolnictwa w powiecie piotrkowskim. Drugą sesję referatową zakończyło wystąpienie Bartłomieja Jaśkowskiego i Roberta Sołtysika (AŚ) na temat miejsca jezior świętokrzyskich w krajobrazie regionu. Autorzy zaprezentowali interesujące wyniki swoich badań środowiska przyrodniczego tzw. Pojezierza Świętokrzyskiego.

Sesje referatowe zakończyła dyskusja, w której m.in. zwrócono uwagę na charakter i tempo przemian społeczno-ekonomicznych na obszarach górskich w Polsce. Dyskutanci byli zgodni, że przyszłość tych obszarów należy wiązać z wielofunkcyjnym rozwojem.

W trakcie seminarium miała również miejsce sesja posterowa. Szczególnym zainteresowaniem cieszyły się postery: Tadeusza Ciupy (AŚ) na temat: *Wpływ sposobu użytkowania małych zlewni górskich na zróżnicowanie temperatury wód rzecznych i zjawisk lodowych na przykładzie Silnicy i Sufragańca* oraz Tadeusza Biernata, Tadeusza Ciupy i Romana Suligowskiego (także AŚ) pt. *Wykorzystanie Mapy hydrograficznej Polski w skali 1:50 000 do analizy stanu gospodarki wodnej na przykładzie Gór Świętokrzyskich i Niecki Nidziańskiej*.

Po południu uczestnicy zwiedzili m.in. obserwatorium i planetarium astronomiczne w budynku Wydziału Matematyczno-Przyrodniczego Akademii Świętokrzyskiej w Kielcach oraz Muzeum Przyrodnicze-Lapidarium.

Organizatorom udało się wydać przed seminarium publikację książkową ze streszczeniami przygotowanych referatów, natomiast pełne teksty wystąpień ukażą się wkrótce drukiem nakładem Wydawnictwa Akademii Świętokrzyskiej.

Ewa Pałka

Akademia Świętokrzyska, Kielce

Warsaw Regional Forum 2005 **„Core and peripheral regions in Central and Eastern Europe”**

Warszawa, 5–8 X 2005 r.

W dniach 5–8 października 2005 r. odbyło się drugie Warszawskie Forum Regionalne (Warsaw Regional Forum) zorganizowane przez Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN we współpracy z Oddziałem Akademickim PTG. Tematem wiodącym Forum były procesy polaryzacji przestrzennej i zróżnicowania regionalne. Celem było spotkanie przedstawicieli różnych dyscyplin naukowych z instytucji akademickich i badawczych w Europie. Przedmiotem obrad i dyskusji były następujące problemy:

- Identyfikacja i ocena najważniejszych procesów zachodzących w przestrzeni miejskiej;
- Identyfikacja i ocena nowych powiązań ekonomicznych i społecznych pomiędzy regionem a państwem;
- Identyfikacja barier w rozwoju zrównoważonym w relacji do rozwoju ekonomicznego regionów;
- Identyfikacje procesów zachodzących na obszarze kontinuum miejsko-wiejskiego;
- Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytutami zajmującymi się badaniem zjawisk zachodzących w przestrzeni Europy Środkowo-Wschodniej.

Warto podkreślić, że większość zamierzeń i celów stawianych przed konferencją powiodła się. W Forum uczestniczyło 68 osób z piętnastu krajów – obecni byli reprezentanci wszystkich krajów Europy Środkowo-Wschodniej oraz Włoch, Szwecji, Norwegii, Belgii i Wielkiej Brytanii. Ogółem z zagranicy przybyło 37 naukowców reprezentujących geografię, planowanie przestrzenne, ekonomię i nauki inżynierskie. Z Polski uczestniczyło 31 osób, jednakże aż 23 osoby afiliowały organizatora konferencji czyli IGiPZ PAN. Należy mieć nadzieję, że w przyszłości pojawi się więcej osób z krajowych ośrodków naukowych.

Obrazy konferencyjne toczyły się 7 i 8 października 2005 r. w sześciu sekcjach, podczas których wygłoszono 40 referatów. Forum otworzyły dwa referaty przewodnie – prof. A. Vaishara i prof. P. Korcellego. Autorzy zastanawiali się, co to znaczy region centralny i peryferyjny, jak mierzyć peryferyjność oraz jak przenosić impulsy rozwojowe z obszarów rdzeniowych na peryferyjne. Następnie podczas pierwszej sesji plenarnej zatytułowanej „Planowanie przestrzenne i rozwój przestrzenny” wygłoszono 8 referatów, dotyczących strategii i planów rozwoju regionalnego w państwach regionu bałtyckiego, w Polsce, we Włoszech i na Węgrzech oraz przewidywania ruchów migracyjnych w Europie.

W trakcie drugiej sesji plenarnej „Zagadnienia regionalne i transgraniczne” przedstawiono przykłady polaryzacji przestrzennej w Europie Środkowo-Wschodniej, w Czechach, na Węgrzech i na Litwie oraz pokazano projekty współpracy transgranicznej mające przeciwdziałać procesom marginalizacji tych regionów.

Ze względu na dużą liczbę zgłoszeń organizatorzy byli zmuszeni wprowadzić do programu sesje równoległe. Rozwiązanie takie dało możliwość przeprowadzenia znacznie dłuższych dyskusji, a referenci nie byli zmuszani do skracania swoich wypowiedzi do kilku minut.

Podczas pierwszej sesji „Zmiany miejskie” dyskutowano o przemianach jakie zachodzą w wybranych miastach Bułgarii, Słowacji, Węgier, Polski i Niemiec. Równoległą do tej była sesja zatytułowana („Przemiany demograficzne”), podczas której omawiane były procesy demograficzno-ludnościowe w Europie na początku XXI w. oraz dokonano oceny potencjału ludnościowego w Bułgarii, Słowenii, Polsce i Niemczech.

Drugie dwie sesje równoległe zatytułowane zostały „Zagadnienia społeczne i kulturowe” oraz „Dostępność przestrzenna i zróżnicowania regionalne”. Pierwsza zawierała wystąpienia mieszczące się w sferze zainteresowań geografii humanistycznej – wyniki badań percepcji osób mieszkających w regionach peryferyjnych Czech i Słowacji oraz zagadnienia związane z krajobrazem kulturowym. Druga sesja dotyczyła problemów typowych dla geografii ekonomicznej – dostępności komunikacyjnej regionów peryferyjnych, współczesnych przekształceń systemów transportowych i przemysłowych.

Podobnie jak podczas pierwszego Forum, konferencja zakończyła się panelem dyskusyjnym pod hasłem „Polaryzacja przestrzeni”. W panelu wzięło udział pięciu naukowców – Pieter Saey (Belgia), Lisa Van Well (Szwecja), Piotr Korcelli – przewodniczący (Polska), Antonin Vaishar (Czechy) oraz Gabor Nagy (Węgry) (fot. 1). Poruszano najważniejsze kwestie związane z planowaniem przestrzennym uwzględniającym rozwój zarówno centrów jak i peryferii oraz starano się wskazać na problem tworzenia strategii w różnych skalach przestrzennych – europejskiej, krajowej, regionalnej i lokalnej. Podczas dyskusji ogólnej wypowiedziała się znaczna część uczestników konferencji.

Każdy z uczestników otrzymał publikację *Proceedings of Warsaw Regional Forum 2005* (red. K. Czapiewski i T. Komornicki). Zawiera ona abstrakty wszystkich refera-

tów – znacznie ułatwiło to uczestnikom wybór prezentacji, której chcieli wysłuchać. Ponadto wcześniej zamieszczono na stronie internetowej Instytutu nadesłane abstrakty, w związku z czym istniała możliwość zapoznania się z poruszaną problematyką. Podobnie jak po poprzednim Forum, jego owocem jest zeszyt serii wydawniczej Europa XXI, zawierający pełne teksty wygłoszonych referatów (nr 14, druga część – nr 15 – w przygotowaniu).



Fot. 1. Uczestnicy Panelu (Fot. T. Komornicki)

Przed konferencją uczestnicy mogli wziąć udział w dwudniowej sesji terenowej pod hasłem „Polaryzacja przestrzeni – przypadek Polski Centralnej”. Na początku zaprezentowano przemiany struktury funkcjonalnej zachodniej części Warszawy, następnie odbyło się spotkanie z burmistrzem gminy Łomianki, stanowiącej przykład gminy z obszaru metropolitalnego. Podczas spotkania zaprezentowano plany rozwoju przestrzennego miasta i gminy oraz wpływ jaki na ten rozwój wywiera Warszawa. Kolejnym przystankiem był Płock i jego strefa podmiejska – na tym przykładzie pokazano zasięg wpływów miasta i kształtujące się kontinuum miejsko-wiejskie. Na krótko zatrzymano się na zaporze na Wiśle we Włocławku, a następnie uczestnicy mieli możliwość zwiedzenia uzdrowiska Ciechocinek, gdzie zaplanowany był nocleg. Drugiego dnia odbyło się spotkanie z naukowcami z IGiPZ PAN z Zakładu w Toruniu oraz krótka wycieczka po Starym Mieście. Na przykładzie Torunia i okolic omówiono problemy systemu transportowego w Polsce. Kolejnym postojem było Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu – jeden z nielicznych skansenów, w którym obok zabytkowych zabudowań pokazana jest też tradycyjna gospodarka rolna. Ostatnim punktem na trasie była gmina wiejska Rościszewo. Wybrano ją ze względu na peryferyjne położenie w stosunku do głównych

szlaków komunikacyjnych oraz wysoki udział rolnictwa w użytkowaniu ziemi i dochodach rodzin. Na miejscu uczestnicy wyjazdu spotkali się z niezwykle serdecznym przyjęciem ze strony władz, mieszkańców i działaczy lokalnych. Podczas trzygodzinnego spotkania odbyła się wizyta w gospodarstwie rolnym specjalizującym się w produkcji mleka, pokazano uczestnikom sesji nowe inwestycje z zakresu infrastruktury społecznej i technicznej oraz pałac rodziny Rościszewskich. Na zakończenie w szkole odbyła się interesująca dyskusja o perspektywach rozwojowych gminy.

W przygotowanej na Warsaw Forum publikacji znalazły się m.in. cztery artykuły mające przybliżyć uczestnikom studiów terenowych odwiedzane miejsca i procesy tam zachodzące. Podczas całego wyjazdu prezentowano uczestnikom użytkowanie ziemi, współczesne procesy zachodzące na obszarach wiejskich, kwestie dostępności komunikacyjnej, problemy ekologiczne w dolinie Wisły oraz wybrane problemy społeczne. Studia terenowe od strony merytorycznej i organizacyjnej przygotowali i poprowadzili K. Czapiewski, M. Degórski, T. Komornicki i D. Świątek.

Jak wspomniano na początku, celem organizowania warszawskich konferencji była m.in. szersza współpraca pomiędzy instytucjami naukowymi z Europy Środkowo-Wschodniej. Jednym z przejawów podjętych działań w tym kierunku jest organizowanie Forum od tego roku naprzemiennie przez dwa państwa – Polskę i Węgry. W 2006 r. planowana jest konferencja w Kecskemét, zaś kolejne Forum w Warszawie odbędzie się jesienią 2007 roku.

Konrad Ł. Czapiewski
IGiPZ PAN, Warszawa

Informacja dla Autorów

Przegląd Geograficzny publikuje oryginalne prace teoretyczne, metodologiczne i empiryczne (**nie będące typowymi przyczynkami ani wstępnymi wynikami badań, zwłaszcza empirycznych**) z zakresu szeroko pojmowanej problematyki geograficznej i przestrzennego zagospodarowania kraju. Zapraszamy Autorów do współpracy z naszym kwartalnikiem przez nadsyłanie wartościowych artykułów i notatek, materiałów dyskusyjnych, recenzji (w tym oprogramowania geograficznego) oraz sprawozdań. Przestrzeganie poniższych zaleceń formalnych usprawni prace redakcyjne i przyczyni się do szybszej publikacji nadsyłanych materiałów.

Uwagi ogólne. Prosimy o przesyłanie tekstu w postaci wydruku komputerowego, w trzech egzemplarzach, oraz kserokopii ilustracji, również w trzech egzemplarzach. Tekst powinien być napisany zwięźle, ale jasno, w dowolnej wersji edytora MS Word for Windows i mieć następującą objętość: artykuł – 4000–6000 słów, wyjątkowo – jeśli temat tego wymaga – nieco dłuższy; notatka i materiał dyskusyjny – do 4000 słów; recenzja i sprawozdanie – 800–1200 słów. Powyższe objętości obejmują również piśmiennictwo, przypisy, streszczenie angielskie i tabele. Tekst powinien być wydrukowany jednostronnie z podwójną interlinią i szerokimi (4 cm) marginesami. Autorzy-obcokrajowcy proszeni są o nadsyłanie zweryfikowanych tekstów w języku angielskim, gdyż w tym języku będą publikowane ich prace.

Strona tytułowa. Na pierwszej stronie prosimy w kolejności umieścić: tytuł pracy w języku polskim, tytuł w języku angielskim, imię i nazwisko Autora(-ów), afiliację, adres(y), e-mail(e), zarys treści (nie dłuższy niż 100 słów), słowa kluczowe. Nie więcej niż sześć słów kluczowych, podanych w osobnym wierszu, powinno dotyczyć: jedno – tematu, jedno – obszaru, jedno – metody badawczej, oraz trzy inne. Dane Autora(-ów) nie powinny pojawiać się w innym miejscu pracy, gdyż jest ona anonimowo przesyłana do co najmniej dwóch recenzentów.

Tekst nie powinien zawierać wyróżnień ani podkreśleń. Śródtytuły, ograniczone raczej do pierwszego i drugiego rzędu, można zaznaczyć ołówkiem na marginesie. Prosimy o ograniczenie liczby i objętości przypisów do niezbędnego minimum. Przypisy, numerowane kolejno, należy umieścić na osobnej kartce. Ilustracji i tabel nie należy wklejać do tekstu, lecz drukować je na oddzielnych stronach. W tekście można zaznaczyć proponowane miejsce ich zamieszczenia. W tekście opracowania, przy powoływaniu się na piśmiennictwo, należy podawać nazwisko autora oraz rok publikacji, np. (Nowak, 1999; Kowalski, 2000) lub według A. Nowaka (1999), a przy cytowaniu również numer strony, np. według A. Nowaka (1999, s. 5). W powołaniach na więcej prac tego samego autora, które ukazały się w tym samym roku podaje się: (Bunge, 1987a, b). W przypadku wspólnej publikacji dwóch autorów podaje się: (Marshall i Wood, 1995), a trzech i więcej autorów: (Ford i inni, 1996). W wykazie piśmiennictwa, jednakże, należy podać wszystkich autorów. Konieczna jest pełna zgodność między nazwiskami i rokiem publikacji w tekście i w wykazie piśmiennictwa.

Piśmiennictwo, ograniczone do literatury cytowanej, w porządku alfabetycznym, zamieszczone na osobnych kartkach, należy opracować bez skrótów, według poniższego wzoru:

• artykuły w czasopiśmie:

Grobelska H., 1999, *Plejstocen Białorusi*, Przegląd Geograficzny, 71, 4, s. 447–469.

• rozdziały w pracach zbiorowych:

Easton G., 1992, *Industrial network: a review*, [w:] B. Axelsson, G. Easton (red.), *Industrial Networks: A New View of Reality*, Routledge, London-New York, s. 3–27.

• serie wydawnicze:

Kielczewska-Zaleska M., 1956, *O powstawaniu i przeobrażaniu kształtów wsi Pomorza Gdańskiego*, Prace Geograficzne, IG PAN, 5, Warszawa.

• książki, monografie:

Ebdon D., 1995, *Statistics in Geography*, Blackwell, Oxford, 2 wyd.

Kozłowski S. (red.), 1988, *Przemiany środowiska geograficznego Polski*, Ossolineum, Wrocław.

Mały słownik odmiany nazw własnych, 2002, red. A. Cieślowska, Instytut Języka Polskiego PAN, Kraków.

- prace niepublikowane:

Szawlowska H., 1990, Przemiany własnościowe w handlu, Instytut Rynku Wewnętrznego i Konsumpcji, Warszawa, maszynopis powielony.

W przypadkach wątpliwych (np. Occasional papers) prosimy podawać wszystkie dane bibliograficzne.

Tabele powinny być opracowane podobnie jak w bieżących zeszytach kwartalnika, najlepiej w programach MS Word lub Excel. Każda tabela powinna zawierać zwięzły tytuł i kolejny numer (u góry) oraz źródło danych (u dołu). Prosimy nie stosować edycji ramek, cieniowania wierszy i kolumn, itp. Każda tabela powinna być wydrukowana na osobnej stronie i zapisana na dyskietce w łatwym do odczytania formacie.

Ilustracje. Fotografie powinny być wykonane na odpowiednim poziomie technicznym, a mapy – zgodnie z zasadami kartografii. Wykresy, diagramy i mapy, opisane jako ryciny, powinny mieć jednolitą numerację (numery rycin zaznaczone ołówkiem na odwrocie); tytułów nie należy umieszczać na rycinach. Objasnienia fotografii i rycin, w języku polskim i angielskim, powinny być umieszczone na osobnej kartce. Objasnienia legendy map (w jęz. polskim i angielskim) należy w miarę możliwości zamieścić na mapach, a nie w formie odsyłaczy. Wraz z artykułem lub notatką Autor dostarcza trzy egzemplarze kopii ilustracji, a gotowe do reprodukcji oryginały – dopiero po przyjęciu pracy do druku. Przy planowaniu wielkości rycin należy uwzględnić format kwartalnika (B5) i zmniejszenie ich podczas reprodukcji do podstawy 126 mm. Większe ryciny (na wklejkach) będą zamieszczane tylko w wyjątkowych przypadkach. Po wykorzystaniu ilustracje zostaną zwrócone Autorowi tylko na specjalne życzenie.

- Jeśli ryciny opracowane są komputerowo, linie nie powinny być cieńsze niż 0,3 punktu, a symbole i opisy muszą być czytelne nawet po zmniejszeniu. Preferowane programy to CorelDRAW!, Adobe Illustrator, Photoshop; wykresy mogą być opracowane w MS Excel, a czarno-białe również w MS Word. Ryciny opracowane w innych programach powinny być zapisane w formacie EPS lub TIFF (o rozdzielczości nie mniejszej niż 600 dpi). Prosimy o upewnienie się, czy konwersja nie spowodowała pogorszenia jakości rycin.

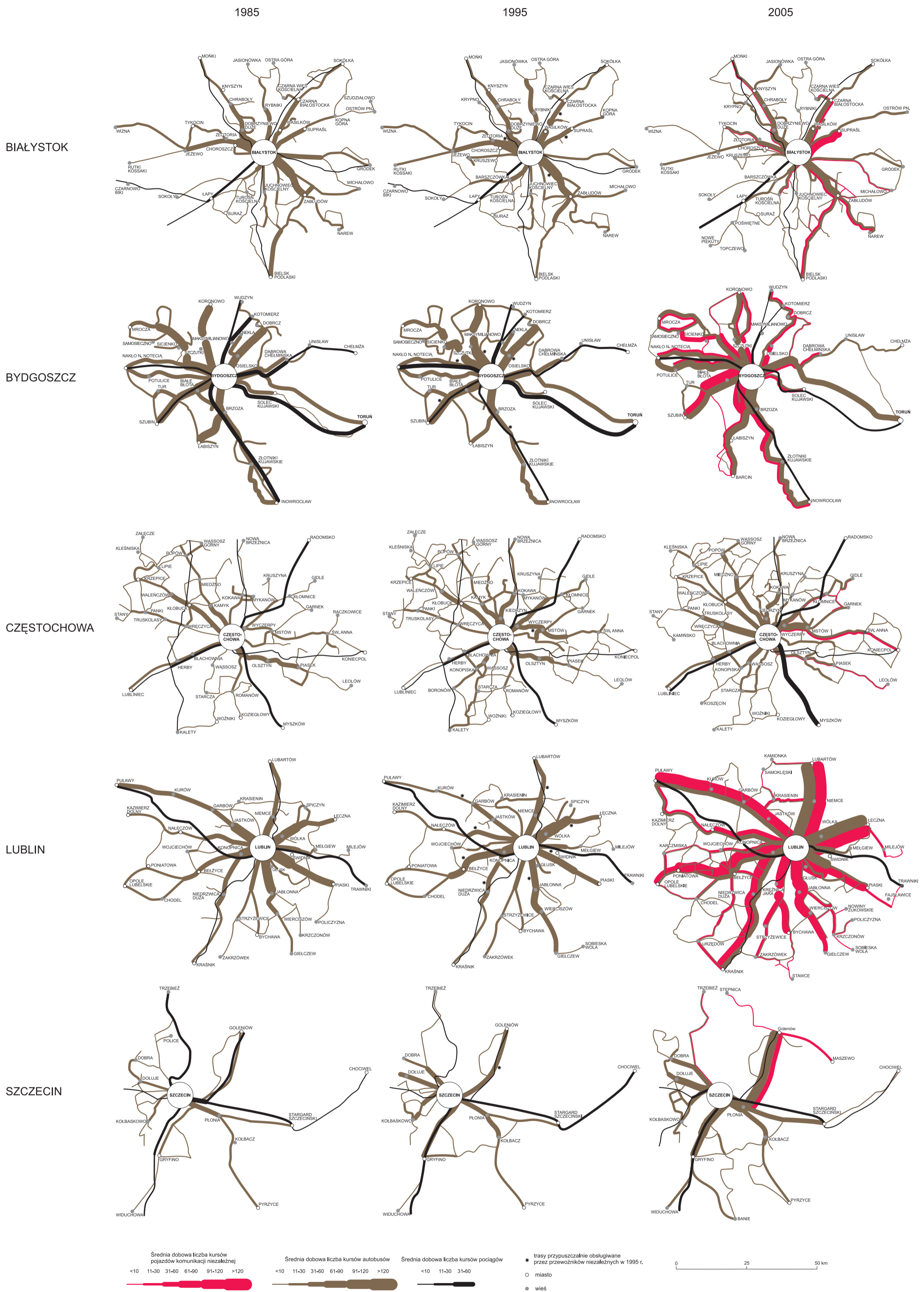
- Jeśli ryciny opracowane są ręcznie, powinny być w postaci bardzo czytelnego czystorysu, nadającego się do łatwego skanowania. Po zmniejszeniu, grubość linii powinna mieć nie mniej niż 0,2 mm.

Streszczenie. Na osobnej kartce Autor powinien dostarczyć streszczenie w języku angielskim, o ile to możliwe, zweryfikowane przez native-speakera. Objętość streszczenia: poniżej 600 słów. Osobno, na końcu tekstu, prosimy dołączyć zarys treści i słowa kluczowe przetłumaczone na język angielski, poprzedzone nazwiskiem Autora i tytułem artykułu – ten fragment potrzebny jest do celów bibliograficznych i należy zapisać go na dyskietce jako osobny plik.

Akceptacja materiału, zapis elektroniczny. Po uzyskaniu pozytywnych recenzji i wprowadzeniu ewentualnych poprawek do artykułu lub notatki, Autor dostarcza ostateczną wersję materiału wraz z dyskietką i oryginałami rycin. W przypadku materiałów dyskusyjnych, recenzji i sprawozdań Autor dostarcza dyskietkę równocześnie z tekstem w postaci wydruku komputerowego. W każdym przypadku, wersja drukowana musi być identyczna z zapisem na dyskietce lub na CD-ROM.

Korekta ogranicza się tylko do poprawienia błędów drukarskich. Wszelkie zmiany tekstu są kosztowne i dlatego prosimy Autorów o dostarczanie wyłącznie dopracowanych tekstów. Korekta powinna być wykonana i zwrócona do Redakcji niezwłocznie. Jeśli korekta nie zostanie zwrócona w ciągu 8 dni, wówczas wykona ją Redakcja.

Pozostałe uwagi. Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i adiustacji stylistycznej tekstów. W korespondencji z Redakcją prosimy o korzystanie z poczty elektronicznej (e-mail: l.kwiat@twarda.pan.pl). Po wydrukowaniu, Autor otrzymuje bezpłatnie 25 nadbitków artykułu i notatki, a po kilka egzemplarzy pozostałych materiałów.



Ryc. 2. Średnie dobowe liczby kursów pojazdów przewoźników niezależnych, autobusów i pociągów na liniach podmiejskich wychodzących z Białegostoku, Bydgoszczy, Częstochowy, Lublina i Szczecina w latach 1985, 1995 i 2005

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozkładów jazdy autobusów PKS 1985, 1995, Sieciowego rozkładu jazdy pociągów 1985, 1995, 2005; Ogólnopolskiego rozkładu jazdy komunikacji prywatnej 2005, rozkładów jazdy autobusów: PPKS Białystok, Bydgoszcz PKS Spółka z o.o., PKS Częstochowa SA, PPKS Lublin, PKS Szczecin Sp. z o.o.

Average day numbers of connections of independent carriers, buses and trains on the suburban lines around Białystok, Bydgoszcz, Częstochowa, Lublin, Szczecin in the years 1985, 1995 and 2005
 Source: based on timetables of PKS 1985, 1995, 2005; Polish-wide timetables of private transport 2005, timetables of PPKS Białystok, Bydgoszcz PKS Ltd, PKS Częstochowa plc, PPKS Lublin, PKS Szczecin Ltd