

Grzegorz Węclawowicz • Jerzy Bański • Marek Degórski
Tomasz Komornicki • Piotr Korcelli • Przemysław Śleszyński

PRZESTRZENNE ZAGOSPODAROWANIE POLSKI NA POCZĄTKU XXI WIEKU



monografie

6

MONOGRAFIE

INSTYTUT GEOGRAFII
I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO
PAN

POLISH ACADEMY OF SCIENCES
STANISŁAW LESZCZYCKI INSTITUTE OF GEOGRAPHY
AND SPATIAL ORGANIZATION
MONOGRAPHS, 6

Grzegorz Węclawowicz • Jerzy Bański
Marek Degórski • Tomasz Komornicki
Piotr Korcelli • Przemysław Śleszyński

SPATIAL ORGANIZATION OF POLAND
AT THE BEGINNING OF THE 21ST
CENTURY



POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO
MONOGRAFIE, 6

Grzegorz Węclawowicz • Jerzy Bański
Marek Degórski • Tomasz Komornicki
Piotr Korcelli • Przemysław Śleszyński

PRZESTRZENNE ZAGOSPODAROWANIE POLSKI NA POCZĄTKU XXI WIEKU



WARSZAWA 2006

<http://rcin.org.pl>

Redakcja:
prof. dr hab. Leszek Starkel
prof. dr hab. Teresa Kozłowska-Szczęsna
prof. dr hab. Piotr Korcelli

Recenzenci:
prof. dr hab. Benicjusz Głębocki
prof. dr hab. Tadeusz Markowski

PL ISSN 1643-2312
ISBN 83-87954-74-8

Opracowanie redakcyjne:
Magdalena Januszewska, Ludmiła Kwiatkowska
Skład i łamanie:
Hokus sp. z o.o., tel. 603 123 678

© Copyright by Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa 2006

Druk i oprawa:
Poligrafia Inspektoratu Towarzystwa Salezjańskiego
ul. Konfederacka 6, 30-306 Kraków

<http://rcin.org.pl>

Wstęp	9
1. NOWE UWARUNKOWANIA I PROCESY KSZTAŁTUJĄCE PRZESTRZENNE ZAGOSPODAROWANIE	15
1.1. Historyczne uwarunkowania współczesnego przestrzennego zagospodarowania kraju	16
1.2. Uwarunkowania wewnętrzne związane z modernizacją społeczeństwa i przekształceniami gospodarki	20
1.3. Uwarunkowania zewnętrzne związane z procesami integracji europejskiej i globalizacją	21
2. CHARAKTERYSTYKA PODSTAWOWYCH ELEMENTÓW PRZESTRZENI PRZYRODNICZEJ	23
2.1. Stan środowiska przyrodniczego a koncepcja zrównoważonego i trwałego rozwoju	23
2.2. Międzynarodowa współpraca w dziedzinie zrównoważonego i trwałego rozwoju	26
2.3. Użytkowanie ziemi	28
2.4. Najważniejsze elementy polskiej przestrzeni przyrodniczej	31
2.4.1. Pokrywa glebowa	31
2.4.2. Zasoby wodne	32
2.4.3. Zasoby leśne	36
2.5. Zagrożenia środowiska	40
2.5.1. Pozyskiwanie surowców mineralnych	40
2.5.2. Produkcja odpadów oraz ich wykorzystywanie	42
2.5.3. Hałas	43
2.6. Ochrona różnorodności biologicznej i krajobrazu	45
2.6.1. Ochrona różnorodności biologicznej	45
2.6.2. Ochrona prawna	45
2.6.3. Sieć Natura 2000	48
2.6.4. Ochrona krajobrazu	49
2.7. Silne i słabe strony polskiej przestrzeni przyrodniczej	49
2.8. Alokacja środków UE na ochronę środowiska	50

3. CHARAKTERYSTYKA PODSTAWOWYCH ELEMENTÓW ZRÓZNICOWAŃ SPOŁECZNYCH	51
3.1. Podstawowe zróżnicowania demograficzne: stan, dynamika i struktura biologiczna ludności	51
3.2. Migracje i ich rola w kształtowaniu systemu osadniczego	54
3.3. Zmiany rozmieszczenia ludności: procesy depopulacji i koncentracji oraz ich konsekwencje	56
3.4. Zmiany w strukturze rodzin i gospodarstw domowych	62
3.5. Jakość kapitału ludzkiego i społecznego	63
3.6. Kształtowanie się nowej struktury społecznej. Zróżnicowania narodowe i etniczne	65
3.7. Zmiany na rynku pracy i problem bezrobocia. Źródła utrzymania i dochody ludności	67
3.8. Prognozy zmian liczby, struktury i rozmieszczenia ludności	72
4. ZRÓZNICOWANIA PRZESTRZENNE INFRASTRUKTURY	75
4.1. Infrastruktura transportowa	75
4.1.1. Infrastruktura drogowa	78
4.1.2. Infrastruktura kolejowa	85
4.1.3. Infrastruktura lotnicza	88
4.1.4. Infrastruktura żegluga	89
4.2. Infrastruktura telekomunikacji i łączności	91
4.3. Infrastruktura techniczna	92
4.4. Zasoby i warunki mieszkaniowe ludności	99
4.5. Alokacja środków UE na rozwój infrastruktury transportowej	105
4.6. Infrastruktura militarna	106
5. ZRÓZNICOWANIA PRZESTRZENNE GOSPODARKI W UJĘCIU SEKTOROWYM	107
5.1. Zróżnicowania przestrzenne Produktu Krajowego Brutto	107
5.2. Współczesne problemy przekształceń rolnictwa	113
5.3. Współczesne problemy przekształceń przestrzennych przemysłu	118
5.4. Struktura przestrzenna usług rynkowych i nierynkowych ze szczególnym uwzględnieniem handlu wewnętrznego i turystyki	122
5.5. Zróżnicowania przestrzenne powiązań ekonomicznych z zagranicą.....	130
5.5.1. Powiązania ekonomiczne	130
5.5.2. Powiązania społeczne	134
5.5.3. Ruch graniczny	136
6. CHARAKTERYSTYKA I PROBLEMY PRZESTRZENNEGO ROZWOJU MIAST I AGLOMERACJI	137
6.1. Kształtowanie się systemu osadniczego Polski i jego miejsce w systemie europejskim	138
6.2. Miasta polskie w warunkach gospodarki rynkowej	142

6.3. Rozwój funkcji metropolitalnych	143
6.4. Przekształcenia struktury przestrzennej miast i aglomeracji	144
6.4.1. Procesy suburbanizacji oraz rozpraszania zabudowy	145
6.4.2. Problemy demograficzne i polaryzacja społeczeństwa miejskiego	147
6.4.3. Problemy transportu na obszarach miejskich	149
7. CHARAKTERYSTYKA I PROBLEMY ROZWOJU PRZESTRZENNEGO OBSZARÓW WIEJSKICH	151
7.1. Zróżnicowanie struktury funkcjonalnej obszarów wiejskich	151
7.2. Współczesne procesy w osadnictwie wiejskim i urbanizacja wsi	153
7.3. Ludność wiejska	156
7.4. Rozwój pozarolniczej działalności gospodarczej	158
8. WSPÓŁCZESNE WYZWANIA DLA POLITYKI REGIONALNEJ	161
8.1. Kształtowanie się nowej struktury zróżnicowań regionalnych	164
8.2. Plany zagospodarowania przestrzennego województw	167
8.3. Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego i inne dokumenty unijne	169
8.4. Współpraca transgraniczna i regionalna	170
8.5. Obszary problemowe	174
9. NOWE ELEMENTY KSZTAŁTUJĄCE STRUKTURĘ PRZESTRZENNĄ KRAJU	181
BIBLIOGRAFIA	189
STRESZCZENIE	199
SPIS TABEL	203
SPIS RYCIN	205

WSTĘP

Oddając do rąk czytelnika kolejny tom Monografii opracowany w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego Polskiej Akademii Nauk pragniemy przedstawić genezę jego powstania.

W roku 2002 zespół Instytutu pod kierunkiem G. Węclawowicza, na zlecenie ówczesnego Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, przygotował dokument pod nazwą Aktualizacja Raportu o Stanie Zagospodarowania Przestrzennego Kraju datowany na rok 2003. Dokument ten miał na celu wyprowadzenie wniosków ze sporządzonych wcześniej przez ministerstwa i urzędy centralne oraz samorządy wojewódzkie, od czasu zakończenia prac nad pierwszym Raportem, rządowych dokumentów strategicznych, strategii branżowych oraz dokumentów planistycznych – przede wszystkim uchwalonych przez dużą część województw planów zagospodarowania przestrzennego tych województw. Głównym celem Aktualizacji wykonanej w 2002 r. było dostarczenie nowszych wyników badań i informacji służących do oceny stopnia zbieżności tendencji zmian struktury przestrzennej Polski z obowiązującymi wówczas: Koncepcją Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Narodową Strategią Rozwoju Regionalnego oraz z Europejską Perspektywą Rozwoju Przestrzennego na rzecz Trwałego i Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Unii Europejskiej. W rezultacie powstał całkowicie nowy dokument, który nie został opublikowany, jakkolwiek był dosyć szeroko oceniany i dyskutowany przez gremia planistyczne i ministerialne.

W roku 2005 ten sam zespół IGiPZ PAN, również na zlecenie ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury, przygotował opracowanie pt.: Raport o Stanie Zagospodarowania Przestrzennego Kraju. Tekst ten stał się dla aktualnego Ministerstwa Transportu i Budownictwa podstawą i materiałem wyjściowym, jakkolwiek nie jedynym, dokumentu rządowego pt. Polska przestrzeń. Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju, który w pierwszej połowie 2006 r., został skierowany do uzgodnień międzyresortowych. Dokument rządowy w formie, w której ostatecznie będzie przyjęty, z natury rzeczy powinien spełniać inne kryteria i służyć innym celom niż opracowanie o charakterze naukowym. W prezentowanym tomie mogliśmy zawrzeć znacznie obszerniejszy materiał dokumentacyjny i informacyjny. Przedstawiliśmy również własne wizje i koncepcje wyjaśniające różnicowania przestrzenne oraz kierunki przyszłego rozwoju kraju.

Zespół postanowił opublikować całość oryginalnego opracowania przygotowanego pod koniec 2005 r. – poddawszy je recenzjom naukowym – wzbogaconego o nowsze przemyślenia, uwzględniające zebrane uwagi krytyczne.

Oryginalna wersja raportu (z końca 2005 r.) powstawała w nowych warunkach, związanych głównie z integracją Polski z Unią Europejską. Po 1 maja 2004 r. powstały nowe dokumenty o charakterze strategicznym, które kształtują stan zagospodarowania przestrzennego kraju. W opracowywanym Raporcie należało uwzględnić: Koncepcję Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Narodową Strategię Rozwoju Regionalnego, Założenia Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-2013, sektorowe strategie rozwojowe, Wstępną Syntezę Planu Zagospodarowania Województw oraz Europejską Perspektywę Rozwoju Przestrzennego na rzecz Trwałego i Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Unii Europejskiej. Oceny wymagały również plany zagospodarowania przestrzennego województw oraz nowsze strategie wojewódzkie.

Raport miał za zadanie przedstawienie stanu aktualnego przestrzennego zagospodarowania, natomiast nie pełnił i nie pełnił funkcji oceniającej trafność poprzednich i obecnych Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Zadaniem Raportu było: udokumentowanie stanu zagospodarowania przestrzennego i kierunków zmienności, przedstawienie istniejących zagrożeń strukturalnych oraz ocena zalet i wad zarysowujących się tendencji. W rezultacie przygotowany Raport stanowi materiał pomocniczy w formułowaniu wniosków aplikacyjnych w zakresie polityki przestrzennej rządu. Raport stał się diagnozą stanu, opracowaniem, które może stać się elementem dalszej dyskusji nad aktualizacją Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.

W naszym rozumieniu, głównym celem Raportu było dostarczenie informacji i interpretacji różnicowań społeczno-przestrzennych występujących w Polsce. Zakłada się, że informacje i wiedza tego rodzaju potrzebna jest do świadomego kształtowania przestrzeni, zgodnie z interesami społeczeństwa polskiego, przeciwdziałania tendencjom negatywnym oraz zapewnienia rozwoju społecznego i gospodarczego w przyszłości.

W prezentowanym tomie przedstawione są poglądy autorów, jak również interpretacje i opinie innych badaczy. Prezentowane opracowanie nie zawiera charakterystyki i oceny stosowanych metod badawczych. Punktem wyjścia stały się przede wszystkim wybrane wyniki badań na temat różnicowań przestrzennych Polski, prowadzonych w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego Polskiej Akademii Nauk.

Przyjęliśmy założenie, że wyjaśnienie różnicowań przestrzennych, podobnie jak różnicowań społeczno-gospodarczych oraz ich wzajemnych relacji, wymaga przyjęcia kategorii integrującej poszczególne typy zjawisk. Znacznie ważniejsze jest jednak przyjęcie hierarchii pozwalającej na wartościowanie procesów, które wyjaśniają różnicowania przestrzenne oraz ich analiza na różnych poziomach ogólności.

Najbardziej ogólną koncepcją teoretyczną służącą do charakteryzowania społeczeństwa polskiego oraz wyjaśniania zjawisk gospodarczych i politycznych jest

obecnie teoria modernizacji. Może ona służyć do interpretacji zjawisk zachodzących zarówno w okresie realnego socjalizmu, jak i w okresie transformacji.

Zdaniem wielu badaczy przebieg modernizacji gospodarki Polski w okresie transformacji ma charakter naśladowczy wobec wzorców zaczerpniętych z krajów rozwiniętego kapitalizmu w Europie Zachodniej i Stanów Zjednoczonych. Zasada ta dotyczy w pewnym stopniu również planów i koncepcji zagospodarowania przestrzennego. Tendencja do naśladownictwa modernizacji zachodniej jest dodatkowo wzmocniana wymogami procesu integracji europejskiej.

Zgodnie z teorią modernizacji, zmiany dotyczące poszczególnych sfer życia społecznego zachodzą w różnym tempie. Najmniej ulega zmianom sfera kultury, ale równie „oporna” jest organizacja i struktura przestrzenna, która podąża czasami ze znacznym opóźnieniem za zmianami politycznymi i społecznymi.

Pojawienie się w literaturze naukowej już od połowy lat siedemdziesiątych tzw. paradygmatu tranzytologicznego, dotyczącego przejścia od systemu niedemokratycznego do systemu demokratycznego (Wnuk-Lipiński i Ziółkowski, 2001), a w naukach społecznych opisu i analizy olbrzymiej niefunkcjonalności i nieracjonalności gospodarczej struktur przestrzennych kraju (zawartych m. in. w wielu tomach Studiów i Biuletynów Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju), nie spowodowało radykalnej zmiany sposobów gospodarowania przestrzenią.

Począwszy od 1989 r. prowadzone są badania naukowe opisujące i wyjaśniające transformację systemową, jaką przeszła Polska. W ostatnich latach paradygmatem badań (lub tzw. wzorcem tematycznym) stało się uczestnictwo i funkcjonowanie społeczeństwa polskiego w światowym systemie gospodarczym i politycznym (Ziółkowski, 1998). Nie uważa się jeszcze transformacji za zakończoną, ale następuje przenoszenie zainteresowań badawczych na zjawiska związane z postępującą integracją europejską. W zakresie zagospodarowania przestrzennego intensyfikacja badań zbiega się z okresem szybkich zmian struktur przestrzennych oraz powstawania nowych problemów i wyzwań.

Zakładamy, że formalna integracja Polski z Unią Europejską 1 maja 2004 r. w znacznym stopniu zamyka okres transformacji systemowej trwającej od 1989 r. Narodowy Spis Powszechny 1988 stanowił pewnego rodzaju bilans zamknięcia okresu komunistycznego oraz punkt wyjściowy do analiz i badań stanu Polski tuż przed transformacją systemową. W wymiarze statystycznym Narodowy Spis Powszechny 2002 był „fotografią” końcowej fazy transformacji i niejako bilansem otwarcia stanu Polski w pierwszej fazie członkostwa w Unii Europejskiej.

Próbując opisywać i interpretować współczesne zjawiska społeczne i gospodarcze w Polsce w ich wymiarze przestrzennym, należy posługiwać się źródłami o różnej skali przestrzennej oraz różnym poziomie uogólnień, z czym wiążą się istotne problemy terminologiczne. W prezentowanym opracowaniu przedstawiono najważniejsze elementy składających się na obraz współczesnej przestrzeni i społeczeństwa polskiego. Zwrócono uwagę na dziedziny, które względnie dokładnie zbadano i poznano.

Przedstawione analizy prezentowane są w różnych skalach przestrzennych, (gminy, powiaty i województwa). Poziom agregacji przestrzennej był uzależniony od dostępności materiałów statystycznych.

Warto wspomnieć, że w dalszym ciągu nie ma w Polsce stale aktualizowanego zintegrowanego systemu informacji przestrzennej o strukturze zagospodarowania przestrzennego kraju.

W rozdziale pierwszym przedstawiono nowe uwarunkowania i procesy kształtujące zagospodarowanie przestrzenne. Przyjęto, że przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w maju 2004 r. wzmocniło działanie wielu procesów społecznych i gospodarczych, zapoczątkowanych w momencie przejścia do gospodarki rynkowej po 1989 r. Szczególną uwagę zwrócono na uwarunkowania zewnętrzne związane z procesem integracji europejskiej i globalizacją oraz uwarunkowania wewnętrzne związane z modernizacją społeczeństwa polskiego i przekształceniami w gospodarce.

Rozdział drugi, poświęcony podstawowym elementom przestrzeni przyrodniczej, zawiera analizę potencjału środowiska przyrodniczego i stopnia jego wykorzystania wraz z odniesieniem do wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań prawnych i planistycznych w zakresie zagospodarowania przestrzennego. Zwrócono uwagę na jakość poszczególnych komponentów środowiska. Objęto również analizą takie elementy środowiska przyrodniczego jak: lasy i ich przestrzenne rozmieszczenie, pokrywę glebową, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, a także ochronę różnorodności biologicznej i krajobrazu. Scharakteryzowano zagrożenia dla środowiska przyrodniczego, wynikające z działalności gospodarczej człowieka oraz działania, dzięki którym stan środowiska się poprawia. Przedstawiono analizy zgodności potencjału środowiska przyrodniczego z jego wykorzystaniem oraz wskazano obszary największych konfliktów pomiędzy walorami środowiska a sposobem zagospodarowania terenu. Zakończeniem rozdziału jest analiza silnych i słabych stron polskiej przestrzeni przyrodniczej w kontekście założeń dotyczących różnorodności biologicznej, rozwoju zrównoważonego itd., mających podstawy legislacyjne zarówno krajowe, jak i w prawie Unii Europejskiej.

W kolejnym rozdziale zawarto charakterystykę podstawowych elementów zróżnicowań społecznych, wychodząc z założenia, że kształtująca się nowa struktura społeczna wymaga monitorowania zmian zachodzących w układzie przestrzennym w skali całego kraju, regionalnej oraz miejskiej. Przedstawiono zagadnienia związane ze stanem, dynamiką i strukturą ludności w ujęciu przestrzennym. Omówiono zmiany liczby i rozmieszczenia ludności, wynikające z procesów ruchu naturalnego i migracji ludności oraz ich konsekwencje dla kształtowania się struktury osadniczej. Jest też mowa o cechach struktury ludności, umieralności i długości trwania życia oraz demograficznych konsekwencjach zmian obyczajowości społecznej, zwłaszcza w zakresie zawierania małżeństw i zachowań prokreacyjnych.

Stan aktualnych zróżnicowań społeczno-demograficznych potraktowano jako element diagnostyczny dotyczący zmian społecznych zachodzących w przestrzeni. Umożliwiła to dostępność wyników Narodowego Spisu Powszechnego 2002, pozwalających na opis i interpretację zmian w okresie między spisami (1988-2002)

i ukazanie stanu naszego kraju w ostatnim roku okresu komunizmu oraz w ostatnim okresie przed przystąpieniem do Unii Europejskiej. Zwrócono również uwagę na problemy rynku pracy oraz zagadnienia związane z kapitałem ludzkim (struktura wykształcenia ludności) i społecznym (aktywność społeczna i zachowania wyborcze).

W rozdziale czwartym przedstawiono główne elementy infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej kraju oraz pozostałych sieci technicznych. Przeanalizowano strukturę przestrzenną zasobów i warunków mieszkaniowych jako tych elementów warunków życia, które generują zachowania gospodarcze ludności w przestrzeni. Szczególną uwagę zwrócono na możliwości rozwoju i modernizacji infrastruktury związane z funduszami europejskimi.

Następnie (rozdział piąty) przedstawiono konsekwencje przestrzennych transformacji społeczno-gospodarczej dla podstawowych sektorów gospodarki Polski, tj. rolnictwa, przemysłu i usług. Opisano zmiany strukturalne w ramach tych gałęzi gospodarczych generujące istotne zmiany w strukturze użytkowania ziemi i zagospodarowaniu przestrzennym kraju. Jako syntetyczny obraz sytuacji w całej gospodarce potraktowano regionalne zróżnicowania wielkości produktu krajowego brutto. Osobny podrozdział poświęcono międzynarodowym powiązaniom gospodarczym – handlowi zagranicznemu i inwestycjom zagranicznym.

W kolejnym rozdziale (6) skoncentrowano uwagę na kierunkach zmian systemu osadniczego oraz procesach zachodzących w przestrzeni miast, które skupiają, wraz ze strefami podmiejskimi największych ośrodków, ponad 70% mieszkańców kraju. Opisano zróżnicowany przestrzennie sukces lub kryzys poszczególnych miast w dostosowaniu się do wymogów gospodarki rynkowej. Postawiono diagnozę i zaproponowano podjęcie próby dostosowania polityki regionalnej. Zwrócona została również uwaga na szanse i zagrożenia dla rozwoju miast w Polsce w warunkach ich integracji z systemem osadniczym Europy oraz zagadnienia związane z istniejącymi barierami inwestycyjnymi.

Rozdział siódmy dotyczy współczesnych przemian obszarów wiejskich. Na bazie struktury funkcjonalnej przeanalizowano zróżnicowanie przestrzenne wsi oraz współczesne procesy i zjawiska sprzyjające pojawianiu się alternatywnych dla rolnictwa źródeł dochodów. Przedstawiono również, w ujęciu regionalnym, kierunki rozwoju obszarów wiejskich oraz ich podstawowe charakterystyki.

Ostatnie dwa rozdziały mają charakter diagnostyczno-wnioskowy. W rozdziale ósmym dokonano oceny stopnia zbieżności kształtującej się struktury przestrzennej kraju z aktualnymi strategiami, planami i koncepcjami rozwoju zawartymi w różnorodnych dokumentach rządowych. Oceniono również plany zagospodarowania przestrzennego województw. Przyjęto założenie, że zróżnicowanie popytu i podaży na określone walory i zasoby przestrzeni rodzi w wielu przypadkach sytuacje konfliktowe. Wskazano więc kolizje funkcjonalne oraz warunki prawidłowego użytkowania i kształtowania ładu przestrzennego, w tym naruszenia i zagrożenia interesów publicznych. W sumie rozdział ósmy przedstawia ocenę stanu obecnego w odniesieniu do procesów realnych przez pryzmat wymienionych w nim dokumentów ukazując m. in. obszary problemowe. Zaproponowano

także dalsze kierunki działań, polegające na ściślejszym powiązaniu polityki przestrzennej i regionalnej, które, jak przyjęto, nie są rozłączne wobec siebie, ale komplementarne.

Rozdział dziewiąty zawiera podsumowanie tendencji w rozwoju przestrzennym oraz charakterystykę konfliktów i zagrożeń. Starano się także przedstawić (w ramach polityki regionalnej państwa i Unii Europejskiej) środki zaradcze, w tym funkcjonujące obecnie elementy współpracy transgranicznej. Przedstawiono również warunki niezbędne do kształtowania scenariuszy rozwoju struktury przestrzennej kraju w przyszłości zgodnie ze zmieniającymi się celami rozwoju społecznego i gospodarczego.

1. NOWE UWARUNKOWANIA I PROCESY KSZTAŁTUJĄCE PRZESTRZENNE ZAGOSPODAROWANIE

Zmiany zagospodarowania przestrzennego zachodzą pod wpływem procesów generowanych w skali globalnej lub kontynentalnej oraz pod wpływem procesów krajowych. Rozróżnienia tego nie należy jednak traktować zbyt rygorystycznie, podobnie jak podziałów na stare i nowe uwarunkowania społeczno-gospodarcze. Lista zjawisk i uwarunkowań, które można by uważać za nowe lub takie, które uzyskały nowe aspekty zróżnicowań przestrzennych, jest długa. Praktycznie wszystkie one (lub ich tzw. „korelaty przestrzenne”) zostały omówione w niniejszym tomie. Na szczególne wyróżnienie zasługują jednak niektóre najważniejsze uwarunkowania generowane w skali globalnej, jak również w skali krajowej.

Pominięto natomiast analizy struktur przestrzennych zachowań wyborczych, które stały się jednym z podstawowych elementów charakteryzujących zróżnicowanie społeczno-przestrzenne Polski. Ukształtowanie demokratycznej struktury władz przyniosło wzrost przewidywalności zachowań wyborczych oraz pewną powtarzalność i stabilizację wyłaniających się struktur przestrzennych we wszystkich kolejnych wyborach. Preferencje wyborcze zaczęły pokrywać się z innymi podziałami i elementami zróżnicowań społecznych, ekonomicznych, historycznych i kulturowych. Zróżnicowane zachowania wyborcze stały się również ważnym elementem pozwalającym na identyfikację przestrzenną podstawowych grup interesów. Rozkład przestrzenny stopnia poparcia poszczególnych ugrupowań politycznych stał się istotnym elementem charakterystyki społecznej poszczególnych obszarów.

Potwierdzeniem istnienia ukształtowanych wcześniej zróżnicowań przestrzennych była ich powtarzalność podczas kolejnych wyborów. Powtarzalność struktury przestrzennej można było zaobserwować już w wyborach prezydenckich 1990 r. i parlamentarnych 1991 r. i wydawało się, że jest to obraz rewolucyjnych zmian związany z transformacją, ale dalsze zmiany miały już bardziej ewolucyjny charakter.

Zróżnicowania przestrzenne wyników wyborów parlamentarnych i samorządowych po 1989 r. w rozbiciu na miasta i gminy oraz województwa przedstawiano już wielokrotnie w prasie i licznych opracowaniach naukowych, np. w Atlasie Rzeczypospolitej Polskiej (Węclawowicz, 1995a, 1995b; Czerny i Nowosielska, 1996, 1998) oraz w publikacjach IGiPZ PAN, takich jak: Kowalski, 2000; Kowalski, Śleszyński, 2000.

1.1 Historyczne uwarunkowania współczesnego przestrzennego zagospodarowania kraju

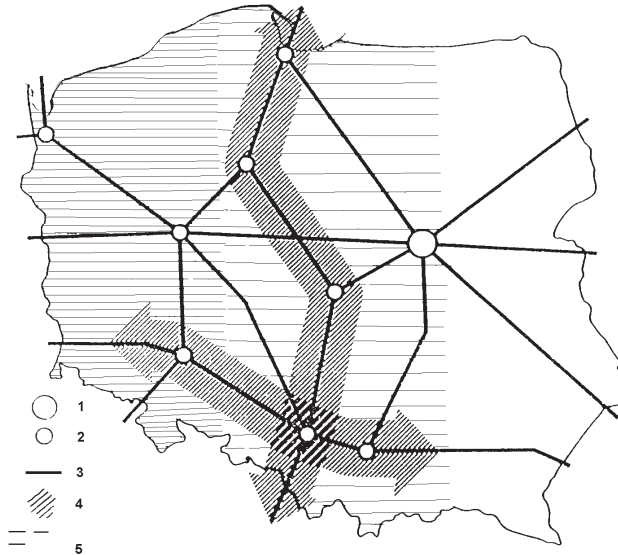
Nowoczesne koncepcje planistyczne przedstawione w pierwszym planie zagospodarowania przestrzennego bezpośrednio po II wojnie światowej nigdy nie zostały zaakceptowane przez władze komunistyczne. Główną ideą tego planu była dekoncentracja przemysłu z obszaru Górnego Śląska w kierunku północnym, wzdłuż osi łączącej zagłębia węglowe z Morzem Bałtyckim. Na skutek reorganizacji systemu planowania w 1949 r. podporządkowano planowanie przestrzenne planowaniu gospodarczemu. Głównym celem tych decyzji było uwzględnienie w planowaniu przestrzennym interesów poszczególnych branż przemysłowych i gospodarczych, a nie jednostek terytorialnych lub regionów.

W skali zagospodarowania przestrzennego silne zróżnicowania dotyczące wyposażenia w infrastrukturę techniczną i innych wskaźników mierzących poziom rozwoju społeczno-gospodarczego odzwierciedlały „odziedziczone” różnice pomiędzy lepiej wyposażonym zachodem a gorzej rozwiniętym wschodem Polski. W rezultacie strukturę przestrzenną Polski po II wojnie światowej (w 1950 r.) w schematycznym układzie przedstawiano jako odwróconą literę T (ryc. 1.1).

Po dwudziestu latach gospodarki centralnie sterowanej, w której forsowano uprzemysłowienie, zróżnicowania regionalne w Polsce zmieniły się. Powojenny schemat odwróconej litery T uległ osłabieniu. Najbardziej uprzemysłowione i rozwinięte województwa utworzyły układ przestrzenny podobny do trójkąta, z podstawą na południu Polski i z wierzchołkiem na północy w rejonie Trójmiasta (ryc. 1.2). Należy jednak przypomnieć, że w promieniu 300 km od Katowic była skoncentrowana ogromna większość produkcji przemysłowej (Dziewoński i Malisz, 1978).

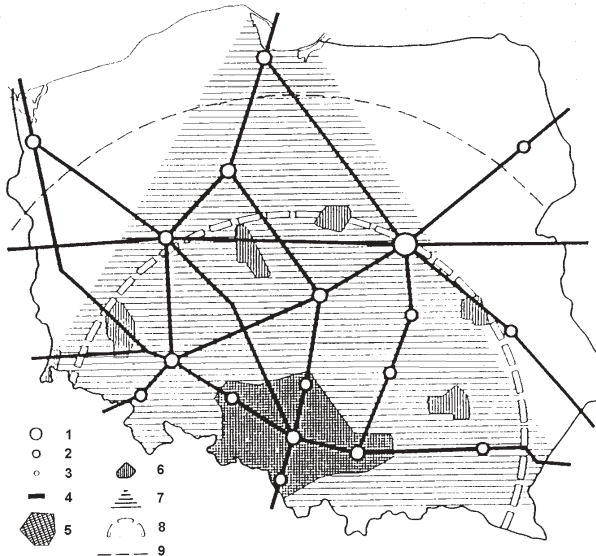
Na postulowany kształt struktury przestrzennej Polski do 1990 r. przedstawiony przez Komisję Planowania w latach 1971-1974 podstawowy wpływ miały trzy koncepcje. Pierwsza z nich najogólniej biorąc, związana była z podkreśleniem szybkiego wzrostu aglomeracji miejskich, drugą koncepcję nazwano systemem pasmowo-węglowym, natomiast trzecia zalecała podejście regionalno-miejskie (Malisz, 1996).

Docelowy ówczesny schemat struktury zagospodarowania przestrzennego kraju nazywano modelem policentrycznej i umiarkowanej koncentracji. Zakładano przesunięcie części potencjału produkcyjnego przemysłu na północ i wschód, na



Ryc. 1.1. Schemat struktury przestrzennej Polski w 1950 r.

1 – stolica kraju, 2 – największe ośrodki miejskie, 3 – sieć głównych powiązań komunikacyjnych, 4 – główne osie rozwoju przemysłu, 5 – schemat strefy zainwestowania terenu mającego ku wschodowi. Źródło: *Dziewoński i Malisz, 1978, s. 26.*



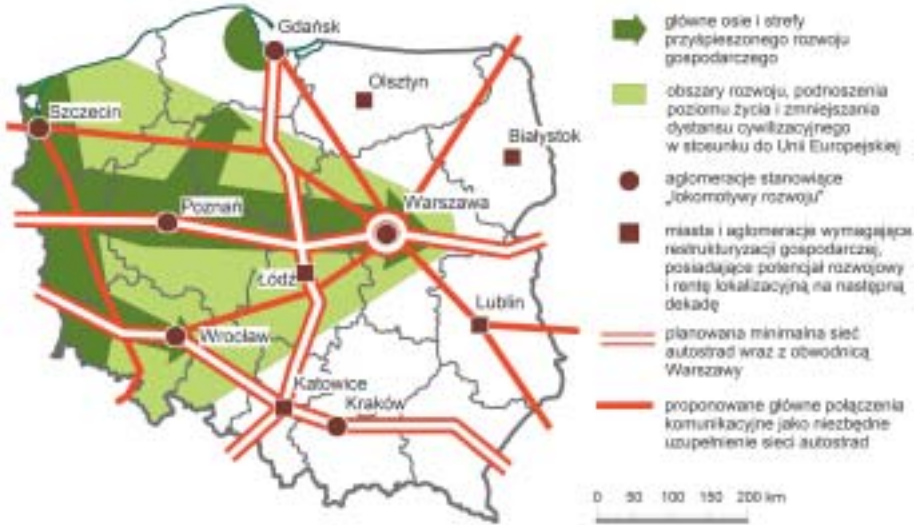
Ryc. 1.2. Schemat struktury przestrzennej Polski w 1970 r.

1 – stolica kraju, 2 – główne ośrodki miejskie, 3 – ośrodki miejskie średniej wielkości, 4 – główne powiązania komunikacyjne, 5 – przemysłowy makroregion południowy, 6 – nowe okręgi przemysłowe, 7 – silnie uprzemysłowiona część kraju, 8 – łuk zakreślony promieniem 300 km od Katowic, 9 – zasięg oddziaływania nowych okręgów przemysłowych. Źródło: *Dziewoński i Malisz, 1978, s. 32.*

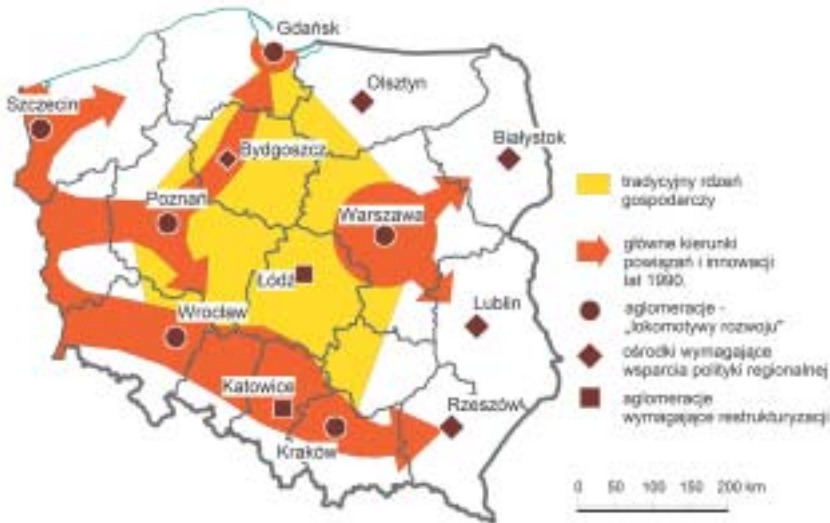
obszary słabiej rozwinięte gospodarczo. W rzeczywistości koncepcja ta nie mogła zostać zrealizowana ze względu na silny wpływ politycznych grup nacisku – organizacji partyjnych województw dotychczas silnie uprzemysłowionych oraz narastający kryzys gospodarczy. Jednocześnie ujawniało się coraz więcej negatywnych dla zagospodarowania przestrzennego konsekwencji gospodarki centralnie planowanej – braku efektywnej i sprawnej pod względem gospodarczym struktury przestrzennej kraju (na przykład zidentyfikowane i opracowane koncepcyjnie w IGiPZ PAN przez K. Dziewońskiego opóźnienie urbanizacji w stosunku do uprzemysłowienia).

Należy jednak przyznać, że w połowie lat osiemdziesiątych struktura regionalna naszego kraju wykazywała wiele cech pozytywnych. Poziom zróżnicowań regionalnych był mniejszy niż w wielu innych krajach, a ówczesna struktura przestrzenna zawierała wiele sprzyjających elementów przyszłego rozwoju (Malisz, 1986). W latach 1980-1983 opracowano diagnozę stanu gospodarki przestrzennej w Polsce, która zawierała próbę podsumowania i oceny polityki przestrzennej prowadzonej w okresie gospodarki centralnie sterowanej (Kukliński, 1984). Diagnoza ta stała się pośrednim dowodem małej skuteczności gospodarki przestrzennej i ignorowania przez władze komunistyczne wypracowywanych w nauce podejść koncepcyjnych, teoretycznych i planistycznych w kształtowaniu procesów przestrzennych. Zakwestionowano w niej dotychczasowy model uprzemysłowienia i sposobu inwestowania. Rezultatem kryzysu gospodarczego i związanego z nim kryzysu przestrzeni było powstanie kilku barier rozwojowych: remontowej, infrastruktury technicznej, społecznej i ekologicznej. W wymienionej diagnozie w dalszym ciągu, pomimo opisywanego załamania się efektywności narzuconego „z góry” modelu gospodarczego popierano jednak monopol centralnego planowania przestrzennego. Wskazywano również na racjonalność makrostruktury funkcjonalno-przestrzennej kraju, co zostało negatywnie zweryfikowane bardzo szybko, bo już w kilka lat później, przy okazji wejścia Polski w proces transformacji do gospodarki rynkowej.

Począwszy od 1989 r., różnicowanie regionalne i procesy gospodarcze zachodzące na obszarze kraju wykazują tendencje do kształtowania się nowego schematu zagospodarowania przestrzennego. W połowie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku wydawało się bardzo prawdopodobne, że następuje kształtowanie się nowego schematu zagospodarowania przestrzennego w postaci trójkąta opartego na granicy zachodniej, z główną osią rozwoju prowadzącą od granicy zachodniej poprzez Poznań do aglomeracji warszawskiej (ryc. 1.3). Badania związane z przygotowaniem Aktualizacji Raportu o Stanie Zagospodarowania Przestrzennego (2002) wykazały jednak, że bardziej prawdopodobny jest schemat rozwoju z rdzeniem szybszego rozwoju w centralnej części kraju opartego na największych obszarach metropolitalnych oraz łączących je pasmach rozwojowych (ryc. 1.4). Zwornikami głównych kierunków rozwoju są obszary metropolitalne Warszawy, Poznania i Wrocławia. Jednocześnie na równoleżnikowy proces dyfuzji impulsów rozwojowych nakładał się jednak klasyczny układ hierarchiczny, warunkujący szybszą modernizację obszarów metropolitalnych, a następnie miast średniej wielkości.



Ryc. 1.3. Kształtujący się schemat struktury przestrzennej Polski w ostatniej dekadzie XX w. Źródło: Węctawowicz, 1996, s. 175.



Ryc. 1.4. Schemat przekształceń struktury przestrzennej Polski w pierwszych latach XXI w. Źródło: Aktualizacja Raportu..., 2003.

Przygotowane nowe i dyskutowane jeszcze dokumenty dotyczące polityki regionalnej państwa oraz koncepcja zagospodarowania przestrzennego kraju mogą przyczynić się do modyfikacji kształtującego się układu i powstania bardziej korzystnego schematu zagospodarowania przestrzennego. Przyszły kształt zago-

spodarowania przestrzennego kraju i jego efektywność gospodarcza i społeczna w zintegrowanej Unii Europejskiej są uzależnione od wielu uwarunkowań wewnętrznych związanych z modernizacją społeczną i gospodarczą oraz od uwarunkowań zewnętrznych związanych z procesami integracji europejskiej i globalizacji.

1.2. Uwarunkowania wewnętrzne związane z modernizacją społeczeństwa i przekształceniami gospodarki

Podstawowe znaczenie w kształtowaniu się zagospodarowania przestrzennego kraju w kategorii uwarunkowań wewnętrznych ma formująca się struktura polityczna. Wybory parlamentarne, prezydenckie oraz samorządowe od 1989 r. stają się, pomimo powtarzalności przestrzennej zachowań wyborczych w popieraniu poszczególnych opcji politycznych, istotnym elementem generującym zmiany zagospodarowania przestrzennego. Element ten ma duże znaczenie na wszystkich poziomach administracji centralnej i samorządowej. Różnice w rozwoju gospodarczym gmin są w coraz większym stopniu pochodną lokalnej sytuacji politycznej. Decydująca jest przy tym nie tyle opcja polityczna, ile raczej stabilność władzy i podejmowanych działań, zdolność do osiągania kompromisu oraz tradycje dobrej samorządności.

Przemiany strukturalne w gospodarce charakteryzujące się przesunięciami w znaczeniu poszczególnych sektorów spowodowały zmiany struktury przestrzennej tworzonej przez nie wartości dodanej, przekształcenia organizacyjne i własnościowe oraz radykalne zmiany na rynku pracy. Szczególnie istotne dla zagospodarowania przestrzennego jest kształtowanie się nowej struktury regionalnej gospodarki kraju. Dominującą pozycję uzyskał obszar metropolitalny Warszawy, znacznie wzmocniły się obszary metropolitalne Poznania, Trójmiasta, Wrocławia i Krakowa, w istotny sposób osłabiona zaś została pozycja Górnego Śląska i Łodzi. Zwiększeniu uległy i nadal narastają zróżnicowania regionalne w skali kraju, jakkolwiek wciąż są one znacznie mniejsze niż w niektórych krajach Unii Europejskiej. Należy jednak nadmienić, że wszystkie regiony Polski znajdują się w dolnych przedziałach skali zróżnicowań całej Unii Europejskiej. Nasiliły się także zróżnicowania wewnątrzregionalne, zwłaszcza w układzie miasto – wieś.

Mocna pozycja obszarów metropolitalnych i dużych ośrodków nie zawsze przekłada się na rozwój obszarów otaczających. Jednocześnie lokalnymi biegunami wzrostu stały się niektóre miasta średnie, a nawet małe (np. skupiające inwestycje zagraniczne, o rozwiniętej funkcji turystycznej lub przygraniczne). Inne miasta, zwłaszcza opierające wcześniej swój rozwój na monokulturze przemysłowej, stały się zazwyczaj ośrodkami zapaści gospodarczej. W efekcie struktura zróżnicowań społeczno-gospodarczych w przestrzeni Polski w znacznym stopniu przybrała charakter mozaikowy.

Polityka regionalna państwa dotychczas w niewielkim stopniu kształtowała strukturę zagospodarowania przestrzennego. Działania *ex post*, np. poprzez ułatwienia dla obszarów zagrożonych szczególnie wysokim bezrobociem, nie zapobiegały narastaniu zróżnicowań przestrzennych, a jedynie nieznacznie je łagodziły. O zmianach decydowały przede wszystkim zachowania przestrzenne podmiotów gospodarczych (w początkowym okresie głównie drobnych podmiotów krajowych, z czasem w coraz większym stopniu korporacji ponadnarodowych). Kształtująca się polityka regionalna ukierunkowywała się stopniowo na podniesienie konkurencyjności regionów, obszarów metropolitalnych, poszczególnych miast i gmin.

Reasumując, za najważniejsze uwarunkowania wewnętrzne kształtujące zagospodarowanie przestrzenne, które pojawiły się (lub, których rola wzrosła) po roku 1989, należy uznać:

- decentralizację władzy politycznej i odrodzenie samorządności;
- prywatyzację i decentralizację gospodarki;
- zróżnicowany branżowo i regionalnie stopień restrukturyzacji gospodarki (uwarunkowany częściowo lobbieniem grup interesu oraz pozycją związków zawodowych);
- zbyt pośpieszne zlikwidowanie Państwowych Gospodarstw Rolnych;
- niedostosowanie infrastruktury (zwłaszcza transportowej) i znaczące opóźnienia jej modernizacji;
- zmianę zachowań Polaków w zakresie mobilności przestrzennej;
- wzrost ruchliwości społecznej i większe dążenie do podnoszenia poziomu edukacji.

1.3. Uwarunkowania zewnętrzne związane z procesami integracji europejskiej i globalizacją

Zewnętrzne uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego Polski mogą mieć wymiar globalny, europejski, dwustronny i przygraniczny. Procesy globalizacyjne oddziaływały na polską przestrzeń już w okresie poprzedzającym transformację systemową. Właśnie konkurencja w skali światowej była jedną z przyczyn załamania gospodarki centralnie planowanej.

Polska stała się członkiem Unii Europejskiej w maju 2004 r., jednak integrację oraz jej wpływ na przestrzeń naszego kraju należy traktować jako wieloletni proces. Rozpoczął się on z chwilą podpisania układu stowarzyszeniowego w 1991 r., a jego zakończeniem będzie ewentualne przystąpienie Polski do strefy euro (prawdopodobnie w okresie 2010-2015). Wpływ integracji na stan zagospodarowania przestrzennego miał charakter wielopłaszczyznowy i przejawiał się przede wszystkim w:

- dostosowaniu regulacji prawnych w zakresie planowania przestrzennego do standardów unijnych;

- wykorzystaniu środków przedakcesyjnych przy rozbudowie infrastruktury technicznej i społecznej (głównie w strefie pogranicza polsko-niemieckiego, dzięki funduszowi PHARE-CBC);
- uzyskaniu z chwilą akcesji dostępu do funduszy strukturalnych oraz dotacji rolnych Unii Europejskiej;
- potrzebie podejmowania inwestycji infrastrukturalnych wspomagających włączenie Polski do przestrzeni europejskiej;
- zmianie kierunków polskiego handlu zagranicznego i tym samym przesunięciu w rozkładzie popytu na przewozy oraz infrastrukturę;
- przemianie funkcji granic (ich redukcja na granicach wewnętrznych i wzmocnienie na granicach zewnętrznych UE).

Procesy integracyjne stworzyły też przesłanki do innego postrzegania polskiej przestrzeni. Polska jako członek Unii Europejskiej stała się krajem peryferyjnym, pomimo swego centralnego, w sensie geograficznym, położenia na kontynencie. Postrzeganie Polski jako kraju peryferyjnego ma swoje konsekwencje w dokumentach europejskich (w tym ESDP) i w planowaniu infrastruktury (sieć TINA). Jest też powodem sprzeczności niektórych dokumentów unijnych z dokumentami krajowymi (w tym z obowiązującą Koncepcją Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju).

Poszczególne regiony kraju w różnym stopniu zdołały włączyć się w system powiązań społeczno-ekonomicznych w skali europejskiej i globalnej. Dla niektórych włączenie do przestrzeni europejskiej ogranicza się do wchłaniania importowanych towarów oraz ewentualnie korzystania z funduszy strukturalnych i dotacji rolnych. Stan gospodarczych powiązań międzynarodowych na początku członkostwa w Unii Europejskiej jest jedną z determinant dalszego rozwoju gospodarczego. Z tego punktu widzenia najbardziej zintegrowane z gospodarką światową i europejską są polifunkcyjne obszary metropolitalne, zachodnie pogranicze oraz niektóre ośrodki regionalne (miejsca inwestycji zagranicznych i centra turystyczne). Powiązania międzynarodowe zachodniej Polski (w tym Wrocławia, Poznania i Szczecina) są przy tym silniej ukierunkowane na Niemcy i niektóre inne kraje Unii Europejskiej. W pasie pogranicza istotne miejsce zajmuje Obszar Metropolitalny Szczecina o potencjalnie silnym oddziaływaniu również na niemiecką część pogranicza. O globalnym zasięgu interakcji społeczno-gospodarczych mówić można natomiast w przypadku obszarów metropolitalnych Warszawy, Poznania, Krakowa, Wrocławia, Trójmiasta i do pewnego stopnia także Górnego Śląska.

2. CHARAKTERYSTYKA PODSTAWOWYCH ELEMENTÓW PRZESTRZENI PRZYRODNICZEJ

2.1. Stan środowiska przyrodniczego a koncepcja zrównoważonego i trwałego rozwoju

Zasada trwałego i zrównoważonego rozwoju jest w Polsce normą konstytucyjną, a w aspekcie środowiska zapewnia ona między innymi ochronę cennego potencjału przyrodniczego środowiska, racjonalne gospodarowanie jego zasobami oraz rozwój społeczno-gospodarczy zgodny z aspiracjami społecznymi, przy zachowaniu bezpieczeństwa zdrowotnego społeczeństwa (Prawo ochrony środowiska, Nr 62, poz. 627 z dnia 20 czerwca 2001 r.). Polska już w 1991 roku, jako jedno z pierwszych państw na świecie, określiła strategiczny program działania w zakresie gospodarowania środowiskiem przyrodniczym (*I Polityka Ekologiczna Państwa 1991*), który traktował ochronę środowiska w sposób kompleksowy, uwzględniając wszystkie najważniejsze elementy środowiska oraz najistotniejsze presje środowiskowe, wskazując jednocześnie na źródła ich powstawania w najważniejszych dziedzinach życia i gospodarki. W roku 2000, a więc po upływie 10 lat od chwili przyjęcia pierwszej polityki ekologicznej, została sporządzona *II Polityka Ekologiczna Państwa*, którą w 2001 r. zaakceptował Sejm. Ustala ona cele ekologiczne w horyzoncie czasowym roku 2010 i 2025. W 2002 r. wdrożono Program Wykonawczy do *II Polityki Ekologicznej Państwa*, na lata 2002-2010, będący dokumentem o charakterze operacyjnym, tj. wskazującym wykonawców i terminy realizacji konkretnych zadań lub pakietów zadań, przewidzianych do realizacji, zgodnie z polityką ekologiczną naszego państwa w latach 2002-2010, a także szacującym niezbędne nakłady i źródła ich finansowania. Podstawowym celem obecnie realizowanej polityki ekologicznej państwa jest zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego obecnego i przyszłych pokoleń poprzez przyjęcie takiego modelu rozwoju kraju, który zapewni skuteczną regulację i reglamentację korzystania ze

środowiska tak, aby rodzaj i skala tego korzystania nie stwarzały zagrożenia dla jakości i trwałości zasobów przyrody, kierując się jednocześnie zasadą równego dostępu do tych zasobów, nie powodując konfliktów i napięć społecznych.

Do realizacji tego celu, wywodzącego się wprost z definicji zrównoważonego i trwałego rozwoju przyjętej na Szczycie Ziemi w Rio de Janeiro, II Polityka Ekologiczna Państwa wyznacza kierunki działania o charakterze strategicznym, taktycznym i sektorowym. Zostały one zdefiniowane następująco:

Strategiczne kierunki działania:

- kształtowanie makroekonomicznej polityki (fiskalnej, handlowej, monetarnej i kredytowej) sprzyjającej rozwojowi zrównoważonemu kraju;
- dostosowanie polityki sektorowej do zrównoważonego gospodarowania zasobami naturalnymi i do redukcji presji na środowisko;
- kształtowanie proekologicznych wzorców konsumpcji i dematerializacja stylu życia;
- poprawa jakości wszystkich komponentów środowiska, we wszystkich specyficznych obszarach kraju;
- zapewnienie dostępu społeczeństwu do informacji o środowisku, do udziału w procesach decyzyjnych i do wymiaru sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska;
- promocja rozwoju zrównoważonego w kontaktach międzynarodowych poprzez wypełnianie zobowiązań wynikających z prawnie obowiązujących umów międzynarodowych wielostronnych i dwustronnych oraz poprzez inicjowanie lub/i przystępowanie do nowych umów i porozumień w zakresie ochrony środowiska i rozwoju zrównoważonego;
- zapewnienie zgodności polskiej polityki ekologicznej z kierunkami działań i instrumentami przyjętymi w polityce ekologicznej Unii Europejskiej.

Taktyczne kierunki działania:

- doskonalenie i rozwój prawnych, administracyjnych, ekonomicznych i finansowych regulacji i instytucji korzystania z zasobów środowiska;
- doskonalenie struktur zarządzania środowiskiem na wszystkich szczeblach administracji państwowej i samorządowej;
- promowanie zasad i systemów zarządzania środowiskiem na poziomie zakładów produkcyjnych i instytucji;
- efektywne negocjacje z Unią Europejską na temat koniecznych okresów przejściowych w wypełnianiu przez Polskę wymagań unijnych w dziedzinie ochrony środowiska;
- efektywne wykorzystanie pomocy Unii Europejskiej dla Polski;
- stosowanie przeglądów ekologicznych w procesie prywatyzacji starych oraz ocen oddziaływania na środowisko nowych inwestycji.

Sektorowe kierunki działania:

- w energetyce i przemyśle: promocja systemów zarządzania środowiskowego, wdrażanie metod i technologii czystszej produkcji, poprawa efektywności energetycznej i surowcowej, stosowanie alternatywnych surowców i odnawialnych źródeł energii;

- w transporcie: sterowanie zapotrzebowaniem na środki transportu i potrzebami przewozowymi, wprowadzanie czystszych paliw, innowacyjność, racjonalizacja przewozów, rozbudowa infrastruktury transportowej;
- w rolnictwie: stosowanie dobrych praktyk rolniczych, tworzenie systemu atestacji żywności, wspieranie produkcji „zdrowej żywności” i farm ekologicznych, rekultywacja terenów zdegradowanych i zalesienia nieużytków;
- w leśnictwie: wzrost lesistości kraju, renaturalizacja obszarów leśnych, doskonalenie metod zrównoważonej gospodarki leśnej, poprawa stanu zdrowotnego lasów, ochrona przed pożarami i innymi zagrożeniami lasów;
- w budownictwie i gospodarce komunalnej: modernizacja systemów grzewczych z uwzględnieniem lokalnych zasobów energii odnawialnej, termomodernizacja zasobów budowlanych, modernizacja sieci ciepłych, wodociągowych i kanalizacyjnych, racjonalizacja zużycia wody, usprawnienie gospodarki odpadowej, segregacja i recykling, modernizacja infrastruktury technicznej;
- w zagospodarowaniu przestrzennym: zabezpieczenie wartości przyrodniczych, krajobrazowych oraz dziedzictwa kultury w planowaniu, programowaniu, wydawaniu decyzji, ocenach, studiach i ekspertyzach;
- w turystyce: zmniejszenie natężenia ruchu turystycznego na obszarach o szczególnych walorach przyrodniczych, zmiana modelu i form turystyki na bardziej ekologiczną, promocja ekologicznych form turystyki, poprawa infrastruktury i jakości usług turystycznych;
- w ochronie zdrowia: wprowadzenie klasyfikacji i systemu identyfikacji chorób oraz kompleksów chorobowych na tle środowiskowym, wprowadzenie nowoczesnych, bezpiecznych ekologicznie metod i technologii unieszkodliwiania niebezpiecznych odpadów medycznych, skuteczna ochrona przed zagrożeniami ze strony niebezpiecznych substancji chemicznych, organizmów modyfikowanych genetycznie i pestycydów;
- w handlu: wprowadzenie znakowania ekologicznego, polepszenie informacji o uciążliwości produktu dla środowiska, wprowadzenie opłat i depozytów produktowych;
- w działalności obronnej: wprowadzenie rozwiązań organizacyjnych i technologicznych zapewniających skuteczny nadzór i przeciwdziałanie zagrożeniom związanym z wykorzystywaniem substancji niebezpiecznych oraz ze składowaniem opakowań po tych substancjach, wprowadzenie systemów ochrony przeciwpożarowej terenów i obszarów leśnych wykorzystywanych przez wojsko.

Przemiany społeczno-gospodarcze jakie zaszły w naszym kraju po 1989 r. oraz wdrażanie i realizacja zadań I i II Polityki Ekologicznej Państwa w sposób jednoznaczny wpłynęła na poprawę stanu środowiska przyrodniczego. Wzrosła również świadomość społeczna potrzeby racjonalnego gospodarowania przestrzenią przyrodniczą, jak i ochrony najcenniejszych zasobów przyrodniczych.

Akcesja Polski do Unii Europejskiej obliguje nasz kraj do przestrzegania przyjętych zobowiązań również w dziedzinie „środowiska”, co daje jeszcze większą szansę wzrostu społeczno-gospodarczego zgodnego z założeniami harmonijnego

i trwałego rozwoju. Utrzymanie europejskich standardów czystości środowiska jest potrzebą społeczną, jakkolwiek trzeba podkreślić, że w wielu przypadkach stan sanitarny elementów środowiska w Polsce jest lepszy od wielu krajów Unii Europejskiej. Dotyczy to szczególnie czystości gleb i różnorodności biologicznej. Przestrzeganie zapisów i standardów dyrektyw Unii Europejskiej przyczyni się do poprawy stanu zdrowotnego polskiego społeczeństwa, ułatwi też Polsce korzystanie z międzynarodowej promocji państw osiągających te standardy.

2.2. Międzynarodowa współpraca w dziedzinie zrównoważonego i trwałego rozwoju

Swoją wolę przestrzegania zasad zrównoważonego i trwałego rozwoju Polska wielokrotnie potwierdziła również na arenie międzynarodowej. Świadczy o tym choćby podpisanie przez przedstawicieli Polski dokumentów końcowych Konferencji Narodów Zjednoczonych Środowisko i Rozwój (Szczyt Ziemi w Rio de Janeiro, 1992), w tym zbioru zaleceń i wytycznych dotyczących działań, które powinny być podejmowane w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju (Agenda 21). Zapisy takie znalazły się także w Układzie Akcesyjnym Polski z Unią Europejską. Ponadto, kraj nasz sygnował lub ratyfikował ponad 40 regionalnych lub globalnych konwencji ekologicznych. Współpracujemy również w ramach międzynarodowego programu Środowisko dla Europy. Polska przyjęła też dokumenty Konferencji Ministrów w Lucernie z 1993 r. oraz w Sofii z 1995 r. Wszystkie wymienione dokumenty znajdują swoje odzwierciedlenie w zapisach II Polityki Ekologicznej Państwa na lata 2003-2006 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2007-2010, które w wielu miejscach odwołują się do nich. Należy również podkreślić, że dotychczas polskie władze zawarły umowy o współpracy w dziedzinie ochrony środowiska niemal ze wszystkimi sąsiadami, z większością krajów europejskich oraz z USA i Kanadą. Nasz kraj uczestniczy też aktywnie w wielu programach regionalnych.

Szczególną formą współpracy międzynarodowej na poziomie regionalnym i krajowym jest współpraca transgraniczna (Degórski, 2002, 2005). Jej założenia znajdują miejsce w zapisach polityki ekologicznej Unii Europejskiej. Uwarunkowane są one przepisami ogólnymi z zakresu kształtowania i ochrony środowiska ujętymi w kilku podstawowych dokumentach prawnych, takich jak: Paneuropejska Strategia Różnorodności Biologicznej i Krajobrazu (PELBS, 1995), Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego (ESDP, 1999), Europejska Konwencja Krajobrazowa (ELC, 2000), Europejska Strategia Zrównoważonego Rozwoju (ESSD, 2001) oraz międzynarodowych konwencjach: Konwencja Oddziaływania na Środowisko w kontekście transgranicznym (1991), Protokół Kartageński (2000) o bezpieczeństwie biologicznym nawiązujący do Konwencji o Różnorodności Biologicznej, a odnoszący się do transgranicznego przemieszczania zmodyfikowanych

organizmów żywych, Konwencja Helsińska (1992) w sprawie transgranicznych skutków awarii przemysłowych oraz Konwencja Bazylejska (1989) o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, a także w kilkunastu dyrektywach i ich przepisach wykonawczych. Głównym celem tych dokumentów jest z jednej strony wskazanie kierunków działań mających na celu optymalizację wykorzystania potencjału środowiska przyrodniczego, ograniczenie jego degradacji i ochronę najcenniejszych zasobów oraz określenie działań mających na celu osiągnięcie spójnej polityki ekologicznej w ramach współpracy bilateralnej, jak również całej UE, z drugiej zaś strony kreowanie rozwiązań dla poszczególnych sektorów transgranicznej polityki ekologicznej sąsiadujących państw. Wśród zadań sektorowych, szczególną uwagę zwraca się na transgraniczne przemieszczanie odpadów (Dyrektywa Rady 84/631/EEC z dnia 6 grudnia 1984 r., z jej nowelizacją z roku 1986 – 86/121/EEC i 86/279/EEC), w tym również odpadów niebezpiecznych (Dyrektywy Komisji 87/112/EEC z dnia 23 grudnia 1987 r., z rozszerzeniem 90/170/EEC), zintegrowanego zapobiegania zanieczyszczeniom i monitorowaniu przepływu zanieczyszczeń (Dyrektywa Rady 96/61/WE z dnia 24 września 1996 r.) oraz ochronę najcenniejszych zasobów przyrodniczych (Dyrektywy Rady 79/409 EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. o ochronie dzikich ptaków, Dyrektywa Rady 92/43 EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony naturalnych siedlisk oraz dzikiej fauny i flory), które na mocy Decyzji Komisji Europejskiej 97/266 z dnia 18 grudnia 1996 r. o zakresie informacji o obszarach proponowanych do systemu ekologicznego Natura 2000 stały się podstawą wyznaczenia tegoż systemu w krajach wspólnoty.

Współpracę transgraniczną w aspekcie gospodarowania środowiskiem zgodnego z założeniami trwałego i zrównoważonego rozwoju ułatwiają powoływane na terenie Polski przez UNESCO Międzynarodowe Rezerwaty Biosfery:

- Rezerwat Biosfery Karkonosze – z Czechami,
- Rezerwat Biosfery Tatry – ze Słowacją,
- Rezerwat Biosfery Karpaty Wschodnie – ze Słowacją i Ukrainą (jedyne trójstronne na świecie).

Obecnie trwają prace przygotowawcze nad powołaniem drugiego na świecie transgranicznego Rezerwatu Biosfery Polesie Zachodnie (wspólnie z Ukrainą – Rezerwat Biosfery Szack i Białorusią – Rezerwat Biosfery Pribużskoje Polesie). Od roku 1992 funkcjonuje także na granicy z Białorusią transgraniczny obiekt przyrodniczy Dziedzictwa Światowego obejmujący po polskiej stronie Rezerwat Biosfery Puszcza Białowieska, zaś po Białoruskiej, Państwowy Park Narodowy „Białowieżska Puszcza”. Istnieją również inne międzynarodowe inicjatywy powoływania transgranicznych obszarów chronionych, trzeba jednak zaznaczyć, że brak jest aktualnie precyzyjnych przepisów prawnych regulujących tworzenie i zagospodarowanie takich obszarów.

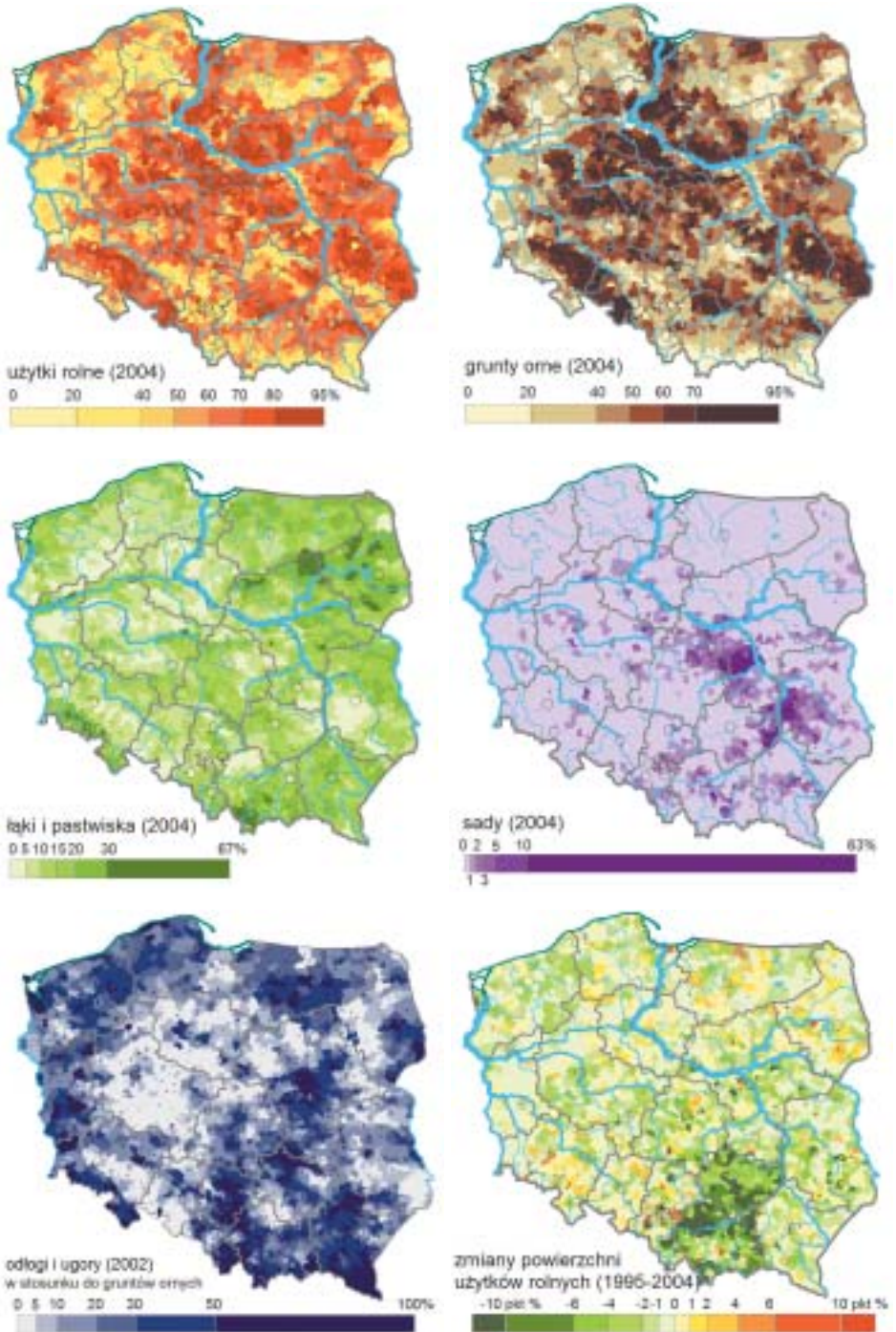
Transgraniczny charakter ma również Międzynarodowy Park Doliny Dolnej Odry. Celem funkcjonowania tego obszaru jest ochrona całego ekosystemu dolnego odcinka doliny rzeki. Wynikiem dwustronnej współpracy było utworzenie po stronie polskiej Parków Krajobrazowych: Dolina Dolnej Odry i Cedyńskiego

(1993), a po stronie niemieckiej Parku Narodowego Dolina Dolnej Odry (1995). Cenną inicjatywą na pograniczu polsko-niemieckim był również projekt World Wildlife Fund (WWF) „Zielona Wstęga Odry i Nysy”. Obejmował przygotowanie proekologicznej koncepcji rozwoju tego regionu i ustanowienie obszarów chronionych wzdłuż Odry i Nysy. WWF wraz z polskimi i niemieckimi partnerami doprowadził do objęcia ochroną obszaru około 90 tys. ha w dolinach obu rzek. W konsekwencji realizacji projektu powstały m. in. Park Narodowy Ujście Warty oraz Krzesiński Park Krajobrazowy. Tym samym udało się ochronić jeden z najważniejszych korytarzy ekologicznych w Europie. Obecnie regionalna i transgraniczna współpraca rozwija się bardzo dynamicznie w regionie Bałtyku, co wynika z tworzenia systemu Bałtyckich Obszarów Chronionych (BSPAs – Baltic Sea Protected Areas); w jego ramach zidentyfikowano 62 obszary, które powinny zostać włączone do tej sieci.

2.3. Użytkowanie ziemi

Grunty zagospodarowane przez rolnictwo są główną formą użytkowania ziemi na przeważającej części powierzchni kraju (ryc. 2.1). Niemniej jednak można zaobserwować wyraźny ubytek użytków rolnych w ogólnej powierzchni Polski, który w czasie ostatnich 15 lat wyniósł blisko 10%. W 2004 r. zajmowały one 51,7% ogólnej powierzchni, podczas gdy jeszcze na początku lat 1990. około 60% (*Ochrona środowiska*, 2005). Wzrasta natomiast powierzchnia lasów (wzrost o ponad 1% w ostatniej dekadzie), które stanowią obecnie 29,1% powierzchni kraju. Pozostałe 19,2% – to głównie grunty zabudowane i zurbanizowane (6,7%), wody (2,7%), nieużytki (2,3%) oraz tereny o innym wykorzystaniu (np. użytki ekologiczne).

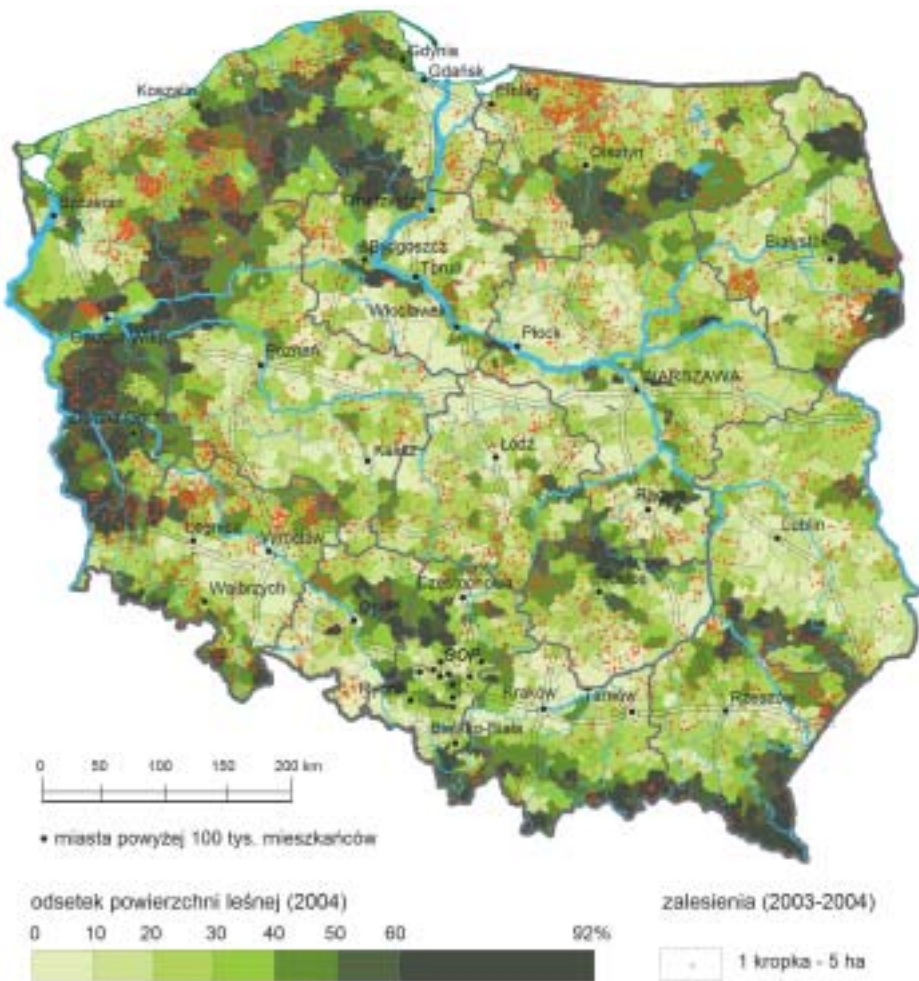
Ukształtowany w przeszłości obraz przestrzennego zróżnicowania udziału użytków rolnych w ogólnej powierzchni jest funkcją dwóch elementów: presji demograficznej o różnym nasileniu w poszczególnych częściach kraju oraz stopnia przydatności warunków przyrodniczych dla rolnictwa (Bański, 1998). Wysoka koncentracja ziem użytkowanych przez rolnictwo cechuje przede wszystkim obszary o urodzajnych glebach, tj. Żuławy Wiślane, Wyżynę Małopolską i Lubelską oraz Nizinę Śląską. Bardzo dobre warunki do uprawy roślin sprawiają, że użytki rolne zajmują tam ponad 70% ogólnej powierzchni. Znaczny odsetek użytków rolnych cechuje także środkową i wschodnią część kraju, chociaż warunki przyrodnicze nie są tu tak korzystne jak w przypadku terenów wyżynnych. Wysoki stopień rolniczego zagospodarowania ziemi należy wiązać bardziej z czynnikami pozaprzyrodniczymi, tj. dużą gęstością zaludnienia wsi, słabym rozwojem przemysłu, wielowiekowym „głodem ziemi” oraz innymi historycznymi uwarunkowaniami sięgającymi czasów zaborów. Z kolei niski udział użytków rolnych charakteryzuje tereny o niekorzystnych dla rolnictwa warunkach przyrodniczych, silnie zalesioną



Ryc. 2.1. Użytkowanie ziemi według gmin. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, Narodowy Spis Powszechny 2002, GUS.

północno-zachodnią Polskę oraz obszary o wysokim stopniu uprzemysłowienia i zurbanizowania.

Drugie pod względem udziału w strukturze użytkowania ziemi są lasy i zadrzewienia zajmujące ponad dwukrotnie mniejszą powierzchnię niż użytki rolne (9,1 mln ha w 2004 r.). Najwyższa lesistość charakteryzuje zachodnią i północno-zachodnią część kraju (ryc. 2.2) – występuje tu zwarty kompleks leśny, ze wskaźnikiem lesistości przekraczającym 50%. Podobna sytuacja ma miejsce na terenie Karpat. Wyższą od przeciętnej lesistość ma także Pojezierze Suwalskie i Mazurskie oraz część obszarów wyżynnych. Z kolei w środkowej Polsce udział lasów spada znacznie poniżej średniej krajowej. Rekordowymi pod względem lesistości są gminy: Cisna (woj. podkarpackie) i Białowieża (podlaskie), w których



Ryc. 2.2. Lesistość w 2004 r. według gmin. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

lasy zajmują odpowiednio 91,5% i 88,9% ogólnej powierzchni. Na drugim krańcu są gminy całkowicie wylesione; wśród gmin wiejskich są to Gać i Gręboszów (podkarpackie).

Można przyjąć, podobnie jak w przypadku użytków rolnych, że udział lasów w powierzchni gmin jest odwrotnością funkcji presji demograficznej i przydatności warunków przyrodniczych dla rolnictwa. Najmniejsze powierzchnie lasów występują bowiem na obszarach silnie zaludnionych oraz o dobrych warunkach agroekologicznych. Wyjątek mogą stanowić niektóre tereny wyżynne, gdzie utrzymały się zwarte kompleksy leśne podlegające od dłuższego czasu prawnej ochronie.

Do innych form użytkowania ziemi zaliczają się: tereny osiedlowe, komunikacyjne, wody, użytki kopalne i nieużytki. Dwie pierwsze spośród nich koncentrują się przede wszystkim na obszarach miejskich i w strefach podmiejskich dużych miast (Warszawa, Łódź, Szczecin, Trójmiasto) oraz na obszarach uprzemysłowionych (Górny Śląsk, rejon Tarnobrzega, Bełchatowa, itp.). Inne formy użytków (głównie wody i nieużytki) zajmują największą powierzchnię na pojezierzach i po-brzeżach Bałtyku. Na pozostałym obszarze kraju ich udział nie przekracza zazwyczaj 5-6% ogólnej powierzchni.

2.4. Najważniejsze elementy polskiej przestrzeni przyrodniczej

2.4.1. Pokrywa glebowa

Gleby, z uwagi na swoją wielofunkcyjność w środowisku, są jednym z najważniejszych jego komponentów, decydujących między innymi o wielkości produkcji rolnej i leśnej. Z punktu widzenia gospodarczo-społecznego tworzą „warsztat pracy” dla zatrudnionych w pierwszym sektorze gospodarki (czyli rolnictwa, ogrodnictwa i leśnictwa), zaś jako element ekosystemów gleby generują swoiste warunki edaficzne do życia roślin i zwierząt oraz równowagi biocenotycznej w geoekosystemach. Wśród gruntów ornych w naszym kraju dominują gleby średnich klas bonitacyjnych (IVa i IVb), zajmujące odpowiednio 22,5% i 16,8%. Gleb bardzo dobrych (I i II klasy bonitacji) jest w Polsce tylko 0,5% i 3,2%, co stanowi duże ograniczenie w intensyfikacji produkcji rolnej. Pierwszy kompleks – pszeniczny bardzo dobry występuje w znaczącym procencie (powyżej 5%) tylko w woj. małopolskim, lubelskim i podkarpackim. W przypadku kompleksów użytków zielonych bardzo dobrych i dobrych największy ich udział charakteryzuje województwa pomorskie, wielkopolskie i podlaskie, co tworzy szansę dalszej intensyfikacji hodowli w tych regionach.

Czynnikiem negatywnym ograniczającym wartość edaficzną gleb jest ich potencjalne zagrożenie erozją oraz zanieczyszczenie metalami ciężkimi. Potencjalnym

zagrożeniem erozją eoliczną (wietrzną) gleb użytkowanych rolniczo w skali kraju objętych jest 86,3 tys. km², czyli 27,6% ogólnej powierzchni użytków rolnych, a 10,3% średnim i silnym stopniem zagrożenia (*Ochrona środowiska*, 2005). Województwami o największym udziale użytków rolnych objętych potencjalną erozją eoliczną są: łódzkie (45,7%), podlaskie (42%), świętokrzyskie (37,1%), lubelskie (35,5%), kujawsko-pomorskie (34,3%) i mazowieckie (33,0%); o najniższym zaś: lubuskie (4,8%), podkarpackie (12,5%) i pomorskie (13,9%). Również wysokie jest potencjalne zagrożenie gruntów rolnych i leśnych powierzchniową erozją wodną. W sumie na obszarze Polski zagrożenie takie dotyczy 89,1 tys. km², tj. 28,5% ogólnej powierzchni gruntów rolnych i leśnych, w tym 14,7% w średnim i silnym stopniu (*Ochrona środowiska*, 2005). Największy udział gruntów zagrożonych potencjalną powierzchniową erozją wodną w ogólnym areale użytków rolnych i leśnych mają województwa: małopolskie (56%), świętokrzyskie (41,7%), pomorskie (41%) i śląskie (40,7%), najmniejszy zaś opolskie (12,3%), mazowieckie (15%) i wielkopolskie (16,8%). Inaczej przestrzennie kształtuje się zagrożenie gruntów rolnych i leśnych wodną erozją wązową: około 54,7 tys. km² w skali kraju, co stanowi 17,5% powierzchni gruntów rolnych i leśnych (Degórski, 2004).

Bardzo istotnym czynnikiem ograniczającym wartość produkcyjną gleb Polski jest ich nadmierna kwasowość spowodowana bardzo dużym udziałem gleb wykształconych w lekkim materiale geologicznym, naturalnie charakteryzujących się niskim pH. Dodatkowo, po roku 1989 w wyniku zmniejszania się arealu podlegającego uprawie (odłogowanie i ugorowanie) oraz zmniejszonej alimentacji do gleby nawozów zawierających wapń, w wielu regionach kraju proces ten się nasilił.

Atutem pokrywy glebowej naszego kraju jest jej bardzo dobry stan sanitarny. Zawartość podstawowych metali ciężkich (ołowiu, cynku, miedzi, niklu i kadmu) jest w glebach znikoma, co sprawia, że około 98% powierzchni użytków rolnych klasyfikuje się w grupie zanieczyszczenia 0 lub 1 i stan ten wciąż się poprawia. Gleby o IV i V stopniu zanieczyszczenia metalami ciężkimi występują punktowo tylko w kilku województwach (*Ochrona środowiska*, 2005). Są to:

- w przypadku ołowiu – małopolskie i śląskie,
- cynku – małopolskie i śląskie,
- miedzi – dolnośląskie, lubelskie, łódzkie, małopolskie, mazowieckie, pomorskie, warmińsko-mazurskie i wielkopolskie,
- niklu – małopolskie, podkarpackie, śląskie,
- kadmu – małopolskie, mazowieckie, opolskie, śląskie, świętokrzyskie, wielkopolskie.

2.4.2. Zasoby wodne

Woda jest bardzo istotnym komponentem środowiska przyrodniczego w jego funkcjonowaniu zarówno pod względem przyrodniczym, jak i gospodarczym. Stanowisko takie znalazło wyraz w Ramowej Dyrektywie Wodnej Komisji Europejskiej, w której określa się możliwości racjonalnego wykorzystania zasobów wody i ochrony ekosystemów wodnych. Również w Polsce Prawo Wodne (Dz. U. Nr 115

poz. 1229 z dnia 18 lipca 2001 r.) definiując gospodarkę wodną, wskazuje na potrzebę jej optymalizowania.

Podstawowym problemem gospodarki wodnej w naszym kraju są bardzo małe zasoby wody. Zasoby wód podziemnych, których objętość eksploatacyjną szacuje się na 16,5 km³/rok, aż w 35% stanowią zapasy zalegające w głębokich warstwach geologicznych. Zasoby wód powierzchniowych, określane jako średni odpływ w czasie jednego roku, wahały się w latach 1991-2002 od 39,4 do 70,4 km³ (*Ochrona środowiska*, 2005). W ostatniej dekadzie XX wieku średni zapas wód powierzchniowych kształtował się zatem na poziomie 54,2 km³/rok. W przeliczeniu na jednego mieszkańca daje to średnio tylko 1390 m³/rok przy średniej dla państw europejskich 4560 m³/rok. Racjonalne gospodarowanie dodatkowo utrudnia bardzo mała retencja sztucznych zbiorników wodnych (3,8 km³), stanowiąca około 7% średniego rocznego odpływu, przy dużej zmienności zasobów wód powierzchniowych w czasie roku i wielolecia. Występujące anomalie pogodowe i związane z nimi zjawiska posuchy, suszy czy powodzi wymagają poprawy systemu retencji w kraju, opartego między innymi na małej retencji tak powszechnej na obszarach wiejskich innych krajów Unii Europejskiej. Spełnia ona dwie podstawowe funkcje w aspekcie regulacji przepływów: ochronną przed powodzią oraz niwelującą deficyt wody w okresach suszy. Poza tym, zbiorniki retencyjne pozwalają również na rozwój energetyki opartej na niekonwencjonalnych źródłach energii i kreowanie funkcji turystycznej wokół zbiorników.

Budowa zbiorników retencyjnych powinna być kompleksowo ujęta w jednym programie krajowym, a jej realizacja przebiegać sprawnie. Brak spójności programowej tworzy zagrożenia dla środowiska. Przykładowo, potencjalnie duże zagrożenie stwarza aktualny stan stopnia wodnego we Włocławku. Zaprojektowany do współpracy z kolejnymi stopniami, od 30 lat pracuje samodzielnie i efektem tego jest znaczna erozja wgłębna koryta Wisły, dochodząca do 3 m oraz zmiana dróg filtracji wody (Babiński, 2002). Możliwa jest katastrofa budowlana, która spowoduje uruchomienie silnie zanieczyszczonych osadów. W wypadku wystąpienia takiej katastrofy skutki ekologiczne byłyby ogromne nie tylko na odcinku rzeki poniżej stopnia wodnego, ale również dla Morza Bałtyckiego.

Występujące w ostatnich latach powodzie wykazały duże błędy, jakie zostały popełnione w zagospodarowaniu przestrzennym kraju. Są to przede wszystkim:

- niedostateczna zdolność retencyjna zbiorników wodnych w dorzeczu górnej i środkowej Wisły oraz Odry do zatrzymywania fali powodziowych;
- zły stan techniczny wałów przeciwpowodziowych, który uległ dalszemu pogorszeniu w wyniku występujących w ostatnich latach powodzi;
- niewłaściwy sposób użytkowania terenów zagrożonych powodzią w dolinach rzek, hamujących przepływ fali powodziowej i odpływ wody z terenów zalanych;
- obniżenie naturalnej retencyjności zlewni wskutek wylesień, powiększania się terenów zainwestowanych, itd.;
- niewłaściwe zagospodarowanie obszarów dolinnych, często z zabudową wprowadzoną na tereny zagrożone.

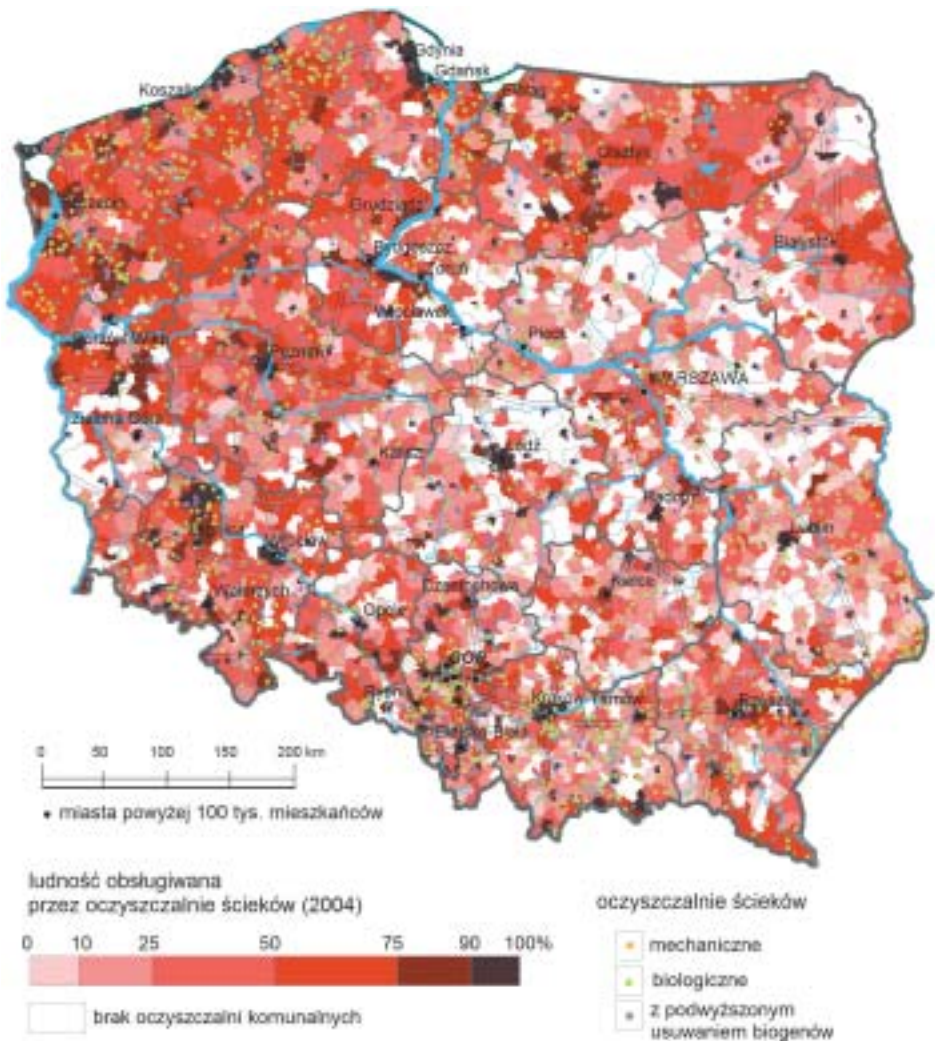
W celu redukcji zagrożenia powodzią konieczne jest uporządkowanie gospodarki przestrzennej na obszarach zagrożonych, a także budowanie nowych zbiorników retencyjnych. W roku 2000 Sejm RP uchwalił wieloletni program ochrony przed powodzią doliny i dorzecza Odry, zakładający kompleksowy rozwój całego regionu pod nazwą „Program dla Odry 2006”. Natomiast w przypadku dorzecza Wisły zagrożenie powodziowe zmniejszy obecnie budowany zbiornik wodny Świnna Poręba na Skawie o pojemności 161 mln m³ oraz inne projektowane zbiorniki w górnej części dorzecza. Otwartą sprawą pozostaje problem zagospodarowania środkowej i dolnej Wisły. Z uwagi na zagrożenie erozją wgłębną stopnia wodnego we Włocławku planowana jest budowa zapory w Nieszawie. Jednak ze względu na wybitne w skali całej Europy walory przyrodnicze doliny Wisły, jakiegokolwiek dalsze prace regulacyjne dotyczące tej rzeki wymagają bardzo wnikliwych badań naukowych oraz konsultacji społecznych. Obecnie na świecie odchodzi się od budowania zapór wodnych w dolnych odcinkach rzek, jako że ich funkcja energetyczna oraz ochrony przeciwpowodziowej jest bardzo mała, zaś koszty eksploatacji bardzo wysokie.

Jeszcze jednym problemem związanym z regulacją rzek jest podtrzymywanie i ochrona ekosystemów wodnych, stanowiących głównie o różnorodności biologicznej geosystemów dolinnych. Zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną (2003) Polska jest zobowiązana do ochrony siedlisk i gatunków bezpośrednio uzależnionych od wody. Przygotowano już wykaz takich obszarów uznanych za wymagające ochrony dla zachowania siedlisk i gatunków bezpośrednio uzależnionych od wody. Jak się szacuje, postulat ten może dotyczyć w Polsce około 2 mln ha siedlisk hydrogeniczných (mokradeł) w dolinach rzecznych, wyposażonych w urządzenia melioracyjne (głównie odwadniające), lub obszarach wokół niewłaściwie uregulowanych małych cieków. Szczególnie jest to istotne, gdy użytki rolne i związane z nimi systemy melioracyjne znajdują się w granicach obszarów chronionych (np. parków narodowych czy obszarów Natura 2000). Przedmiotem konfliktów bywają także małe cieki i rowy wykorzystywane do celów melioracyjnych. W wyniku ich zaniedbania gospodarczego często stają się obiektami o wysokich walorach ekologicznych (Mioduszeński, 2004), z drugiej zaś strony, z uwagi na ich znaczenie hydrotechniczne wymagają renowacji i usprawnienia. Uregulowanie tego problemu dotyczy blisko 270 tys. km cieków i rowów na obszarach wiejskich.

Jedną z podstawowych przyczyn utrudnionego wykorzystania wód powierzchniowych jest ich zły stan sanitarny. Szczególnie dotyczy to wód płynących, cechujących się znacznym zanieczyszczeniem, chociaż należy podkreślić tendencje zmniejszania się udziału wód nadmiernie zanieczyszczonych w całkowitej długości kontrolowanych odcinków rzek. Według GUS (*Ochrona środowiska*, 2005) do roku 2004 zaobserwowano poprawę jakości wód nie tylko w dłuższym horyzoncie czasowym, ale nawet w porównaniu do ostatnich 3-4 lat. Wpływ na poprawę stanu sanitarnego wód powierzchniowych mają prowadzone w ostatnich latach inwestycje w postaci budowy sieci kanalizacyjnych i oczyszczalni ścieków, głównie jednak na obszarach miast. Liczba oczyszczalni obsługujących miasta wzrosła

w latach 1990-2003 z 566 do 955. W tym okresie wybudowano 344 oczyszczalnie o wysokiej skuteczności oczyszczania ścieków, czyli z podwyższonym usuwaniem biogenów, których w roku 1990 Polska nie posiadała. Znacznie gorzej przedstawia się sytuacja na obszarach wiejskich, gdzie z oczyszczalni ścieków korzysta tylko 16,5% mieszkańców (w miastach – 84,2%). Obsługa przez oczyszczalnie ścieków w najmniejszym stopniu dotyczy mieszkańców w środkowej i wschodniej części kraju (ryc. 2.3).

W przypadku kryterium fizykochemicznego udział wód nadmiernie zanieczyszczonych wynosił 31,9% w 1999 i 12,6% w 2003 r., zaś w przypadku kryterium biologicznego odpowiednio 66,4% (1999) i 41,6% (2003). Udział wód I klasy



Ryc. 2.3. Oczyszczanie ścieków w 2004 r. według gmin. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

czystości pod względem fizykochemicznym, wzrósł z 3,3% (1999) do 4,9% (2003). Niestety, biorąc pod uwagę kryterium biologiczne wód w I klasie czystości w ogóle nie zanotowano. Porównując natomiast jakość wód dorzeczy Wisły i Odry, należy stwierdzić, że dorzecze Wisły ma zdecydowanie lepszą jakość wód. Z uwagi na kryterium fizykochemiczne w dorzeczu Wisły wody I klasy czystości stanowiły w 2002 r. ponad 11,9% całkowitej długości kontrolowanych odcinków, zaś wody nadmiernie zanieczyszczone 17,1%, podczas gdy w dorzeczu Odry było to odpowiednio 1,7% i 16,9%. Podobne różnice wielkości występują w przypadku kryterium biologicznego. W obu dorzeczach nie ma wód I klasy czystości, natomiast w II klasie w dorzeczu Wisły jest 9,8% całkowitej długości badanych odcinków rzek, a w dorzeczu Odry tylko 3,0%. Wody nadmiernie zanieczyszczone pod względem biologicznym to w dorzeczu Wisły 35,1% całkowitej długości badanych odcinków, zaś w dorzeczu Odry 47,6%. Zgodnie z Dyrektywą 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z 23 października 2000 r. i przyjętej na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska (Dz. U. Nr 32 poz. 284 z dnia 11 lutego 2004 r.) 5 stopniowej oceny jakości wód powierzchniowych i podziemnych, wykonana w roku 2004 w Polsce wykazała, iż na 1566 punktów pomiarowych w I klasie wód nie stwierdzono, w klasie II stwierdzono w 36 punktach, zaś w klasie III i IV odpowiednio 559 i 634. Do klasy V zakwalifikowano 234 próby.

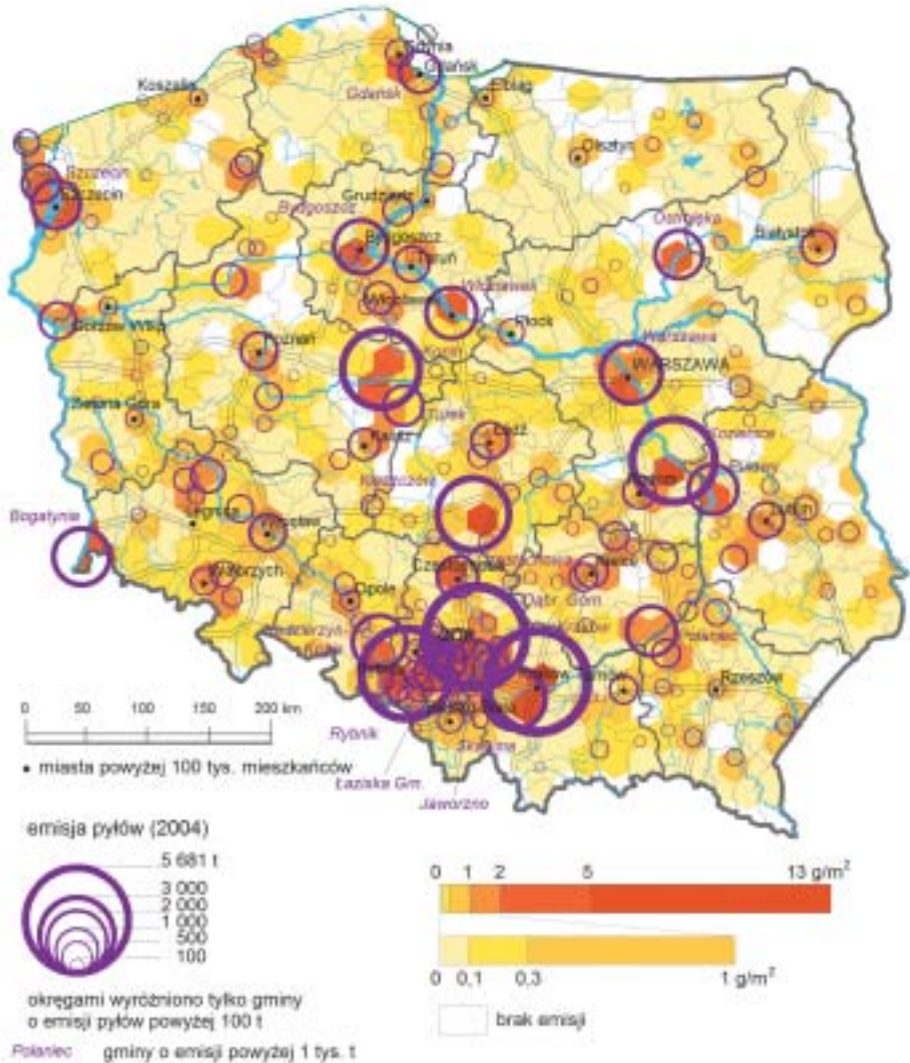
Wody w polskich jeziorach również mają złą jakość. Uśrednione wartości z monitoringu czystości jezior, jaki wykonano w latach 1994-1998 w 440 jeziorach o powierzchni ponad 50 ha wskazują, że w I klasie czystości było 12 jezior (2,5% badanych jezior), zaś poza klasami sklasyfikowano 92 jeziora (20,9%). Czystość jezior jednak się poprawia. W roku 2003 poza klasą sklasyfikowano 16,3% monitorowanych jezior, czyli 6,9% objętości badanych wód jeziornych (*Ochrona środowiska*, 2005). Najgorsze wskaźniki osiągnęło województwo mazowieckie, gdzie 50% jezior miało wody poza klasami, zaś do I klasy czystości wody nie zaliczono żadnego jeziora. Najlepszą jakość wód stwierdzono zaś w jeziorach województwa zachodniopomorskiego, w którym tylko 6,5% badanych jezior miało wody poza klasami.

Najlepszą jakością wśród zasobów wodnych Polski charakteryzują się wody podziemne, zarówno gruntowe, jak i wglębne. W 2004 r. w klasie I (najwyższej jakości) sklasyfikowano 60,9% wszystkich wód, zaś w klasie III – 23,8%. Najwyższe wskaźniki jakościowe uzyskiwała woda z pokładów kredowych – 71,5% wód w I klasie i 15,7% w klasie III (*Ochrona środowiska*, 2005).

2.4.3. Zasoby leśne

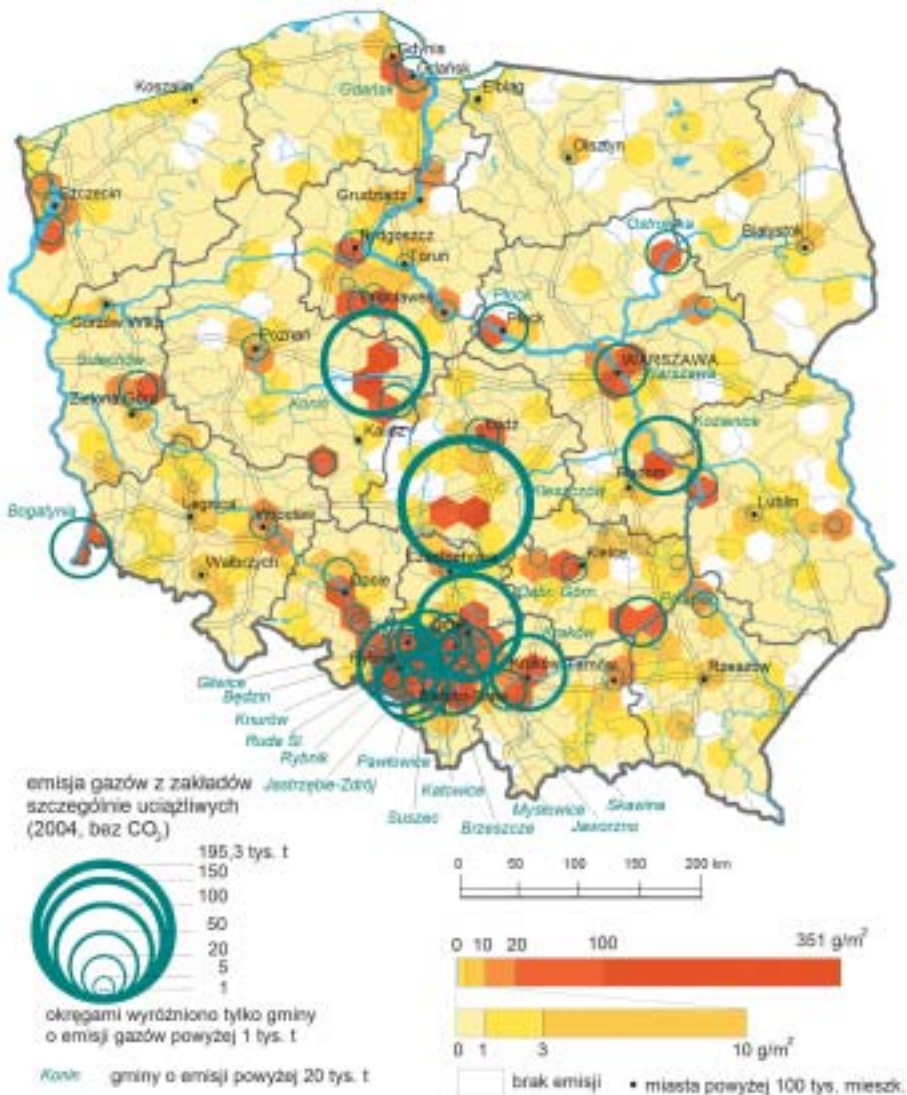
Lasy, z uwagi na funkcję gospodarczą, sanitarną i turystyczną, jaką pełnią w środowisku, są również bardzo istotnym elementem strukturalnym przestrzeni. Siła ich oddziaływania na właściwości środowiska przyrodniczego danego regionu czy też kraju zależy od ich powierzchniowego udziału w jednostce geograficznej, wieku, stanu zdrowotnego, zasobów i składu gatunkowego drzewostanów. Zasoby leśne Polski to kompleksy zajmujące 29,1% powierzchni kraju. Według Raportu

o stanie lasów w Polsce (2004) w strukturze lasów dominują bory występujące na 60,6% powierzchni leśnej. Bogatsze siedliska lasów mieszanych i liściastych zajmują 39,4%, w tym wilgotne łągi i olsy, czyli siedliska semihydrogeniczne stanowią 3,9% powierzchni leśnych. W składzie gatunkowym polskich lasów dominują gatunki iglaste (76,8% powierzchni lasów i 78,3% ich miąższości), głównie sosna (łącznie z modrzewiem zajmująca 68,4% powierzchni). W strukturze wiekowej lasu dominują drzewostany II (21-40 lat) i III (41-60 lat) klasy wieku, zajmujące odpowiednio 23,8% i 22,5% powierzchni. Największy udział w wielkościach zasobów drzewnych mają łącznie drzewostany w wieku 41-60 i 61-80 lat. Ich



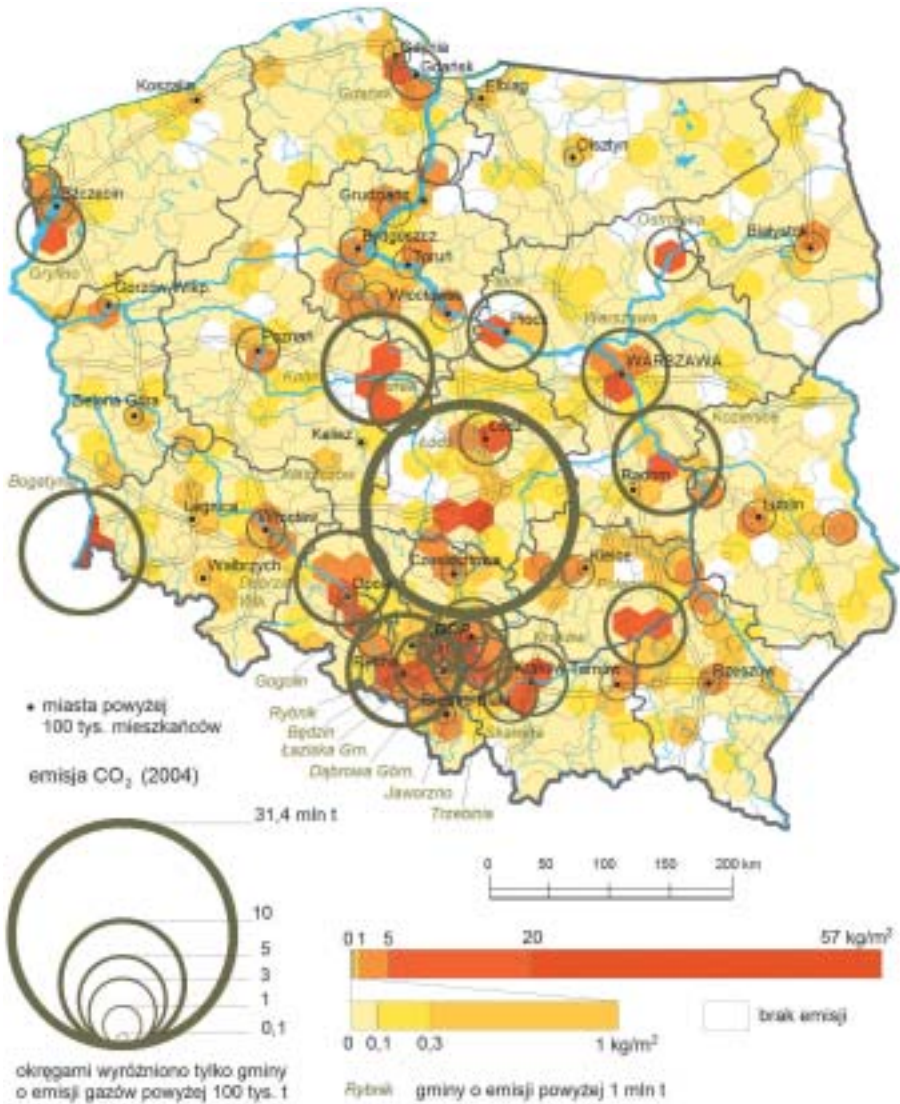
Ryc. 2.4. Emisja pyłów w 2004 r. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

powierzchnia wynosi odpowiednio 22,5% i 17,8% ogólnej powierzchni lasów. Drzewostany powyżej 100 lat w PGL Lasy Państwowe zajmują powierzchnię 6,1%, co odpowiada 10,6% miąższości zasobów drzewnych. Wzrost udziału drzewostanów w wieku powyżej 80 lat jest bardzo powolny. Niemniej należy podkreślić, że w lasach administrowanych przez PGL Lasy Państwowe przeciętny wiek drzewostanów wynosi 57 lat, gdy w lasach prywatnych tylko 40. Jedną z przyczyn niższego wieku drzewostanów w tych lasach jest notowany w ostatnich latach ich



Ryc. 2.5. Emisja gazów (bez dwutlenku węgla) w 2004 r. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

wyrąb na terenie prywatnych gospodarstw rolnych. Jednak dzięki polityce leśnej prowadzonej przez Lasy Państwowe w polskich lasach zarysowała się w ostatnim okresie tendencja przyrostu grubizny brutto. Zwiększenie całkowitego zapasu drzewnego w Polsce nastąpiło dzięki ograniczeniom w pozyskaniu drewna (relacja pozyskania do przyrostu kształtuje się obecnie na poziomie około 55%) oraz konsekwentnemu zwiększeniu powierzchni lasów. W roku 2004 szacunkowe zasoby drewna w lasach wynosiły 1694 mln m³ (*Ochrona środowiska*, 2005).



Ryc. 2.6. Emisja dwutlenku węgla w 2004 r. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

Bardzo negatywnym zjawiskiem w polskich lasach jest nadal zły stan ich zdrowotności oraz dominacja monokultur sosnowych. Według monitoringu stanu zdrowotności lasów prowadzonego w Europie (*Forest Condition...*, 2000), w zestawieniu dotyczącym wszystkich gatunków drzew silniejsze uszkodzenia drzewostanów mają tylko cztery państwa: Włochy, Bułgaria, Czechy i Ukraina. Niemniej jednak zaobserwowano w ostatnich latach znaczącą poprawę stanu zdrowotności polskich lasów. Udział drzew uszkodzonych, będących w klasach defoliacji od 2 do 4 w całkowitym drzewostanie zmniejszył się z 52,6% w roku 1995 do 30,6% w 2004. Zarysowała się również tendencja do zmniejszania dysproporcji pomiędzy stanem zdrowotnym lasów północnej i południowej Polski, powodowana poprawą zdrowotności lasów w południowej części naszego kraju (Wawrzyniak i Małachowska, 2004). Niemniej jednak, najwyższe wskaźniki defoliacji (powyżej 3) określone są nadal w województwach śląskim i małopolskim, zaś w przedziale 2,62-3,04 w województwach: podkarpackim (szczególnie w powiatach byłego woj. krośnieńskiego), lubelskim, łódzkim, kujawsko-pomorskim i mazowieckim. Najlepszą zdrowotnością charakteryzują się drzewostany województwa podlaskiego, zachodniopomorskiego, pomorskiego i lubuskiego (*Raport o stanie lasów...*, 2004).

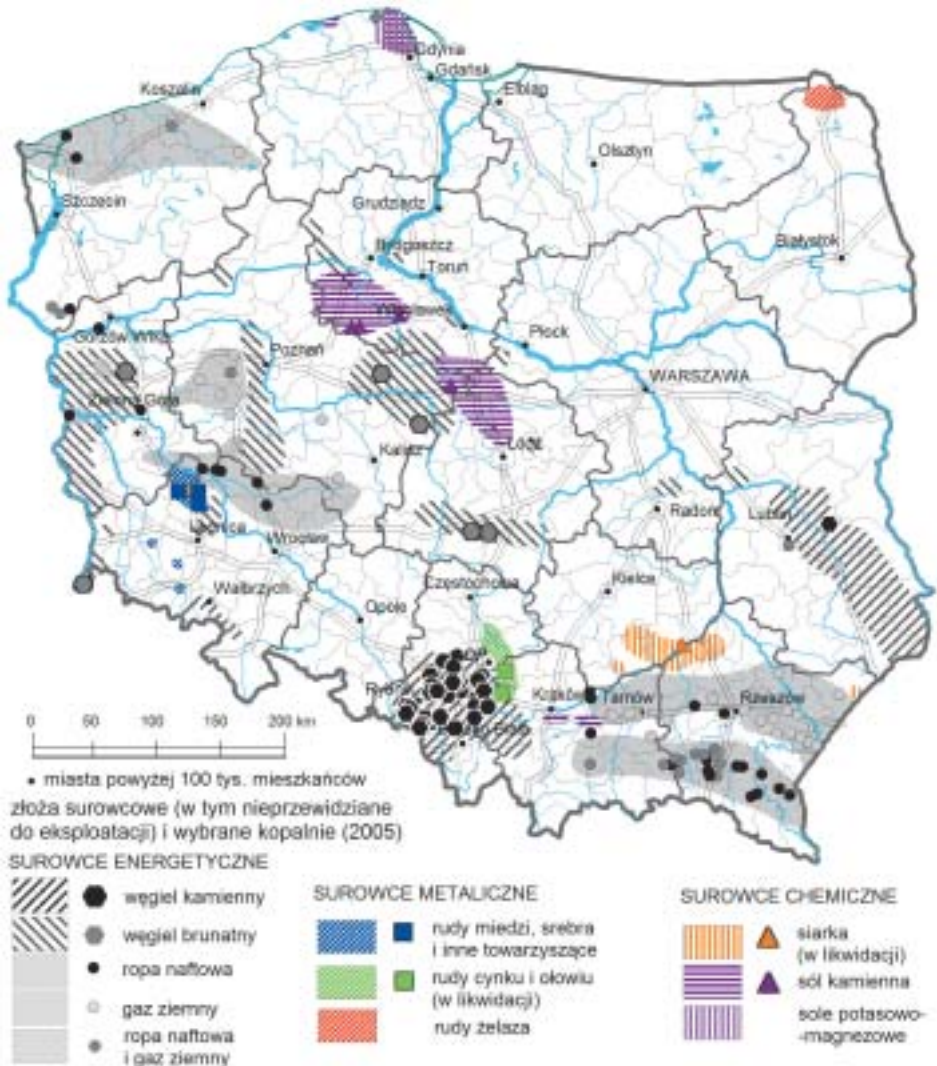
Poprawa stanu zdrowotności polskich lasów w ostatnich latach wynika przede wszystkim z lepszego stanu sanitarnego powietrza nad Polską od roku 1990 (Degórski, 2003). Eliminacja wielu przedsiębiorstw przemysłowych emitujących zanieczyszczenia do atmosfery z jednej strony, z drugiej zaś intensyfikacja inwestycji związanych z ochroną atmosfery spowodowały, że w ciągu ostatnich 15 lat (do 2004 r.) ograniczenie emisji pyłu do atmosfery w stosunku do 1988 r. wyniosło 92% (ryc. 2.4), zaś gazów blisko 40% (ryc. 2.5). Wśród zanieczyszczeń gazowych zakładów szczególnie uciążliwych dla środowiska redukcja dwutlenku siarki wyniosła 45%, zaś dwutlenku węgla blisko 20% (ryc. 2.6). Zwiększyła się również średnia skuteczność urządzeń odpylających w polskiej energetyce, która w 2005 r. wynosiła 95,5%. Najślabsze efekty redukcji emisji dotyczą gazów odpowiedzialnych za efekt cieplarniany, w tym podtlenku azotu i tlenków azotu, których emisja z zakładów szczególnie uciążliwych jest niższa o 25-30% w porównaniu początkiem lat 90. minionego wieku.

2.5. Zagrożenia środowiska

2.5.1. Pozyskiwanie surowców mineralnych

Pozyskanie surowców mineralnych jest bardzo ważnym elementem rozwoju gospodarczego kraju, dla środowiska stanowi jednak istotne zagrożenie (ryc. 2.7). W warunkach zachowujących ich racjonalne pozyskanie nie powinno jednak stanowić istotnego zagrożenia. Wydobycie surowców mineralnych z uwagi na ich nieodnawialność jest nieodwracalnym ubytkiem fragmentu skorupy ziemskiej.

W wyniku eksploatacji odkrywkowej surowców (np. rudy metali, węgiel brunatny) powstają głębokie odkrywki, otoczone przez leje depresyjne wód gruntowych, zaś w wyniku pozyskania węglanego (głównie kopalni głębinowych węgla kamiennego) naruszona zostaje równowaga skorupy ziemskiej, co w konsekwencji prowadzi do jej ruchów (przemieszczania warstw przypowierzchniowych). Leje depresyjne odwadniające otoczenie kopalni głębinowych stanowią poważny problem hydrogeologiczny, zaś odwadnianie kopalni głębinowych powoduje wzrost zasolenia



Ryc. 2.7. Występowanie i wydobywanie ważniejszych surowców mineralnych Polski w 2005 r. (bez surowców skalnych). Źródło: Państwowy Instytut Geologiczny, *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej, 1993-1998*; Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.

wód powierzchniowych. Można zatem stwierdzić, że na obszarze Polski największe zagrożenie dla środowiska stwarza pozyskiwanie węgla brunatnego (Zagłębia: Turoszowskie, Konińskie i Bełchatowskie) i kamiennego (Zagłębia: Górnośląskie, Lubelskie, problemy rekultywacji Zagłębia Wałbrzyskiego), a także rud miedzi (Zagłębie Legnickie). Z surowców energetycznych metodą odkrywkową pozyskiwany jest jeszcze torf. Jego eksploatacja w skali roku wynosi około 51 mln m³ (*Ochrona środowiska*, 2005). Surowce chemiczne eksploatowane w Polsce to głównie sól kamienna i do niedawna siarka. Zaniechano już zaś praktycznie eksploatacji siarki rodzimej metodą flotacyjną, co znacznie poprawiło stan sanitarny Wisły, zaś wydobycie soli kamiennej prowadzi się z 5 zagospodarowanych złóż, na 19 udokumentowanych geologicznie. Bardzo uciążliwe dla środowiska przyrodniczego jest również pozyskiwanie surowców wapiennych i kruszyw naturalnych. Na 177 złóż tych surowców udokumentowanych geologicznie, zagospodarowanych jest obecnie 38, zaś w 42 zaniechano eksploatacji.

2.5.2. Produkcja odpadów oraz ich wykorzystywanie

Pomimo, że Polska posiada sprawny system kontroli środowiska, oparty na standardach obowiązujących w UE, pozwalający na wskazywanie i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska, to postęp w zagospodarowaniu odpadów jest znacznie mniejszy niż w ochronie atmosfery i ochronie wód. Przepisy o składowaniu odpadów były zbyt łagodne, co sprzyjało ich powstawaniu. Dopiero przyjęte ustawy: O odpadach (Dz. U. Nr 62 poz. 628 z dnia 20 czerwca 2001 r.) oraz O wprowadzeniu ustawy – Prawo ochrony środowiska, ustawy o odpadach oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 100 poz. 1085 z dnia 18 września 2001 r.) stworzyły podstawy prawne działań mających na celu poprawę gospodarki odpadami. Do początku XXI wieku, pomimo spadku produkcji odpadów w Polsce z 460 t na 1 km² w 1990 r. do 401 t na 1 km² w 2000 r., ich ilość ciągle i bardzo szybko wzrastała. Według stanu na koniec grudnia 2000 r. wielkość zgromadzonych odpadów w Polsce wyniosła 2,01 mld ton (*Ochrona środowiska*, 2005). W pierwszych latach obowiązywania nowych przepisów sytuacja uległa już poprawie. W 2004 r. wielkość nagromadzonych odpadów wynosiła 1,78 mld t, przy rocznej produkcji 130 mln t. Wpływ na poprawę sytuacji ma znacznie mniejszy udział zakładów składających odpady (30,4% w 2004 r. w porównaniu z 58,6% w 1990), większy stopień odzyskiwania odpadów oraz postęp w unieszkodliwianiu i utylizacji odpadów komunalnych.

Przeciwdziałanie wytwarzaniu wielkiej ilości odpadów, ich składowaniu na czas nieokreślony na niezabezpieczonych odpowiednio składowiskach, jak również minimalizacja ilości wytwarzanych odpadów i racjonalne nimi gospodarowanie należą od wielu lat w państwach najbardziej rozwiniętych do najważniejszych kierunków ochrony środowiska. Jest to spowodowane zagrożeniem wszystkich elementów środowiska: powierzchni ziemi, wód powierzchniowych i podziemnych oraz powietrza. Zagrożenia dla środowiska występują praktycznie we wszystkich fazach gospodarki odpadami, począwszy od ich powstania i gromadzenia, poprzez

transport, ponowne wykorzystanie i unieszkodliwianie, skończywszy na ostatecznym składowaniu odpadów na składowisku. W Polsce zagadnienia gospodarki odpadami charakteryzują największe zapóźnienia w zakresie ochrony środowiska. Składowanie odpadów na składowiskach jest na razie najbardziej powszechnym sposobem unieszkodliwiania odpadów. Dotychczas nie został rozwiązany problem unieszkodliwiania odpadów pestycydów zmagazynowanych w około 350 zidentyfikowanych mogilnikach, jakkolwiek w czterech województwach udało się już zlikwidować wszystkie zidentyfikowane obiekty. Nie rozwiązano również problemu składowisk przemysłowych, które w wielu przypadkach stwarzają zagrożenie zanieczyszczenia wód podziemnych (przykładem mogą być składowiska odpadów w Tarnowie i na Górnym Śląsku). Nadal nie rozwiązany jest problem składowania i utylizacji azbestu, który zgodnie z art. 160 ustawy Prawo ochrony środowiska zaklasyfikowany został jako substancja stwarzająca szczególne zagrożenie dla środowiska.

Realizacja programów poprawy sytuacji w składowaniu i utylizacji odpadów wynika również z zobowiązań ustalonych w procesie negocjacji RP z UE. Szczegółowo dotyczy to:

- Dyrektywy 94/62/WE w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych, na realizację której wynegocjowaliśmy 5-letni okres przejściowy (do 31 grudnia 2007 r.);
- Dyrektywy 99/31/WE w sprawie składowisk odpadów; na jej realizację wynegocjowaliśmy 3-letni okres przejściowy. Dla niektórych grup odpadów przeznaczonych do odzysku z tzw. „zielonej listy” oraz dla wybranych odpadów przeznaczonych do odzysku z tzw. „pomarańczowej listy” istnieje możliwość przedłużenia do 1 lipca 2012 roku po uprzednim uzasadnieniu w odniesieniu do odpadów tworzyw sztucznych („zielona lista”) oraz grupy odpadów z „listy żółtej”.
- Rozporządzenia 259/93/EWG w sprawie nadzoru i kontroli przesyłania odpadów w obrębie Wspólnoty Europejskiej oraz poza jej obszar – tu na realizację wynegocjowaliśmy 5-letni okres przejściowy (do 31 grudnia 2007 r.).

Dotrzymanie przez nasz kraj zobowiązań międzynarodowych wymaga między innymi budowy potencjału technicznego, potrzebnego do selektywnego gromadzenia odpadów opakowaniowych oraz recyklingu lub odzysku cennych surowców z odpadów. Zgodnie z Krajowym Planem Gospodarki Odpadami realizowanych jest już wiele inwestycji, których celem jest poprawa gospodarki odpadami. Wśród nich wymienić należy spalarnie i kompostownie odpadów.

2.5.3. Hałas

Obok odpadów, drugim bardzo istotnym ze względów zdrowotnych zagrożeniem środowiska jest hałas. Stan klimatu akustycznego w miastach wciąż się pogarsza. Jest to konsekwencją systematycznego wzrostu presji motoryzacji, globalnego zwiększania się prędkości podróży pojazdów oraz budowania nowych ulic, przez co hałas drogowy dociera na tereny wolne dotychczas od nadmiernego hałasu.

Na wzrost hałasu w Polsce decydujący wpływ ma niezwykle dynamiczny rozwój motoryzacji przy złym stanie nawierzchni dróg. Natężenie przewozów towarowych i osobowych transportem samochodowym wzrosło wielokrotnie, zarówno ze względu na wzmożony ruch lokalny, jak również ruch tranzytowy w komunikacji międzynarodowej. Szacuje się, że w zasięgu uciążliwego oddziaływania hałasu drogowego w Polsce znajduje się około 15 mln osób. Prognozy ruchu wskazują, że należy liczyć się z dalszym wzrostem natężenia ruchu. Ocenia się, że pozytywny wpływ na klimat akustyczny będzie miał program budowy autostrad. Korzystne efekty powinna przynieść również budowa obwodnic wokół miast, przez które obecnie przechodzą ważniejsze trasy tranzytowe.

Zagrożenie hałasem kolejowym jest znacznie mniejsze i obejmuje nieco ponad 1 mln mieszkańców Polski. Zmniejszenie presji na klimat akustyczny hałasu kolejowego jest możliwe poprzez realizację programów modernizacji linii kolejowych. W trakcie ich modernizacji należy uwzględnić stosowanie różnorodnych środków ochrony akustycznej np. ekranów akustycznych wzdłuż torowisk.

Wysoki stopień zagrożenia hałasem występuje też w otoczeniu lotnisk cywilnych i wojskowych. W kolejnych latach należy spodziewać się rozwoju transportu lotniczego i tym samym narastania zagrożenia hałasem lotniczym. Zagrożenie hałasem sygnalizują również mapy akustyczne opracowane dla większości lotnisk cywilnych w Polsce. Ruch lotniczy na tych obiektach jest jeszcze stosunkowo mało intensywny, niemniej jednak obserwowane tendencje do jego szybkiego rozwoju mogą spowodować pogorszenie się klimatu akustycznego w ich pobliżu. Pojawia się również problem zagrożenia klimatu akustycznego ze strony lotnictwa sportowego i dyspozycyjnego, sanitarnego oraz turystycznego (loty widokowe itp.). Samoloty wykorzystywane do tego typu zadań operują z reguły na stosunkowo małych wysokościach, a ich lądowiska lokalizuje się często w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, wymagającej ochrony przed hałasem.

Ostatnie lata przynoszą zahamowanie tendencji wzrostowej presji hałasu przemysłowego na stan klimatu akustycznego. Spowodowane jest to z jednej strony zastosowaniem skutecznych środków ochrony przed hałasem przez istniejące zakłady przemysłowe, jak również upadłością niektórych najbardziej uciążliwych zakładów. Do poprawy przestrzegania przez zakłady przemysłowe w ostatnich latach norm hałasu przyczynił się system kar za ponadnormatywną emisję hałasu egzekwowany przez organy Inspekcji Ochrony Środowiska. Ponadto producenci działający na rynku krajowym zwracają coraz większą uwagę na właściwe parametry ekologiczne wyrobów, w tym na ograniczenie emisji hałasu, co powoduje obniżenie poziomu hałasu emitowanego z powstających lub modernizowanych zakładów. W 2001 r. najwięcej zakładów emitujących hałas przekraczający dopuszczalne normy było w województwach dolnośląskim, wielkopolskim, śląskim i małopolskim. Niekorzystnym zjawiskiem spowodowanym przez restrukturyzację gospodarki jest powstawanie obiektów o relatywnie niskiej emisji akustycznej, które z powodu zlokalizowania blisko zabudowy mieszkaniowej, pomimo zastosowania nowoczesnych urządzeń, emitują ponadnormatywny hałas. Do takich obiektów należą głównie obiekty handlowe, w tym hurtownie, a szczególnie su-

per i hipermarkety zlokalizowane w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Według badań CBOP, w sierpniu 2003 r. 46% respondentów odpowiedziało, że niepokoi ich uciążliwy hałas w miejscu zamieszkania (*Ochrona środowiska*, 2005).

2.6. Ochrona różnorodności biologicznej i krajobrazu

2.6.1. Ochrona różnorodności biologicznej

Różnorodność biologiczna w Polsce należy do największych w Europie Środkowej, szczególnie w zakresie biocenoz leśnych. W polskich lasach występuje 28 gatunków drzew leśnych. Przez Polskę przebiegają zasięgi lasotwórczych drzew, jak: buk, jodła, modrzew, dąb bezszypułkowy, lipa i jawor. Egzystuje 10 tys. gatunków glonów i 4 tys. grzybów, 1,5 tys. porostów, 0,7 tys. mchów oraz 2,3 tys. roślin naczyniowych. Fauna bezkręgowców liczy 33 tys. gatunków, a kręgowców 0,6 tys. Świat ptaków liczy 418 gatunków, a w tym lęgowych – 232 (dla porównania: Niemcy – 240, Słowacja – 341, Czechy – 220). Świat ssaków obejmuje 84 gatunki (dla porównania: Niemcy – 79, Słowacja i Czechy – po 90). W Polsce występują też 48 gatunki ryb, 9 gadów i 18 płazów.

Z uwagi na szybki rozwój obszarów zurbanizowanych, infrastruktury technicznej, komunikacji, zanieczyszczenia środowiska oraz niewłaściwej hodowli zwierząt domowych (dzikie psy i koty) istnieje duże ryzyko zmniejszania się różnorodności biologicznej. Dlatego baczna uwaga należy zwrócić na działania na rzecz ochrony różnorodności:

- kontynuowanie ochrony ekosystemów, siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków zwierząt oraz siedlisk gatunków roślin,
- kontynuowanie ochrony gatunkowej,
- kontynuowanie tworzenia europejskiej sieci ekologicznej NATURA oraz jej ochronę,
- budowanie przepławek na rzekach dla ryb wędrownych,
- zagospodarowanie ekologiczne koryta w dolinach rzek,
- upowszechnianie edukacji służącej stymulowaniu równowagi ekologicznej.

2.6.2. Ochrona prawna

Krajowy system obszarów chronionych (KSOCH) obejmuje parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe i obszary chronionego krajobrazu (Ustawa o ochronie przyrody z dnia 30 kwietnia 2004 r., Dz. U. Nr 92 poz. 880). Jakkolwiek trzeba podkreślić, że zgodnie ze wspomnianą ustawą nie funkcjonuje obecnie definicja KSOCH, lecz jedynie zdefiniowane są formy ochrony prawnej, co może mieć w przyszłości negatywny wpływ na spójność ochrony przyrody

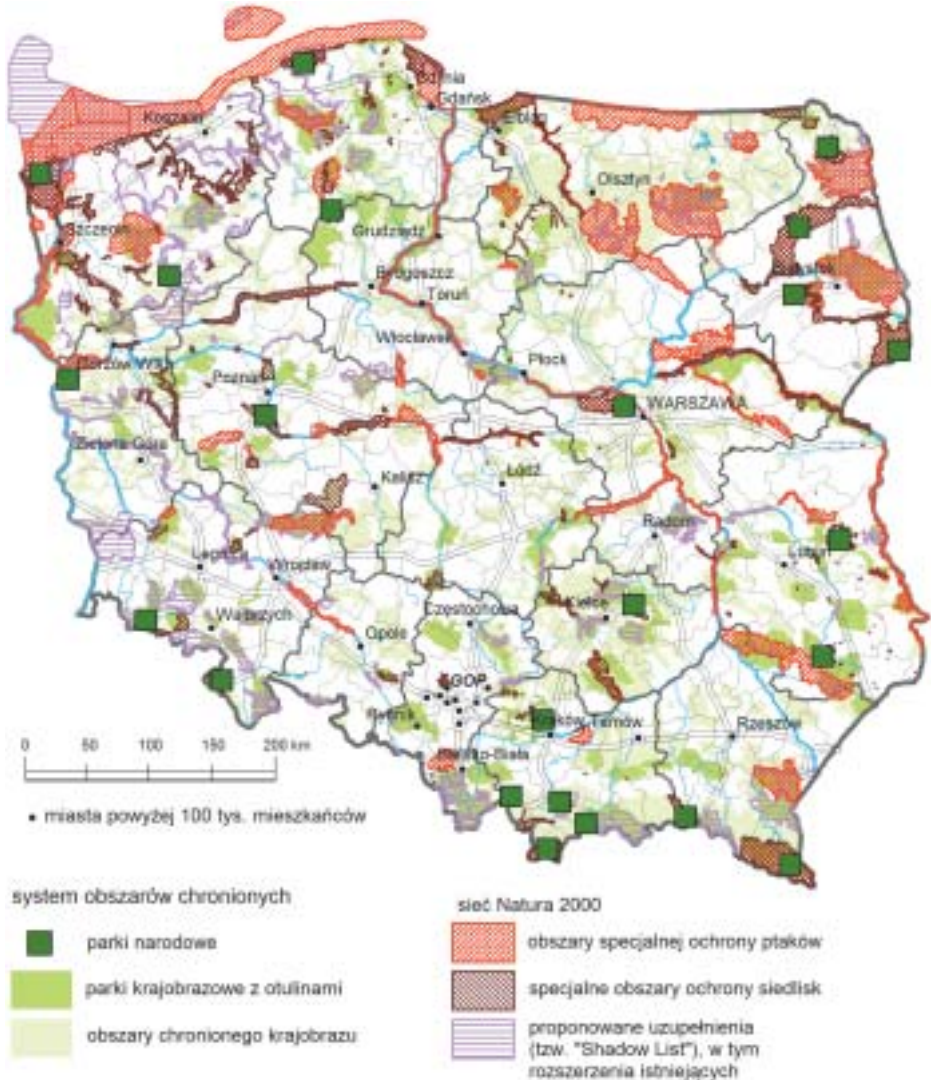
w Polsce. Zadaniem jest utrzymanie na chronionym obszarze naturalnych procesów przyrodniczych i stabilności ekosystemów, zachowanie różnorodności biologicznej oraz dziedzictwa geologicznego, zapewnienie ciągłości istnienia gatunków i ekosystemów, kształtowanie właściwych postaw człowieka wobec przyrody oraz przywracanie do właściwego stanu zasobów i składników przyrody. Formy ochrony obszarowej są projektowane i zakładane tak, aby stworzyć na terenie kraju jednolity system ochrony obszarowej, gwarantujący efektywną i maksymalną realizację celów ochrony przyrody w Polsce (ryc. 2.8). W roku 2004 (*Ochrona środowiska*, 2005) sieć ta obejmowała 23 parki narodowe (3,1 tys. km²),



Ryc. 2.8. Obszary chronione w 2004 r. według gmin. Źródło: Bank Danych Regionalnych, 1995-2004, GUS, Ministerstwo Środowiska.

120 parków krajobrazowych (24,9 tys. km²), 448 obszarów chronionego krajobrazu (70,8 tys. km²) oraz 1368 rezerwatów (1,6 tys. km²) – rycina 2.9. Poza tym na obszarze Polski znajduje się 6750 użytków ekologicznych, 103 stanowiska dokumentacyjne, 170 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych oraz 33 865 pomników przyrody. Wszystkie te indywidualne formy ochrony wprowadzone są rozporządzeniami wojewodów i uchwałami rad gmin.

W celu usprawnienia funkcjonowania najcenniejszych obszarów pod względem przyrodniczym, czyli na obszarach parków narodowych, konieczne jest uregulowanie własności gruntów. W roku 2003 na 314,5 tys. ha, jakie zajmowały



Ryc. 2.9. Sieć Natura 2000 na tle dotychczasowych obszarów chronionych w 2005 r. Źródło: Ministerstwo Środowiska.

parki narodowe, 46,9 tys. ha stanowiła własność prywatna lub inna niż skarbu państwa (*Ochrona środowiska*, 2005).

Parki spełniają również – poza funkcją ochrony przyrodniczej – ważną funkcję turystyczną i edukacyjną. W 2003 r. odwiedziło polskie parki narodowe 10,7 mln turystów. Wzrastające zainteresowanie obszarami chronionymi ze strony społeczeństwa wymaga tworzenia na obszarach parków infrastruktury turystycznej, nie zagrażającej podstawowej funkcji, czyli ochrony obiektów najcenniejszych pod względem przyrodniczym.

2.6.3. Sieć Natura 2000

Sieć Natura 2000 wyznaczona i obowiązująca w krajach Unii Europejskiej jest instrumentem optymalizacji działań na rzecz zachowania dziedzictwa przyrodniczego w UE, ustanowionym jako wypełnienie zobowiązań wynikających z Konwencji o różnorodności biologicznej, podpisanej przez Polskę 5 czerwca 1992 r. i ratyfikowanej 23 grudnia 1995 r. (Dz. U. Nr 58 poz. 253 i 254 z 1996 r.), jak również jedną z form ochrony prawnej ujętą w Ustawie o ochronie przyrody, Dz. U. Nr 92 poz. 880. z dnia 16 kwietnia 2004 r. Celem utworzenia sieci jest zachowanie zarówno zagrożonych wyginięciem siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt w skali Europy, jak i siedlisk typowych dla danych regionów kontynentu. Sieć Natura tworzą dwa typy obszarów: obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) oraz specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO) wyznaczone na podstawie trzech regulacji Unii Europejskiej:

- Dyrektywy Rady 79/409 EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. o ochronie dzikich ptaków (tzw. „Dyrektywa Ptasia”),
- Decyzji Komisji Europejskiej 97/266 z dnia 18 grudnia 1996 r. w sprawie zakresu informacji o obszarach proponowanych do systemu NATURA 2000,
- Dyrektywy Rady 92/43 EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz fauny i flory (tzw. „Dyrektywa Siedliskowa”).

W Polsce występuje 267 gatunków ptaków uwzględnionych w Dyrektywie Ptasiej, zaś w sieci Natura 2000 wytypowano 72 obszary specjalnej ochrony ptaków i 184 specjalne obszary ochrony siedlisk. Najwięcej tych obszarów wyznaczono w województwach lubelskim, pomorskim, zachodniopomorskim, zaś pod względem powierzchniowym przoduje województwo podlaskie (4,84 tys. km² OSO i 2,39 tys. km² SOO) oraz warmińsko-mazurskie (5,04 tys. km² OSO i 0,68 tys. km² SOO). Sieć Natura 2000 podlegać musi jednak weryfikacji, gdyż ciągle zgłaszane są nowe propozycje odnośnie funkcjonowania sieci zarówno przez organizacje pozarządowe, z reguły postulujące rozwój sieci o obiekty z tzw. „*Shadow List*” zaktualizowanej ostatnio 16 marca 2006 r., jak i przez instytucje samorządowe i administracji państwowej szczebla wojewódzkiego, skarżące się często na nadmierne ograniczenie możliwości rozwoju społeczno-gospodarczego regionów, np. w województwie podlaskim i zachodniopomorskim.

2.6.4. Ochrona krajobrazu

Poprawne, to znaczy zgodne z założeniami rozwoju zrównoważonego, gospodarowanie środowiskiem naturalnym i kulturowym jest obecnie jednym z priorytetów polityki przestrzennej w krajach Unii Europejskiej. Ogólne zasady kształtowania przestrzeni rozumianej jako krajobraz wielofunkcyjny ujęte są między innymi w kilku dokumentach Unii Europejskiej, w tym w Europejskiej Konwencji Krajobrazowej podpisanej przez stronę polską w dniu 21 grudnia 2001 r. oraz Konwencji o obszarach wodno-błotnych podpisanych przez Polskę 22 listopada 1972 roku, a ratyfikowanej 22 marca 1978 r. (Dz. U. Nr 7 poz. 24 i 25). Po akcesji Polski do Unii Europejskiej istnieje potrzeba stworzenia przestrzennego systemu ochrony krajobrazu, który łączyć będzie funkcje ochrony przyrody i dziedzictwa kulturowego w typowym i tożsamym krajobrazie.

Wstępną koncepcję takiego systemu przedstawił zespół pod kierunkiem J. Bogdanowskiego (1999). System ten zawierał obszary parków narodowych i rezerwatów, parków krajobrazowych, krajobrazy historyczne (56 obszarów) i krajobrazy kulturowe (93 obiekty). Wyróżnione obszary historyczne posiadały szczególną wartość krajobrazową wynikającą z reprezentatywności dla poszczególnych krain geograficznych.

2.7. Silne i słabe strony polskiej przestrzeni przyrodniczej

Polska przestrzeń przyrodnicza stanowi element, który może generować rozwój społeczno-gospodarczy, a który nie w pełni jest jeszcze wykorzystywany. Do najważniejszych jej silnych stron zaliczyć można urozmaiconą rzeźbę terenu, rosnący udział powierzchni leśnych w ogólnej powierzchni kraju, dużą różnorodność biologiczną ekosystemów leśnych, łąkowych i polnych oraz typologiczną pokrywy glebowej, wysoki stopień czystości gleb pod względem zawartości metali ciężkich, dużą liczbę ekosystemów jeziornych i błotnych, piaszczyste i długie wybrzeże morskie, różnorodność krajobrazową (z licznymi obiektami dziedzictwa kultury materialnej jako elementem nie przyrodniczym oraz obiektami przyrodniczymi prawnie chronionymi), jak również korzystne tendencje w stanie jakościowym środowiska oraz różnorodności typów ochrony prawnej środowiska przyrodniczego gwarantującą zachowanie jego rzeczywistych walorów; zaś do słabych stron polskiej przestrzeni przyrodniczej oraz jej zagrożeń należą: zły stan sanitarny wód powierzchniowych, mała retencja i zasoby wód powierzchniowych i wglębnych, ograniczone potencjalne możliwości wykorzystywania odnawialnych źródeł energii i silna eksploatacja surowców nieodnawialnych, zły stan zdrowotny drzewostanów, młody drzewostan, mała spójność kompleksów leśnych, duże potencjalne zagrożenie erozją eoliczną i wodną gleb, niska wartość buforowa dużej części pokrywy glebowej, zagrożenia wynikające ze składowania odpadów (mały procent utylizacji i wtórnego przerobu odpadów).

2.8. Alokacja środków UE na ochronę środowiska

Koszty wdrożenia przez Polskę *acquis* wynikającego z Układu Akcesyjnego szacowane są na poziomie od 22,1 do 42,8 mld euro, w zależności od przyjętego scenariusza rozwiązań w realizacji polityki ekologicznej państwa. Wymaga to od naszego kraju olbrzymich nakładów inwestycyjnych na ochronę i gospodarowanie środowiskiem. Niestety, w ostatnich latach (2002-2006) można zaobserwować wyraźny spadek realnych nakładów na inwestycje związane z ochroną środowiska i gospodarką wodną, a także zmniejszanie się ich udziału w produkcie krajowym brutto. Gdy jeszcze w 1998 r. wydatki inwestycyjne wynosiły ponad 11 mld zł, co stanowiło około 1,5% PKB, to w 2001 r. spadły do około 7 mld zł – około 0,9% PKB, a w kolejnych latach obniżyły się o następne 2 mld zł, stanowiąc już tylko około 0,7% PKB (*Ochrona środowiska*, 2005). Podobnie malał udział wydatków na ochronę środowiska (inwestycyjnych i bieżących) sektora gospodarczego w PKB: w końcu lat 1990. kształtował się on na poziomie 1,9%-2,0%, obecnie zaś jest to około 1%. Trzeba jednak zaznaczyć, że udział nakładów na ochronę środowiska obejmujących zarówno wydatki inwestycyjne, jak i koszty bieżące jest jednym z najwyższych w Europie i sięgał 3,5% w 2004 r. (5,2% w 1999).

W ciągu ostatnich 12 lat część przedsięwzięć na rzecz środowiska finansowana była z środków zagranicznych. Przyznana pomoc zagraniczna na realizację tych celów w latach 1991-2003 wyniosła 2,1 mld dol. Część środków wykorzystanych na cele realizacyjne polityki ekologicznej, to jest około 100 mln dol., pochodziła z tak zwanej ekokonwersji (*debt-for-nature-swap*). Najwięcej środków otrzymała Polska z funduszy Unii Europejskiej (87,2%), zaś dziedziną, w której sfinansowano najwięcej projektów, była ochrona wód i gospodarka wodna (79,9%). W sumie w latach 1991-2003 z środków pomocowych finansowane były 623 projekty, z czego na program PHARE przypada 9,4% dotacji, fundusz ISPA – 77,8%, a następnie fundusze rządu Danii – 5,8% (*Ochrona środowiska*, 2005).

Czyste środowisko, prawidłowe wykorzystanie jego potencjału oraz poprawnie funkcjonująca infrastruktura komunikacyjna to szansa na przyciąganie zarówno inwestycji zagranicznych, jak i ludności, chcącej migrować z zatłoczonych obszarów aglomeracji zachodniej Europy do regionów z dobrym stanem sanitarnym środowiska i małą gęstością zaludnienia. Rozbudowywanie bazy hotelowej stwarza ponadto szansę rozwoju sektora turystyki. Dotyczy to szczególnie gmin nadmorskich, górskich oraz położonych na obszarach pojeziernych, ale również wielu innych gmin, np. położonych w pobliżu obszarów silnie zurbanizowanych (agroturystyka). Dodatkowym walorem polskiej przestrzeni sprzyjającym rozwojowi turystyki jest sieć 43 uzdrowisk usytuowanych w dwunastu województwach (Kozłowska-Szczęśna i inni, 2002) oraz istniejący jeszcze potencjał środowiska pozwalający na powołanie kolejnych.

3. CHARAKTERYSTYKA PODSTAWOWYCH ELEMENTÓW ZRÓŻNICOWAŃ SPOŁECZNYCH

3.1. Podstawowe różnicowania demograficzne: stan, dynamika i struktura biologiczna ludności¹

Polska jest jednym z większych krajów Europy pod względem liczby ludności, zajmując w niej 8 miejsce wśród 42 państw. W końcu 2004 r. w Polsce było 38,2 mln mieszkańców, czyli 6,6% ogółu ludności Europy (bez Rosji), jednak wśród krajów Unii Europejskiej daje to już ponad 10% udziału. Przed II wojną światową Polska z 35 mln mieszkańców (w przedwojennych granicach) stanowiła blisko 8% ludnościowego potencjału europejskiego.

Po II wojnie światowej liczba ludności Polski szybko wzrastała wskutek przyrostu kompensacyjnego, jednak stan przedwojenny osiągnięty został dopiero w 1977 r. (pomijając zmiany granic terytorium państwowego). W drugiej połowie lat 80. zaznaczył się spadek liczby urodzeń i w rezultacie znacznie niższe tempo przyrostu ludności. Liczba urodzeń zmniejszała się gwałtownie z 720 do 560 tys. w latach 1983-1989 i 560-350 tys. w latach 1989-2004. Z kolei liczba zgonów osiągnęła w tych okresach wartości 350-380 i 380-360 tys. Spadek liczby urodzeń został zahamowany w latach 2003-2004, ale bez wyraźnych tendencji wzrostowych. Jest to głównie efekt decyzji prokreacyjnych małżeństw z wyżu demograficznego z lat 1975-1985, częściowo odsuniętych w czasie, co wyraża się późniejszym wiekiem rodzenia pierwszego dziecka. W sumie, współczynnik dzietności spadł do 1,22 (1989 – 2,08), jednej z najniższych wartości w Europie, znacznie poniżej prostej zastępowalności pokoleń. Trzeba też odnotować, że w 2004 r. liczba urodzeń pozamałżeńskich wzrosła do 15% ogółu, z poziomu 5% w końcu lat 1980. Drastycznie spadła liczba małżeństw, a w 2002 r. odnotowano ich ujemny bilans (główną przyczyną jest rozpad z powodu śmierci współmałżonka w starszych

¹ Szczegółowe informacje nt. ostatnich trendów demograficznych można znaleźć w opracowaniach: *Sytuacja demograficzna Polski*. 2003, 2004, 2005; Balcerzak-Paradowska i inni, 2004.

kategoriach wiekowych ludności). Obecnie (2004) w miastach na 1000 zawartych małżeństw przypada 330 rozwodów, na wsi – 93.

Poziom umieralności systematycznie spada, przede wszystkim wskutek lepszej opieki społecznej, postępu w medycynie oraz zachowań prozdrowotnych ludności (styl życia, nałogi, dieta), chociaż w latach 1980. i 1990. zaznaczył się przejściowy wzrost wartości wskaźników wynikający z wchodzenia w wiek poprodukcyjny roczników z II wojny światowej. Jedną z przyczyn różnicowań regionalnych w poziomie umieralności było zanieczyszczenie środowiska (zwłaszcza w latach 1980. i 1990. w rejonach uprzemysłowionych – Górny i Dolny Śląsk, Łódzkie). Niewątpliwym sukcesem jest znaczny spadek liczby zgonów niemowląt (6,8‰ – 2004, 19,3‰ – 1990).

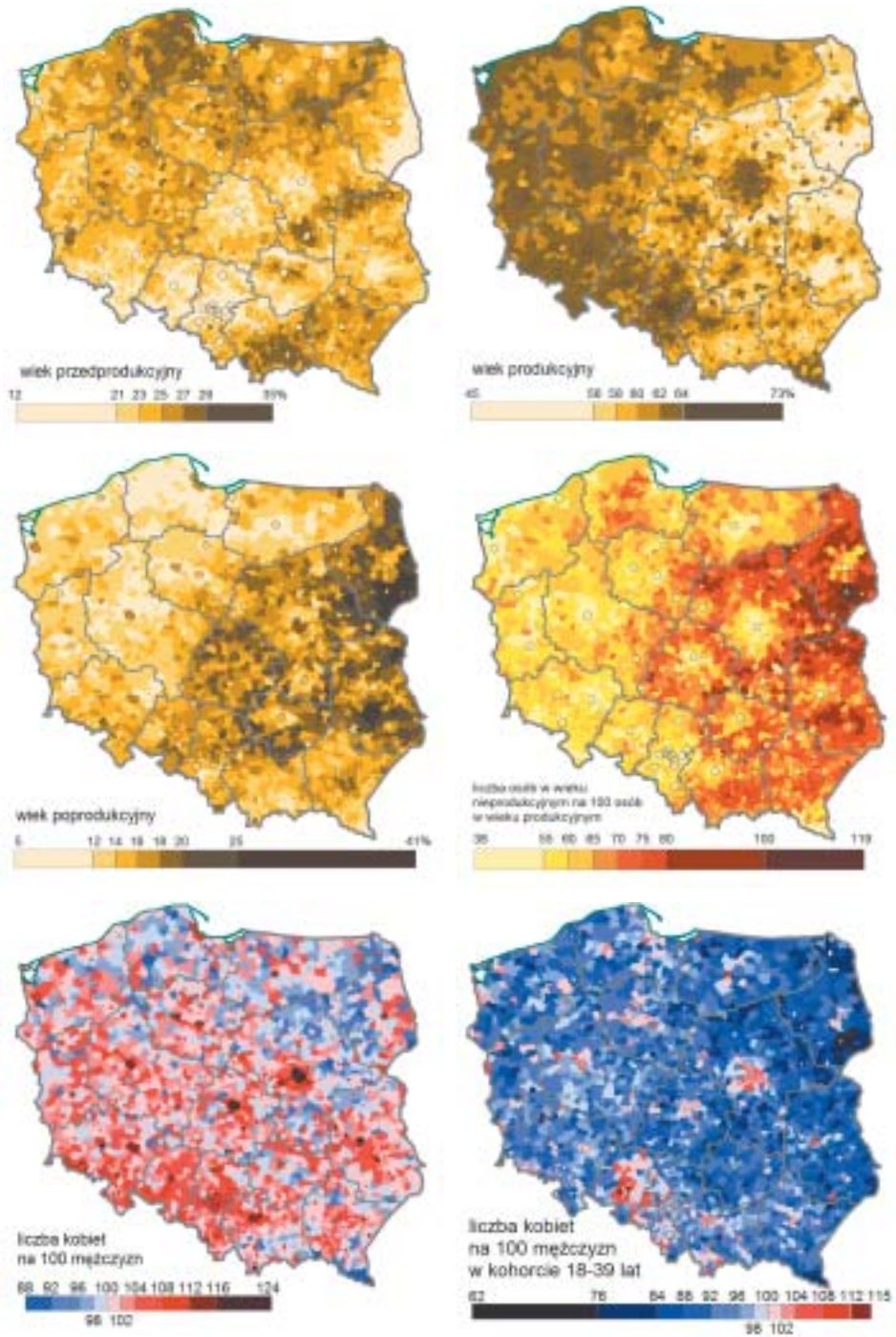
W sumie według oficjalnej statystyki GUS całkowita liczba ludności Polski zmniejsza się od roku 1998. Jest to wynikiem wartości przyrostu naturalnego oscylującego w pobliżu zera i ujemnego salda migracji międzynarodowych. Prawdopodobnie ten ostatni składnik jest nawet ważniejszy, bowiem znaczna, wręcz przeważająca część migracji międzynarodowych jest pomijana w oficjalnych statystykach.

Konsekwencją stagnacji, a obecnie powolnego spadku liczby ludności są rosnące dysproporcje w strukturze wieku i płci. O ile w 1989 r. odsetki ludności w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym wynosiły 29,8, 57,5 i 12,6%, o tyle w 2004 – 21,2, 63,5 i 15,3%. Oznacza to odpowiednio następujące zmiany w punktach procentowych: -8,1, +6,0 i +2,7%, a w liczbach bezwzględnych: -3,0, +2,1 i +1,0 mln osób. Polskę cechuje dojrzałość demograficzna, przejawiająca się wysokim odsetkiem ludności w wieku produkcyjnym oraz stosunkowo wysokim w wieku poprodukcyjnym. Na tle „starych” krajów Unii Europejskiej Polska odznacza się jednak dość korzystną sytuacją, choć w perspektywie najbliższych dekad także w naszym kraju wystąpią problemy wynikające z procesu starzenia demograficznego, zwłaszcza związanych z kosztami utrzymania systemu emerytalnego.

W 2004 r. kobiety stanowiły 51% populacji, co wynika z dłuższej przeciętnej długości życia kobiet niż mężczyzn (analogicznie 79 i 71 lat dla osób urodzonych w 2004 r.).

Struktura przestrzenna poszczególnych cech demograficznych w Polsce w dalszym ciągu mocno nawiązuje do uwarunkowań historyczno-cywilizacyjnych. Silne przemieszczenia ludności po II wojnie światowej, niespotykane wspólnie w Europie w tej skali, wpłynęły decydująco na strukturę biologiczną ludności (ryc. 3.1). Drugą istotną okolicznością była industrializacja, pociągająca za sobą migracje ludności, zapewniające równowagę rynku pracy w warunkach silnego popytu ze strony sektora przemysłowego.

W latach 1989-2004 dochodziło do pogłębiania się różnic międzyregionalnych jeśli chodzi o ważniejsze wskaźniki charakteryzujące stan, dynamikę i strukturę ludności, czyli – innymi słowy, następował proces polaryzacji demograficznej. Szczególnie duże różnice występują pod względem struktury biologicznej ludności oraz wskaźników ruchu naturalnego. Przede wszystkim utrzymuje się wyraźny



Ryc. 3.1. Struktury biologiczne ludności w 2004 r. według gmin. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, Narodowy Spis Powszechny 2002, GUS.

podział historyczny na regiony „stare” i względnie „młode”. Starość demograficzna cechuje obszary byłego Królestwa Kongresowego, Górnego Śląska oraz centrów największych aglomeracji. Młodsze demograficznie są zewnętrzne strefy aglomeracji i niektóre większe miasta oraz tereny zachodniej i północnej Polski, a także Małopolski (wyższy od przeciętnego przyrost naturalny).

Inne zróżnicowania nawiązują albo do wspomnianych uwarunkowań historyczno-cywilizacyjnych (wzorce małżeńskie i prokreacyjne oraz wynikające z tego współczynniki zawierania małżeństw, dzietności i urodzeń), albo do znanego dychotomicznego podziału miasto-wieś (styl życia, warunki życia i zamieszkania oraz opieka zdrowotna, warunkujące współczynniki umieralności i zgonów oraz strukturę migrantów). W ostatnim przypadku podział ten stopniowo zaciera się na obszarach bezpośredniego oddziaływania dużych miast, zwłaszcza metropolii, wskutek czego rozpatrywanie wskaźników w podziale na miasto i wieś w skali całego kraju nie zawsze jest uzasadnione.

3.2. Migracje i ich rola w kształtowaniu systemu osadniczego

Pomimo stagnacji liczby ludności współcześnie dochodzi do znaczących przemian w rozmieszczeniu potencjału demograficznego. Największą rolę w kształtowaniu systemu osadniczego w skali ogólnokrajowej spełniają obecnie – podobnie jak w poprzednich dekadach – migracje wewnętrzne, chociaż ich wielkości względne i bezwzględne uległy zmniejszeniom, przynajmniej według oficjalnej statystyki. Przykładowo, podczas ostatniego spisu powszechnego stwierdzono różnicę w stosunku do rejestracji bieżącej *in minus* o około 400 tys. mieszkańców (efekt odpływu za granicę – por. m. in. Rajkiewicz, 2004), przy czym suma różnic bezwzględnych w gminach wyniosła 859 tys. (niedoszacowanie – 229 tys., przeszacowanie – 630 tys.). Jak wykazały szczegółowe analizy (Śleszyński, 2004a, 2005b), wynikało to głównie z nierejestrowania migracji (niedopełnienie obowiązku meldunkowego).

Podczas spisu powszechnego stwierdzono, że 59,2% ludności mieszka w miejscu obecnego zamieszkania (właściwie – gminie, z podziałem na miasta i obszary wiejskie w gminach miejsko-wiejskich) od urodzenia, a następne 30,3% przybyło tam przed 1989 rokiem (*Raport z wyników...*, 2002). Tylko 10,5% zmieniło miejsce zamieszkania w latach 1989-2002. Szczegółowe dane gminne wskazują jednak, że ten ostatni wskaźnik przyjmuje wartości z reguły większe niż 20% w strefach podmiejskich większych miast, zwłaszcza metropolii (poza konurbacją górnośląską). Przyczyny zmiany miejsca zamieszkania po 1989 r. były typowe i wiązały się ze sprawami rodzinnymi (43%), w tym zawarciem małżeństwa (27%), warunkami mieszkaniowymi (36%) oraz pracą (13% – *Migracje wewnętrzne...*, 2003). Nieco ponad 60% migracji stanowiły przemieszczenia do miast (tab. 3.1).

Tabela 3.1. Migracje wewnętrzne w latach 1989-2002 według kierunków.

Obecne miejsce zamieszkania	Poprzednie miejsce zamieszkania			
	ogółem	miasta	wieś	nieustalone
w tys.				
Ogółem	3 924,3	2 124,3	1 709,3	90,7
Miasta	2 359,7	1 271,0	1 032,6	56,1
Wieś	1 564,6	853,3	676,7	34,6
w %				
Ogółem	100,0	54,1	43,6	2,3
Miasta	60,1	32,4	26,3	1,4
Wieś	39,9	21,7	17,2	0,9

Źródło: *Migracje wewnętrzne ludności 2002, 2003, GUS, Warszawa.*

Przemiany społeczno-gospodarcze po 1989 r. spowodowały pewne zmiany głównych tradycyjnych dotychczas kierunków przemieszczeń ludności. Generalnie nawiązują one do obserwowanych wcześniej, szczególnie w relacji aglomeracje-obszary peryferyjne, jednak różnice tkwią w atrakcyjności poszczególnych ośrodków jako miejsca pracy i zamieszkania, mającym swe źródło wprost w przemianach społeczno-gospodarczych. Mniejsze napływy charakteryzują obecnie m. in. konurbację górnośląską i aglomerację łódzką, które nie równoważą ubytku naturalnego. Dodatkowo odpływ ludności pogłębia obserwowany tam systematyczny spadek potencjału demograficznego.

Charakterystycznym zjawiskiem jest wzrost znaczenia migracji międzynarodowych (por. Korcelli, 1998; Iglicka i Weinar, 2005), przy czym szczegółowa analiza tych procesów jest bardzo trudna ze względu na dużą fragmentaryczność danych źródłowych (szacuje się, że w niektórych aspektach oficjalna statystyka obejmuje zaledwie 20-30% zdarzeń). Polska w całej powojennej historii notowała ujemne saldo migracji zagranicznych (w latach 1945-2004 według danych GUS wyjechało około 4 mln osób, ale faktyczna liczba jest większa o co najmniej 1 mln, obejmujący głównie nierejestrowany odpływ w latach 1980.; por. Okólski, 1994; Sakson, 2000).

Odrębnym zagadnieniem są migracje wahałowe, obejmujące okresowe, często systematyczne wyjazdy do pracy. Według spisu powszechnego za granicą w 2002 r. czasowo, tj. dłużej niż 12 miesięcy, pozostawało 240 tys. osób (*Migracje zagraniczne...*, 2003), ale liczba ta z pewnością jest zaniżona. Można szacować, że w 2005 r. za granicą pracowało (przynajmniej przez kilka miesięcy) nawet 1 mln osób faktycznie zameldowanych w miejscu zamieszkania w Polsce. W stosunku do zidentyfikowanych, szczególnie w latach 1970. i 1980., a także 1990. obszarów źródłowych (zwłaszcza Opolszczyzna – Rauziński, 1996, 1998; Jończy, 2004; nadto Małopolska, północne Podlasie) obserwuje się wzmożone migracje osób młodych, lepiej wykształconych (lub nawet jeszcze studiujących), pochodzących z obszarów zarówno metropolitalnych, jak i peryferyjnych. Proces „drenażu

mózgów” w ostatnich dekadach miał wzmoczony przebieg na początku lat 1980. i 1990. (Hryniewicz i inni, 1997), a obecna fala ma związek nie tylko z akcesją z Unią Europejską i otwarciem rynków pracy (szczególnie w Wielkiej Brytanii), lecz także ze znacznym poprawieniem się dostępności komunikacyjnej (w tym demonopolizacji sektora lotniczego). Odpływ wykształconych jednostek skutkować będzie pogorszeniem się kapitału ludzkiego, szczególnie w regionach peryferyjnych.

Polska leży na głównej w skali Europy osi przemieszczeń o kierunku wschód – zachód, co stwarza szczególne warunki dla pobyków czasowo-tranzytowych, związanych z oczekiwaniem na możliwość przeniesienia się do bardziej rozwiniętych krajów Unii Europejskiej (Jerczyński, 1999). Dotyczy to zwłaszcza obywateli krajów byłego Związku Radzieckiego i Azji. Pozostałe przemieszczenia mają charakter migracji wahadłowych oraz stałosiedleńczych. Napływ imigrantów nie jest wysoki. Oficjalnie w Polsce w latach 1989-2002 osiedliło się zaledwie 120 tys. osób, z czego 80% z polskim obywatelstwem (migracje powrotne – por. Heffner, 1999; Iglicka, 2001). Liczba imigrantów pozostających nielegalnie lub nie meldujących się, ale przebywających zgodnie z prawem (w okresie ważności wizy) jest dużo wyższa. Różne szacunki podają liczby od 300 tys. do nawet 1 mln osób, przy czym dane Urzędu ds. Repatriacji i Cudzoziemców mówią o 450 tys. w 2004 r. (Gmaj, 2005). Wraz z poprawą sytuacji gospodarczej Polska stanie się krajem bardziej atrakcyjnym dla migrantów i należy spodziewać się wzrostu presji migracyjnej ze strony zarówno migrantów rejestrujących się, jak i nielegalnych. Presja ta w pierwszej kolejności zostanie skierowana na największe i najbardziej rozwinięte aglomeracje.

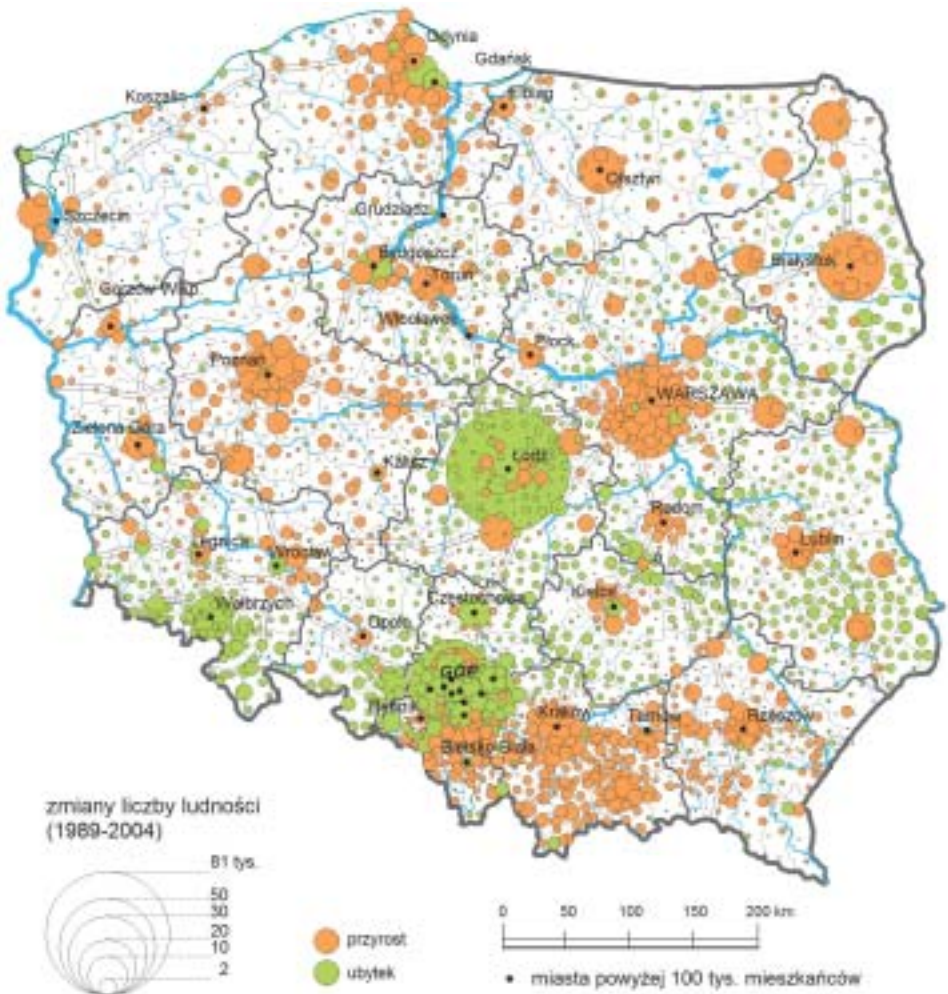
3.3. Zmiany rozmieszczenia ludności: procesy depopulacji i koncentracji oraz ich konsekwencje

Różnice we wskaźnikach ruchu naturalnego i migracje prowadzą do pogłębiania różnic rozmieszczenia ludności. Obecnie mają miejsce trzy charakterystyczne zjawiska z tym związane: a) depopulacja peryferyjnych obszarów wiejskich; b) koncentracja na obszarach metropolitalnych; c) dekoncentracja w obrębie (wewnątrz) obszarów metropolitalnych.

Depopulacja peryferyjnych obszarów wiejskich wiąże się z tradycyjnym odpływem ludnościowym (Eberhardt, 1989), związanym z trudnymi warunkami gospodarowania, a po 1989 r. także recesją gospodarczą. Główne obszary depopulacyjne w Polsce to współcześnie przede wszystkim obszar wzdłuż wschodniej granicy (zwłaszcza przy granicy z Białorusią), a także rejon Opolszczyzny, następnie Sudetów i Przedgórze Sudeckiego, południowa część województwa świętokrzyskiego (w tym Poniemie) oraz Pomorze Środkowe (ryc. 3.2, 3.3 i 3.4). Szczegółowa analiza danych otrzymanych z GUS, dotyczących liczby ludności

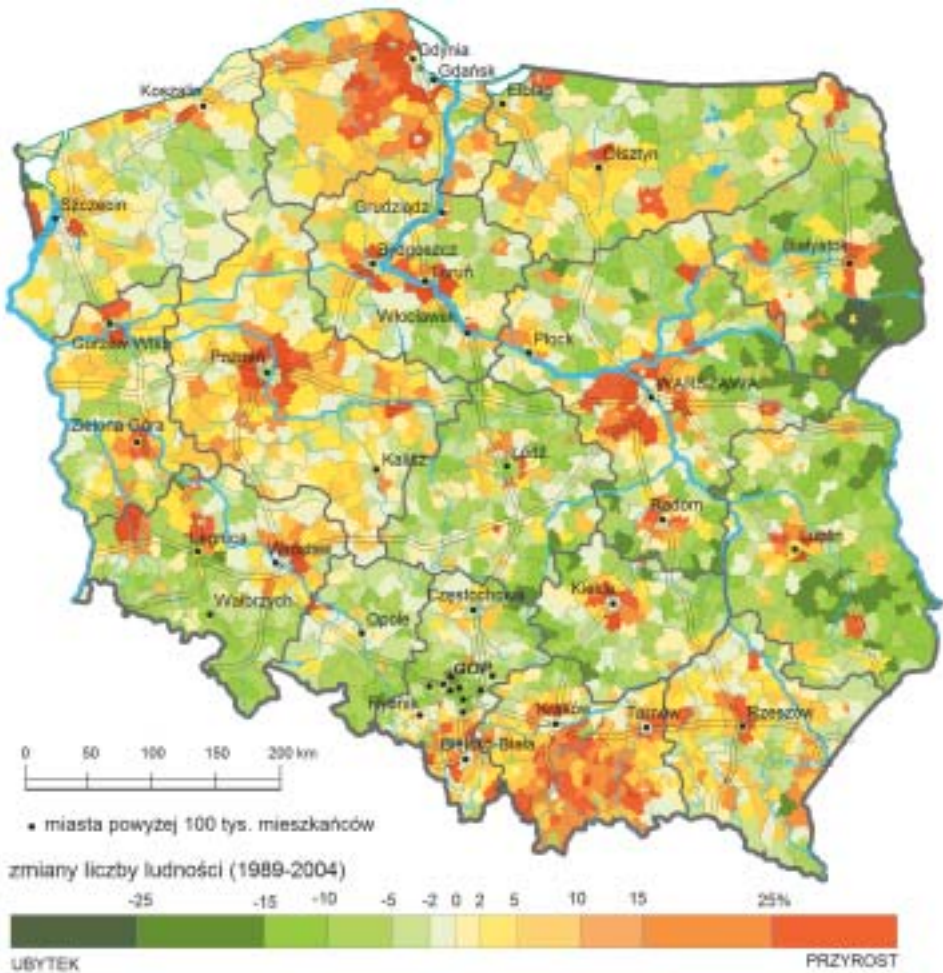
według miejscowości w 1988 i 2002 r. (ponad 40 tys. jednostek) wskazuje, że szczególnie duże zmiany zachodzą w obrębie wsi najmniejszych (poniżej 100 mieszkańców), z których w latach 1989-2002 ubyło w niektórych regionach kraju niekiedy nawet ponad 20% mieszkańców (por. też Śleszyński, 2006a). Tak znaczne wyludnianie się wsi utrudnia efektywne wykorzystanie i planowanie infrastruktury technicznej i komunikacyjnej oraz zagospodarowanie porzuconych nieruchomości.

Pozostałe obszary wiejskie również tracą mieszkańców, chociaż w mniejszym stopniu. Nieliczne wyjątki (Kaszuby, Małopolska – zwłaszcza Podhale) są związane z uwarunkowaniami historyczno-kulturowymi kształtowania się społeczności regionalnych, zachowujących w pewnym stopniu tradycyjny system wartości i model rodziny.



Ryc. 3.2. Bezwzględne zmiany liczby ludności w latach 1989-2004 według gmin.
Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, Narodowy Spis Powszechny 1988, GUS.

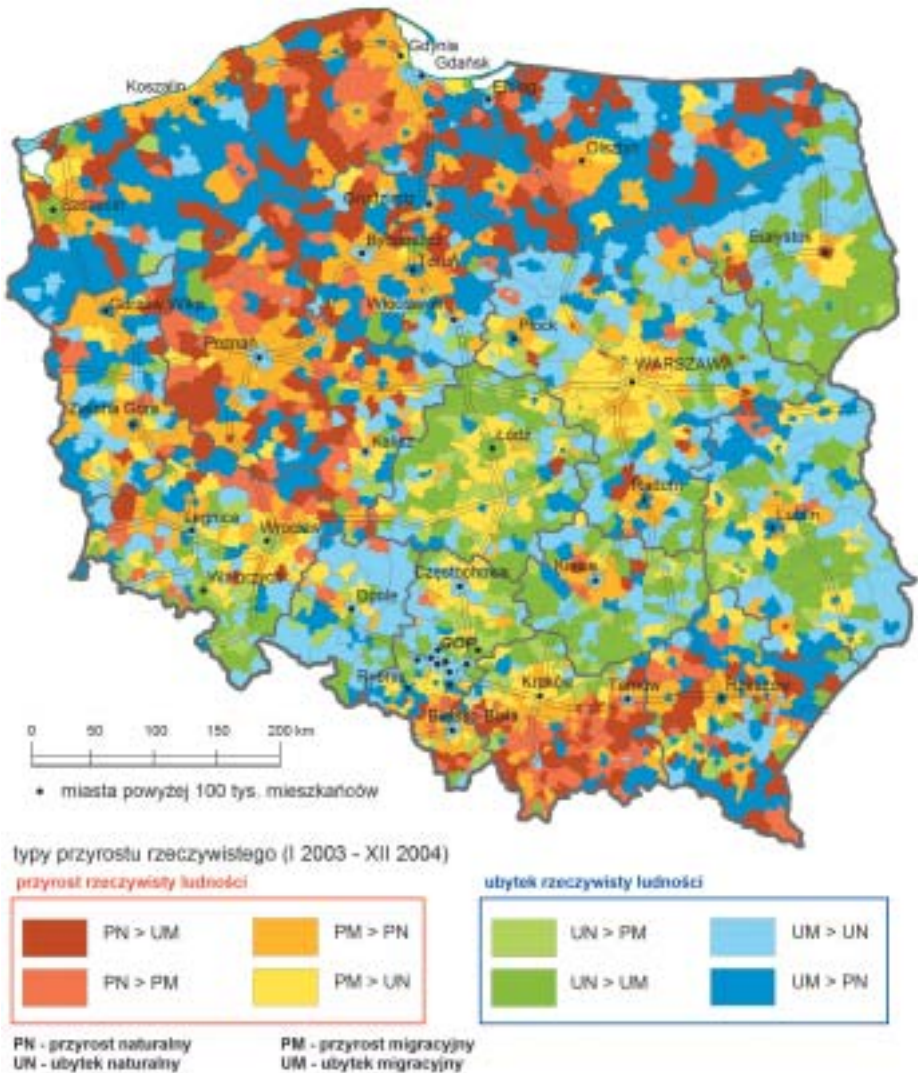
Koncentracja ludności następuje w ośrodkach miejskich i ich strefach podmiejskich, przy czym najwyższe tempo przyrostu obserwuje się w najbardziej atrakcyjnych aglomeracjach, tj. warszawskiej (por. Potrykowska i Śleszyński, 1999), trójmiejskiej, poznańskiej, wrocławskiej i krakowskiej. Dużą dynamikę notują też niektóre ośrodki średniej wielkości, mające w przyszłości szanse stać się „pełnoprawnymi” obszarami metropolitalnymi. Dotyczy to szczególnie miast tzw. Ściany Wschodniej, gdzie wykształcenie się metropolii jest szczególnie pożądane (Lublin, Białystok, Rzeszów). Duże szanse na wzrost demograficzny ma także Olsztyn. Trudniejsza jest sytuacja w Kielcach, które wraz ze strefą podmiejską po 1989 r. notowały wprawdzie wzrost, ale w granicach administracyjnych miasta nastąpił spadek ludnościowy.



Ryc. 3.3. Względne zmiany liczby ludności w latach 1989-2004 według gmin.
Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, Narodowy Spis Powszechny 1988, GUS.

W obrębie regionalnych układów osadniczych następuje zatem charakterystyczny proces przepływów ludności. Do większych miast napływa ludność z obszarów peryferyjnych, osiedlając się przede wszystkim w ich strefach zewnętrznych, rzadziej centralnych i obszarach podmiejskich. W tym samym czasie następuje odpływ mieszkańców z miast w granicach administracyjnych do strefy podmiejskiej. Obrót migracyjny, czyli suma odpływów i napływów jest wysoki, ale z reguły tylko w strefie podmiejskiej efektywność migracji jest wysoka i dodatnia.

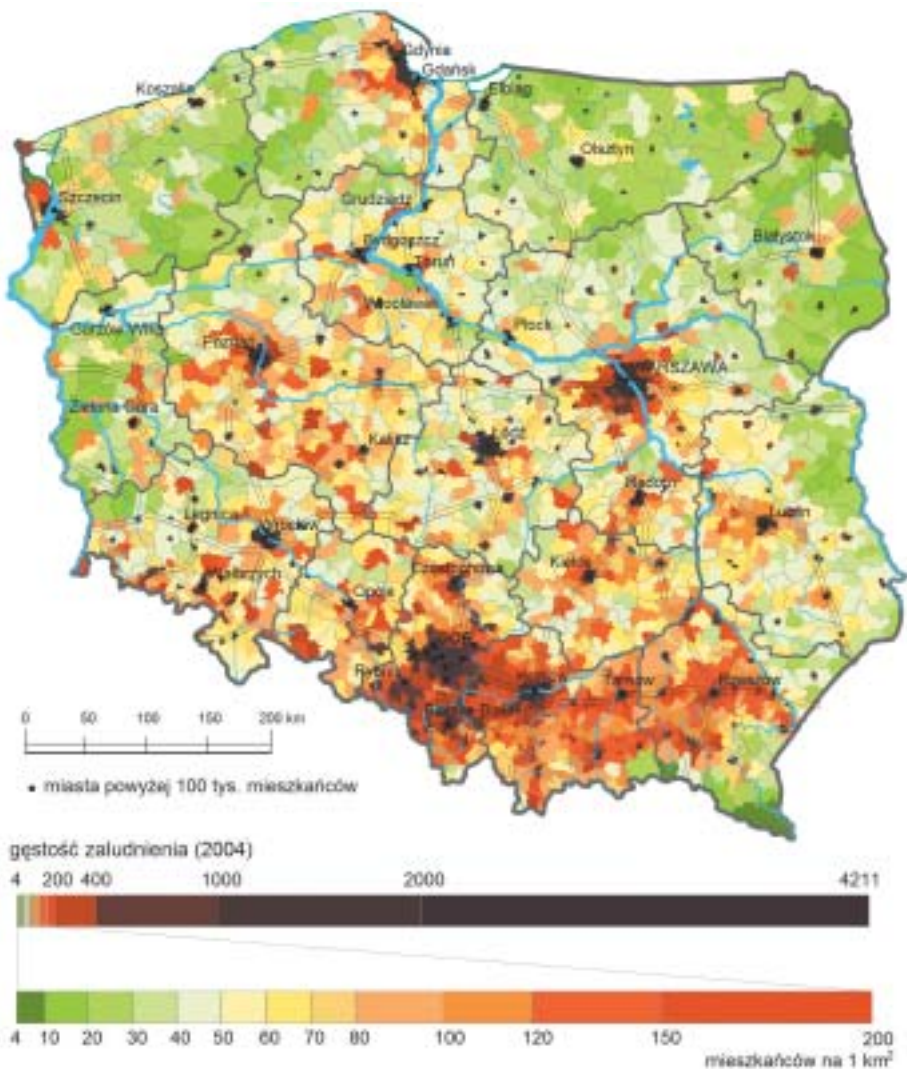
Konsekwencje demograficzne zmian koncentracji i dekoncentracji ludności są bardzo istotne i będą w zasadniczy sposób wpływały na rozwój społeczno-ekonomiczny.



Ryc. 3.4. Typy przyrostu rzeczywistego w okresie 1 I 2003 – 31 XII 2004 według gmin według typologii Webba. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

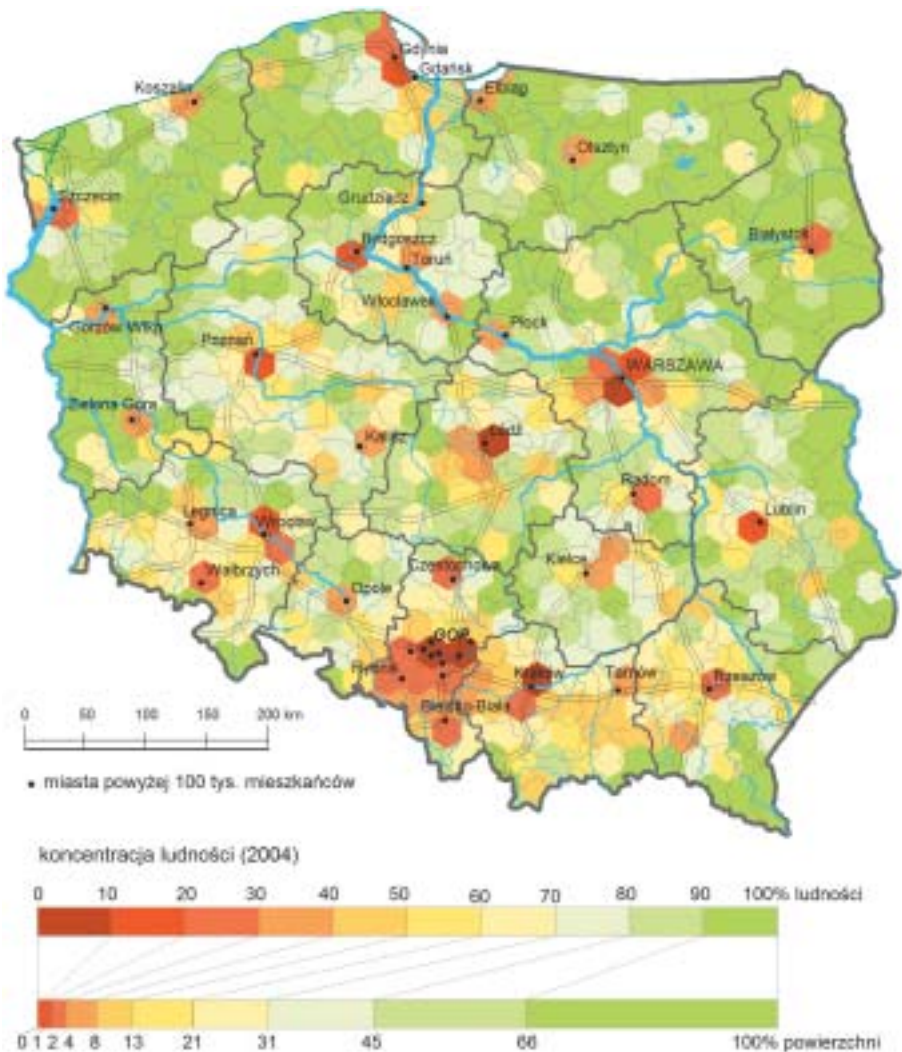
czny regionów. Po pierwsze, poważnym zaburzeniem ulega struktura demograficzna obszarów depopulacyjnych, szczególnie na obszarach wiejskich. Zwiększony odpływ kobiet do miast skutkuje defeminizacją wsi – w niektórych gminach na obszarach odpływowych na 100 mężczyzn w wieku 20-39 lat przypada mniej niż 70 kobiet. Związane z tym mniejsze szanse na założenie rodziny są bardzo ważnym negatywnym uwarunkowaniem rozwoju demograficznego.

W efekcie opisanych procesów pogłębiają się uwarunkowane historycznie dysproporcje w rozmieszczeniu ludności (choć na tle innych krajów europejskich Polskę charakteryzuje względnie równomierne jej rozłożenie). Najgęściej zaludnio-



Ryc. 3.5. Gęstość zaludnienia w 2004 r. według gmin. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

ne obszary w Polsce to Górny Śląsk, Małopolska i aglomeracje miejskie (ryc. 3.5). Obserwuje się też charakterystyczny trójkąt o wyższej od średniej gęstości zaludnienia. Jego wierzchołek usytuowany jest w aglomeracji gdańskiej (trójmiejskiej), zaś podstawa obejmuje obszar ciągnący się od południowo-zachodnich po południowo-wschodnie krańce kraju (bez terenów górskich). Na obszarze tym mieszka około 80% ludności Polski. Średnia gęstość zaludnienia Polski wynosi 122 osoby na 1 km² (na wsi – 50, w miastach – 1116). Relacja pomiędzy najrzadziej i najgęściej zaludnionymi gminami wiejskimi wynosi około 1: 12. W sumie połowa ludności kraju jest skoncentrowana na jego 13% powierzchni (ryc. 3.6).



Ryc. 3.6. Koncentracja ludności w 2004 r. według gmin. Dane zagregowano w heksagonach o powierzchni 500 km². Źródło: Narodowy Spis Powszechny 2002, GUS (wykaz ludności w miejscowościach), aktualizacja na podstawie Banku Danych Regionalnych 1995-2004.

Koncentracja i depopulacja w układzie regionalnym i lokalnym niesie ze sobą negatywne i pozytywne konsekwencje. Spadek liczby ludności wiąże się ze zmniejszaniem potencjału społeczno-ekonomicznego, gdyż zmniejsza się liczba pracujących oraz niższe są wskaźniki atrakcyjności pod względem popytu wewnętrznego (głównie konsumenckiego ze strony gospodarstw domowych) i lokalizacji inwestycji. Równocześnie wzrasta obciążenie ekonomiczne, gdyż coraz mniejsza liczba pracujących musi utrzymać rosnącą liczbę niepracujących. Dysproporcje w skali regionalnej nie mają znaczenia dla stabilności systemów emerytalno-ubezpieczeniowych (działających w skali całego kraju), stanowią jednak zagrożenie np. dla dochodów gmin z powodu mniejszych kwot przypadających z części podatków (PIT, CIT) oraz podwyższonych kosztów opieki socjalnej. Koncentracja ludności ogółem, a zwłaszcza w wieku produkcyjnym wzmacnia natomiast oddziaływanie tzw. korzyści aglomeracji.

Depopulacja pociąga za sobą pozytywne zjawiska w odniesieniu do środowiska przyrodniczego. Spadek liczby ludności oznacza bowiem zmniejszenie antropopresji i tym samym podniesienie walorów środowiskowych. Umiejętne wykorzystanie tego potencjału wraz z koniecznością zagospodarowania porzucanej i zaniedbanej infrastruktury może okazać się kluczowe dla rozwoju funkcji letniskowych, a tym samym pobudzenia lokalnego życia społeczno-gospodarczego.

3.4. Zmiany w strukturze rodzin i gospodarstw domowych

W ostatnich dwóch dekadach obserwuje się istotne przemiany struktury oraz pozycji społecznej rodzin i gospodarstw domowych. Jest to konsekwencja przemian politycznych, światopoglądowych i obyczajowych związanych z modernizacją społeczną, odrzuceniem wartości tradycyjnych na rzecz liberalnych oraz wzrostem konsumpcyjnego stylu życia, określanych w literaturze jako „drugie przejście demograficzne” (Lesthaeghe i van de Kaa, 1986; van de Kaa, 1987; Kotowska, 1999). Jeden z aspektów tego zjawiska przez demografów określany jest wprost jako kryzys małżeństwa i rodziny (*Sytuacja demograficzna...*, 2004). W Polsce procesy demograficzne opisywane w teorii drugiego przejścia demograficznego nałożyły się na zjawiska związane z transformacją społeczno-gospodarczą i bardzo złą sytuacją ekonomiczną młodych małżeństw. Istotnym czynnikiem są tutaj problemy mieszkaniowe przy praktycznym braku polityki prorodzinnej państwa (por. Balcerzak-Paradowska i inni, 2004), silnie ograniczające względną stabilizację społeczną młodych małżeństw. Zjawiska te obserwuje się przede wszystkim w największych aglomeracjach. Mają one jednak szczególne znaczenie na obszarach peryferyjnych, gdzie występuje bardzo zła sytuacja na rynku pracy.

W latach 1989-2002 nastąpił istotny przyrost liczby gospodarstw domowych (o 1,4 mln, do 13,3 mln), zwłaszcza jednoosobowych (ich liczba wyniosła 3,3 mln).

Główną przyczyną jest zwiększający się odsetek ludności starszej i w następstwie tego częstszy rozpad rodzin w wyniku śmierci jednego ze współmałżonków. Wzrost liczby gospodarstw domowych był przy tym na ogół szybszy niż przyrost substancji mieszkaniowej, nawet w najbardziej rozwiniętych regionach. Szczególnie zła sytuacja dotyczy największych miast (powyżej 500 tys. mieszkańców), w których na 100 gospodarstw domowych przypada 86 mieszkań (Śleszyński, 2004c). Równocześnie w tym okresie wzrósł wskaźnik powierzchni mieszkaniowej przypadającej na 1 osobę. Oznacza to, że nastąpiło rozwarstwienie ludności pod względem zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych.

W sumie zmiany struktury rodzin i gospodarstw domowych postępowały szybciej niż modernizacja infrastruktury mieszkaniowej. Oznacza to pogłębienie się niedopasowania istniejącego stanu substancji mieszkaniowej do rzeczywistych potrzeb.

3.5. Jakość kapitału ludzkiego i społecznego

Poziom wykształcenia ludności uznawany jest wspólnie za jeden z najważniejszych czynników rozwojowych (lub, w przypadku niskiego poziomu wykształcenia, za ograniczający rozwój). Wykształcenie ludności, wraz z kwalifikacjami zawodowymi, jest składnikiem kapitału ludzkiego i pochodną innej, podobnej zmiennej – kapitału społecznego.

Analiza wyników spisu powszechnego z roku 2002 pozwala stwierdzić, że średni poziom wykształcenia jest nadal niedostateczny i silnie zróżnicowany przestrzennie, chociaż liczba osób posiadających wykształcenie wyższe od 1988 roku wzrosła o połowę, z 6,5% do 10,2%, zwłaszcza wśród kobiet (por. też *Strategia rozwoju edukacji...*, 2005). Najwyższy poziom wykształcenia reprezentuje ludność największych miast i obszarów metropolitalnych, gdzie odsetek ludności z wykształceniem wyższym sięga niekiedy 20%. Szczególnie wysoka koncentracja ludności lepiej wykształconej charakteryzuje suburbanizujące się strefy podmiejskie. Na drugim biegunie lokują się regiony peryferyjne, gdzie odsetek ludności z wykształceniem wyższym nie przekracza zwykle 5%. Średnio w miastach 14% ludności powyżej 15 roku życia ma wykształcenie wyższe, na wsi – 4%, ale wyłączając z tej ostatniej kategorii strefy podmiejskie wskaźnik ten osiąga wartości zaledwie około 3%.

Odwrotnością opisanej struktury przestrzennej jest z kolei udział ludności z wykształceniem podstawowym, podstawowym nieukończonym i nie mającej wykształcenia. W niektórych gminach wiejskich udział ludności z wykształceniem nie wyższym niż podstawowe przekracza 50%. Niski poziom wykształcenia ludności na obszarach wiejskich i w małych miastach wynika ze słabego poziomu rozwoju gospodarczego i stałego odpływu ludności lepiej wykształconej i przedsiębiorczej, przede wszystkim w młodszych kategoriach wiekowych (20-30 lat). W przypadku największych aglomeracji (zwłaszcza warszawskiej) charakterystyczny jest wyraźny, dość równomierny spadek wykształcenia wraz ze wzrostem

odległości. Obszary położone w odległości 100-150 km (Warszawa), 30-70 km (np. Szczecin, Poznań, Olsztyn, Białystok, Łódź, Opole), cechują się wskaźnikami udziału ludności z wyższym wykształceniem poniżej 3-6%, a więc najmniej w skali kraju. Większa część młodszych i bardziej przedsiębiorczych jednostek przenosi się do ośrodków metropolitalnych, wzbogacając ich kapitał ludzki. Coraz znaczniejsza część wybiera jednak emigrację. Grozi to ponownym wzrostem procesu „drenażu mózgow”, obserwowanego m. in. po stanie wojennym i w pierwszej połowie lat 1990. (Hryniewicz i inni, 1997), istotnie osłabiającym kapitał ludzki i potencjał intelektualny kraju, jak i poszczególnych ośrodków miejskich oraz regionów. Oficjalne statystyki odnotowują w ostatnich latach wymeldowania za granicę zaledwie na poziomie 18-26 tys. osób rocznie, jednak faktyczna skala emigracji jest o wiele wyższa.

Zjawisko koncentracji osób z lepszym wykształceniem jest korzystne z ekonomicznego punktu widzenia, gdyż gwarantuje lepsze wykorzystanie wykwalifikowanych zasobów siły roboczej w miejscach tworzących popyt (metropolie z wykształconymi funkcjami wyższego rzędu). Z powodów społecznych jest to jednak proces bardzo negatywny, gdyż zubaża kapitał ludzki na obszarach, które najbardziej tego potrzebują ze względu na niekorzystną strukturę społeczno-gospodarczą. W sumie następuje proces polaryzacji społecznej, polegający w opisywanym przypadku na „wymywaniu”, czyli absorpcji najlepiej wyedukowanych i przedsiębiorczych jednostek do dużych ośrodków i aglomeracji, względnie za granicę. Wraz z ubożeniem kapitału ludzkiego następuje rozrost dysfunkcji społecznych, na czele z bezrobociem.

Ważnym wskaźnikiem sytuacji pod względem wykształcenia ludności są wyniki edukacji w szkołach niższego szczebla. W Polsce w latach 2002-2005 lepsze wyniki osiągalni uczniowie największych miast i aglomeracji, najsłabsze – na wsi, zwłaszcza na tzw. obszarach popegeerowskich. W miastach rozwijają się najlepsze placówki oświatowe, stojące na czele różnych rankingów. Poza tym w mieście szkoły są bardziej dostępne przestrzennie (brak konieczności długich dojazdów), a dodatkowo można wśród nich wybierać (m. in. szkolnictwo niepubliczne, które niejednokrotnie reprezentuje wyższy poziom nauczania, choć ze względu na koszty jest jednak dostępne tylko dla stosunkowo niewielkiej liczby ludności).

Bardzo istotnym uwarunkowaniem wyników edukacji jest sytuacja rodzinna i środowiskowa. Najogólniej w złych warunkach społeczno-gospodarczych, zwłaszcza w wysokim bezrobociu i w strukturalnej biedzie w północno-zachodniej części kraju można doszukiwać się przyczyn najgorszych wyników szkolnych mieszkających tam uczniów. Społeczności dotychczas przyzwyczajone do opieki państwa (np. mieszkańcy byłych PGR-ów, pracownicy państwowych zakładów) przywiązują mniejszą wagę do wychowania i edukacji swych dzieci, gdyż spodziewają się, że w dużym stopniu zapewni to publiczna szkoła. Szczególnie w środowiskach wiejskich i małomiasteczkowych ujawnił się natomiast pozytywny wpływ zasobów kapitału społecznego i przywiązania do tradycyjnych wartości (Śleszyński, 2004d).

Konsekwencją aktualnie słabych wyników edukacji jest kształtowanie się mechanizmu powielania wykształcenia – podobnie jak biedy, a w rezultacie utrwalanie niekorzystnej struktury społeczno-zawodowej mieszkańców regionu. Ma to szczególne znaczenie na obszarach zacofanych lub dotkniętych kryzysem społeczno-gospodarczym, gdyż stanowić może istotną przeszkodę w wydzwignięciu się z recesji. Społeczeństwa gorzej wyedukowane będą bowiem mniej elastyczne wobec szybko zmieniających się warunków i mniej przydatne na rynku pracy.

Istotne znaczenie dla podnoszenia poziomu wykształcenia, szczególnie w zakresie wysokokwalifikowanych specjalności i umiejętności, ma rozwój funkcji edukacji wyższego szczebla. W Polsce w roku szkolnym 2004/2005 roku działały 402 szkoły wyższe (w tym 100 publicznych i 18 uniwersytetów), w których studioowało 1,9 mln studentów (0,9 mln w systemie dziennym). W roku akademickim 1990/1991 współczynnik skolaryzacji brutto (w kategorii wiekowej 19-24 lata) wynosił 13,1%, zaś w roku 2004/2005 już 48,5%, co jest jednym z najwyższych wskaźników kształcenia na poziomie wyższym w Europie (*Program Operacyjny...*, 2005). Za niezwykle pozytywne należy uznać wykształcenie się funkcji akademickich w ośrodkach regionalnych i subregionalnych (m. in. nowe uniwersytety w Rzeszowie i Zielonej Górze). Zagrożeniem jest jednak niewystarczająca kadra akademicka i infrastruktura (baza lokalowa, wyposażenie bibliotek itd.). W skrajnych przypadkach może grozić to marginalizacją poszczególnych ośrodków akademickich.

Innymi miernikami stopnia rozwoju kapitału społecznego (społeczno-kulturowego) są wskaźniki uczestnictwa w życiu publicznym (np. frekwencja w wyborach powszechnych). Analizy prowadzone w latach 1990. (m. in. Kowalski, 2000; Węclawowicz, 2002) wyraźnie wskazują, że wyższa frekwencja generalnie cechuje regiony miejskie (w wyborach samorządowych – wiejskie). Na obszarach wiejskich wyższe wskaźniki uczestnictwa układają się na mapie w literę „L” i przebiegają od Trójmiasta przez Kaszuby, Wielkopolskę, Dolny i Górny Śląsk (bez Opolszczyzny – niższa frekwencja jest tu objawem pozostawiania za granicą potencjalnych wyborców) i Małopolskę. Dodatkowo obszar wysokiej frekwencji na wsi tworzy region byłego województwa łomżyńskiego (tradycje obywatelskie szlachty pogranicza mazowiecko-podlaskiego).

3.6. Kształtowanie się nowej struktury społecznej. Zróżnicowania narodowe i etniczne

Struktura społeczna Polski po II wojnie światowej uległa radykalnym zmianom. Głównymi czynnikami sprawczymi były procesy polityczne i gospodarcze. Istotnym elementem różnicującym strukturę społeczeństwa polskiego były odziedziczone zróżnicowania regionalne poziomu rozwoju gospodarczego.

Kształtująca się nowa struktura społeczna jest oparta na elementach zmienionej struktury społecznej, ukształtowanej w okresie gospodarki centralnie sterowanej oraz pewnych elementach zachowanych z okresu przedwojennego. Transformacja społeczna po 1989 r. świadczy o powrocie i wzroście znaczenia wartości weberowskiego schematu podziałów klasowych (Wesołowski, 1994) – takich jak: zasoby ekonomiczne, władza, wiedza – jako podstawowych elementów określających pozycję w strukturze klasowej. Transformacja w Polsce obejmuje procesy wychodzenia z komunizmu, ale również wychodzenia z niedorozwoju datującego się jeszcze z okresu przedwojennego, czyli proces modernizacji (Mokrzycki, 1994).

Monitorowanie zmian zachodzących w strukturze społecznej w układzie przestrzennym w skali całego kraju, regionalnej oraz miejskiej powinno być w przyszłości jednym ze stałych elementów diagnostycznych dotyczących zagadnień nie tylko przestrzennych. Zadanie takie w pewnym zakresie spełniają kolejne diagnozy społeczne (Czapiński i Panek, 2000, 2003, 2005).

Ubóstwo określono (Czapiński i Panek, 2005) jako sytuację, w której gospodarstwo domowe nie dysponuje wystarczającymi środkami pieniężnymi pozwalającymi na zaspokojenie swoich potrzeb zarówno w ujęciu obiektywnym, jak i subiektywnym. Obejmuje ono znaczną część społeczeństwa. Przyjmując w tych badaniach wartość skorygowanego minimum socjalnego w ujęciu obiektywnym dla jednoosobowych gospodarstw domowych pracowników na poziomie 595 zł (luty 2005) oraz granicę niedostatku w ujęciu subiektywnym dla gospodarstw domowych jednoosobowych na poziomie 1153 zł stwierdzono, że poniżej granicy niedostatku żyło w Polsce 23% gospodarstw domowych według ujęcia obiektywnego oraz 51% według ujęcia subiektywnego.

W układzie przestrzennym zaznacza się współwystępowanie wielkości miejscowości zamieszkania z zasięgiem sfery niedostatku. Udział procentowy gospodarstw domowych żyjących w niedostatku rośnie wraz ze spadkiem wielkości miejscowości zamieszkania do poziomu 36% gospodarstw domowych zamieszkujących wieś w ujęciu obiektywnym oraz do poziomu 63% w ujęciu subiektywnym. Najgorsza sytuacja miała miejsce w województwach podkarpackim i warmińsko-mazurskim (31 i 30% gospodarstw domowych w ujęciu obiektywnym) oraz świętokrzyskim i lubelskim (63 i 62% w ujęciu subiektywnym).

Ważnym elementem różnicowań społecznych jest narodowość. Według spisu powszechnego w połowie 2002 r. w Polsce 0,5 mln (1,2%) ludności deklарowało inną przynależność narodową niż polska. W porównaniu z sytuacją przedwojenną (35% w 1939 r.) ludność Polski w okresie powojennym stała się dosyć jednolita pod względem etnicznym. Zmiany narodowościowe były rezultatem strat wojennych, holokaustu oraz przesunięcia polskiego terytorium na zachód i przesiedleń ludności.

Demokratyzacja życia politycznego po roku 1989 pozwoliła na odrodzenie etniczności i ujawnienie pełnej skali zjawiska. Napotkano jednak na znaczne problemy definicyjne oraz fakt, że oficjalne dane różnią się znacznie od danych dostarczanych przez organizacje etniczne. Sytuację tę tylko w niewielkim stopniu poprawił spis powszechny z 2002 r. Nadto trzeba podkreślić, że dane na poziomie gmin nie są dotychczas w praktyce ujawniane. W tej sytuacji w określeniu

zasięgu przestrzennego występowania mniejszości najbardziej pomocne są analizy zachowań wyborczych. Najnowszym źródłem informacji o różnicowaniach językowych, narodowościowych i wyznaniowych jest wydana w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN monografia A. Gawryszewskiego (2005), pokazująca między innymi ewolucje różnicowań narodowościowych i etnicznych zachodzących w XX wieku na terytorium Polski.

W spisie powszechnym z 2002 r. najliczniejsza, poza polską, okazała się budząca kontrowersje definicyjne narodowość śląska (173 tys.), a następnie niemiecka (153 tys.), białoruska (49 tys.), ukraińska (31 tys.) oraz romska (13 tys.). Wyniki spisu pokazały znacznie mniejsze liczby członków mniejszości niż znane dotychczas na podstawie różnych szacunków badań i zestawień. Wynika to głównie z faktu, że w metodologii spisu powszechnego ustalano narodowość subiektywną na podstawie samookreślenia osób spisywanych oraz konieczności jednoznacznego samookreślenia przynależności do tylko jednej narodowości. Powodem mogła być niechęć do ujawniania narodowości innej niż polska. Mniej prawdopodobne wydaje się zaawansowanie procesów asymilacji. W odniesieniu do niektórych społeczności powodem była też zapewne absencja w miejscu zamieszkania, powodowana faktycznym przebywaniem za granicą (Śląsk Opolski), również w kolejnych wyborach powszechnych.

Mniejszość niemiecka skoncentrowana jest głównie na obszarze Śląska Opolskiego, o czym świadczą np. wyniki kolejnych wyborów parlamentarnych po 1989 r. Jednym z głównych problemów określenia liczebności ludności niemieckiej w Polsce jest zagadnienie świadomości rodowitych Ślązaków. Największe skupiska mniejszości ukraińskiej występują w okolicach Bartoszyca, Pasłęka, Górów Iławieckiego, a ponadto wzdłuż granicy wschodniej. Białorusini skoncentrowani są głównie na południowy wschód od Białegostoku (Bielsk Podlaski, Hajnówka). Litwini zamieszkują głównie powiat sejneński.

Obserwuje się spadek liczby wymienionych „tradycyjnych” mniejszości narodowych. W przypadku Niemców powodem jest tutaj emigracja, ułatwiana możliwością uzyskania podwójnego obywatelstwa. Wśród mniejszości z Europy Wschodniej decydujące znaczenie ma ubytek naturalny (zwłaszcza wśród Białorusinów) oraz migracje do miast i stopniowa asymilacja. W przyszłości trzeba liczyć się jednak ze wzrostem populacji mniejszości narodowych i etnicznych, przede wszystkim za sprawą imigracji ze słabiej rozwiniętych krajów Europy Wschodniej i Azji, które kierują się głównie do najlepiej rozwiniętych aglomeracji (por. podrozdział 3.2).

3.7. Zmiany na rynku pracy i problem bezrobocia. Źródła utrzymania i dochody ludności

Zmiany na rynku pracy stały się jednym z najbardziej dynamicznych zjawisk społeczno-gospodarczych towarzyszących transformacji. Wyraźnie zarysowały się tendencje do zmniejszania się aktywności ekonomicznej ludności, przesunięć

Tabela 3.2. Ludność w wieku 15 lat i więcej według aktywności ekonomicznej, płci i miejsca zamieszkania w latach 1988 i 2002 (tys.).

Kategoria	1988			2002			
	ogółem	czynni zawodowo	bierni zawodowo	ogółem	aktywni zawodowo	bierni zawodowo	nieustalony status na rynku pracy
Ogółem	28 269,1	18 452,5	9 816,6	31 288,4	16 776,5	13 456,2	1 055,8
Miasta	17 481,6	10 703,4	6 778,2	19 776,1	10 447,4	8 540,7	788,1
Wieś	10 787,5	7 749,1	3 038,4	11 512,3	6 329,1	4 915,5	267,7

Źródło: Raport z wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2002, GUS, Warszawa.

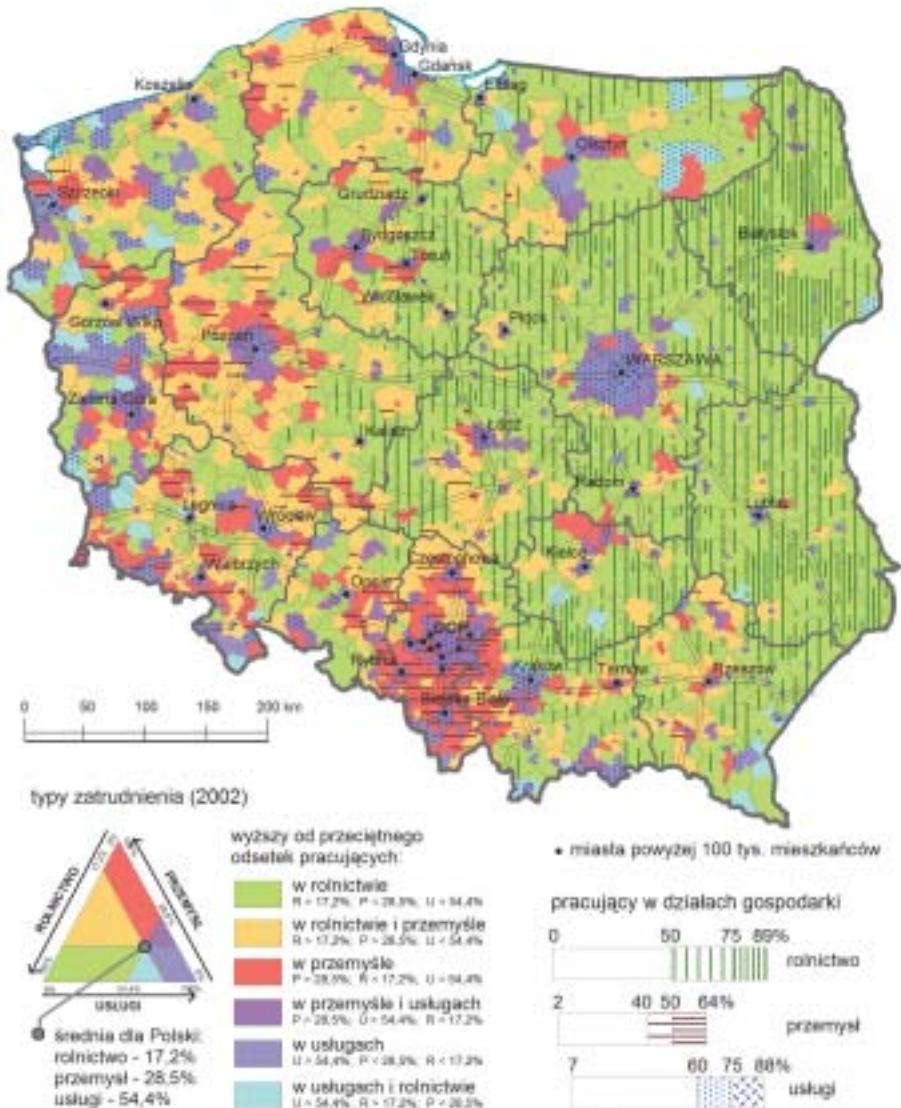
strukturalnych zatrudnienia pomiędzy sektorami własności i gospodarki narodowej, masowego zatrudnienia w gospodarce nieformalnej oraz gwałtownego wzrostu bezrobocia. Największe zmiany dotyczyły aglomeracji miejskich, w których najszybciej wzrastało względne i bezwzględne znaczenie usług (zwłaszcza rynkowych), czyli odbywał się proces tercjalizacji (szczególnie w ośrodku warszawskim, zyskującym na rozwoju funkcji centralnych, związanych m. in. z zarządzaniem i finansami) – ryc. 3.7. Po 1989 r. w ciągu kilku zaledwie lat powstało też 2 mln małych przedsiębiorstw, głównie firm rodzinnych, które umożliwiły w pewnym stopniu kontynuację zatrudnienia osób masowo zwalnianych z dużych zakładów podlegających restrukturyzacji. W 1991 r. został przekroczony poziom 50-procentowego udziału zatrudnienia w sektorze prywatnym.

Według spisu powszechnego z roku 2002 współczynnik aktywności zawodowej dla ludności w wieku 15 lat i więcej wynosił w 1988 r. 65,3%, a w 2002 – 55,5%. Wśród pracujących w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo, rybactwo i rybołówstwo) pracowało 2,3 mln osób² (17,1%), przemysłowym (działalność produkcyjna, górnictwo i kopalnictwo, budownictwo, energetyka oraz zaopatrzenie w gaz i wodę) – 3,8 mln (28,5%), usługowym – 7,2 mln (54,4%). Gdyby jednak bliżej przyjrzeć się wykonywanej działalności, okazałoby się, że zatrudnienie w przemyśle jest jeszcze mniejsze, bowiem klasyfikacja PKD obejmuje w sekcji D m. in. działalność wydawniczą (około 100 tys. osób), wreszcie duża część firm tej sekcji o małej liczbie pracujących faktycznie prowadzi działalność usługową. Przykładem są w Warszawie najmniejsze podmioty, tj. te, w których pracowało w sekcji D (bez działalności poligraficznej i wydawniczej) poniżej 10 osób. Dawały one pracę około 20 tys. osób, co stanowiło prawie 1/4 całkowitego zatrudnienia (Śleszyński, 2005a). Strukturę pracujących przedstawiono na rycinie 3.7.

Chociaż spis powszechny zweryfikował dane o zatrudnieniu w rolnictwie w dół (w stosunku do 25-procentowego udziału podawanego przez statystykę bieżącą),

² W strukturze ekonomicznej ludności wyróżnia się trzy podstawowe kategorie: pracujących, bezrobotnych i biernych zawodowo, przy czym pracujący i bezrobotni tworzą razem ludność aktywną zawodowo, która według spisu powszechnego liczyła 16,8 mln (1988 – 18,5 mln). Liczba pracujących według trzech sektorów różni się m.in. z tego względu, że w spisie powszechnym dla ponad 1 mln osób nie było możliwe ustalenie rodzaju aktywności, a dalej zatrudnienia i wykonywanej pracy – w większości dlatego, że duża część tych osób przebywała poza miejscem zameldowania, prawdopodobnie za granicą lub w innym miejscu w kraju wskutek faktycznej, niezarejestrowanej migracji (por. Śleszyński, 2004e). Ogólnie, statystyka dotycząca liczby pracujących jest w Polsce daleko niedoskonała, m.in. z tego względu, że nie podaje się na bieżąco zatrudnienia w firmach, w których pracuje poniżej 10 osób.

to i tak dane te wydają się zawyżone. Istnieje też w rolnictwie stosunkowo duże ukryte bezrobocie, polegające na istnieniu nadwyżek „rąk do pracy”, zwłaszcza w małych gospodarstwach, a liczba ta szacowana jest na 1,6 mln (Woś, 2001). Jest nadal wiele regionów zacofanych, depopulacyjnych, gdzie większość gospodarstw to tzw. gospodarstwa socjalne, w których główna część środków na utrzymanie pochodzi z rent, emerytur i zasiłków socjalnych (np. Kielecczyzna, Przedgórze Sudeckie). W sumie faktyczne zatrudnienie w sektorze rolniczym, obejmującym osoby utrzymujące się głównie lub wyłącznie z pracy w gospodarstwie rolnym na początku obecnego stulecia wieku nie przekraczało 13% (Bański, 2001).



Ryc. 3.7. Struktura pracujących w 2002 r. według gmin. Źródło: Narodowy Spis Powszechny 2002, GUS.

Wskaźnik zatrudnienia w przemyśle od początku lat 1990. spadł o ponad 7 punktów procentowych. Najwięcej zatrudnionych w przemyśle w stosunku do ogółu pracujących jest w konurbacji katowickiej (powyżej 40%). W miastach poza aglomeracjami wskaźnik ten niekiedy przekracza 50% w Bełchatowie i Kwidzynie.

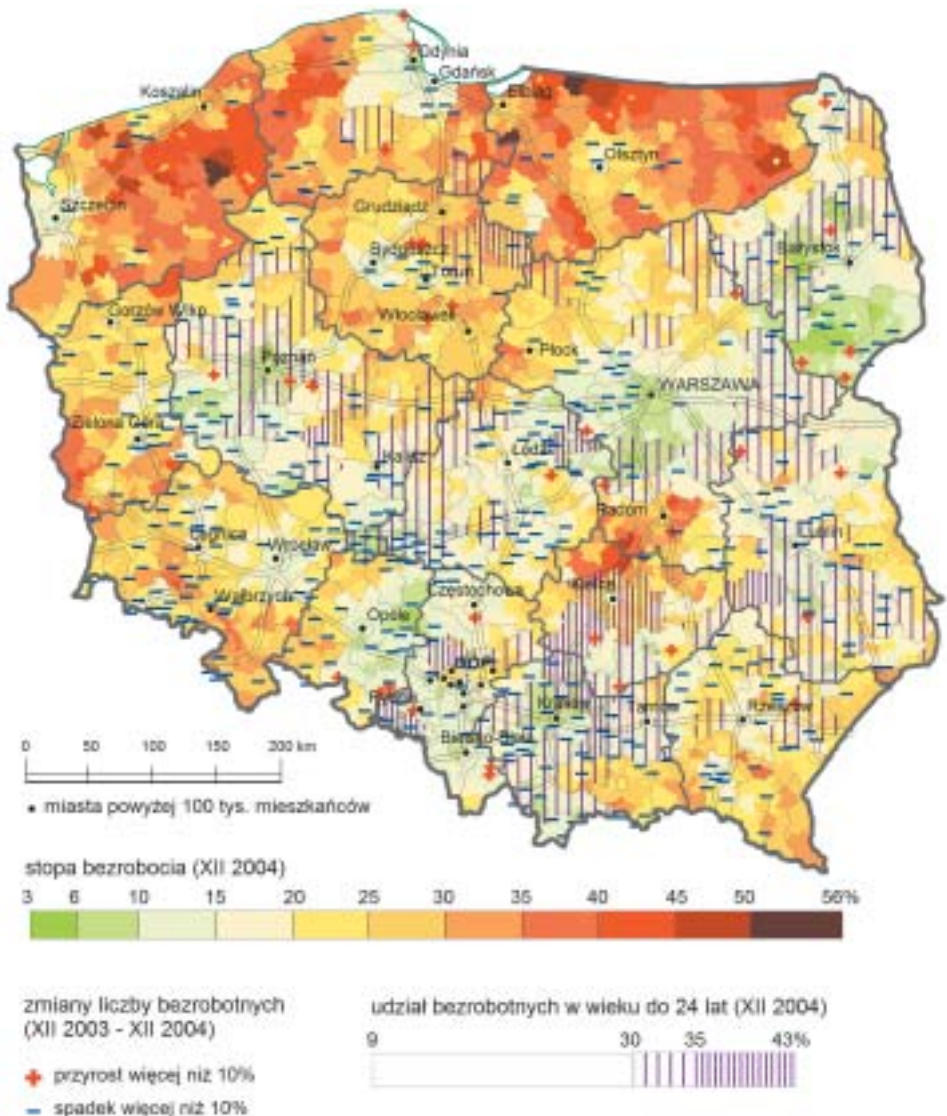
Rozmieszczenie usług nawiązuje generalnie do sieci administracyjno-osadniczej – im wyżej dany ośrodek jest w hierarchii, tym więcej zatrudnionych w usługach, szczególnie tych wyższego rzędu i metropolitalnych (np. finanse, obsługa prawna) – stąd w Polsce najwyższa pod tym względem pozycja Warszawy, a następnie miast wojewódzkich i powiatowych.

W końcu sierpnia 2005 r. liczba zarejestrowanych bezrobotnych wyniosła 2783 tys. osób (w tym 1515 tys. kobiet) i była niższa o 222 tys. (o 7,4%) niż rok wcześniej (*Miesięczna informacja...*, 2005). Stopa bezrobocia rekordowe wartości osiągnęła w lutym 2003 r. (20,3%) i od tego czasu powoli, ale systematycznie spada (17,8% w sierpniu 2005 r.). Lepsza sytuacja na rynku pracy może być przede wszystkim wynikiem poprawy konkurencyjności przedsiębiorstw w skali europejskiej (a tym samym ich zdolności eksportowych), a także zwiększenia popytu wewnętrznego oraz emigracji czasowych.

Wskutek różnych uwarunkowań (prawnych, fiskalno-finansowych, kulturowych, itd.) istnieje bardzo duża szara strefa. Według szacunków GUS dotyczących pracy nierejestrowanej uznawanej za główną lub wyłączną, liczba Polaków pracujących w „szarej strefie” w latach 1994-2002 wahała się od 662 tys. do 910 tys., czyli około 7% całości zatrudnienia (Kabaj, 2004). Tymczasem szacunki Konfederacji Pracodawców Prywatnych mówią o udziale aż 19%. Z kolei rynek nielegalnego zatrudnienia wśród imigrantów zagranicznych, według różnych szacunków, oceniany jest na 0,2-0,6 mln (Golimowska, 2004; Gmaj, 2005, dane Urzędu ds. Repatriacji i Cudzoziemców), głównie w budownictwie i rolnictwie oraz handlu i usługach niższego rzędu. W sumie można przyjąć jako najniższą łączną wielkość 1,5 mln pracujących w szarej strefie, przy czym znaczna część z tych osób w różnych okresach rejestruje się jako bezrobotni.

Struktura przestrzenna bezrobocia od początku transformacji w zasadzie zostaje utrzymana i obejmuje przede wszystkim obszary zachodniej i północnej Polski (ryc. 3.8). Jest to związane z upadkiem uspołecznionej gospodarki rolnej na obszarach wiejskich oraz kryzysem ośrodków lokalnych (rzadziej szczebla subregionalnego) z monofunkcyjną, nieefektywną bazą przemysłową. Najniższe bezrobocie niezmiennie utrzymuje się w wiodących pod względem przemian aglomeracjach „wielkiej piątki” (Warszawa, Poznań, Kraków, Trójmiasto, Wrocław). Szczegółowe dane spisowe i ich porównanie z materiałami z końca 2004 r. wskazują, że sytuacja w niektórych regionach pogarsza się. Dzieje się tak pomimo odnotowywanego powolnego spadku ogólnego poziomu bezrobocia. Jak się okazuje, dotyczy on w pierwszej kolejności najlepiej rozwiniętych regionów, zwłaszcza obszarów metropolitalnych. Na wielu obszarach dotychczas znajdujących się w recesji, kryzys się pogłębia (Śleszyński, 2005b). Z obszarów dotkniętych dysfunkcjami zaobserwowano (zgodnie z wynikami NSP 2002) znacznie większy odpływ mieszkańców, niż wskazywały na to dotychczasowe statystyki.

Ze względu na trudną sytuację na rynku pracy w Polsce utrzymują się relatywnie niskie wynagrodzenia, w stosunku do zarobków i siły nabywczej innych „nowych” krajów Unii Europejskiej. W ostatnim kwartale 2004 r. przeciętne wynagrodzenie wyniosło 2405 zł brutto, ale w rzeczywistości występują bardzo duże zróżnicowania w układzie branżowym i regionalnym. Istnieje też duże rozwarstwienie dochodów. W sumie w okolicach średniej krajowej zarabia stosunkowo mało osób, a duża część – znacznie poniżej tej kwoty (według raportów płacowych firmy



Ryc. 3.8. Bezrobocie w 2004 r. według gmin. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, Narodowy Spis Powszechny 2002, GUS, szacunki własne.

Sedlak&Sedlak około 40% pracujących zarabiała w 2004 r. mniej niż 1500 zł brutto, a około 1% – powyżej 10 000 zł).

W sumie ocena procesów transformacyjnych w świetle informacji ze spisu powszechnego z 2002 r. nie jest jednoznaczna. Analiza ujawniła przede wszystkim większe zróżnicowanie i natężenie procesów, niż wskazywały na to wcześniejsze dane. Nastąpiła znaczna polaryzacja struktur społeczno-przestrzennych w stosunku do 1988 r. Zarysowały się wyraźnie obszary rozwoju gospodarczego i stagnacji, dość dobrze zresztą zdelimitowane w różnych opracowaniach strategiczno-planistycznych (m. in. strategiach rozwoju województw i strategiach sektorowych).

3.8. Prognozy zmian liczby, struktury i rozmieszczenia ludności

Najnowsza prognoza GUS, oparta na wynikach spisu powszechnego z 2002 r. wskazuje, że liczba mieszkańców Polski zmniejszy się do 2020 r. o 1 mln, a do 2030 o kolejne 1,5 mln (*Prognoza ludności...*, 2003-2004), co da w efekcie blisko siedmioprocentowy spadek, do poziomu 35,7 mln. Zmniejszenie liczby ludności młodszej, przy utrzymaniu się niskiej płodności oraz wzrost liczby ludności starszej wpłynię na wzrost liczby jednoosobowych gospodarstw domowych z 3,3 mln w 2002 do 5,1 mln w 2030 r. (odpowiednio 25% i 34%; *Prognoza gospodarstw...*, 2003-2004). Następować będzie przy tym dalsza koncentracja ludności na obszarach metropolitalnych i depopulacja regionów peryferyjnych.

Szczegółowe porównanie prognoz demograficznych GUS z ostatniej dekady wyraźnie wskazuje, że należy podchodzić do nich z dużą ostrożnością. Także wnikliwa analiza założeń prognozy opartej na wynikach NSP 2002 (w pierwszej wersji z 2003 r.) wskazywała, że do prognozowanych wartości należało mieć krytyczny stosunek (Kupiszewski i inni, 2003). Autorzy ci wymienili przede wszystkim zawyżenie stanów ludności *de facto* oraz konieczność zwiększenia znaczenia migracji międzynarodowych w prognozach i powiązania scenariuszy zmian demograficznych z sytuacją społeczno-ekonomiczną, co zostało uwzględnione w drugiej wersji prognozy (2004). W tym samym czasie zespół autorski Środkowoeuropejskiego Forum Badań Migracyjnych przy Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN przygotował odrębną prognozę, obejmującą niemal wszystkie kraje europejskie (Bijak i inni, 2005). „Konkurencyjna” prognoza zakłada jeszcze większy spadek liczby ludności – do 35,3 mln osób w 2032 r. (w wariantcie podstawowym), a w perspektywie roku 2052 (nie ujętej w projekcji GUS) – do 31,2 mln, czyli aż o 18%.

Ostatnie trendy wskazują, że obydwie prognozy mogą mieć zbyt pesymistyczne założenia, przede wszystkim w zakresie poziomu urodzeń (w latach 2003-2004 i pierwszym półroczu 2005 notuje się pewien wzrost spowodowany efektem

opóźnienia decyzji prokreacyjnych wyżu z lat 1975-1985) oraz niedoszacowaniem imigracji. Ten drugi składnik w przyszłości będzie miał decydujące znaczenie dla rozwoju ludnościowego. Po pierwsze, wraz z poprawą sytuacji gospodarczej w kraju trzeba spodziewać się osłabienia poziomu nierejestrowanego odpływu ludności (który ujawni się przy kolejnym spisie powszechnym) i migracji powrotnych. Po drugie, nastąpi znacznie większe zainteresowanie Polską jako krajem docelowym wśród imigrantów (głównie dla mieszkańców Europy Wschodniej i Azji), choć ze względu na szeroko rozumianą sytuację geopolityczną trzeba spodziewać się w przyszłości zaostrzenia polityki wjazdowej. Po trzecie, można spodziewać się procesów legalizacji pobytu imigrantów nielegalnych, przede wszystkim tych, którym powiodło się na rynku pracy i w sensie stabilizacji bytowo-mieszkaniowej. Zwiększony napływ spowoduje też podwyższenie przeciętnych wskaźników dzietności i urodzeń.

Do prognozy GUS w skali regionalnej i lokalnej również można mieć pewne zastrzeżenia. Według GUS liczba ludności ma stagnować lub spadać na obszarach najbardziej rozwiniętych aglomeracji (warszawskiej, poznańskiej, wrocławskiej, krakowskiej, trójmiejskiej), na ogół zaś znacznie zmniejszać się w regionach peryferyjnych i ośrodkach subregionalnych. Przeciętnie prognozuje się spadek ludności w miastach powyżej 50 tys. mieszkańców o 16,4%. Przykładowo zakłada się spadek aż o 30-40% w Rudzie Śląskiej, Bytomiu, Zabrze i Chorzowie, o 20-30% liczby ludności m. in. w Łodzi, Katowicach, Gdańsku, Kielcach, Wałbrzychu, Jeleniej Górze i Częstochowie, a 15-20% m. in. w Poznaniu, Szczecinie, Toruniu i Bielsko-Białej, przy jednoczesnym słabszym bezwzględny wzroście stref podmiejskich i relatywnie mniejszym spadku liczby ludności na peryferyjnych obszarach wiejskich. Pogląd ten nie wydaje się być do końca uzasadniony. Należy spodziewać się raczej większego wzrostu potencjału ludnościowego na obszarach aglomeracji, a także relatywnie znacznie mniejszego spadku liczby ludności w miastach subregionalnych; w wielu przypadkach możliwy jest nawet wzrost, przynajmniej w układzie funkcjonalnym miasto-strefa podmiejska. Zmniejszanie się liczby mieszkańców w ośrodkach subregionalnych generalnie będzie prawdopodobnie rekompensowane poprzez migracje ludności z obszarów wiejskich i mniejszych miast. Migracje mogą też być pobudzone poprzez prowadzenie aktywniejszej państwowej i samorządowej polityki mieszkaniowej. Można także spodziewać się depopulacji tradycyjnych obszarów peryferyjnych (np. niektórych części Sudetów, Kielecczyzny, Białostoczczyzny) w jeszcze większym stopniu niż zakładają to prognozy GUS.

Pewną rekompensatą spadku liczby ludności będzie też większy niż dotychczas rozwój funkcji letniskowych na obszarach atrakcyjnych przyrodniczo (równocześnie depopulacyjnych) i przynajmniej okresowy napływ ludności. Jednym z głównych warunków powodzenia takiego scenariusza jest z pewnością zapewnienie lepszej dostępności komunikacyjnej z pozostałymi częściami kraju.

Czynnikiem wpływającym na poziom migracji – zarówno tych rejestrowanych, jak i umykających statystyce, będą także koszty utrzymania, a zwłaszcza ceny mieszkań (zarówno nowych, jak i używanych). W przypadku utrzymania

się obecnych tendencji na rynku mieszkaniowym bariera ekonomiczna może okazać się bardzo istotna w wyznaczeniu skali imigracji, np. do aglomeracji warszawskiej.

Trzeba też podkreślić, że zmiany demograficzno-osadnicze i społeczne nie będą zachodzić w przyszłości w oderwaniu od procesów inwestycyjnych, zwłaszcza w zakresie „twardej” infrastruktury, związanej z integracją struktur przestrzennych Polski w szerszym kontekście europejskim. Planowane wielkie przedsięwzięcia modernizacyjne i komunikacyjne (na przykład autostrady i inne korytarze komunikacyjne, projekty portowe, centra logistyczne) mogą sprawić, że w poszczególnych regionach zaistnieją nowe impulsy wzrostowe, istotnie zmieniające przebieg procesów społecznych i osadniczych.

4. ZRÓŻNICOWANIE PRZESTRZENNE INFRASTRUKTURY

4.1. Infrastruktura transportowa

Infrastruktura transportowa jest, obok sieci osadniczej, podstawowym elementem zagospodarowania przestrzennego. Istotą działalności transportu jest pokonywanie przestrzeni, a rozwój infrastruktury w tym zakresie wyznacza często funkcje gospodarcze danego regionu (Lijewski, 1986). Dlatego inwestycje transportowe postrzegane są jako kluczowy instrument rozwoju regionalnego oraz przedmiot planowania przestrzennego. W krajach wysoko rozwiniętych (o gęstej i nowoczesnej sieci komunikacyjnej) wpływ infrastruktury transportowej na dalszy rozwój ekonomiczny bywa kwestionowany (m. in. z uwagi na nieuwzględnianie kosztów zewnętrznych). Teza ta nie jest słuszna w warunkach regionów nie posiadających wcale lub prawie wcale nowoczesnej infrastruktury. Tam nowe inwestycje traktować należy jako konieczny (choć nie wystarczający) warunek zmniejszenia zapóźnienia ekonomicznego. Badania prowadzone z użyciem modeli ekonometrycznych dowodzą, że w warunkach nowych krajów członkowskich Unii Europejskiej tylko kompleksowe zrealizowanie wszystkich niezbędnych inwestycji kolejowych i drogowych (stworzenie ich spójnej sieci obejmującej cały region) może w realny sposób stymulować wzrost gospodarczy (Wegener i Bökemann, 1998; Komornicki i Korcelli, 2003).

Okres transformacji zmienił warunki zewnętrzne, w jakich funkcjonuje polska infrastruktura transportowa. Nowymi uwarunkowaniami stały się w pierwszej kolejności:

- wolny rynek przewozów w transporcie drogowym,
- decentralizacja i prywatyzacja gospodarki,
- masowa motoryzacja,
- przemiany funkcjonalne granic i wzrost ruchu granicznego,
- zmiana kierunków polskiego handlu zagranicznego,
- zmiana kierunków tranzytu (szczególnie upadek tranzytu północ-południe).

Warunkom tym istniejąca infrastruktura transportowa na ogół nie zdołała sprostać. System okazał się mało elastyczny (*Narodowa strategia...*, 2000) wobec przekształceń transformacyjnych. Planowanie przestrzenne charakteryzowała znaczna inercja. Wzmożone obciążenie niektórych elementów systemu transportowego oraz zaniedbania inwestycyjne (a także remontowe) doprowadziły do trwałych skutków przestrzennych w postaci zniszczenia nawierzchni sieci drogowej, dewastacji śródlądowych dróg wodnych, zamknięcia ponad 8 tys. km linii kolejowych oraz pogorszenia stanu większości pozostałych (skutkującego koniecznością obniżenia prędkości przejazdowych). Podejmowane inwestycje miały charakter fragmentaryczny. Nie została stworzona sieć nowoczesnej infrastruktury w żadnym z podstawowych rodzajów transportu. Największe przedsięwzięcia okresu transformacji to:

- modernizacja linii kolejowej Warszawa-Berlin,
- budowa i częściowa modernizacja autostrady A4 między Bolesławcem i Wieliczką,
- budowa i częściowa modernizacja autostrady A2 między Koninem i Nowym Tomyślem,
- budowa nowoczesnych przejść granicznych i terminali celnych na granicy najpierw zachodniej, a potem wschodniej,
- modernizacja kilku portów lotniczych,
- budowa jednej linii gazociągu jamalskiego.

Pozostałe inwestycje miały zasięg regionalny lub lokalny. Po roku 2000 pojawiły się nowe warunki i cechy rozwoju przestrzennego infrastruktury komunikacyjnej:

- dostęp do unijnych funduszy strukturalnych,
- przyśpieszona metropolizacja – wzrost znaczenia powiązań między największymi ośrodkami, w tym wewnątrz krajowymi,
- znaczne opóźnienia w realizacji rządowych planów rozbudowy infrastruktury drogowej (autostrady) oraz usunięcie niektórych odcinków z obowiązujących projektów,
- dynamiczny rozwój tanich linii lotniczych, szybka decentralizacja ruchu lotniczego w Polsce (po 2003 r.).

Równocześnie rozwój infrastruktury był i jest hamowany przez bariery natury instytucjonalnej, do których zaliczyć można:

- ułomności polityki transportowej (w tym w powiązaniu z polityką fiskalną),
- inercję planowania przestrzennego (we wszystkich skalach przestrzennych),
- nieskuteczną restrukturyzację Polskich Kolei Państwowych,
- sztywne regulacje prawne i niewydolność sądów (łatwość blokowania inwestycji przez różnego rodzaju organizacje oraz osoby prywatne).

Po roku 2000 kontynuowane są przemiany w strukturze przewozów towarowych i pasażerskich (tab. 4.1). Nadal wzrasta znaczenie transportu drogowego (szczególnie w przewozach towarowych), lotniczego i rurociągowego. Znaczenie kolei maleje, zwłaszcza w komunikacji pasażerskiej. Zdecydowanie zmniejsza się też rola żeglugi morskiej, co jednak wiąże się przede wszystkim z regresem przewozów

Tabela 4.1. Praca przewozowa według rodzajów transportu w latach 1990-2004.

Rodzaje transportu	Ładunki			Pasażerowie		
	1990	2000	2004	1990	2000	2004
	tonokilometry			pasażerokilometry		
Transport kolejowy	24,1	19,1	18,0	49,6	38,8	33,3
Transport samochodowy (bez komunikacji miejskiej)	11,6	26,4	38,0	45,9	51,2	53,8
Transport lotniczy	0,0	0,0	0,0	4,4	9,7	12,6
Transport rurociągowy	4,1	7,2	8,5	-	-	-
Żegluga śródlądowa	0,3	0,4	0,4	0,0	0,0	0,0
Żegluga morska	59,9	46,9	35,1	0,2	0,3	0,3

Źródło: *Transport. Wyniki działalności 1990, 2000, 2004, GUS, Warszawa.*

dalekomorskich w znacznej mierze odpowiedzialnych za wielkości pracy przewozowej.

Polskę charakteryzuje stosunkowo gęsta sieć transportu lądowego (zarówno kolejowego jak i drogowego). Sieć ta jest jednak silnie zdekapitalizowana, a jej układ nie zawsze odpowiada wymaganiom współczesnej gospodarki. Z punktu widzenia rozwoju przestrzennego kluczowe są jednak inwestycje związane z nowoczesnymi sieciami o znaczeniu ponadregionalnym (autostrady i drogi ekspresowe, szybkie koleje, międzynarodowe porty lotnicze, terminale multimodalne). Pomimo niewielu tego typu przedsięwzięć w okresie transformacji dokonały się w Polsce zauważalne przesunięcia w rozkładzie przestrzennym dostępności do nowoczesnego transportu. Relatywnie poprawiła się w tym zakresie sytuacja szeroko rozumianej Polski południowo-zachodniej, a pogorszyła sytuacja regionów północnych i wschodnich. Było to efektem rozmieszczenia krajowych inwestycji drogowych (nowe fragmenty autostrad) oraz szybkiego rozwoju sieci autostradowej wschodnich Niemiec i Czech.

Analizy dostępności do infrastruktury (drogowej, kolejowej i lotniczej) dowodzą, że obszarami Polski o najgorszej sytuacji w tym zakresie są wschodnia Lubelszczyzna oraz Mazury. Poprawa dostępności transportowej Warmii i Mazur wydaje się konieczna, jeżeli (zgodnie z obowiązującą Koncepcją Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju oraz strategią rozwoju województwa warmińsko-mazurskiego) szans rozwojowych regionu upatruje się w turystyce międzynarodowej.

Większość dokumentów strategicznych odwołuje się do sieci Europejskich Korytarzy Transportowych jako szlaków o największym znaczeniu strategicznym. Są to następujące korytarze:

- I - z Helsinek, przez Rygę, Kowno do Warszawy (*Via Baltica*), z odgałęzieniem z Rygi przez Kaliningrad do Gdańska (*Via Hanzeatica*);
- II - z Berlina przez Warszawę do Moskwy i dalej do Niżnego Nowogrodu;

- III – z Berlina przez Wrocław do Lwowa i Kijowa, z odgałęzieniem z Drezna do Wrocławia;
- VI – z Gdańska przez Katowice do Żiliny na Słowacji z odgałęzieniami z Grudziądz do Poznania i z Katowic do Ostrawy i Brna (szlak drogowy – autostrada – przez Łódź; szlak kolejowy przez Warszawę z wykorzystaniem istniejącej CMK).

Polska podjęła też starania o dodanie do listy korytarzy dwóch kolejnych szlaków:

- ze Świnoujścia, przez Zieloną Górę do Czech (obecnie lansowany jako Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy),
- z Gdańska przez Warszawę do Odessy (*Via Intermare*).

Dotychczas trasy te nie zostały jednak ostatecznie zaakceptowane i stanowią jedynie tzw. „propozycje dodatkowe”.

4.1.1. Infrastruktura drogowa

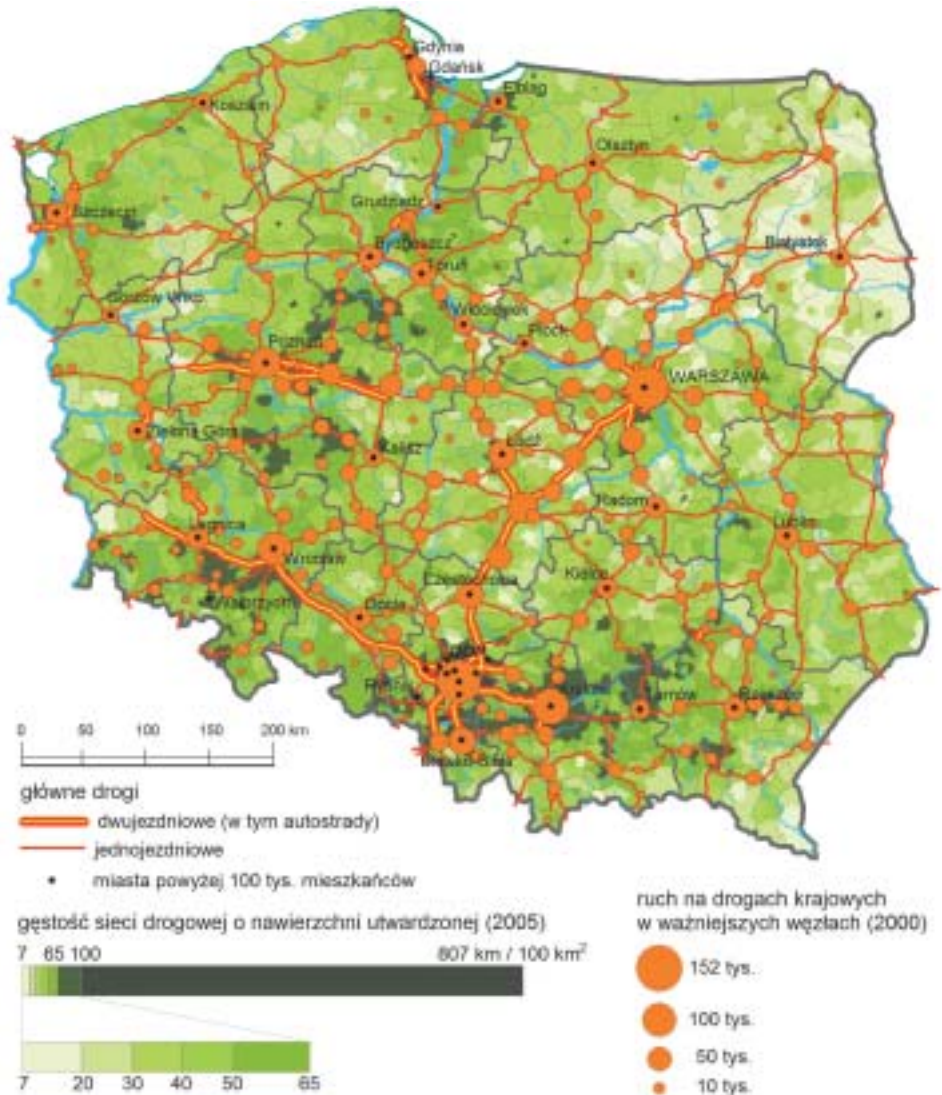
4.1.1.1. Popyt na infrastrukturę

W ocenie stanu zagospodarowania przestrzennego istotne jest określenie regionalnego zróżnicowania popytu na infrastrukturę w postaci faktycznej roli poszczególnych węzłów transportowych na terenie kraju. W tym celu wykorzystano najnowsze dostępne badania ruchu drogowego z roku 2000 (*Ruch drogowy 2000, 2001*). Obejmują one natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich. Przeprowadzono sumowania ruchu wylotowego w najważniejszych węzłach. Ranking miast – węzłów przedstawiono w tabeli 4.2 i na ryc. 4.1.

Największa koncentracja ruchu drogowego występuje w rejonie konurbacji górnośląskiej oraz Warszawy, jest bardzo wysoka w sąsiedztwie pozostałych aglomeracji oraz w rejonie niektórych mniejszych ośrodków będącymi miejscem przecięcia ważnych szlaków (np. Piotrków Trybunalski). Niektóre miejsca koncentracji ruchu nie były dotąd obszarami inwestycji w zakresie nowoczesnej infrastruktury drogowej. Tym samym niedobory infrastrukturalne tam właśnie są największe w skali kraju. W pierwszej kolejności należy tu wymienić Warszawę, która po 15 latach transformacji jest nadal oderwana od powstającej powoli sieci dróg ekspresowych i autostrad, a ponadto Trójmiasto i Lublin.

Popyt na infrastrukturę drogową kreowany jest także przez szybki wzrost liczby samochodów osobowych. Obliczony tradycyjnie wskaźnik motoryzacji wynosił dla Polski w 2003 r. 288 pojazdów na 1000 mieszkańców. Po uwzględnieniu „małych samochodów ciężarowych” (do 3,5 t) wzrastał on do poziomu 333 na 1000 mieszkańców. Znany z wcześniejszych badań układ regionalny został zachowany (ryc. 4.2). Obok dużych aglomeracji (szczególnie warszawskiej) zwartym, silnie zmotoryzowanym obszarem jest Wielkopolska. Wysoki poziom wskaźnika notujemy także w środkowej Małopolsce, na południowym i zachodnim Mazowszu, Pomorzu Gdańskim, Górnym Śląsku i pograniczu polsko-niemieckim. Tere- nami o niższym poziomie motoryzacji są województwa południowo-wschodnie (lubelskie, podkarpackie i świętokrzyskie). Relatywnie mało samochodów oso-

bowych jest też zarejestrowanych na Dolnym Śląsku (poza rejonem Wrocławia), Warmii i Mazurach oraz na Pomorzu Zachodnim, natomiast niespodziewanie więcej samochodów zarejestrowano w słabiej rozwiniętym gospodarczo wschodnim Mazowszu i Podlasiu. Po odniesieniu poziomu motoryzacji do liczby gospodarstw domowych relatywnie lepiej zmotoryzowana okazuje się Polska południowo-wschodnia (gdzie rodziny są liczniejsze; ryc. 4.2).



Ryc. 4.1. Gęstość sieci drogowej w 2005 r. według gmin oraz natężenie ruchu drogowego w ważniejszych węzłach w 2000 r. Źródło: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Tabela 4.2. Największe węzły transportu drogowego w Polsce w 2000 r.

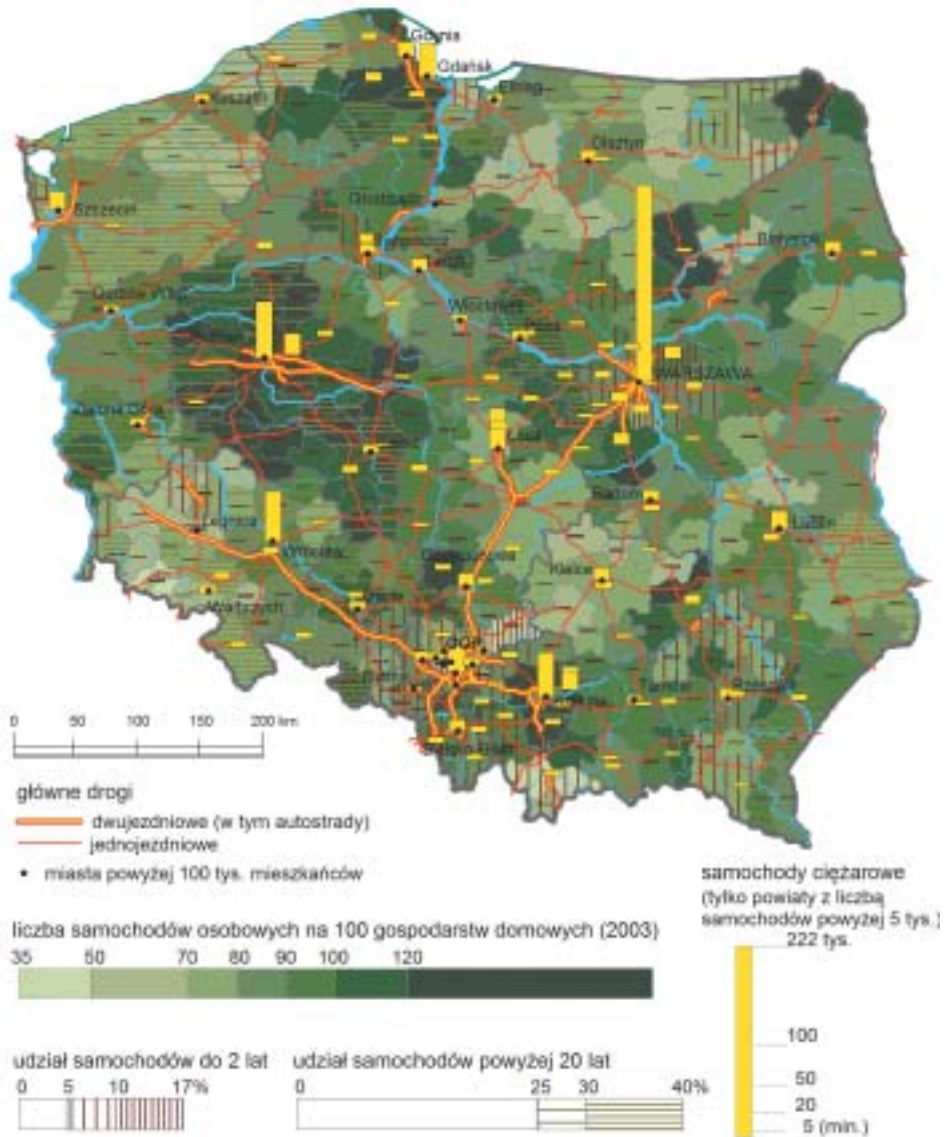
Ranga	Miasta	Ruch drogowy na trasach wylotowych (pojazdy na dobę)				
		drogi krajowe		drogi wojewódzkie		razem (tys.)
		liczba	ruch (tys.)	liczba	ruch (tys.)	
1	konurbacja górnośląska	12	152,4	13	73,3	225,7
2	Warszawa	9	143,2	9	41,3	184,6
3	Kraków	9	110,1	4	37,7	147,8
4	Poznań	6	86,3	4	36,5	122,8
5	Wrocław	8	97,7	4	17,6	115,3
6	Łódź	6	75,1	5	26,4	101,6
7	Częstochowa	5	66,2	7	19,0	85,3
8	Piotrków Trybunalski	6	79,0	2	4,6	83,6
9	Bielsko-Biała	4	67,3	1	14,7	81,9
10	Lublin	5	58,4	4	11,8	70,2
11	Gdynia-Gdańsk	4	34,8	6	34,0	68,7
12	Opole	7	54,6	5	12,5	67,2
13	Toruń	7	62,6	1	2,0	64,6
14	Konin	5	52,5	2	11,2	63,6
15	Nowy Dwór Mazowiecki	3	52,4	3	9,3	61,8
16	Grójec	4	55,0	2	6,7	61,7
17	Radom	2	47,7	3	13,8	61,5
18	Szczecin	6	48,1	3	12,1	60,2
10	Bydgoszcz	7	53,8	1	4,5	58,3
23	Rzeszów	5	53,8	1	2,4	56,2
26	Kielce	5	42,5	4	10,8	53,2
35	Zielona Góra	4	39,6	4	5,1	44,8
43	Białystok	6	34,1	2	7,7	41,9
53	Olsztyn	5	34,9	2	3,7	38,6
59	Gorzów Wlkp.	4	25,6	4	11,1	36,7

Źródło: *Ruch Drogowy 2000, 2001, Transporjekt, Warszawa.*

W roku 2004 obliczany tradycyjnie wskaźnik motoryzacji dla całego kraju wzrósł gwałtownie do 314 na skutek masowego importu samochodów używanych z Europy Zachodniej. Samochody trafiły w pierwszej kolejności do województw zachodnich. W ujęciu wojewódzkim wskaźnik motoryzacji dla 2004 r. wahał się od 270 w woj. warmińsko-mazurskim do 386 w wielkopolskim. Zdecydowanie najmłodszym parkiem samochodowym (duży udział pojazdów do 2 lat) wyróżniają się obszary metropolitalne, w tym Górny Śląsk. Oficjalna liczba pojazdów

najstarszych nie jest natomiast wskaźnikiem miarodajnym, gdyż odpowiada najczęściej mankamentom systemu wyrejestrowywania (stąd największy odsetek samochodów starych na terenach popegeerowskich).

W największych ośrodkach miejskich poziom motoryzacji przekroczył już 500 pojazdów na 1000 mieszkańców i tym samym zbliżył się do wielkości notowanych w Europie Zachodniej (lub je przewyższył) oraz do poziomu nasycenia.



Ryc. 4.2. Motoryzacja w 2003 r. według powiatów. Źródło: materiały robocze projektu badawczego Ministerstwa Nauki i Informatyki nr 2PO4E 03726, GUS.

Można zatem przyjąć, że natężenie problemów przestrzennych wynikających ze wzrostu liczby samochodów osobowych nie będzie się tam nadal powiększać w tak gwałtownym tempie jak dotychczas. Przewidywany dalszy rozwój motoryzacji w mniejszym stopniu będzie się bowiem przekładał na wzrost ruchu. Jednocześnie w wielu regionach Polski liczba samochodów osobowych jest wciąż relatywnie niska. Stanowią one potencjalny rynek dla dalszego masowego importu tanich pojazdów używanych. Zmiana struktury parku samochodowego (realizowana częściowo jako wymiana pojazdów na nowe) będzie natomiast obejmować duże aglomeracje oraz prawdopodobnie Wielkopolskę. Wymiana ta uzyskała w okresie transformacji wymiar przestrzenny. W największym uproszczeniu przemieszczenia samochodów używanych odbywają się na kierunkach: miasto – wieś oraz zachód – wschód.

4.1.1.2. Sieć drogowa

System dróg o nawierzchni twardej jest w Polsce relatywnie gęsty (tab. 4.3). Co więcej, gęstość ta pozostaje w miarę proporcjonalna do rozkładu ludności, osadnictwa i odwrotnie proporcjonalna do poziomu lesistości. Najgęstsza jest sieć na Górnym Śląsku i w Małopolsce; najrzadsza w województwach podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubuskim. Budowa nowych odcinków odbywa się przede wszystkim na poziomie centralnym (głównie obwodnice miast na drogach krajowych) oraz lokalnym (utwardzanie dróg gminnych). Ogólny przyrost dróg twardych w okresie 2000-2004 wyniósł 2,3 tys. km i dokonał się przede wszystkim w województwach świętokrzyskim, wielkopolskim i podlaskim. Głównym problemem polskiej sieci drogowej pozostaje jednak jej jakość. Dotyczy to przede wszystkim braków w infrastrukturze nowoczesnej oraz znacznej dewastacji niektórych szlaków. Łączna długość autostrad i dróg ekspresowych wzrastała po 2000 r. szybciej niż w latach 1990., nadal jednak było to tempo znacznie niższe od planowanego. W roku 2004 w obu wymienionych kategoriach funkcjonowało łącznie zaledwie 784 km szlaków. Dłuższe odcinki znajdowały się przy tym wyłącznie w województwach dolnośląskim, opolskim, śląskim i wielkopolskim.

W latach 2004-2005 po raz pierwszy dostępne stały się dwa nieprzerwane ciągi autostradowe o długości przekraczającej 100 km:

- w ciągu autostrady A2 odcinek Nowy Tomyśl-Konin (około 150 km),
- w ciągu autostrady A4 odcinek Krzywa k. Bolesławca-Wieliczka (około 360 km; w tym odcinek poniemiecki między Krzyżową i Wrocławiem wciąż modernizowany).

W lipcu 2006 ukończona została budowa kolejnego odcinka trasy A2 między Koninem a Strykowem. Trwają prace przygotowawcze na odcinku Nowy Tomyśl-Świecko (A2) oraz Krzywa-Zgorzelec (A4). W 2005 r. rozpoczęto budowę pierwszego odcinka szlaku A1 pomiędzy Gdańskiem i Grudziądem. Na wszystkich realizowanych fragmentach tras występują jednak znaczące opóźnienia względem planów przyjętych w roku 2001. Zgodnie z założeniami Strategii Rozwoju Transportu autostrady i drogi ekspresowe powinny stanowić spójną sieć nowoczesnej i bezkolizyjnej infrastruktury drogowej. W rzeczywistości autostrady

Tabela 4.3. Sieć kolejowa i drogowa Polski w latach 2000-2004 według województw.

Województwa	Sieć kolejowa (2004)			Sieć drogowa (2004; drogi publiczne o nawierzchni twardej)			
	ogółem (km)	na 100 km ²	przyrost 2000 = 100	ogółem km	na 100 km ²	przyrost 2000 = 100	autostrady i drogi ekspresowe (km)
Dolnośląskie	1 773	8,9	90	18 244	91,5	100	150
Kujawsko-pomorskie	1 337	7,4	85	13 776	76,7	100	23
Lubelskie	1 072	4,3	98	17 923	71,4	99	4
Lubuskie	950	6,8	79	7 985	57,1	98	18
Łódzkie	1 118	6,1	97	16 580	91,0	101	18
Małopolskie	1 119	7,4	98	21 765	143,3	100	60
Mazowieckie	1 709	4,8	88	28 824	81,0	101	38
Opolskie	839	8,9	94	8 516	90,5	101	88
Podkarpackie	984	5,5	95	13 811	77,4	95	0
Podlaskie	675	3,3	86	10 865	53,8	103	0
Pomorskie	1 308	7,2	88	11 582	63,3	101	39
Śląskie	2 125	17,2	109	20 195	163,8	103	112
Świętokrzyskie	707	6,0	94	12 129	103,6	107	24
Warmińsko-mazurskie	1 211	5,0	80	12 285	50,8	100	3
Wielkopolskie	2 146	7,2	85	24 827	83,2	105	160
Zachodniopomorskie	1 777	5,1	118	12 966	56,6	100	50
Polska	20 250	6,5	90	252 273	80,7	101	784

Źródło: Transport. Wyniki działalności w 2000 r., w 2004 r., GUS, Warszawa.

traktowane są jako priorytetowe względem dróg ekspresowych, choć w wielu przypadkach nie jest to uzasadnione wielkością obecnego i prognozowanego ruchu samochodowego. Przykładem jest węzeł warszawski, gdzie wszystkie (oprócz przyszłej A2) trasy wylotowe mają docelowy status dróg ekspresowych, pomimo że notuje się na nich największe potoki ruchu w skali kraju. Realizacja dróg ekspresowych oparta jest w znacznej mierze na istniejących szlakach, często biegnących przez tereny o intensywnej zabudowie. Inwestycje w tym zakresie są odsuwane w czasie. Powstają jedynie krótkie fragmenty będące obwodnicami miast.

Ważnym elementem polityki inwestycyjnej w transporcie drogowym była w okresie transformacji rozbudowa przejść granicznych. Możliwości tej rozbudowy były różne na poszczególnych odcinkach granicy na skutek uwarunkowań środowiskowych oraz historycznych. Gęsta sieć dróg transgranicznych występuje na pograniczu z Niemcami, Czechami i Rosją (obwód kaliningradzki), jest natomiast rzadka zwłaszcza w przypadku Ukrainy i Słowacji (tab. 4.4). Na granicy

Tabela 4.4. Transgraniczna infrastruktura drogowa w 2004 r.

Granica z:	Długość granicy (km)	Liczba dróg utwardzonych przecinających granicę	Odcinek granicy na 1 drogę utwardzoną (km)	Liczba ogólnodostępnych przejść granicznych	Odcinek granicy na 1 przejście ogólnodostępne (km)	Stopień wykorzystania dróg transgranicznych (%)
Rosją	232,0	17	12,3	3	69,9	17,6
Litwą	104,9	3	34,1	2	51,2	66,7
Białorusią	418,2	14	29,1	5	81,5	35,7
Ukrainą	535,2	11	47,8	6	87,7	54,5
Słowacją	541,1	15	34,5	11	47,1	73,3
Czechami	796,0	55	14,3	26	30,2	47,3
Niemcami	489,4	22	21,0	19	24,3	86,4
Razem	3 116,2	137	22,0	72	41,8	52,6

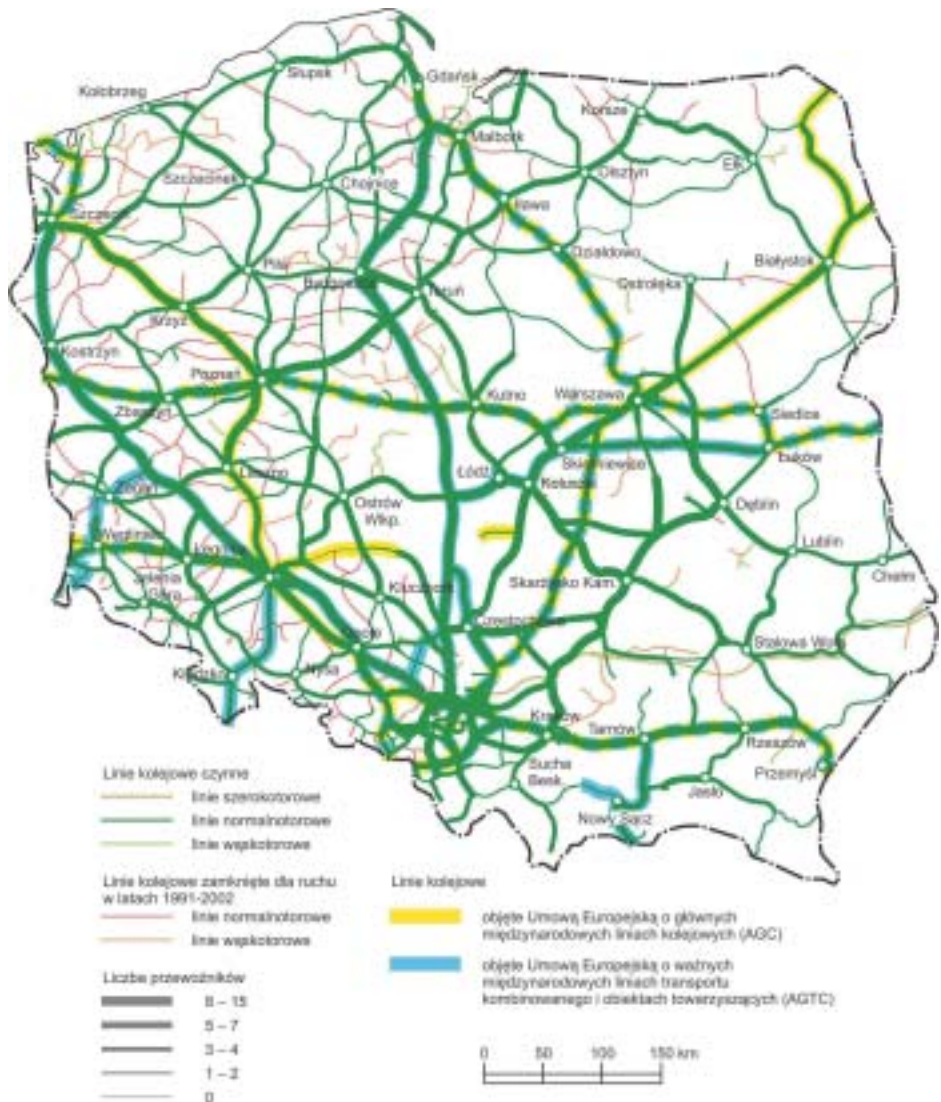
Źródło: obliczenia na podstawie danych Straży Granicznej RP.

zachodniej i południowej sytuacja pod względem liczby i dostępności przejść granicznych jest już bliska nasycenia. W okresie transformacji zmodernizowano wszystkie starsze obiekty na granicy polsko-niemieckiej, a ponadto oddano do użytku dwa duże przejścia dostępne w ruchu towarowym (Jędrzychowice, Gubinek) oraz 7 punktów lokalnych. Zmodernizowano mosty na autostradach Warszawa-Berlin i Wrocław-Berlin. Na granicy z Czechami i Słowacją wiele przejść dostępnych dotychczas w ramach małego ruchu granicznego przekazano do ogólnego użytkowania. W ostatnich latach uruchamiano też przejścia dla pieszych (m. in. polsko-niemieckie: Krzewina Zgorzelecka, Zgorzelec-Stare Miasto, Łęknica-Park Mużakowski) i turystyczne (Beskidy, Tary, Sudety). W pobliżu przejść tranzytowych w Świecku i Olszynie powstały w latach 1990. nowoczesne terminale celne. Ich znaczenie załamało się z chwilą przystąpienia Polski do Unii Europejskiej i zniesienia granicy celnej. Obecnie wykorzystywane są w ograniczonym zakresie, jako miejsca wśród wielu, w których dokonać można odprawy oraz jako centra obsługi pojazdów ciężarowych i ich kierowców. Są one potencjalnymi centrami logistycznymi o znaczeniu międzynarodowym.

Na granicy wschodniej powstało od podstaw wiele nowych obiektów (m. in. w Bezedach na granicy rosyjskiej, Budzisku na litewskiej, Bobrownikach na białoruskiej oraz Hrebennem, Korczowej i Krościenku – na ukraińskiej). Gruntownie zmodernizowano pozostałe przejścia (częściowo z udziałem środków Unii Europejskiej przeznaczonych na zabezpieczenie wschodnich granic Unii – np. Kuźnica Białostocka). W Koroszczynie koło Terespoła powstał duży terminal celny. Nadal jednak granicę wschodnią przecina wiele szlaków, na których nie funkcjonują żadne przejścia graniczne. Celowość ich budowy pozostaje uwarunkowana przyszłym stopniem przenikalności wschodniej granicy Unii Europejskiej.

4.1.2. Infrastruktura kolejowa

Lata transformacji były okresem regresu polskiej sieci kolejowej. Tylko w okresie 1985-1999 zamknięto dla ruchu pasażerskiego 6,2 tys. km linii kolejowych (Lijewski, 2000). W okresie 2000-2004 ogólna długość tras eksploatowanych zmniejszyła się o kolejne 2,2 tys. km (tab. 4.3). Najszybszy regres sieci wystąpił w zachodniej Polsce (ryc. 4.3). W efekcie dysproporcje w gęstości sieci w skali kraju (będące nadal odbiciem polityki inwestycyjnej państw zaborczych w XIX w.)



Ryc. 4.3. Sieć kolejowa w 2004 r. i jej zmiany po 1990 r. Źródło: na podstawie: Taylor i Ciechański, 2005.

zmniejszyły się. Warto odnotowania jest przywrócenie do eksploatacji niektórych szlaków w województwach śląskim i zachodniopomorskim. Obecnie najgęstsza sieć kolejową charakteryzuje południową Polskę (szczególnie Górny i Dolny Śląsk). Gęstość maleje ku północy i wschodowi, najniższa notowana jest w województwie podlaskim (zaledwie 3,3 km linii na 100 km²).

Powszechnie uważa się, że regres transportu kolejowego jest związany ze złą kondycją finansową PKP oraz z ograniczeniem subsydiów budżetowych. W praktyce ogromne znaczenie miał malejący popyt na przewozy zarówno towarowe (zwłaszcza masowe), jak i pasażerskie. Co więcej, pomiędzy malejącym popytem i ograniczaniem subsydiów (oraz związanym z nim wzrostem taryf) istniało oczywiste sprzężenie zwrotne. Wśród czynników warunkujących polski boom motoryzacyjny wymienia się często zmianę relacji cen paliwa i biletów w transporcie publicznym. W 1989 r. za miesięczną pensję netto można było kupić 291 biletów za przejazd pociągiem na odległość 100 km lub 465 litrów benzyny (Menes, 2001), a w 2004 odpowiednio tylko 157 takich samych biletów i 616 litrów paliwa.

Polityka w zakresie restrukturyzacji kolei (PKP) stawiała sobie przez cały okres transformacji krótkowzroczne oraz defensywne cele ekonomiczne i prowadzona była w dużej mierze pod dyktando związków zawodowych. Celem strategicznym był dodatni wynik finansowy i zachowanie ogromnego stanu zatrudnienia, a nie modernizacja sieci i pozyskiwanie nowych rynków. Starano się go osiągnąć poprzez likwidację połączeń, wzrost taryf oraz sprzedaż posiadanych nieruchomości. Udało się to tylko połowicznie. Przerost zatrudnienia nie został zlikwidowany (pomimo jego zmniejszenia), a przedsiębiorstwo popadło w gigantyczne długi. Faktycznie więc duże subsydia zostały zachowane, tyle tylko, że przybrały one formę tzw. oddłużania.

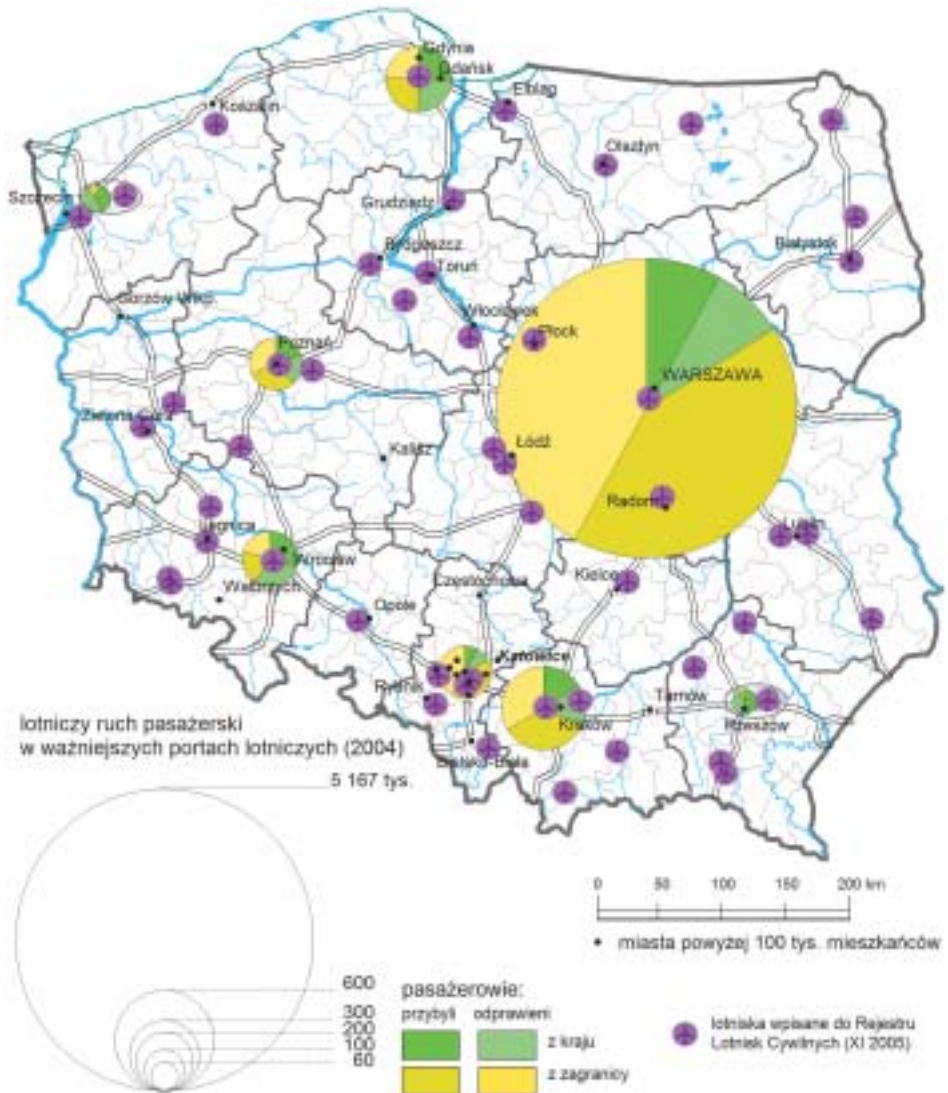
Naczelnym problemem kolei w Polsce jest fakt, że interes państwa i społeczeństwa nie był tożsamy z interesem spółki PKP (Majewski, 2002), a obecnie nie jest tożsamy z interesem spółek powstałych z jej podziału. Jednocześnie spółki te korzystają z gigantycznych dotacji, absorbowanych w głównej mierze przez fundusz płac i w minimalnym tylko stopniu przeznaczanych na inwestycje. Uważa się, że przyjęta forma restrukturyzacji nie stworzyła warunków do rzeczywistej konkurencji na rynku przewozów kolejowych (Taylor, 2002).

W całym okresie transformacji nie wybudowano praktycznie żadnych nowych odcinków linii kolejowych, zdecydowanie zmniejszyło się też tempo elektryfikacji. Wprawdzie odsetek tras zelektryfikowanych wzrósł do 60% (jeden z najwyższych poziomów w Europie), jednak stało się to głównie na skutek ogólnego zmniejszenia długości linii (zamykano głównie trasy nieelektryfikowane). Inwestycje modernizacyjne skupiły się na linii Warszawa-Berlin oraz kilku innych trasach (m. in. Opole-Wrocław-Zgorzelec).

W latach 1990. reaktywowano kilka połączeń transgranicznych, część z nich została jednak potem ponownie zamknięta z uwagi na niski popyt. Po 2000 r. powrócono do rozważań nad ewentualną budową linii kolejowej dużych prędkości (w pierwszej kolejności pomiędzy Warszawą i Wrocławiem). System tras objętych

umowami międzynarodowymi AGC (o głównych międzynarodowych liniach kolejowych) i AGTC (o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących) przedstawia rycina 4.3.

W skali regionalnej istotne było wydzielenie spółek Warszawskiej SKM, WKD (spółka samorządowa) oraz gdańskiej SKM. Tworzenie zintegrowanych systemów komunikacji publicznej w obrębie obszarów metropolitalnych stwarza szanse na ponowny wzrost znaczenia kolei w dojazdach do pracy do Warszawy i innych największych ośrodków.



Ryc. 4.4. Lotniska i pasażerski ruch lotniczy. Źródło: Rocznik Statystyczny GUS, 2005, Rejestr Lotnisk Cywilnych (Urząd Lotnictwa Cywilnego).

4.1.3. Infrastruktura lotnicza

W Polsce istnieje około 60 lotnisk, z których 11 obsługuje regularną komunikację cywilną (ryc. 4.4), a 20 posiada status lotniczych przejść granicznych. Nowe inwestycje obejmują z reguły modernizację pasów i budowę terminali. Nie powstają natomiast całkiem nowe obiekty, a przeciwnie – niektóre dawne lotniska wojskowe tracą swoje funkcje transportowe.

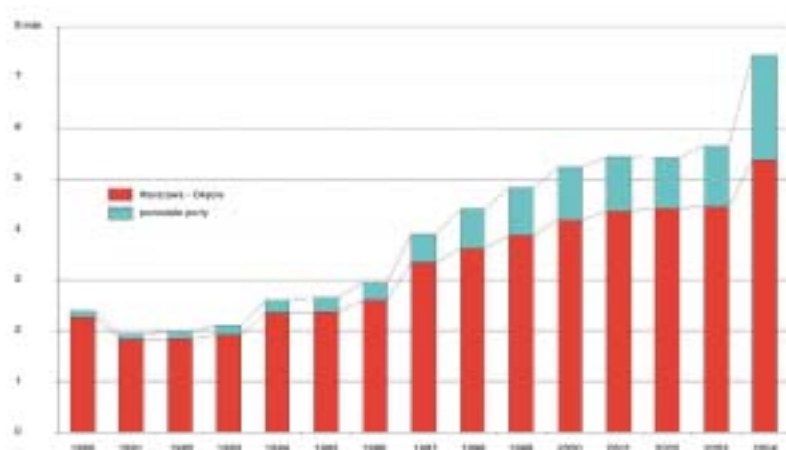
Decentralizacja ruchu postawiła pod znakiem zapytania wcześniejsze plany związane z budową dużego lotniska transkontynentalnego dla Warszawy i Łodzi. Priorytetem stała się raczej dalsza rozbudowa portów regionalnych (a w niektórych wypadkach – np. Balice – doprowadzenie do ich pełnej autonomii w stosunku do władz wojskowych), w tym lotniska Łódź-Lublinek. Realna ekonomicznie stała się możliwość uruchomienia nowych cywilnych portów lotniczych, m. in. w rejonie Lublina, Białegostoku, Jeleniej Góry i na Pomorzu Środkowym.

Po roku 1990 w polskim transporcie lotniczym wystąpiły dwie fale gwałtownego wzrostu przewozów. Pierwsza miała miejsce w latach 1996-2000 i wiązała się szybkim wówczas wzrostem gospodarczym (liczne podróże służbowe) oraz rozwojem turystycznych lotów czarterowych (głównie do krajów w rejonie Morza Śródziemnego). Drugą falę zapoczątkowała akcesja do Unii Europejskiej, a czynnikiem podstawowym był rozwój tanich linii lotniczych. Stopniowa zmiana polityki taryfowej LOT-u zwiększyła też ponownie przewozy na trasach krajowych. Obie fale w połączeniu z działaniami deregulacyjnymi spowodowały systematyczną decentralizację ruchu lotniczego (tab. 4.5, ryc. 4.5). W 2004 r. gwałtownie wzrosła liczba pasażerów odprawianych w Krakowie-Balicach i Katowicach-Pyrzowicach.

Tabela 4.5. Ruch międzynarodowy w największych portach lotniczych w latach 1990-2004 (tys. osób).

Porty lotnicze	1990	1995	2000	2003	2004
Warszawa-Okęcie	2 256,1	2 375,1	4 180,6	4 448,9	5 369,5
Kraków-Balice	58,3	31,0	416,7	419,9	670,4
Katowice-Pyrzowice	0,8	109,4	170,8	231,7	605,6
Gdańsk-Rębiechowo	53,5	76,2	181,8	206,4	304,3
Poznań-Ławica	7,6	30,6	152,0	179,2	283,1
Wrocław-Strachowice	0,5	23,2	85,6	134,8	186,2
Szczecin-Goleniów	1,2	2,3	22,7	16,0	12,3
Bydgoszcz	0,0	0,0	1,7	4,4	6,0
Rzeszów-Jasionka	0,5	1,3	5,8	7,3	5,8
Łódź-Lublinek	0,0	0,0	0,5	0,9	3,2
Szymany k. Szczytna	0,0	0,0	1,8	0,6	0,6
Razem	2 378,9	2 648,9	5 221,2	5 651,5	7 448,7

Źródło: na podstawie materiałów Straży Granicznej RP.



Ryc. 4.5. Rozwój i decentralizacja międzynarodowego ruchu lotniczego w Polsce w latach 1990-2004. Źródło: na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tam też największy był udział tanich przewoźników – odpowiednio 46 i 70% (Czyczuła i inni, 2005). Przeprowadzono modernizację portów lotniczych w Baliach, Pyrzowicach, Strachowicach, Ławicy i Lublinku. Trwa rozbudowa największego portu Warszawa-Okęcie oraz przystosowanie lotniska w Modlinie koło Warszawy do obsługi tanich linii i lotów czarterowych.

4.1.4. Infrastruktura żeglugi

W okresie transformacji polska żegluga morska stanęła w obliczu konkurencji ze strony portów zachodnioeuropejskich oraz transportu drogowego. Po 2000 r. spadek przeładunków był już jednak wyraźnie mniejszy niż w latach poprzednich, a w 2004 r. w największych portach odnotowano nawet ich wyraźny wzrost (tab. 4.6). Największe przeładunki koncentrują się w Gdańsku, zlokalizowa-

Tabela 4.6. Przeładunki w największych portach morskich w mln ton w latach 1995-2004.

Porty	1995	2000	2003	2004	
				ogółem	w tym tranzyt
Gdańsk	18,6	16,7	21,6	24,1	9,9
Gdynia	7,7	8,4	9,8	10,7	0,3
Szczecin	11,2	11,1	8,6	9,5	1,4
Police	2,5	2,5	2,4	2,6	b.d.
Świnoujście	8,8	8,9	9,1	9,8	1,5

Źródło: GUS.

ny w tym mieście Port Północny jest też najnowocześniejszym obiektem w kraju. Gdańsk skupia zdecydowaną większość przewozów dalekomorskich (wraz z Gdynią) oraz tranzytu. Zespół portowy Szczecin-Świnoujście-Police odgrywa dużą rolę w żegludze europejskiej (w tym bałtyckiej). Rośnie znaczenie Szczecina jako najbliższego portu morskiego aglomeracji berlińskiej.

Zahamowanie regresu w transporcie morskim jest rezultatem wysiłku modernizacyjnego podjętego przez polskie porty. Dotyczył on dostosowania posiadanej infrastruktury do nowej struktury gałęziowej i kierunkowej polskiego handlu zagranicznego, jej modernizacji (m. in. stworzenie systemu VTMS w zakresie zarządzania ruchem statków) oraz poprawy powiązania portów z infrastrukturą drogową kraju (budowa terminali kontenerowych w Gdańsku i w Gdyni). Rośnie ruch w terminalach promowych zlokalizowanych w Świnoujściu (połączenia do Malmö, Ystad, Kopenhagi oraz w sezonie na Bornholm), Gdańsku (do Oxelosundu pod Sztokholmem) i Gdyni (do Karlskrony). W 2000 r. skorzystało z nich łącznie 120 tys. pojazdów ciężarowych, w 2004 – już 190 tys. (w tym 122 tys. w Świnoujściu).

Pozostałe porty morskie mają znaczenie lokalne. Największymi spośród nich są Elbląg, Kołobrzeg i Ustka. Rozwój portu w Elblągu jest nadal blokowany na skutek rosyjskich ograniczeń w żegludze przez Cieśninę Piławską. Łącznie status morskich przejść granicznych posiada 19 portów (w tym 3 nad Zalewem Szczecińskim i 2 nad Zalewem Wiślanym). Ogólna wielkość ruchu w polskich portach morskich zmniejszyła się w 2004 r. na skutek zamknięcia (z dniem akcesji do Unii Europejskiej) sklepów wolnocłowych na statkach kursujących po Zalewie Szczecińskim i Zatoce Pomorskiej.

Według danych oficjalnych Polska posiada 3,6 tys. km dróg wodnych, spośród których 90% jest eksploatowane. W praktyce jedynym odcinkiem śródlądowych dróg wodnych, który zachował swoje znaczenie jest dolna Odra (od Schwedt do Szczecina i dalej do Świnoujścia). Jest ona wykorzystywana w ruchu pomiędzy Berlinem i Szczecinem. Ruch żeglugowy na środkowej Odrze systematycznie maleje, w miarę postępującego zamulania rzeki. Pozostaje on jednak odcinkiem, który po poddaniu modernizacji ma realną szansę zachowania funkcji transportowych. Jest to zgodne z zapisami programu Odra 2006. Projekty związane z reaktywacją szlaku wschód – zachód (przez Wartę i Noteć do Kanału Bydgoskiego i dorzecza Wisły) nie mają szans realizacji w najbliższych dziesięcioleciach, głównie z uwagi na ogromne koszty oraz kontrowersje ekologiczne. Lokalnie żegluga śródlądowa odgrywa natomiast znaczącą rolę turystyczną. W dorzeczu Odry portami żeglugi śródlądowej są Kędzierzyn-Koźle, Opole, Wrocław, Poznań i Kostrzyń. Charakter morsko-śródlądowy ma port w Szczecinie. Wzdłuż drogi wodnej Odry znajduje się pięć rzecznych polsko-niemieckich przejść granicznych: w Miłowie, Słubicach, Osinowie Dolnym, Widuchowej i Gryfinie. Najwięcej odpraw w żegludze międzynarodowej dokonuje się w Widuchowej, gdzie granicę państwową przekraczają oficjalnie barki płynące z Niemiec do portu w Szczecinie. W 2004 r. w skali kraju żegluga śródlądowa przewiozła 8,7 mln t ładunków (dwukrotnie mniej niż w latach 1980.), w tym 3,7 mln w dwustronnym transporcie między-

narodowym (ponad 90% w ruchu pomiędzy Niemcami a województwem zachodniopomorskim; ponadto niewielkie ilości w ruchu do Belgii i Holandii) i zaledwie 68 tys. t w tranzyście.

4.2. Infrastruktura telekomunikacji i łączności

Przyjmuje się, że usługi telekomunikacyjne są fundamentalnym warunkiem wykształcenia się społeczeństw informacyjnych potrafiących włączyć się w całości kształt procesów integracyjnych (Kozanecka, 2003). Dostęp do taniej łączności międzynarodowej jest w Polsce nadal ograniczony (w stopniu większym niż w większości krajów Unii Europejskiej). Ponadto możliwości dostępu oraz ich wykorzystanie nie rozkładają się równomiernie na terenie kraju. Spośród trzech podstawowych sposobów łączności międzynarodowej na poziomie osobistym, dwa (telefonía i internet) pozostają silnie uzależnione od istniejącej infrastruktury oraz cen. W przypadku trzeciego, jakim jest poczta tradycyjna, zależność od obu tych czynników jest mniejsza.

W latach 1990. znacznie poprawiła się w Polsce dostępność do łączności telefonicznej. Liczba telefonów stacjonarnych wzrosła trzykrotnie, do blisko 11 mln (średnio 288 na 1000 mieszkańców) – tab. 4.7. Nadal jest to jednak wskaźnik znacznie niższy niż w innych krajach Unii Europejskiej (np. w Niemczech 550 linii na 1000 mieszkańców). Co więcej, tempo przyrostu liczby abonentów zmalało po roku 2000. Szybko wzrastała natomiast liczba łączów w dostępnach ISDN (sieć cyfrowa z integracją usług). Poprawiła się także pojemność central zarówno miejscowych, jak i międzystrefowych. Najlepiej wyposażone w tradycyjną sieć telekomunikacyjną są województwa mazowieckie (391 abonentów na 1000 mieszkańców), dolnośląskie i pomorskie; najslabiej podkarpackie (249).

Po 2000 r. rozwój sieci stacjonarnej miał bardziej charakter jakościowy niż ilościowy. Wiąże się to z zachowaniem monopolistycznej pozycji największego operatora (szczególnie w połączeniach międzynarodowych). Niedoskonałość tradycyjnej sieci telefonicznej była jedną z przyczyn niezwykle szybkiego rozwoju sieci

Tabela 4.7. Rozwój telefonii stacjonarnej i komórkowej w latach 1990-2004.

Liczba abonentów	Jednostka miary	1990	1995	2000	2004
Telefonia stacjonarna (bez łącz ISDN)	w mln abonentów	3,3	5,7	10,7	11,2
	na 1000 mieszkańców	86	148	278	293
Łącza ISDN	w mln sztuk	-	-	0,2	1,4
Telefonia komórkowa	w mln abonentów	-	0,1	6,7	23,1
	na 1000 mieszkańców	-	2	175	605

Źródło: Łączność. Wyniki działalności, 2005, GUS.

komórkowych. Sieci komórkowe były w stanie szybciej odpowiedzieć na rosnący popyt na usługi telekomunikacyjne. Każda z trzech konkurujących na polskim rynku firm pokryła zasięgiem cyfrowej sieci GSM prawie całe terytorium kraju. Ich łączna liczba abonentów przekroczyła w 2004 r. 23 mln i tym samym stała się wyższa niż liczba linii tradycyjnych (tab. 4.7). Należy jednak podkreślić, że liczba użytkowników telefonii komórkowej (605 abonentów na 1000 mieszkańców w 2004 r.) jest nadal niższa niż w większości krajów europejskich, w tym krajów Europy Środkowej (np. w Czechach ponad 950 abonentów na 1000 mieszkańców).

Po dynamicznym wzroście liczby abonentów w latach 1990., po roku 2000 znacznie wolniej rozwijała się sieć telewizji kablowej (po części na skutek konkurencji ze strony cyfrowej telewizji satelitarnej). W 2004 r. liczba gniazd abonentów wynosiła 3,7 mln (największym operatorem była UPC Telewizja Kablowa z 950 tys. abonentów). Brak jest pełnych danych dotyczących rozwoju w zakresie komunikacji elektronicznej i dostępu do Internetu. Zgodnie z badaniami ankietowymi przeprowadzonymi w IGiPZ PAN (Komornicki, 2003), większy odsetek „podłączonych do sieci” występuje w szeroko rozumianej zachodniej Polsce (ale bez ośrodków badanych w województwie dolnośląskim i lubuskim) i południowej (z wyjątkiem Wisły i Nowego Targu), mniejszy na wschodzie (zwłaszcza w miastach województwa lubelskiego). Z innych opracowań z kolei wynika, że również dostępność przestrzenna tradycyjnych usług pocztowych jest najwyższa w Polsce południowo-zachodniej (Meyer, 1999).

4.3. Infrastruktura techniczna

Infrastruktura techniczna stymuluje pośrednio rozwój gospodarczy regionów, w tym przede wszystkim ułatwia tworzenie nowych inwestycji aktywizujących mieszkańców i gospodarkę. Środki przeznaczone na tworzenie nowej bądź poprawę już istniejącej infrastruktury szybko się zwracają. Niedostateczny stopień wyposażenia w infrastrukturę obniża zaś standard życia i atrakcyjność obszarów dla potencjalnych inwestycji oraz stanowi barierę dla rozwoju.

Lata dziewięćdziesiąte ubiegłego wieku przyniosły dynamiczne zmiany wyposażenia miast i wsi w infrastrukturę techniczną. Szczególnie korzystne zmiany wystąpiły na obszarach wiejskich, które były w tym zakresie wyraźnie niedoinwestowane. Pomimo to wieś pozostaje jednak nadal daleko w tyle za miastami i wyrównania różnic można się spodziewać dopiero za co najmniej kilkanaście lat.

Rozbudowa i poprawa jakości sieci infrastrukturalnych stała się naczelnym zadaniem lokalnych władz samorządowych. Dzięki temu rosła przede wszystkim długość sieci wodociągowej i kanalizacyjnej (tab. 4.8). Na obszarach wiejskich przyrost był zazwyczaj znacznie szybszy niż w miastach.

Tabela 4.8. Rozwój wybranych elementów infrastruktury technicznej w Polsce.

Elementy infrastruktury technicznej	1970	1980	1990	2001	2004
Sieć wodociągowa (tys. km)	26,1	53,1	93,2	218,1	239,2
Sieć kanalizacyjna (tys. km)	13,9	20,5	26,5	55,6	73,8
Sieć gazowa (tys. km)	11,8	22,4	45,8	113,9	120,6

Źródło: GUS.

Polska jest silnie zróżnicowana przestrzennie pod względem wyposażenia w infrastrukturę techniczną. Najlepiej pod tym względem wypadają miasta i obszary podmiejskie, najgorzej zaś tereny peryferyjne. W skali całego kraju najlepiej wyposażone w infrastrukturę techniczną są obszary zachodnie i południowe, najgorzej zaś wschodnia część kraju.

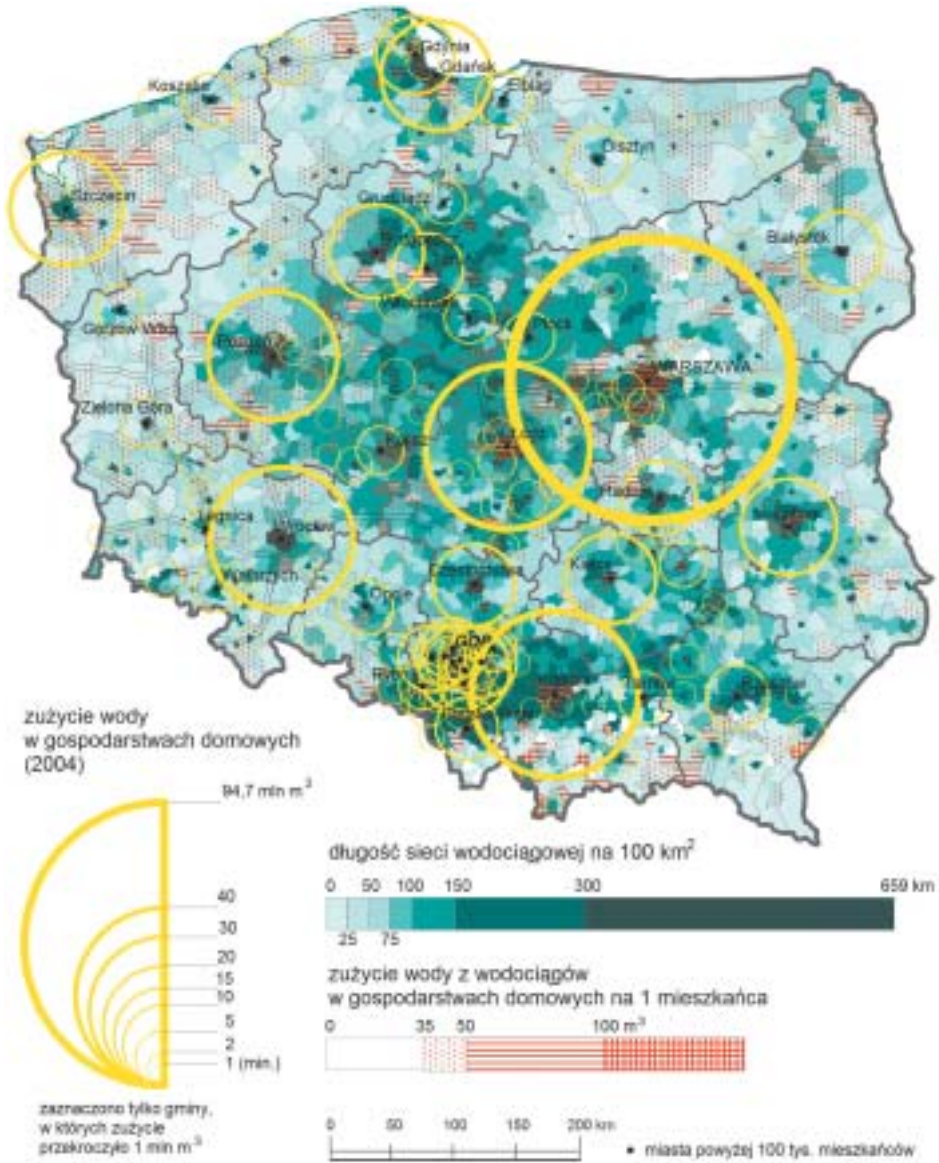
Jednym z podstawowych elementów infrastruktury technicznej jest sieć wodociągowa, będąca kompleksem urządzeń służących dostarczaniu wody do miejsc jej użycia. Dynamika rozwoju sieci wodociągowej była w ostatnich latach dużo wyższa na terenach wiejskich niż w miastach, ale wynikało to z faktu, że miasta już od dawna posiadają zadowalający stopień upowszechnienia tej sieci. Ogółem w latach 1990-2004 przyrost długości sieci wodociągowej wyniósł 156% (z 93 do 239 tys. km), w tym w miastach – około 50%, a na obszarach wiejskich ponad 200%.

W 2004 r. przeciętna gęstość sieci wodociągowej wynosiła 76,5 km na 100 km². Największym jej zagęszczeniem cechują się obszary środkowej i południowej Polski, to znaczy te, które są stosunkowo najgęściej zaludnione. Z kolei najslabiej zaludniona północna część kraju posiada najmniejszą gęstość sieci wodociągowej (ryc. 4.6).

Inny rozkład przestrzenny wykazuje wskaźnik udziału mieszkań wyposażonych w wodociąg, który przedstawia realny stopień „zwodociągowania”. Najlepiej pod tym względem jest na zachodzie kraju (woj. wielkopolskie i zachodniopomorskie) oraz w śląskim i opolskim, gdzie prawie 90% wszystkich mieszkań podłączonych jest do wodociągu (ryc. 4.12). Biorąc pod uwagę tylko obszary wiejskie otrzymujemy znacznie niższy wskaźnik, ale i tak wypadają one zdecydowanie korzystniej na tle wschodniej części kraju.

W sumie najmniej korzystne parametry, jeśli chodzi o dostęp do bieżącej wody, charakteryzują wsie ze wschodniej części Polski, w tym przede wszystkim z obszaru Karpat i pogórza, wschodniego Mazowsza, Lubelszczyzny i Suwalszczyzny.

Wyposażenie wsi w sieć wodociągową wykazuje dużą zbieżność z poziomem rozwoju gospodarczego oraz wielkością dochodów budżetowych gmin. Okazuje się bowiem, że gminy wschodniej i środkowej Polski, w najniższym stopniu zwodociągowane, mają głównie charakter rolniczy i wskutek stosunkowo niskiego poziomu rozwoju gospodarczego osiągają niskie dochody własne. Nie pozwalają one na prowadzenie nawet najbardziej pilnych inwestycji.

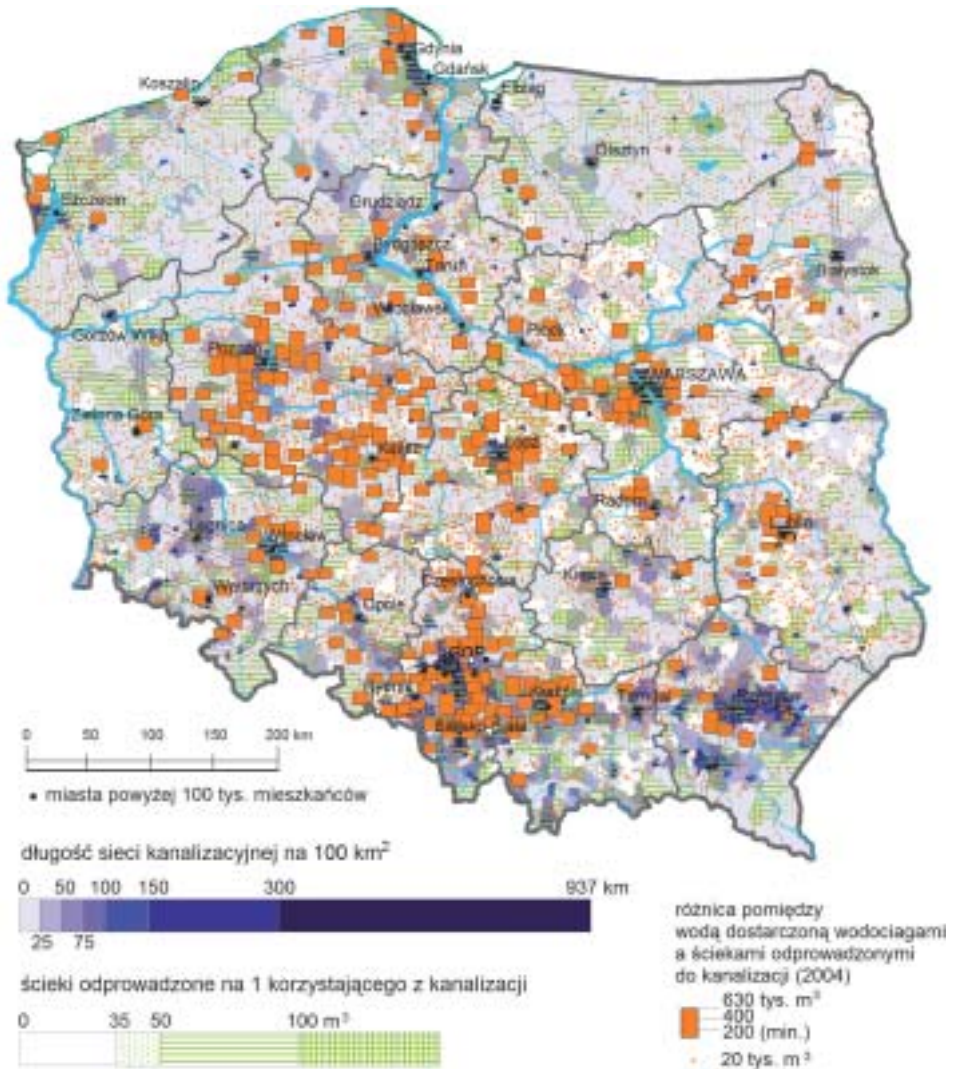


Ryc. 4.6. Sieć wodociągowa i zużycie wody w gospodarstwach domowych w 2004 r. w gminach. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

Równocześnie z rozbudową sieci wodociągowej powinna rozwijać się sieć kanalizacyjna, umożliwiająca odprowadzanie oraz oczyszczanie wody dostarczonej do gospodarstwa domowego. W miastach sieć kanalizacyjna towarzyszy na ogół sieci wodociągowej, na obszarach wiejskich warunk ten nie jest jednak spełniany. W 2003 r. 33,9 tys. wsi sołeckich posiadało sieć wodociągową (81% ogółu wsi

soleńskich) i zaledwie 4,5 tys. sieć kanalizacyjną (10,7%). Do wodociągów zbiorowych podłączone było 70,1% wszystkich gospodarstw rolnych, natomiast do sieci kanalizacyjnej tylko 8,1% (ryc. 4.7).

Niższe w porównaniu z wodociągami tempo inwestycji w zakresie kanalizacji wynika między innymi z jej dużo wyższych kosztów i wymogów organizacyjnych. Inwestycje wymagają zaangażowania dużego kapitału oraz opracowania wieloletniego planu inwestycyjnego, obejmującego koncepcję realizacji, politykę finansową, umowy kredytowe z bankami itp.



Ryc. 4.7. Sieć kanalizacyjna w 2004 r. w gminach. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

Duże dysproporcje w rozwoju sieci wodno-kanalizacyjnej grożą zanieczyszczeniem gleby i wód gruntowych, wynikającym z odprowadzania ścieków bezpośrednio do gruntu. Często stosowanym rozwiązaniem w gospodarstwach nie podłączonych do kanalizacji są zbiorniki do odprowadzania zanieczyszczeń (szamba). Nieczystości są następnie wypompowywane i przewożone specjalnym transportem do oczyszczalni ścieków. Niestety szczelność szamb nie zawsze odpowiada normom, a ponadto niektórzy gospodarze chcąc uniknąć kosztów związanych z wywozem nieczystości, wylewają je na pola.

Dynamiczny rozwój sieci kanalizacyjnej na wsi został zapoczątkowany w końcu lat 1990. Nastąpiło pewnego rodzaju „nasylenie wodociągami” i władze lokalne za priorytetowe przyjęły inwestycje w zakresie odprowadzania ścieków. Na przykład w latach 1995-2002 stosunek długości sieci wodociągowej do kanalizacyjnej zmniejszył się z 20,7 km do 7,5 km (tzn. w 2002 r. na 1 km sieci kanalizacyjnej przypadało 7,5 km sieci wodociągowej), a nasylenie siecią kanalizacyjną wzrosło z 1,9 do 7,8 km na 100 km². Niemniej w wielu województwach centralnych i wschodnich dysproporcje pod względem wyposażenia w sieć wodociągową i kanalizacyjną są nadal bardzo duże (tab. 4.9).

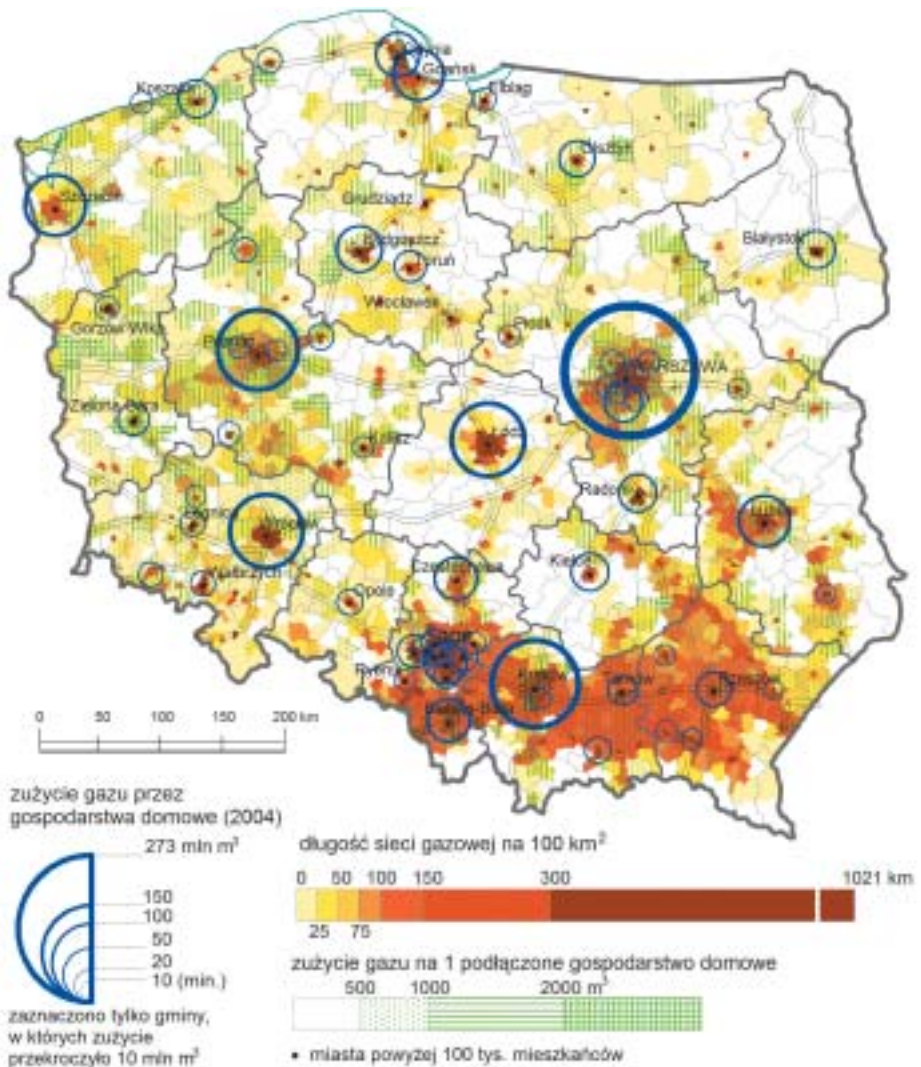
Tabela 4.9. Udział wsi sołeckich wyposażonych w wodociąg i kanalizację w 2001 r. według województw (%).

Sieć wodociągowa		Sieć kanalizacyjna	
Śląskie	94,0	Zachodniopomorskie	21,8
Zachodniopomorskie	93,5	Podkarpackie	18,4
Wielkopolskie	93,4	Pomorskie	17,4
Opolskie	91,8	Dolnośląskie	12,3
Łódzkie	90,1	Małopolskie	12,1
Kujawsko-pomorskie	88,8	Śląskie	10,8
Pomorskie	82,3	Kujawsko-pomorskie	9,2
Dolnośląskie	80,3	Warmińsko-mazurskie	9,1
Ogółem	76,5	Wielkopolskie	8,5
Świętokrzyskie	73,6	Ogółem	7,8
Podlaskie	72,6	Lubuskie	7,1
Lubuskie	71,6	Opolskie	5,8
Warmińsko-mazurskie	71,2	Świętokrzyskie	5,0
Lubelskie	68,7	Lubelskie	4,6
Mazowieckie	62,0	Podlaskie	3,4
Podkarpackie	61,9	Łódzkie	3,3
Małopolskie	60,8	Mazowieckie	3,1

Źródło: Gałązka, 2004.

Sprawne działanie kanalizacji wymaga odprowadzania i oczyszczania ścieków. Na tle innych krajów Europy Polska ma jeden z najniższych wskaźników wyposażenia w oczyszczalnie ścieków. W 2003 r. oczyszczalnie obsługiwały przeciętnie 66% ludności kraju, w tym 98% mieszkańców miast (840 miast na ogólną liczbę 884) i zaledwie 18% mieszkańców wsi. W Europie Zachodniej oczyszczalnie obsługują ponad 90% ludności.

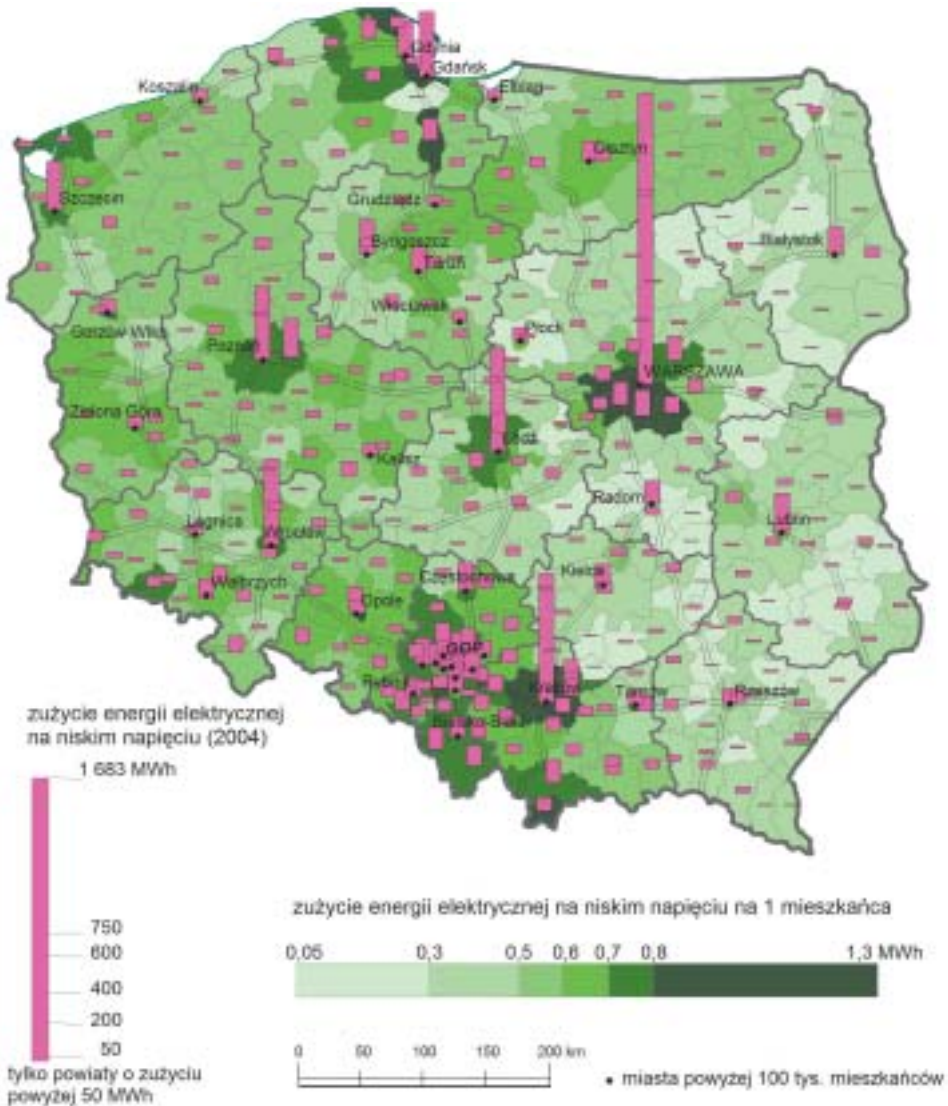
Największy odsetek ludności wiejskiej objętej obsługą oczyszczalni ścieków występuje w województwach północnych (zachodniopomorskie, pomorskie i warmińsko-mazurskie) oraz dolnośląskim i podkarpackim. Z kolei najniższą wartość



Ryc. 4.8. Sieć gazowa i zużycie gazu w gospodarstwach domowych w 2004 r. w gminach. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

tego wskaźnika mają województwa centralne i wschodnie. Rozproszenie osadnictwa i rozdrobnienie gospodarstw rolnych stwarza predyspozycje do tworzenia indywidualnych, przyzagrodowych oczyszczalni ścieków – w 2001 r. było ich około 36 tys.

W ostatnich latach obserwuje się wzrost nakładów na oczyszczanie ścieków. Na obszarach wiejskich system oczyszczania ścieków zaczął być praktycznie realizowany od podstaw dopiero w latach 1990. Wówczas to wybudowano większość z istniejących oczyszczalni.



Ryc. 4.9. Zużycie energii elektrycznej o niskim napięciu w 2004 r. w gminach.
Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

Rozwój sieci gazowej koncentruje się przede wszystkim na gęsto zaludnionym obszarze południowo-wschodnim, w miastach i na terenach podmiejskich oraz w sąsiedztwie głównych gazociągów. Na innych obszarach, w tym szczególnie z rozproszoną siecią osadniczą, budowa sieci gazowej jest nieuzasadniona. Alternatywnym sposobem dostarczenia gazu do gospodarstw domowych są butle lub duże zbiorniki gazowe.

W latach 1990-2004 długość sieci gazowej wzrosła w Polsce z 46 tys. do 121 tys. kilometrów, z czego na obszarach wiejskich zlokalizowane było około 60% całej sieci. O dysproporcjach w rozwoju sieci gazowej pomiędzy miastami a obszarami wiejskimi świadczy zużycie gazu z sieci przez gospodarstwa domowe: w 2004 r. w miastach wyniosło ono 3,1 mln hm³, natomiast na wsi tylko 0,6 mln hm³ (ryc. 4.8).

Jeśli chodzi o sieć przesyłu energii elektrycznej można przyjąć, że jest ona powszechna. Znaczna część linii przesyłających energię elektryczną była wybudowana we wczesnych latach 1950., przez co jej jakość i stan urządzeń rozdzielczych jest na niskim poziomie. Wskutek tego gospodarstwa domowe, głównie na wsi, mają częste przerwy w dostawie energii oraz złą jakość przesyłu energii powodującą spadki napięcia. Zużycie energii elektrycznej o niskim napięciu na 1 mieszkańca przedstawiono na ryc. 4.9.

4.4. Zasoby i warunki mieszkaniowe ludności

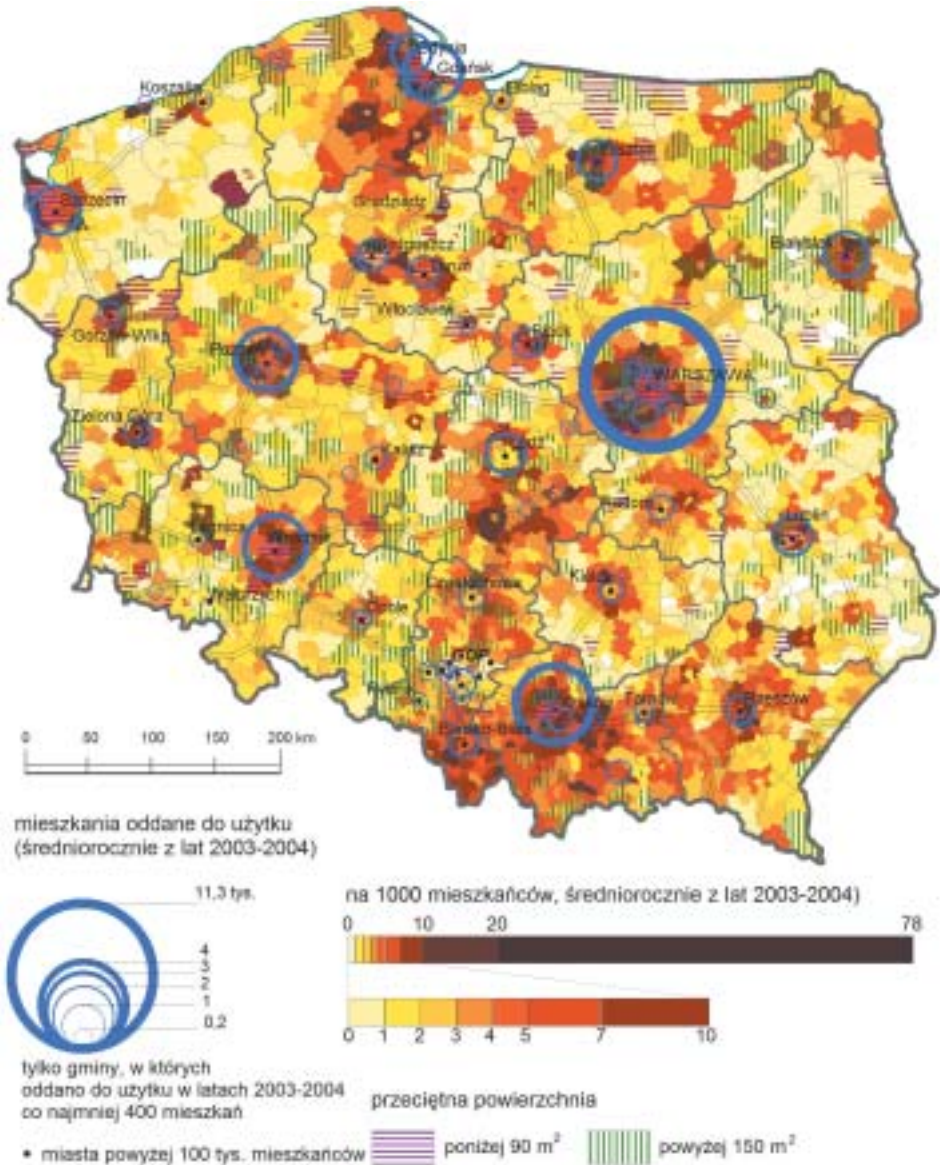
Narodowy Spis Powszechny z 2002 roku wykazał, że w Polsce było 12,5 mln mieszkań z 45,7 mln izb i o powierzchni użytkowej 849,8 mln m². Oznacza to, że od 1988 r. przybyło 0,9 mln mieszkań i 163,9 mln m² powierzchni użytkowej. Część mieszkań wskutek złego stanu technicznego przeznaczona jest do opuszczenia lub rozbioru (126 tys.), stanowi tzw. drugie domy (253 tys.) oraz służy do prowadzenia działalności gospodarczej (13 tys.).

Tabela 4.10. Mieszkania zamieszkałe według okresu wybudowania budynku.

Pozycja	Ogółem w tys.	Przed 1945	1945-1970	1971-1978	1979-1988	1989-2002			Będące w budowie	Nie ustalono
						razem	1989-1995	1996-2002		
% ogółu										
Miasta	7 954,1	21,4	25,5	19,8	20,1	11,5	7,0	4,5	0,5	0,6
Wieś	3 809,4	27,1	29,8	15,0	15,8	9,8	5,0	4,8	1,3	0,5
Ogółem	11 763,5	23,2	26,9	18,3	18,7	11,0	6,4	4,6	0,7	0,6

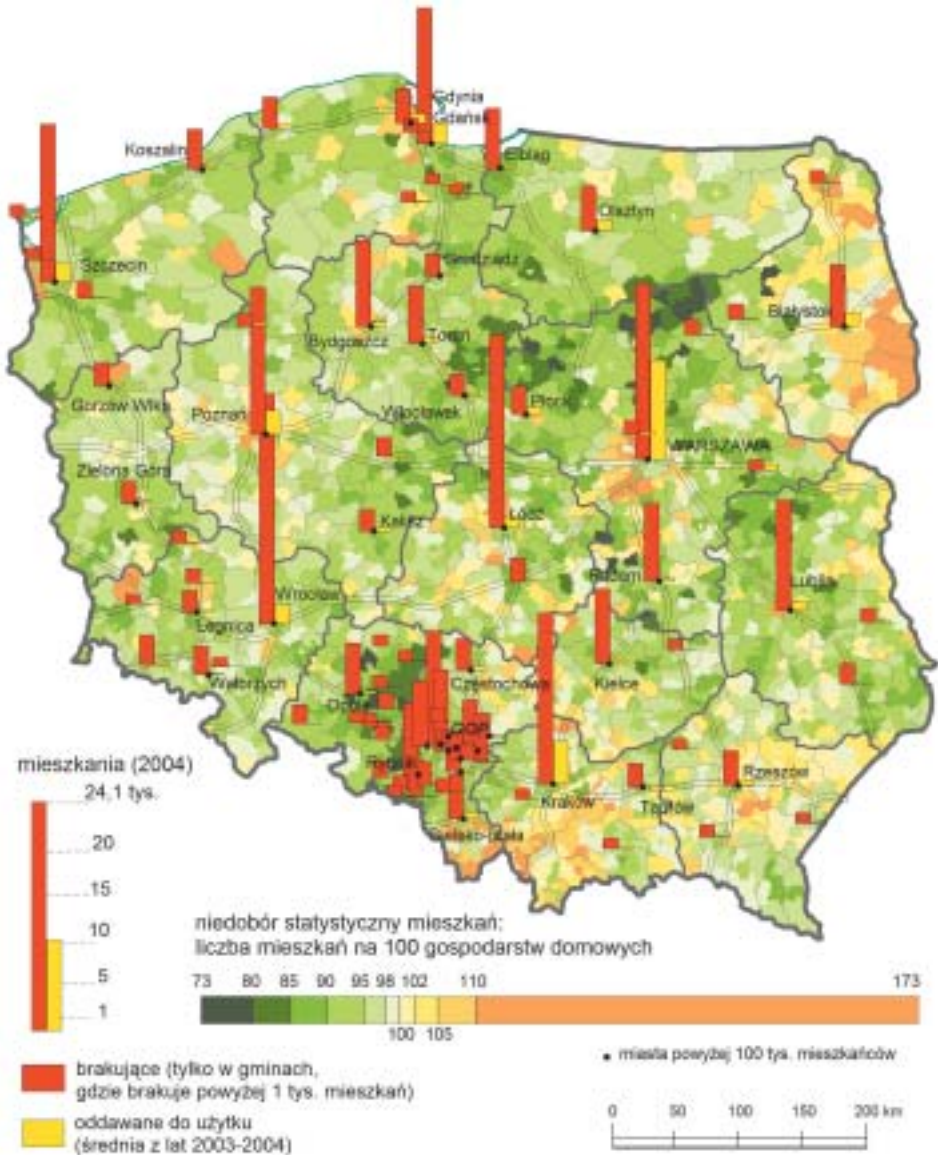
Źródło: Raport z wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2002, 2003, GUS, Warszawa.

Według spisu ponad połowę mieszkań (55,2%) stanowiły obiekty będące własnością osób fizycznych, 28,6% – spółdzielni mieszkaniowych (własnościowe i lokatorskie), 11,6% – gminne, 4,6% – pozostałe (głównie Skarbu Państwa, zakładów pracy i towarzystw budownictwa społecznego). Według okresu postawienia budynków struktura ta wygląda następująco: przed 1945 rokiem – 23,2%, 1945-1970 – 26,9%, 1971-1978 – 18,7%, 1989-2002 – 11,6% (tab. 4.10).



Ryc. 4.10. Budownictwo mieszkaniowe w latach 2003-2004 w gminach. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

Analiza przyrostów w ujęciu regionalnym wskazuje na charakterystyczne obszary aktywności budowlano-mieszkaniowej. Po pierwsze, wzmożoną aktywność budownictwa obserwuje się w najbardziej rozwiniętych aglomeracjach, w tym w ich strefach podmiejskich. W sumie na ośrodki „wielkiej piątki”, tj. Warszawy, Poznania, Trójmiasta, Wrocławia i Krakowa przypadała w ostatnich latach 1/4 całkowitej oddanej do użytku powierzchni użytkowej (ryc. 4.10). Jest to niewątpliwie



Ryc. 4.11. Niedobór statystyczny mieszkań w 2004 r. według gmin. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, Narodowy Spis Powszechny 2002, GUS.

wynikiem dwóch głównych czynników – napływu migracyjnego oraz znacznie wyższych od przeciętnych dochodów ludności, zapewniających mobilność ekonomiczną.

Wyższe od przeciętnych wskaźniki przyrostu obserwuje się też na znacznych częściach obszarów typowo wiejskich. Dotyczy to m. in. Kaszub, byłego województwa suwalskiego, Wielkopolski oraz Małopolski. O ile na obszarach podmiejskich natężenie tych procesów wiązać należy przede wszystkim istnieniem silnego popytu wynikającego z napływu ludności i zasobności ekonomicznej, o tyle na obszarach wiejskich sytuacja jest bardziej skomplikowana. W części przypadków szybki przyrost mieszkań względem brakujących jest pozorny, gdyż inwestycje dotyczą tzw. drugich domów na obszarach atrakcyjnych turystycznie (m. in. Warmia, Pojezierze Mazurskie i Suwalskie).

Spis powszechny pozwolił też przeanalizować warunki mieszkaniowe gospodarstw domowych. Ogólnie w kraju było 11,6 mln zamieszkałych lokali z 13,3 mln gospodarstw domowych (*Mieszkania...*, 2003), co oznacza, że przeciętnie na 1000 gospodarstw domowych przypadały zaledwie 873 mieszkania. Zakładając (w uproszczeniu), że każde gospodarstwo domowe powinno posiadać własny lokal rozmiary niedoboru statystycznego należy szacować na 1,6-1,7 mln mieszkań (rozkład regionalny – ryc. 4.11), przy czym od 1988 r. nastąpił w tym zakresie wzrost o 0,3 mln. Liczba ta jest jednak zaniżona, gdyż wiele mieszkań jest zbyt małych w stosunku do wielkości gospodarstwa domowego; łączną wielkość takiego niedoboru (wraz z wymienionymi 1,6-1,7 mln mieszkań) szacować można nawet na 10 mln (szacunki Krakowskiego Instytutu Nieruchomości). Ogólnie, dystans jaki dzieli Polskę do krajów rozwiniętych, np. Unii Europejskiej jest olbrzymi: przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na 1 osobę we Francji wynosi 38 m², w Niemczech 39 m², w Wielkiej Brytanii 45 m², w Hiszpanii 35 m² (Gorczyca, 2003), w Polsce zaś wskaźnik ten wynosi 21 m².

W sumie pojęcie niedoboru mieszkaniowego w Polsce jest dość względne, można jednak zgodzić się co do tego, że w najbliższych latach nie ma większych szans na znaczne zniwelowanie różnic w stosunku do krajów rozwiniętych, gdyż nawet przy podwojeniu obecnego tempa budowy mieszkań i tak trzeba co najmniej 50 lat, aby osiągnąć wartości średnioeuropejskie, i to przy założeniu zerowych zmian w innych krajach Europy (Śleszyński, 2005c).

Relatywnie dobra sytuacja mieszkaniowa pod względem powierzchni użytkowej cechuje województwa podlaskie, podkarpackie i część małopolskiego. Są to przeważnie obszary wiejskie, gdzie spotyka się często rodziny wielopokoleniowe, zamieszkujące duże domy jednorodzinne. Z kolei w wartościach bezwzględnych największym miejscem niedoboru pozostaje Warszawa, w której różnica pomiędzy liczbą gospodarstw domowych a liczbą mieszkań wyniosła 103 tys. Łączny niedobór statystyczny w miastach można oszacować na 1 mln (Śleszyński, 2004c).

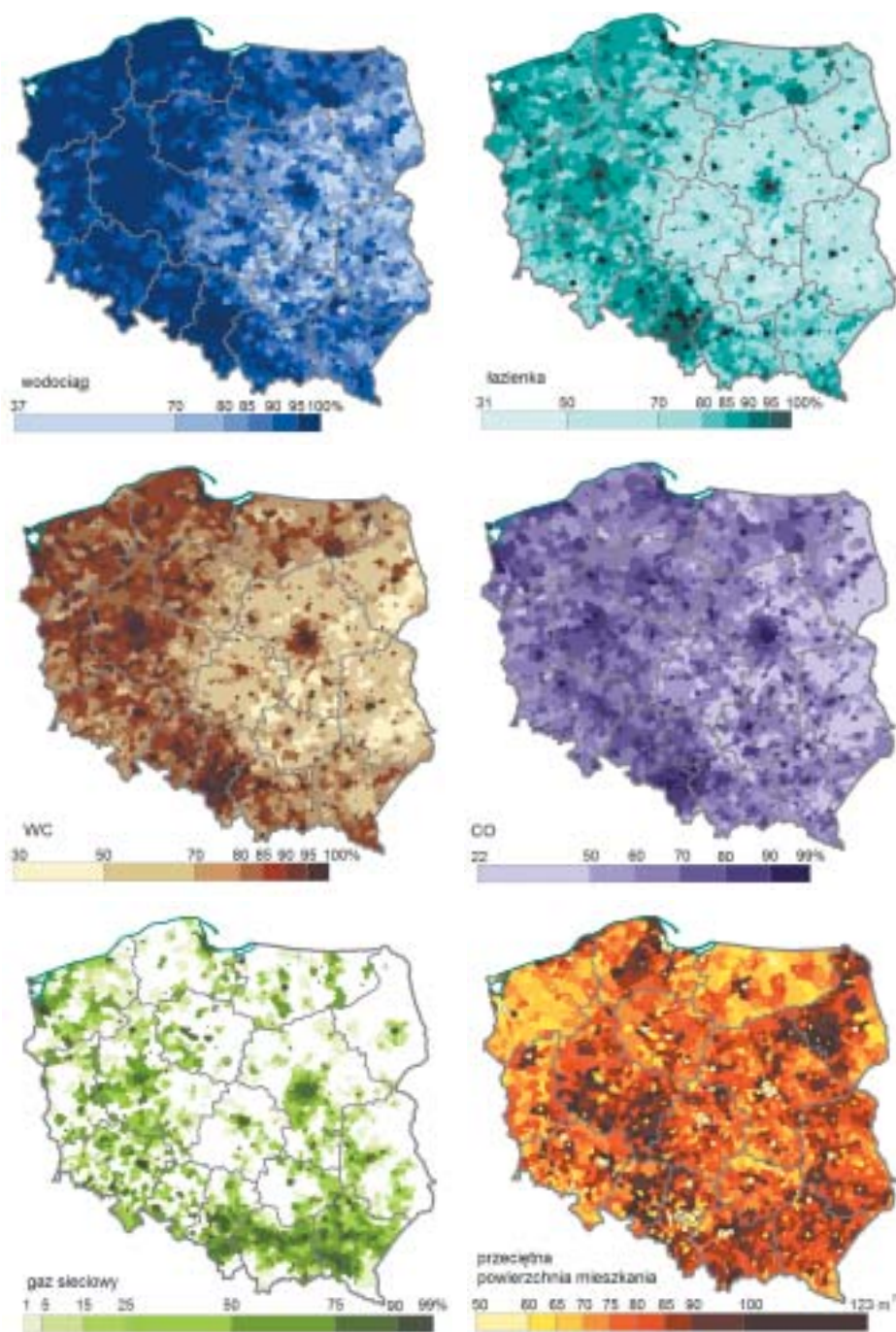
Równocześnie porównanie danych z poprzednim spisem w 1988 r. wskazuje, że sytuacja mieszkaniowa ludności pod pewnymi względami nawet się pogorszyła. Choć mieszkań zamieszkałych ogółem przybyło (o 8,5%), to wzrost liczby gospodarstw domowych był szybszy (11,4%). Miał miejsce przy tym relatywnie

mniejszy przyrost ludności (o 1,8%), co oznacza, że przybyło najmniejszych gospodarstw domowych. Pozytywnym zjawiskiem był natomiast wyższy od przyrostu gospodarstw domowych wzrost przeciętnej powierzchni użytkowej (25,9%) oraz liczby izb (18,5%). Oznacza to jednak, że struktura ludności pod względem warunków mieszkaniowych uległa rozwarstwieniu. Takie procesy są dobrze widoczne w największych aglomeracjach, m. in. w warszawskiej (Śleszyński, 2004b). Warto przy tym pamiętać, że wskutek przyrostu ludności w wieku poprodukcyjnym będzie też rosła liczba małych gospodarstw domowych, składających się głównie z ludzi starszych. GUS prognozuje, że w perspektywie do 2030 r. liczba gospodarstw domowych wzrośnie aż o 1,8 mln (por. rozdział 3).

Po 1989 r. dała się zaobserwować wyraźna poprawa wyposażenia mieszkań w instalacje techniczne (ryc. 4.12). Wszystkie podstawowe instalacje (wodociąg, ustęp, łazienka, centralne ogrzewanie i gaz) w 2002 r. występowały w co drugim mieszkaniu (*Mieszkania...*, 2003). Równocześnie 4,3% mieszkań nie ma dopływu wody, a 3,9% żadnej instalacji. Wyższy standard mieszkań dotyczy w zdecydowanym stopniu miast. Dokonana kompleksowa ocena warunków mieszkaniowych (*Mieszkania...*, 2003) wskazuje, że w bardzo dobrych warunkach (mieszkania wyposażone w wodociąg, ustęp splukiwany, łazienkę, centralne ogrzewanie i gaz oraz zamieszkałe przez mniej niż jedną osobę na pokój) zamieszkiwało 8,6% ludności (miasta – 11,9%, wieś – 3,2%), dobrych – 25% (26,5 i 22,6%), dostatecznych – 30,5% (31,7 i 28,7%), złych – 23,3% (21,2 i 26,7%) oraz bardzo złych (zajmowanie mieszkań przez 3 i więcej osób na pokój i/lub pozbawionych nawet wyposażenia w wodociąg) – 12,2% (8,4 i 18,4%). To samo źródło podaje, że najwięcej mieszkań o warunkach substandardowych było w województwach świętokrzyskim, lubelskim, podkarpackim, mazowieckim, łódzkim oraz podlaskim, przy czym odsetki wahały się w granicach 11,5-17,8% ogółu mieszkań zamieszkałych.

Współczesna zła sytuacja mieszkaniowa ma swoje źródła w różnych uwarunkowaniach. Po pierwsze, istniejące znaczące niedobory mieszkaniowe to wynik zapóźnień z okresu szybkiej industrializacji w drugiej połowie XIX wieku. Z kolei szybkie uprzemysłowienie kraju po II wojnie światowej i zapotrzebowanie na siłę roboczą pociągało za sobą migracje ze wsi do miast, w których socjalistyczne budownictwo mieszkaniowe nie nadążało za rosnącymi potrzebami. Aby im sprostać, budowano wiele mieszkań małych, mających zaspokoić podstawowe potrzeby pracujących.

Po drugie, duża liczba stosunkowo niewielkich mieszkań wynika z poziomu dochodów. Stało się to szczególnie istotne w warunkach transformacji społeczno-gospodarczej po 1989 r., na której skorzystały dotychczas przede wszystkim wąskie kategorie i grupy społeczne. Przyrastaniu zasobów mieszkaniowych nie sprzyja również brak polityki mieszkaniowej państwa lub jej oczywiste mankamenty. Kształtowanie polityki mieszkaniowej odbywa się w warunkach ciągłego deficytu budżetowego, a w pierwszej połowie lat 1990. wysokiej inflacji, ograniczającej wprowadzanie atrakcyjnych i efektywnych systemów kredytów mieszkaniowych.



Ryc. 4.12. Wyposażenie mieszkań w podstawowe urządzenia techniczne oraz przeciętna powierzchnia mieszkań na 1 osobę w 2004 r. według gmin. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

4.5. Alokacja środków UE na rozwój infrastruktury transportowej

Do roku 2004 inwestycje infrastrukturalne realizowane z pomocą Unii Europejskiej oparte były na przedakcesyjnych funduszach PHARE i później ISPA. Z chwilą akcesji zostały one zastąpione funduszami strukturalnymi. Niektóre projekty rozpoczęte przed 2004 r. są jednak nadal realizowane (najdalej do końca 2006). Największe inwestycje infrastrukturalne zrealizowane z pomocą PHARE zlokalizowane były na pograniczu polsko-niemieckim i w województwach zachodnich. Obejmowały one infrastrukturę techniczną (m. in. 135 km sieci gazowej) i drogową (m. in. obwodnica Gubina, modernizacja drogi Kostrzyn-Gorzów Wielkopolski, obwodnica Bolesławca, obwodnica Żar; przejścia graniczne). W innych częściach kraju do największych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych za pomocą PHARE zaliczyć można modernizację drogi w rejonie polsko-ukraińskiego przejścia granicznego w Dorohusku oraz budowę węzła drogowego Elbląg-wschód. W ramach funduszu ISPA wsparto 24 projekty transportowe, w tym m. in. odcinek autostrady A4 Sońnica-Kleszczów (oddany do użytku w 2005 r.), modernizację linii kolejowej Warszawa-Terespol i drogi krajowej nr 50 (obwodnica Warszawy dla ruchu TIR).

Z chwilą akcesji projekty ISPA weszły w skład inicjatyw realizowanych ze środków Funduszu Spójności. Obecnie (listopad 2005 r.) akceptację do finansowania uzyskało 7 inwestycji:

- budowa autostrady A2 na odcinku Konin-Emilia (część odcinka Konin-Stryków),
- budowa autostrady A1 na odcinku Sońnica-Gorzyczki (granica czeska),
- budowa autostrady A4 na odcinku Zgorzelec-Krzyżowa,
- budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku Radzymin-Wyszków (z obwodnicą Wyszkowa i mostem na Bugu),
- modernizacja drogi krajowej nr 2 na odcinku Siedlce-Terespol,
- modernizacja linii kolejowej Wrocław-Poznań,
- modernizacja linii kolejowej Warszawa-Gdynia.

Szczególnym instrumentem finansowym jest program TEN-T (Transeuropejskie Sieci Transportowe). Na terenie Polski znajdują się aktualnie 4 projekty priorytetowe według TEN-T: autostrada i linia kolejowa w ciągu korytarza Gdańsk-Katowice-Wiedeń, linia kolejowa Warszawa-Kowno-Tallin i tzw. autostrada morska na Morzu Bałtyckim. W chwili obecnej w ramach tego instrumentu finansowane są jedynie prace studialne. Rozwój infrastruktury o znaczeniu regionalnym jest zasilany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Akcesja do Unii Europejskiej skutkuje bardziej równomiernym dostępem wszystkich regionów kraju do funduszy unijnych. W chwili obecnej z pomocy unijnej korzystają zarówno duże projekty (w tym budowa autostrad), jak i lokalne inwestycje. Dotychczasowy bilans rozwoju infrastruktury opartej na pomocy europejskiej jest jednak nadal najkorzystniejszy w Polsce zachodniej i na pograniczu polsko-niemieckim.

4.6. Infrastruktura militarna

Elementem szeroko rozumianej infrastruktury są także tereny pod administracją Ministerstwa Obrony Narodowej. Infrastruktura militarna (w tym związana ze stacjonowaniem Armii Radzieckiej) zajmowała w przeszłości znaczną część terytorium kraju. Była istotnym ograniczeniem rozwojowym niektórych regionów, jednocześnie jednak odgrywała znaczną rolę gospodarczą. Instytucje i jednostki wojskowe były największym pracodawcą na niektórych lokalnych rynkach pracy, przede wszystkim w zachodniej i północnej Polsce. W okresie transformacji doszło do:

- redukcji zasięgu terenów o funkcjach militarnych,
- zmniejszenia ograniczeń związanych z sąsiedztwem obiektów militarnych,
- stopniowego przesuwania infrastruktury wojskowej z zachodu na wschód.

Wymienione procesy skutkowały problemami natury przestrzennej związanymi z:

- trudnym do jednoznacznej oceny skażeniem środowiska naturalnego na terenach powojkowych (szczególnie wykorzystywanych wcześniej przez Armię Radziecką),
- zagospodarowaniem terenów poradzieckich i powojkowych,
- lokalnym wzrostem bezrobocia i upadkiem rynków (wyjazd relatywnie dobrze uposażonej kadry wojskowej (przykład – Gubin na granicy polsko-niemieckiej)).

Problemy te wystąpiły przede wszystkim w Polsce zachodniej i północnej. Tam też zlokalizowane są największe kompleksy poligonów i placów ćwiczeń (Żagań i Świątoszów na pograniczu województw dolnośląskiego i lubuskiego, Drawsko Pomorskie i Nadarzyce w zachodniopomorskim oraz Orzysz w warmińsko-mazurskim). W Polsce centralnej i wschodniej tereny zajmowane przez wojsko są z reguły mniejsze, a gęsta sieć osadnicza wyklucza w praktyce ich rozwój przestrzenny (niezależnie od zmian w obowiązującej doktrynie wojskowej).

Mimo wspomnianego ograniczenia restrykcji związanych z sąsiedztwem obiektów i stref wojskowych, na ich granicach występują konflikty wynikające z uciążliwości dla społeczności lokalnych oraz wymogów bezpieczeństwa i tajemnicy wojskowej. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy jest brak jednoznacznego wyznaczenie stref ochronnych dla terenów zamkniętych.

Istotnym elementem zagospodarowania przestrzennego kraju są wojskowe obiekty transportowe, w tym przede wszystkim lotniska z największymi bazami lotnictwa zlokalizowanymi na Mazowszu (Mińsk Mazowiecki), Wielkopolsce (Powidz, Krzesiny) i Pomorzu (Świdwin, Mirosławiec i Malbork) oraz bazy marynarki wojennej (Gdynia i Świnoujście).

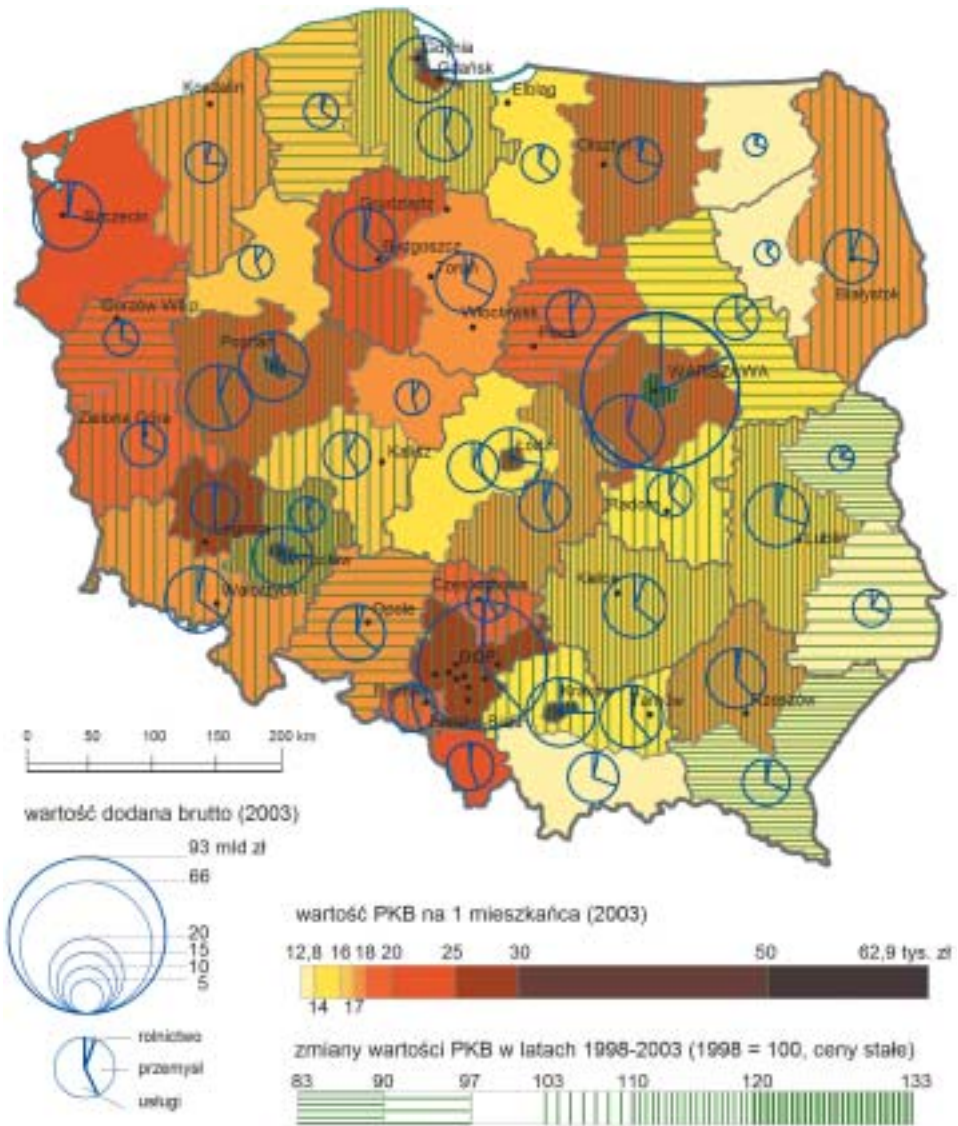
5. ZRÓŻNICOWANIA PRZESTRZENNE GOSPODARKI W UJĘCIU SEKTOROWYM

5.1. Zróżnicowania przestrzenne Produktu Krajowego Brutto

Produkt Krajowy Brutto liczony w cenach bieżących wzrósł w Polsce w latach 1995-2003 2,5-krotnie. W układzie przestrzennym zróżnicowania Produktu Krajowego Brutto w przeliczeniu na 1 mieszkańca są dosyć stabilne pomimo systematycznego wzrostu zróżnicowań. Szczegółowy obraz zróżnicowań regionalnych poziomu rozwoju gospodarczego w Polsce daje analiza struktury przestrzennej w podziale na 45 podregiony NUTS-3 (ryc. 5.1).

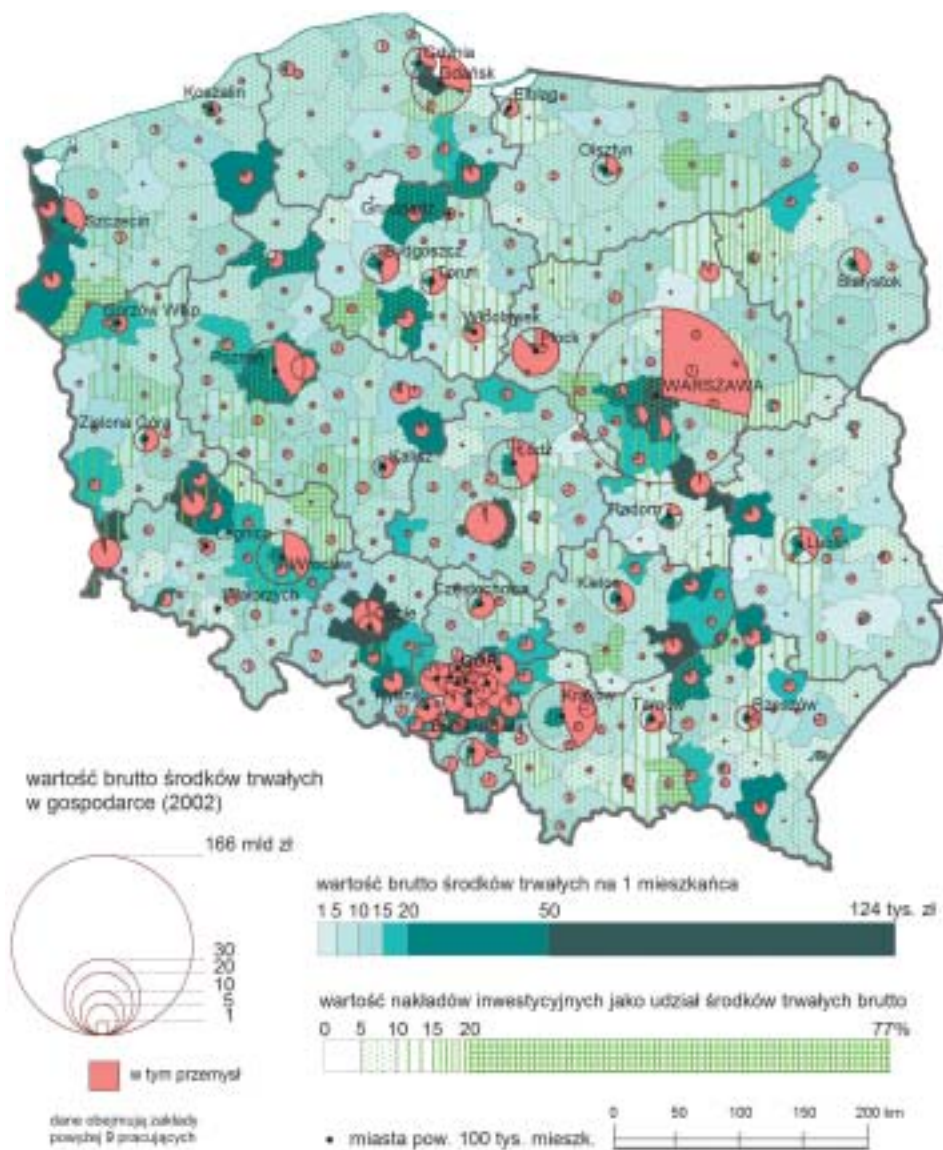
W podziale na podregiony w 2003 r. rozpiętość pomiędzy Warszawą z najwyższą wartością na osobę wynoszącą 62 896 zł na 1 mieszkańca a podregionem chełmsko-zamojskim z (12 827 zł) była prawie pięciokrotna. Analizując udział podregionów w tworzeniu PKB w stosunku do produktu całego kraju, widać dominującą pozycję Warszawy (13%) kontrastującą z najmniej wnoszącym podregionem ełckim (0,5%). O stopniu koncentracji wytwarzania PKB świadczy również fakt, że w pięciu największych miastach Polski (Warszawa, Łódź, Wrocław, Kraków, Poznań) oraz Gdyni, Gdańsku i Sopocie wytwarzane jest ponad $\frac{1}{4}$ (26,7%) produktu krajowego. Jeśli natomiast dodamy do tych miast otaczające je podregiony oraz podregion centralny śląski, to udział w wytwarzaniu PKB tak zdefiniowanego obszaru wzrasta do 49,2%.

Należy jednak przyznać, że skala istniejących zróżnicowań regionalnych w Polsce w porównaniu do zróżnicowań regionalnych w wielu krajach Unii Europejskiej jest znacznie mniejsza (Behrens, 2000; Węclawowicz, 2002; *Aktualizacja Raportu...*, 2002). Ponadto pozycja Polski i jej regionów-województw, jak również prawie wszystkich regionów Europy Środkowej jest bardzo niska. Ostatnie analizy porównawcze na poziomie NUTS-2 dla roku 2001 wskazują, że wśród 55 regionów składających się na kraje wówczas kandydujące aż 50 znalazło się poniżej 75% średniego PKB Unii Europejskiej. Nawet województwo mazowieckie nie osiągnęło poziomu 75% średniej liczonej dla ówczesnej Unii Europejskiej, wraz z krajami przyłączonymi w 2004 r. (Kruger, 2004).



Ryc. 5.1. Produkt Krajowy Brutto (2003) i jego dynamika (1998-2003) według podregionów. Źródło: *Produkt Krajowy Brutto. Rachunki regionalne 2003, GUS*.

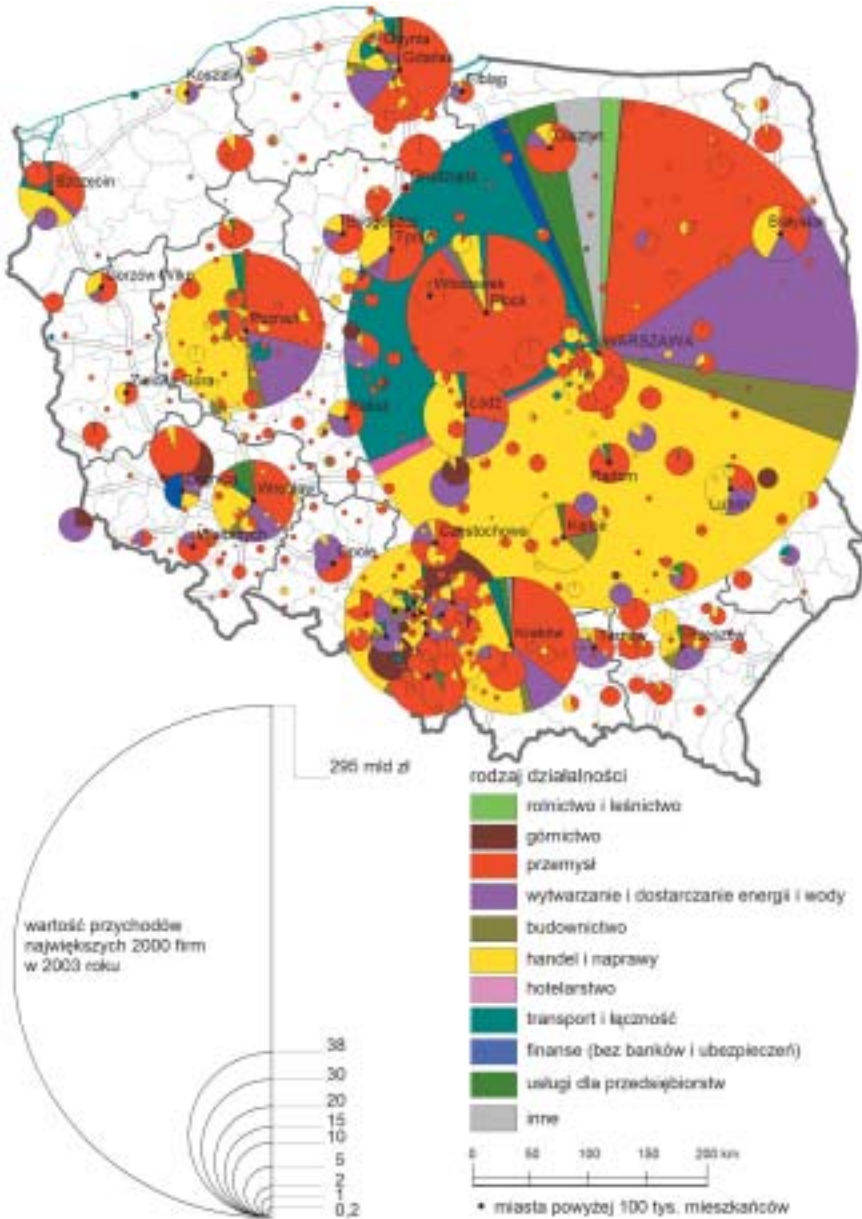
Na poziomie powiatów możliwa jest analiza wartości środków trwałych w gospodarce w odniesieniu do liczby mieszkańców (ryc. 5.2) oraz ośrodków zarządzania gospodarczego w gminach (ryc. 5.3, 5.4). Dowodzi ona, że rzeczywiste zróżnicowanie przestrzenne rozwoju gospodarczego jest jeszcze większe. W wielu wypadkach ma ono charakter mozaikowy, zaś pozycja obszarów metropolitalnych (zwłaszcza Warszawy) jest dominująca. Rozmieszczenie środków trwałych nawiązuje wyraźnie do rozmieszczenia przemysłu. Koncentracja środków w tra-



Ryc. 5.2. Środki trwałe i nakłady inwestycyjne w gospodarce w 2002 roku według powiatów. Źródło: Powiaty 2003, GUS.

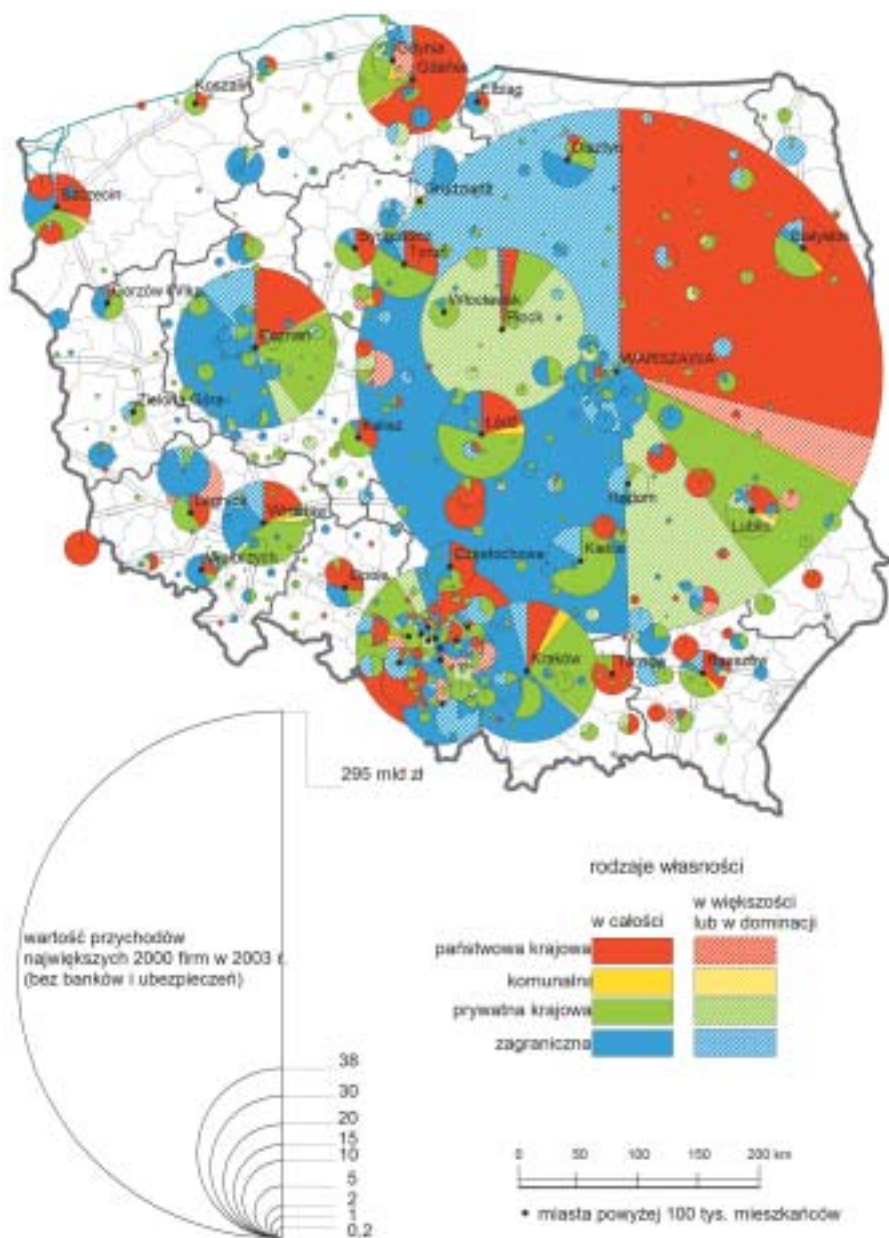
dycyjnych regionach wydobywczyczych oraz skupiskach przemysłu ciężkiego nie jest już jednak tak wyraźna jak w latach ubiegłych (m. in. na skutek dekapitalizacji). Znaczną wartością wskaźnika odznaczają się natomiast wielofunkcyjne aglomeracje Warszawy, Poznania i Trójmiasta, a ponadto niektóre mniejsze ośrodki, w których w okresie transformacji miały miejsce inwestycje (nie wystąpiła jeszcze dekapitalizacja środków trwałych).

Koncentracja ośrodków zarządzania przedsiębiorstwami w stolicy jest przytłaczająca (ryc. 5.3) i powinna być traktowana jako zagrożenie dla obecnej poli-centrycznej struktury sytemu osadniczego i gospodarczego kraju. Oprócz Warszawy największymi ośrodkami zarządzania są kolejno: Poznań, Katowice, Płock (z uwagi na obroty PKN Orlen), Kraków i Trójmiasto. Wyraźnie gorsza jest w tym zakresie pozycja Łodzi, Wrocławia i Szczecina. Katowice, Gdańsk, Łódź



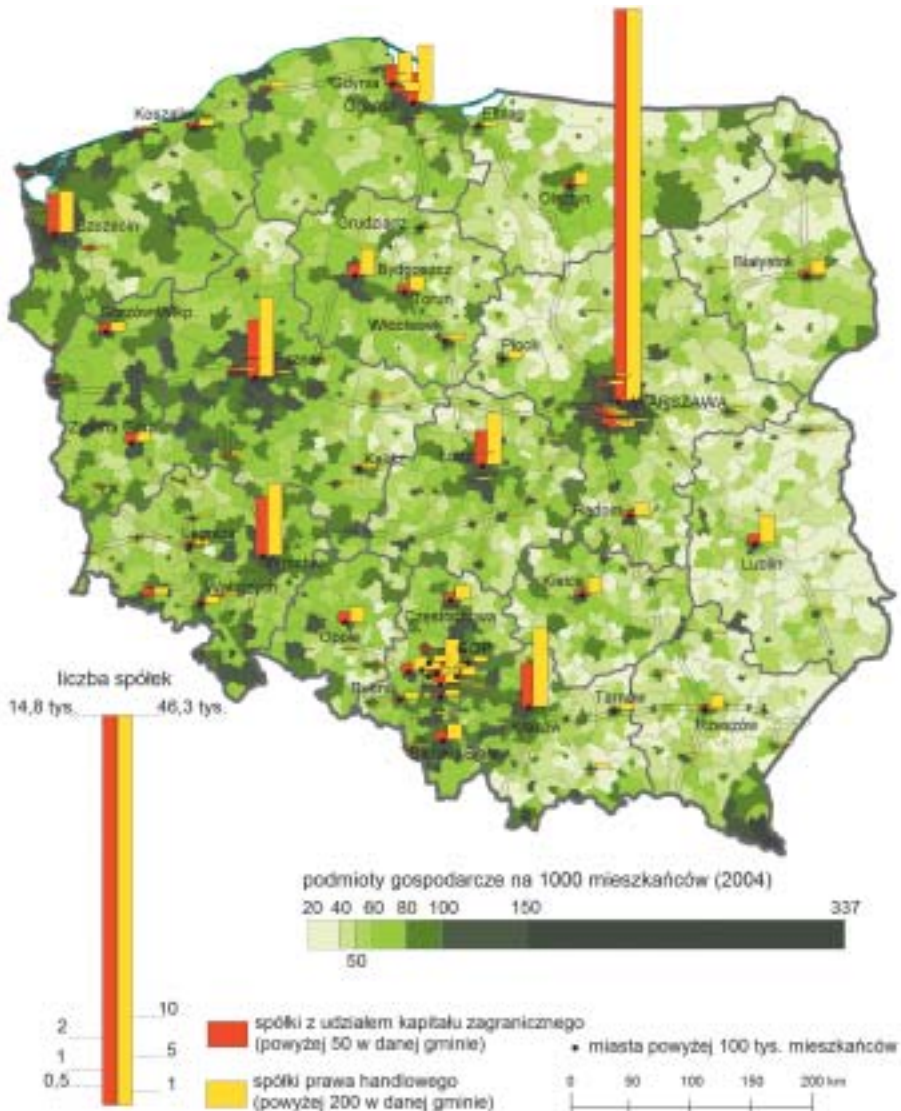
Ryc. 5.3. Ośrodki zarządzania gospodarczego według rodzajów działalności w 2003 r.
Źródło: *Lista 2000. Polskie przedsiębiorstwa, Rzeczpospolita, 12.10.2004, dodatek specjalny.*

i Wrocław – to ośrodki zarządzania przede wszystkim w sektorze produkcyjnym (górnictwo, produkcja, zaopatrzenie w wodę i energię). Najbardziej wielofunkcyjny charakter (z dużym udziałem różnych usług) mają natomiast Warszawa, Poznań, Kraków, Szczecin i Trójmiasto. Miasta mniejsze skupiają najczęściej siedziby firm przemysłowych. Do wyjątków o stosunkowo większej roli usług należą Zielona Góra, Koszalin i niektóre ośrodki w rejonie Warszawy i Poznania.



Ryc. 5.4. Ośrodki zarządzania gospodarczego według form własności w 2003 r.
Źródło: *Lista 2000. Polskie przedsiębiorstwa, Rzeczpospolita, 12.10.2004, dodatek specjalny.*

W strukturze własności największych przedsiębiorstw (ryc. 5.4) dominują firmy prywatne, w zachodniej Polsce z wyraźną dominacją kapitału zagranicznego. Kapitał prywatny krajowy większe znaczenie zachował w centralnej i wschodniej części kraju. W rękach skarbu państwa jest nadal ponad 1/4 obrotów dużych firm skupionych w Warszawie i ponad połowa tych zlokalizowanych w obszarze metropolitalnym Górnego Śląska (spółki węglowe) i obszarze metropolitalnym Gdańska. Rola kapitału państwowego w Krakowie, Poznaniu, a także we Wrocławiu i Łodzi jest wyraźnie mniejsza.



Ryc. 5.5. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w KRUPGN-REGON w 2004 r. według gmin. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

Rozwój drobnej przedsiębiorczości (głównie w sektorze usług) był w Polsce spektakularny. W latach 1990-2003 w indywidualnej pozarolniczej działalności gospodarczej powstało łącznie 2,9 mln nowych miejsc pracy. Początkowo zakłady te skupione były w wielkich miastach, z czasem rozprzestrzeniając się na strefy podmiejskie. W latach 1988-2003 wskaźnik koncentracji pozarolniczej indywidualnej działalności gospodarczej obniżył się z poziomu 0,164 do 0,147 (Kamińska, 2006). Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców zmniejsza się ku wschodowi (ryc. 5.5), największe wartości przybierając na terenach metropolitalnych, pograniczu polsko-niemieckim, w niektórych regionach turystycznych oraz na obszarach o intensywnej gospodarce leśnej (drobne podmioty świadczące usługi na rzecz Lasów Państwowych).

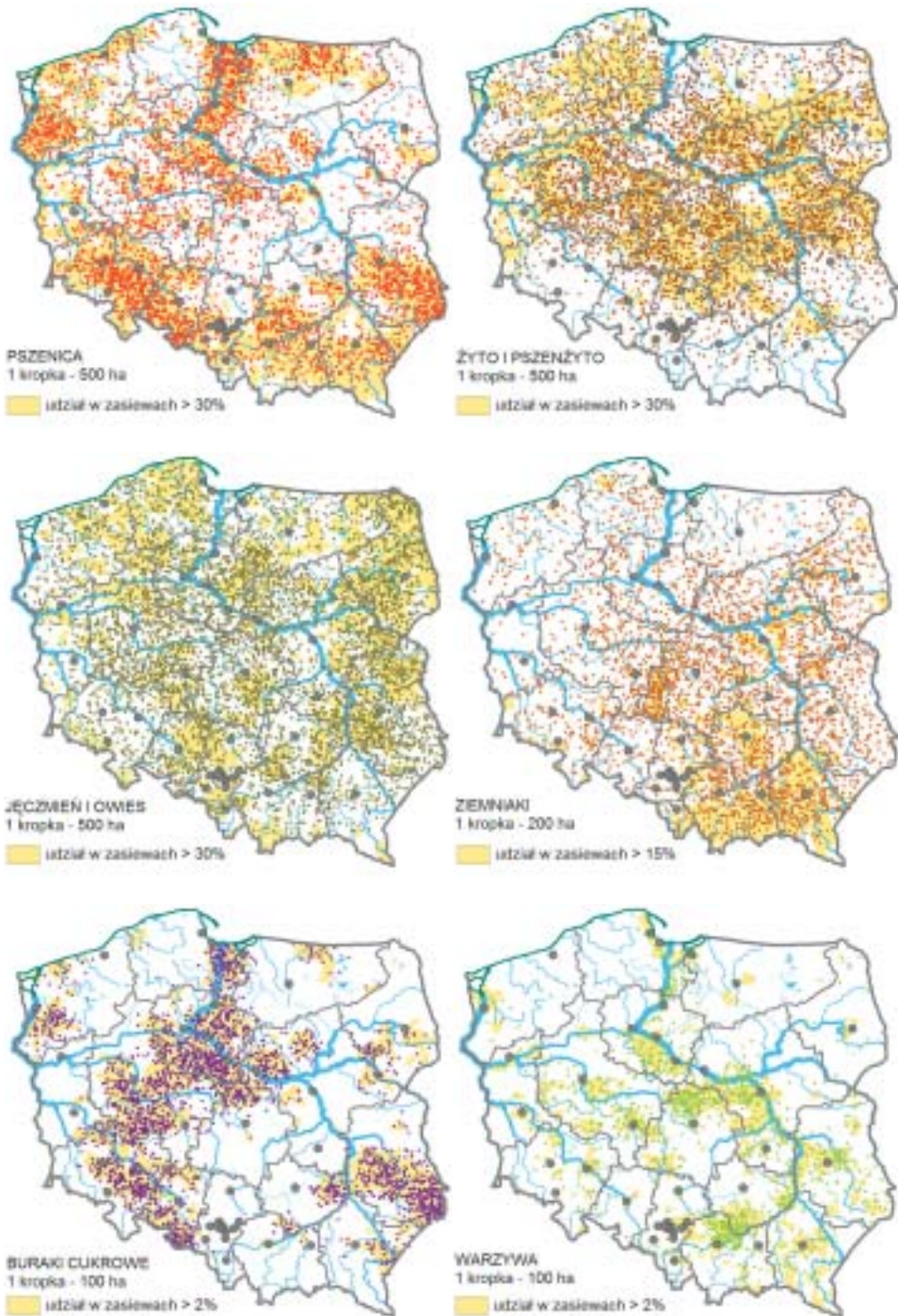
5.2. Współczesne problemy przekształceń rolnictwa

Rolnictwo jest wiodącą działalnością gospodarczą na wsi, aczkolwiek jego udział w strukturze dochodów budżetów gospodarstw domowych zmniejsza się. Niemniej jednak struktura użytkowania ziemi oraz liczba osób zatrudnionych w rolnictwie wskazują, że wieś polska pełni przede wszystkim rolę producenta żywności.

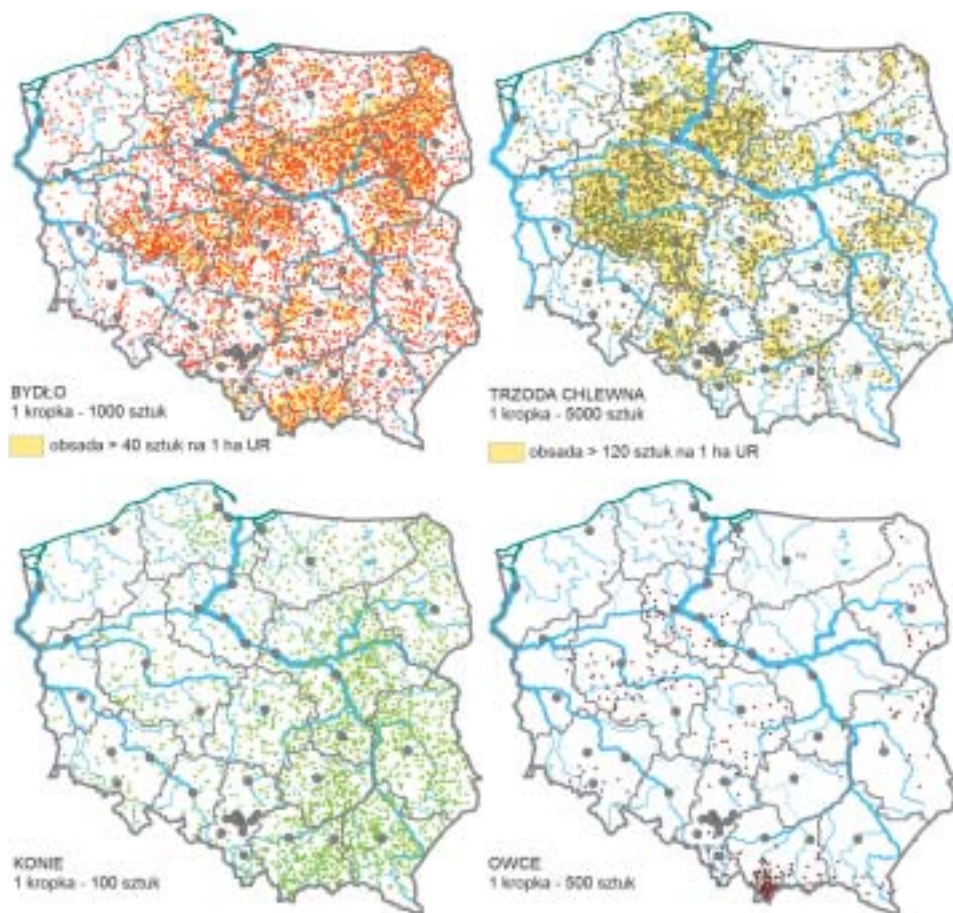
Za najważniejsze procesy, jakie miały miejsce w gospodarce rolnej ostatniej dekady XX i początku XXI w. należy uznać:

- upadek sektora państwowego oraz jego „otoczenia”; pochodnymi tego procesu były: wzrost bezrobocia na terenach popegeerowskich, ubóstwo i wykluczenie społeczne, dekapitalizacja i dewastacja mienia publicznego, wzrost powierzchni gruntów odłogowanych, itd.;
- w zakresie rolniczego użytkowania ziemi wzrost udziału zbóż w strukturze zasiewów (ryc. 5.6), zmiany natężenia uprawy niektórych roślin oraz wzrost powierzchni gruntów odłogowanych i ugorowanych – zmiany te wynikały przede wszystkim z ekstensyfikacji produkcji roślinnej, spadku jej opłacalności oraz chęci zmiany przeznaczenia gruntów rolnych na inne formy użytkowania (głównie mieszkalnictwo w strefach podmiejskich);
- dywersyfikacja gospodarstw rolnych pod względem poziomu rozwoju, wielkości i kierunków produkcji (rozszerzeniu uległo spektrum zamożności gospodarstw oraz ich wielkości);
- spadek liczby gospodarstw dwuzawodowych oraz wzrost liczby osób zbędnych w rolnictwie („ukryte bezrobocie”);
- głęboki regres pogłowia bydła i owiec.

Generalnie lata 1990. przyniosły wiele negatywnych zjawisk w polskim rolnictwie, które w powszechnej opinii zapłaciło największą cenę za transformację gospodarczą kraju. Dopiero wejście Polski do Unii Europejskiej spowodowało pojawienie się w rolnictwie korzystnych symptomów, ale jest to okres zbyt krótki, aby na tej podstawie wyciągać szersze wnioski.



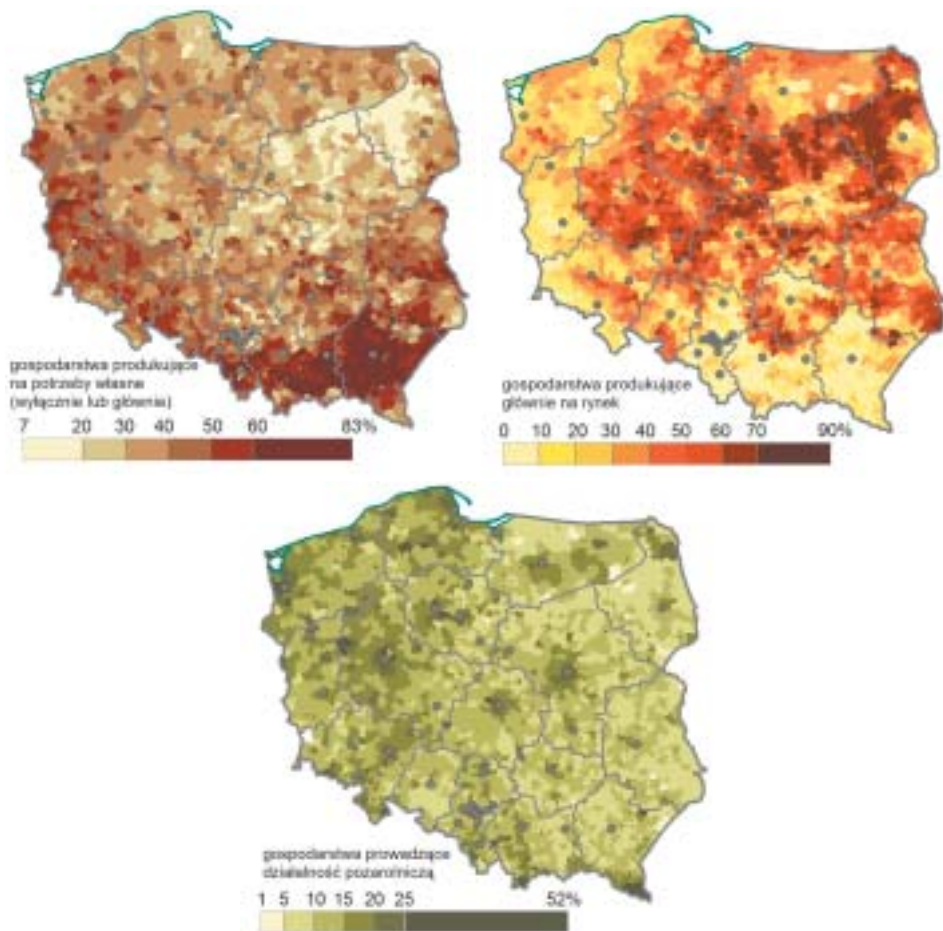
Ryc. 5.6. Główne kierunki produkcji rolnej w 2002 r. Źródło: Narodowy Spis Powszechny 2002, GUS.



Ryc. 5.6. c.d. Główne kierunki produkcji rolnej w 2002 r. Źródło: Narodowy Spis Powszechny 2002, GUS.

Rolnictwo na znacznych obszarach Polski ma tradycyjny charakter – gospodarstwa rolne prowadzą w większości produkcję wielokierunkową i stosują metody ekstensywne. Nie może zatem dziwić fakt, że wydajność pracy stanowi tu około 25% przeciętnej wydajności w gospodarce narodowej.

Mając na uwadze produkcję rolną gospodarstwa można podzielić na dwie zasadnicze grupy: nietowarowe (nie prowadzące działalności rolniczej oraz produkujące wyłącznie lub głównie na własne potrzeby) oraz towarowe (przeznaczające większość swojej produkcji na rynek). Gospodarstwa bez produkcji rolnej, które w 2002 r. stanowiły 17% wszystkich gospodarstw, mają niewielką powierzchnię użytków rolnych, a ich mieszkańcy uzyskują dochody ze źródeł pozarolniczych. Wyłącznie na własne potrzeby produkuje około 11% gospodarstw rolnych, które koncentrują się przede wszystkim w południowo-wschodniej części kraju (ryc. 5.7). Zarówno produkcja roślinna, jak i zwierzęca podporządkowana jest potrzebom



Ryc. 5.7. Przeznaczenie produkcji w gospodarstwach rolnych w 2002 r. według gmin. Źródło: Narodowy Spis Powszechny 2002, GUS.

konsumpcyjnym osób zamieszkujących gospodarstwo. Główne dochody gospodarstw pochodzą z emerytur i rent lub działalności pozarolniczej. Przewiduje się, że w dłuższej perspektywie czasowej gospodarstwa te będą likwidowane, a ich użytki rolne kierowane będą, poprzez sprzedaż lub dzierżawę, do gospodarstw towarowych.

Grupa gospodarstw rolnych produkujących głównie na własne potrzeby obejmuje 26% wszystkich gospodarstw. Są to podmioty o niewyspecjalizowanej i mało efektywnej produkcji. Tylko niewielka ich część ma możliwości rozwoju przy założeniu, że podejmą wysiłek inwestycyjny w celu wyspecjalizowania produkcji i dostosowania jej do wymogów nowoczesnego rynku.

Gospodarstwa produkujące głównie na rynek będą decydowały o przyszłości rolnictwa w naszym kraju. W ostatnich latach obserwuje się wzrost liczby gospodarstw w tej grupie, przede wszystkim tych, które mają duże powierzchnie użyt-

ków rolnych. Charakteryzuje je także stosunkowo młody wiek właścicieli i wysoki poziom ich wykształcenia.

W latach 1990. bardzo dużym zmianom uległa struktura władania użytkami rolnymi. Upadło tzw. rolnictwo uspołecznione, które w 1989 r. gospodarowało na blisko 24% powierzchni użytków rolnych Polski. Likwidacja gospodarstw państwowych oraz restrukturyzacja gospodarstw spółdzielczych spowodowały, że sektor publiczny, który w większości stanowi własność Skarbu Państwa, gospodaruje już tylko na około 7% użytków rolnych.

Struktura przestrzenna własności ziemi użytkowanej rolniczo pozostała jednak w makroskali nie zmieniona. W dalszym ciągu, jakkolwiek w znacznie niższym stopniu, obszarami o największym udziale sektora publicznego są północne i zachodnie tereny Polski.

Jednym z podstawowych problemów rolnictwa polskiego jest rozdrobnienie gospodarstw i gruntów (ryc. 5.8). Ogólna liczba gospodarstw rolnych w 2002 r. wynosiła aż 2,9 mln, w tym 2,0 mln z nich miało powierzchnię powyżej 1 ha użytków rolnych. Gospodarstwa rolne nie prowadzące działalności rolniczej stanowiły 25,8% ogółu gospodarstw.

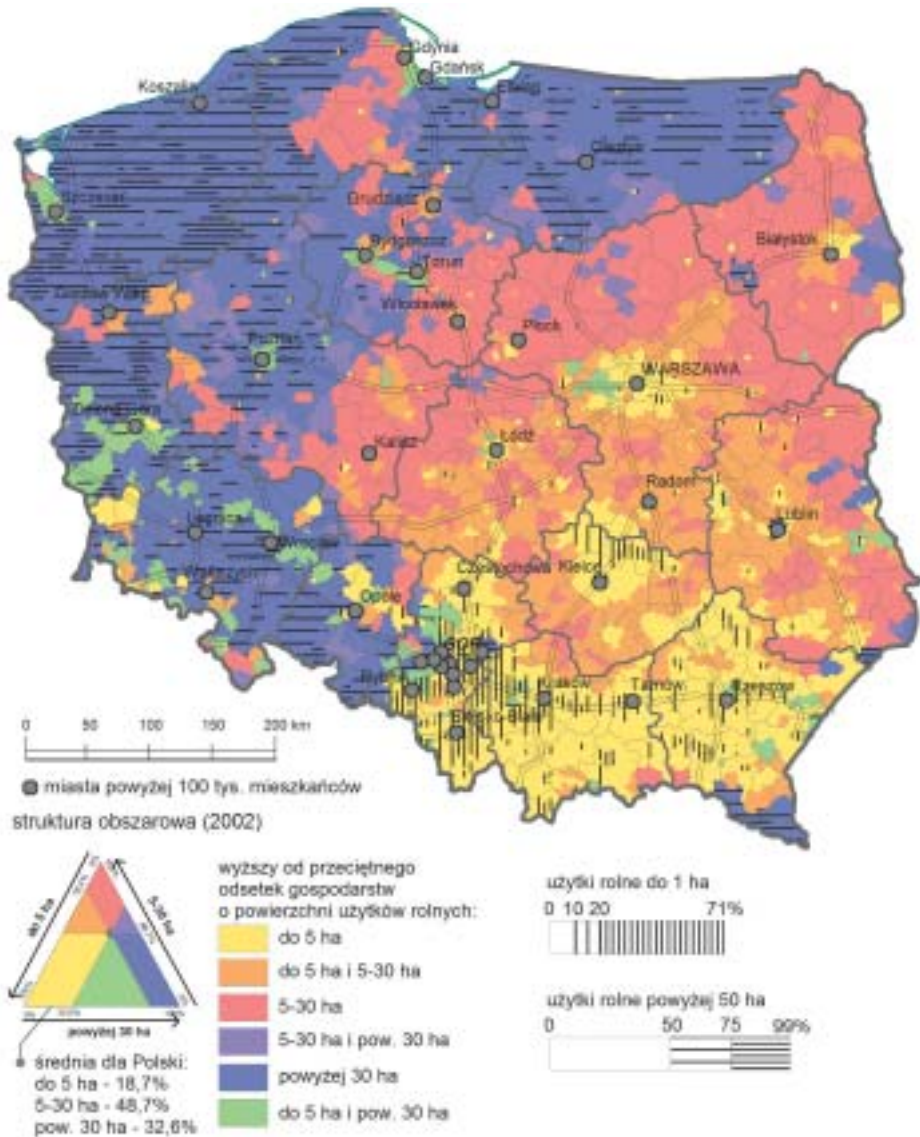
W strukturze wielkościowej gospodarstw dominują liczebnie małe, o powierzchni kilku hektarów. Na przykład gospodarstwa 1-5-hektarowe stanowią ponad połowę wszystkich gospodarstw rolnych, ale dysponują zaledwie 20% użytków rolnych. Z kolei podmioty duże, o powierzchni powyżej 20 ha użytkują około 35% całej powierzchni użytków rolnych, ale stanowią tylko około 6% wszystkich gospodarstw indywidualnych.

Przeciętna powierzchnia gospodarstwa rolnego wynosi 9,6 ha, w tym 8,6 ha to użytki rolne. Średnia powierzchnia gospodarstw jest najmniejsza na południu kraju i wzrasta ku północy, osiągając w województwach zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim odpowiednio 24 i 21 ha.

Struktura obszarowa gospodarstw oraz rozdrobnienie gruntów mają bardzo duży wpływ na wielkość i strukturę nakładów pracy i kapitału w rolnictwie, jego efektywność oraz stopień i poziom towarowości. Na terenach północno-zachodnich na 100 ha użytków rolnych przypada 10-20 osób, na południu i wschodzie, (łącznie z woj. świętokrzyskim) – 30-40, a w woj. małopolskim nawet powyżej 50 osób na 100 ha.

Warunkiem poprawy efektywności rolnictwa jest zmiana struktury obszarowej gospodarstw, tj. zwiększenie ich wielkości. Pociągnie to za sobą zmniejszenie się liczby gospodarstw rolnych. Jest to jednak proces trudny i długotrwały. Według Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi³ zakup ziemi powodujący zwiększanie średniej wielkości gospodarstwa jest i będzie wspierany przez państwo. Dotyczyć to będzie przede wszystkim rolników młodych, posiadających odpowiednie kwalifikacje do prowadzenia gospodarstwa rolnego. Likwidacji gospodarstw rolnych powinien towarzyszyć rozwój na wsi innych funkcji gospodarczych, które wchłoną nadmiar siły roboczej z rolnictwa. Trzeba zatem tworzyć warunki do powstawania nowych miejsc pracy dla ludności odchodzącej z rolnictwa.

³ Spójna Polityka Strukturalna Rozwoju Obszarów Wiejskich i Rolnictwa – dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 13 lipca 1999 r.



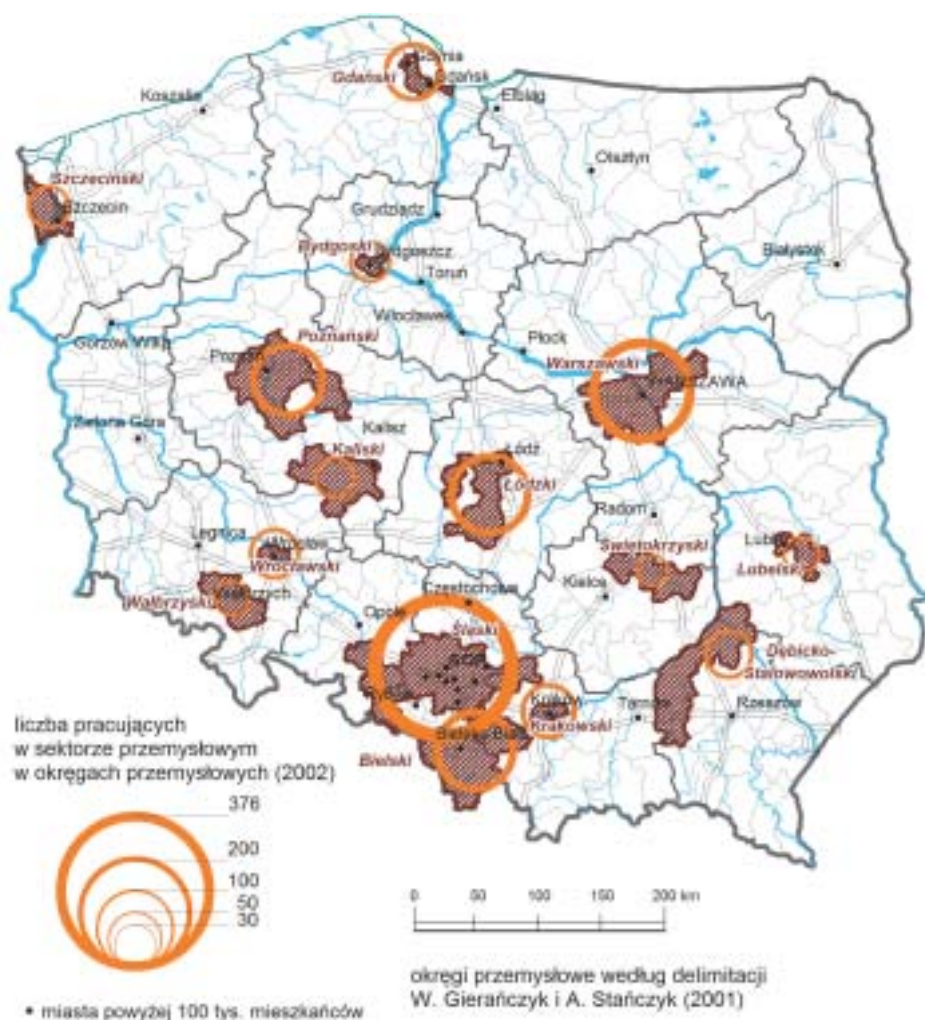
Ryc. 5.8. Struktura obszarowa gospodarstw rolnych w 2002 r. według gmin. Źródło: Narodowy Spis Powszechny 2002, GUS.

5.3. Współczesne problemy przekształceń przestrzennych przemysłu

W okresie gospodarki centralnie planowanej industrializacja była podstawą rozwoju gospodarczego Polski, jej ocena nie może być jednak jednoznaczna.

Uprzemysłowienie podporządkowane było celom politycznym i wojskowym. Za industrializacją nie nadążały procesy urbanizacyjne (Dziewoński, 1981; Węćławowicz, 2002), zbyt wolny był też jednoczesny rozwój usług. Ponadto, wprawdzie w okresie Polski Ludowej podejmowane były kolejne próby dekoncentracji przemysłu, ich rezultaty były jednak mniejsze od zakładanych. Znaczna część nowych inwestycji trafiała do południowej aglomeracji okręgów przemysłowych (górnoląski, opolski, krakowski, bielski i częstochowski).

Przestrzeń przemysłowa ulega w Polsce ograniczeniu już od lat 1980. (Gierańczyk i Stańczyk, 2001a). Kurczenie się okręgów przemysłowych stało się jeszcze



Ryc. 5.9. Okręgi przemysłowe w 1998 r. Źródło: delimitacja okręgów według W. Gierańczyk i A. Stańczyk (2001b), liczba pracujących według Narodowego Spisu Powszechnego 2002, GUS.

wyraźniejsze w okresie transformacji systemowej po roku 1990. Dezindustrializacja była też jednym z kluczowych generatorów nasilenia procesów polaryzacyjnych w układzie regionalnym (Stryjakiewicz, 1999). Zgodnie z delimitacją GUS z 1980 r. wyróżniano w Polsce 24 okręgi przemysłowe, w obrębie których mieszkało blisko 60% ludności kraju i blisko 80% zatrudnionych w przemyśle. Natomiast według delimitacji z roku 1998 (Gierańczyk i Stańczyk, 2001b) liczba okręgów zmalała do 15. Znacznie skurczyła się ich łączna powierzchnia oraz poziom koncentracji zarówno ludności (do nieco ponad 50%), jak i zatrudnionych w przemyśle (do około 45%). W myśl przyjętych kryteriów przestały istnieć m. in. okręgi: zielonogórski, białostocki, płocko-włocławski i karpacki. Jedynym okręgiem, który wyraźnie zwiększył swoją powierzchnię był okręg poznański (ryc. 5.9).

Dostępność surowców mineralnych przestała być czynnikiem stymulującym koncentrację przemysłu (ryc. 2.7). Surowce pozostały bazą ekonomiczną jedynie dla Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego i po części dla okręgu świętokrzyskiego (surowce skalne). Wiąże się to ze zmianami strukturalnymi gospodarki oraz rozwojem technologii wydobywczych i redukcją zatrudnienia w zagłębiach.

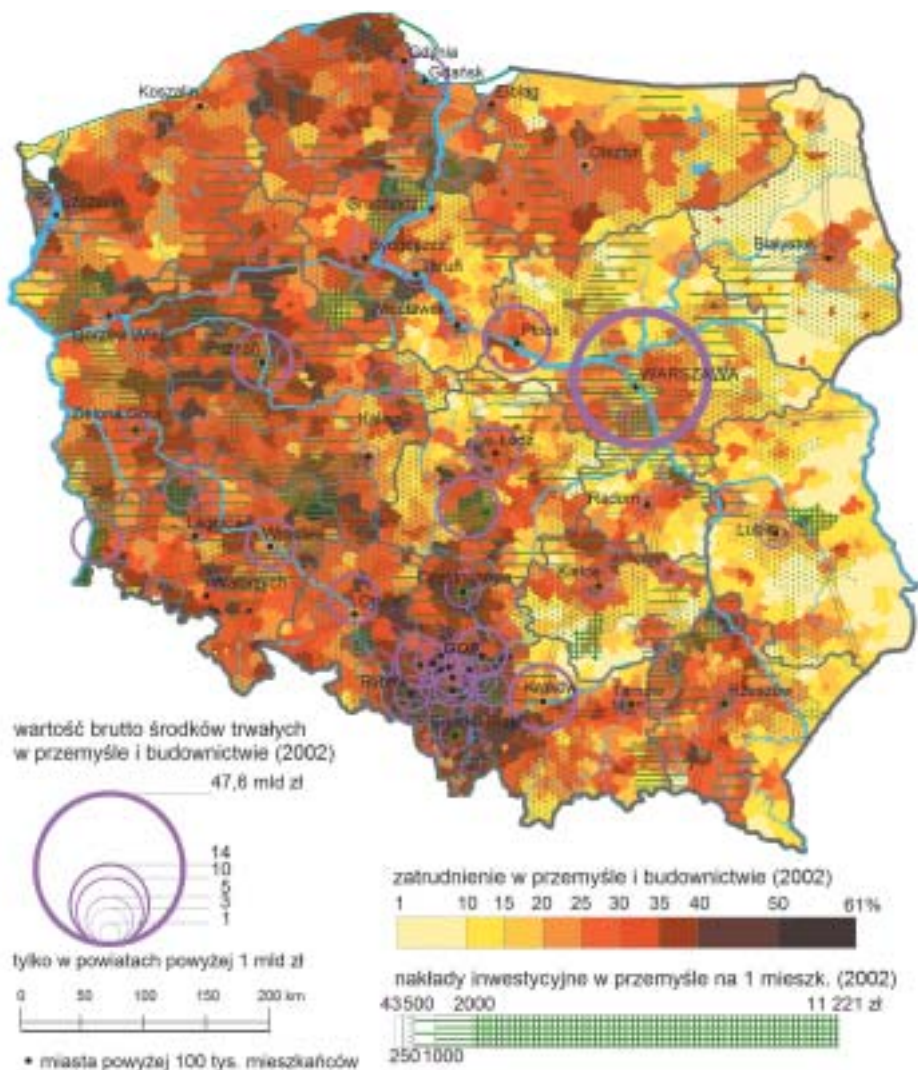
Jednocześnie zmianie uległa rola sektora produkcyjnego w gospodarce (definitywnie skończyła się faza ekstensywnego rozwoju przemysłu – Gierańczyk i Stańczyk, 2001a), a wraz z nią paradygmat jego czysto ilościowej oceny. W miejsce wielkości produkcji (wyrażanej często w tonach lub sztukach) najważniejszym wskaźnikiem stała się wielkość sprzedaży (pojmowana z reguły jako jej wartość). O poziomie rozwoju i konkurencyjności gospodarki (zarówno narodowej jak regionalnej) świadczą obecnie przede wszystkim parametry jakościowe, w tym udział produkcji zaawansowanej technologicznie oraz wymagających rynków zbytu w sprzedaży.

Udział przemysłu w tworzeniu wartości dodanej brutto malał w okresie transformacji z 30,5% w 1995 r. do 23,6% w 2002. Kolejne 6% wartości dodanej przypada na budownictwo. W roku 2004 wystąpił nieznaczny ponowny wzrost znaczenia tego sektora. Największą rolę tradycyjnie odgrywa on w województwie śląskim (32,5% wartości dodanej), a ponadto w dolnośląskim, wielkopolskim, podkarpackim i łódzkim (po około 27-28%). Niski udział przemysłu w tworzeniu wartości dodanej mają województwa typowo rolnicze oraz mazowieckie z silną koncentracją sektora III. Całkowity udział pracujących w przemyśle obniżył się do 23%, a w budownictwie do 5%. Ponadtrzydziestoprocentowe zatrudnienie w przemyśle utrzymuje się już tylko w województwie śląskim. W skali lokalnej wysoki odsetek zatrudnionych w przemyśle występuje w niektórych rejonach Wielkopolski, Sudetów i Pomorza Gdańskiego (ryc. 5.10). Jednocześnie w województwach mazowieckim, lubelskim, świętokrzyskim i podlaskim wskaźnik ten kształtuje się na poziomie 14-18%.

Produkcja sprzedana przemysłu jest relatywnie (względem liczby mieszkańców) większa w Polsce zachodniej i południowej i maleje ku wschodowi. Najwyższe wartości wskaźnik ten przyjmuje w rejonie Warszawy, Poznania, Górnego Śląska, Bydgoszczy, Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego i na Opolszczyźnie.

Na tych samych obszarach koncentrują się największe wartości inwestycji w sektorze przemysłowym. Podstawą rozwoju przemysłu są przy tym obecnie przede wszystkim inwestycje zagraniczne.

Zgodnie ze szczegółowymi badaniami przeprowadzonymi w 1998 r. (Domański, 2001) aż 20,7% obcego kapitału inwestowanego w polski przemysł trafiło do 1998 r. do województwa mazowieckiego, dalszych 17,3% do śląskiego i 11,9% do wielkopolskiego. Tym samym trzy województwa wiodące przyciągnęły ponad połowę inwestycji. Jednocześnie udział województw lubelskiego



Ryc. 5.10. Wybrane wskaźniki rozwoju sektora przemysłowego w 2002 r. według gmin (zatrudnienie) i powiatów (środki trwałe i nakłady inwestycyjne). Źródło: Powiaty 2003, Narodowy Spis Powszechny 2002, GUS.

i podlaskiego w napływie kapitału do sektora produkcyjnego był znikomy (po około 1,5%). Z wymienionych 19,9 mld dol., 5 mld pochłonęły inwestycje nowe (typu *greenfield*). Poziom ich skupienia w województwie mazowieckim był jeszcze większy (ponad 32%), koncentracja w województwie śląskim i wielkopolskim była zaś nieco mniejsza. W przeliczeniu na 1 mieszkańca do 1998 r. w polski przemysł zainwestowano z zewnątrz 516 dol. Wskaźnik ten najwyższe wartości przyjmował ponownie w województwach mazowieckim, wielkopolskim i śląskim, relatywnie wysokie także w warmińsko-mazurskim, opolskim i świętokrzyskim.

Szczegółowy rozkład przestrzenny wskazuje, że zarówno w mazowieckim, jak i wielkopolskim mamy do czynienia z silną koncentracją inwestycji odpowiednio w rejonie Warszawy i Poznania. Jednocześnie w całej Polsce południowej zakłady przemysłowe z udziałem obcego kapitału tworzą wyraźne pasmo ciągnące się od Zgorzelca po Przemysł – obok dużych inwestycji znajduje się tu wiele małych zakładów. O paśmie podwyższonej koncentracji inwestycji zagranicznych w sektor produkcyjny można też mówić w przypadku środkowej części północnej Polski (od Poznania przez Bydgoszcz po Trójmiasto). Analogiczny rozkład przestrzennej inwestycji w nowe zakłady wskazuje bardzo wyraźną koncentrację w pobliżu: Warszawy, Górnego Śląska, Wrocławia, Poznania, Krakowa oraz w mniejszym stopniu Łodzi i Bydgoszczy. W wielu regionach inwestycje w nowe zakłady praktycznie nie występują (szczególnie na terenie województw podlaskiego, warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego).

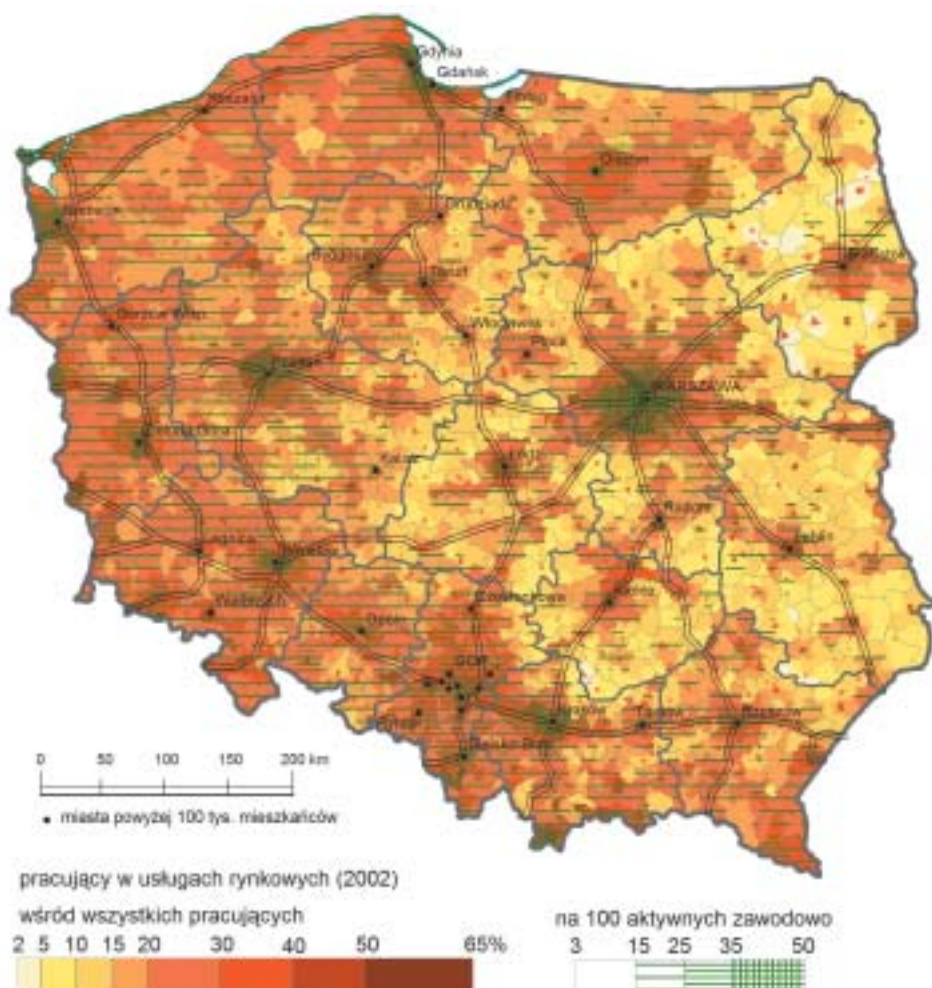
Wiele inwestycji znajduje się w specjalnych strefach ekonomicznych. Formalnie działają Strefy: Mielecka, Katowicka, Suwalska, Kamiennogórska, Wałbrzyska, Legnicka, Łódzka, Kostrzyńsko-Słubicka, Starachowicka, Słupska, Tarnobrzeska, Pomorska, Warmińsko-Mazurska i Krakowska. Faktycznie zatraciły one jednak swój wymiar przestrzenny, gdyż większość składa się z szeregu podstref. Oznacza to, że ich granice zmieniają się zależnie od decyzji lokalizacyjnych inwestorów. Strefy stały się tym samym bardziej elementem polityki makroekonomicznej (przyciągania inwestycji do Polski) niż regionalnej (wspierania rozwoju konkretnego obszaru). Dalszy rozwój stref ograniczony jest jednak limitem ustalonym podczas negocjacji akcesyjnych z Unią Europejską.

5.4. Struktura przestrzenna usług rynkowych i nierynkowych ze szczególnym uwzględnieniem handlu wewnętrznego i turystyki

Rola usług rynkowych i nierynkowych w tworzeniu PKB oraz zatrudnieniu w Polsce systematycznie wzrastała w całym okresie transformacji. Wzrost ten był początkowo spowodowany rozwojem drobnej przedsiębiorczości (w pierwszym okresie głównie handlu) bezpośrednio po roku 1990. Z czasem zaczęły się

do niego przyczyniać duże inwestycje (przede wszystkim zagraniczne), głównie w sektorach bankowym, ubezpieczeniowym oraz w zakresie handlu wielkopowierzchniowego.

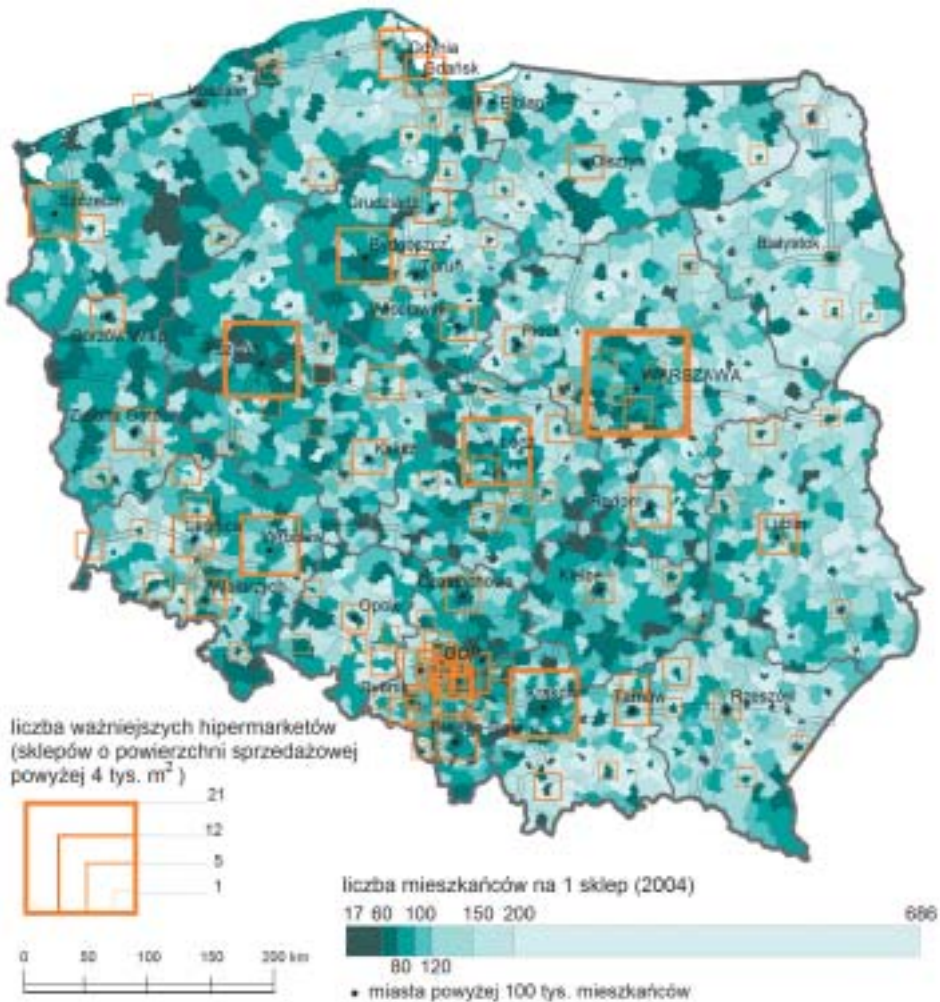
W 2003 r. usługi wytwarzały 66,8% wartości dodanej brutto (same usługi rynkowe 50,5%). Zróżnicowanie regionalne na poziomie wojewódzkim było w tym wypadku relatywnie mniejsze niż w odniesieniu do przemysłu i rolnictwa. Wyjątkami są woj. mazowieckie i zachodniopomorskie, z wyraźnie większym znaczeniem usług rynkowych. Oba rodzaje usług wytwarzały łącznie w 2003 r. aż 74% wartości dodanej brutto województwa mazowieckiego. Zróżnicowanie zatrudnienia analizowane na poziomie gminnym pozwala na bardziej precyzyjne określenie miejsc koncentracji usług rynkowych (ryc. 5.11). Niezwykle silne sku-



Ryc. 5.11. Pracujący w usługach rynkowych w 2002 r. według gmin. Źródło: Narodowy Spis Powszechny 2002, GUS.

pienie występuje w Warszawie, Poznaniu, Trójmieście, Krakowie oraz w innych największych ośrodkach, a ponadto na pograniczu polsko-niemieckim, Śląsku Cieszyńskim i w regionach turystycznych (szczególnie na Pomorzu, Warmii i Mazurach oraz Podkarpaciu).

Istotny wymiar przestrzenny miała rosnąca liczba hipermarketów oraz centrów handlowo-usługowych. Największe centra handlowe, poprzez swoją wielkość i siłę przyciągania istotnie zmieniają strukturę przestrzenną aglomeracji, szczególnie w zakresie ruchu komunikacyjnego i przyciągania innych inwestycji. Według GUS w końcu 2004 r. w Polsce było 477 sklepów o powierzchni powyżej 2500 m², a według raportów agencji nieruchomości – około 200 obiektów o powierzchni powyżej 4000 m² (ryc. 5.12). Okres po 2000 r. przyniósł przesunięcie



Ryc. 5.12. Sklepy w 2004 r. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS, bazy własne IGiPZ PAN.

głównego rynku inwestycyjnego w tym zakresie z obszarów metropolitalnych do ośrodków średniej wielkości. Dużo sklepów wielkopowierzchniowych powstało w regionach o znacznym nasyceniu siecią dotychczasowych sklepów względem liczby mieszkańców (ryc. 5.12). Równocześnie tylko nieliczne zlokalizowały się we wschodniej Polsce, gdzie nasycenie podmiotami jest najmniejsze.

Ekspansja hipermarketów spotkała się z negatywnymi reakcjami firm krajowych. Dynamiczny rozwój zagranicznych przedsiębiorstw handlowych powoduje – przynajmniej częściowo, jak twierdzą niektórzy analitycy – marginalizację polskiego handlu. W sumie obawy związane z wkraczaniem zagranicznych sieci handlu detalicznego spowodowały zmiany prawne. W myśl nowelizacji Ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 7 lipca 1994 r. (nowela z dnia 28 lutego 2001 r., Dz. U. nr 14 poz. 124) miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego ma zezwalać lub zakazywać budowy na danym terenie obiektów handlowych o powierzchni sprzedażowej powyżej 2000 m² (w gminach do 20 tys. mieszkańców – powyżej 1000 m²).

Nowelizacja stanowi także, że do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zarząd gminy dołącza „prognozę skutków budowy tych obiektów dla rynku pracy, komunikacji, istniejącej sieci handlowej oraz zaspokojenia potrzeb i interesów konsumentów” (Art. 1. ust. 2). Należy podkreślić, że pomimo konkurencji handlu wielkopowierzchniowego ogólna liczba sklepów w ostatnich latach nie spadła. W 1996 r. było ich 406 tys., w 2000 – 432 tys., a w 2003 – 448 tys. Analogicznie liczby pracujących w sklepach wyniosły 712, 962 i 1075 tys.

Największa liczba powierzchni handlowej powstała w Warszawie. Około 80% przedsięwzięć handlowych w Polsce, to inwestycje w centra handlowe z hipermarketem jako głównym najemcą, sklepami wielkopowierzchniowymi z wielu branż (poza spożywczą), galerią handlową, a od 1999 r. również z kompleksem kino-rozrywkowym. Deweloperzy rozpoczęli też inwestowanie w centra handlowe nowej generacji, większych i o wyższej jakości, tzw. parków handlowych lub centrów sklepów fabrycznych (*factory outlet centers*). Ostatnie z wymienionych mogą stać się ważnym elementem porządkowania handlu detalicznego i półhurtowego.

Nowe trendy w rozwoju handlu wymusiły także budowę wielu obiektów magazynowych i dużych centrów logistycznych, które są w stanie sprostać rosnącym wymaganiom. Obecnie można wyróżnić trzy podstawowe kategorie obiektów magazynowych o odmiennych tendencjach lokalizacyjnych. Pierwsza – to magazyny zlokalizowane wewnątrz miast, przeznaczone głównie dla firm usługowych i produkcyjnych. Drugą tworzą magazyny, zlokalizowane na obrzeżach miast, przeznaczone dla większych firm dystrybucyjnych oraz logistycznych. Trzecia kategoria to regionalne centra logistyczne dla firm logistycznych, zlokalizowane zazwyczaj 30-50 km od głównych miast i aglomeracji miejskich.

Regionalne centra logistyczne nie tylko stanowią bazy dla firm logistycznych, ale również przyciągają inne formy działalności gospodarczej. Dotyczy to zwłaszcza produkcji przemysłowej mało uciążliwej dla środowiska. Powstawanie kompleksów działalności gospodarczej, zainicjowane przez stworzenie regionalnego

centrum logistycznego, przyczynia się do kreowania nowych miejsc pracy oraz przyciągania kapitału i lokalizacji w pobliżu innych inwestycji. Można przyjąć, że operatorzy logistyczni, wybierając lokalizację pod potencjalną bazę logistyczną, kierują się przekonaniem, że będzie to dobre miejsce nie tylko na centrum regionalne. Wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej centra te stają się bowiem doskonałą bazą wypadową na wschód. Główne centra magazynowe skupione są w największych aglomeracjach, przy czym najważniejsza jest tu rola Warszawy, gdzie powstały największe w kraju centra dystrybucyjne (np. Europa Park w Mszczonowie).

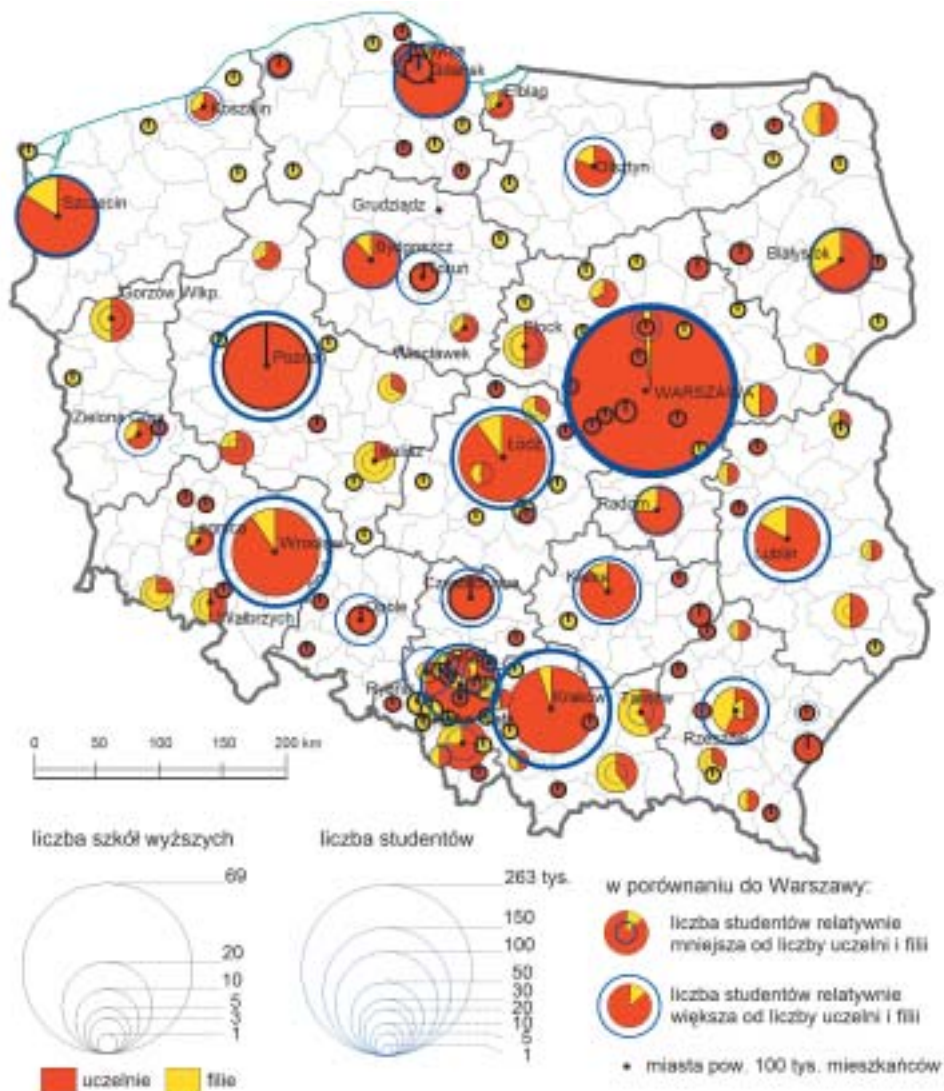
W latach 1990. obroty bazarowe na obszarach przygranicznych równoważyły polski deficyt w handlu oficjalnym. Klienci z państw sąsiednich pozostawiali w Polsce ponad 6 mld dol. rocznie. Sprzyjały temu różnice dochodów ludności oraz cen występujące zarówno pomiędzy Polską a Niemcami, jak i między Polską i obszarem byłego ZSRR. Po roku 2000 rola handlu przygranicznego uległa zmniejszeniu, m. in. w rezultacie wyrównywania cen i zmian polityki celnej niektórych krajów sąsiednich (ograniczenia przywozowe na Białorusi i Ukrainie). Po 1 maja 2004 r. miała miejsce ponowna intensyfikacja tego typu działalności na pograniczu niemieckim. W analizie skutków przestrzennych istotne jest, że o ile osoby przyjeżdżające do Polski w celu dokonania zakupów z Niemiec, Czech i Słowacji z reguły udawały się do miejscowości położonych przy samej granicy, o tyle przybysze z Białorusi, Ukrainy i Rosji często podróżowali w głąb kraju (przede wszystkim do miast położonych na kierunku głównych szlaków drogowych i linii kolejowych; *Ruch graniczny i wydatki...*, 2001). Znalazło to odzwierciedlenie w rozmieszczeniu bazarów i targowisk przygranicznych, a także hurtowni niektórych towarów (m. in. meble, artykuły AGD w pobliżu granicy wschodniej). Pod koniec lat 1990. uzupełnieniem handlu przygranicznego na pograniczu polsko-niemieckim stały się usługi świadczone osobom przyjeżdżającym z Niemiec. Dotyczy to m. in. stacji obsługi samochodów, zakładów fryzjerskich, gabinetów dentystrycznych, a w ostatnich latach także bardziej wyspecjalizowanych usług medycznych.

Jednym z najdynamiczniej rozwijających się działów usług było także szkolnictwo wyższe. Jego rozwój miał swój konkretny wymiar przestrzenny, związany z silną dekoncentracją. Szkoły prywatne powstawały często w małych ośrodkach. Pomimo pobieranych opłat stały się one bardziej dostępne dla mieszkańców obszarów peryferyjnych, opłaty te były bowiem niższe od kosztów utrzymania w dużych miastach, do których muszą się przenosić osoby chcące korzystać z darmowych państwowych studiów dziennych.

W roku akademickim 2002/03 funkcjonowało w Polsce 367 szkół wyższych oraz 135 filii i wydziałów zamiejscowych (ryc. 5.13). W roku akademickim 2004/05 liczba uczelni wzrosła do 427, z czego 126 było szkołami państwowymi i aż 301 szkołami niepublicznymi. W roku akademickim 2004/05 w szkołach wyższych wszystkich typów szkół kształciło się 1926,1 tys. studentów (w tym 8,8 tys. cudzoziemców), tj. o 3,6% więcej niż w roku poprzednim, a w porównaniu z rokiem akademickim 1990/91 liczba studentów wzrosła o 1522,3 tys. osób

(377%). W roku akademickim 1990/1991 współczynnik skolaryzacji brutto (19-24 lata) wynosił 13,1%, a w 2004/2005 aż 48,5%. Jest to jeden z najwyższych wskaźników kształcenia na poziomie wyższym w Europie.

W uczelniach prywatnych kształciło się 582 tys. studentów (ponad 30%). Tylko 1/4 szkół niepaństwowych posiada uprawnienia do nadawania tytułu magistra. Większość uczelni niepaństwowych prowadzi kształcenie wyłącznie na poziomie licencjackim, głównie na kierunkach ekonomicznych. Według stanu na koniec grudnia 2004 r., we wszystkich szkołach wyższych pracowało 96,5 tys. nauczycieli



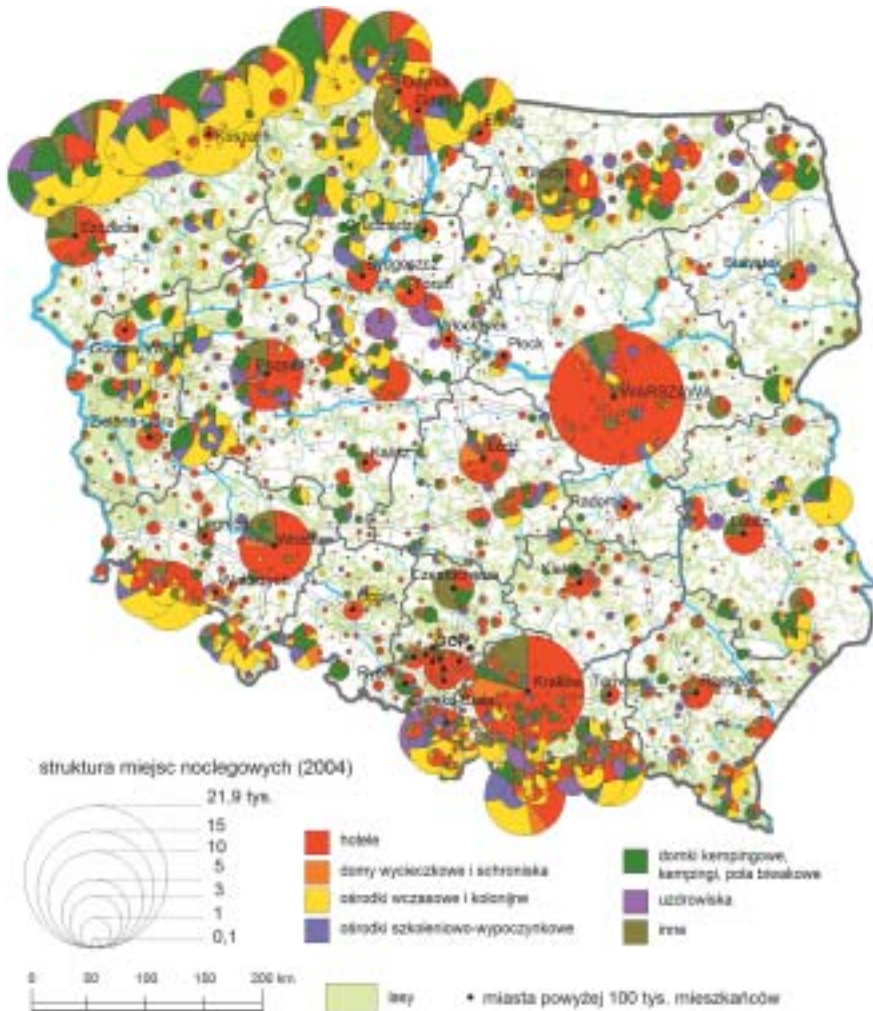
Ryc. 5.13. Szkolnictwo wyższe w roku akademickim 2002/2003 według powiatów. Źródło: Powiaty 2004, GUS.

akademickich, w tym 21,8 tys. zatrudnionych na stanowisku profesora, 0,3 tys. – docenta, 35,2 tys. – adiunkta i 18,0 tys. – asystenta.

Największymi ośrodkami akademickimi w skali kraju są:

- Warszawa (69 uczelni, 263 tys. studentów w roku akademickim 2002/03),
- Kraków (19, 142 tys.),
- Wrocław (19, 126 tys.),
- Poznań (21, 121 tys.),
- Łódź (18, 104 tys.),
- Lublin (10, 78 tys.).

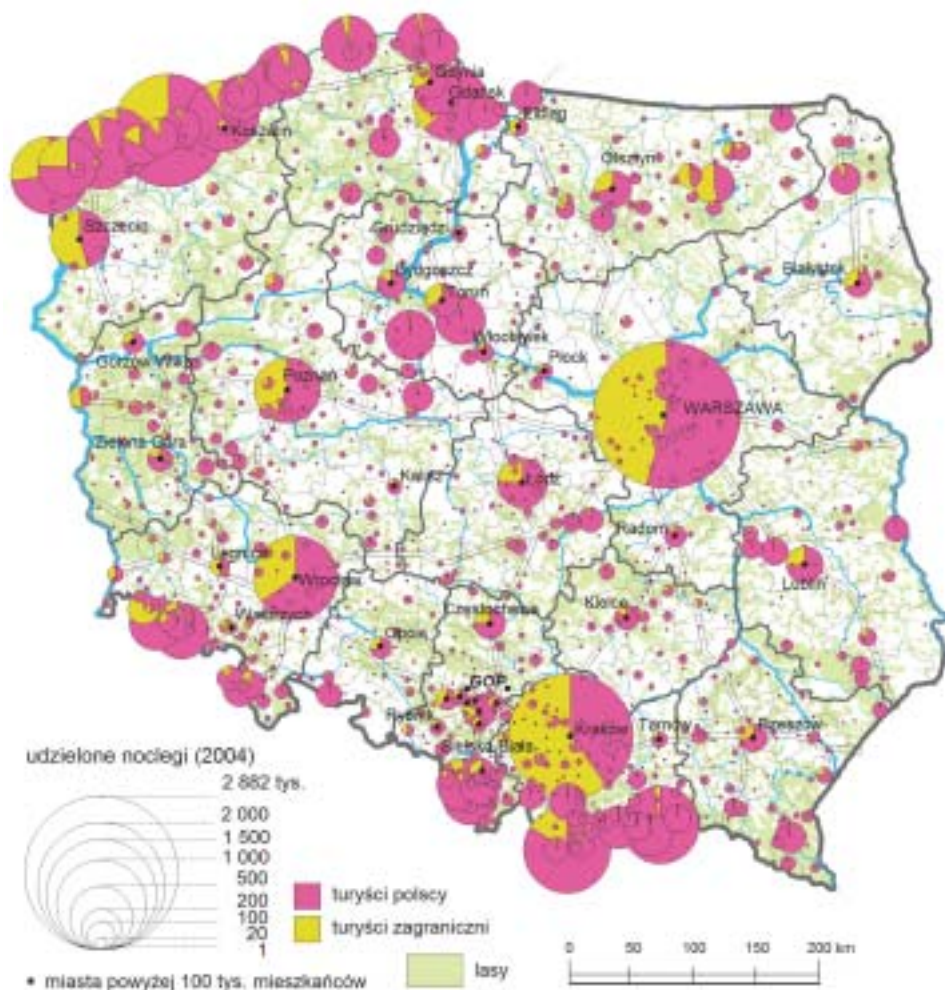
Największą uczelnią w kraju jest Uniwersytet Warszawski (56 tys. studentów w roku akademickim 2004/05).



Ryc. 5.14. Struktura miejsc noclegowych w 2004 r. według gmin. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

Strategie rozwoju poszczególnych województw nader często upatrują szanse gospodarcze w rozwoju sektora turystycznego. W praktyce usługi turystyczne są w Polsce bardzo silnie skoncentrowane:

- w regionach atrakcyjnych dla turystyki wypoczynkowej (Wybrzeże, Karpaty, Sudety, Warmia i Pojezierze Mazurskie),
- w dużych miastach (zarówno w ośrodkach turystycznych, jak i centrach administracyjno-gospodarczych, w tym przede wszystkim w Warszawie i Krakowie, a w dalszej kolejności w Poznaniu, Wrocławiu i Trójmieście),
- na kierunku niektórych szlaków drogowych o charakterze tranzytowym, w tym przede wszystkim w rejonie granicy niemieckiej (konkurencja cenowa ze strony polskich obiektów noclegowych).



Ryc. 5.15. Ruch turystyczny w 2004 r. według gmin. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

Na tych samych obszarach ma miejsce większość współczesnych inwestycji związanych z turystyką. Nastąpiło szybkie unowocześnienie bazy noclegowej w dużych ośrodkach oraz wzdłuż tras drogowych. Jednocześnie w rejonach turystycznych nadal duża część bazy ma charakter sezonowy (szczególnie na wybrzeżu). Dominują tam ośrodki wczasowe i kolonijne w różnych fazach modernizacji (ryc. 5.14). Jednocześnie w dużych miastach podstawę bazy noclegowej stanowią hotele (najwięcej w Warszawie, Krakowie, Poznaniu i Wrocławiu i Szczecinie). Uboga w porównaniu do liczby mieszkańców pozostaje baza noclegowa Łodzi, Katowic i Bydgoszczy. Liczba faktycznie udzielonych noclegów jest jeszcze bardziej zróżnicowana regionalnie. Najbardziej obleganymi regionami turystycznymi pozostają Pomorze (zwłaszcza zachodnie – kumulacja ruchu krajowego i zagranicznego), Karpaty (prawie wyłącznie ruch krajowy) i Sudety (ryc. 5.15).

5.5. Zróżnicowania przestrzenne powiązań ekonomicznych z zagranicą

5.5.1 Powiązania ekonomiczne

Wraz z transformacją i decentralizacją gospodarki doszło w Polsce do dekoncentracji powiązań międzynarodowych różnego rodzaju. Zbiegła się ona w czasie z nasileniem procesów globalizacyjnych. Otwieranie się polskiej przestrzeni ekonomicznej, społecznej, a także kulturowej na powiązania międzynarodowe stało się w tym okresie jednym z najbardziej dynamicznych zjawisk (Komorowski, 2002). Skokowa intensyfikacja powiązań pozwala niekiedy wejść regionowi na ścieżkę szybszego rozwoju (zgodnie z koncepcją *path dependency*). Niekorzystne okazuje się natomiast posiadanie powiązań (zwłaszcza ekonomicznych) tylko z jednym partnerem zagranicznym. Istotne jest też silne umocowanie przestrzenne kontaktów międzynarodowych, czego wyrazem mogą być inwestycje zagraniczne typu *greenfield*, długotrwałe kontrakty handlowe lub stała klientela w regionach turystycznych. Powiązania międzynarodowe mogą mieć charakter ekonomiczny, społeczny i polityczny. Odpowiadają im przepływy towarów, kapitału osób oraz informacji. Powiązania wynikające z inwestycji zagranicznych w przemyśle zostały omówione w rozdziale 5.3, a powiązania polityczne w rozdziale 8.4.

Uważa się, że handel międzynarodowy jest obecnie dziedziną, która ma największy wpływ na zaawansowanie procesów globalizacji w Polsce (Wnorowski, 2002). Jednocześnie powiązania handlowe stają się coraz mniej trwałe w sensie przestrzennym (Rogacki, 2001). Rozkład regionalny handlu zagranicznego jest w Polsce bardzo nierównomierny. Obszarami koncentracji są największe aglomeracje, a ponadto zwarty obszar Polski Zachodniej, gdzie w wymianie międzynarodowej uczestniczy większość powiatów. Największe skupienie eksportu ma miejsce w:

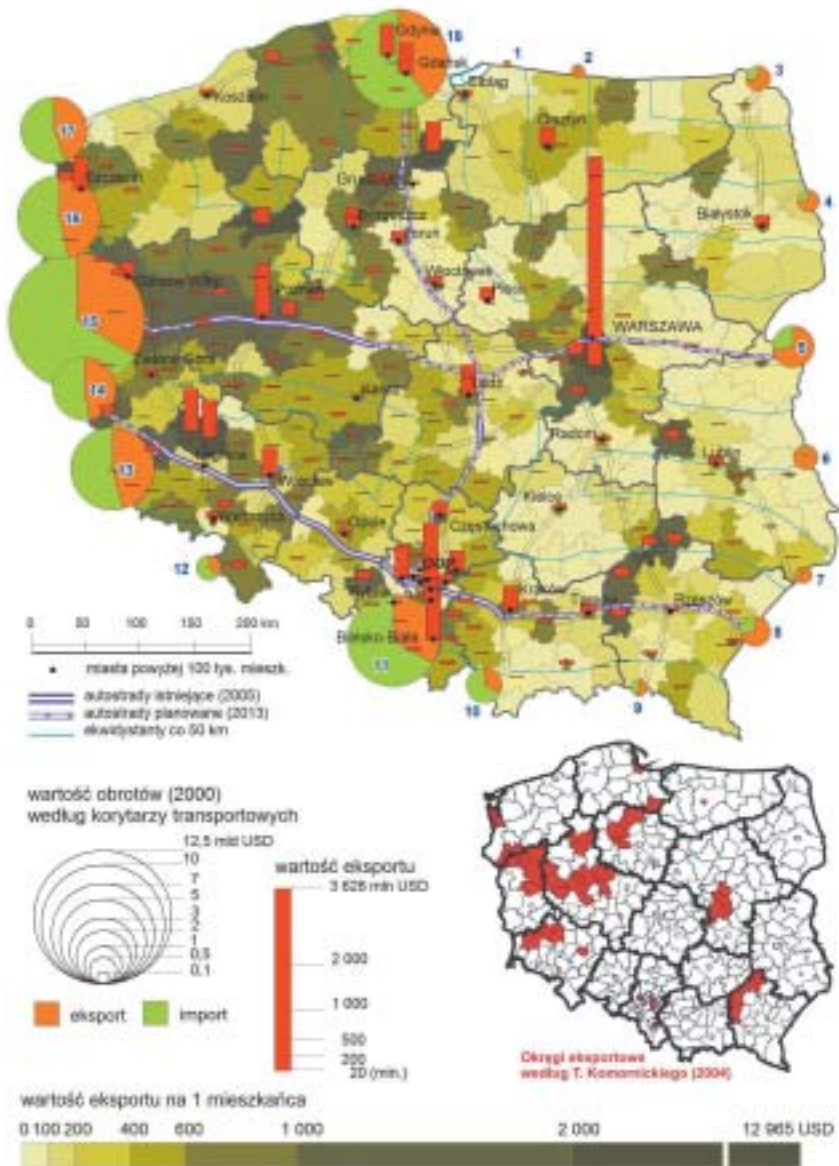
- aglomeracji warszawskiej,
- niektórych miastach Górnego Śląska i Podbeskidzia,
- Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym,
- pozostałych dużych aglomeracjach miejsko-przemysłowych, w tym przede wszystkim w aglomeracji poznańskiej,
- wybranych mniejszych ośrodkach, w których zlokalizowane są nowoczesne zakłady przemysłowe (najczęściej z udziałem kapitału zagranicznego; ryc. 5.16).

Wyższym poziomem skupienia odznacza się import. Aż 30,5% przywozu (2000) trafia do Warszawy, będącej siedzibą firm importerów. Również pozycja innych aglomeracji (zwłaszcza poznańskiej i gdańskiej) jest większa niż w przypadku wywozu. Relatywnie mniejsze znaczenie ma natomiast Górnośląski Okręg Przemysłowy. Bezpośredni przywóz towarów zagranicznych do ośrodków lokalnych jest znikomy prawie w całym kraju (z wyjątkiem Wielkopolski i Dolnego Śląska). Wielkimi centrami importowymi są ośrodki petrochemiczne Płock i Gdańsk.

Rola Unii Europejskiej w eksporcie zmniejsza się ku wschodowi, na rzecz większego udziału wywozu do państw Europy Wschodniej. Ponaddziesięcioprocentowy udział 24 krajów obecnej Unii Europejskiej odnotowano w 2000 r. aż w 144, a ponadosiemdziesięcioprocentowy – w 255 powiatach. Zróźnicowanie partnerów jest z reguły większe w dużych aglomeracjach (szczególnie warszawskiej, górnośląskiej i gdańskiej), a ponadto wzrasta ku wschodowi, gdzie obok rynków europejskich znaczącą rolę odgrywają partnerzy z krajów byłego ZSRR (a w przypadku niektórych ośrodków przemysłowych województwa podkarpackiego także ze Stanów Zjednoczonych).

Według danych z roku 2003 (dostępnych tylko na poziomie wojewódzkim; tab. 5.1), wzrost eksportu w latach 2000-2003 wystąpił we wszystkich województwach. Było to po części rezultatem przejściowego osłabienia złotego względem euro. Kraje, które rok później stanowiły już poszerzoną Unię Europejską, w 2003 r. dominowały łącznie jako odbiorca eksportu ze wszystkich województw. Dominacja ta jest najmniejsza w mazowieckim i pomorskim. Po roku 2000 nastąpiło także dalsze zmniejszenie roli Górnego Śląska w eksporcie. Jednocześnie spadek relatywnej roli w wywozie zanotowano również w województwie mazowieckim (czyli przede wszystkim w Warszawie). Może to wskazywać na zatrzymanie procesów koncentracji eksportu w stolicy trwających przez całą dekadę lat 1990. Zwiększył się natomiast eksport w dolnośląskim, pomorskim i wielkopolskim.

Delimitowane obszary koncentracji eksportu (ryc. 5.16; Komornicki, 2004) nie w pełni nawiązują do przestrzeni przemysłowej. Środek ciężkości przestrzeni przemysłowej nadal znajduje się w Polsce południowej (aglomeracja okręgów przemysłowych z centrum w GOP-ie). W przypadku eksportu należy go lokalizować w stolicy (która jednak stanowi „wyspę” na obszarze o słabszych międzynarodowych powiązaniach handlowych) i na zachodzie kraju (Poznań). Zbieżność granic okręgów przemysłowych i obszarów koncentracji eksportu obserwujemy tylko w rejonie Warszawy, Trójmiasta, Szczecina, Wrocławia i w okręgu dębicko-stalowowolskim (por. ryc. 5.9 i 5.16). W Wielkopolsce obszary takie wykraczają znacznie poza zasięg okręgów przemysłowych. Jednocześnie dla zagłębi



Ryc. 5.16. Eksport w 2000 r. według powiatów. Oznaczenia korytarzy transportowych: 1. Gdańsk-Kaliningrad; 2. Warszawa-Kaliningrad; 3. Warszawa-Tallin; 4. Warszawa-Grodno-Wilno; 5. Warszawa-Mińsk-Moskwa ; 6. Warszawa-Lublin-Kowel-Kijów; 7. Warszawa-Lublin-Lwów ; 8. Kraków-Lwów-Kijów; 9. Rzeszów-Koszyce-Miskolc; 10. Kraków-Budapeszt; 11. Warszawa-Katowice-Wiedeń; 12. Wrocław-Praga; 13. Wrocław-Drezno-Frankfurt; 14. Wrocław-Berlin; 15. Warszawa-Berlin; 16. Szczecin-Berlin; 17. Szczecin i Świnoujście - porty zagraniczne; 18. Gdańsk i Gdynia - porty zagraniczne
 Źródło: Komornicki, 2004, na podstawie danych Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego.

Tabela 5.1. Dynamika eksportu w latach 2000-2003 według województw.

Województwo	Udział w eksporcie (%)		Wzrost 2000 = 100	Udział UE15 (%)		Udział UE24 (%) 2003
	2000	2003		2000	2003	
Dolnośląskie	10,7	11,0	174	80,8	81,7	91,0
Kujawsko-pomorskie	4,5	4,0	154	75,5	69,6	79,4
Lubelskie	2,4	2,0	143	54,7	57,3	66,0
Lubuskie	3,5	3,4	164	86,0	80,2	88,3
Łódzkie	4,1	3,7	153	70,8	67,5	80,2
Małopolskie	4,8	5,5	198	58,9	60,6	79,0
Mazowieckie	18,1	17,0	159	55,3	51,5	71,1
Opolskie	1,8	1,8	176	81,4	76,6	90,3
Podkarpackie	4,0	3,8	161	53,0	57,4	68,9
Podlaskie	1,3	1,4	187	55,4	59,2	78,7
Pomorskie	8,5	10,1	202	70,3	62,1	68,6
Śląskie	17,3	16,7	163	75,5	77,6	89,9
Świętokrzyskie	1,0	1,2	203	70,0	67,8	79,1
Warmińsko-mazurskie	2,7	2,6	162	68,9	74,8	83,8
Wielkopolskie	10,6	11,4	182	83,0	79,0	88,3
Zachodniopomorskie	4,7	4,0	145	70,7	75,6	79,9
Nieokreślone	0,1	0,2	369	58,7	47,0	80,4
Polska	100,0	100,0	169	70,1	68,9	80,9

Źródło: Bazy danych Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego.

i okręgów przemysłowych środkowej i wschodniej Polski (łódzki, krakowski, świętokrzyski i lubelski) eksport ma umiarkowane znaczenie. W przypadku obszarów metropolitalnych o rozległym rynku wewnętrznym oraz rozwiniętych funkcjach usługowych (np. Kraków) nie stanowi to większego problemu ekonomicznego. Dla mniejszych i typowo przemysłowych ośrodków niskie wartości wskaźników eksportowych są wyrazem trudności gospodarczych.

Można zaryzykować stwierdzenie, że duża (i rosnąca) rola eksportu uwidoczniła się przede wszystkim na tych obszarach, gdzie charakterystycznemu dla okresu transformacji spadkowi zatrudnienia w przemyśle towarzyszył rozwój sektora usługowego. Są to tereny Polski północnej i zachodniej oraz częściowo centralnej, opisywane jako reprezentujące „typ I” – adaptacji regionów do szoku transformacyjnego (zgodny z procesami globalnymi – Stryjakiewicz, 1999). We wschodniej Polsce (utożsamianej z „typem II” – uwsteczniczenie strukturalne go-

spodarki) generalne znaczenie oraz stopień koncentracji eksportu są zdecydowanie mniejsze. Mimo to także na tych obszarach eksport odegrał w latach 1990. istotną rolę ekonomiczną. Oficjalna i półoficjalna wymiana ze wschodnimi krajami sąsiednimi (oparta na drobnej produkcji lub reeksportcie) przyczyniła się bowiem do złagodzenia kryzysu wywołanego upadkiem wielu dużych zakładów przemysłowych na tym terenie.

5.5.2. Powiązania społeczne

W latach 1990. nastąpił w Polsce szybki rozwój turystyki międzynarodowej. W całej dekadzie wzrost liczby przyjazdów cudzoziemców do Polski był przy tym bardziej dynamiczny na skutek koniunktury przygranicznej. W latach 2000-2002 doszło jednak do spadku tego rodzaju przyjazdów: w 2001 r. do Polski wjechało 61,4 mln cudzoziemców, a wyjechało 53,1 mln obywateli Polski. Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej zaowocowało ponownym wzrostem przyjazdów, zarówno w ruchu przygranicznym jak i w ramach rzeczywistej turystyki (m. in. na skutek ekspansji tanich przewoźników lotniczych). Według danych Instytutu Turystyki i GUS w 2004 r. było 37,2 mln wyjazdów Polaków za granicę (o 4% mniej niż rok wcześniej) i 61,9 mln przyjazdów cudzoziemców (o blisko 20% więcej). W ciągu 10 miesięcy 2005 r. zanotowano 34,8 mln wyjazdów Polaków za granicę (o 10% więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku) i 54,4 mln przyjazdów cudzoziemców (o 5% więcej). Zarejestrowano znaczny wzrost przyjazdów z Niemiec, wynikający głównie z intensywnego handlu przygranicznego.

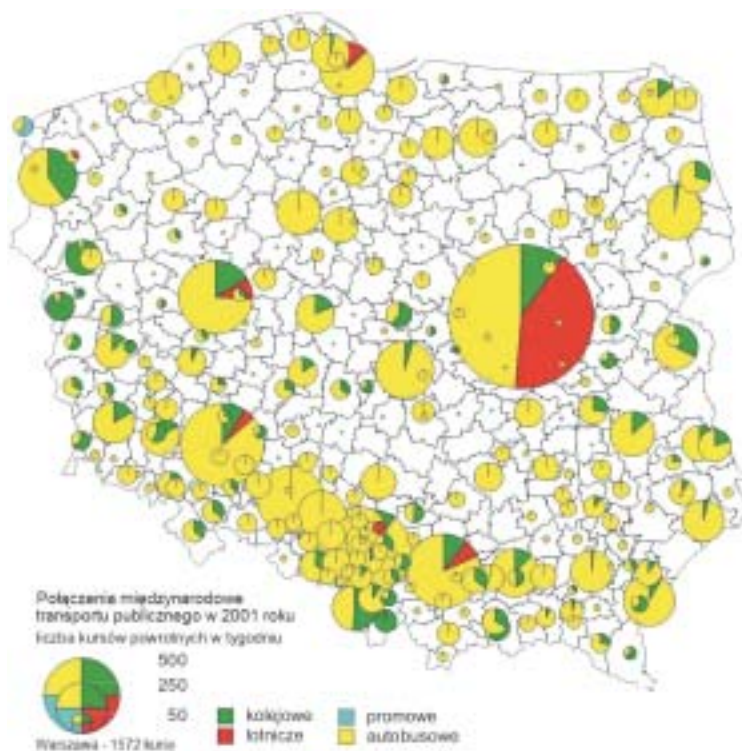
Rozkład regionalny noclegów udzielonych cudzoziemcom jest skrajnie nierównomierny. Ich największa koncentracja występuje w Warszawie i Krakowie (po 1,3 mln w 2004 r.) i w Kołobrzegu (0,7 mln), a ponadto w Gdańsku, Poznaniu, Wrocławiu, Szczecinie, regionach turystycznych zachodniego побереża Bałtyku, Sudetów, Warmii i Mazur oraz Podhala (por. ryc. 5.14). Spośród dużych ośrodków znacznie słabsza jest pozycja Górnego Śląska, Łodzi i Bydgoszczy. Najbardziej na turystyce międzynarodowej oparta jest gospodarka powiatów zachodniego wybrzeża, gdzie liczba udzielonych noclegów wielokrotnie przekracza liczbę mieszkańców (przykładowo powyżej 20 na 1 mieszkańca w gminach Międzyzdroje i Rewal). Wysoką wartością analogicznego wskaźnika charakteryzują się także Mazury (szczególnie powiat mrągowski), Sudety (powiat jeleniogórski) i Podhale (powiat tatrzański), a z dużych ośrodków ponownie Kraków oraz Warszawa.

Wśród przyjeżdżających do Polski zachodniej dominują obywatele Niemiec. Najbardziej zróżnicowaną strukturę narodowościową gości mają województwa mazowieckie i małopolskie (głównie Warszawa i Kraków). Zróżnicowanie struktury wzrasta też generalnie ku wschodowi, gdzie obok przyjezdnych z krajów byłego ZSRR częściej przybywają też obywatele USA i Izraela.

Połączenia transportu publicznego są odpowiedzią na lokalny popyt na przewozy międzynarodowe, a tym samym, są dowodem na istnienie interakcji o charakterze społecznym. Bezpośrednie połączenia transportu publicznego z zagranicą

ma aż 276 z 373 powiatów (2002; ryc. 5.17). Głównymi węzłami publicznej komunikacji międzynarodowej są: Warszawa (1572 powrotne kursy zagraniczne w tygodniu), Wrocław (615), Katowice (590), Poznań (477), Kraków (472) i Opole (426).

Największa elastyczność (a tym samym przydatność dla oceny popytu na międzynarodowe przewozy pasażerskie) charakteryzuje komunikację autobusową i lotniczą. Wśród 494 międzynarodowych linii autobusowych, jakie istniały w Polsce w 2002 r. aż 34% zapewniało komunikację z Niemcami, a dalszych 13% z Ukrainą. Spośród krajów Europy Zachodniej najwięcej połączeń prowadziło do Wielkiej Brytanii (blisko 10% wszystkich linii), Francji i Włoch. Łącznie Polska posiadała komunikację autobusową z 24 krajami Europy oraz z Turcją. Lokalne węzły komunikacji autobusowej ukształtowały się na wschodnich i częściowo południowych obszarach przygranicznych (krótkie połączenia z krajem sąsiednim). Największymi z nich są Białystok, Suwałki, Tomaszów Lubelski, Przemyśl oraz Nowy Targ. Analogicznej koncentracji nie można natomiast zaobserwować na obszarach sąsiadujących z Niemcami. Zdecydowana większość połączeń na kierunku zachodnim ma bowiem charakter stricte dalekobieżny.



Ryc. 5.17. Tygodniowa liczba kursów powrotnych międzynarodowym pasażerskim transportem publicznym w 2002 r. według powiatów. Źródło: Komornicki, 2003.

5.5.3. Ruch graniczny

Międzynarodowe powiązania, zarówno ekonomiczne jak i społeczne, determinują wielkość i strukturę ruchu granicznego. Funkcje granic Polski ulegały w ostatnich kilkunastu latach gruntownym przekształceniom. W okresie 1990-1997 osobowy ruch graniczny (w obu kierunkach) wzrósł w Polsce z 84,2 do 273,9 mln osób (Komornicki, 1999). Później nastąpiła stagnacja jego poziomu, a w latach 2000-2003 odnotowano spadek. Wśród uczestników ruchu dominowały osoby dokonujące zakupów w Polsce. W roku 2003 granice w obu kierunkach przekroczyło łącznie 181 mln osób. W następnym roku nastąpił jednak ponowny wzrost związany z akcesją do Unii Europejskiej. Miał on miejsce na wszystkich odcinkach granicznych z wyjątkiem granic z Rosją i Białorusią. Na większości odcinków granicznych dominują przekroczenia dokonywane przez cudzoziemców. Dysproporcja w tym zakresie jest zdecydowanie największa w lokalnych punktach pogranicza polsko-niemieckiego (sąsiadujących z bazarami, jak np. Łęknica) oraz na granicy z Białorusią i Ukrainą. Na niektórych przejściach wschodnich udział obywateli polskich w ruchu granicznym nie przekracza 5%. Polacy przeważają natomiast wśród odprawianych na lotniskach oraz na granicy czeskiej i słowackiej.

Dynamiczny wzrost natężenia ruchu pojazdów ciężarowych następował przez lata 1990. i trwa nadal. W 1980 r. wszystkie granice przekroczyło w obu kierunkach 295 tys. ciężarówek, w 1990 – 1,1 mln, a w 2003 – 6,2 mln. W całej dekadzie dominującą rolę odgrywał ruch ciężarówek przez granicę polsko-niemiecką. Na granicy wschodniej po roku 1998 przejście w Kukurykach przestało być najbardziej obciążonym w ruchu towarowym – zdecydowanie większym natężeniem ruchu pojazdów ciężarowych odznacza się obecnie punkt w Budzisku na granicy litewskiej. Relatywnie wzrosła też rola przejść polsko-ukraińskich, szczególnie w Dorohusku.

6. CHARAKTERYSTYKA I PROBLEMY PRZESTRZENNEGO ROZWOJU MIAST I AGLOMERACJI

Urbanizacja jest jednym z najbardziej charakterystycznych procesów społecznych i gospodarczych zachodzących na ziemiach polskich w XX wieku. W warunkach Polski, zwłaszcza po II wojnie światowej, największe znaczenie miało uprzemysłowienie, które w znacznym stopniu wpłynęło na proces urbanizacji i nadało miastom polskim specyficzny charakter. Gruntownym zmianom uległa struktura społeczno-przestrzenna miast, istotnym modyfikacjom uległ również system osadniczy kraju.

W Polsce uprzemysłowienie w znacznym stopniu kształtowało strukturę społeczno-przestrzenną miast, spełniając przede wszystkim funkcje polityczne i ideologiczne (Węclawowicz, 1988). Uprzemysłowienie zadecydowało o przekształcaniach struktury społecznej przez tworzenie zasad nowego podziału pracy i ukształtowanie podstaw nowej hierarchii społecznej. Wymagania procesu uprzemysłowienia determinowały w dużym stopniu cały system ilościowej i przestrzennej alokacji zasobów mieszkaniowych dla poszczególnych grup zawodowych. Forsowne uprzemysłowienie spowodowało opóźnienie urbanizacji w stosunku do uprzemysłowienia. Bezpośrednim następstwem był narastający niedobór zasobów mieszkaniowych w mieście w stosunku do zatrudnionej w nim siły roboczej, a następnie swoiste współzawodnictwo o zasoby mieszkaniowe w przestrzeni miasta. Współzawodnictwo z kolei spowodowało stratyfikację mieszkańców miasta i pojawienie się grup interesów o silnie zróżnicowanych warunkach mieszkaniowych, pomimo egalitarnych założeń ideologii socjalistycznej.

Współczesne przekształcenia miast związane są z transformacją społeczno-gospodarczą, wprowadzeniem gospodarki rynkowej oraz oddziaływaniem procesów związanych z integracją europejską i globalizacją.

System osadniczy jest podstawowym składnikiem przestrzennego zagospodarowania kraju, odznaczającym się przy tym największą trwałością oraz inercją, a zatem odpornością na oddziaływanie instrumentów polityki przestrzennej. Ze względu na swoje znaczenie stanowi on jeden z głównych przedmiotów tej polityki.

6.1. Kształtowanie się systemu osadniczego Polski i jego miejsce w systemie europejskim

Pojęcie systemu osadniczego i systemu miast zastąpiło w ostatnich dziesięcioleciach pojęcie sieci osadniczej i sieci miast, chociaż jest ono w pewnym stopniu wyprzedzające w stosunku do obserwowanego (zwłaszcza w krajach innych niż wysoko rozwinięte gospodarczo) stanu powiązań i współzależności między miastami. Na system osadniczy kraju składa się system miast oraz układ osadnictwa wiejskiego, w odniesieniu do którego nie stosuje się pojęcia systemu ze względu na lokalny zasięg powiązań oraz zróżnicowany (w tym regionalnie) charakter. Jednocześnie, pojęcie sieci miast (lub sieci miejskich) uzyskało nowy zakres znaczeniowy, będąc odnoszone do podzbiorów, niekoniecznie blisko siebie położonych, wzajemnie współpracujących ośrodków.

Strukturę systemu (sieci) miast Polski cechuje wysoki stopień policentryczności – pełny, kilkustopniowy układ hierarchiczny oraz stosunkowo równomierne rozmieszczenie w przestrzeni (ryc. 6.1). Gęstość sieci maleje co prawda z południa na północ i z zachodu na wschód, zgodnie z gradientem ogólnej gęstości zaludnienia, jednak w porównaniu z większością krajów Europy nie są to znaczne różnice. Znajdują one również odzwierciedlenie w standardach budownictwa i wyposażenia technicznego miast, a także ich funkcjach, na ogół mniej zróżnicowanych we wschodnich regionach Polski.

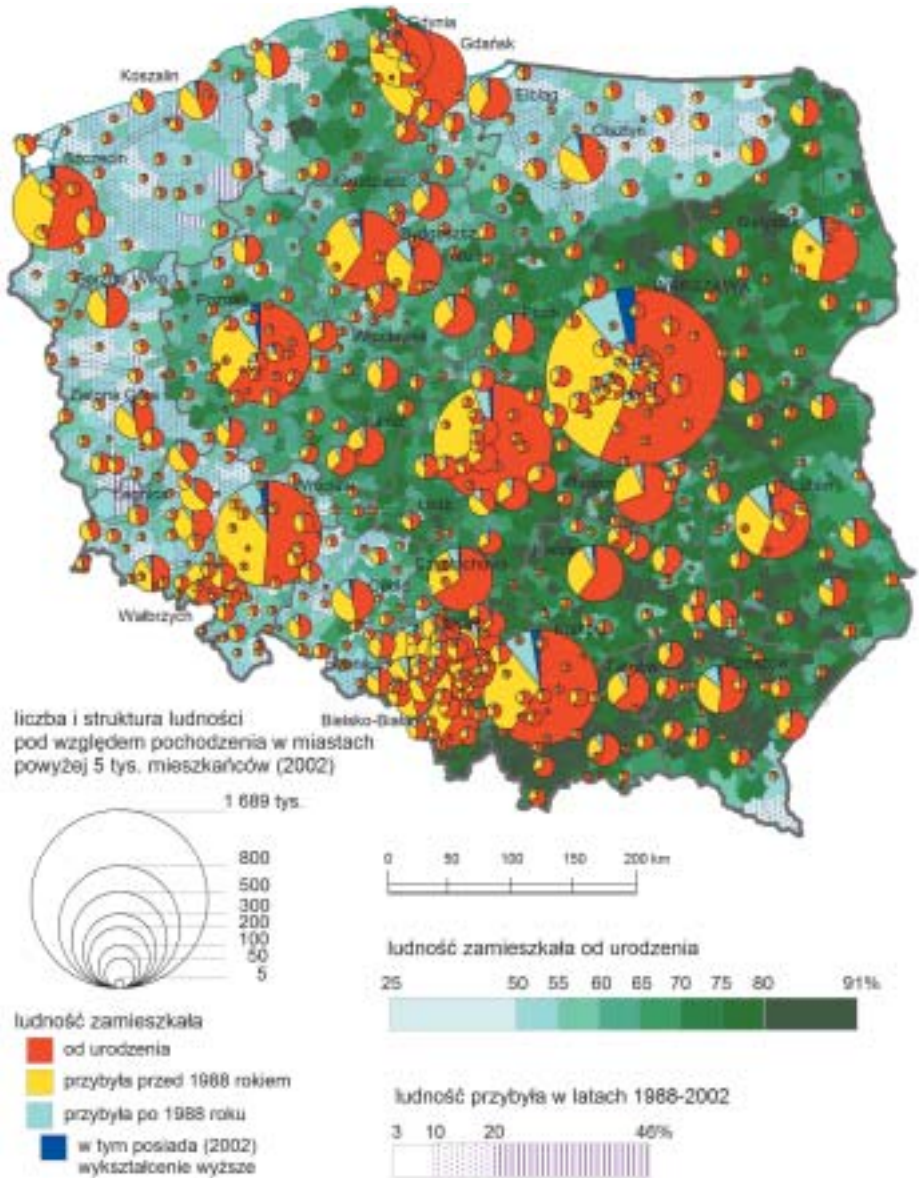
Inną, charakterystyczną dla policentryczności cechą systemu miast Polski jest niski stopień prymatu miasta stołecznego – tzn. jego przewagi wielkościowej nad innymi dużymi ośrodkami miejskimi. Ludność Warszawy w granicach administracyjnych stanowi zaledwie 4,3% ogólnej liczby ludności Polski (w granicach obszaru metropolitalnego około 6%), co jest jedną z najniższych wartości wśród stolic krajów europejskich.

Zgodnie z Europejską Perspektywą Rozwoju Przestrzennego (ESDP) policentryczność jest uznawana za najkorzystniejszą cechę struktury przestrzennej – zarówno w skali poszczególnych krajów i regionów, jak i Unii Europejskiej jako całości.

Policentryczność systemu miast jest niewątpliwie atutem przestrzennego zagospodarowania Polski w skali międzynarodowej. Niemniej, pewne cechy strukturalne tego systemu mają ujemny charakter. Dotyczy to ogólnego stanu technicznego budownictwa i infrastruktury oraz ich niedoboru w stosunku do potencjału ludnościowego i współczesnych wymogów gospodarki. Należy do nich także zaliczyć zjawisko chaotycznego rozprzestrzenienia się miast (*urban sprawl*).

Kryteria policentryczności nie ograniczają się zresztą do stopnia regularności rozmieszczenia miast oraz rozkładu ich wielkości. Co najmniej równie ważne są miary dostępności przestrzennej oraz powiązań gospodarczych i społecznych, determinujące poziom wewnętrznej spójności i sprawności funkcjonowania systemu. Te natomiast stanowią słabe strony krajowego systemu miast Polski. Rozwój systemów telekomunikacyjnych i informatycznych nie kompensuje złego stanu in-

frastruktury transportowej. Czas przejazdu między głównymi ośrodkami miejskimi znacznie odbiega od standardów europejskich; nie uległ on zresztą zmniejszeniu w ciągu ostatnich kilkunastu lat. W przypadku powiązań gospodarczych i społecznych między miastami, dominują związki kooperacyjne (jak również migracje) w skali regionalnej.



Ryc. 6.1. Wielkość większych miast (powyżej 5 tys. mieszkańców) oraz pochodzenie ludności według gmin w 2002 r. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, Narodowy Spis Powszechny 2002, GUS.

Migracje wewnętrzne, które według oficjalnych danych statystycznych zmniejszyły się o ponad połowę w stosunku do lat 1970. (por. rozdział 3), zostały w dużym stopniu zastąpione wyjazdami do pracy za granicę, z których część przekształca się w migracje osiedleńcze, a zatem emigrację. Od przystąpienia Polski do Unii Europejskiej skala wyjazdów, duża już we wcześniejszym okresie, szybko się zwiększa; szacuje się je na blisko 1,5 miliona osób. Istnieją jednocześnie podstawy do stwierdzenia, iż w ostatnich latach zwiększa się także wewnątrz krajowa mobilność ludności, o czym świadczy m. in. gwałtowny wzrost poziomu motoryzacji polskiego społeczeństwa (por. rozdział 3).

Oficjalne dane statystyczne wskazują na zahamowanie procesów urbanizacyjnych w latach 1990. oraz ich regres, zaznaczający się od 2000 r., gdy na zmniejszenie się ogólnej liczby ludności Polski nałożył się ujemny dla miast bilans migracji pomiędzy miastami a obszarami wiejskimi.

Sygnalizowane przez statystykę publiczną zjawisko dezurbanizacji ma jednak charakter pozorny. W rzeczywistości procesy urbanizacyjne postępują, głównie w formie suburbanizacji (przekraczając granice administracyjne miast), jak również w postaci przekształceń osadnictwa wiejskiego. Dane statystyczne zaniżają ponadto bilans migracji wewnętrznych na niekorzyść miast, bowiem wskutek częściowego załamania się systemu meldunkowego wiele faktycznych zmian miejsca zamieszkania umyka bieżącej rejestracji. Te tzw. nieregularne migracje mają swoje źródła głównie na obszarach wiejskich oraz w mniejszych miastach, a obszary docelowe z reguły w dużych miastach i na ich obrzeżach. Jedynie część tych przemieszczeń została uchwycona w wynikach Narodowego Spisu Powszechnego z 2002 r. Brak przy tym wiarygodnych szacunków dotyczących rozmiarów tego zjawiska w skali kraju.

W latach 1990-2005 ogólna liczba miast wzrosła z 830 do 887, głównie wskutek odzyskiwania praw miejskich utraconych w przeszłości, zwłaszcza w latach siedemdziesiątych (w 1970 r. liczba miast wynosiła 889); w kilku przypadkach – w wyniku oddzielenia się od większych ośrodków miejskich. Zdecydowana większość tych miejscowości należy do najniższej klasy wielkości – poniżej 5 tys. mieszkańców, w efekcie zwiększyła się liczebność miast tej kategorii – z 257 do 299 jednostek. W pozostałych grupach wielkościowych układ jest stabilny; nastąpiły stosunkowo niewielkie przesunięcia między poszczególnymi kategoriami. W kategoriach dużych miast były to z reguły zmiany w dół skali wielkości, występujące zwłaszcza w konurbacji górnośląskiej. Zwraca uwagę spadek liczby miast 100-tysięcznych i większych, z 43 w roku 1990 do 40 w 2004 r.

W konsekwencji tego nastąpiło pewne spłaszczenie rozkładu statystycznego miast uszeregowanych według liczby mieszkańców, zmniejszyły się również udziały poszczególnych grup wielkości miast w ogólnej liczbie ludności miejskiej na korzyść małych i średniej wielkości ośrodków. Można zatem mówić o dekoncentracji układu rozmieszczenia ludności w zbiorze miast, zaznaczającej się od początku okresu transformacji systemowej w Polsce. Jest to odwrócenie wyraźnego we wcześniejszych dziesięcioleciach trendu koncentracji ludności miejskiej. Jeśli jednak uwzględni się rejestrowany przyrost liczby mieszkańców w granicach

bezpośrednio otaczających duże miasta, uzasadniona jest teza o kontynuacji procesu przestrzennej koncentracji w skali kraju oraz regionów, któremu towarzyszy dekoncentracja wewnątrz miast oraz w skali subregionalnej, postępująca na obszarach de facto zurbanizowanych. Teza ta znajduje tym silniejsze uzasadnienie, gdy weźmie się pod uwagę nierejestrowane przepływy migracyjne.

Z kolei migracje między miastami charakteryzuje według danych Głównego Urzędu Statystycznego układ hierarchiczny przy ogólnym spadku intensywności. Podobnie jak we wcześniejszych okresach, miasta zagregowane w wyższych klasach wielkości mają z reguły dodatni bilans migracji względem miast zgrupowanych w kolejnych, niższych kategoriach; tracą natomiast migrantów, w wymiarze netto, na rzecz miast wyższych klas. W tej wymianie tylko ośrodki liczące 100-200 i ponad 200 tysięcy mieszkańców cechuje łączne dodatnie saldo migracji w układzie miasto-miasto. Nie kompensuje ono jednak ani różnic wskaźników ruchu naturalnego ludności na niekorzyść dużych miast, ani ich ujemnego bilansu migracji względem obszarów wiejskich. Te ostatnie zyskują netto w wymianie migracyjnej z miastami wszystkich klas wielkości, z wyjątkiem miast małych, liczących poniżej 10 tysięcy mieszkańców. Jak wspomniano wcześniej, jest to w dużej mierze efekt suburbanizacji – rozwoju osadnictwa o miejskim charakterze i funkcjonalnie związanego z miastami, lokującego się poza ich granicami, w miejscowościach o statusie administracyjnym wsi.

Uwzględnienie tego zjawiska, jak również faktu niepełnej rejestracji przepływów migracyjnych, prowadzi do krytycznej oceny najnowszych prognoz Głównego Urzędu Statystycznego, w części dotyczącej przebiegu procesów urbanizacyjnych. Przewidują one mianowicie postępującą dezurbanizację – obniżenie się udziału ludności miejskiej z obecnych 62 do około 57% w roku 2030, przy zmniejszeniu się z 38,1 do 34,7% udziału miast 50-tysięcznych i większych, oraz z 21,6 do 19,5% udziału miast ponad 200-tysięcznych w ogólnej liczbie mieszkańców Polski. Założenia, które znalazły się u podstaw wymienionej prognozy – to kontynuacja notowanego od 2000 r. odpływu netto ludności z miast na obszary wiejskie, jak również sztywność granic miast i niepowiększanie się ich zbioru. Takie założenia są nierealistyczne i dlatego sama prognoza nie może być przyjmowana w studiach i polityce przestrzennego zagospodarowania kraju. Znaczne osłabienie procesów urbanizacji, które niewątpliwie zaznaczyło się w Polsce od początku lat 1990., przy jednoczesnej zmianie ich charakteru, nie jest zapewne zjawiskiem trwałym. Nie można natomiast oczekiwać powrotu do wysokiej dynamiki tych procesów w przyszłości.

Dostosowanie miast i systemu osadniczego Polski do wymogów gospodarki rynkowej, poza znacznym rozwojem funkcji usługowych, będzie wymagać również nowego uprzemysłowienia, korygującego błędy narzuconego uprzemysłowienia socjalistycznego. Innym elementem kształtującym rozwój miast i systemu osadniczego w Polsce będzie integracja z systemem osadniczym jednoczącej się Europy. Zrastanie się narodowych systemów miejskich poszczególnych krajów Unii Europejskiej, pomimo zmieniających się układów powiązań i kształtowania się układów hierarchicznych, jest znacznie zaawansowane (Korcelli, 2000),

a w najbliższej przyszłości będzie dotyczyć również systemu miast Polski. Miasta polskie muszą stosunkowo szybko zmodernizować swoją gospodarkę, infrastrukturę techniczną, usprawnić system zarządzania i planowania przestrzennego, aby uzyskać wyższe miejsce w hierarchii miast i obszarów metropolitalnych Europy. Od tego procesu zależy w dużym stopniu pomyślność i poziom życia mieszkańców.

6.2. Miasta polskie w warunkach gospodarki rynkowej

Dostosowywanie miast do wymogów gospodarki rynkowej przebiega ze zróżnicowanym sukcesem. Dotychczas „wygranymi” w transformacji społeczno-ekonomicznych są raczej wielkie miasta o zróżnicowanej strukturze funkcjonalnej, „przegranymi” zaś – na ogół małe miasteczka położone na obszarach depresji gospodarczej oraz monofunkcyjne miasta przemysłowe. Proces regionalnego różnicowania miast pod względem poziomu ich gospodarki będzie się prawdopodobnie nasilał w przyszłości.

Konkurencyjność miast jest w znacznie większym stopniu uzależniona od polityki władz samorządowych polegającej na sprzyjaniu rozwojowi przedsiębiorczości oraz atrakcyjności inwestycyjnej. Wśród miast wojewódzkich najbardziej atrakcyjna jest Warszawa, uzyskująca najwyższą pozycję pod względem chłonności rynku lokalnego, jakości rynku pracy, infrastruktury technicznej, infrastruktury otoczenia biznesu, dostępności komunikacyjnej oraz skuteczności dotychczasowej transformacji ustrojowej. Warszawa wraz z Poznaniem wywierają najsilniejszy wpływ na wzrost atrakcyjności mniejszych miast leżących w ich pobliżu, podobnie oddziałują Wrocław i Kraków. Empirycznym potwierdzeniem zróżnicowań regionalnych poziomu rozwoju gospodarczego pomiędzy zachodnią i wschodnią częścią kraju jest wykazywany często spadek atrakcyjności inwestycyjnej miast w miarę przesuwania się z zachodu na wschód.

Koncentracja inwestycji i wzrost znaczenia obszarów metropolitalnych świadczy o polaryzacji rozwoju gospodarczego. Zmiany może przynieść dopiero polityka regionalna, wzorowana na zasadach obowiązujących w całej Unii Europejskiej i realizowana w dłuższej perspektywie czasu. Korzystne byłoby przede wszystkim rozszerzenie zasięgu oddziaływania metropolii i tą drogą złagodzenie dysproporcji regionalnych. Ośrodkami zmian i podźwignięcia mogą być również obszary położone w pobliżu kluczowych dla gospodarki narodowej inwestycji infrastrukturalnych.

Niewielka skala przesunięć w strukturze systemu osadniczego Polski, opisywanej jako rejestrowany przez statystykę układ rozmieszczenia ludności i rozkład wielkości ośrodków, nie jest zgodna z obserwowaną, dużą skalą zmian przestrzennej struktury gospodarki. Wskazuje to na stan nierównowagi systemu oraz zmniejszenie się jego wewnętrznej spójności.

Procesy metropolizacji przestrzeni, których jednym z aspektów jest suburbanizacja, oznaczają postępującą polaryzację w obrębie systemu osadniczego. Za-

się korzystnego oddziaływania dużych ośrodków miejskich, w których i wokół których koncentruje się działalność gospodarcza, nie przekracza 20-30 km od ich granic (nieco więcej w przypadku Warszawy). Małe i średniej wielkości miasta położone poza tą strefą tracą często funkcje, zwłaszcza o wyższym poziomie specjalizacji, wskutek ich przejmowania przez ośrodki regionalne. Ponadto, głównie ze względu na słabą dostępność komunikacyjną, wiele mniejszych miast nie pozyskuje nowych działalności produkcyjnych. Zjawiska te jedynie w niewielkim stopniu są kompensowane ograniczoną, selektywną absorpcją zasobów pracy mniejszych miast przez duże ośrodki, obejmującą, w formie dojazdów do pracy i etapowych migracji, głównie młodych i wykształconych pracowników. Towarzyszy temu transfer do dużych miast oszczędności zakumulowanych lokalnie lub pochodzących z pracy za granicą.

Konsekwencją powyższych procesów jest pogłębianie się dysparytetów ekonomicznych – poziomu dochodów i bezrobocia, nie tylko w skali międzyregionalnej, lecz również wewnątrz poszczególnych regionów.

Obszary metropolitalne, duże miasta i ich wielofunkcyjne aglomeracje miejskie dość skutecznie dostosowują się do reguł otwartej gospodarki rynkowej. Podstawowym problemem jest jednak fakt, że ich rozwój nie zawsze indukuje rozwój w szerszej skali przestrzennej, nie spełniając tym samym roli przypisywanej im w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju oraz w strategiach wojewódzkich. Wskazuje to na potrzebę rewizji założeń tych koncepcji i strategii, poprzez przyznanie większego znaczenia miastom średniej wielkości, wspieranie inwestycji wykorzystujących lokalne zasoby i innowacje oraz inwestowanie w infrastrukturę zwiększającą przestrzenną dostępność i spójność w systemie miast. W perspektywie następnych dziesięcioleci, postęp procesów metropolizacji w warunkach regresu demograficznego – malejącej liczby ludności w skali kraju, może prowadzić do znacznego rozrzedzenia sieci osadniczej, zwłaszcza w regionach peryferyjnych.

Czynnikiem w pewnym stopniu stabilizującym system osadniczy jest hierarchiczny podział administracyjny kraju. Zgodnie z wynikami wielu studiów, ranga administracyjna miast wyraźnie oddziałuje na ich dynamikę ludnościową, stymulując rozwój sektora usług. W przypadku Polski pełnienie przez ponad 300 (głównie średniej wielkości) miast funkcji ośrodków powiatowych sprzyja utrzymaniu w przyszłości zrównoważonej, policentrycznej struktury systemu osadniczego. Czynnikiem ten powinien być uwzględniony w ocenach roli i efektywności powiatów jako pośredniego poziomu podziału administracyjnego kraju.

6.3. Rozwój funkcji metropolitalnych

Wzrost znaczenia miast polskich w skali europejskiej jest istotnym, zasadnym celem określonym zarówno w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, jak i w strategiach wojewódzkich. Jego realizacja jest w głównej mierze uzależnio-

na od zwiększenia się potencjału gospodarczego Polski, czemu powinna służyć polityka w dziedzinie rozbudowy infrastruktury, a także działalność promocyjna. Konkurencyjność miast Polski w systemie europejskim może być wzmocniana przez zwiększenie spójności systemu krajowego. Dlatego akcent powinien być położony przede wszystkim na konkurencyjność całego systemu, a nie jedynie jego poszczególnych ogniw, tzn. ośrodków metropolitalnych. W projektach badawczych Unii Europejskiej (program ESPON) identyfikuje się w Polsce 8 tzw. MEGA (*Metropolitan European Growth Areas*) – Warszawę, Gdańsk-Gdynię, Kraków, Wrocław, Poznań, Łódź, Szczecin i konurbację górnośląską. Tymczasem istniejący, jak również planowany system nowoczesnej infrastruktury transportowej pomija powiązania między niektórymi z wymienionych MEGA, m. in. Warszawa-Wrocław, Warszawa-Gdańsk/Gdynia, a także powiązania z europejskimi obszarami metropolitalnymi usytuowanymi w krajach sąsiedzkich, np. Wrocław-Praga.

Kształtujący się układ głównych szlaków transportowych, a zatem i powiązań gospodarczych, jest niekorzystny dla największych ośrodków miejskich wschodnich regionów Polski – Lublina i Białegostoku. Przeciwdziałanie ich peryferyzacji i wykorzystanie możliwości, jakie daje położenie u bram Unii Europejskiej, wymaga włączenia tych miast w przyszłości do docelowej sieci autostrad oraz uruchomienia w ich sąsiedztwie międzynarodowych pasażerskich portów lotniczych.

6.4. Przekształcenia struktury przestrzennej miast i aglomeracji

Nasilenie procesów przekształcających strukturę przestrzenną miast i aglomeracji miejskich w Polsce stało się szczególnie widoczne z chwilą zapoczątkowania transformacji społeczno-gospodarczej. Najważniejsze procesy polityczne i gospodarcze, które bezpośrednio kształtują przestrzeń współczesnych obszarów miejskich związane są z powrotem znaczenia renty gruntowej i zmianami struktury własnościowej ziemi oraz pełniejszym działaniem mechanizmów rynkowych. Istotne znaczenie miało również przesunięcie kontroli nad przestrzenią miejską od władz centralnych do władz lokalnych oraz wzrost liczby aktorów rywalizujących o przestrzeń miasta i konkretne lokalizacje. W rezultacie przemian gospodarczych nastąpiły też radykalne zmiany struktury zatrudnienia, związane z deindustrializacją i dynamicznym rozwojem sektora usług. Przekształceniom uległa również struktura społeczna miasta.

Wymienione zjawiska polityczne i gospodarcze mają swoje liczne konsekwencje przestrzenne. Najważniejszymi zmianami z punktu widzenia gospodarki są wzrost intensywności użytkowania ziemi oraz zmiany funkcji, zwłaszcza w centralnych częściach miast. Nastąpił również znaczny wzrost zróżnicowań społecz-

no-przestrzennych, zmiana zachowań przestrzennych mieszkańców miast oraz przemiana symboliki wielu miejsc i nadanie im nowych wartości.

Za zmianami gospodarczymi i społecznymi podążała zmiana krajobrazu miejskiego i architektury obszarów miejskich. Ewolucja miast w Polsce, zwłaszcza tych wybudowanych w formie olbrzymich „blokowisk”, modernistycznych form architektonicznych, nadmiernej funkcjonalizacji terenów, będzie trwała prawdopodobnie przez kilka dziesięcioleci. Obecnie istniejąca, stara struktura fizyczna miasta będzie narzucała i ograniczała zachowania i działalność społeczną dostosowaną do nowych wymogów gospodarki rynkowej, a w rezultacie zwiększała koszty funkcjonowania miast. Radykalne przekształcenie socjalistycznych „blokowisk” również zwiększa koszty modernizacji miast w skali niemożliwej do finansowego pokrycia w przewidywalnej przyszłości.

6.4.1. Procesy suburbanizacji oraz rozpraszania zabudowy

Zjawisko ekspansji przestrzennej miast, dosyć intensywne w całym okresie powojennym, w ostatnich dziesięcioleciach zaczyna przybierać inny charakter. Rozwój obszarów podmiejskich to nie tylko efekt imigracji ludności wiejskiej napływającej do miasta i włączania tych obszarów w granice miasta – w największych miastach i obszarach metropolitalnych to skutek odpływu ludności miejskiej ze stref wewnętrznych miast i osiedlania się w strefach podmiejskich.

Ekspansja przestrzenna miast i rozwój stref podmiejskich polegała wcześniej na spychaniu tam tych kategorii społecznych, które nie miały szans na znalezienie mieszkania w samym mieście. Dotyczyło to w szczególności ludności migrującej ze wsi do miast. Dla tych migrantów osiedlenie się w strefie podmiejskiej było etapem na drodze do uzyskania mieszkania w mieście. Współcześnie tereny podmiejskie, zwłaszcza w największych obszarach metropolitalnych kształtowane są w coraz większym stopniu przez rozrastające się szybko enklawy migrantów z miast. Następuje silne różnicowanie społeczne przestrzeni podmiejskich na obszary zdominowane przez tradycyjne procesy urbanizacyjne, gdzie koncentruje się uboższa ludność, której nie stać na zamieszkanie w mieście oraz obszary zdominowane przez nowsze procesy suburbanizacji, czyli napływ zamożniejszych migrantów z miasta (zwłaszcza widoczne w aglomeracji warszawskiej).

Generalnie w latach 1960. i 1970. obszary podmiejskie charakteryzował w większości niski status społeczny mieszkańców. Od początku lat 1980., a zwłaszcza w ostatnim dziesięcioleciu, obszary te w coraz większym stopniu koncentrują mieszkańców o wyższym statusie majątkowym i społecznym. Przykładowo w aglomeracji warszawskiej przeciętna powierzchnia mieszkania przypadająca na 1 osobę w większości gmin sąsiadujących ze stolicą wzrosła w latach 1989-2002 o ponad 10 m² (Śleszyński, 2004b). Charakterystyczną cechą suburbanizacji w wymiarze demograficznym jest przewaga wśród migrantów kategorii wiekowych 30-50 lat.

W sumie na łączną liczbę 4,0 mln Polaków, którzy zmienili miejsce zamieszkania po 1988 r., aż 1,7 mln (42%) wybrało największe aglomeracje i zespoły miejskie

(tab. 6.1). Odsetek osób przebywających najkrócej w miejscu zamieszkania wyniósł 11,3%. Dało się przy tym zaobserwować istotne zróżnicowanie w podziale wewnętrznym zespołów miejskich. W głównych miastach odsetek migrantów wyniósł średnio 9,5% całkowitej liczby mieszkańców (oscylował w poszczególnych miastach w granicach 5,5-12,6%), w strefach podmiejskich zaś 15,4% (11,1-20,5%). Szczegółowa analiza miast wskazuje, że relatywnie najbardziej atrakcyjne dla migrantów były aglomeracje Warszawy, Poznania i Białegostoku, gdzie średnio napłynęło 14,2% ludności. We wszystkich wymienionych miastach silnie wzrastały strefy podmiejskie.

Tabela 6.1. Ludność przybyła do miejsc obecnego (2002) zamieszkania w latach 1989-2002.

Ośrodki	Ludność ogółem			Ludność przybyła w latach 1989-2002			
	tys.	miasto główne	strefa podmiejska	tys.	%	miasto główne	strefa podmiejska
		%				%	
Białystok	365	79,7	20,3	50,5	14,2	12,6	20,5
Bydgoszcz, Toruń	692	84,6	15,4	76,8	11,4	9,8	20,0
Częstochowa	365	68,9	31,1	30,5	8,4	7,2	11,1
Gdańsk, Gdynia, Sopot	1 128	67,1	32,9	143,4	13,1	10,5	18,2
Katowice (zespół 53 miast)	3 939	80,5	19,5	363,1	9,6	8,9	12,4
Kielce	316	67,3	32,7	28,4	9,2	7,8	12,0
Kraków	1 194	63,5	36,5	128,0	11,0	10,7	11,6
Lublin	457	78,2	21,8	55,2	12,3	11,6	14,6
Łódź	1 175	67,2	32,8	85,5	7,5	5,5	11,4
Poznań	1 040	55,7	44,3	146,3	14,2	10,9	18,2
Radom	309	74,3	25,7	22,6	7,4	5,7	12,3
Szczecin	549	75,7	24,3	60,6	11,2	9,1	17,9
Warszawa	2725	62,8	37,2	368,8	14,2	11,1	19,1
Wrocław	991	64,6	35,4	111,3	11,4	10,5	13,1
Razem	15 244	70,5	29,5	1 670,8	11,3	9,5	15,4
Miasta 50-200 tys.	4 268			410,5	9,8		
Miasta do 50 tys.	6 774			761,7	11,3		
Razem miasta i aglomeracje	26 286			2 843,0	11,1		
Wieś (poza aglomeracjami)	11 954			1 168,1	9,8		
Polska ogółem	38 240			4 011,1	10,7		

Źródło: Śleszyński, 2006b na podstawie danych NSP 2002.

Obszary metropolitalne i zespoły miejskie o niskim odsetku ludności przybyłej po 1988 roku to Łódź, Radom, Częstochowa, Kielce i Katowice. W przypadku obszaru metropolitalnego Łodzi i konurbacji katowickiej przyczyn należy szukać przede wszystkim w niskiej atrakcyjności związanej z kryzysem gospodarczym. Dotyczy to zwłaszcza Radomia. W dodatku Radom i Kielce to zespoły miejskie najmniejsze w badanej grupie, które nie przyciągają ludności tak jak ma to miejsce w przypadku Warszawy lub Poznania.

6.4.2. Problemy demograficzne i polaryzacja społeczeństwa miejskiego

Głównym przejawem wzrostu różnicowań społeczno-przestrzennych jest pojawienie się nowych i znaczne rozszerzenie dotychczas istniejących obszarów nędzy i bogactwa w miastach. W największych miastach Polski proces różnicowania społecznego przestrzeni nabrał tempa już w latach 1970. Pod koniec lat 1980. można było obserwować silną segregację przestrzenną, która w następnej dekadzie jeszcze się znacznie pogłębiła (Węclawowicz, 1988, 2002). Przemiany społeczne, jakkolwiek miały w ostatnich latach dużą dynamikę, zaznaczają się w przestrzeni obszarów miejskich ze znacznym opóźnieniem. Zwykle obszary o wysokim statusie społecznym pozostają takie same lub wzmacniają swoją pozycję. Podobnie obszary nędzy i patologii – albo rozszerzają zasięg, albo się nieznacznie kurczą. Zmienia się natomiast stosunkowo szybko skala różnicowań w skali ogólnej.

Jednym z pierwszych elementów zmian społecznych widocznych w strukturze przestrzennej miasta są zmiany w mieszkalnictwie. Podstawowym kryterium w rywalizacji o nowe lepsze zasoby mieszkaniowe i korzystną lokalizację przestrzenną stała się już wyłącznie siła ekonomiczna. Ludność bogata zaczyna się koncentrować w przestrzennie odizolowanych enklawach wysokiego standardu mieszkaniowego, natomiast ludność biedna – na obszarach starego, zdekapitalizowanego budownictwa mieszkaniowego. Pierwszym statystycznie uchwytym objawem narastania różnicowań tego typu było pojawienie się zaległości w opłatach za mieszkanie. W dalszej kolejności następuje różnicowanie poszczególnych obszarów miasta ze względu na stopień wyposażenia gospodarstw domowych. Dalej następuje starzenie się i szybkie zużycie nieremontowanej infrastruktury technicznej mieszkań, pojawiają się w większym stopniu zjawiska patologii społecznej, w końcu następuje „wymuszona” migracja prowadząca bezpośrednio do segregacji społecznej.

Problemy społeczne i nędza w miastach są nie tylko następstwem bezrobocia, niskich kwalifikacji i marginalizacji na rynku pracy, ale w coraz większym stopniu obejmują kategorie społeczne, które zostają odsunięte na margines modernizującego się społeczeństwa. Nowe regulacje ekonomiczne, społeczne i polityczne dostosowywane do wymogów procesu globalizacji miast, stawiają niektóre grupy zawodowe na pozycji przegranej w konkurencji o dobrze płatne miejsca pracy.

Szczególną kategorią społeczną żyjącą w ubóstwie w miastach są bezdomni. Miasta, zwłaszcza duże, stanowią obszar koncentracji bezdomnych, ponieważ stwarzają większe szanse przeżycia i znalezienia schronienia niż obszary wiejskie

i małe miasta. Pierwszym „powierzchnowym” wymiarem wykluczenia społecznej jednostki lub gospodarstwa domowego-rodziny jest segregacja przestrzenna.

Specyficzne procesy zachodzą na terenach śródmieść miast Polski w zależności od stopnia sukcesu gospodarczego miasta, w warunkach gospodarki rynkowej. W miastach będących w dalszym ciągu w kryzysie gospodarczym na obszarach centralnych (zabudowanych zazwyczaj starymi budynkami), następuje sukcesja przez ludność ubogą lub margines społeczny. Jednocześnie następuje dekapitalizacja i marginalizacja społeczna stosunkowo nowych (powojennych) osiedli mieszkaniowych. Dotyczy to zwłaszcza zasobów komunalnych, ale również częściowo zasobów spółdzielczych. W miastach osiągających sukces gospodarczy następuje stopniowa rewitalizacja, zwłaszcza zabytkowych części miasta oraz klasyczny proces gentryfikacji – zdobywania stopniowej przewagi przez wyższe grupy społeczno-zawodowe. Powstaje często mozaikowy układ przestrzenny, czyli zamieszkiwanie w tej samej przestrzeni – po sąsiedzku, ludności ubogiej i zamożnej.

Istotnym elementem zróżnicowań społeczno-przestrzennych miast pozostają w dalszym ciągu zróżnicowania demograficzne, a zwłaszcza podział przestrzeni miasta na obszary demograficzne „młode” i „stare”. Podstawowym elementem przestrzennym różnicującym skład demograficzny poszczególnych obszarów jest odległość od centrum. Centralne części miasta charakteryzują zazwyczaj najwyższe udziały ludności starej i kobiet, obszary peryferyjne natomiast – zdecydowanie większy udział ludności młodszej i dzieci. Typowym zjawiskiem jest koncentracja poszczególnych grup demograficznych na obszarze osiedli mieszkaniowych w zależności od okresu budowy i zasiedlania. Miejsca największej koncentracji ludności w wieku 50-60 lat (na podstawie danych z spisu powszechnego w 1988 r., a więc obecnie ta grupa ma 65-75 lat) pokrywają się często z obszarem osiedli robotniczych, których mieszkańcy utrzymują się ze świadczeń społecznych. Osiedla te pojawiają się w strukturze społeczno-przestrzennej miast jako stosunkowo nowy obszar problemowy koncentracji ubóstwa.

Przekształcenia własnościowe, a zwłaszcza prywatyzacja oraz odejście od subsydiowania gospodarki mieszkaniowej, spowodowały silne procesy segregacji mieszkaniowej w przestrzeni miasta według kryterium majątkowego ludności. Towarzystwo temu szybkie rozwarstwienie majątkowe i nasilająca się polaryzacja społeczno-przestrzenna. Restrukturalizacji tego typu, przy znacznym niedoborze ilościowym mieszkań, będą prawdopodobnie towarzyszyły napięcia i konflikty społeczne.

Opisana polaryzacja w strukturze większości miast charakteryzuje dynamiczny przebieg. Podstawowe znaczenie ma odziedziczona struktura społeczno-przestrzenna. Przestrzeń miasta miała swoją waloryzację i aktualnie, przy silniejszym oddziaływaniu mechanizmów rynkowych, następuje swoiste przewartościowanie. Mimo to wydaje się, że raz ukształtowany charakter społeczny poszczególnych obszarów miasta w dużym stopniu zachowuje aktualność.

Zwiększeniu stopnia mobilności społecznej zarówno w górę hierarchii, jak i w dół, towarzyszy w większym stopniu ruchliwość przestrzenna. W przyszłości należy się spodziewać narastania segregacji społecznej. Pojawiły się nowe kategorie ubóstwa i bogactwa, które zajmują coraz wyraźniej specyficzne miejsca

w strukturze społeczno-przestrzennej miast, a monitorowanie tego zjawiska jest podstawowym elementem wiedzy o przemianach struktur społeczno-przestrzennych i kształtowania się nowej struktury miast.

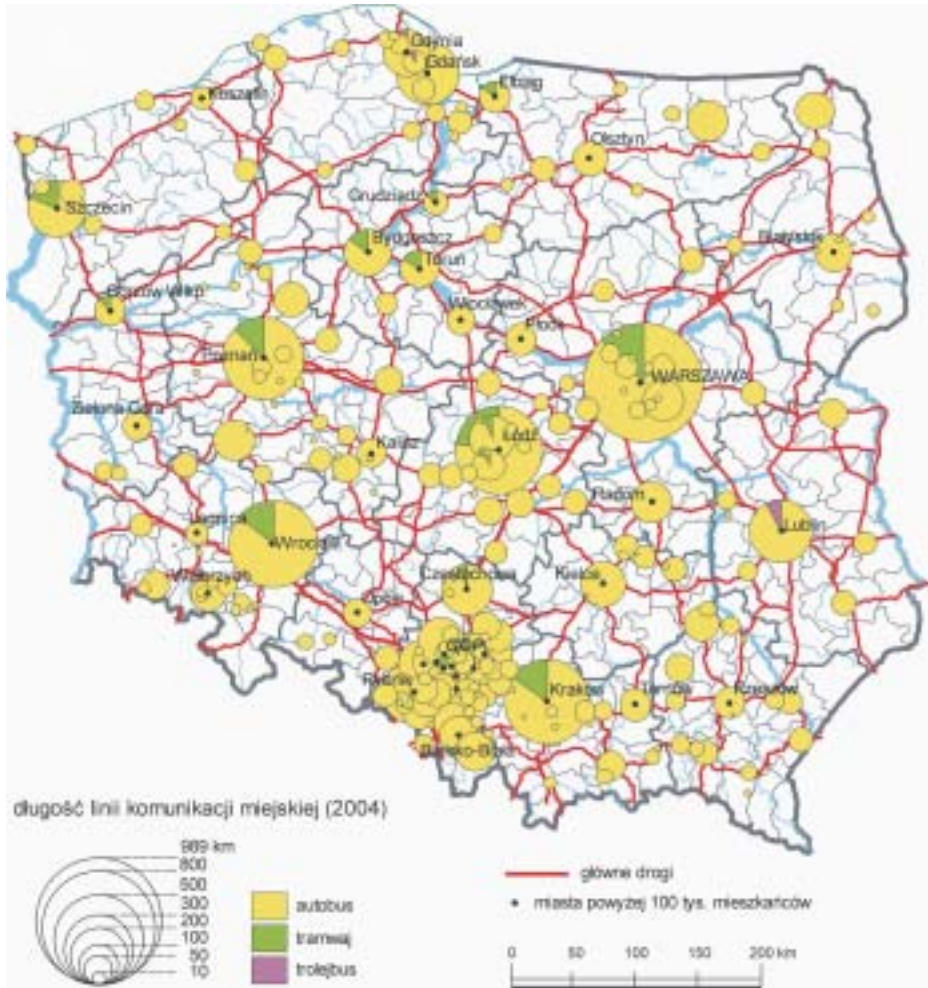
6.4.3. Problemy transportu na obszarach miejskich

Ekspansji przestrzennej miast związanej z suburbanizacją, zwłaszcza obszarów metropolitalnych, towarzyszy szybki rozwój motoryzacji i wzrost ruchliwości społeczeństwa polskiego. Zbyt powolny rozwój infrastruktury drogowej i komunikacyjnej transportu wewnątrzmijskiego na obszarach miejskich spowodował powstanie barier rozwoju obszarów metropolitalnych oraz innych większych ośrodków. Obszary metropolitalne i poszczególne miasta nie posiadające obwodnic zostały obciążone ruchem tranzytowym. Nowe inwestycje drogowe mają jak dotąd charakter fragmentaryczny. Powodowały przesuwanie się potoków ruchu do szlaków bardziej bezkolizyjnych i mniej dotkniętych codzienną kongestią. W tym kontekście jednym z najważniejszych wyzwań inwestycyjnych dla największych ośrodków stało się wzajemne powiązanie układów drogowych miejskiego, podmiejskiego i ogólnokrajowego.

W okresie transformacji następował też stopniowy spadek udziału kolei w dojazdach do dużych miast (na skutek małej elastyczności rozkładowej i taryfowej, obniżenia jakości oraz bezpieczeństwa podróży). W ostatnich dekadach gospodarki centralnie planowanej w komunikacji miejskiej odchodzono od rozwoju transportu szynowego. Oparcie systemów transportu publicznego na przewozach autobusowych (ryc. 6.2) spowodowało, że obecnie stał się on nieefektywny (tym samym niekonkurencyjny względem transportu indywidualnego) na skutek silnego zatłoczenia sieci drogowej.

W okresie po 1990 roku nowe inwestycje w transporcie miejskim należały do rzadkości. Można do nich zaliczyć jedyną warszawską linię metra, poznański szybki tramwaj oraz nieliczne odcinki linii tramwajowych w innych miastach. Organizacja wydzielonych pasów dla komunikacji autobusowej nie przyniosła zakładanych rezultatów m. in. z uwagi na fakt, że rozwiązanie to wprowadzono na krótkich odcinkach położonych w różnych częściach miasta. Pozytywne efekty dało natomiast zorganizowanie stref płatnego parkowania w centralnych częściach miast.

Szczególnie trudna sytuacja wystąpiła na obszarze metropolitalnym Warszawy. Nowe uwarunkowania społeczno-gospodarcze nie zaowocowały w Warszawie zmianą koncepcji rozwoju transportu. Nie zaproponowano nowej wizji sieci metra, a wprowadzane zmiany szły w kierunku redukcji liczby oraz długości kolejnych linii. Tymczasem docelowo Warszawa potrzebuje gęstej sieci szybkiej komunikacji szynowej, opartej na zintegrowanym systemie metra oraz kolei podmiejskich. Sieć ta powinna stanowić podstawę komunikacji wewnętrznej części miasta. Jednocześnie dla dalszych dzielnic oraz strefy podmiejskiej najważniejszym środkiem transportu pozostanie samochód osobowy. Wymaga to w pierwszej kolejności inwestycji w trasy dojazdowe oraz w elementy integrujące oba systemy (*park and ride*).



Ryc. 6.2. Długość linii komunikacji miejskiej w 2004 r. według gmin. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

Szybka komunikacja szynowa (powiązana z systemem *park and ride*) jest też jedynym rozwiązaniem pozwalającym na ponowny wzrost znaczenia komunikacji publicznej oraz redukcję kongestii w innych obszarach metropolitalnych, w tym przede wszystkim w konurbacji górnośląskiej, Krakowie, Wrocławiu, Poznaniu, Łodzi i Trójmieście. W ośrodkach tych powinna zostać rozważona budowa sieci metra, lub wprowadzenie szybkiego tramwaju pod ziemią na obszarach centralnych. Sprawny system komunikacji miejskiej w największych metropoliach (przede wszystkim w Warszawie) powinien stać się przedmiotem polityki i częściowego finansowania na poziomie krajowym (jako element infrastruktury strategicznej państwa). Pozostawienie jego rozbudowy wyłącznie samorządom lokalnym nie pozwala na szybką poprawę sytuacji w tym zakresie.

7. CHARAKTERYSTYKA I PROBLEMY ROZWOJU PRZESTRZENNEGO OBSZARÓW WIEJSKICH

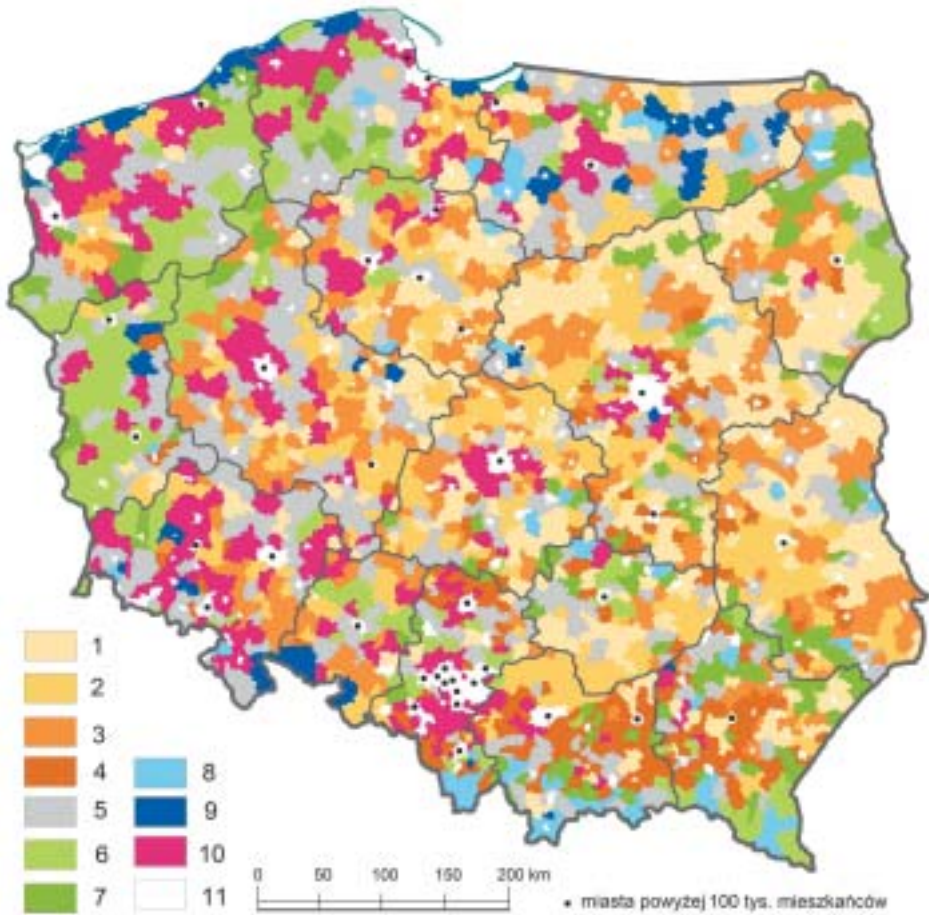
7.1. Zróżnicowanie struktury funkcjonalnej obszarów wiejskich

Obszary wiejskie pełnią zazwyczaj kilka funkcji, ale rzadko zdarza się, aby miały one równorzędne znaczenie. Wśród nich występują funkcje wiodące, uzupełniane przez pozostałe działalności gospodarcze. W Polsce większość terenów wiejskich pełni funkcje rolnicze uzupełniane funkcją leśną, turystyczną oraz mieszkalnictwem. Kryzys, jaki dotknął rolnictwo w latach 1990., zahamował rozwój wielu obszarów monofunkcyjnych i stał się przyczyną biedy wiejskiej.

Wszystkie współczesne dokumenty planistyczne i strategiczne w skali całego kraju, województw i gmin zakładają wielofunkcyjność obszarów wiejskich. Jest ona podstawowym elementem ich trwałego rozwoju.

W ujęciu gminnym największą liczebnie grupę stanowią jednostki o przewadze funkcji rolniczej (ryc. 7.1). Największa koncentracja takich gmin występuje we wschodniej i środkowej Polsce. Gminy te różnią się pod względem struktury agrarnej, poziomu rozwoju rolnictwa oraz udziału funkcji współtowarzyszących (Bański i Stola, 2002).

Obszary o przewadze rolnictwa ekstensywnego i niskotowarowego występują przede wszystkim na wschodzie kraju oraz w niektórych częściach Mazowsza. Tamtejsze rolnictwo charakteryzują tradycyjne sposoby gospodarowania, mała towarowość i niskie efekty produkcyjne. Do tej grupy obszarów można zaliczyć obszary reprezentujące rolnictwo „socjalne”, produkujące na potrzeby własne gospodarstw oraz czerpiące główne dochody ze źródeł niezarobkowych (emerytury, renty). Występuje ono głównie w południowo-wschodniej części kraju, czyli na terenach o rozdrobnionej strukturze agrarnej i dużym udziale działek nie będących gospodarstwami rolnymi.



Ryc. 7.1. Struktura funkcjonalna obszarów wiejskich w 2000 r.

1 – rolnictwo mało intensywne i mało towarowe, 2 – rolnictwo intensywne i towarowe, 3 – rolnictwo mieszane z udziałem 1 i 2, 4 – rolnictwo i funkcje pozarolnicze, 5 – funkcje mieszane, 6 – leśnictwo z udziałem funkcji pozarolniczych, 7 – leśnictwo z udziałem rolnictwa, 8 – turystyka i wypoczynek z udziałem leśnictwa i rolnictwa, 9 – turystyka i wypoczynek z udziałem funkcji pozarolniczych, 10 – funkcje pozarolnicze – usługowe, mieszkaniowe i inne, 11 – obszary miejskie. Źródło: Bański i Stola, 2002.

Z kolei gminy o stosunkowo wysokotowarowym i intensywnym rolnictwie koncentrują się na terenie Wielkopolski, Kujaw, Żuław Wiślanych, Niziny Śląskiej, północnego Mazowsza i północno-zachodniego Podlasia. Występują one również w sąsiedztwie dużych aglomeracji miejskich oraz na terenach o korzystnych warunkach agroekologicznych.

Gminy o przewadze funkcji leśnej zajmują obszary, na których zachowały się duże kompleksy leśne (Karpaty, Ziemia Lubuska, Pomorze Zachodnie, Suwalszczyzna). Leśnictwu towarzyszy na ogół rolnictwo i w znacznie mniejszym stopniu funkcja turystyczna połączona z rekreacją.

Obszary o przewadze funkcji turystyczno-wypoczynkowych zazwyczaj uzupełniają funkcje leśne i rolnicze. Jednostki o takiej strukturze funkcjonalnej występują przeważnie na terenie Karpat, Pojezierza Suwalskim i Mazurskim oraz Pobrzeżu Bałtyckim. Gminy cechujące się rozwojem funkcji turystyczno-wypoczynkowych występują więc w większości w tradycyjnych regionach turystycznych – nadmorskim, pojeziernym i górskim. W ostatnich latach obserwuje się bardzo dynamiczny rozwój turystyki wiejskiej, w tym przede wszystkim gospodarstw agroturystycznych. Wokół usług turystycznych rozwijają się inne usługi rynkowe, m. in. handel oraz drobna wytwórczość. Dla niektórych obszarów jest to główna i jedyna forma działalności pozarolniczej.

Obszary wielofunkcyjne, tj. o równorzędnym udziale różnych funkcji występują przeważnie na terenach północy i zachodzie Polski. Złożona struktura funkcjonalna ukształtowała się na ogół dzięki rozwojowi działalności pozarolniczych, bądź z powodu spadku znaczenia produkcyjnego rolnictwa, głównie w wyniku likwidacji gospodarstw państwowych. Do grupy tej zaliczyć można również gminy w sąsiedztwie aglomeracji miejskich, których struktura funkcjonalna ukształtowała się pod wpływem zachodzących procesów urbanizacyjnych i odchodzenia dotychczasowych gospodarstw rolnych od produkcji rolniczej. Tego rodzaju gminy są przeważnie silnie przekształcone pod względem społeczno-kulturowym i osadniczo-produkcyjnym oraz stanu środowiska przyrodniczego.

W sumie w Polsce można wydzielić cztery główne obszary funkcjonalne różniące się charakterem działalności gospodarczej. Pierwszy region – o znacznym udziale funkcji pozarolniczych, tworzy północno-zachodnia i zachodnia część kraju. Przeważają tam gminy o funkcjach mieszanych oraz leśnych. Drugi – tworzy północno-wschodnia Polska z mozaiką funkcji w poszczególnych gminach, i tam występują wszystkie typy funkcjonalne. Podobne zróżnicowanie funkcjonalne gmin występuje w trzecim regionie – południowej Polsce, z tym że przeważają tam gminy o funkcjach mieszanych i rolniczych. Czwarty region funkcjonalny tworzy środkowa i wschodnia część kraju ze zdecydowaną przewagą gmin o funkcjach rolniczych. Są to obszary monofunkcyjne, różniące się tylko charakterem i poziomem rozwoju rolnictwa.

7.2. Współczesne procesy w osadnictwie wiejskim i urbanizacja wsi

W systemie osadniczym Polski możemy wyróżnić dwa główne podsystemy – miejski i wiejski – które są zależne od siebie i wzajemnie się uzupełniają. Układ przestrzenny wiejskich jednostek osadniczych jest bardzo zróżnicowany, co wynika przede wszystkim z przeszłości historycznej kraju (przynależność do różnych systemów ekonomicznych i politycznych).

Struktura osadnictwa wiejskiego została uformowana przede wszystkim w okresie feudalnym pod wpływem dwóch głównych czynników – warunków środowiska przyrodniczego i procesów zachodzących w gospodarce rolnej. Później przestrzeń wiejską modelowały inne czynniki, ale miały one już zdecydowanie mniejszy wpływ.

Największa gęstość wiejskich jednostek osadniczych charakteryzuje środkową część kraju, ale są to miejscowości nieduże (ryc. 7.2). Z kolei w Polsce południowo-wschodniej, na zachodzie i Pomorzu gęstość miejscowości wiejskich jest mniejsza, niemniej są to wsie duże i średnie, liczące po więcej niż 200 osób.

W systemie osadniczym kraju przeważają wsie średniej wielkości (około 66% wszystkich wsi), w których liczba mieszkańców wynosi od 100 do 500. Wsie liczące mniej niż 100 mieszkańców stanowią około 15% wszystkich jednostek, natomiast wsie największe – ponad 500 mieszkańców – około 20%. Największe wsie są na Lubelszczyźnie, Śląsku, Kujawach, Kaszubach, Nizinie Śląskiej, Wielkopolsce i w Małopolsce (ryc. 7.2).

Współcześnie największe przekształcenia obszarów wiejskich obserwuje się w sąsiedztwie dużych aglomeracji miejskich, które wchłaniają obszary wiejskie. Im dalej w kierunku peryferii, tym mniejsze są zmiany funkcjonalne i strukturalne.

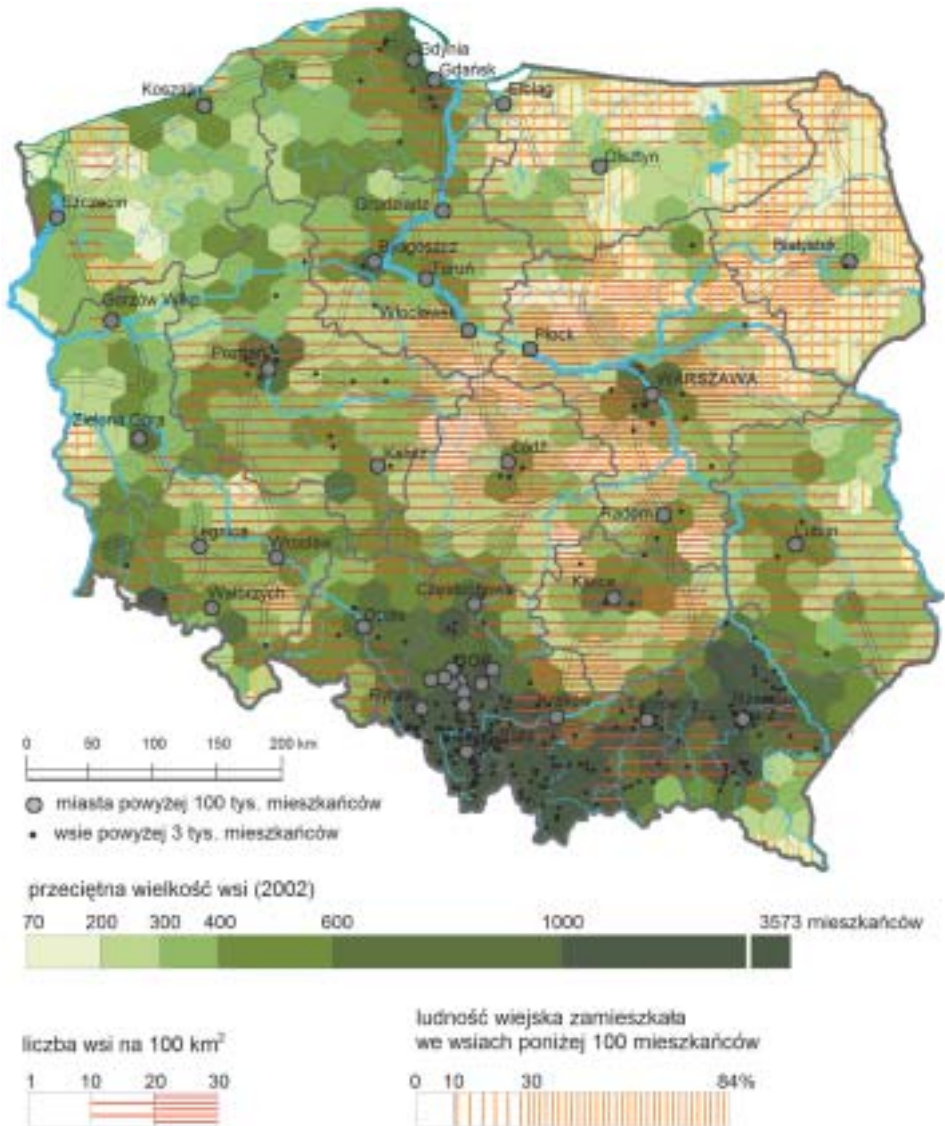
W miarę wzrostu zamożności mieszkańców miast coraz większa grupa decyduje się na budowę własnego domu w sąsiedztwie miasta. Tym samym traci na znaczeniu rolnicza funkcja wsi podmiejskich na rzecz innych – mieszkalnictwa oraz handlu i usług. Rodzi to konflikty w kwestii kierunków zagospodarowania ziemi oraz sprawia, że wsie tracą swój dotychczasowy krajobraz i architekturę zabudowy. Ponadto rozwój mieszkalnictwa i innych funkcji gospodarczych wypiera rolnictwo w kierunku peryferii. Gospodarstwa czerpiące dotychczas główne dochody z rolnictwa podejmują działalność pozarolniczą.

Rozwój mieszkalnictwa oraz pozarolniczych funkcji gospodarczych w strefie podmiejskiej zmieniają dotychczasową strukturę przestrzenną wsi. W tamtejszym krajobrazie pojawiają się nowe osiedla, zakłady usługowe i nie spotykane dotychczas centra handlowe. Zmienia się też jakość zabudowy mieszkaniowej na wsi, co przejawia się między innymi odejściem od standardowych projektów architektonicznych i stosowaniem lepszych materiałów budowlanych. Badania dowodzą, że intensywność ruchu budowlanego na obszarach podmiejskich jest funkcją wielkości ośrodka wiejskiego i odległości od niego.

Prostą zależność wielkości i odległości od miasta modyfikuje dostępność komunikacyjna i jakość środowiska przyrodniczego. Budownictwo mieszkaniowe koncentruje się w pobliżu głównych ciągów komunikacyjnych (kolejowych i drogowych) oraz na najbardziej atrakcyjnych krajobrazowo obszarach.

Wybudowane po 1990 r. domy należą głównie do zamożnych grup społecznych, dlatego cechuje je się dużo wyższy standard wyposażenia w stosunku do wcześniej wybudowanych budynków mieszkalnych. Prawie wszystkie posiadają wodociąg, kanalizację, centralne ogrzewanie, gaz sieciowy lub dostarczany z dużych

zbiorników lokalizowanych na posesji oraz inne niezbędne urządzenia techniczne. Budynki są przeważnie piętrowe, a ich konstrukcja wykonana jest z nowoczesnych materiałów budowlanych.



Ryc. 7.2. Struktura osadnictwa wiejskiego w 2004 r. według heksagonów o powierzchni 500 km². Źródło: Narodowy Spis Powszechny 2002, GUS (wykaz ludności w miejscowościach), aktualizacja na podstawie Banku Danych Regionalnych 1995-2004.

Tabela 7.1. Ludność Polski według województw w 2004 r.

Województwo	Ludność		
	ogółem	na wsi	
	tys.		%
Dolnośląskie	2 895,7	838,2	28,9
Kujawsko-pomorskie	2 067,5	789,4	38,2
Lubelskie	2 187,9	1 168,2	53,4
Lubuskie	1 009,2	360,0	35,7
Łódzkie	2 592,6	914,3	35,3
Małopolskie	3 256,2	1 634,0	50,2
Mazowieckie	5 139,5	1 814,1	35,3
Opolskie	1 053,7	498,8	47,3
Podkarpackie	2 097,3	1 249,2	59,6
Podlaskie	1 204,0	493,6	41,0
Pomorskie	2 192,4	709,7	32,4
Śląskie	4 707,8	996,1	21,2
Świętokrzyskie	1 290,2	702,5	54,4
Warmińsko-mazurskie	1 428,4	569,9	39,9
Wielkopolskie	3 362,0	1 432,8	42,6
Zachodniopomorskie	1 695,7	519,1	30,6

Źródło: GUS.

7.3. Ludność wiejska

Bezpośrednio po II wojnie światowej na wsi mieszkało około 15,6 mln osób, co stanowiło 66% ludności kraju. Według Narodowego Spisu Powszechnego w 2002 r. na wsi mieszkało 14,6 mln osób, ale jest to już tylko 38% ogółu mieszkańców Polski.

Najgęściej zaludnione obszary wiejskie występują w województwach małopolskim (119 osób na 1 km²), śląskim (116) oraz podkarpackim (74). Na przeciwnym biegunie leżą najsłabiej zaludnione obszary w województwach zachodniopomorskim (24 osoby na 1 km²), warmińsko-mazurskim (24) i podlaskim (26).

Ludność wiejska koncentruje się przede wszystkim na terenach, gdzie występują korzystne warunki przyrodnicze do produkcji rolniczej oraz w sąsiedztwie dużych ośrodków miejskich – rynków pracy.

Na terenach wiejskich utrzymuje się równowaga liczby kobiet i mężczyzn, ale struktura płci ludności w wieku matrymonialnym, od której zależy naturalny

rozwój demograficzny, jest niekorzystna. Obszary wiejskie cechuje na ogół wyraźny niedobór kobiet w wieku matrymonialnym. Dotyczy to przede wszystkim wschodnich krańców Polski, już od dawna identyfikowanych jako obszary depopulacyjne i starzejące się. W ciągu ostatnich kilkunastu lat w wyniku ograniczenia migracji do miast sytuacja w tym zakresie wyraźnie się poprawiła, nadal jednak istnieją obszary wiejskie, na których struktura płci jest zniekształcona.

O ile okres ostatnich kilkunastu lat cechują korzystne procesy modelujące strukturę płci na wsi (m. in. maleje niedobór kobiet w wieku matrymonialnym), o tyle w strukturze wiekowej ludności zmiany miały raczej charakter negatywny. Przesuwanie się wyzów i niżów demograficznych przez różne grupy wiekowe sprawiło, że okres 1988-2002 charakteryzował wzrost odsetka ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym, kosztem najmłodszej grupy wiekowej.

Przełom XX i XXI w. przyniósł nieobserwowane wcześniej zjawisko – wzrostu liczby ludności napływającej na wieś i spowolnienia migracji do miast. Dzięki temu liczba mieszkańców wsi zwiększyła się pomimo wyraźnego spadku przyrostu naturalnego. Można stwierdzić, że lata 1990. przyniosły w skali ogólnej wyraźne osłabienie tempa koncentracji ludności w miastach. W latach 1988-2002 ludność wsi zmniejszyła się o 84 tys., ale wynikało to głównie z nadania praw miejskich i rozszerzenia granic administracyjnych miast. Od 2000 r. według danych GUS na obszarach wiejskich notuje się dodatni bilans migracyjny w układzie wieś-miasto z powodu rozwoju procesów suburbanizacji.

Spowolnienie tempa migracji ze wsi do miast w ostatnich dwóch dekadach jest wynikiem kurczenia się rynku pracy w miastach przy jednoczesnym kryzysie budownictwa mieszkaniowego, pojawienia się nowych miejsc pracy na wsi, rosnących kosztów utrzymania w mieście oraz „wyssania” wsi z mobilnej ludności.

Nowym w warunkach polskich i interesującym zjawiskiem jest rysująca się tendencja migracji ludności miejskiej na wieś (por. podrozdziały 3.3 i 6.4.1). Wśród inwestorów budujących domy mieszkalne we wsiach sąsiadujących z miastami przeważają mieszkańcy miast. Na opuszczenie miasta decydują się przede wszystkim ludzie zamożni i dobrze wykształceni.

Na obszarach peryferyjnych (zwłaszcza we wschodniej Polsce) wieś natomiast nadal się wyludnia, chociaż już nie w takim stopniu jak w latach 1970. i 1980. Saldo migracji na tych obszarach jest na ogół ujemne, a ludność odpływająca ze wsi kieruje się przeważnie do średnich i dużych miast.

Omawiane zjawiska nie były na tyle silne, aby zahamować ogólny proces koncentracji ludności. Nadal bowiem większość obszarów wiejskich charakteryzuje ujemny bilans migracyjny i bardzo niski przyrost naturalny lub nawet ubytek naturalny ludności. Wzrost liczby ludności charakteryzuje przede wszystkim obszary wiejskie, sąsiadujące z dużymi aglomeracjami miejskimi i to głównie dzięki nim wieś ma dodatni bilans migracyjny (Bański, 2006).

Innym, bardzo istotnym zjawiskiem na wsi jest zdecydowana poprawa poziomu wykształcenia jej mieszkańców. Wynika to z wyższych aspiracji zawodowych młodzieży, potrzeb rynku oraz poprawy dostępności do szkół wyższych. Poziom wykształcenia ludności wzrastał w ostatnich latach dynamicznie i można mieć nadzieję, że w przyszłości tempo zmian będzie jeszcze wyższe, a wieś będzie zmniejszać pod tym względem dystans, jaki dzieli ją od miasta.

Ludność lepiej wykształcona jest bardziej aktywna gospodarczo i społecznie. Trzeba jednak zauważyć, że poziom kształcenia, szczególnie na uczelniach, pozostawia wiele do życzenia. Chodzi tu głównie o nowe uczelnie powstałe w małych ośrodkach, kształcące przede wszystkim w systemie zaocznym. Częstokroć zapłacenienie za studia jest równoznaczne z ich ukończeniem, bez większych nakładów pracy.

7.4. Rozwój pozarolniczej działalności gospodarczej

Podstawowym warunkiem rozwoju obszarów wiejskich jest wzrost ich różnorodności, przede wszystkim poprzez wzbogacanie struktury funkcji społeczno-gospodarczych. Z tego względu zwraca się coraz większą uwagę na potrzebę rozwoju pozarolniczych funkcji gospodarczych, tj. usług, turystyki, mieszkalnictwa, leśnictwa, rzadziej przemysłu.

Przejęcie z gospodarki centralnie sterowanej do rynkowej stworzyło sprzyjające warunki do rozwoju pozarolniczej działalności na obszarach wiejskich. Niestety, możliwości takiego rozwoju hamowały problemy społeczne oraz trudności infrastrukturalne i finansowe. Pomimo to w ciągu ostatnich kilkunastu lat zanotowano na wsi dynamiczny rozwój podmiotów gospodarczych o charakterze nierolniczym.

Dzięki urynkowaniu gospodarki wzrosła aktywność gospodarcza ludności wiejskiej. Podmioty prowadzące pozarolniczą działalność stanowią jednak nadal bardzo niewielką grupę gospodarstw wiejskich. Można je traktować jako „koło zamachowe” rozwoju obszarów wiejskich. Oprócz tworzenia nowych miejsc pracy są przykładem dla innych gospodarstw, a ich właściciele pełnią funkcję lokalnych liderów.

Nowych źródeł dochodów wymagają wiejskie gospodarstwa domowe we wszystkich częściach kraju, nawet tam, gdzie rolnictwo cechuje się wysokim poziomem rozwoju i dostarcza rolnikom zadowalające środki utrzymania. Są jednak tereny, które wymagają szczególnie szybkich zmian w zakresie struktury funkcjonalnej, ponieważ samo rolnictwo przynosi coraz skromniejsze dochody lub pozwala mieszkańcom gospodarstw tylko na minimum egzystencji. W wyniku redukcji na rynku pracy, spadku opłacalności produkcji rolnej i konkurencji taniej żywności, rozszerzają się obszary biedy. One właśnie przede wszystkim wymagają troski i poszukiwania nowych źródeł dochodów dla mieszkającej tam ludności.

Pozarolnicza działalność gospodarcza na obszarach wiejskich rozwija się bardzo nierównomiernie. Podmioty gospodarcze o charakterze nierolniczym wykazują największe zagęszczenie w województwach zachodnich (zachodniopomorskie, dolnośląskie, lubuskie i wielkopolskie) oraz mazowieckim i śląskim. Z kolei najmniejsze nasycenie takimi podmiotami występuje wzdłuż wschodniej granicy kraju (podkarpackie, lubelskie, podlaskie). Największa koncentracja podmiotów pozarolniczych jest w strefach podmiejskich dużych miast oraz na obszarach atrakcyjnych turystycznie. Ich liczba w przeliczeniu na 10 tys. osób w wieku produkcyjnym przekracza tam na ogół wartość 1000. Najliczniejszą grupę stanowią podmioty usługowe i handlowe oraz działalności produkcyjnej.

Usługi są najprężniej rozwijającą się działalnością gospodarczą na wsi. Największa koncentracja usług charakteryzuje strefy podmiejskie, gdzie lokują się przede wszystkim zakłady usług budowlanych, transportowych i naprawczych oraz hurtownie. Na obszarach peryferyjnych i słabo rozwiniętych rozwój usług ogranicza brak ich odbiorców. Pewne szanse można jednak upatrywać w konkurencyjności cenowej usług z tych obszarów, gdzie są one tańsze.

Ostatnie kilkanaście lat charakteryzował intensywny rozwój turystyki wiejskiej. Turystyka może stanowić alternatywne źródło dochodu tylko w niewielkiej liczbie gospodarstw, ale w jej otoczeniu mogą rozwijać się usługi, handel i drobna wytwórczość. W przyszłości można oczekiwać dalszego dynamicznego rozwoju tej formy działalności gospodarczej na wsi, z tym, że będzie się ona koncentrowała tylko na obszarach atrakcyjnych przyrodniczo i kulturowo. Szacuje się, że w skali roku wypoczynek na wsi może zainteresować około 1,6 mln mieszkańców miast. W krajach Unii Europejskiej z wypoczynku na wsi korzysta około 25% mieszkańców.

Większe znaczenie na obszarach wiejskich Polski może mieć rekreacja połączona z turystyką świąteczną. Nie słabnie zainteresowanie budową tzw. drugich domów, z których część zmienia funkcje na całoroczne rezydencje.

Leśnictwo jest na ogół uzupełnieniem rolnictwa, rzadziej natomiast stanowi dominującą działalność gospodarczą. Niemniej w latach 1990. wzrosła liczba gmin, w których leśnictwo stało się funkcją podstawową i ten wzrost nastąpił głównie kosztem rolnictwa. Można sądzić, że ta tendencja będzie się utrzymywała również w nadchodzących latach.

Od ponad 50 lat w krajach wysoko rozwiniętych gospodarczo obserwuje się „wypychanie” przemysłu z miast na obszary wiejskie. Proces ten nie przybrał w Polsce jeszcze takiego natężenia, jak to miało miejsce w Europie Zachodniej. Industrializacja obszarów wiejskich zachodzi przede wszystkim w strefach oddziaływania dużych miast, wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Im większy ośrodek miejski, tym głębiej na tereny wiejskie sięgają omawiane procesy.

Spośród ponad 3 mln podmiotów gospodarczych w Polsce, około 700 tys. zlokalizowanych było na wsi. Zważywszy na fakt, że obszary wiejskie zajmują ponad 90% powierzchni kraju i zamieszkuje je prawie 40% ogółu ludności, należy uznać, że liczba podmiotów gospodarczych na wsi jest niewielka. Najwięcej było ich na terenach wiejskich wokół dużych miast, natomiast bardzo niewiele na

obszarach peryferyjnych. Najmniejsze nasycenie podmiotami gospodarczymi występuje wzdłuż wschodniej granicy kraju. Koncentracja pozarolniczej działalności gospodarczej na obszarach w sąsiedztwie miast wynika z lepszego ich wyposażenia w infrastrukturę techniczną oraz korzystniejszej struktury wykształcenia mieszkającej tam ludności. Ponadto wielu przedsiębiorców „ucieka” na tereny wiejskie, przede wszystkim ze względu na dużo niższe ceny gruntów.

8. WSPÓŁCZESNE WYZWANIA DLA POLITYKI REGIONALNEJ

Polityka regionalna w Polsce stoi przed kilkoma wyzwaniami. Najważniejszym jest nadrobienie zaległości w wyposażeniu infrastrukturalnym Polski w stosunku do średnich standardów Unii Europejskiej. Proces integracji europejskiej stwarza taką szansę, wymaga jednak maksymalnego skorzystania z dostępnych środków finansowych. Równoległe procesy ekonomiczne związane z globalizacją prowadzą do szybkiego wzrostu różnicowań regionalnych w poziomie rozwoju gospodarczego. Polityka regionalna powinna dążyć do utrzymania wysokiej konkurencyjności wybranych regionów, mających szansę w globalnej rywalizacji.

Kluczowe znaczenie ma pobudzanie eksportu i selektywne (zgodnie z interesami kraju) przyciąganie bezpośrednich inwestycji zagranicznych przy pełnym respektowaniu potrzeb rozwojowych rodzimych podmiotów gospodarczych. Potrzebne są specjalne działania poprzez tworzenie nowych miejsc pracy w skali lokalnej, zwłaszcza na obszarach dotkniętych szczególnie wysokim bezrobociem i ubóstwem.

Jednocześnie niemożliwe jest założenie osiągnięcia równomiernego podniesienia poziomu życia we wszystkich regionach bez wzrostu mobilności przestrzennej ludności (w sensie stałych lub wahadłowych ruchów migracyjnych). Polityka regionalna powinna być więc również przemyślaną polityką migracyjną. Dla niektórych obszarów depresyjnych szczególnie ważny jest w tym kontekście rozwój regionalnej infrastruktury transportowej zwiększającej dostępność do ośrodków średniego szczebla. Dobra dostępność (w sensie czasowym i ekonomicznym) sprzyja zastępowaniu migracji dojazdami do pracy, co z kolei skutkuje utrzymaniem lokalnych rynków usług podstawowych.

W ramach polityki regionalnej powinno być zagwarantowane stosowanie zasad zrównoważonego rozwoju poprzez łagodzenie konfliktu interesów pomiędzy rozwojem gospodarczym, ochroną środowiska i spójnością społeczną.

Istotnym kierunkiem działań politycznych powinno być poszukiwanie nowych instrumentów prawnych i sposobów zarządzania rozwojem i planowaniem regionalnym, zgodnie z zasadą subsydiarności i potrzeb kształtującego się społeczeństwa

obywatelskiego w skali regionalnej. Przebudowy wymaga system planowania strategicznego i regionalnego, a regionalne instytucje planowania regionalnego – znacznego wzmocnienia.

W polityce regionalnej należy zwrócić większą uwagę na pobudzanie endogenicznych procesów rozwoju gospodarczego. Trzeba tu rozróżnić:

- czynniki aktywne,
- czynniki bierne lub uśpione,
- czynniki zmarnowane (których odtworzenie jest niemożliwe bez ogromnych nakładów).

Występowanie poszczególnych typów czynników endogenicznego rozwoju uzależnione jest od aktualnego kontekstu politycznego, społecznego i makroekonomicznego w skali krajowej i regionalnej. Wśród aktywnych czynników rozwoju endogenicznego należy wymienić elementy już współcześnie silnie oddziaływujące na rozwój gospodarczy, a więc kapitał ludzki (np. wysokie kwalifikacje siły roboczej generujące przyciąganie inwestycji zagranicznych) i społeczny (w tym lokalna i regionalna aktywność społeczna i gospodarcza mieszkańców oraz tradycje dobrego gospodarowania).

Do biernych czynników rozwoju należą te elementy kontekstu rozwoju gospodarczego regionu, które będą pozytywnie oddziaływać na rozwój regionalny dopiero po pojawieniu się określonych warunków politycznych, prawnych, infrastrukturalnych czy technologicznych. Takim czynnikiem jest np. korzystne położenie geograficzne regionu w strukturze przestrzennej kraju lub Europy. Korzyści z jego istnienia obwarowane są warunkiem koniecznym w postaci rozwoju infrastruktury komunikacyjnej (autostrad, dróg ekspresowych, kolei, lotnisk, sieci telekomunikacyjnej). Korzystne położenie wskazywane jest jako kluczowy czynnik rozwoju we wszystkich prawie strategiach wojewódzkich, najczęściej jednak bez uzależnienia jego roli aktywizującej od wspomnianych inwestycji.

Zadaniem polityki regionalnej państwa jest uruchomienie takich procesów inwestycyjnych (np. rozbudowy infrastruktury), aby maksymalizować korzyści przejścia w poszczególnych regionach z biernych do aktywnych endogenicznych czynników rozwoju gospodarczego. Wymaga to przede wszystkim koncentracji działań organizacyjnych i gospodarczych.

Z punktu widzenia polityki regionalnej polityka gospodarcza (w tym fiskalna) państwa powinna ulec takim przekształceniom, aby można było w najbliższych latach, dokonać manewru inwestycyjnego w infrastrukturę. Na przykład większość kolejnych strategii rozwoju transportu była powszechnie krytykowana przez środowiska naukowe (Taylor, 2002), m. in. za brak wewnętrznej spójności i postulatywny charakter. W projektach brakowało wskazania konkretnych źródeł finansowania postulowanych inwestycji. Brakowało także ustalenia jednoznacznych priorytetów inwestycyjnych, co jest niezbędne w warunkach stałych problemów finansowych. Jednocześnie budżet centralny oraz samorządy terytorialne czerpią po 1990 r. niewątpliwe dochody z rozwoju motoryzacji (w różnej formie bezpośredniej, m. in. wysokiej akcyzy na paliwo, podatku drogowego, opłat rejestracyjnych, opłat od praw jazdy itd. oraz pośredniej, m. in. jako podatki od firm produkujących

samochody i akcesoria). Według szacunków prowadzonych dla obszaru Unii Europejskiej z połowy lat 1990. (*International...*, 1996) łączne przychody z opłat drogowych i podatków, jakimi obciążeni byli użytkownicy, były tam wówczas ponad dwukrotnie wyższe od kwot wydanych na budowę i utrzymanie dróg. W Polsce analizy takie nie były prowadzone, lecz analogiczny stosunek jest z pewnością jeszcze bardziej niekorzystny. Jednocześnie jednak w krajach Unii duże środki przeznaczane były na bardziej ekologiczne formy transportu (przede wszystkim rozwój kolei i żeglugi śródlądowej), podczas gdy w Polsce na te cele nakłady były bardzo ograniczone.

Podobnie w ramach polityki gospodarczej powinien zostać dokonany manewr edukacyjny poprzez radykalne zwiększenie nakładów na edukację, naukę, badania i rozwój oraz kulturę. Wynika to z postulowanego w wielu dokumentach oparcia rozwoju gospodarczego na wiedzy. Edukacja i poziom wiedzy jest również warunkiem wstępnym poprawienia sprawności instytucjonalnej samorządu regionalnego, rozbudowy otoczenia usługowego biznesu i rozbudowy instytucji polityki regionalnej. Równocześnie jest podstawą wymiany doświadczeń międzynarodowych oraz bazą transferu doświadczeń i umiejętności.

Podstawowym wyzwaniem dla nowoczesnego kształtowania polskiej przestrzeni jest przezwyciężenie inercji planowania strategicznego w odniesieniu do infrastruktury o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Obowiązujące koncepcje i priorytety w zakresie budowy autostrad powstały na początku drugiej połowy ubiegłego stulecia w warunkach gospodarki centralnie planowanej, podporządkowanej interesom zewnętrznego mocarstwa. Inwestycje te miały wówczas służyć realizacji celów polityczno-militarnych (tranzyt pomiędzy ZSRR i NRD) oraz zdominowanej przez przemysł ciężki gospodarce (powiązania Górnego Śląska i portów morskich). Ponadto podział Europy powodował, że porty bałtyckie obsługiwały wymianę międzynarodową Czechosłowacji i Węgier. W ten sam schemat decyzyjny wpisywały się największe inwestycje i projekty kolejowe oraz związane z żeglugą.

Obowiązujący system miał zatem charakter szachownicowy. Jednocześnie sieci transportowe większości krajów rozwiniętych dążyły już od XIX wieku do układu heksagonalnego lub anizotropowego (Domański, 1982). Schemat taki został bezkrytycznie przejęty przez kolejne rządy planujące rozwój infrastruktury po roku 1990 i następnie powielony w dokumentach międzynarodowych, w tym unijnych (poza trasą *Via Baltica*, układ korytarzy paneuropejskich w Polsce także pozostał szachownicowy). Powodem była m. in. trudność przeprowadzenia zmian w licznych dokumentach strategicznych i planach zagospodarowania (wieloletnie rezerwy terenowe). Podstawową sieć autostrad uzupełniono wprawdzie o rozbudowaną (i w dużej mierze heksagonalną) siatkę dróg ekspresowych, drogom tym z założenia przypisano jednak niższą rangę (ich budowa odbywa się w większości po dawnym śladzie dróg krajowych, a finansowanie zapewnia wyłącznie budżet państwa). Faktycznie podział na autostrady i drogi ekspresowe stał się zatem (mimo relatywnie małych różnic w docelowych parametrach technicznych obu rodzajów tras) podziałem na inwestycje priorytetowe i drugorzędne. Tymczasem na niektórych odcinkach przyszłych dróg ekspresowych przez cały okres 1990-2005

odnotowywano i odnotowuje się natężenie ruchu większe niż na części spośród planowanych (lub nawet już realizowanych) autostrad.

Zdecydowanie największe obciążenie ruchem wykazują obecnie trasy drogowe i kolejowe łączące największe polskie metropolie, a w drugiej kolejności równoleżnikowe szlaki prowadzące do Niemiec. Wyraźnie mniejsze od zakładanego jest znaczenie tras o kierunku północ-południe. Zapotrzebowanie na infrastrukturę transportową generowane jest przez popyt: wewnętrzny i polski zewnętrzny (przede wszystkim obsługa polskiego handlu zagranicznego i polskiej turystyki) oraz całkowicie zewnętrzny (tranzytowy). Obecny schemat autostrad jest dostosowany do potrzeb tranzytu (w części jedynie prognozowanego).

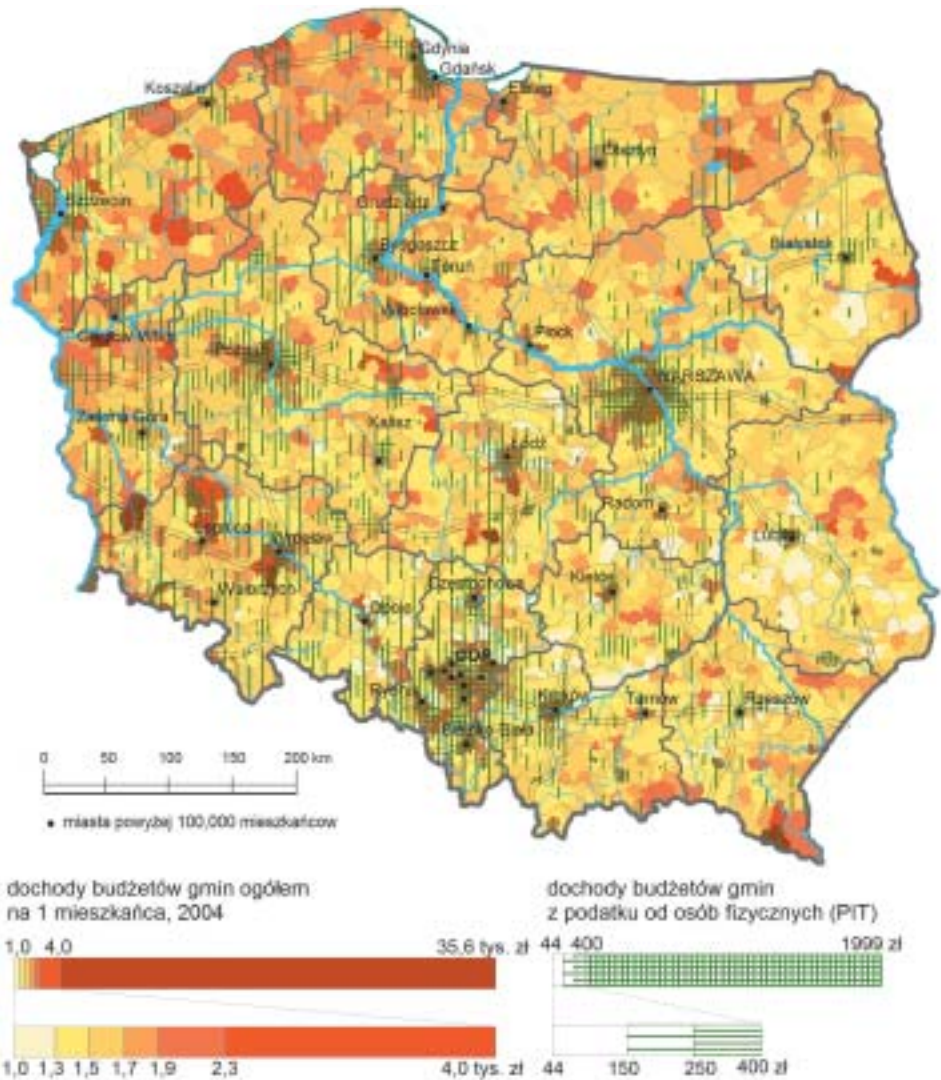
Przy rozbudowie nowoczesnej infrastruktury komunikacyjnej powinno się też brać pod uwagę realizację manewru edukacyjnego. Dostępność komunikacyjna do krajowych ośrodków akademickich (także w transporcie publicznym) jest często podstawą dostępności do studiów wyższych (umożliwia zastąpienie migracji dojazdami do miejsca podjęcia studiów). W tym kontekście istotna jest poprawa docelowej dostępności do takich miast jak Lublin, Białystok, Olsztyn i Szczecin. Również zakładany wzrost znaczenia turystyki w gospodarce Pomorza, Warmii i Mazur, Karpat oraz Sudetów nie dokona się bez włączenia tych obszarów w system dróg ekspresowych. Zgodnie bowiem z wieloma analizami krajowymi i zagranicznymi rozwój infrastruktury i poprawa dostępności przestrzennej nie jest wprawdzie warunkiem wystarczającym rozwoju gospodarczego, ale z pewnością jest wobec niego warunkiem koniecznym.

8.1. Kształtowanie się nowej struktury źróźnicowań regionalnych

Przez kolejne dziesięciolecia Polska podlegała przemianom społecznym i gospodarczym, które różnicowały ją przestrzennie pod względem poziomu rozwoju ekonomicznego. Rozpatrując zagadnienie w skali gmin mamy obecnie do czynienia z mozaiką obszarów o różnej zamożności.

Analiza obrazu kartograficznego dochodu jednostek samorządowych (ryc. 8.1) wyraźnie wskazuje, że najzamożniejsze obszary znajdują się przede wszystkim na terenie oraz w sąsiedztwie obszarów metropolitalnych Warszawy, Poznania, Krakowa, Łodzi, Trójmiasta i Górnego Śląska. Powstały tam zwarte regionalne kompleksy, obejmujące od kilkunastu do kilkudziesięciu gmin zamożnych. Mniejsza koncentracja zamożnych gmin występuje w sąsiedztwie obszarów metropolitalnych Wrocławia, Szczecina oraz kilku innych dużych miast takich jak: Białystok, Olsztyn, Toruń-Bydgoszcz, Lublin i Rzeszów. Miasta te odgrywają rolę biegunów rozwoju promieniujących na sąsiadujące z nimi obszary wiejskie.

Znamienny jest fakt, że tereny o najwyższym wskaźniku rozwoju otacza pierścień nieznacznie słabiej rozwiniętych gmin, a dopiero dalej występują obszary biedy.



Ryc. 8.1. Dochody budżetów gmin w 2004 r. Źródło: Bank Danych Regionalnych 1995-2004, GUS.

Czynniki rozwoju na wymienionych obszarach miały różne podłoże i były zróżnicowane. W przypadku Warszawy, Poznania, Wrocławia, Krakowa lub Trójmiasta, największe znaczenie miało położenie w sąsiedztwie kształtujących się obszarów metropolitalnych, pobudzających rozwój mieszkalnictwa, a także zapewniających pracę oraz popyt na wszelkiego rodzaju produkty i usługi. W województwie wielkopolskim rozwój generował nie tylko obszar metropolitalny Poznania, ale także gęsta sieć miejska. Wysoki poziom jest także efektem dobrej kondycji gospodarstw rolnych.

Z kolei mniejszy i słabiej zaznaczający się region łomżyński (który do niedawna był raczej obszarem słabo rozwiniętym) odnosi sukces przede wszystkim dzięki rozwojowi mleczarstwa oraz transferom zarobków dużej grupy robotników czasowo zatrudnionych w krajach Europy Zachodniej i Ameryki Północnej.

Rozwój regionalny kreowany jest w znacznym stopniu poprzez działania społeczne i gospodarcze zawarte w dokumentach planistycznych i strategicznych różnego szczebla. Na szczeblu centralnym w 2005 r. trwały intensywne prace połączone z konsultacjami społecznymi nad Narodowym Planem Rozwoju (NPR) 2007-2013 oraz opracowywanymi na jego bazie dokumentami branżowymi (np. Strategia Rozwoju Obszarów Wiejskich i Rolnictwa na lata 2007-2013), Narodową Strategią Rozwoju Regionalnego (NSRR) i aktualizacją Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK). Te trzy główne dokumenty będą określały w najbliższych latach kierunki rozwoju Polski, jej struktury przestrzennej i regionalnej oraz wskazywały m. in. kierunki rozwiązywania problemów dotyczących rozwoju przestrzennego i regionalnego.

Narodowy Plan Rozwoju jest dokumentem niezbędnym do „zdyskontowania” członkostwa w Unii Europejskiej, w tym głównie wykorzystania środków oferowanych nam przez Unię. NPR na lata 2004-2006 przygotowano w celu identyfikacji działań finansowanych ze środków funduszy strukturalnych, natomiast NPR na lata 2007-2013 dotyczy kolejnego okresu budżetowego UE i zawiera szereg działań rozwojowych, które będą podejmowane w Polsce.

Jednym z podstawowych celów projektowanego NPR jest równoważenie poziomu dochodów i rozwoju regionalnego. Ma to prowadzić do stałego i stabilnego wzrostu gospodarczego kraju. Osiągnięcie tego celu będzie możliwe poprzez oddziaływanie na zagospodarowanie przestrzenne oraz konkurencyjność regionów. W zakresie rozwoju regionalnego NPR zakłada największą dynamikę rozwoju na obszarach metropolitalnych, co bez wątplenia wzmocni polaryzację przestrzenną kraju i stwarza zagrożenie peryferyzacji „reszty kraju”. Łagodzić ją będzie przenoszenie impulsów rozwojowych na tereny otaczające metropolie, w tym także na obszary wiejskie, ale warunkiem jest rozwój i większa sprawność połączeń. Dotychczasowe doświadczenia wskazują jednak, że największymi beneficjentami rozwijającej się gospodarki są metropolie, które „przechwytyują to, co dobre” z ich otoczenia. Chodzi tu głównie o ludność młodą i przedsiębiorczą, dla której metropolie stwarzają perspektywy lepszego życia.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju modeluje przemiany struktury przestrzennej kraju w ujęciu długofalowym. Podstawowym jej założeniem mającym przełożenie na rozwój regionalny jest priorytet efektywności przed równością. Według autorów KPZK jest to konieczność i jedyna droga wyjścia z opóźnienia cywilizacyjnego. Głównymi elementami rozwoju polskiej przestrzeni są w KPZK: system infrastruktury technicznej, metropolia warszawska, potencjalne bieguny rozwoju (największe miasta i ich bezpośrednie otoczenie), pasma innowacji i aktywności oraz sieć miast o znaczeniu krajowym i regionalnym.

Dokument przewiduje, że najbliższa przyszłość wzmocni polaryzację przestrzeni polegającą na koncentracji aktywności w regionach metropolitalnych i peryferyzacji

ich otoczenia. Tym samym przewiduje się istnienie rozwiniętych aglomeracji i tzw. polskiego bieguna rozwoju w centralnej części kraju (ramiona wielokąta wyznaczają linie łączące największe aglomeracje) oraz regionów biednych (głównie na obszarach popegeerowskich oraz na „Ścianie Wschodniej”).

Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego wyznacza główne cele rozwoju regionalnego realizowane przez rządową politykę regionalną. Cele te powinny być uwzględniane przez samorządy wojewódzkie w kreowaniu lokalnego rozwoju. Naczelnymi celami rozwoju regionalnego kraju są: wzrost konkurencyjności województw, większa ich spójność społeczna, gospodarcza i przestrzenna oraz wyrównywanie szans rozwojowych. Każdy z celów nadrzędnych ma kilka priorytetów:

- wzrost konkurencyjności województwa (instytucje wspomagające konkurencyjność, rozwój funkcji metropolitalnych, wzmacnianie potencjału innowacyjnego, rozwój infrastruktury wzmacniającej konkurencyjność, rozwój zasobów ludzkich, promocja dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego);
- większa spójność społeczna, gospodarcza i przestrzenna (budowa ponadregionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych i gospodarczych, przekształcenia społeczne i gospodarcze na obszarach problemowych, zwiększenie mobilności przestrzennej ludności, zachowanie i wykorzystanie dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego, rozszerzenie perspektyw rozwojowych dla wschodniej Polski, rozwój współpracy terytorialnej);
- wyrównywanie szans rozwojowych (poprawa struktury gospodarczej w celu przyciągnięcia inwestycji, społeczeństwo obywatelskie, podniesienie poziomu aktywności zawodowej, wspieranie wielofunkcyjnego rozwoju wsi oraz stymulowanie rozwoju ośrodków miejskich).

8.2. Plany zagospodarowania przestrzennego województw

Narodowy Plan Rozwoju, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego oraz inne dokumenty szczebla centralnego dotyczące rozwoju przestrzennego i regionalnego stanowią podstawę do planowania rozwoju na szczeblu wojewódzkim.

Studia strategii rozwoju, planów zagospodarowania oraz innych dokumentów planistycznych pozwalają wskazać, że główne hasła strategicznych celów rozwoju województw nawiązują bezpośrednio do dokumentów szczebla centralnego i dotyczą: integracji regionu, renesansu cywilizacyjnego, społeczeństwa obywatelskiego, innowacyjnej gospodarki oraz otwarcia na świat. Są to bardzo uniwersalne hasła, typowe dla dokumentów wszystkich województw. Natomiast uszczegółowienia celów odnoszą się już bardziej do specyfiki regionów, ich położenia, współczesnej rzeczywistości ekonomicznej i warunków ludnościowych.

Strategie województw właściwie identyfikują i diagnozują problemy rozwojowe, natomiast propozycje sposobów rozwiązywania tych problemów trudno oceniać jednoznacznie. Kierunki działań są mało konkretne, brak także nawiązań do regionów sąsiedzkich. Wprawdzie jest mowa o współpracy międzyregionalnej, ale układy przestrzenne kończą się na granicach administracyjnych i sporadycznie nawiązują do koncepcji opracowywanych przez województwa sąsiadujące.

Nasuwa się generalny wniosek, że dokumenty są spójne w warstwie ogólnej, natomiast mało w nich spójności w warstwie szczegółowej dotyczącej konkretnych kierunków działań.

Szczególnymi dokumentami są strategie rozwoju województw. Niezależnie od jakości formalnej i merytorycznej, należy stwierdzić, że przynajmniej w „pierwszej edycji” wielu strategii brak jest realistycznych diagnoz stanu wyjściowego. Potwierdzają to również analizy G. Gorzelaka i B. Jałowieckiego (2001a), którzy wykazują, że wiele z nich nie może pełnić funkcji informacyjnych. W nowszych dokumentach strategicznych województw – regionów, zwłaszcza w *Założeniach...* dostrzegane są uwarunkowania rozwojowe na różnym poziomie analizy. W większości przypadków dominuje pogląd o zainicjowaniu i wzmocnieniu regionalnego rozwoju gospodarczego poprzez lepsze wykorzystanie endogenicznych czynników rozwoju. Najczęściej endogenicznych szans przyśpieszenia rozwoju gospodarczego upatruje się w położeniu geograficznym i w charakterystycznych cechach środowiska geograficznego. Drugim, najczęściej występującym w strategiach elementem przyśpieszenia rozwoju gospodarczego jest postulowany rozwój sektora naukowego, (badań i rozwoju) oraz szkolnictwa wyższego. Wystarczający potencjał naukowo-badawczy do przyśpieszenia endogenicznego rozwoju gospodarczego mają tylko obszary metropolitalne Warszawy, Krakowa, Poznania, Wrocławia oraz Górny Śląsk. Opieranie rozwoju endogenicznego innych województw na badaniach i wiedzy ma charakter myślenia życzeniowego, oprócz jednostkowych sytuacji, gdy mowa o specyficznych działaniach gospodarki – np. gospodarki morskiej w przypadku aglomeracji trójmiejskiej. Za źródło rozwoju wszystkich miast wojewódzkich należy natomiast uznać rozwijanie funkcji edukacyjnych na poziomie uniwersyteckim.

W wielu strategiach za endogeniczne źródło rozwoju uważa się rynek mieszkaniowy jako będący zalążkiem rozwój gospodarczy poprzez stworzenie podstaw do podniesienia standardu warunków życia oraz wzrostu mobilności przestrzennej siły roboczej.

Uważana analiza dokumentów planistycznych szczebla krajowego i wojewódzkiego wskazuje, że często brakuje w nich rozpoznania wielu istotnych zagadnień, na przykład demograficznych. W dokumentach tych posługiwano się zwykle kilkoma podstawowymi wskaźnikami (liczba ludności, gęstość zaludnienia, przyrost naturalny, saldo migracji, odsetki poszczególnych kategorii wiekowych). Dokumenty planistyczne dla całego kraju odnoszą się w najlepszym razie do dezagregacji województw (np. Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego na lata 2001-2006 oraz 2007-2013). Prowadzi to do wyciągania błędnych wniosków o zróżnicowaniach przestrzennych, które powinny być formułowane w oparciu o bardziej szczegółowe analizy.

W opracowaniach brak także rozpoznania problemów społecznych w szczegółowej dezagregacji przestrzennej (np. bezrobocia, procesów demograficznych, ubóstwa i wykluczenia społecznego, lokalizacji inwestycji infrastrukturalnych) co prowadzi do mylących uogólnień. Przy szczegółowej dezagregacji przestrzennej okazuje się bowiem, że przy przeciętnym spadku liczby bezrobotnych w ostatnich latach, w poszczególnych gminach występowały bardzo duże różnicowania. Dopiero analiza w skali gmin pokazuje poprawę, m. in. w aglomeracjach miejskich i większych ośrodkach regionalnych, na obszarach peryferyjnych zaś często utrzymywanie się lub nawet pogłębianie problemu bezrobocia. W wielu regionach następowała zatem polaryzacja przestrzenna rynku pracy.

W dokumentach planistycznych i strategicznych województw można zauważyć zbyt daleko idące sugerowanie się prognozami demograficznymi. W strategiach rozwoju województw wykorzystano zwykle stare prognozy GUS, które w konfrontacji z wynikami NSP 2002 okazały się całkowicie nierealne – na przykład w gminach sudeckich przeszacowanie przekraczało niekiedy 10% ludności i ponad 20% w przypadku grup wiekowych o największej mobilności (Śleszyński, 2004a). Podane w najnowszej prognozie GUS (2004 r.) stany ludności prognozowane na rok 2020 różnią się w stosunku do „starej” prognozy nawet o 30%. Podobnie dostępne dane GUS dotyczące zatrudnienia, które nie obejmują zakładów poniżej 10 pracujących, nie mogą być podstawą do śledzenia zmian w ostatnich latach (w sytuacji, gdy w sektorze usługowym, w niektórych działach ta kategoria przedsiębiorstw obejmuje ponad 30% zatrudnienia).

W sumie w większości dokumenty i opracowania są nieaktualne pod względem danych statystycznych. Pozytywnymi wyjątkami są tutaj województwa, w których prace aktualizacyjne prowadzone są w zasadzie na bieżąco, ale również w tych przypadkach nie uwzględniono analiz w szczegółowej dezagregacji przestrzennej na gminy, co powinno być standardem w przypadku opracowań wojewódzkich.

8.3. Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego i inne dokumenty unijne

Podłożem zainteresowania Brukseli polityką regionalną był bardzo zróżnicowany rozwój regionów w krajach członkowskich. Za podstawowy cel w polityce regionalnej przyjęto wzmacnianie spójności przestrzennej, gospodarczej i społecznej regionów. Realizację tych zadań dokumentują raporty okresowe i inne opracowania: Europa 2000, Europa 2000 Plus, Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego (EPRP). EPRP stanowi studium perspektyw rozwoju i zagospodarowania terytorium Unii Europejskiej, ale nie ma charakteru obligatoryjnego, tylko pełni ważną rolę opiniotwórczą w sferach administracji i biznesu.

Realizacja polityki regionalnej UE w okresie budżetowym 2000-2006 opiera się na kilku funduszach strukturalnych: Europejskim Funduszu Rozwoju Regionalnego,

Europejskim Funduszu Społecznym, Europejskim Funduszu Orientacji i Gwarancji Rolnej, Instrumencie Finansowym Ukierunkowania Rybołówstwa oraz Funduszu Spójności. Każdy z nich ma inny zakres finansowania.

Opracowania naukowe dotyczące całej Europy, a zwłaszcza dokumenty Unii Europejskiej widzą Polskę w innym kontekście przestrzennym niż opracowania i dokumenty polskie. W dotychczasowych krajowych koncepcjach strategicznych (w tym w obecnie obowiązującej Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju), podkreślano zwornikowe położenie Polski w Europie, dokumenty europejskie wskazują zaś na peryferyjne położenie naszego kraju. Sprzeczność ta po części tylko wynika z odmiennego geograficznie punktu widzenia. Dokumenty krajowe z pewnością przeceniały rolę tranzytu (także w aspekcie ekonomicznym – nie biorąc pod uwagę związanych z nim kosztów zewnętrznych transportu). Wiele opracowań unijnych znaczenia takiego tranzytu nie dostrzega prawie wcale. Ponadto niezaprzeczalna wydaje się wspomniana wcześniej peryferyjność znacznych obszarów Polski względem nowoczesnej infrastruktury transportowej.

Z perspektywy Unii Europejskiej, Polska jest krajem:

- relatywnie niskim poziomie wykorzystania stosunkowo gęstej infrastruktury transportowej;
- położonym peryferyjnie;
- słabo rozwiniętym ekonomicznie w stosunku do posiadanej dostępności.

W opracowaniach unijnych występuje wyraźne przesunięcie ciężaru przedkładanych rekomendacji z planowania inwestycji w infrastrukturze na działania zmierzające do lepszego wykorzystania już istniejącej infrastruktury. Projektowane przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej korytarze transportowe zabezpieczają raczej interesy podmiotów gospodarczych działających na obszarze Unii przed rozszerzeniem w 2004 r. Stwarza to w dalszej perspektywie zagrożenie dla wsparcia przez Unię Europejską realizacji inwestycji infrastrukturalnych zgodnie z interesami gospodarczymi naszego kraju.

Postulat lepszego wykorzystania infrastruktury jest oczywiście słuszny, nie może jednak stać się substytutem dla wyrównywania dysproporcji w gęstości nowoczesnych sieci transportowych między starymi i nowymi krajami Unii. Sygnalizowany problem dotyczy głównie inwestycji drogowych. W raporcie końcowym jednego z projektów ESPON (Projekt 1.2.1) znalazło się dowodzące tego i bardzo znamienne zdanie (część IV, s. 426): „Rozwój infrastruktury drogowej nie potrzebuje wspomagania ze strony planowania przestrzennego. Nastąpi on tak czy inaczej, podczas gdy inne rodzaje transportu wymagają specjalnej uwagi”.

8.4. Współpraca transgraniczna i regionalna

Przejawem decentralizacji międzynarodowych powiązań politycznych w Polsce po 1989 r. było podejmowanie współpracy międzynarodowej przez samorządy.

Miało ono miejsce na terenie całego kraju, ale o wyraźnych konsekwencjach przestrzennych mówić można w odniesieniu do rejonów przygranicznych, w tym przede wszystkim pogranicza polsko-niemieckiego.

Zgodnie z opinią Rady Gmin i Regionów Europy o wyborze kraju, z którym podejmowana jest współpraca decydują: (a) bliskość geograficzna, (b) czynnik historyczny, (c) bliskość językowa, (d) zbliżona sytuacja społeczno-ekonomiczna (Weber, 1996). W Polsce i innych krajach Europy Środkowej podczas pierwszych 10 lat transformacji czynniki te nie miały jednak kluczowego znaczenia (Żelazo, 2001). Jednym z najważniejszych była możliwość dofinansowywania projektów i imprez pod warunkiem pozyskania zagranicznego partnera (szczególnie w Niemczech) ze strony różnych fundacji oraz funduszy europejskich (Furmaniewicz, 2001). Współpraca międzynarodowa stała się tym samym ważnym czynnikiem rozwoju, szczególnie w sytuacji niedostatku kapitału inwestycyjnego (Parysek, 1997).

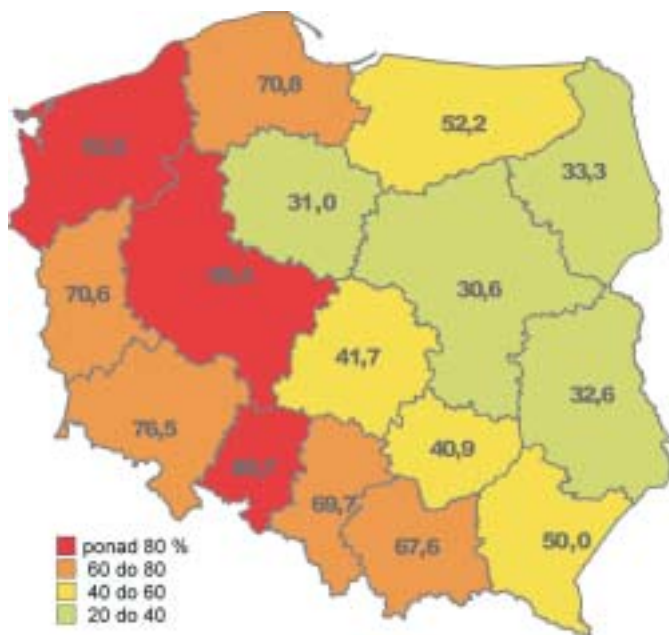
Badania Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych z lat 2000 i 2004 dowodzą, że udział gmin mających kontakty międzynarodowe wyraźnie maleje z zachodu na wschód (ryc. 8.2). Najwięcej było umów z Niemcami (zawarło je ponad 30% gmin, które mają jakiegokolwiek umowy partnerskie). Związki z tym krajem dominowały w województwach zachodniej Polski i w województwie warmińsko-mazurskim (ryc. 8.3). Aż po około 20% jednostek miało podpisane umowy z Ukrainą (przede wszystkim w podkarpackim i lubelskim) oraz Francją (głównie w mazowieckim, łódzkim i lubelskim), 16% z Czechami (głównie w przygranicznych województwach dolnośląskim i śląskim), a 12% z Litwą, Węgrami, Holandią, Włochami i Słowacją. Spośród bezpośrednich sąsiadów zdecydowanie najmniej umów o partnerstwie podpisano z Białorusią i Rosją (Skorupska, 2005).

W 2004 r. na szczególną uwagę zasługują nowe kontakty z samorządami krajów sąsiednich innych niż Niemcy. Zbiega się to ze wzrostem liczby relacji nawiązywanych z inicjatywy partnera. Posiadając kontakty zarówno z partnerami w Europie Zachodniej, jak i w krajach sąsiednich, samorzady pogranicza wschodniego (a także południowego) odznaczają się ponadto większym zróżnicowaniem geograficznym relacji międzynarodowych.

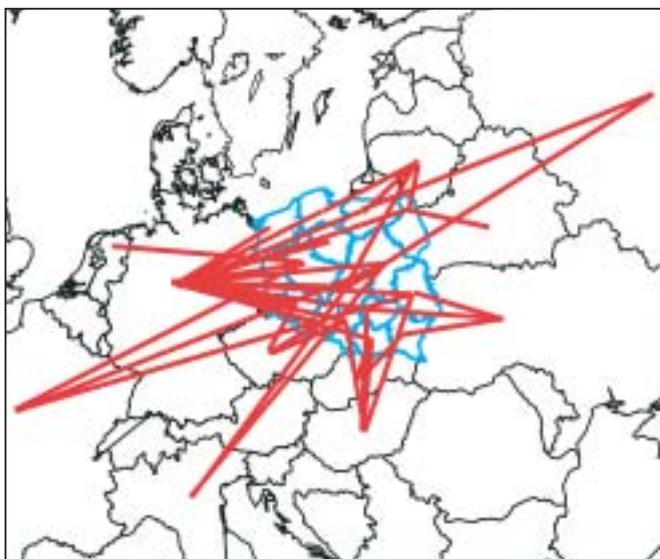
Zagadnienie współpracy międzynarodowej samorządów gminnych można analizować z użyciem modelu dyfuzji innowacji. W Polsce możemy w tym kontekście zidentyfikować dwa nakładające się procesy dyfuzyjne: hierarchiczny (duże ośrodki – małe miasta-gminy wiejskie, potwierdzony w skali województwa kujawsko-pomorskiego w badaniach D. Szymańskiej i H. Michniewicz z 2002 r.) oraz ciągły (zachód-wschód, ze źródłem innowacji w Europie Zachodniej). Oba znajdują się wciąż jeszcze w fazie rozprzestrzeniania, choć w zachodniej Polsce można już mówić o zagęszczaniu.

Najważniejszymi elementami, które warunkowały rozwój lokalnej współpracy transgranicznej były czynniki: geograficzne, ekonomiczne, socjokulturowe i językowe, instytucjonalne oraz polityczno-międzynarodowe (Szul, 2001). Głównymi barierami dla tej współpracy były natomiast: brak równowagi ekonomicznej,

dystans kulturowy i językowy oraz nieadekwatności instytucjonalne (Ciok, 1998). W praktyce kluczowym elementem było ułatwienie dostępu do zewnętrznych źródeł finansowania wspólnych projektów. Szczególną rolę odegrał tu przedakcesyjny program PHARE CBC, ustanowiony w 1994 r. w celu wspierania zrównoważonego rozwoju obszarów przygranicznych poprzez inwestycje infrastrukturalne, głównie w dziedzinie transportu (drogi i mosty, przejścia graniczne) i ochrony środowiska. PHARE CBC był największym, jednorodnym i corocznym programem wspierającym integrację Polski ze strukturami europejskimi. Ze względu na specyfikę programu (współpraca przygraniczna z członkami Unii) prawie wszystkie środki zostały zainwestowane na granicy zachodniej Polski (w tym połowa na terenie województwa lubuskiego), 57% środków zainwestowano w transport (dzięki czemu m. in. zbudowano 76 km nowych dróg, m. in. obwodnicę Gubina), a dalsze 25% w ochronę środowiska (w tym budowa 135 km sieci gazowej) i 8% na edukację (m. in. budynki Uniwersytetu Viadrina – *Collegium Polonicum* w Słubicach). Dofinansowywano także inwestycje kulturalne (Filharmonia w Zielonej Górze). Niezależnie od finansowania inwestycji fundusze europejskie odegrały też na obszarach przygranicznych rolę pośrednią – sprzyjały mobilizacji innych środków finansowych (według niektórych ocen nawet trzykrotnie większe od samych funduszy) i wymusiły na władzach samorządowych rzeczywistą współpracę z partnerem po drugiej stronie granicy (choćby celem wspólnego



Ryc. 8.2. Odsetek gmin współpracujących z partnerami zagranicznymi w 2004 r. w województwach. Źródło: Komornicki, 2005.



Ryc. 8.3. Kierunki kontaktów partnerskich samorządów w 2004 r. (udział krajów w ogólnej liczbie kontaktów w danym województwie). Źródło: Komornicki, 2005.

wypełnienia wniosków). Przyczyniły się także do zbliżenia społeczności lokalnych dzięki imprezom – szkolnym, kulturalnym i sportowym.

Od momentu akcesji Polski do Unii Europejskiej obszary przygraniczne stały się potencjalnymi beneficjentami funduszy programu INTERREG III, w którym na tzw. komponent A (współpraca przygraniczna) przypada 80% środków. Według przyjętych założeń na pogranicze polsko-niemieckie trafić ma połowa przyznanych funduszy, a na granicę wschodnią kolejne 35%.

W 2005 r. wzdłuż wszystkich granic Polski istniało 16 euroregionów: Bałtyk, Niemen, Puszcza Białowieska, Bug, Karpaty Wschodnie, Tatry, Beskidy, Śląsk Cieszyński, Silesia, Pradziad, Glacensis, Dobrava, Nysa, Szprewa-Nysa-Bóbr, *Pro Europa Viadrina*, Pomerania. Ich funkcja oraz możliwości działania są bardzo zróżnicowane. Najlepiej rozwinięta jest współpraca euroregionalna na pograniczu niemieckim i czeskim. Jednostki wzdłuż granicy wschodniej tworzone na podstawie odgórnych porozumień administracji centralnej i często są one raczej wyrażeniem woli współpracy niż nią samą. Kompetencje partnerów samorządowych na Ukrainie i Białorusi są zdecydowanie mniejsze niż w Polsce. Niekorzystne jest też nadmierne rozbudowanie przestrzenne nowo powstałych struktur (Euroregiony Karpaty, Bug, Niemen, Bałtyk). Ograniczyło ono powstanie mniejszych, potencjalnie bardziej efektywnych jednostek. Pierwszym prawdziwie lokalnym euroregionem na granicy wschodniej jest powołany w 2002 roku euroregion Puszcza Białowieska.

Dla większości euroregionów opracowano programy rozwoju regionalnego. Dla całego pogranicza polsko-niemieckiego sporządzono dwukrotnie wspólne Studium Kierunkowe Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Wzdłuż Grani-

cy Polsko-Niemieckiej (1994, 2005). Analogiczne Studium wykonano także dla pogranicza polsko-czeskiego (2005). W niektórych miastach rozciętych granicą polsko-niemiecką rozpoczęto koordynację lokalnej polityki przestrzennej (m. in. w Zgorzelcu, Gubinie i Słubicach).

8.5. Obszary problemowe

Przestrzenne zróżnicowanie kraju opisywane zazwyczaj w skali regionalnej, województw lub innych dużych jednostek przestrzennych wymaga do pełniejszego opisu większej dezagregacji. Zróżnicowania widoczne w makroskali w szczegółowych badaniach przestrzennych ukazują znacznie większy stopień dysproporcji pod względem społeczno-gospodarczym.

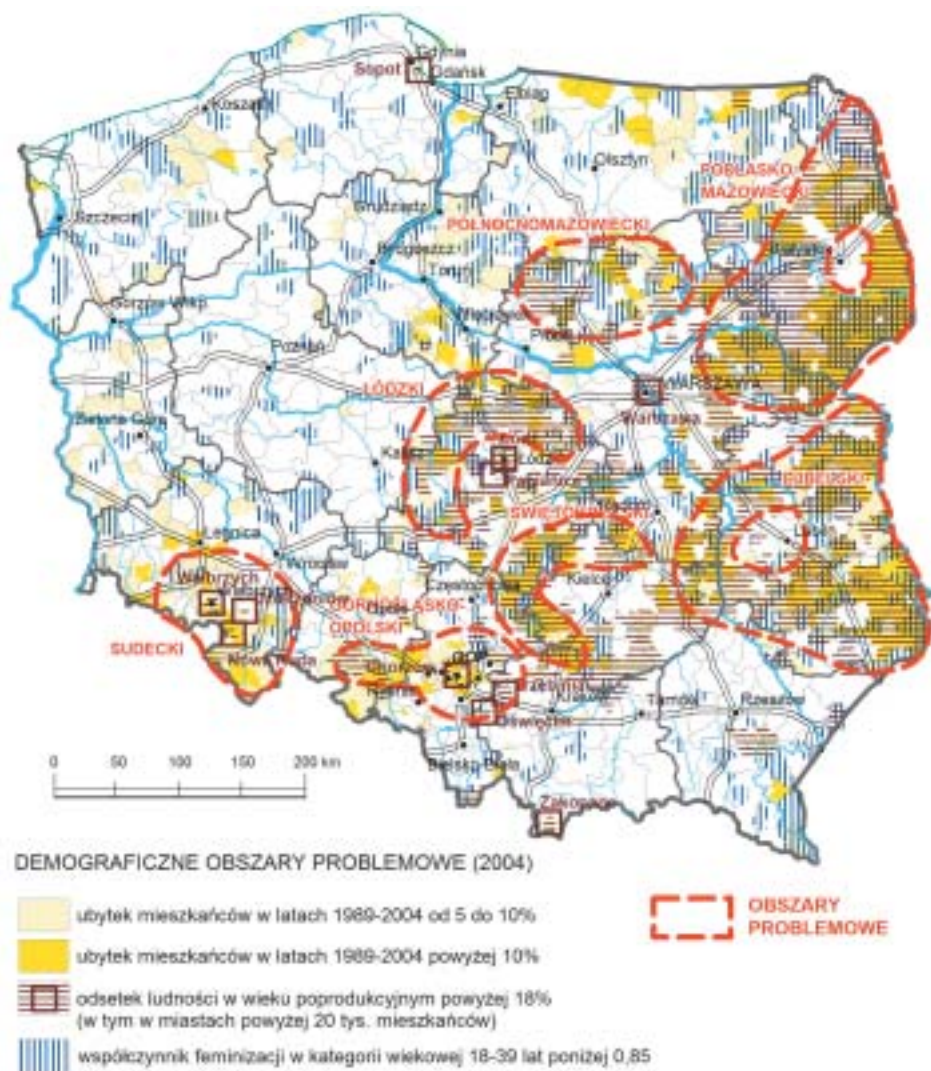
Dysproporcje regionalne i wewnątrzregionalne mogą dotyczyć poziomu rozwoju gospodarczego, warunków i jakości życia, wyposażenia w infrastrukturę techniczną, sytuacji demograficznej i społecznej. W polityce regionalnej szczególną uwagę zwraca się na obszary, na których nagromadzenie negatywnych zjawisk społecznych i gospodarczych utrudnia ich właściwy rozwój. Obszary takie, zwane problemowymi lub opóźnionymi w rozwoju, charakteryzuje również odpływ ludności oraz szybkie pozostawanie w tyle w stosunku do średnich krajowych lub do szybciej rozwijających się regionów kraju.

Wyrównywanie dysproporcji regionalnych, a przynajmniej spowalnianie ich narastania, jest jednym z podstawowych celów polityki regionalnej Unii Europejskiej. Wspieranie obszarów opóźnionych w rozwoju lub tzw. obszarów peryferyjnych odbywa się za pośrednictwem środków z Funduszy Strukturalnych. Przydział Funduszy dla obszarów problemowych dokonywany jest na podstawie klasyfikacji NUTS-2 i NUTS-3. W obecnym okresie budżetowym 2000-2006, wsparcie z Funduszy Strukturalnych realizowane jest według dwóch celów. Cel pierwszy – to promowanie rozwoju i strukturalne dostosowanie regionów opóźnionych w rozwoju. Wspierane są regiony na poziomie NUTS-2, w których PKB na 1 mieszkańca jest niższy niż 75% średniej dla Wspólnoty. Drugim celem jest wspieranie gospodarczej i społecznej konwersji obszarów stojących w obliczu problemów strukturalnych.

Przedstawiona poniżej identyfikacja obszarów problemowych w przestrzeni Polski nie ma charakteru rekomendacji dla polityki regionalnej. Można wyróżnić kilka głównych kategorii takich obszarów, których zasięg i struktura wymagają głębszych studiów, ale trzy można dość łatwo wskazać. Pierwsza kategoria, dobrze uchwytna w analizach statystycznych, dotyczy demograficznych obszarów problemowych wyróżnionych głównie na podstawie istniejących zaburzeń struktury płci i wieku mieszkańców danego regionu (ryc. 8.4). Druga kategoria obszarów problemowych ma charakter społeczno-gospodarczy i generowana jest przede wszystkim poprzez problemy rynku pracy i koncentracji ubóstwa (ryc. 8.5). Trzecia

kategoria – ekonomicznych obszarów problemowych związana jest z niską aktywnością gospodarczą (ryc. 8.6).

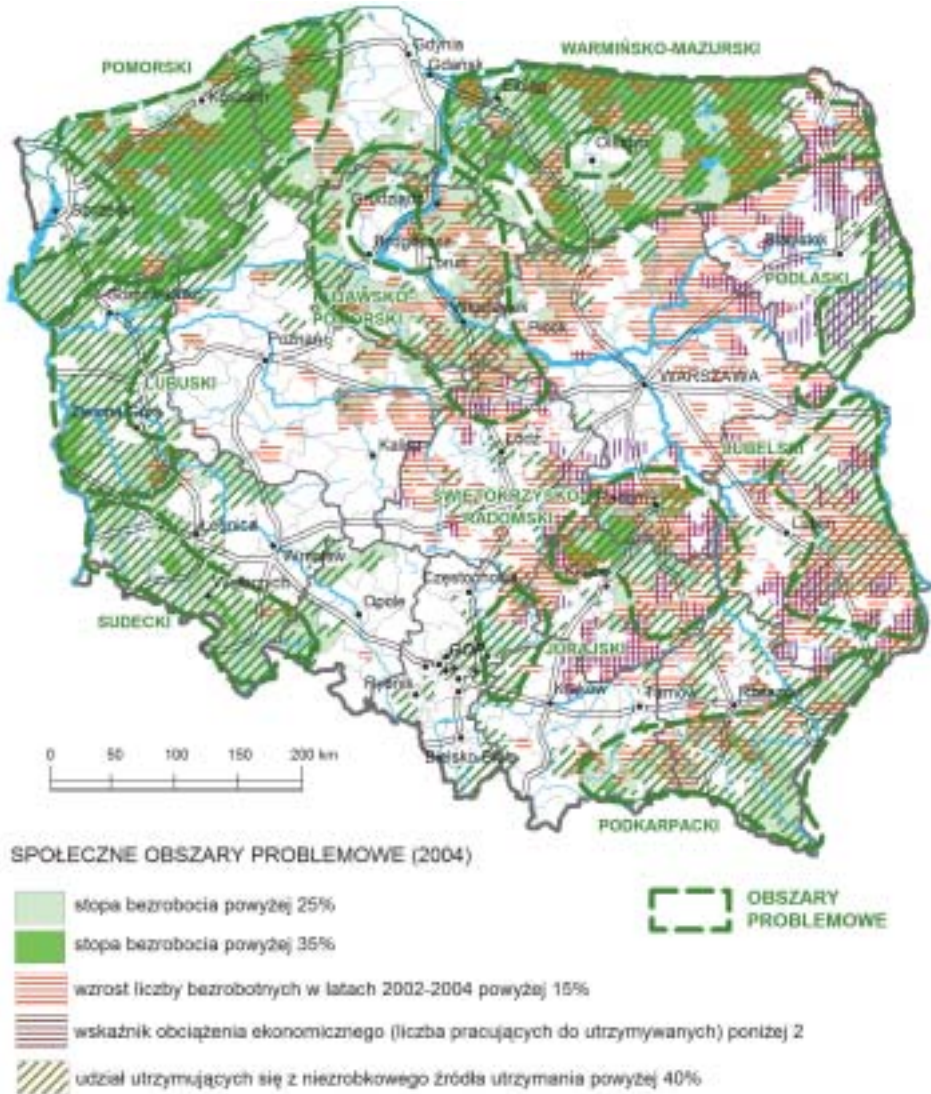
Oprócz wymienionych, można wskazać inne kategorie obszarów problemowych. Związane głównie z niskim poziomem rozwoju rolnictwa i narastaniem ubóstwa nazwano „obszarami problemowymi rolnictwa”. Natomiast w skali miast i obszarów metropolitalnych wydzielić można obszary problemowe związane ze starą zabudową mieszkaniową, wielkimi osiedlami mieszkaniowymi (blokowskimi) i ubóstwem. Natomiast obszary problemowe związane z zagrożeniem ekologicznym zdrowia i życia, które można wydzielić w przestrzeni naszego kraju nie były analizowane.



Ryc. 8.4. Demograficzne obszary problemowe w 2004 r. Źródło: opracowanie autorskie.

W analizach zróżnicowania przestrzennego zjawisk demograficznych jednym z pierwszych wskaźników ostrzegawczych o narastaniu niekorzystnych zjawisk społeczno-gospodarczych i ludnościowych jest postępująca depopulacja regionu. Zjawisku temu towarzyszą zazwyczaj niekorzystne zmiany struktury płci i wieku polegające na zachwianiu społecznie akceptowalnych proporcji demograficznych.

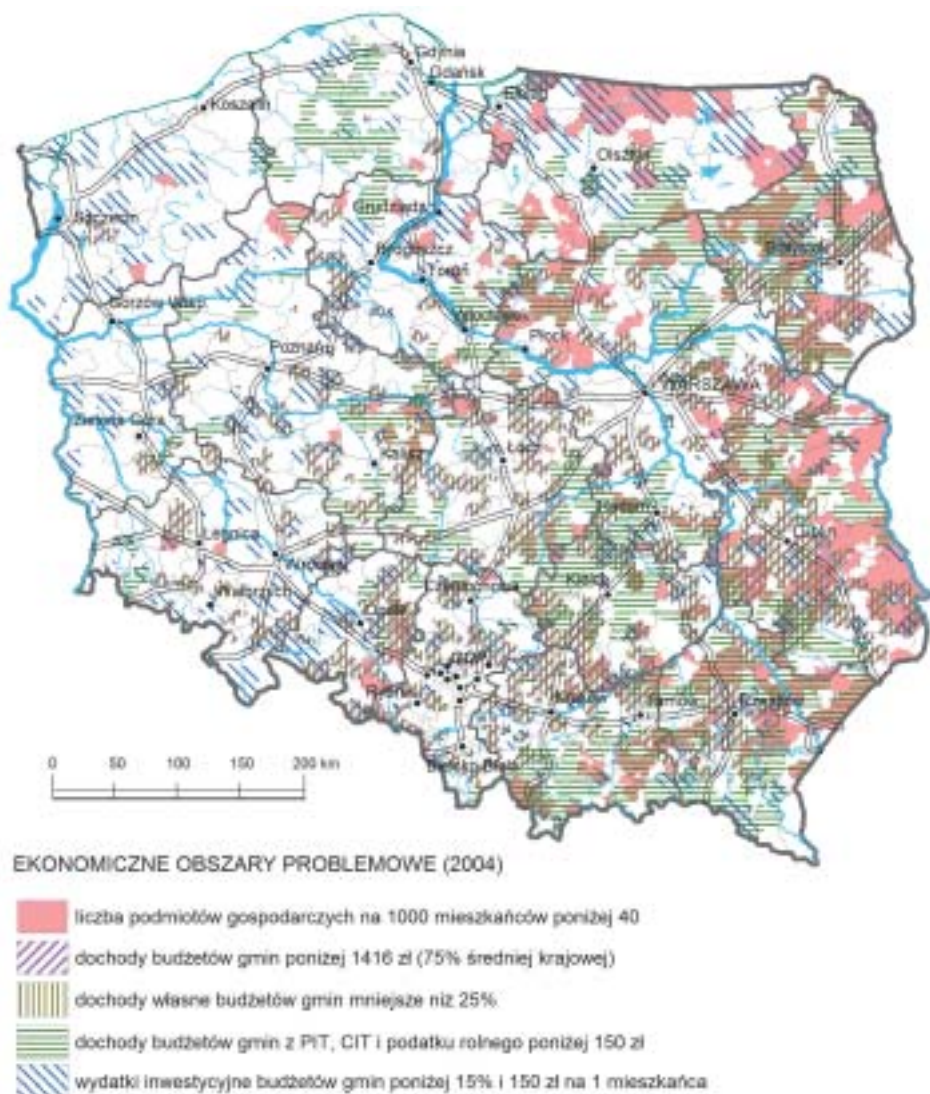
W Polsce w 1989 r. następowało powiększanie się tradycyjnych obszarów depopulacyjnych. Aktualnie zjawisko trwałego spadku liczby ludności występuje w następujących regionach: 1) środkowopomorski; 2) sudecki; 3) opolski; 4) gór-



Ryc. 8.5. Społeczne obszary problemowe w 2004 r. Źródło: opracowanie autorskie.

nośląski; 5) opolski; 4) świętokrzyski; 5) polesko-roztockański; 6) nadbużański; 7) białostocki; 8) łomżyński; 9) północnomazowiecki; 10) mazurski. W większości głównym czynnikiem wyludniania się jest odpływ migracyjny przy bardzo słabym napływie. W dużej części nakładają się tutaj – na zasadzie sprzężenia zwrotnego – podwyższone wskaźniki ubytku naturalnego (wysoka stopa zgonów, niska urodzeń, por. ryc. 3.4).

W konsekwencji we wschodniej i centralnej Polsce, poza obszarami metropolitalnymi, ukształtował się duży obszar depopulacji i starości demograficznej.



Ryc. 8.6. Ekonomiczne obszary problemowe (budżety gmin i rozwój przedsiębiorczości) w 2004 r. Źródło: opracowanie autorskie.

Często patologiczne zachwianie struktury płci i wieku ogranicza możliwości założenia rodziny. W niektórych gminach wiejskich na 100 mężczyzn w wieku 20-34 lat przypada mniej niż 70 kobiet. W dodatku zachwiana struktura demograficzna cechująca się małym udziałem ludności w wieku produkcyjnym, przy wysokim bezrobociu, powoduje destabilizację ekonomiczną całych regionów i powoduje, że lokalna gospodarka jest uzależniona wyłącznie od transferów finansowych, głównie z budżetu państwa. W Polsce w 2002 r. było 527 gmin (spośród ich ogólnej liczby 2478), gdzie na 10 zamieszkałych osób (wszystkie kategorie wiekowe) pracują 3 lub mniej, co skutkuje wysokim obciążeniem ekonomicznym (gmin, gdzie wskaźnik ten przekracza 5 pracujących osób, było zaledwie 4).

Demograficzne obszary problemowe (ryc. 8.4) pokrywają się zazwyczaj z regionami dysfunkcji społecznych (ryc. 8.5). Niski poziom rozwoju społeczno-gospodarczego i stagnacja gospodarcza generuje odpływ ludności, co przyczynia się do zmniejszenia popytu wewnętrznego i ograniczeniem możliwości rozwojowych lokalnej gospodarki. W warunkach Polski, po roku 1989, radykalne przyspieszenie procesów depopulacji i zaburzenia struktury demograficznej wielu obszarów nastąpiło na skutek upadku rolnictwa uspołecznionego, drobnej wytwórczości przemysłowej sektora państwowego oraz niepowodzenia restrukturyzacji gospodarczej w monofunkcyjnych ośrodkach przemysłowych.

Podstawowym problemem generującym dysfunkcje społeczne jest współcześnie długotrwałe bezrobocie. Niezwykle niepokojący jest fakt, że przy średnim spadku bezrobocia w kraju, w niektórych regionach rejestruje się jego wzrost. Generalnie poprawa następuje na obszarach metropolitalnych i w większych miastach, a pogarszanie w regionach peryferyjnych (np. Śleszyński, 2005b). Utrzymanie się takiej tendencji może prowadzić do pogłębienia się polaryzacji społeczno-przestrzennej miasto – wieś (a ściślej aglomeracje – peryferie).

Wskaźnik stopy bezrobocia współwystępuje z obszarami dysfunkcji społeczno-gospodarczej i może służyć do monitorowania struktury przestrzennej procesów degradacji społecznej. Konieczne jest prowadzenie analiz w szczególowej dezagregacji przestrzennej.

Rolnicze obszary problemowe charakteryzuje nagromadzenie negatywnych zjawisk społeczno-ekonomicznych i (lub) przyrodniczych, które czynią je upośledzonymi w stosunku do obszarów rolniczych o cechach przeciętnych w kraju i osłabiają ich funkcję rolniczą. Można zaproponować podział rolniczych obszarów problemowych na (Bański, 1999): (1) obszary opóźnione w rozwoju, z relatywnie niskim poziomem rozwoju rolnictwa; (2) obszary rezerw produkcyjnych, o niedostatecznym wykorzystaniu przyrodniczego i (lub) społeczno-gospodarczego potencjału produkcyjnego; (3) obszary niekorzystnych warunków przyrodniczych, utrudniających prowadzenie działalności rolniczej; (4) obszary konfliktowe, cechujące się nadmiernym rozwojem funkcji pozarolniczych, głównie technoprodukcyjnych, które ograniczają należyte wykonywanie funkcji rolniczej.

Obszary opóźnione w rozwoju koncentrują się w środkowej i południowo-wschodniej części kraju. Ostatnie badania na podstawie spisów rolnych z 1996 i 2002 r. wskazują, że są to obszary stabilne terytorialnie. Szczegółowa analiza wskazała na występowanie wielu niekorzystnych cech wspólnych, do których należą przede wszystkim: niski stopień towarowości gospodarstw rolnych, słabe wyposażenia gospodarstw w infrastrukturę techniczną i niski poziom wykształcenia ludności rolniczej.

Obszary przyrodniczych rezerw produkcyjnych nie wykorzystują w procesie produkcji rolnej potencjału warunków naturalnych. Wykorzystanie gleb na obszarze przyrodniczych rezerw produkcyjnych jest na ogół poprawne i zgodne z ich rolniczą przydatnością, ale osiągnane plony nie odzwierciedlają w pełni jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Do przyczyn osłabiających potencjał produkcyjny rolnictwa należą wadliwa struktura agrarna, małe nakłady na techniczne środki produkcji, niskie kwalifikacje zawodowe rolników oraz starzenie się ludności rolniczej.

Wśród obszarów o niekorzystnych warunkach przyrodniczych można wyróżnić dwie kategorie: obszary niskiej jakości środowiska przyrodniczego i obszary zdegradowanego środowiska przyrodniczego. Pierwszej grupie towarzyszą na ogół słabej jakości gleby, druga koncentruje się na bardzo niewielkich obszarach, silnie przekształconych przez człowieka.

Obszary problemowe rolnictwa znajdują się w następujących rejonach Polski:

- południowy wschód, gdzie nakładają się różne typy rolniczych obszarów problemowych. W tamtejszym rolnictwie ukształtował się model małych gospodarstw dwuzawodowych, o niskim stopniu towarowości i niedostatecznym wyposażeniu w infrastrukturę techniczną. Znaczna część tego obszaru ma dobre warunki agroekologiczne, które nie są należycie wykorzystane;
- wschodnia część Mazowsza i północno-wschodnia Polska (poza ziemią łomżyńską). Wieś cechują niekorzystne procesy demograficzne, niska aktywność rolników, złe wyposażenie gospodarstw w maszyny rolnicze i infrastrukturę techniczną. Dodać do tego trzeba stosunkowo słabe warunki przyrodnicze, utrudniające uprawę niektórych roślin;
- obszar Sudetów i częściowo Niziny Śląskiej, na którym koncentrują się różne typy problemów w gospodarce rolnej, począwszy od zapóźnienia w jej rozwoju, po niskie wykorzystanie środowiska przyrodniczego w produkcji roślinnej;
- małe obszary na Pomorzu i Ziemi Lubuskiej, na których upadek PGR spowodował ekstensyfikację użytkowania ziemi i struktury zasiewów oraz gwałtowny wzrost bezrobocia. Upadek gospodarczy tych obszarów przejawia się m. in. w niskim wykorzystaniu społeczno-ekonomicznych rezerw produkcyjnych;
- obszar świętokrzyski – największy w Polsce. Znaczną część obejmują tereny opóźnione w rozwoju, obszary rezerw produkcyjnych, a Góry Świętokrzyskie można zaliczyć do obszarów niskiej jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej.

Pełna identyfikacja obszarów problemowych wymaga szczegółowego określenia celów i pytań badawczych oraz wypracowania odpowiednich mierników analitycznych i zgromadzenia szczegółowych, wyczerpujących i wiarygodnych danych. Na potrzeby praktyki, do celów polityki regionalnej, typologia czy klasyfikacja przestrzenna obszarów problemowych ma wartość studiów diagnostycznych. Wartość praktyczną przyniosłoby dopiero sformułowanie celów polityki regionalnej w układzie hierarchicznym od bardzo ogólnych (wspieranie obszarów opóźnionych) do szczegółowych (konkretnych decyzji o alokacji funduszy strukturalnych).

9. NOWE ELEMENTY KSZTAŁTUJĄCE STRUKTURĘ PRZESTRZENNĄ KRAJU

O przyszłości struktury zróżnicowań przestrzennych Polski, kształtowanej przez naturalne procesy społeczno-gospodarcze, w większym stopniu niż w ostatnich latach powinna decydować polityka regionalna państwa. Podstawowymi elementami tej polityki powinno być z jednej strony sprzyjanie wychodzeniu słabszych regionów z zacofania, a z drugiej – uzyskiwanie przez regiony metropolitalne wyższej pozycji konkurencyjnej w strukturze regionalnej Unii Europejskiej. Wynika to z nadrzędnego celu polskiej polityki regionalnej, jakim powinno być zapewnienie integralności terytorialnej i spójności przestrzennej powiązań społeczno-gospodarczych całego kraju. Realizacja takiego celu wymaga podjęcia długoterminowych, systematycznych działań.

Po pierwsze, należy w istotny sposób zmodyfikować obowiązujące koncepcje rozwoju sieci infrastruktury. Na zasadzie inercji, są one dostosowane do schematów powstałych w warunkach gospodarki centralnie sterowanej. Koncepcje te nie odpowiadają aktualnym potrzebom i zarysowującym się tendencjom rozwojowym związanym z integracją europejską i globalizacją.

Wymagana jest co najmniej gruntowna korekta lub nowa wizja i koncepcja rozwoju infrastruktury, dostosowanej przede wszystkim do potrzeb gospodarki narodowej, a następnie dopiero do potrzeb innych członków Unii Europejskiej i Unii jako całości. Istotne jest też ustalenie kolejności budowy poszczególnych elementów infrastruktury zgodnie z bieżącymi potrzebami kraju, a nie z interesami różnego rodzaju grup o charakterze regionalnym, lokalnym, kapitałowym i sektorowym (np. przedsiębiorstw budujących autostrady).

W interesie gospodarki polskiej jako całości inwestycją infrastrukturalną do realizacji w pierwszej kolejności powinna być autostrada o układzie trójkąta Warszawa-Poznań-Wrocław-Warszawa, jako powiązanie trzech najbardziej dynamicznie rozwijających się obszarów metropolitalnych kraju. Umożliwiłoby to uzyskanie efektów synergii w procesie przyciągania zewnętrznego kapitału oraz dalszego rozwoju i modernizacji tych obszarów. Pozwoliłoby również na osiągnięcie standardów dostępności przestrzennej południowo-zachodniej i centralnej Polski względem

trzonowych regionów Unii Europejskiej, porównywalnych z osiągniętymi standardami w przypadku Czech i Węgier.

Bardzo niekorzystne jest, zapisane w obowiązujących planach, pozostawianie obszaru metropolitalnego Wrocławia bez połączenia autostradowego z Warszawą i z Poznaniem. Obecnie w Polsce południowo-zachodniej ukształtował się obszar relatywnie dobrze skomunikowany z zachodnią częścią Unii Europejskiej, a jednocześnie oderwany od centrum kraju. Zarówno rejestrowane, jak i prognozowane przewozy jednoznacznie dowodzą znaczenia roli kierunku skośnego, prowadzącego z południowych Niemiec i Czech w stronę Warszawy i dalej w kierunku Litwy, Łotwy i Estonii.

Do korekty koncepcji budowy sieci powiązań transportowych skłaniają również opracowania ESPON, które wskazują na kluczowe znaczenie relacji pomiędzy ośrodkami metropolitalnymi Europy (jak wcześniej wspomniano, na terenie Polski wyróżnianych jest 8 tzw. MEGA – *Metropolitan European Growth Areas*, tj.: aglomeracje Warszawy, Trójmiasta, Szczecina, Poznania, Łodzi, Wrocławia, Krakowa i konurbacja górnośląska). Analogicznymi centrami europejskimi położonymi w bezpośrednim sąsiedztwie Polski i oddziałującymi na jej przestrzeń są: Berlin, Praga, Wiedeń, Bratysława, Budapeszt i Wilno. Istniejący i planowany system nowoczesnej infrastruktury lądowej pomija powiązania pomiędzy niektórymi z wymienionych MEGA.

Analiza współczesnego układu powiązań handlowych, delimitacja obszarów koncentracji eksportu oraz prognozy wynikające z realizacji projektowanych dotychczas koncepcji korytarzy transeuropejskich pozwalają przewidywać istotne zmiany struktury przestrzennej naszego kraju. Prawdopodobnie nastąpi przesunięcie się obszaru największej aktywności gospodarczej, czyli tzw. Polskiego Bieguna Europy Środkowej (obecna Koncepcja, Polityka Przestrzennego Zagospodarowania Kraju) w kierunku północnym i zachodnim. Połączenia autostradowe przyczynią się głównie do wzmocnienia roli Poznania, Wrocławia i Szczecina jako centrów wymiany międzynarodowej i uzyskania przez te obszary metropolitalne wyższej od obecnej rangi w skali całej Unii Europejskiej. Przewidywać można również zwiększenie międzynarodowego znaczenia gospodarczego niektórych ośrodków małych i średniej wielkości, szczególnie w zachodniej części Polski. W interesie Polski jednym z głównych celów polityki regionalnej państwa powinno być nie tylko wzmacnianie, ale również rozszerzanie terytorialne zasięgu oddziaływania Bieguna Europy Środkowej.

Silne oddziaływanie uwarunkowań zewnętrznych na zróżnicowania przestrzenne w Polsce, zwłaszcza na obszary pogranicza, wymaga zwrócenia na te obszary szczególnej uwagi w polityce regionalnej naszego kraju.

Głównym ośrodkiem dyfuzji innowacji i integracji gospodarczej obszaru pogranicza polsko-niemieckiego powinien być układ współpracujących ośrodków metropolitalnych Szczecin-Poznań-Wrocław. Taki układ mógłby stać się pewną przeciwwagą dla wpływów obszaru metropolitalnego Berlina.

Układem zwornikowym obszaru Polski południowej pozostanie oś połączeń komunikacyjno-transportowych biegnąca od granicy z Niemcami poprzez Wrocław,

Opole, Konurbację Górnośląską, Kraków, Tarnów i Rzeszów do granicy z Ukrainą. Pełne wykorzystanie walorów położenia geograficznego wymaga wzmocnienia powiązań tej osi ze środkową i wschodnią częścią kraju oraz z Czechami i Słowacją.

W przypadku pogranicza wschodniego głównym ośrodkiem generującym rozwój gospodarczy pozostaje obszar metropolitalny Warszawy. Duże ośrodki miejskie tego obszaru przybierające dopiero charakter metropolitalny, tj. Białystok i Lublin oraz w drugiej kolejności Rzeszów i Olsztyn wymagają włączenia w system nowoczesnych powiązań infrastrukturalnych. Ważnym zadaniem polityki regionalnej państwa powinno być stworzenie tych warunków i radykalne wzmocnienie funkcji metropolitalnych tych miast jako bram do Unii Europejskiej.

Zachowania podmiotów gospodarczych wyraźnie wskazują na koncentrację działalności gospodarczej na obszarze metropolitalnym Warszawy. W szerszym układzie regionalnym następuje szybszy rozwój gospodarczy na obszarach usytuowanych pomiędzy Warszawą, Poznaniem, Wrocławiem i Łodzią niezależnie od prowadzonej polityki regionalnej. Polityka regionalna i plany strategiczne raczej dostosowują się bowiem do trendów niż je kształtują.

Inna sytuacja ma miejsce na wschód od Warszawy. Rozwój regionalny wschodniej Polski jest uzależniony od impulsów gospodarczych wychodzących z obszaru metropolitalnego Warszawy lub przechodzących przez stolicę.

Wschodnia granica Polski – aktualnie granica Unii Europejskiej, przez lata była barierą rozwoju gospodarczego. Wzdłuż niej ukształtował się obszar tzw. Ściany Wschodniej charakteryzujący się nagromadzeniem negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych. W nowej sytuacji geopolitycznej „niewidzialna ręka rynku” wymaga na tym obszarze świadomego i planowego impulsu inwestycyjnego pochodzącego ze strony polityki regionalnej państwa. Konieczne są bardziej aktywne działania w celu przywrócenia gospodarce wschodniej Polski zdolności do uruchomienia procesu realnej konwergencji. Rozwój gospodarczy nie może opierać się wyłącznie na czynnikach endogenicznych. Impuls rozwojowy, wywołany polityką regionalną, powinien ukształtować infrastrukturalne warunki zachęcające prywatnych inwestorów do rozwijania działalności gospodarczej na tym obszarze.

Niezbędnym warunkiem zwiększenia szans rozwojowych Warszawy i podniesienia jej pozycji jako metropolii europejskiej jest radykalne polepszenie infrastruktury komunikacyjnej w układzie regionalnym. Powstanie węzła infrastrukturalnego na obszarze metropolitalnym Warszawy stworzy szansę rozwoju zacofanym obszarom wschodniej Polski. Pozwoli też stolicy na podjęcie konkurencji z Berlinem, Pragą i Budapesztem, także aspirującymi do pełnienia roli głównej bramy Unii Europejskiej na wschód i tym samym uzyskania wyższej od obecnej pozycji w hierarchii metropolii europejskich. Pierwszym krokiem powinna być budowa obwodnicy w postaci autostrady lub co najmniej drogi ekspresowej wokół obszaru metropolitalnego Warszawy, z której powinny odchodzić przyszłe połączenia autostradowe na północny wschód (w kierunku Białegostoku i dalej państw nadbałtyckich – jako część *Via Baltica*) oraz na południowy wschód (w kierunku Lublina i dalej Lwowa – jako część *Via Intermare*). Bez realizacji tych inwestycji

obszar metropolitalny Warszawy stanie się zakończeniem i „ostatnią rubieżą” kształtującej się osi rozwoju gospodarczego Berlin-Poznań-Warszawa.

Koncepcje *Via Baltica* i *Via Intermare* są zgodne w znacznym stopniu z koncepcjami zawartymi w niektórych opracowaniach europejskich. W badaniach ESPON (Projekt 1.2.1), przyjęto, że dla większych ośrodków (ponad 200 tys. mieszkańców) odległych o ponad 100 km od innych miast tego samego lub wyższego rzędu istnieje uzasadnienie budowy infrastruktury szybkiego transportu (autostrady, koleje dużych prędkości, względnie porty lotnicze). W warunkach polskich jedynymi większymi miastami nieposiadającymi (obecnie ani zgodnie z obowiązującymi koncepcjami) dostępu do szybkiego transportu i jednocześnie położonymi w odległości ponad 100 km od węzłów takiego transportu są Lublin i Białystok. Dlatego w przyszłości powinna zostać uwzględniona możliwość włączenia ich do docelowej sieci autostrad i uruchomienia w nich pasażerskich portów lotniczych.

Rozwój głównych korytarzy transportowo-infrastrukturalnych, które mogą stać się osiami rozwoju gospodarczego i społecznego, stanowi z jednej strony szansę efektywnej integracji gospodarczej Polski w skali Unii Europejskiej, a z drugiej – pełnienia przez Polskę w skali kontynentalnej funkcji pomostowej lub łącznikowej (a nie strefy buforowej lub bariery) pomiędzy Zachodem i Wschodem. Taka funkcja pozwoliłaby wykorzystać rentę lokalizacyjną wynikającą z położenia geograficznego w procesie rozwoju gospodarczego. Atutem Polski w jednoczącej się Europie może być również istnienie gęstej sieci kolejowej. Zgodnie z polityką ekorozwoju sieć kolejowa powinna stanowić alternatywę dla masowego transportu drogowego szczególnie w tranzycie towarowym, lecz także w międzyregionalnym (Intercity) ruchu pasażerskim.

Konieczne jest nowe spojrzenie na docelową sieć nowoczesnej infrastruktury (drogowej, kolejowej, lotniczej i energetycznej) przede wszystkim pod kątem potrzeb polskich podmiotów gospodarczych i polskich obywateli. Priorytetowa powinna być zatem realizacja powiązań infrastrukturalnych pomiędzy metropoliami oraz na kierunkach międzynarodowych ważnych dla polskiego eksportu. Szczególnie ważne jest przywrócenie Warszawie (jedynej polskiej metropolii w znaczeniu europejskim) roli podstawowego węzła nowoczesnej infrastruktury transportowej (obecnie znajduje się ona praktycznie na peryferiach powstającej sieci). Układ tak postrzeganych powiązań funkcjonalnych polskiej gospodarki przedstawiono na ryc. 9.1. Tranzyt, zwłaszcza drogowy, ma w tym kontekście znaczenie trzeciorzędne, także z uwagi na ogromne koszty zewnętrzne (środowiskowe, związane z bezpieczeństwem ruchu, itd.).

W przypadku ośrodków średniej wielkości najważniejsze jest połączenie ich z dużymi metropoliami (przede wszystkim polskimi). Tylko taki układ zapewnia integrację przestrzenną kraju oraz dyfuzję procesów rozwojowych, a w pewnym stopniu pozwala na zastępowanie migracji dojazdami do pracy. Obowiązujący układ docelowy autostrad i dróg ekspresowych (stanowiący załącznik do projektu NPR) został ostatnio rozszerzony i obejmuje zdecydowaną większość potencjalnych szlaków. Jedynym wyznacznikiem hierarchii wymienionych tam tras po-

zostaje podzielona na autostrady i drogi ekspresowe. Konieczne jest wskazanie tych odcinków dróg ekspresowych, których realizacja jest priorytetowa i w których przypadku należałoby rozważyć podniesienie rangi do poziomu autostrady. Dotyczy to w pierwszej kolejności odcinków:

- Warszawa-Piotrków Trybunalski-Wrocław-Lubawka-Praga (drugi obok berlińskiego najważniejszy szlak łączący stolicę Polski z Europą Zachodnią; wyjątkowo słaba dostępność Warszawy z Dolnego Śląska – konkurencja ze strony lepiej dostępnego Berlina);
- Warszawa-Kraków (połączenie dwóch największych centrów turystycznych i kulturalnych; odciążenie trasy Warszawa-Katowice, wykorzystywanej obecnie w ruchu drogowym do Krakowa i w Karpaty);



Ryc. 9.1. System osadniczo-administracyjny i główne powiązania funkcjonalne.
Źródło: opracowanie autorskie.

- Warszawa-Gdańsk (z odgałęzieniem w kierunku Olsztyna oraz Warmii i Mazur; rozszerzenie w kierunku wschodnim zaplecza zespołu portów w Gdańsku i Gdyni);
- Warszawa-Białystok i Warszawa-Lublin (obciążenie ruchem w obu wypadkach znacznie większe niż na wschodnim odcinku przyszłej A2; podstawa rozwoju wschodnich potencjalnych obszarów metropolitalnych);
- Gdańsk-Poznań-Wrocław (S5);
- Szczecin-Gorzów Wielkopolski-Poznań (północna część drogi S3).

O ile inwestycje w transporcie drogowym warunkują w wielu przypadkach rozwój gospodarczy, o tyle nowoczesne rozwiązania w kolejnictwie są obecnie niejako warunkiem przetrwania tej formy komunikacji. Dlatego niezbędne jest:

- przystąpienie do projektowania i budowy kolei wielkich prędkości, w pierwszej kolejności pomiędzy metropoliami, tam gdzie obecne powiązania kolejowe są całkowicie nieefektywne (Warszawa-Łódź-Wrocław); z dowiązaniem do sieci europejskiej w drugim etapie;
- modernizacja części istniejących szlaków, zmierzająca do podniesienia prędkości przewozów i obejmująca nie tylko wymianę infrastruktury kolejowej (tory, podkłady, systemy zarządzania ruchem), ale także budowę bezkolizyjnych skrzyżowań z ruchem drogowym;
- podjęcie zdecydowanych działań na rzecz transportu multimodalnego o charakterze zarówno inwestycyjnym (terminale) jak i administracyjnym (presja ekonomiczna w kierunku przewozu pojazdów ciężarowych, zwłaszcza w ruchu tranzytowym, koleją);
- modernizacja kolei podmiejskich w sąsiedztwie dużych ośrodków i ich integracja z transportem miejskim.

W odniesieniu do inwestycji zarówno drogowych, jak i kolejowych niezmiernie ważne jest zapewnienie koncentracji środków na kilku najważniejszych przedsięwzięciach. Obecne procedury polityczne i administracyjne sprzyjają raczej ich rozproszeniu, wykluczając stworzenie spójnej sieci nowoczesnego transportu, co jest warunkiem uzyskania trwałych efektów rozwojowych.

Spośród innych rodzajów infrastruktury transportowej najważniejsza wydaje się dalsza modernizacja portów morskich (w tym dowiązanie do sieci transportu lądowego oraz rozwój żeglugi bałtyckiej – tzw. „autostrada bałtycka” oraz żegluga promowa). Istotne znaczenie ma również policentryczny rozwój lotnictwa pasażerskiego (z powstaniem nowych obiektów, zwłaszcza we wschodniej Polsce) oraz inwestycje strategiczne w transporcie rurociągowym (gazociąg ze złóż norweskich, ropociąg Brody-Płock).

Obecnie istniejący stan prawny w zakresie docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych przedstawiono na ryc. 9.2. W przypadku pełnej realizacji przyniesie on usprawnienie funkcjonowania gospodarki i zmiany struktury zagospodarowania przestrzennego Polski. Nie odpowiada on jednak współczesnemu systemowi powiązań funkcjonalnych gospodarki na obszarze kraju (ryc. 9.1) ani tym bardziej nie przyczyni się do ukształtowania się bardziej racjonalnej struktury zagospodarowania przestrzennego w przyszłości. Aby radykalnie podnieść konkurencyjność

polskiej gospodarki w skali Unii Europejskiej korzystniejsza byłaby struktura zagospodarowania przestrzennego generowana przez inwestycje infrastrukturalne przedstawione na ryc. 9.3. Szczególne znaczenie ma w tym przypadku nadanie priorytetów i kolejność realizacji poszczególnych odcinków sieci infrastrukturalnej.

Przebiegi i struktura przestrzenna mają znaczenie gospodarcze. To stwierdzenie, oczywiste dla wielu badaczy zajmujących się zagospodarowaniem przestrzennym i gospodarką przestrzenną, dla geografów i urbanistów, zbyt często jest ignorowane przez znaczną część polityków i ekonomistów, a zwłaszcza decydentów. Można mówić o tzw. „ślepotach przestrzennej” decydentów – poczynając od skali lokalnej (np. lokowanie osiedli mieszkaniowych na terenach zalewowych) po błędne decyzje lokalizacyjne w skali ponadregionalnej.

Realizacja przedstawionych na rycinie 9.3. priorytetowych inwestycji transportowych jest najtańszym elementem zachowania integralności terytorialnej i spójności przestrzennej kraju poprzez stworzenie korzystnej infrastruktury technicznej dla powiązań gospodarczych i społecznych. Jednocześnie zwiększa szansę włączenia najsilniej rozwiniętych obszarów Polski do mającego w przyszłości szansę ukształtowania się pasma przyspieszonego rozwoju, który mógłby ciągnąć



Ryc.9.2. Obowiązujący układ autostrad i dróg ekspresowych. Źródło: *Harmonogram budowy autostrad i dróg ekspresowych na lata 2007-2013. Załącznik do Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-2013, Ministerstwo Infrastruktury, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.*

się od południowych Niemiec poprzez Czechy, zachodnią Słowację, Śląsk i Wielkopolskę po linię łączącą obszary metropolitalne Krakowa, Warszawy i Gdańska oraz dalej poprzez Litwę, Łotwę i Estonię.

Realizacja wyłącznie obowiązującego układu autostrad spycha terytorium Polski na pozycje peryferyjne i tranzytowe, obsługujące i uzupełniające potrzeby centrum gospodarczego zachodniej części Unii Europejskiej.



Ryc. 9.3. Priorytetowe inwestycje transportowe a aktualnie realizowane plany budowy autostrad. Źródło: opracowanie autorskie.

BIBLIOGRAFIA

- Babiński Z., 2002, *Wpływ zapór na procesy korytowe rzek aluwialnych ze szczególnym uwzględnieniem stopnia wodnego Włocławek*, Wydawnictwo Akademii Bydgoskiej im. Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz.
- Balcerzak-Paradowska P., Głogosz D., Hebda-Czaplicka I., Kołaczek B., Szymborski J., 2004, *Założenia polityki ludnościowej w Polsce*, Instytut Pracy i Spraw Socjalnych, Warszawa.
- Bański J., 1998, *Gospodarka ziemią w Polsce w okresie restrukturyzacji*, Projekt badawczy – Gospodarka ziemią w okresie restrukturyzacji i wchodzenia do struktur europejskich, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Bański J., 1999, *Obszary problemowe w rolnictwie Polski*, Prace Geograficzne, 172, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Bański J., 2001, *Polskie rolnictwo na tle rolnictwa Unii Europejskiej – ocena dystansu*, [w:] J. Bański (red.), *Wieś i rolnictwo u progu Unii Europejskiej*, Studia Obszarów Wiejskich, 1, Komisja Obszarów Wiejskich PTG, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 29-42.
- Bański J., Stola W., 2004, *Przemiany struktury przestrzennej i funkcjonalnej obszarów wiejskich w Polsce*, Studia Obszarów Wiejskich, 3, Komisja Obszarów Wiejskich PTG, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Bański J., 2006, *Geografia polskiej wsi*, PWE, Warszawa.
- Behrens A., 2000a, *Per capita GDP below 75% of the EU average in 50 of 211 EU regions*, Statistics in Focus, Theme 1-1/2000, Eurostat.
- Behrens A., 2000b, *Regional Gross Domestic Product in Central European Candidate Countries*, Statistics in Focus, Theme 1-2/2000, Eurostat.
- Bijak J., Kupiszewska D., Kupiszewski M., Saczuk K., 2005, *Impact of international migration on population dynamics and labour force resources in Europe*, CEFMR Working Paper 1/2005, http://www.cefmr.pan.pl/docs/cefmr_wp_2005-01.pdf
- Bogdanowski J., 1999, *Wstępna koncepcja systemu ochrony krajobrazów kulturowych Polski oparta na optymalizacji wykorzystania krajobrazowych zasobów kraju*, Politechnika Krakowska, Kraków.

- Ciok S., 1998, *Bariery i ograniczenia współpracy transgranicznej (ze szczególnym uwzględnieniem granicy polsko-niemieckiej)*, [w:] J. Kitowski (red.), *Czynniki i bariery współpracy transgranicznej – próba syntezy*, Rozprawy i Monografie Wydziału Ekonomicznego, 15, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, Komisja Geografii Komunikacji PTG, Rzeszów, s. 53-67.
- Czapiński J., Panek T. (red.), 2000, *Diagnoza Społeczna 2000. Warunki i jakość życia Polaków oraz ich doświadczenia z reformami systemowymi po 10 latach transformacji*, Wyższa Szkoła Pedagogiczna Towarzystwa Wiedzy Powszechnej, Warszawa.
- Czapiński J., Panek T. (red.), 2003, *Diagnoza społeczna 2003. Warunki i jakość życia Polaków*, Rada Monitoringu Społecznego, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Warszawie.
- Czapiński J., Panek T. (red.), 2005, *Diagnoza społeczna 2005. Warunki i jakość życia Polaków*, Rada Monitoringu Społecznego, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Warszawie.
- Czerny A., Nowosielska E., 1996, *Wybory prezydenckie 1995*, [w:] *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej*, plansza 75.4., IGiPZ, PAN, Główny Geodeta Kraju, Warszawa
- Czerny A., Nowosielska E., 1998, *Wybory parlamentarne 1997. Referendum Konstytucyjne 1997*, [w:] *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej*, IGiPZ, PAN, Główny Geodeta Kraju, Warszawa, plansza 75.5
- Czyczula W., Filarska A., Gertz J., 2005, *Rozwój transportu lotniczego w Polsce w związku z ekspansją tanich przewoźników*, Przegląd Komunikacyjny, 9, s. 20-26
- Degórski M., 2002, *Problemy regionalnej współpracy transgranicznej w aspekcie ochrony środowiska*, [w:] J. Kitowski (red.), *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – bilans dokonań*, Uniwersytet Rzeszowski, Oddział Rzeszowski PTG, Rzeszów, s. 67-78.
- Degórski M., 2003, *Silne i słabe strony polskiej przestrzeni ekologicznej wobec koncepcji Europejskiej Perspektywy Rozwoju Przestrzennego*, [w:] M. Śmigielka, J. Słodczyk (red.), *Geograficzne aspekty globalizacji i integracji europejskiej*, Polskie Towarzystwo Geograficzne – Oddział w Opolu, Uniwersytet Opolski – Zakład Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Wydział Ekonomiczny, Opole, s. 109-116.
- Degórski M., 2004, *Stan środowiska przyrodniczego a przeobrażenia przestrzeni wiejskiej*, [w:] J. Bański (red.), *Polska przestrzeń wiejska: procesy i perspektywy*, Studia Obszarów Wiejskich PTG, Komisja Obszarów Wiejskich PTG, IGiPZ PAN, 6, s. 177-195
- Degórski M., 2005, *Potencjał środowiska przyrodniczego oraz współpraca w zakresie jego wykorzystania i ochrony wzdłuż wewnętrznych granic Unii Europejskiej na przykładzie Polski i Niemiec*, [w:] B. Gworek (red.), *Obieg Pierwiastków w Przyrodzie, Monografie*, 3, Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa.

- Domański B., 2001, *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski. Prawidłowości rozmieszczenia, uwarunkowania i skutki*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Domański R., 1982, *Teoretyczne podstawy geografii ekonomicznej*, PWE, Warszawa.
- Dziewoński K. (red.), 1981, *Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce*, Wrocław.
- Dziewoński K., Korcelli P. (red.), 1981, *Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce*, Prace Geograficzne, 140, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Dziewoński K., Malisz B., 1978, *Przekształcenia przestrzenno-gospodarczej struktury kraju*, PWN, Warszawa.
- Eberhardt P., 1989, *Regiony wyludniające się w Polsce*, Prace Geograficzne, 148, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Forest Condition in Europe 2000. Results of 1999 Survey*, EC-UN, ECE, Brussels-Geneva.
- ELC*, 2000, *European Landscape Convention*, European Environmental Bureau, Brussels.
- ESDP*, 1999, *European spatial development perspective, towards balanced and sustainable development of the territory of the EU*, Postdam.
- ESSD*, 2001, *EU Strategy for Sustainable Development*, European Environmental Bureau, Brussels.
- Furmankiewicz M., 2001, *Zróżnicowanie regionalne związków partnerskich polskich samorządów gminnych*, [w:] I. Łęcka (red.), *Geografia różnorodności, różnorodność w geografii*, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, Warszawa, s. 53-59.
- Gałązka A., 2004, *Uwarunkowania i stan rozwoju infrastruktury na obszarach wiejskich w okresie transformacji*, [w:] J. Bański (red.), *Polska przestrzeń wiejska: procesy i perspektywy*, Studia Obszarów Wiejskich, 6, Komisja Obszarów Wiejskich PTG, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 145-164.
- Gawryszewski A., 2005, *Ludność Polski w XX wieku*, Monografie, 5, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Gawryszewski A., Korcelli P., Nowosielska E., 1998, *Funkcje metropolitalne Warszawy*, Zeszyty IGiPZ PAN, Warszawa, 53.
- Gierańczyk W., Stańczyk A., 2001a, *Przemiany struktury przestrzennej przemysłu na ziemiach polskich*, *Czasopismo Geograficzne*, 3-4, s. 259-281.
- Gierańczyk W., Stańczyk A., 2001b, *Okręgi przemysłowe w Polsce u progu XXI wieku*, [w:] Z. Ziolo (red.), *Problemy przemian struktur przemysłowych w procesie wdrażania reguł gospodarki rynkowej*, Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG, 3, Warszawa-Kraków-Rzeszów, s. 61-70.
- Gmaj K., 2005, *Imigranci na polskim rynku pracy w świetle opinii pracodawców*, Raporty i Analizy, 3, Centrum Stosunków Międzynarodowych, Warszawa.
- Golinowska S., 2004, *Popyt na pracę cudzoziemców. Polska i sąsiedzi*, Instytut Pracy i Spraw Socjalnych, Warszawa.

- Gorczyca M., 2003, *Jak mieszkamy. Wyniki Spisu Powszechnego 2002*, Polityka Społeczna, 11-12, s. 14-18.
- Gorzela G., Jałowiecki B., 2001a, *Strategie rozwoju regionalnego województw: próba oceny*, Studia Regionalne i Lokalne, 1(5), s. 41-59.
- Gorzela G., Jałowiecki B., 2001b, *Konkurentosposownost regionow*, Belorusskij Ekonomiceskij Żurnal, 1, s. 84-96.
- Heffner K., 1999, *The return of emigrants from Germany to upper Silesia: reality and prospects*, [w:] K. Iglicka, K. Sword (red.), *The Challenge of East-West Migration for Poland*, Studies in Russia and East Europe, Macmillan Press Ltd., London, s. 168-205.
- Hryniewicz J., Jałowiecki B., Mync A., 1997, *Ruchliwość pracowników naukowych w latach 1994-1996*, Studia Regionalne i Lokalne, 22, Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego, Warszawa.
- Iglicka K., 2001, *Migracje zagraniczne Polaków w drugiej połowie XX wieku*, [w:] A. Stępnia (red.), *Swobodny przepływ pracowników w kontekście wejścia Polski do Unii Europejskiej*, Pełnomocnik Rządu do Spraw Negocjacji o Członkostwo RP w Unii Europejskiej, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa, s. 41-60.
- Iglicka K., Jadźwińska E., Kępińska E., Koryś P., 1997, *Imigranci w Polsce w świetle badania sondażowego*, Prace Migracyjne, 10, Instytut Studiów Społecznych UW, Warszawa.
- Iglicka K., Weiner A., 2005, *Wpływ rozszerzenia Unii Europejskiej na ruchy migracyjne na terenie Polski*, Raporty i Analizy, 7, Centrum Stosunków Międzynarodowych, Warszawa.
- International Road Federation Report. Tiling for tolls*, 1996, World Highways, 3, London.
- Jerczyński M., 1999, *Patterns of spatial mobility of citizens of the former Soviet Union*, [w:] K. Iglicka, K. Sword (red.), *The Challenge of East-West Migration for Poland*, Studies in Russia and East Europe, Macmillan Press Ltd., London, s. 105-119.
- Jończy R., 2004, *Wpływ migracji zarobkowych śląskiej ludności autochtonicznej na poziom bezrobocia w woj. opolskim*, Polityka Społeczna, 4, s. 13-16.
- Kaa, van de, D., 1987, *Europe's Second Demographic Transition*, Population Bulletin, 42, 1, Population Reference Bureau, Washington.
- Kabaj M., 2004, *Zatrudnienie w „szarej strefie” w polskiej gospodarce. Fakty, tendencje, mity i nieporozumienia*, Polityka Społeczna, 1, s. 1-5.
- Kamińska W., 2006, *Kształtowanie się pozarolniczej indywidualnej działalności gospodarczej w latach 1988-2003*, Prace Geograficzne, 203, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Komornicki T., 1999, *Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990-1996*, Geopolitical Studies, 5, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Komornicki T., 2000, *Potoki towarowe polskiego handlu zagranicznego a międzynarodowe powiązania transportowe*, Prace Geograficzne, 177, IGiPZ PAN, Warszawa.

- Komornicki T., 2003, *Przestrzenne zróżnicowanie międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych w Polsce*, Prace Geograficzne, 190, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Komornicki T., 2004, *Obszary koncentracji eksportu w przestrzeni przemysłowej Polski*, Przegląd Geograficzny, 76, 4, s. 473-491.
- Komornicki T., 2005, *Współpraca międzynarodowa samorządu gminnego a inne rodzaje powiązań transgranicznych na poziomie regionalnym i lokalnym*, [w:] A. Skorupska (red.), *Współpraca międzynarodowa samorządu gminnego*, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, Warszawa, s. 55-74.
- Komornicki T., Korcelli P., 2003, *Alternative Scenarios of Transportation Network Development for EU Accession Countries*, IASON Technical Note, Institute of Geography and Spatial Organisation PAS, Warsaw.
- Komorowski J., 2002, *Internacjonalizacja miast i jej uwarunkowania w Polsce*, [w:] J. Słodczyk (red.), *Przemiany bazy ekonomicznej i struktury przestrzennej miast*, Uniwersytet Opolski, Opole, s. 97-112.
- Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, 2001, Monitor Polski Nr 26, poz. 432.
- Korcelli P., 1997a, *Alternatywne projekcje zmian demograficznych i migracji w aglomeracjach miejskich*, [w:] P. Korcelli (red.), *Agglomeracje miejskie w procesie transformacji*, Zeszyty IGiPZ PAN, 45, Warszawa, s. 5-22.
- Korcelli P., 1997b, *The urban system of Poland in an era of increasing inter urban competition*, Geographia Polonica, 69, s. 45-54.
- Korcelli P. (red.), 1998, *Przemiany w zakresie migracji ludności jako konsekwencja przystąpienia Polski do Unii Europejskiej*, Biuletyn KPZK PAN, 184, Warszawa.
- Korcelli P., 2000, *Europejski system miast*, Przegląd Geograficzny, 72, 4, s. 355-372.
- Kotowska I.E. (red.), 1999, *Przemiany demograficzne w Polsce w latach 90. w świetle koncepcji drugiego przejścia demograficznego*, Monografie i Opracowania SGH, 461, Warszawa.
- Kowalski M., 2000, *Geografia wyborcza Polski. Zróżnicowanie przestrzenne zachowań wyborczych Polaków w okresie 1989-1998*, Geopolitical Studies, 7, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Kowalski M., Śleszyński P., *Uwarunkowania zachowań wyborczych w województwie śląskim*, Dokumentacja Geograficzna, 21, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Kozanecka M., 2003, *Różnice w poziomie rozwoju telekomunikacji w krajach europejskich*, [w:] Lijewski T., Kitowski J. (red.), Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 9, Komisja Geografii i Komunikacji PTG, Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Rzeszowskiego, Warszawa-Rzeszów.
- Kozłowska-Szczęśna T., Błażejczyk K., Krawczyk B., Limanówka D., 2002, *Bioklimat uzdrowisk polskich i możliwości jego wykorzystania w lecznictwie*, Monografie, 3, IGiPZ PAN, Warszawa.

- Kruger A., 2004, *Regional Gross Domestic Product In the Candidate Countries 2001*, Statistic in Focus, Theme 1-2/2004, Eurostat.
- Kukliński A., 1984, *Gospodarka przestrzenna Polski, Studia diagnostyczne i rekonstrukcyjne*, [w:] *Gospodarka przestrzenna Polski. Diagnoza i rekonstrukcja*, Wszechnica Polskiej Akademii Nauk, Ossolineum, Wrocław, s. 7-24.
- Kupiszewski M., Bijak J., Saczuk M., Serek R., 2003, *Komentarz do założeń prognozy ludności na lata 2003-2030 przygotowywanej przez GUS*, CEFMR Working Paper, 3 (http://www.cefmr.pan.pl/docs/cefmr_wp_2003-03.pdf).
- Lesthaeghe R., van de Kaa D., 1986, *Twee demografische transitities?* [w:] D. van de Kaa, R. Lesthaeghe (red.), *Bevolking: Groei en Krimp*, Van Loghum-Slaterus, Deventer, s. 9-24.
- Lijewski T., 1986, *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa.
- Lijewski T., 2000, *100 lat rywalizacji samochodu z koleją*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 6, Warszawa-Rzeszów, s. 131-145.
- Lista 2000. Polskie przedsiębiorstwa*, Rzeczpospolita, 12.10.2004, dodatek specjalny. *Łączność. Wyniki działalności 1995-2004*, GUS, Warszawa.
- Majewski J., 2002, *Współczesna sieć połączeń kolejowych w przestrzeni Polski*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 8, Warszawa-Rzeszów.
- Malisz B., 1986, *Three visions of the Polish space*, [w:] A. Kukliński (red.), *Regional studies in Poland: experience and prospects*, PWN, Warsaw, s. 75-102.
- Malisz B., 1996, *O ład przestrzenny: wspomnienia naukowca i urbanisty*, Centrum Upowszechniania Nauki, PAN, Warszawa.
- Menes E., 2001, *Mobilność ludzi*, Przegląd Komunikacyjny, 5, s. 1-5.
- Meyer B., 1999, *Przestrzenne aspekty dostępności usług pocztowych o charakterze powszechnym w Polsce*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 5, Warszawa-Rzeszów, s. 239-250.
- Miesięczna informacja o bezrobociu w Polsce w sierpniu 2005 roku*, 2005, GUS, Warszawa, http://www.stat.gov.pl/dane_spol-gosp/praca_ludnosc/mies_inf_bezrobocie/2005/0805.htm
- Mieszkania 2002*, 2003, GUS, Warszawa.
- Migracje wewnętrzne ludności 2002*, 2003, GUS, Warszawa.
- Migracje zagraniczne ludności 2002*, 2003, GUS, Warszawa.
- Mioduszewski W., 1999, *Ochrona i kształtowanie zasobów wodnych w krajobrazie rolniczym*, Wydawnictwo IMUZ, Falenty.
- Mioduszewski W., 2004, *Problemy gospodarki wodnej w rolnictwie w kontekście Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW). Woda i Kataklizmy, Materiały z posiedzenia Komitetu Gospodarki Wodnej PAN*, Komitet Gospodarki Wodnej PAN, Gdańsk, s. 35-48.
- Mokrzycki E., 1994, *Nowa klasa średnia*, Studia Socjologiczne, 1, s. 37-52.
- Narodowa Strategia Rozwoju Transportu na lata 2000-2006*, 2000, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Warszawa.

- Ochrona środowiska*, 2005, GUS, Warszawa.
- Okólski M., 1994, *Migracje zagraniczne w Polsce w latach 1980-89. Zarys problematyki badawczej*, *Studia Demograficzne*, 3, s. 3-59.
- Parysek J., 1997, *Podstawy gospodarki lokalnej*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- PELBS, 1995, *Pan European Landscape and Biodiversity Strategy*, Council of Europe.
- I Polityka Ekologiczna Państwa*, 1991, Dokument Rady Ministrów, Warszawa.
- II Polityka Ekologiczna Państwa*, 2001, Dokument Rady Ministrów, Warszawa.
- Potrykowska A., Śleszyński P., 1999, *Migracje wewnętrzne w Warszawie i województwie warszawskim*, *Atlas Warszawy*, 7, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Produkt Krajowy Brutto, Rachunki regionalne 2003, 2005*, GUS, Katowice
http://www.stat.gov.pl/dane_spol-gosp/rachunki_narodowe/pkb/2003/teksty.pdf
- Prognoza gospodarstw domowych na lata 2003-2030, 2003-2004*, GUS, Warszawa, http://www.stat.gov.pl/dane_spol-gosp/ludnosc/prognoza_gosp/index.htm
- Prognoza ludności na lata 2003-2030, 2003-2004*, GUS, Warszawa, http://www.stat.gov.pl/dane_spol-gosp/ludnosc/prognoza_ludnosci/index.htm
- Program Operacyjny „Wykształcenie i Kompetencje”. Narodowy Plan Rozwoju (projekt z 12 września 2005)*, 2005, Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu, Warszawa, http://www.menis.gov.pl/menis_pl/analizy_i_badania/program_operacyjny.pdf
- Rajkiewicz A., 2004, *Nad danymi NSP 2002 o migracjach zagranicznych ludności*, *Polityka Społeczna*, 4, s. 8-9.
- Raport o stanie lasów w Polsce*, 2004, Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych, Warszawa.
- Raport z wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2002*, 2003, GUS, Warszawa.
- Rauziński R., 1996, *Wpływ migracji zagranicznych na sytuację demograficzną Śląska Opolskiego w latach 1945-1995*, *Śląsk Opolski*, nr 2, s. 13-18.
- Rauziński R., 1998, *Współczesne migracje zagraniczne ze Śląska Opolskiego w świetle stosunków narodowościowych i demograficznych*, *Śląsk Opolski*, nr 2, s. 23-32.
- Rocznik statystyczny GUS*, 2005, GUS, Warszawa.
- Rogacki H., 2001, *Zróżnicowanie aktywności eksportowej i importowej województw Polski*, [w:] Z. Ziolo (red.), *Problemy przemian struktur przemysłowych w procesie wdrażania reguł gospodarki rynkowej*, *Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG*, 3, Warszawa-Kraków-Rzeszów, s. 43-50.
- Ruch drogowy 2000*, 2001, GUS, Warszawa.
- Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce oraz Polaków za granicą w 2000 r., w 2004 r.*, GUS, Warszawa.
- Sakson B., 2000, *Oszacowanie liczby i struktury ludności Polski w dniu 6.12.1988 z uwzględnieniem migracji lat 80.*, *Studia Demograficzne*, 1(137), s. 53-97.

- Skorupska A. (red.), 2005, *Współpraca międzynarodowa samorządu gminnego*, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, Warszawa.
- Strategia rozwoju edukacji na lata 2007-2014*, 2005, Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu, Warszawa.
http://www.menis.gov.pl/oswiata/biezace/strategia_2007_2013.pdf
- Stryjakiewicz T., 1999, *Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- Studium Kierunkowe Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Wzdłuż Granicy Polsko-Czeskiej*, 2005, maszynopis, Warszawa
- Sytuacja demograficzna Polski. Raport 2001*, 2003, Rządowa Rada Ludnościowa, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Warszawa.
- Sytuacja demograficzna Polski. Raport 2002*, 2004, Rządowa Rada Ludnościowa, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Warszawa.
- Szul R., 2001, *Uwarunkowania lokalnej współpracy transgranicznej*, Polski Przegląd Dyplomatyczny, 1, 2, s. 89-98.
- Szymańska D., Michniewicz H., 2002, *Domestic and international cooperation of territorial municipalities in the kujawsko-pomorskie province*, [w:] B. Namyślak, R. Kozieł (red.), *Współczesne procesy transformacji w układach lokalnych i regionalnych w Polsce*, Przekształcenia Regionalnych Struktur Funkcjonalno-Przestrzennych, 7, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 161-174.
- Śleszyński P., 2004a, *Regionalne różnice pomiędzy liczbą ludności według Narodowego Spisu Powszechnego w 2002 r. i rejestrowaną na podstawie ewidencji bieżącej*, Studia Demograficzne, 1 (145), s. 93-103.
- Śleszyński P., 2004b, *Demograficzne przesłanki rozwoju rynku mieszkaniowego w aglomeracji warszawskiej*, Przegląd Geograficzny, 76, 4, s. 493-514.
- Śleszyński P., 2004c, *Regionalne zróżnicowanie sytuacji mieszkaniowej*, Polityka Społeczna, 11-12, s. 1-4.
- Śleszyński P., 2004d, *Ekonomiczne uwarunkowania sprawdzianu szóstoklasistów i egzaminu gimnazjalnego przeprowadzonych w latach 2002-2004*, IGiPZ PAN, Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu, 70 s.
<http://www.menis.gov.pl/oswiata/archiwum/ekspertyza.pdf>
- Śleszyński P., 2004e, *Różnice liczby ludności wykazane w NSP 2002 – suplement*, Studia Demograficzne, 2 (146), s. 104-109.
- Śleszyński P., 2005a, *Szacunek liczby pracujących w Warszawie w 2005 roku według sekcji PKD w układzie rejonów komunikacyjnych*, IGiPZ PAN, Urząd m.st. Warszawy, Warszawa, 74 s.
- Śleszyński P., 2005b, *Struktura społeczno-gospodarcza Pomorza w świetle wyników spisu powszechnego 2002*, Czasopismo Geograficzne, 76, 1-2, s. 49-76.
- Śleszyński P., 2005c, *Perspektywy rozwoju rynku mieszkaniowego w Polsce w świetle sytuacji demograficznej, ekonomicznej i stanu zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych*, Studia Regionalne i Lokalne, 1(19), s. 45-64.

- Śleszyński P., 2006a, *Przemiany osadnicze i demograficzne Pomorza w okresie transformacji i ich znaczenie dla środowiska przyrodniczego*, Problemy Ekologii Krajobrazu, 16, Warszawa.
- Śleszyński P., 2006b, *Suburbanization processes in Poland after 1989*, Problems of Geography, 1-2, (w druku).
- Taylor Z., 2002, *Zmiany w polskiej polityce transportowej ostatnich lat*, [w:] J. Wendt (red.), *Wybrane zagadnienia geografii transportu*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, s. 72-83.
- Taylor Z., Ciechański A., 2005, *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, Przegląd Geograficzny, 77, 2, s. 139-169.
- Transport. Wyniki działalności, 1991-2004*, 2004, GUS, Warszawa.
- Wawrzoniak J., Małachowska J. (red.), 2004, *Stan uszkodzeń lasów w Polsce na podstawie badań monitoringowych*, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Inspekcja Ochrony Środowiska, Warszawa.
- Weber S., 1996, *Ruch miast bliźniaczych w Europie i w Polsce*, [w:] M. Moszczyński, K. Margol (red.), Nidzicka Fundacja Rozwoju „NIDA”, Nidzica.
- Wegener M., Bökemann D., 1998, *The SASI Model: Model Structure. SASI Deliverable D8*, Berichte aus dem Institut für Raumplanung, 40, Dortmund Institut für Raumplanung, Universität Dortmund, <http://irpud.raumplanung.uni-dortmund.de/irpud/pro/sasi/ber40.pdf>.
- Wesołowski W., 1994, *Procesy klasotwórcze w teoretycznej perspektywie*, Studia Socjologiczne, 1, s. 19-35.
- Węclawowicz G., 1988, *Struktury społeczno-przestrzenne w miastach Polski*, Prace Habilitacyjne, IGiPZ PAN, Ossolineum, Warszawa-Wrocław.
- Węclawowicz G., 1991, *Zróźnicowania społeczno-przestrzenne w aglomeracji warszawskiej (1978 i 1988)*, Zeszyty IGiPZ PAN, 2, Warszawa.
- Węclawowicz G., 1995a, *Wybory parlamentarne 1993*, [w:] *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej*, plansza 75.3., IGiPZ PAN, Główny Geodeta Kraju, Warszawa.
- Węclawowicz G., 1995b, *Wybory prezydenckie 1990, Wybory parlamentarne 1991*, [w:] *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej*, plansza 75.2., IGiPZ PAN, Główny Geodeta Kraju, Warszawa.
- Węclawowicz G., 1996, *Contemporary Poland. Space and Society*, UCL Press, London.
- Węclawowicz G., 2002, *Przestrzeń i społeczeństwo współczesnej Polski. Studium z geografii społeczno-gospodarczej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Węclawowicz G., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Korcelli P., Śleszyński P., 2003, *Aktualizacja Raportu o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju*, ekspertyza wykonana dla Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Węclawowicz G., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Korzeń J., Korzeń J., Soja R., Śleszyński P., Więckowski M., 2005, *Studium Kierunkowe Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Wzdłuż Granicy Polsko-Niemieckiej*, 2005, Projekt Phare PL 2002/000-606.21.02, współfinansowany ze środków Ministerstwa Infrastruktury, IGiPZ PAN, maszynopis, Warszawa.

- Wilczyński W., 2000, *Struktura regionalna Polski w świetle powiązań migracyjnych miast*, Studia Kieleckie. Seria Geologiczno-Geograficzna, 4, s. 97-112.
- Wnorowski H., 2002, *Międzynarodowe uwarunkowania procesów rozwojowych regionów*, [w:] C. Sadowska-Snarska (red.), *Problemy rozwoju przygranicznych regionów wschodniej Polski*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Białymstoku, Białystok, s. 49-60.
- Woś A., 2001, *Nowy wymiar uwarunkowań rozwoju polskiego rolnictwa*, *Więś i Rolnictwo*, 2, s. 84-105.
- Ziółkowski M., 1998, *Miejsce społeczeństwa polskiego w światowym systemie kapitalistycznym. Dylematy teoretyczne i praktyczne*, *Kultura i społeczeństwo*, 4, s.51-67.
- Żelazo A., 2001, *Samorząd gminny w stosunkach międzynarodowych. Pierwsze przybliżenie*, *Polski Przegląd Dyplomatyczny*, 1, 2, Warszawa, s. 21-60.

SUMMARY

In 2005, the Institute of Geography and Spatial Organization PAS author team, by order of the Ministry of Infrastructure, prepared a study entitled "The Report about the Spatial Organization of the Country". For the current Ministry of Transport and Construction, this material became a basic starting point in preparing a governmental document entitled "The Polish space. The Report about the state of spatial organization of the country", which still is a subject of interdepartmental consultations. In the present volume much more thorough analytical, documentary and informational material is included. In addition, there are presented our own visions and concepts explaining spatial diversification as well as giving the future directions of the country development.

Our study (at the end of 2005) was being carried out under new conditions related mainly with integration of Poland into the European Union and therefore it became a diagnosis of the then state of affairs as well as a voice in discussion about updating the Concept of Spatial Organization of the Country. The main objective of the present study is to deliver information and interpretation as to the socio-spatial diversification existing in Poland. It may be assumed that this type of information and knowledge is necessary for conscious shaping the space in accordance with the public Polish interest, and for countering the negative tendencies, as well as for ensuring the better social and economic development in the future.

This volume conveys the authors' views and the present study does not include a description or evaluation of research method applied. The starting point became, in the first place, the selected results concerning research into the spatial diversification of Poland carried out by the Stanislaw Leszczycki Institute of Geography and Spatial Organization Polish Academy of Sciences.

Since 1989 in the Institute there have been conducted scientific research describing and explaining the systemic transformation that Poland underwent. As for the spatial management, the intensification of research coincides with the period of speedy transformations in the spatial structures and with the new problems and challenges that emerged at that time.

It may be assumed that the formal integration of Poland with the European Union on 1 May, 2004 to a larger extent signifies the end of the systemic transformation which started in 1989. From the statistical point of view the National Census of 2002 was a sort of a "photography" of the final phase of the transformation and a kind of an opening balance depicting the condition of Poland in the first phase of its membership in the EU. The analyses are presented in different spatial scales (that is local self-government entities such as gminas, powiats, and voivodships). The level of spatial aggregation is dependent on the accessibility of statistical data.

In the first chapter there are presented the new conditions and processes shaping the spatial organization. It was adopted that Poland's accession to the European Union in May 2004 facilitated a large number of social and economic processes that were generated by the introduction of the market system after 1989. The particular attention is given to the external factors related to the processes of European integration and globalization, as well as the internal factors linked with modernization of the Polish society and transformations in economy.

The second chapter, dedicated to the basic elements of environmental space, includes analysis of the natural environment potential and the degree of its utilization. In addition, it is provided with information on the internal and external, legal and planning factors in the field of spatial organization. The attention is paid to the quality of individual environmental components. Also, the analysis involves such elements of the natural environment as forests and their spatial distribution, soil cover, sub-surface and subterranean water, air, as well as protection of biological and landscape diversity. In the chapter there are presented dangers to the natural environment resulting from human economic activity and actions improving the condition of the natural environment. Apart from that, it includes the analysis of conformity of the natural environment potential with its utilization, as well as indicating the areas of the most serious conflicts between the nature values and the way the terrain is developed.

The next chapter features the key elements of social diversity, working on the assumption that because of the emergence of the new social structure, the changes in the spatial pattern at the national, regional and urban scale ought to be monitored. This part presents issues related with the condition, dynamics and population structure from the spatial perspective and, in addition, it discusses the changes in population number and population distribution stemming from the processes of natural movement of population and migrations, as well as their consequences for the shape of the settlement pattern. Also, the chapter examines the characteristics of population structure, mortality and longevity and demographic consequences of change in social morality, especially in marriages and procreation behaviour among the Polish population.

The state of the current socio-demographic diversity is treated as a diagnostic element concerning the social transformations taking place in the space.

The attention is paid to the labour market problems and to the issues related with human (education structure of the population) and social capital (social activity and electoral behaviour).

The fourth chapter presents the key elements of Poland's transport and telecommunications infrastructure and the other technical networks. It analyzes the spatial structure of the housing resources and living conditions, viewing them as important factors affecting the economic behaviour of the population within the space. Particular attention is given to the opportunities for development and modernization of infrastructure with the use of funds received from the EU.

Then, the fifth chapter focuses on the consequences of spatial socio-economic transformation for the main sectors of the Polish economy, that is agriculture, industry and services sector. It illustrates the structural changes within the frameworks of those economic branches which lead to essential transformations in the structure of land use and spatial management of the country. Regional diversification of national income is treated as a synthetic picture reflecting the situation in the whole economy. A separate sub-chapter is dedicated to international social and economic links.

The subsequent chapter (sixth) centers on the directions of changes in the settlement system and on the processes occurring in the space of the cities and towns which comprise, together with the suburban zones of the largest centers, over 70 per cent of the population of Poland. It describes a spatially diversified success or failure of the individual towns or cities in adapting to the requirements of the market economy. In addition, it provides analysis and suggests adopting necessary measures as far as regional policy is concerned. Also, the attention is given to the prospects and dangers for development of towns and cities in Poland in the face of their integration with the settlement system of Europe, as well as to issues related to the existing investment barriers.

The seventh chapter is concerned with the contemporary transformations in the rural areas. On the basis of functional structure, it analyzes spatial disparities in the rural areas and contemporary processes and phenomena supporting alternative sources of income outside agriculture. Moreover, it presents directions for development of rural areas from regional perspective, as well as their essential characteristics.

The last two chapters are of evaluative and conclusive nature. The eighth chapter assesses the degree of convergence between the spatial structure of Poland under formation with the most up-to-date strategies, plans and concepts of development contained in various governmental documents. Also, it evaluates the spatial organization plans of voivodships. It is assumed that the differentiation of supply and demand for certain spatial amenities and resources in many cases may lead to conflicts. In addition, the chapter points to possible functional collisions and to the conditions of an appropriate use and planning of the spatial order, along with indicating the cases of possible violations of

public interest. The eighth chapter provides evaluation of the current situation in relation to the real processes taking place through prism of documents contained in it, illustrating, for example, the problem areas.

The ninth chapter includes a recapitulation of the spatial development trends along with description of conflicts and risks. Also, it presents the necessary conditions for shaping the scenarios for the future development of spatial structure of Poland in accordance with changeable socio-economic developmental objectives.

SPIS TABEL

Tabela 3.1. Migracje wewnętrzne w latach 1989-2002 według kierunków	55
Table 3.1. Internal migration by directions, 1989-2002	
Tabela 3.2. Ludność w wieku 15 lat i więcej według aktywności ekonomicznej, płci i miejsca zamieszkania w latach 1988 i 2002	69
Table 3.2. Population by economic activity, gender and place of living (aged 15 and older), 1988 and 2002	
Tabela 4.1. Praca przewozowa według rodzajów transportu 1990 – 2004	77
Table 4.1. Transport activity by mode of transport in the years: 1990-2004	
Tabela 4.2. Największe węzły transportu drogowego w Polsce w 2000 r.	80
Table 4.2. The major road transport junctions of Poland, 2000	
Tabela 4.3. Sieć kolejowa i drogowa Polski w latach 2000-2004 według województw	83
Table 4.3. Railway system and road network of Poland by voivodships, 2000-2004	
Tabela 4.4. Transgraniczna infrastruktura drogowa w 2004 r.	84
Table 4.4. Transborder road infrastructure, 2004	
Tabela 4.5. Ruch międzynarodowy w największych portach lotniczych w latach 1990-2004	88
Table 4.5. International traffic in the major airports, 1990-2004	
Tabela 4.6. Przeładunki w największych portach morskich w mln ton w latach 1995-2004.....	89
Table 4.6. Goods loaded and unloaded in major commercial seaports in mln t, 1995-2004	

Tabela 4.7. Rozwój telefonii stacjonarnej i komórkowej w latach 1990-2004	91
Table 4.7. Development of stationary and mobile telephony, 1990-2004	
Tabela 4.8. Rozwój wybranych elementów infrastruktury technicznej w Polsce	93
Table 4.8. Development of the selected elements of technical infrastructure in Poland	
Tabela 4.9. Udział wsi sołeckich wyposażonych w wodociąg i kanalizację w 2001 r. według województw	96
Table 4.9. Share of villages fitted with water-line system and sewerage system by voivodships, 2001	
Tabela 4. 10. Mieszkania zamieszkałe według okresu wybudowania budynku	99
Table 4.10. Dwellings inhabited by the time of building completion	
Tabela 5.1. Dynamika eksportu w latach 2000-2003 według województw	133
Table 5.1. Export dynamics by voivodships, 2000-2003	
Tabela 6.1. Ludność przybyła do miejsc obecnego (2002) zamieszkania w latach 1989-2002	146
Table 6.1. The newcomers to their present place of living (2002), 1989-2002	
Tabela 7.1. Ludność Polski według województw w 2004 r.	156
Table 7.1. Population of Poland by voivodships, 2004	

Ryc. 1.1. Schemat struktury przestrzennej Polski w 1950 r.	17
Fig. 1.1. Spatial structure of Poland, 1950	
Ryc. 1.2. Schemat struktury przestrzennej Polski w 1970 r.	17
Fig. 1.2. Spatial structure of Poland, 1970	
Ryc. 1.3. Kształtujący się schemat struktury przestrzennej Polski w ostatniej dekadzie XX w.	19
Fig. 1.3. Spatial structure of Poland under formation in the last decade of XX century	
Ryc. 1.4. Schemat przekształceń struktury przestrzennej Polski w pierwszych latach XXI w.	19
Fig. 1.4. A pattern of transformations in the Polish spatial structure in the first years of 21 st century	
Ryc. 2.1. Użytkowanie ziemi według gmin	29
Fig. 2.1. Land use by gminas (communities)	
Ryc. 2.2. Lesistość w 2004 r. według gmin	30
Fig. 2.2. Forest cover by gminas (communities), 2004	
Ryc. 2.3. Oczyszczanie ścieków w 2004 r. według gmin	35
Fig. 2.3. Sewage treatment by gminas (communities), 2004	
Ryc. 2.4. Emisja pyłów w 2004 r.	37
Fig. 2.4. Dust emission, 2004	
Ryc. 2.5. Emisja gazów (bez dwutlenku węgla) w 2004 r.	38
Fig. 2.5. Gas emission (without carbon dioxide), 2004	
Ryc. 2.6. Emisja dwutlenku węgla w 2004 r.	39
Fig. 2.6. Carbon dioxide emission, 2004	
Ryc. 2.7. Występowanie i wydobycie ważniejszych surowców mineralnych Polski w 2005 r. (bez surowców skalnych)	41
Fig. 2.7. Occurrence and extraction of natural resources of Poland (without mineral resources), 2005	

Ryc. 2.8. Obszary chronione w 2004 r. według gmin	46
Fig. 2.8. Protected areas by gminas (communities), 2004	
Ryc. 2.9. Sieć Natura 2000 na tle dotychczasowych obszarów chronionych w 2005 r.	47
Fig. 2.9. Network Natura 2000 against a background of the previous protected areas, 2005	
Ryc. 3.1. Struktury biologiczne ludności w 2004 r. według gmin	53
Fig. 3.1. Biological structure of population by gminas (communities), 2004	
Ryc. 3.2. Bezwzględne zmiany liczby ludności latach 1989-2004 według gmin	57
Fig. 3.2. Absolute changes in number of population by gminas (communities), 1989-2004	
Ryc. 3.3. Względne zmiany liczby ludności latach 1989-2004 według gmin	58
Fig. 3.3. Relative changes in number of population by gminas (communities), 1989-2004	
Ryc. 3.4. Typy przyrostu rzeczywistego w okresie 1 I 2003 – 31 XII 2004 według gmin według typologii Webba	59
Fig. 3.4. Types of annual increase by gminas (communities) according to Webb's typology, 1 I 2003 – 31 XII 2004	
Ryc. 3.5. Gęstość zaludnienia w 2004 r. według gmin	60
Fig. 3.5. Population density by gminas (communities), 2004	
Ryc. 3.6. Koncentracja ludności w 2004 r. według gmin. Dane zagregowano w heksagonach o powierzchni 500 km ²	61
Fig. 3.6. Population concentration by gminas (communities). Data aggregated hexagonally with the surface area of 500 km ² , 2004	
Ryc. 3.7. Struktura pracujących w 2002 r. według gmin	69
Fig. 3.7. Structure of the employed by gminas (communities), 2002	
Ryc. 3.8. Bezrobocie w 2004 r. według gmin	71
Fig. 3.8. Unemployment by gminas (communities), 2004	
Ryc. 4.1. Gęstość sieci drogowej w 2005 r. według gmin oraz natężenie ruchu drogowego w ważniejszych węzłach w 2000 r.	79
Fig. 4.1. Road network density by gminas (communities) and volume of road traffic in most important traffic junctions, 2000, 2005	
Ryc. 4.2. Motoryzacja w 2003 r. według powiatów	81
Fig. 4.2. Car ownership by powiat (counties), 2003	
Ryc. 4.3. Sieć kolejowa w 2004 r. i jej zmiany po 1990 r.	85
Fig. 4.3. Railway system and its changes after, 1990-2004	
Ryc. 4.4. Lotniska i pasażerski ruch lotniczy	87
Fig. 4.4. Airports and passenger air traffic	

Ryc. 4.5. Rozwój i decentralizacja międzynarodowego ruchu lotniczego w Polsce w latach 1990-2004	89
Fig. 4.5. Development and decentralization of international air traffic in Poland, 1990-2004	
Ryc. 4.6. Sieć wodociągowa i zużycie wody w gospodarstwach domowych w 2004 r. w gminach	94
Fig. 4.6. Water supply system and water consumption in households by gminas (communities), 2004	
Ryc. 4.7. Sieć kanalizacyjna w 2004 r. w gminach	95
Fig. 4.7. Sewerage system by gminas (communities), 2004	
Ryc. 4.8. Sieć gazowa i zużycie gazu w gospodarstwach domowych w 2004 r. w gminach	97
Fig. 4.8. Gas-line system and gas consumption in households by gminas (communities), 2004	
Ryc. 4.9. Zużycie energii elektrycznej na niskim napięciu w 2004 r. w gminach	98
Fig. 4.9. Low Voltage Electricity consumption by gminas (communities), 2004	
Ryc. 4.10. Budownictwo mieszkaniowe w latach 2003-2004 w gminach	100
Fig. 4.10. Dwellings completed by gminas (communities), 2003-2004	
Ryc. 4.11. Niedobór statystyczny mieszkań w 2004 r. według gmin	101
Fig. 4.11 Statistical shortage of dwellings by gminas (communities), 2004	
Ryc. 4.12. Wyposażenie mieszkań w podstawowe urządzenia techniczne oraz przeciętna powierzchnia mieszkań na 1 osobę w 2004 r. według gmin	104
Fig. 4.12. Dwellings fitted with the basic technical equipment and average surface of dwelling per 1 person by gminas (communities), 2004	
Ryc. 5.1. Produkt Krajowy Brutto (2003) i jego dynamika (1998-2005) w podregionach	108
Fig. 5.1. Gross Domestic Product, 2003 and its dynamics in sub-regions, 1998-2005	
Ryc. 5.2. Środki trwałe i nakłady inwestycyjne w gospodarce w 2002 r. według powiatów	109
Fig. 5.2. Gross value of fixed assets and investment outlay in economy by powiats (counties), 2002	
Ryc. 5.3. Ośrodki zarządzania gospodarczego według rodzajów działalności w 2003 r.	110
Fig. 5.3. The centers of economic management by types of activity, 2003	
Ryc. 5.4. Ośrodki zarządzania gospodarczego według form własności w 2003 r.	111
Fig. 5.4. The centers of economic management by form of ownership, 2003	

Ryc. 5.5. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w KRUPGN-REGON w 2004 r. według gmin	112
Fig. 5.5. The economic entities registered in the state register KRUPGN-REGON by gminas (communities), 2004	
Ryc. 5.6. Główne kierunki produkcji rolnej w 2002 r.	114
Fig. 5.6. The main directions of agricultural production, 2002	
Ryc. 5.7. Przeznaczenie produkcji w gospodarstwach rolnych w 2002 r. według gmin	116
Fig. 5.7. Destination of agricultural output of an arable farms by gminas (communities), 2002	
Ryc. 5.8. Struktura obszarowa gospodarstw rolnych w 2002 r. według gmin	118
Fig. 5.8. The area structure of farms by gminas (communities), 2002	
Ryc. 5.9. Okręgi przemysłowe w 1998 r.	119
Fig. 5.9. The industrial districts, 1998	
Ryc. 5.10. Wybrane wskaźniki rozwoju sektora przemysłowego w 2002 r. według gmin (zatrudnienie) i powiatów (środki trwale i nakłady inwestycyjne)	121
Fig. 5.10. The selected rates of industrial development by gminas (communities) – employment and powiat (counties), (fixed assets and investment outlay), 2002	
Ryc. 5.11. Pracujący w usługach rynkowych w 2002 r. według gmin	123
Fig. 5.11. The employed in the market service sector by gminas (communities), 2002	
Ryc. 5.12. Sklepy w 2004 r.	124
Fig. 5.12. Shops, 2004	
Ryc. 5.13. Szkolnictwo wyższe w roku akademickim 2002/2003 według powiatów	127
Fig. 5.13. Higher education in the academic year 2002/2003 by powiat (counties)	
Ryc. 5.14. Struktura miejsc noclegowych w 2004 roku według gmin	128
Fig. 5.14. Structure of accommodations by gminas (communities), 2004	
Ryc. 5.15. Ruch turystyczny w 2004 r. według gmin	129
Figure 5.15 Tourist traffic by gminas (communities), 2004	
Ryc. 5.16. Eksport w 2000 roku według powiatów	132
Fig. 5.16. Export by powiat (counties), 2000	
Ryc. 5.17. Tygodniowa liczba kursów powrotnych międzynarodowym pasażerskim transportem publicznym w 2002 r. według powiatów	135
Fig. 5.17. A week's number of return trips by international passenger public transport by powiat (counties), 2002	

Ryc. 6.1. Wielkość większych miast (powyżej 5 tys. mieszkańców) oraz pochodzenie ludności według gmin w 2002 r.	139
Fig. 6.1. The size of largest cities and towns (over 5 thous. inhabitants) and population background in 2002 by gminas (communities), 2002	
Ryc. 6.2. Długość linii komunikacji miejskiej w 2004 r. według gmin	150
Fig. 6.2. The length of urban transport network by gminas (communities), 2004	
Ryc. 7.1. Struktura funkcjonalna obszarów wiejskich 2000 r.	152
Fig. 7.1. Functional structure of rural areas, 2000	
Ryc. 7.2. Struktura osadnictwa wiejskiego w 2004 r. według heksagonów o powierzchni 500 km ²	155
Fig. 7.2. Pattern of rural settlement by hexagons with the surface of 500 km ² , 2004	
Ryc. 8.1. Dochody budżetów gmin w 2004 r.	165
Fig. 8.1. Budget revenues of gminas (communities), 2004	
Ryc. 8.2. Odsetek gmin współpracujących z partnerami zagranicznymi w 2004 r. w województwach	172
Fig. 8.2. A percentage of gminas (communities) cooperating with foreign partners, 2004	
Ryc. 8.3. Kierunki kontaktów partnerskich samorządów w 2004 r.	173
Fig. 8.3. Directions of links concerning the partnership contacts on the part of local governments, 2004	
Ryc. 8.4. Demograficzne obszary problemowe w 2004 r.	175
Fig. 8.4. Demographic problem areas, 2004	
Ryc. 8.5. Społeczne obszary problemowe w 2004 r.	176
Fig. 8.5. Social problem areas, 2004	
Ryc. 8.6. Ekonomiczne obszary problemowe (budżety gmin i rozwój przedsiębiorczości) w 2004 r.	177
Fig. 8.6. Economic problem areas, 2004	
Ryc. 9.1. System osadniczo-administracyjny i główne powiązania funkcjonalne	185
Fig. 9.1. Settlement-administrative system and main functional connections	
Ryc. 9.2. Obowiązujący układ autostrad i dróg ekspresowych	187
Fig. 9.2. The current structure of motorways and expressways	
Ryc. 9.3. Priorytetowe inwestycje transportowe a aktualnie realizowane plany budowy autostrad	188
Fig. 9.3. Transport investments of prime importance in relation to motorway projects now under way.	

CONTENTS

EDITORIAL	9
1. THE NEW CONDITIONS AND PROCESSES SHAPING THE SPATIAL ORGANIZATION	15
1.1. The historical conditions of the contemporary spatial organization of Poland	16
1.2. The internal factors related with modernization of society and economic transformation	20
1.3. The external factors related with the processes of European integration and globalization	21
2. A DESCRIPTION OF THE BASIC ELEMENTS OF THE SPACE OF THE NATURAL ENVIRONMENT	23
2.1. The state of the environment and the concept of sustainable and balanced growth	23
2.2. The international cooperation in the field of sustainable and balanced growth	26
2.3. The land use	28
2.4. The key elements of the space of the natural environment in Poland	31
2.4.1. Soil cover	31
2.4.2. Water resources	32
2.4.3. Forest resources	36
2.5. Dangers to the environment	40
2.5.1. Natural resources acquisition	40
2.5.2. Waste production and waste utilization	42
2.5.3. Noise	43
2.6. Protection of biological and landscape diversity	45
2.6.1. Protection of biodiversity	45
2.6.2. Legal protection	45
2.6.3. Network Natura 2000	48
2.6.4. Landscape protection	49

2.7. Strengths and weaknesses of Polish space	49
2.8. Allocation of the EU funds for the development of environment protection infrastructure	50
3. A DESCRIPTION OF THE KEY ELEMENTS OF SOCIAL DIVERSITY	51
3.1. The basic demographic diversity: the condition, dynamics and biological structure of the population	51
3.2. Migrations and their role in shaping of the settlement system	54
3.3. Changes in the population distribution: the proceses of the depopulation and concentration, as well as their consequences	56
3.4. Changes in the family structure and households	62
3.5. The quality of the human and social capital	63
3.6. Formation of the new social structure. National and ethnic diversity	65
3.7. Changes in the labour market and the unemployment problems. The sources of income and means of living of the population	67
3.8. Predictions concerning the changes in number, structure and distribution of population	72
4. SPATIAL DIVERSIFICATION OF THE INFRASTRUCTURE	75
4.1. Transport infrastructure	75
4.1.1. Road infrastructure	78
4.1.2. Railway infrastructure	85
4.1.3. Air infrastructure	88
4.1.4. Navigation infrastructure	89
4.2. Telecommunication and communication infrastructure	91
4.3. Technical infrastructure	92
4.4. Housing resources and living conditions of the population	99
4.5. Allocation of the EU funds for the infrastructure development	105
4.6. Military infrastructure	106
5. SPATIAL DIVERSIFICATION OF THE ECONOMY FROM THE SECTOR PERSPECTIVE	107
5.1. Spatial diversification of the Gross Domestic Product	107
5.2. The current problems with transformations in agriculture	113
5.3. The current problems with spatial transformations in industry	118
5.4. The spatial structure of market and non-market services, with special focus on domestic trade and tourism	122
5.5. The spatial diversity of foreign economic links	130
5.5.1. The economic links	130
5.5.2. The social links	134
5.5.3. Transborder traffic	136

6. ANALYTIC DESCRIPTION AND PROBLEMS OF SPATIAL DEVELOPMENT OF CITIES AND AGGLOMERATIONS	137
6.1. Formation of the settlement system in Poland and its place in the European system	138
6.2. Polish cities in the market economy conditions	142
6.3. The development of metropolitan functions	143
6.4. Transformations in the spatial structure of cities and agglomerations	144
6.4.1. The suburbanization processes and development toward low-density housing	145
6.4.2. Demographic problems and the polarization of urban society	147
6.4.3. Transport problems in the urban areas	149
7. ANALYTIC DESCRIPTION AND PROBLEMS OF SPATIAL DEVELOPMENT IN THE RURAL AREAS	151
7.1. Diversification of the functional structure in the rural areas	151
7.2. Contemporaneous processes in the rural settlement and the urbanization of the rural areas	153
7.3. The rural population	156
7.4. The development of non-agricultural economic activity	158
8. CONTEMPORARY CHALLENGES TO REGIONAL POLICY	161
8.1. Formation of the new structure of regional diversity	164
8.2. Voivodships spatial management plans	167
8.3. European Perspective for the Spatial Development and the other EU documents	169
8.4. Transborder and regional cooperation	170
8.5. Problem areas	174
9. THE NEW ELEMENTS INFLUENCING THE SPATIAL STRUCTURE OF POLAND	181
BIBLIOGRAPHY	189
SUMMARY	199
LIST OF TABLES	203
LIST OF FIGURES	210

ISBN 83-87954-74-8
PL ISSN 1643-2312

W latach 2002-2005 w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN prowadzone były prace nad *Raportem o stanie Zagospodarowania Przestrzennego Kraju* (pierwsza *Aktualizacja Raportu...* została przygotowana w roku 2002, *Koncepcja Raportu...* w latach 2004-2005, a ostateczny *Raport...* – w końcu 2005 roku). Opracowania powstały na zlecenie początkowo Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, a następnie Ministerstwa Infrastruktury. W marcu 2006 roku Departament Ładu Przestrzennego i Architektury Ministerstwa Transportu i Budownictwa na podstawie ostatniego z nich oraz innych źródeł, przygotował projekt dokumentu rządowego pod nazwą *Polska Przestrzeń 2006. Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju*.

Niniejsza publikacja stanowi pierwotną wersję *Raportu...* z 2005 roku, wzbogaconą o nowsze przemyślenia oraz uwzględniającą zebrane uwagi krytyczne. Oprócz diagnozy stanu istniejącego przestrzennego zagospodarowania Polski na tle uwarunkowań przyrodniczych i społeczno-gospodarczych, przedstawiono również autorskie koncepcje dotyczące rozwoju regionalnego kraju, w oparciu o nowy system powiązań infrastruktury transportowej. Zamierzeniem autorów jest, aby publikacja stała się elementem dyskusji nad koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju.