

Wstęp

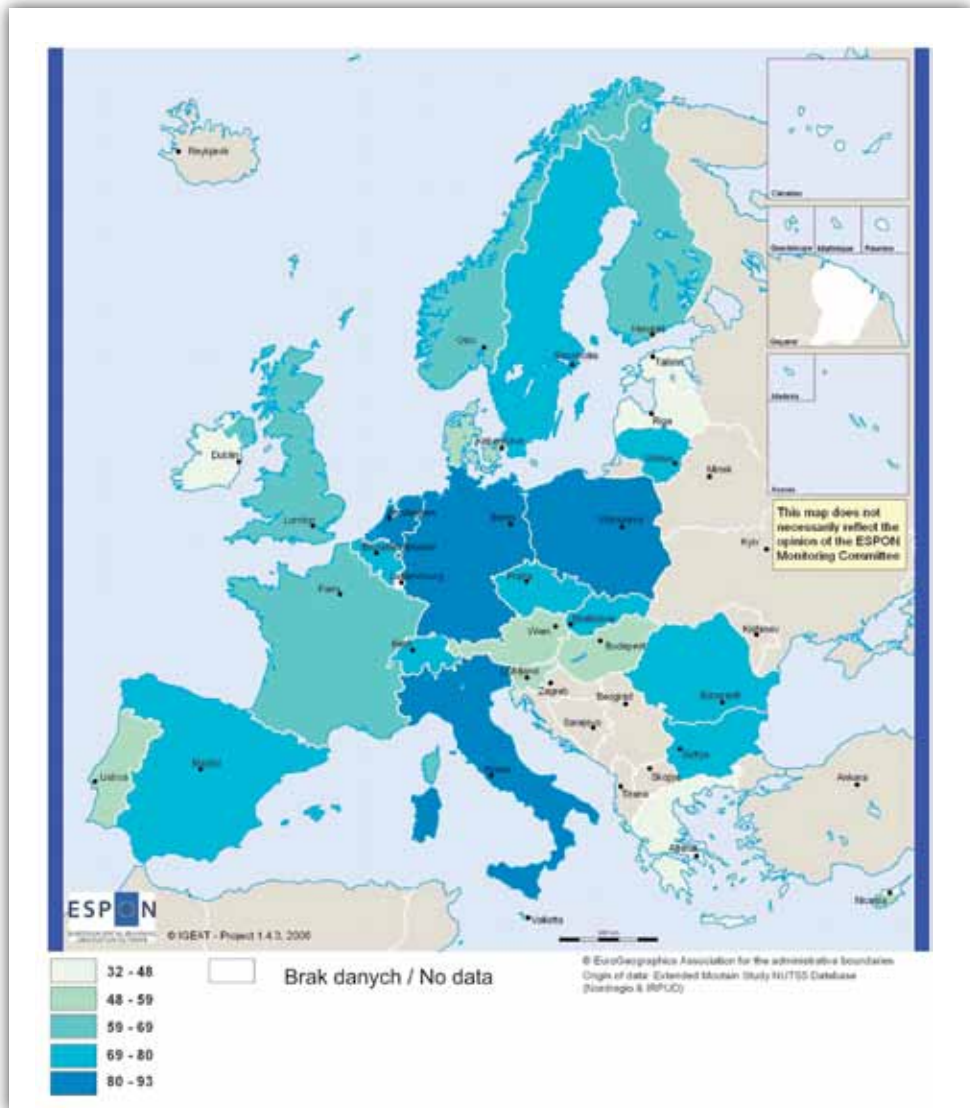
Przyjmuje się, że w krajach rozwiniętych uległy wyhamowaniu klasycznie rozumiane procesy urbanizacyjne. Współczesną fazą urbanizacji stała się metropolizacja. Metropolie są najważniejszymi ośrodkami usług, innowacji, nauki i kultury. Coraz większa część interakcji zachodzących w przestrzeni geograficznej to interakcje pomiędzy metropoliami. Klasyczny christallerowski układ powiązań duże miasto–zaplecze traci stopniowo znaczenie jako determinanta zróżnicowań przestrzeni społeczno-ekonomicznej. Zastępuje go układ systemu metropolii, obejmujący dany kraj, kontynent, a nawet cały glob. Sieci metropolii (aglomeracji) wytwarzają dynamiczną synergię twórczego wzrostu na zasadzie wzajemności, wymiany wiedzy i spontanicznej kreatywności (Domański 2005). Warunkiem pojawienia się korzyści sieci jest powiązanie ośrodków nowoczesnym systemem transportowym i telekomunikacyjnym. Z drugiej strony rozwój infrastruktury następuje często w odpowiedzi na popyt, jakim są interakcje ekonomiczne, społeczne lub polityczne. Tym samym analiza powiązań metropolii stwarza przesłanki do prowadzenia polityki regionalnej oraz transportowej i telekomunikacyjnej. Wzajemny układ metropolii może się opierać na konkurencji (na rynku krajowym lub globalnym), zależności (klasyczny układ hierarchiczny) lub współpracy (gospodarka sieciowa). W praktyce w przypadku poszczególnych typów interakcji dominujący może być inny rodzaj współzależności. Według M. Castellsa (1998) współczesne społeczeństwo jest zorganizowane wokół przepływów: kapitału, informacji, technologii, wyobrażeń, dźwięków i symboli. Przepływy te stały się procesem kształtującym gospodarkę, politykę, a przede wszystkim przestrzeń. Współczesna struktura przestrzenna jest określana nie tyle przez miejsca, ile głównie przez sieć wzajemnych powiązań.

W układzie sieciowym w coraz większym stopniu funkcjonują także metropolie polskie. Krajowy układ osadniczy charakteryzuje przy tym unikalny w skali europejskiej wysoki stopień policentryczności (ESPON 1.1.1 *Final Report* 2004, ESPON 1.4.3 *Final Report* 2007; ryc. 0.1). Policentryzm (tak na poziomie ogólnoeuropejskim, jak i krajowym) jest zaś jednym z podstawowych celów polityki terytorialnej stawianym w Europejskiej Perspektywie Rozwoju Przestrzennego (ESDP). Ponadto stanowi on priorytet Agendy Terytorialnej UE 2020.

W projekcie ESPON 1.1.1 jako wyznaczniki policentryczności przyjęto (ryc. 0.2):

- ▶ wielkość ośrodków i ich pozycję w krajowym systemie osadniczym;
- ▶ lokalizację;
- ▶ powiązania wzajemne (*connectivity*).

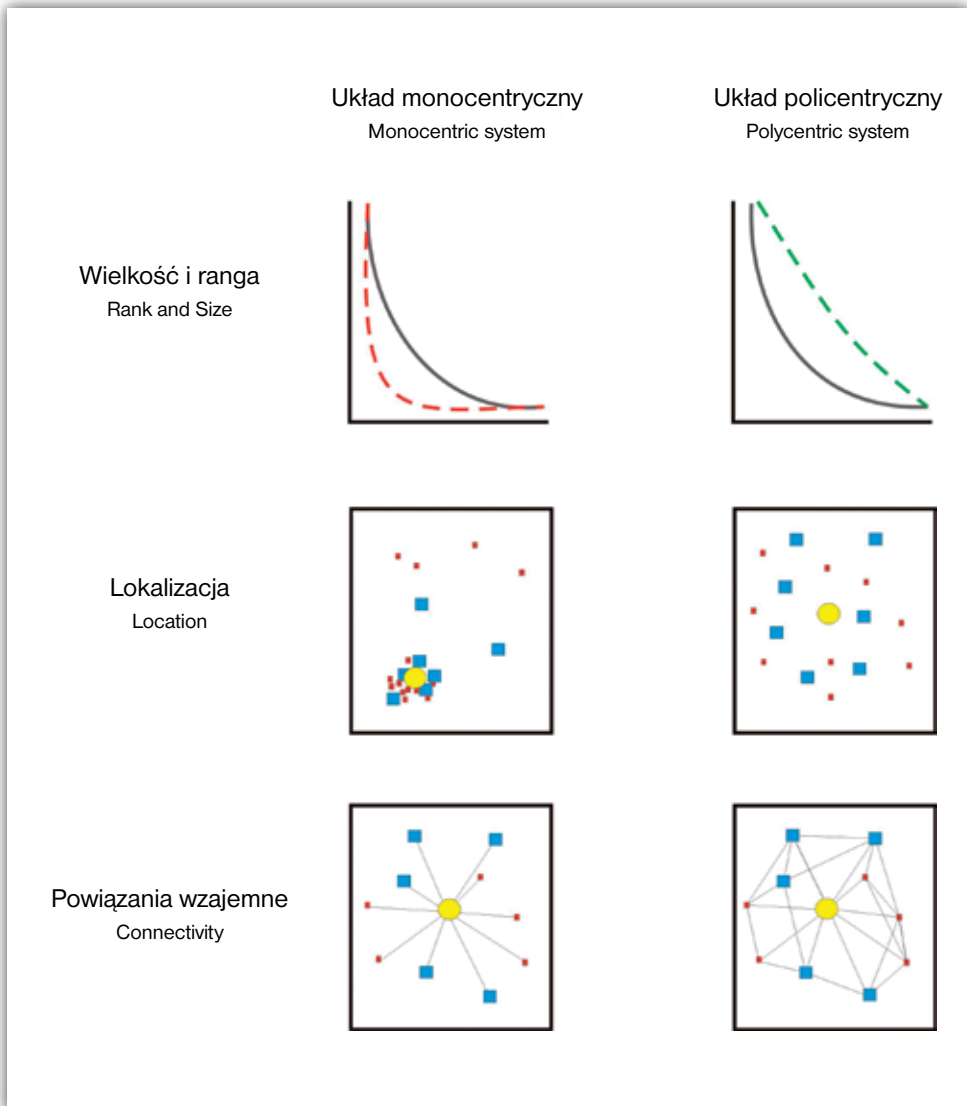
Polski system osadniczy spełnia (w porównaniu z innymi krajami europejskimi) pierwsze dwa z wymienionych kryteriów. Ośrodki największe (w tym stolica) nie są nadmiernie dominujące w zakresie potencjału demograficznego (a w nieco



Rycina 0.1. Zróżnicowanie poziomu policentryczności w Europie
Figure 0.1. The variation of the polycentricity level in Europe

Źródło: ESPON 1.4.3, *Final Report*, 2007, The ESPON Programme, Luxembourg.

mniejszym stopniu także ekonomicznego). Metropolie pozostają również w miarę równomiernie rozłożone na terenie kraju (poza regionami wschodnimi). Największe wątpliwości budzić może kryterium powiązań funkcjonalnych. Wybiórcza wiedza pochodząca z wcześniejszych analiz (np. Rydzewski 2002) pozwala na postawienie hipotezy, że układ powiązań jest znacznie bardziej skoncentrowany przestrzennie niż potencjał demograficzny i ekonomiczny. Innymi słowy, że może on mieć znamiona monocentryczności.



Rycina 0.2. Kryteria policentryczności
Figure 0.2. Criteria of polycentricity

Źródło: ESPON 1.1.1, *Final Raport*, 2004, The ESPON Programme, Luxembourg.

Problem sieci i powiązań funkcjonalnych metropolii ma zatem znaczenie strategiczne. Znajomość obecnego układu interakcji jest podstawą aktywnego uczestniczenia Polski, badaczy i decydentów w dyskusji na ten temat, jaka toczy się w europejskich gremiach naukowych i decyzyjnych. Co więcej, opracowania europejskie (m.in. ESPON 1.2.1 *Final Report 2004*) przedstawiają często powiązania funkcjonalne z metropoliami polskimi i pomiędzy nimi, opierając się wyłącznie na zastosowanych modelach i szacunkach. Uzyskany obraz bywa błędny, a w interesie strony polskiej leży jego skorygowanie podparte rzetelnymi badaniami pierwotnymi.

Jednocześnie polskie dokumenty strategiczne (w tym *Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju z 2000 r.*) wprawdzie postrzegały krajowe metropolie jako elementy sieci, jednak najczęściej jedynie z punktu widzenia istniejących i planowanych funkcji metropolitalnych (koncepcja europolii). Brak w nich było odniesienia do systemu interakcji wzajemnych. Odniesienie takie znalazło się dopiero w nowej *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, przyjętej przez rząd w grudniu 2011 roku. Dlatego w latach 2008–2010 w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN podjęto projekt badawczy, którego celem była identyfikacja i kwantyfikacja powiązań pomiędzy polskimi metropoliami. Niniejsza książka w znacznej części bazuje na, częściowo zaktualizowanych, wynikach tego projektu. Wyniki te stały się także istotnym materiałem merytorycznym do wykorzystania przy tworzeniu wersji eksperckiej nowej KPZK (Korcelli i in. 2010). Umożliwiły one weryfikację dotychczasowej wiedzy, uzyskiwanej często na podstawie ogólnych, a nawet życzeniowych przesłanek (jak nadużywana niekiedy koncepcja duopoli oraz rozwoju bipolarnego). Stały się merytorycznym uzasadnieniem dla koncepcji metropolii sieciowej oraz dla planowanego w dokumencie etapowego rozwoju infrastruktury transportowej do 2030 roku.

Metropolie oraz procesy metropolizacji – to temat wielu analiz i studiów o charakterze przestrzennym, podejmowanych na gruncie geografii, gospodarki przestrzennej, a także ekonomii i socjologii. Większość pozycji literatury – zarówno polskiej, jak i światowej – poświęcona jest definiowaniu i określaniu funkcji metropolitalnych poszczególnych ośrodków. Inne za cel stawiają sobie delimitację funkcjonalnych obszarów metropolitalnych. Stosunkowo rzadziej podejmowany jest temat powiązań pomiędzy metropoliami. Jest to po części uwarunkowane trudnościami w dostępie do danych statystycznych. Dane te zbierane są zwykle w ujęciu regionalnym, a tylko w niektórych krajach i w odniesieniu do niektórych zagadnień w podziale na obszary metropolitalne. Dlatego stan wiedzy w zakresie podejmowanych w niniejszym opracowaniu badań oceniać należy odrębnie w odniesieniu do samych procesów metropolizacji, zagadnienia interakcji przestrzennych i wreszcie do poszczególnych rodzajów powiązań.

Interakcje przestrzenne (*spatial interactions*) definiowane są w literaturze angielskiej jako relacje (*relationships*) lub powiązania (*linkages*) pomiędzy regionami

geograficznymi (Goodall 1987). J.C. Lowe i S. Moryadas (1975) uważają interakcje za ogólne pojęcie teoretyczne, którego namacalnym wyrazem są przepływy. W odniesieniu do powiązań społecznych (w tym przede wszystkim migracji) używany bywa termin *human interactions* (Olsson 1972). Między miastami dokonują się przepływy ludzi, dóbr i informacji. Te przepływy realizują się za pomocą sieci transportu i łączności oraz stanowią ważne charakterystyki przestrzeni geograficznej, w tym systemów społeczno-gospodarczych. Są zatem przedmiotem zainteresowania geografii społeczno-ekonomicznej (Haggett 1972 i Morrill 1970). W niektórych pracach geograficznych przez analogię do fizyki rozróżnia się interakcje konwekcyjne (fizyczny ruch towarów i osób), kondukcyjne (niewymagające przemieszczania, ale zapewniające równowagę – np. przepływy pieniężne) i radiacyjne (ruch informacji) (Domański 1996). Na całokształt powiązań między metropoliami składają się wszystkie trzy wymienione rodzaje interakcji.

Celem podstawowym niniejszego opracowania jest określenie siły wzajemnych powiązań funkcjonalnych pomiędzy polskimi metropoliami (z uwzględnieniem interakcji z wybranymi sąsiednimi metropoliami zagranicznymi). Cele cząstkowe obejmowały analizę poszczególnych rodzajów interakcji, w tym powiązań pierwotnych (ekonomicznych, migracyjnych, turystycznych, naukowo-badawczych i osobistych) oraz wtórnych (będących ich nośnikami – transportowych i telekomunikacyjnych). Realizacja wymienionych celów ma konkretną wartość aplikacyjną. Wiąże się ona z kluczowym znaczeniem dla diagnozy przemian polskiej przestrzeni oraz wyboru właściwej polityki regionalnej i sektorowej.

Efektom przeprowadzonych badań są liczne macierze powiązań i mapy interakcji. Zostały one opracowane dla poszczególnych rodzajów powiązań oraz w postaci syntetycznej. Uzyskano kompleksowy obraz sieci metropolii polskich umocowanych w systemie europejskim. Jednocześnie nastąpiło rozwinięcie metodyki badań niektórych powiązań funkcjonalnych w aspekcie przestrzennym (np. powiązań kapitałowych), przy niemal zupełnym braku prowadzonych obecnie analiz w tym zakresie. Efektom praktycznym jest zatem dostarczenie ośrodkom planistyczno-strategicznym i administracyjnym szczegółowej informacji o rzeczywistych powiązaniach pomiędzy głównymi ośrodkami, ich kierunku i natężeniu.

Książka składa się z 12 rozdziałów. Część z nich jest efektem wspólnej pracy Zespołu. Inne zostały przygotowane przez poszczególnych jego członków. W takich przypadkach nazwiska autorów podano poniżej, przy omawianiu układu treści książki. W rozdziale pierwszym przedstawiono ogólne założenia metodyczne badania. Kolejne dwa rozdziały poświęcono zagadnieniom teoretycznym oraz oficjalnym dokumentom urzędów centralnych (ich opracowaniem zajęli się odpowiednio P. Korcelli i P. Siłka). Czwarty i piąty rozdział poświęcono powiązaniom o charakterze infrastrukturalnym oraz wtórnym (przepływy w sieciach transportowych – T. Komornicki i teleinformatycznych – P. Siłka) rozumianym jako punkt

wyjścia do rozwoju powiązań innego typu. Wykorzystano w nich m.in. analizy dostępności czasowej, w tym dziennej. Rozdział szósty dotyczy relacji o charakterze społecznym (migracje i małżeństwa analizowane w układzie macierzowym; P. Śleszyński), siódmy zaś powiązań ekonomicznych (organizacyjnych oraz kapitałowych; P. Śleszyński). Kolejny rozdział zawiera analizy dotyczące powiązań naukowo-badawczych (P. Siłka) na podstawie czterech aspektów (m.in. recenzowanie prac doktorskich). Rozdział dziewiąty poświęcono interakcjom o charakterze politycznym (partnerstwa, współpracy miast; P. Siłka i D. Świątek). Rozdział dziesiąty zawiera wyniki badań ankietowych wśród podróżnych przeprowadzonych w pociągach InterCity kursujących pomiędzy badanymi metropoliami (D. Świątek). Przedostatni rozdział dotyczy wybranych międzynarodowych powiązań społeczno-ekonomicznych analizowanych metropolii (handel zagraniczny, turystyka przyjazdowa; T. Komornicki). Raport kończy rozdział dwunasty, w którym dokonano podsumowania, syntetycznej oceny powiązań w 45 badanych relacjach, a także prognozy rozwoju polskiej metropolii sieciowej. Tam też odniesiono się do celów postawionych na wstępie opracowania. Wybrane wyniki projektu były publikowane w języku angielskim w tomie *Studia Regionalia* pt. *Functional Linkages Between Polish Metropolises* (2011).