

Elżbieta Chądyńska

Politechnika Wroclawska

ZRÓŻNICOWANIE ROZWOJU FUNKCJONALNEGO MAŁYCH MIAST WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Wprowadzenie

Procesy społeczno-polityczne i ekonomiczne, które wystąpiły w Polsce w ostatnich 20 latach, spowodowały daleko idące zmiany w strukturze oraz repertuarze funkcjonalnym miast i regionów. W układach osadniczych jednostkami, w których w sposób szczególny dały się odczuć skutki transformacji, są małe miasta. Pojęcie to – w sensie formalnym – obejmuje grupę ośrodków posiadających prawa miejskie i liczbę ludności nie przekraczającą 20 tys. osób. W obszarze jednego województwa można wyróżnić miasta o różnych uwarunkowaniach, różnym tempie i poziomie rozwoju.

W województwie zachodniopomorskim ważnym czynnikiem warunkującym lokalizację różnych funkcji w przestrzeni jest położenie geograficzne. Przebiegają tu krajowe i międzynarodowe szlaki transportowe w układzie wschód-zachód i północ-południe. Przebiegająca przez obszar województwa sieć dróg wojewódzkich łączy ze sobą podstawowe ośrodki gospodarcze i administracyjne. Sieć licznych dróg krajowych jest najbardziej zagęszczona w pasie przygranicznym.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego znajdują się obecnie 53 małe miasta. Znaczna część tych miast wykazuje dość silną specjalizację w zakresie jednego typu działalności w sensie przewagi ilościowej podmiotów gospodarczych należących do jednej sekcji działalności PKD, co w dłuższym okresie może generować problemy. Istotnym czynnikiem rozwoju funkcjonalnego wspomnianych ośrodków jest również dobra dostępność komunikacyjna. Znaczna część małych miast w województwie zachodniopomorskim zlokalizowana jest przy drogach krajowych oraz na skrzyżowaniu dróg krajowych z wojewódzkimi, co stwarza lepsze warunki rozwoju.

Celem opracowania jest zbadanie stopnia zróżnicowania rozwoju różnych typów działalności gospodarczej w małych miastach zachodniopomorskich, ze wskazaniem ośrodków, które rozwinęły zróżnicowany repertuar funkcji. Na usytuowanie w ich przestrzeni różnych rodzajów aktywności wpłynęło i wpływa wiele czynników. W prezentowanej analizie wzięto pod uwagę własności sieci komunikacyjnej w skali województwa, z uwzględnieniem rejonów zewnętrznych reprezentujących główne kierunki kontaktów, oraz stopień specjalizacji małych miast w sensie dominacji jednego rodzaju zagospodarowania wyrażony wielkością współczynnika P.S. Florence'a. W sytuacji poszukiwania szans rozwoju w danej jednostce zróżnicowanego repertuaru funkcji nie bez znaczenia są również decyzje podejmowane przez lokalne władze umiejętnie wykorzystujące nowoczesne instrumenty w celu realizacji polityki rozwoju lokalnego.

1. Gospodarka regionu

Gospodarkę województwa zachodniopomorskiego cechuje znaczne zróżnicowanie przestrzenne i funkcjonalne. Potencjał gospodarczy skupia się zasadniczo na dwóch obszarach – w aglomeracji szczecińskiej i na koszalińskim obszarze węzłowym. Na terenie województwa ukształtowało się sześć obszarów funkcjonalnych¹. Główny obszar gospodarczy stanowi aglomeracja szczecińska ze Szczecinem, jako ośrodkiem centralnym, oraz Policami, Gryfinem, Stargardem Szczecińskim, Goleniowem i powiązanim z nimi funkcjonalnie Świnoujściem. Na tym obszarze zlokalizowanych jest około 50% podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w rejestrze REGON. Rozwija się tu gospodarka morska, przemysł i usługi. Przygraniczne położenie aglomeracji stwarza warunki do rozwoju obsługi ruchu tranzytowego towarów i osób oraz infrastruktury granicznej.

W koszalińskim obszarze węzłowym podstawę rozwoju gospodarczego tworzy funkcja administracyjna, usługowa i przemysłowa. W pasie gmin nadmorskich dominuje sezonowa funkcja turystyczna i uzdrowiskowa oraz lokalna gospodarka morska.

W pasie pojezierzy, obejmującym powiaty leżące na południu i południowym wschodzie województwa, ze względu na walory przyrodnicze i występujące surowce lokalne mają szansę rozwoju małe i średnie przedsiębiorstwa turystyczne i przetwórcze. Środkową i wschodnią część województwa stanowią obszary o dominującej funkcji rolniczej, z przemysłem rolno-spożywczym. Wa-

¹ Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020. http://www.kiph.com.pl/sgd/wazne_informacje/strategia-zach.pdf

runki glebowe i klimatyczne sprzyjają rozwojowi rolnictwa, przy czym najlepsze gleby znajdują się w powiatach pyrzyckim, gryfińskim i myśliborskim. W wyniku restrukturyzacji gospodarki rolnej oraz braku czynników rozwoju i lokalnych centrów wzrostu są to w większości obszary objęte stagnacją. Wyjątek stanowi powiat pyrzycki, który dzięki bardzo dobrym glebom ma szansę rozwinąć i utrzymać funkcję rolniczą.

Sytuacja gospodarcza wewnątrz regionu jest mocno zróżnicowana. W strukturze sektorowej gospodarki dominują aktualnie przedsiębiorstwa z sektora handlu i usług oraz pośrednictwa finansowego i usług okołobiznesowych. Niewielki i słabnący udział mają przedsiębiorstwa transportowe (w tym związane z gospodarką morską) oraz firmy połowowe i przetwórstwa rybnego. Udział przedsiębiorstw hotelowych i gastronomicznych, tworzących potrzebną w regionie infrastrukturę turystyczną jest ciągle zbyt mały.



Rys. 1. Podział administracyjny województwa zachodniopomorskiego

Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego zlokalizowane są trzy specjalne strefy ekonomiczne: Słupska, Pomorska oraz Kostrzyńsko-Słubicka. Zadaniem ich jest wspieranie rozwoju regionu poprzez wykorzystywanie istniejących uwarunkowań i stosowanie rozwiązań prowadzących do tworzenia warunków dla trwałego rozwoju gospodarczego.

Obszar stref obejmuje takie miasta, jak Police, Goleniów, Gryfino i Karlino (KSSSE), Koszalin, Szczecinek i Wałcz (Słupska SSE) oraz Stargard Szczeciński i Szczecin (PSSE). Na obszarze Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej dominuje przemysł chemiczny, mechaniczny, włókienniczy, drzewny, papierniczy, maszynowy, budowlany oraz spożywczy.

Na terenie SSSE reprezentowane są takie branże, jak przetwórstwo tworzyw sztucznych, przetwórstwo rybne, motoryzacja, przetwórstwo drzewne, usługi transportowo-logistyczne oraz magazynowe.

W Pomorskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej działalność polega głównie na prowadzeniu inkubatora przedsiębiorczości oraz realizacji programów rozwojowych i innowacyjnych finansowanych z funduszy strukturalnych UE².

2. Własności sieci komunikacyjnej województwa zachodniopomorskiego

Przyjęte w tej części podejście opiera się w głównej mierze na zastosowaniu modeli komunikacyjnych (wymiana ruchu oraz obciążenie sieci komunikacyjnej), których podstawą jest idea pośrednich możliwości. Wspomniane modele, wywodzące się od klasycznej wersji modelu Schneidera³, rozwinął wraz z zespołem T. Zipser⁴.

Zastosowanie modelu zawsze wiąże się z pewnym uproszczeniem rzeczywistości. Stopień przybliżenia, jaki można osiągnąć przy modelowaniu zdarzeń rzeczywistych, zależy przede wszystkim od celu, jakiemu ma służyć modelowanie, zakresu informacji i możliwości wyboru charakterystyk reprezentujących w modelu obiekty i procesy rzeczywiste. Wykorzystanie modelu i eksperymentowanie na nim pozwala na prześledzenie różnych scenariuszy rozwoju i wynikających stąd wniosków.

Zadaniem modelu w planowaniu przestrzennym jest reprezentowanie rzeczywistości najbardziej prawdopodobnej. W tym celu odwołujemy się do zasad rządzących przebiegiem procesów, które pozostają niezmiennione, pomimo

² Strategia..., op. cit.

³ Chicago Area Transportation Study. Final Report 2, Chicago 1960.

⁴ T. Zipser, J. Sławski: Modele procesów urbanizacji. Warszawa 1988.

zmian zachodzących w strukturze jednostek osadniczych i stale zmieniającego się repertuaru kontaktów i ich zasięgu⁵.

Wykonano modelowanie wymiany ruchu oraz obciążenia sieci – na podstawie danych dotyczących liczby osób zawodowo czynnych oraz liczby pracujących w 2010 roku, w miastach województwa zachodniopomorskiego (traktowanych jako rejony obliczeniowe).

2.1. Modele komunikacyjne wymiany ruchu i obciążenia sieci ruchem

W pierwszej części modelowania generowana jest więźba ruchu, tj. liczba podróżujących między wszystkimi jednostkami terytorialnymi biorącymi udział w modelowaniu przyjmując połączenia prostoliniowe między nimi. W efekcie otrzymujemy liczby przemieszczeń między wszystkimi parami badanych rejonów, odpowiadające stanowi równowagi bilansowej, tzn. bez znaczących nadwyżek oraz niedoborów podróży.

W dalszej części modelowania istniejący układ komunikacyjny obciążony jest więźbą ruchu na zasadzie wyboru jednej najkrótszej drogi. Model operuje tylko jednym parametrem tzw. parametrem selektywności odzwierciedlającym wybredność podróźnych, tj. skłonność do dłuższych lub krótszych podróży. Obliczenia przeprowadzono na podstawie następującego zestawu danych:

1. Rejony obliczeniowe: w przypadku obszaru województwa rejony stanowiły poszczególne wybrane miejscowości.

2. Wielkości potencjałów źródłowych i celowych w poszczególnych rejonach, tj. liczba ludności czynnej zawodowo – źródła, liczba miejsc pracy – cele (obecnie liczba osób pracujących w danej jednostce osadniczej ze względu na brak oficjalnych danych).

3. Cyfrowa postać sieci komunikacyjnej. Określenie dystansu krytycznego dla danej kategorii ruchów (dystans opłacalności podróży – największa odległość w układzie).

4. Przypisanym poszczególnym odcinkom sieci komunikacyjnej obowiązującej na nich prędkości (w m/sek).

Wyniki otrzymane w efekcie modelowania należy rozpatrywać ściśle w powiązaniu z danym terenem, ponieważ wzajemne relacje przestrzenne rejonów mogą mieć decydujący wpływ na wnioski z modelowania⁶. W rozpatrywanym

⁵ E. Chądzyńska: Próba określenia przydatności modeli opartych na idei „pośrednich możliwości” do rozwiązywania problemów planistycznych związanych z restrukturyzacją. W: Planowanie przestrzenne – zarys metod i technik badawczych. Red. E. Bagiński. Wrocław 1994.

⁶ M. Dobrowolski. Propozycje modyfikacji metod opracowywania planów ogólnych zagospodarowania przestrzennego. W: Planowanie przestrzenne..., op. cit.

przypadku przedmiotem zainteresowania są wielkości przepływów przez małe miasta oraz ustalenie hierarchii układu komunikacyjnego.

2.2. Dane przyjęte do modelowania

Modelowaniem objęto obszar województwa zachodniopomorskiego z siecią dróg wojewódzkich i krajowych. Rejony obliczeniowe stanowią tu wybrane miejscowości. Założono również tzw. rejony zewnętrzne na najbardziej obciążonych kierunkach. Są to: Słupsk, Miastko, Okonek, Jastrowie, Piła, Strzelce Krajeńskie, Dobiegniew, Gorzów Wielkopolski oraz Kostrzyn. Mają one za zadanie reprezentować ruch płynący z zewnątrz na teren województwa. Rejony zewnętrzne położone są w województwie pomorskim, wielkopolskim oraz lubuskim.



Rys. 2. Sieć komunikacyjna przyjęta do modelowania (drogi krajowe i wojewódzkie)

Kategorią ruchów najbardziej obciążających sieć komunikacyjną – zwłaszcza w określonych porach dnia – są przejazdy między miejscem zamieszkania a miejscem pracy. Stąd modelowania najczęściej dotyczą tej kategorii ruchów. Wykonane modelowanie składa się z dwóch wariantów. Pierwszy odpowiada sytuacji, w której potencjały źródłowe i celowe we wszystkich rejonach są sobie równe. Jest to obraz zagospodarowania, który nie ma szans na utrzymanie się w rzeczywistości. Model, który odzwierciedla najbardziej prawdopodobny przebieg procesu rzeczywistego zmieni ten obraz już po pierwszej iteracji. Ponieważ najbardziej realistycznym obrazem przestrzeni zagospodarowanej są koncentracje zagospodarowania w predestynowanych do tego rejonach, również obraz przepływów będzie zróżnicowany, dając w efekcie zróżnicowane obciążenia odcinków sieci. Wariant taki, przy ustalonej wartości parametru selektywności, wskazuje na własności badanej sieci – tendencje do przeciążeń na wybranych kierunkach bądź w miejscach dużego zagęszczenia odcinków sieci.

Badana sieć komunikacyjna (rys. 3) wykazuje tendencje do większych przepływów na kierunkach poziomych, wzdłuż wybranych fragmentów dróg krajowych, a także wojewódzkich oraz w sąsiedztwie wybranych małych miast, leżących przy drogach krajowych, a także miast położonych centralnie w lokalnych układach komunikacyjnych. Są to takie miasta, jak Karlino, Bobolice, Biały Bór, Szczecinek, Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Węgorzyno, Kalisz Pomorski, Myślibórz, Lipiany, Pyrzyce, Barlinek, Chojna, Police, Nowe Warpno, Wolin, Międzyzdroje, Świnoujście, Gryfice, Płoty, Nowogard i Resko.

Rysunek 3 wskazuje miejsca, do których zdążałaby większa liczba kontaktów w sytuacji jednostajnego rozkładu źródeł i celów, czyli miejsca bardziej atrakcyjne w przestrzeni ze względu na swoją dostępność.

W następnym kroku wykonano modelowanie prowadzące do uzyskania obciążenia sieci ruchami rzeczywistymi obrazującymi rozpyły podróży do pracy. W tym celu wykorzystano dane przedstawiające liczby osób zawodowo czynnych w poszczególnych miastach stanowiących rejony obliczeniowe, jako źródła ruchu oraz liczby pracujących, jako cele podróży. Dane dotyczyły 2010 roku. Wynik modelowania przedstawia rys. 4. Największe przepływy odbywają się wzdłuż dróg krajowych oraz na wybranych odcinkach dróg wojewódzkich.

Największe obciążenia na drogach wojewódzkich dotyczą relacji:

- Nowogard, Maszewo, Stargard Szczeciński, Pyrzyce,
- Sławno, Polanów, Bobolice,
- Świnoujście, Międzyzdroje,
- Trzebiatów, Gryfice, Płoty,

- Karlino, Białogard,
- Łobez, Węgorzyno,
- Pelczyce, Barlinek.



Rys. 3. Wynik obciążenia sieci przy jednakowych potencjałach źródłowych i celowych (obciążenie wyrażone liczbą osób)



Rys. 4. Obciążenie sieci na podstawie danych rzeczywistych

W specyficznej sytuacji znajduje się Czaplinek, przez który przechodzi znacznie obciążona droga krajowa w układzie poziomym oraz dwie drogi wojewódzkie w układzie pionowym (mocno obciążone w okresie letnim), co często powoduje nakładanie się ruchów pionowych i poziomych i wydłuża czas przejazdu. Podobna sytuacja występuje w Wałczu.

3. Specjalizacja funkcjonalna małych miast województwa zachodniopomorskiego

Do zbioru rozważanego w analizie zaliczono 51 miast, pomijając Tychowo (prawa miejskie – 01.01.2010) oraz Gościno (prawa miejskie – 01.01.2011), dla których brak jeszcze kompletnych danych. W celu znalezienia elementów dominujących w strukturze funkcjonalnej małych miast na obszarze województwa

zachodniopomorskiego zastosowano wskaźnik specjalizacji lokalnej P.S. Florence'a. Jest on miarą względną i odnosi się do struktury podmiotów gospodarczych zlokalizowanych w poszczególnych miastach. Służy do porównania nierównomierności rozkładu zagospodarowania w poszczególnych jednostkach w stosunku do rozkładu w zbiorze miast jednostki hierarchicznie wyższej, w tym przypadku, badanego regionu. Do obliczeń wykorzystano dane GUS dotyczące liczby podmiotów gospodarczych według sekcji PKD. Wydaje się, że statystyka ta daje najrzetelniejszy obraz rozmieszczenia podmiotów gospodarczych w przestrzeni. Do obliczeń zastosowano wzór⁷

$$W_{sl} = \frac{u_i}{U_i}$$

gdzie:

u_i – udział procentowy danej cechy w strukturze i -tej jednostki przestrzennej,

U_i – udział procentowy danej cechy w strukturze jednostki hierarchicznie wyższej.

W przypadku małych miast na obszarze województwa za jednostkę wyższą w hierarchii przyjęto całe województwo. Nadreprezentatywność udziałów określonej działalności gospodarczej w danej jednostce świadczy o kierunku jej specjalizacji, a wielkość miernika o natężeniu i sile specjalizacji lokalnej. Wysoka wartość wskaźnika wskazuje na dominację jednej funkcji, a tym samym na małe szanse rozwoju wielu różnych funkcji⁸. Jak pokazują badania wskaźnika Florence'a dla różnych miast, większe miasta, o zróżnicowanym zagospodarowaniu charakteryzują się niskimi wartościami wspomnianego wskaźnika. Najwyższe wartości wskaźnika Florence'a wystąpiły w takich miastach, jak Dziwnów (17,03), Maszewo (13,38), Darłowo (10,95), Wolin (10,87) oraz Nowe Warpno (10,22) – dla danych z 2009 roku.

⁷ W. Szymańska: Specjalizacja lokalnej działalności gospodarczej miast Pomorza. „Słupskie Prace Geograficzne” 2009, nr 6.

⁸ M. Jerczyński: Specjalizacja bazy ekonomicznej miast w Polsce. „Prace Geograficzne IGPAN” 1973, nr 97.

Tabela 1

Specjalizacja lokalna małych miast zachodniopomorskich
w 2009 roku

Stopień specjalizacji lokalnej	Wartość wskaźnika Florence'a	Liczba miast
Bardzo słaba	mniej niż 2	15
Słaba	[(2-5)	21
Średnia	(5-10)	10
Silna	(10-18)	5
Ogółem		51

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Dotyczą one specjalizacji lokalnej w takich sektorach działalności gospodarczej, jak rybactwo, górnictwo (pozyskiwanie kruszyw mineralnych, kamienia budowlanego, kamienia na różnego rodzaju wyroby) oraz w nieco mniejszym stopniu produkcji i dostarczania energii.

Z badań przeprowadzonych dla identycznych danych z 2006 roku dla większego zbioru miast (pomorskie i zachodniopomorskie) wynika, że bardzo silną i silną specjalizacją lokalną charakteryzowały się małe ośrodki miejskie, położone głównie na wybrzeżu oraz na rolniczych obszarach Pojezierza Zachodniopomorskiego. Spośród tej grupy do miast o największych wartościach wskaźnika specjalizacji Florence'a zaliczono: Nowe Warpno (34,5), Dziwnów (27,9), Biały Bór (26,6), Chociwel (24,7), Wolin (16,4) i Darłowo (15,8). Porównując ten wynik z wynikami prezentowanej analizy widać powtarzające się cztery miasta o silnej specjalizacji lokalnej. Są to Nowe Warpno, Dziwnów, Darłowo i Wolin. Rozkład liczby miast względem przyjętych (tabela 1) klas specjalizacji lokalnej i sekcji PKD zamieszczono w tabeli 2. Wynika stąd, że najwyższy stopień specjalizacji dotyczy sekcji B – rybołówstwo. Są to cztery wymienione wyżej miasta, których gospodarka opiera się głównie na rybołówstwie i przetwórstwie rybnym.

Miasta mające nadwyżkę działalności w sekcji A (rolnictwo) stanowiły 40% ogółu badanych małych miast. Należały do nich głównie ośrodki małe, położone na terenach rolniczych lub leśnych. Specjalizacja działalności gospodarczej w zakresie rybactwa (sekcja B) dotyczy miast, które (z wyjątkiem Ińska) położone są na wybrzeżu i związane z rybactwem morskim. W przypadku Ińska duży udział podmiotów z tej sekcji PKD wiąże się z warunkami przyrodniczymi. Najwięcej badanych miast (76%) wykazało nadwyżkę w sekcji L (administracja publiczna i obrona narodowa, obowiązkowe ubezpieczenia społeczne i pow-

szechnie ubezpieczenia zdrowotne). Na drugim miejscu (55%) znalazły się ośrodki wykazujące nadwyżkę działalności w sekcji E (E – wytwarzanie i zaopatrzenie w energię elektryczną, gaz i wodę).

Tabela 2

Stopień specjalizacji lokalnej małych miast zachodniopomorskich
w poszczególnych sekcjach PKD

Sekcje PKD	Liczba małych miast				
	stopień specjalizacji lokalnej				
	silna	średnia	słaba	bardzo słaba	razem
A	0	0	1	1	2
B	4	0	1	0	5
C	1	3	5	1	10
D	0	0	0	1	1
E	0	5	5	0	10
F	0	0	0	1	1
G	0	0	0	2	2
H	0	1	0	0	1
I	0	0	0	1	1
J	0	0	0	1	1
K	0	0	0	2	2
L	0	1	9	3	13
M	0	0	0	1	1
N	0	0	0	0	0
O	0	0	0	1	1
Razem	5	10	21	15	51

A – rolnictwo, łowiectwo, leśnictwo B – rybactwo, C – górnictwo, D – przemysł, E – wytwarzanie i zaopatrzenie w energię elektryczną, gaz i wodę, F – budownictwo, G – handel hurtowy i detaliczny, naprawa pojazdów, H – hotele i restauracje, I – transport, gospodarka magazynowa i łączność, J – pośrednictwo finansowe, K – obsługa nieruchomości, wynajem i usługi związane z prowadzeniem działalności gospodarczej, L – administracja publiczna i obrona narodowa, obowiązkowe ubezpieczenia społeczne i powszechne ubezpieczenia zdrowotne, M – edukacja, N – ochrona zdrowia i pomoc społeczna, O – działalność usługowa komunalna, społeczna i indywidualna, pozostała.

Dalej w kolejności uplasowały się miasta wykazujące nadwyżkę w sekcji M (edukacja) – 53%. Stosunkowo dużą grupę stanowią ośrodki miejskie cechujące się specjalizacją w górnictwie (sekcja C): Maszewo, Chociwel, Dobrzany, Biały Bór, Kalisz Pomorski. W tym przypadku specjalizacja polega na istnieniu podmiotów gospodarczych zajmujących się głównie pozyskiwaniem kruszywy mineralnych, kamienia budowlanego, i kamienia na różnego rodzaju wyroby.

Specjalizację w sekcji D (przemysł) wśród miast małych wykazały: Suchań, Dobrzany, Dębno, Płoty i Mirosławiec. W 2006 nadwyżki specjalizacji w sekcji D wykazywały wśród małych m.in. Dobra, Suchań, Białe Bor, Dobrzany. Ten rodzaj działalności nie stanowił jednak w tych miastach dominującej specjalizacji. Część spośród badanych miast wykazuje niewielkie nadwyżki działalności w kilku różnych sekcjach. Wśród miast o najniższym wskaźniku Florence'a znalazły się takie małe miasta, jak Trzebiatów, Barlinek, Łobez, Nowogard, Świdwin, Karlino i Czaplinek.

Działalność hotelowo-gastronomiczna – sekcja H silnie rozwinęła się w miastach nadmorskich – w Dziwnowie, Darłowie i Międzyzdrojach⁹. W tym przypadku ma ona znaczne natężenie (wartość wskaźnika Florence'a od 4,3 do 6,97), co sugeruje duże znaczenie tej funkcji w działalności analizowanych miast nadmorskich.

Podsumowanie

Z przeprowadzonej analizy komunikacyjnej wynika, że miasta położone korzystnie w sieci komunikacyjnej przyciągają więcej podróży niż miasta położone peryferyjnie. Dzieje się tak z dwóch powodów. Najwięcej podróży przyciągają miasta duże i średnie o bogatej i różnorodnej ofercie celów podróży. Korzystają na tym również małe miasta leżące na trasie łączącej duże ośrodki. W dogodnej sytuacji znajdują się również ośrodki leżące na skrzyżowaniach dróg.

Badania wielkości wskaźnika Florence'a dla większych zbiorów miast wykazują pewną prawidłowość polegającą na występowaniu niższych wartości wskaźnika dla miast większych, rozwijających wiele typów działalności. Wysokie wartości wskaźnika osiągają często miasta monofunkcyjne, w których działa jeden lub kilku dużych pracodawców. Jakkolwiek w krótkich okresach ośrodek taki może osiągnąć sukces, to przy dynamicznie zachodzących przemianach struktur gospodarczych monofunkcyjność może stać się poważną barierą rozwoju w dalszej perspektywie¹⁰.

W badanym zbiorze małych miast województwa zachodniopomorskiego, niskie wartości wskaźnika Florence'a dotyczą na ogół miast rozwijających się wielokierunkowo, mających niewielkie nadwyżki działalności w kilku różnych

⁹ W badaniach atrakcyjności polskich miast przeprowadzanych cyklicznie przez Dziemidowicza Międzyzdroje otrzymały najwyższą kategorię „A”.

¹⁰ M. Jerczyński: Funkcje i typy funkcjonalne miast. Statystyczna charakterystyka miast. Funkcje dominujące. „Statystyka Polski” 1977, nr 85, s. 20-30.

sekcjach. Niższe wartości tego wskaźnika pojawiają się również w odniesieniu do miast słabiej rozwiniętych, które nie posiadają funkcji dominującej lub na skutek zmian transformacyjnych ich dotychczasowa funkcja dominująca straciła rację bytu, a nie rozwinęły się w nich w stopniu wystarczającym usługi.

Pewien rodzaj stymulacji stanowią tu działające na obszarze województwa Specjalne Strefy Ekonomiczne. W przypadku badanego obszaru na terenie SSE znajduje się tylko jedno małe miasto – Karlino, które również ze względu na położenie przy drodze krajowej ma szansę rozwijać się wielokierunkowo.

Rozprzestrzenianie się impulsów rozwojowych z terenu większych i średnich miast województwa znajdujących się w zasięgu działania SSE nie jest jednak równomierne, a zdolność ich absorpcji zależy od cech samego miasta. Bariery wzrostu poziomu rozwoju gospodarczego jest peryferyjne położenie i słaba dostępność komunikacyjna.

Korzystne położenie w sieci komunikacyjnej (rys. 3 i 4) stwarza szansę rozwoju w małych miastach, które do tej pory wykształciły różne funkcje i charakteryzują się niższymi wartościami wskaźnika Florence'a. W badanym obszarze do takich miast można zaliczyć: Trzebiatów, Barlinek, Świdwin, Sławno, Płoty, Karlino i Czaplinek.

Literatura

- Chądzyńska E.: Próba określenia przydatności modeli opartych na idei „pośrednich możliwości” do rozwiązywania problemów planistycznych związanych z restrukturyzacją. W: Planowanie przestrzenne – zarys metod i technik badawczych. Red. E. Bagiński. Wrocław 1994.
- Chicago Area Transportation Study. Final Report 2. Chicago 1960.
- Dobrowolski M.: Propozycje modyfikacji metod opracowywania planów ogólnych zagospodarowania przestrzennego. W: Planowanie przestrzenne – zarys metod i technik badawczych. Red. E. Bagiński. Wrocław 1994.
- Dziemianowicz W.: Ranking atrakcyjności inwestycyjnej miast Polski – refleksje po czterech edycjach badań. Prace i Studia Geograficzne. Warszawa 2005, tom 35.
- Jerczyński M.: Specjalizacja bazy ekonomicznej miast w Polsce. „Prace Geograficzne IGPAN” 1973, nr 97.
- Jerczyński M.: Funkcje i typy funkcjonalne miast. Statystyczna charakterystyka miast. Funkcje dominujące. „Statystyka Polski” 1977, nr 85.
- Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020. http://www.kiph.com.pl/sgd/wazne_informacje/strategia-zach.pdf

Szymańska W.: Specjalizacja lokalnej działalności gospodarczej miast Pomorza. „Słupskie Prace Geograficzne” 2009, nr 6.

Zipser T., Sławski J.: Modele procesów urbanizacji. Teoria i jej wykorzystanie w praktyce planowania. Studia. PWE, Warszawa 1988, tom XCVII.

THE DIVERSITY OF FUNCTIONAL DEVELOPMENT OF SMALL TOWNS OF WEST POMERANIAN VOIVODESHIP

Summary

The socio-political and economic processes that occurred in Poland in the last 20 years have resulted in far-reaching changes in the structure and functional repertoire of cities and regions. In the settlement systems, in which units in a special way have given to be affected by the transformation, are small towns.

It is in the sense of formal-covers a group of centers with city rights and the population not exceeding 20 000 residents. In the area of one voivodeship can be distinguished cities with different surroundings, different pace and level of development. In West Pomeranian Voivodeship an important factor for the location of the function in space is geographic location.

Intersect here domestic and international transport routes in the East-West and North-South. In the area of West Pomeranian Voivodeship are currently 53 small cities. Much of it shows quite a strong specialization in one type of activity in the sense of superiority of the operators belonging to the one section for PKD, which in the long run can generate problems.

The aim is to examine the degree of variation in the development of different types of economic activities in the small cities, with an indication of the centers, which have the chance to develop a diverse repertoire of functions.