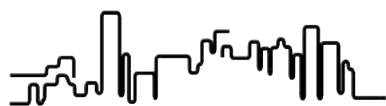


Europejskie metropolie i ich regiony

**Od krajobrazu gospodarczego
do sieci metropolii**



EUROREG

CENTRUM EUROPEJSKICH
STUDIÓW REGIONALNYCH I LOKALNYCH
UNIwersytet Warszawski

**Maciej Smętkowski, Grzegorz Gorzelak,
Marek Kozak, Agnieszka Olechnicka,
Adam Płoszaj, Katarzyna Wojnar**

Europejskie metropolie i ich regiony

**Od krajobrazu gospodarczego
do sieci metropolii**



Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR

Projekt okładki: Katarzyna Wojnar

Redakcja i korekta: Karolina Dębska

Publikacja przedstawia wybrane wyniki badań projektu ESPON FOCI (Miasta i aglomeracje miejskie), zrealizowanego w ramach programu ESPON 2013, częściowo finansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.



Projekt badawczy został sfinansowany w ramach programu ESPON 2013 ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, państw członkowskich UE oraz Islandii, Liechtensteinu, Norwegii oraz Szwajcarii.



EUROPEAN UNION
Part-financed by the European Regional Development Fund
INVESTING IN YOUR FUTURE

ISBN 978-83-7383-535-1

Copyright © by ESPON and EUROREG 2012

Informacje o programie ESPON są dostępne na stronie: www.espon.eu.

Publikacja dofinansowana ze środków
Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego.

Wydawnictwo Naukowe Scholar Spółka z o.o.
ul. Krakowskie Przedmieście 62, 00-322 Warszawa
tel./faks: +48 228265921, +48 228289563, +48 228289391
e-mail: info@scholar.com.pl
<http://www.scholar.com.pl>

Wydanie pierwsze
Skład i łamanie: WN Scholar (*Jerzy Łazarski*)
Druk i oprawa: Wrocławska Drukarnia Naukowa PAN

SPIS TREŚCI

PRZEDMOWA	9
------------------------	---

WSTĘP	11
--------------------	----

CZĘŚĆ 1

RELACJE MIASTO – REGION – RÓŻNE KONCEPCJE TEORETYCZNE

ROZDZIAŁ 1. RELACJE MIASTO – REGION W ŚWIELE WYBRANYCH UJĘĆ TEORETYCZNYCH	19
--	----

ROZDZIAŁ 2. TYPY RELACJI MIĘDZY MIASTEM I REGIONEM	27
2.1. Związki typu przedsiębiorstwo – przedsiębiorstwo	30
2.2. Związki typu przedsiębiorstwo – gospodarstwo domowe	32
2.3. Związki typu gospodarstwo domowe – gospodarstwo domowe	33
2.4. Związki typu sektor publiczny – przedsiębiorstwo	34
2.5. Związki typu sektor publiczny – gospodarstwa domowe	34
2.6. Związki typu sektor publiczny – sektor publiczny	35

ROZDZIAŁ 3. DEFINICJA OTOCZENIA REGIONALNEGO MIASTA	36
--	----

CZĘŚĆ 2

MAKROREGIONY METROPOLITALNE W EUROPIE – SPÓJNOŚĆ WEWNĄTRZREGIONALNA?

ROZDZIAŁ 1. METROPOLIE W PRZESTRZENI EUROPEJSKIEJ	43
1.1. Cechy i klasyfikacje metropolii	43
1.2. Obszary miejskie w Europie	46
1.3. Powiązania europejskich obszarów metropolitalnych	55
Podsumowanie	63

ROZDZIAŁ 2. DELIMITACJA MAKROREGIONÓW METROPOLITALNYCH	65
Podsumowanie	70
 ROZDZIAŁ 3. PROCESY KONWERGENCJI W MAKROREGIONACH METROPOLITALNYCH	71
3.1. Dynamika obszarów rdzeniowych makroregionów na tle innych funkcjonalnych obszarów miejskich	71
3.2. Skala wewnątrzregionalnych różnicowań poziomu rozwoju	74
3.3. Procesy konwergencji wewnątrzregionalnej	82
Podsumowanie	87
 ROZDZIAŁ 4. ZRÓŻNICOWANIE I TYPOLOGIA MAKROREGIONÓW METROPOLITALNYCH	89
4.1. Zróżnicowanie makroregionów metropolitalnych	89
4.2. Typologia makroregionów metropolitalnych	109
Podsumowanie	123
 ROZDZIAŁ 5. DETERMINANTY MAKROREGIONALNEJ KONWERGENCJI POZIOMU ROZWOJU GOSPODARCZEGO	144
5.1. Różnice w poziomie rozwoju między metropolią i regionem	145
5.2. Zmiana różnicy poziomu rozwoju między metropolią i regionem	152
Podsumowanie	159

CZĘŚĆ 3.

MAKROREGIONY METROPOLITALNE W EUROPIE – STUDIA PRZYPADKU

ROZDZIAŁ 1. RELACJE METROPOLIA – REGION: BARCELONA – KATALONIA	169
1.1. Region metropolitalny i jego części składowe	173
1.2. Powiązania między metropolią i regionem	182
1.3. Czynniki kształtujące powiązania między metropolią i regionem	185
1.4. Wzajemna zależność metropolii i regionu	186
1.5. Działania władz publicznych w układzie metropolia – region	187

1.6. Funkcjonowanie obszaru metropolitalnego	189
1.7. Perspektywy rozwojowe	191

ROZDZIAŁ 2. STUDIUM PRZYPADKU GLASGOW

I ZACHODNIEJ SZKOCJI	193
2.1. Region metropolitalny i jego części składowe	194
2.2. Powiązania między metropolią i regionem	199
2.3. Czynniki kształtujące powiązania między metropolią i regionem	203
2.4. Współzależność metropolii i regionu	205
2.5. Działania władz publicznych w układzie metropolia – region	206
2.6. Funkcjonowanie obszaru metropolitalnego	207
2.7. Perspektywy rozwojowe	209

ROZDZIAŁ 3. RELACJE MIASTO – REGION: SZTOKHOLM – REGION MÄLAR. STUDIUM PRZYPADKU

3.1. Region metropolitalny i jego części składowe	211
3.2. Powiązania między metropolią i regionem.	216
3.3. Czynniki kształtujące powiązania między metropolią i regionem	222
3.4. Współzależność metropolii i regionu	224
3.5. Działania władz politycznych w relacjach metropolia – region	225
3.6. Funkcjonowanie obszaru metropolitalnego	226
3.7. Perspektywy rozwojowe.	227

ROZDZIAŁ 4. STUDIUM PRZYPADKU TULUZY

I REGIONU MIDI-PYRÉNÉES	229
4.1. Region metropolitalny i jego części składowe	230
4.2. Powiązania między metropolią i regionem	235
4.3. Czynniki kształtujące powiązania między metropolią i regionem	239
4.4. Współzależność metropolii i regionu	243
4.5. Działania władz publicznych w układzie metropolia – region ..	244
4.6. Funkcjonowanie obszaru metropolitalnego	245
4.7. Perspektywy rozwojowe	248

ROZDZIAŁ 5. STUDIUM PRZYPADKU WARSZAWY

I WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO	249
5.1. Region metropolitalny i jego części składowe	250
5.2. Powiązania między metropolią i regionem	254

5.3. Czynniki kształtujące powiązania między metropolią i regionem	257
5.4. Współzależność metropolii i regionu	260
5.5. Działania władz publicznych w układzie metropolia – region . .	262
5.6. Funkcjonowanie obszaru metropolitalnego	264
5.7. Perspektywy rozwojowe	265

ROZDZIAŁ 6. STUDIA PRZYPADKU – PORÓWNANIE

I PRÓBA SYNTEZY	267
6.1. Najważniejsze relacje między metropolią i regionem	272
6.2. Determinanty powiązań i procesy polaryzacji – dyfuzji.	281
6.3. Interwencja publiczna w układzie metropolia – region	287
6.4. Funkcjonowanie obszarów metropolitalnych	293
6.5. Perspektywy rozwojowe	300

WNIOSKI	301
--------------------------	-----

ANEKSY

Aneks 1. Dobór i delimitacja makroregionów metropolitalnych na potrzeby badań	309
Aneks 2. Charakterystyka makroregionów metropolitalnych	312
Aneks 3. Dostępność wybranych danych na poziomie NUTS3	322
Aneks 4. Główne składowe zróżnicowania obszarów metropolitalnych (po rotacji Varimax)	323
Aneks 5. Główne składowe zróżnicowania otoczenia regionalnego (po rotacji Varimax)	324
Aneks 6. Analiza korespondencji obszarów metropolitalnych i otoczenia regionalnego	325
Aneks 7. Typologia makroregionów metropolitalnych – dobór studium przypadku	326
Aneks 8. Struktura wywiadu pogłębionego	328
Aneks 9. Ankieta samorządów lokalnych – przykład Warszawy . . .	330
Aneks 10. Ankieta przedsiębiorstw	334
Aneks 11. Sieć osadnicza i zmiana liczby ludności w badanych regionach metropolitalnych	339

LITERATURA	349
-----------------------------	-----

PRZEDMOWA

Książka przedstawia wyniki badań projektu „Future Orientation of Cities” (FOCI), zrealizowanego w ramach programu ESPON 2007–2013, w części dotyczącej relacji między europejskimi metropoliami i otaczającymi je regionami. Inspiracją badań nad powiązaniami między miastami i ich otoczeniem była Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego (1999), w której wśród postulowanych działań wskazywano na konieczność dążenia do osiągnięcia partnerstwa między miastami i obszarami wiejskimi. Stanowiło to asumpt do wielu projektów badawczych, takich jak m.in. PLUREL, finansowany przez szósty ramowy program badań UE, czy EDORA w ramach programu ESPON. Badania przedstawione w tej książce w dużej mierze abstrahują jednak od dychotomicznego podziału na miasta i obszary wiejskie, który stanowił przedmiot rozważań powyższych projektów, i koncentrują się na – lepiej przystającym do współczesnych realiów gospodarczych – podziale na obszary metropolitalne i ich regionalne otoczenie.

Ten wymiar zróżnicowań regionów metropolitalnych był przedmiotem wcześniejszych studiów, realizowanych przez Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG) Uniwersytetu Warszawskiego przez zespół Grzegorza Gorzelaka i Macieja Smętkowskiego. Ich rezultaty zostały opublikowane w książce *Metropolia i jej region: nowe relacje w gospodarce informacyjnej* oraz w szeregu artykułów, w tym w angielskojęzycznym czasopiśmie *European Planning Studies*. Należy zwrócić jednak uwagę, że analizy empiryczne w ramach tych badań były zawężone do trzech regionów metropolitalnych położonych w Polsce, natomiast studia przedstawione w tej książce objęły swoim zasięgiem większość europejskich makroregionów metropolitalnych, a w sposób pogłębiony pięć regionów (Barcelony, Glasgow, Sztokholmu, Tuluzy i Warszawy), uznanych za charakterystyczne z punktu widzenia relacji zachodzących między miastem i jego otoczeniem.

Podstawowa hipoteza sformułowana na potrzeby badań zakładała pogłębienie różnic w poziomie rozwoju między metropolią i otoczeniem regionalnym na skutek relatywnego osłabienia ich wzajemnych relacji, związanego z dynamicznym rozwojem powiązań w ramach globalnej sieci

wielkich miast. Pośrednia weryfikacja tej hipotezy polegała na ocenie – przy wykorzystaniu wielowymiarowych metod ilościowych – dynamiki rozwojowej metropolii i jej otoczenia regionalnego przy jednoczesnym uwzględnieniu różnic w ich strukturze gospodarczej, sytuacji na rynku pracy oraz zachodzących w tych układach przemian demograficznych. Bezpośredniej analizie relacji między metropolią i regionem posłużyły natomiast pogłębione studia przypadku dotyczące badań ankietowych przedsiębiorstw i władz samorządowych, a także wywiadów z głównymi aktorami rozwoju regionalnego. W efekcie udało się opracować typologię europejskich makroregionów metropolitalnych, wskazać determinanty skali i zmiany ich wewnętrznych zróżnicowań, a także zarysować potencjalne scenariusze dalszego rozwoju układów metropolitalnych w Europie.

Należy podkreślić, że w książce przedstawiono tylko niewielki fragment badań zrealizowanych w ramach projektu ESPON FOCI. Pozostałe analizy – poświęcone między innymi takim zagadnieniom, jak konkurencyjność miast, w tym uwzględniająca ich powiązania gospodarcze, transportowe i naukowe; spójność miast, w tym zachodzące w nich procesy segregacji; a także trwałość rozwoju miast, zwłaszcza w odniesieniu do zjawiska niekontrolowanego rozprzestrzeniania się obszarów zabudowanych – przedstawiono w raporcie końcowym projektu, opublikowanym na stronie www.espon.eu.

Warszawa, marzec 2011 r.

WSTĘP

We współczesnej gospodarce coraz istotniejszym czynnikiem rozwoju staje się wiedza i informacja. Od tworzenia nowej wiedzy, dostępu do informacji i jej przetwarzania, czyli szeroko rozumianej innowacyjności, zależy konkurencyjność przedsiębiorstw i układów terytorialnych. Konkurencyjność tę należy rozpatrywać w kontekście globalnym, gdyż cechą współczesnej gospodarki staje się otwartość dla przepływów informacji i kapitału oraz umiędzynarodowienie rynków pracy, spiętych klamrą działalności korporacji transnarodowych (por. Gorzelak, Jałowiecki 2000).

Rozwojowi globalnej gospodarki informacyjnej towarzyszy dynamiczny wzrost wielkich miast, pełniących funkcje międzynarodowe – metropolii. Stają się one głównymi węzłami gospodarki światowej, skupiającymi funkcje kierownicze i zarządcze (Sassen 1991; Lo, Yeung 1998; Castells 1998; Taylor 2007). W ten sposób powstaje wieloośrodkowy, światowy system miast, który cechuje się silnymi powiązaniem wewnętrznymi. W jego skład wchodzi miasta, które potrafiły stworzyć odpowiednie środowisko innowacyjne – będące splotem relacji gospodarczych, technologicznych, instytucjonalnych i społecznych – dla rozwoju sektora informacyjnego, który oferuje nie tylko usługi wyższego rzędu (Taylor 2007), ale również przemysły wiedzochłonne (Krätke 2007).

Skupienie w wybranych ośrodkach metropolitalnych funkcji związanych z wytwarzaniem i przetwarzaniem informacji, obsługą przepływów kapitałów oraz stworzeniem warunków lokalizacyjnych centralom wielkich korporacji transnarodowych, powiązane z krystalizacją światowych i kontynentalnych systemów miast, ma poważne implikacje dla układów regionalnych i lokalnych. Procesy metropolizacji prowadzą do zmian w strukturze wewnętrznej miast oraz do przekształcenia relacji między miastami i otaczającymi je regionami. Rozlewanie metropolii na obszary zaplecza regionalnego prowadzi do powstawania obszaru metropolitalnego, w którym związki z metropolią są bardzo silne i głębokie. Z drugiej strony, osłabieniu (na rzecz powiązań w ramach globalnej lub kontynentalnej sieci miast) ulegają związki gospodarcze miasta i jego obszaru metropolitalnego z otaczającym je regionem. Ten ostatni aspekt procesu metropolizacji jest znacznie słabiej zbadany, w przeciwieństwie do

przedstawionych wyżej procesów koncentracji funkcji centralnych w miastach oraz procesu kształtowania się światowej sieci miast. Wielu autorów formułuje hipotezę, że otoczenie regionalne staje się metropoliom funkcjonalnie niepotrzebne, gdyż nie oferuje zasobów potrzebnych do rozwoju metropolii (por. np. Castells 1998; Jałowiecki 2000; Kunzmann 1998; Sassen 1991) i w związku z tym ulega relatywnej marginalizacji, a różnice w poziomie rozwoju między metropolią i otoczeniem regionalnym pogłębiają się.

W świetle zarysowanego wyżej nowego paradygmatu rozwoju, a także obecnych w światowej literaturze przedmiotu hipotez, można zaproponować taki model ewolucji relacji metropolii w układzie regionalnym i globalnym, który uwzględnia rodzaj zasobów i skalę powiązań (Smętkowski 2001 na podstawie Gorzelak 2000 i Batten 1995). Upraszczając, w gospodarce przemysłowej związku między miastem i otaczającym je regionem były stosunkowo silne, a region dostarczał zasobów prostych: niewykwalifikowanej siły roboczej w formie codziennych migracji wahałowych, produktów żywnościowych, surowców dla zlokalizowanych w aglomeracji przedsiębiorstw produkcyjnych i budowlanych. W zamian aglomeracja dawała swojemu zapleczu dochody z pracy, przetworzone produkty (zakupy w mieście) oraz usługi wyższego rzędu. Natomiast związki miasta z gospodarką światową w cywilizacji przemysłowej ograniczały się przede wszystkim do wymiany dóbr przemysłowych. W gospodarce informacyjnej związki między metropolią i regionem uległy relatywnemu osłabieniu. Rola zaplecza ograniczyła się do dostarczania prostej i wykwalifikowanej siły roboczej w formie tygodniowych migracji wahałowych lub migracji stałych oraz zasobów środowiska – wody pitnej, przestrzeni rekreacyjnej, działek budowlanych, itd. Zasoby, które wcześniej dostarczane były do miasta z regionu, zaczęły płynąć z innych źródeł (np. żywność) lub utraciły znaczenie (np. surowce). W gospodarce informacyjnej dla metropolii, stanowiącej węzeł ogniskujący światowe przepływy informacji i kapitału (w tym kapitału ludzkiego), ważniejsze niż materialna wymiana towarów oraz przyciągnięcie masowej siły roboczej (które odgrywały decydującą rolę w rozwoju aglomeracji miejsko-przemysłowej) stało się skupienie tych przepływów (często o charakterze niematerialnym).

Wnikająca z tego modelu hipoteza o zmianie relacji między metropolią i regionem jest od dawna obecna w literaturze przedmiotu. Według Kazimierza Dziewońskiego (1975) w zaawansowanym stadium rozwoju systemu osadniczego aglomeracje miejskie tworzą oddzielny podsystem, w którym ich powiązania są intensywniejsze niż w podsystemie regionalnym. Ten problem znajduje również odzwierciedlenie w pracach Alana Preda (1973, 1975, 1976), który był zwolennikiem tezy o nasileniu kontaktów między aglomeracjami wielkomięskimi w miarę rozwoju

gospodarczego i postępu procesów urbanizacji. Z kolei wśród bardziej współczesnych prac poświęconych powiązaniom w ramach światowej sieci miast na uwagę zasługuje opracowanie Adriana Esparzy i Andrew J. Kremenca (1994), wykorzystujące Chicago jako studium przypadku. Z ich pracy wyłania się złożony obraz powiązań wielkiego miasta, który można podsumować w następujący sposób: przepływy usług zachodzą w strukturze dwustopniowej. Pierwszy poziom tworzą miasta światowe, w przypadku których czynnik odległości nie odgrywa znaczącej roli, a drugi poziom dotyczy krajowego systemu miast i wykazuje istnienie struktury hierarchicznej, w której odległość ujemnie wpływa na wzajemne interakcje. Natomiast zasięg przestrzenny popytu na usługi różni się zauważalnie od podaży usług. Większość przedsiębiorstw zaopatruje się w usługi u dostawców działających w regionie metropolitalnym miasta. Wskazuje to na znaczenie funkcji centralnych, które sprawiają, że region jest w znacznej mierze samowystarczalny.

Inne badania przeprowadzone w kilku europejskich regionach metropolitalnych wskazują na pewne różnice zależne od pozycji miasta w globalnej sieci wielkich miast (por. Simmie 2003; Simmie et al. 2002, 2003). Dotyczy to raczej miast stołecznych o silniejszych powiązaniach globalnych (np. Londyn, Paryż, Amsterdam) niż ośrodków regionalnych (np. Stuttgart, Mediolan). Ogólnie rzecz ujmując, im wyższa jest pozycja miasta, tym mniejsze znaczenie jego otoczenia regionalnego w procesach rozwoju metropolii.

Z przeprowadzonych badań powiązań przedsiębiorstw wybranych polskich metropolii (Gorzelać, Smętkowski 2008) wyłania się pewien ogólny obraz, który można scharakteryzować w następujący sposób i który wydaje się charakterystyczny dla wszystkich krajów postsocjalistycznych. W ich przypadku otoczenie regionalne nie odgrywa istotnej roli w procesach rozwoju obszarów metropolitalnych, gdyż nie stanowi ani znacznego rynku zaopatrzenia, ani rynku zbytu, ale jego znaczenie zależy w dużej mierze od potencjału demograficznego i gospodarczego. Region dostarcza przede wszystkim do metropolii zasobów prostych: towarów o niższym stopniu przetworzenia, pracowników o niższych kwalifikacjach, usług niewymagających wykwalifikowanych pracowników oraz ogólnodostępnych informacji o innowacjach, a nie zasobów przetworzonych. Na relacje między metropolią i regionem pewien wpływ ma innowacyjność przedsiębiorstw (w tym zwłaszcza zakres wprowadzanych innowacji oraz prowadzenie prac badawczo-rozwojowych), która sprzyja zwiększaniu zasięgu przestrzennego działalności firm. Ponadto rozwój metropolii odbywa się w dużej mierze na bazie lokalnych zasobów ludzkich, które ulegają lokalnej dekoncentracji na skutek procesu suburbanizacji. Natomiast pozalokalny napływ prowadzi do wymywania kapitału ludzkiego przede

wszystkim z otoczenia regionalnego. Wyniki badań wskazują także na występowanie między badanymi metropoliami i otaczającymi je regionami pewnych różnic w relacjach gospodarczych związanych z przepływami towarów, ludzi, kapitału i informacji.

Z kolei badania prowadzone w regionach metropolitalnych położonych w Europie Północno-Zachodniej dotyczą raczej zależności między procesami globalizacji a stopniem policentryczności regionalnej (Hall, Pain 2007). Prace te (por. Hoyler et al. 2008) pokazują, że koncentracja wyspecjalizowanych funkcji usługowych w głównym ośrodku metropolitalnym sprzyja dekoncentracji funkcji wspomagających w większym regionie metropolitalnym (np. w Zurychu, w północnej części Szwajcarii) w podobny sposób, jak w południowo-wschodniej Anglii, ale bez jednoczesnej sektorowej specjalizacji, która miała miejsce np. w holenderskim Randstad. Natomiast w niektórych innych przypadkach (Dublin, Paryż) wyspecjalizowane funkcje usługowe są silnie skoncentrowane w obszarach metropolitalnych.

Na podstawie tego krótkiego przeglądu literatury można zaobserwować różnice w relacjach między metropolią i regionem zależne od wielkości miasta i pełnionych przez nie funkcji, a także od potencjału gospodarczego otoczenia regionalnego. Ponadto należy pamiętać, że relacje między miastem i regionami są bardzo złożone i w dużej mierze zależą od kontekstu regionalnego. W efekcie konieczne są dalsze badania porównawcze, a także prowadzone w ujęciu dynamicznym dla różnych typów regionów.

W związku z tym na potrzeby badań empirycznych przyjęto następującą hipotezę badawczą: w rezultacie wyżej przedstawionych procesów metropolizacji różnice w poziomie rozwoju między metropolią i jej otoczeniem regionalnym będą się zwiększać. Ponadto sformułowano następujące pytania badawcze dotyczące mechanizmów tego zjawiska:

- Jak powiązania między metropolią i regionem wpływają na konkurencyjność tych układów terytorialnych?
- Jakie czynniki wpływają na relacje między metropolią i regionem?
- Jaki jest i od czego zależy zasięg rozprzestrzeniania rozwoju metropolii oraz stopień wymywania zasobów rozwojowych z regionu do metropolii?

W pierwszej części tego opracowania dokonano przeglądu klasycznych i współczesnych teorii rozwoju miast i regionów w celu wskazania ich implikacji dla relacji w układzie miasto–region. Następnie przedstawiono typologię tych relacji, a także ich stan i zmiany zachodzące w ostatnim okresie oraz podjęto próbę zdefiniowania różnych stref oddziaływania miasta na otoczenie, w tym jego zaplecze regionalne. Na początku części empirycznej na podstawie powyższych definicji dokonano uproszczonej delimitacji makroregionów metropolitalnych w Europie i na wybranej ich

próbie przeanalizowano stopień ich wewnątrzregionalnych zróżnicowań pod względem poziomu rozwoju gospodarczego, a także zachodzących procesów konwergencji. Następnie wskazano inne wymiary zróżnicowań wewnątrzregionalnych (demografia, struktura gospodarcza, rynek pracy) oraz stworzono typologię makroregionów, która posłużyła generalizacji wniosków związanych z procesami konwergencji dla poszczególnych grup regionów. W kolejnym rozdziale podjęto próbę wskazania przyczyn wewnątrzregionalnego zróżnicowania poziomów rozwoju oraz czynników sprzyjających makroregionalnej dywergencji. Natomiast w ostatniej części, na podstawie celowo dobranych studiów przypadku, które miały w założeniu prezentować skrajne typy, podjęto próbę wzbogacenia tych analiz ilościowych o inne aspekty związane m.in. z jakością kapitału ludzkiego, stopniem innowacyjności oraz zależnościami między zjawiskami rozprzestrzeniania i wymywania. Te studia miały również pokazać, jakie działania należy podjąć, żeby wzmocnić pozytywne skutki i przeciwdziałać negatywnym skutkom procesów metropolizacji.

CZEŚĆ 1

RELACJE MIASTO – REGION – RÓŻNE KONCEPCJE TEORETYCZNE

ROZDZIAŁ 1

RELACJE MIASTO – REGION W ŚWIELE WYBRANYCH UJĘĆ TEORETYCZNYCH

W wielu uznanych za klasyczne oraz współczesnych teoriach lub koncepcjach opisujących procesy rozwoju miast i regionów można odnaleźć elementy rozważań dotyczące *explicite* lub *implicite* relacji między miastem i otaczającym je regionem (tab. 1). W klasycznych pracach zagadnienie to często sprowadza się do badania wzajemnych zależności między miastami i obszarami wiejskimi lub też relacji w ramach hierarchicznego systemu miast. Tymczasem procesy formowania się gospodarki informacyjnej prowadzą do rozmywania się dychotomii między miastem a wsią, m.in. na skutek upowszechniania się miejskiego stylu życia albo wzrostu znaczenia powiązań sieciowych między miastami należącymi do różnych poziomów hierarchicznych, co niesie ze sobą konieczność nowego spojrzenia na to zjawisko, zwłaszcza w krajach wysoko rozwiniętych. Wyrazem tego nowego spojrzenia są nowe koncepcje, wyrosłe na gruncie teorii rozwoju spolaryzowanego oraz teorii sieci.

Wśród klasycznych modeli interakcji przestrzennych można wskazać triadę Edwarda L. Ullmana (1957) oraz grupę modeli grawitacji i potencjału. W świetle pierwszego z nich analizowane są następujące trzy elementy: komplementarność, sposobność pośrednia i przenośność, które warunkują powiązania między regionami. Komplementarność polega na tym, że poszczególne regiony dysponują różnymi zasobami. Występowanie ich nadwyżek i niedoborów prowadzi odpowiednio do powstania podaży i popytu, co skutkuje międzyregionalną wymianą dóbr. Sposobność pośrednia w tym modelu oznacza zarówno możliwość czerpania zaopatrzenia z różnych regionów, jak i sprzedaży im dóbr. Ten element związany jest silnie z przenośnością, która oznacza wpływ odległości na liczbę powiązań. Z kolei w modelach grawitacji i potencjału głównym elementem analizy jest odległość i jej redukcyjne oddziaływanie na intensywność powiązań. Oddziaływanie między dwoma ośrodkami lub regionami jest wprost proporcjonalne do ich potencjału i odwrotnie proporcjonalne do odległości

Tabela 1. Relacje między miastem i regionem w świetle wybranych koncepcji teoretycznych

Teoria – koncepcja	Rodzaje powiązań między miastem i regionem	Rola regionu w rozwoju miasta	Rola miasta w rozwoju regionu
Teorie interakcji przestrzennych	Komplementarność Sposobność pośrednia Przenośność	Dostarczanie zasobów dla metropolii i odbieranie produktów	Dostarczanie zasobów dla regionu i odbieranie produktów
Teorie urbanizacji i rozwoju struktury przestrzennej miast	Ewolucja regionalnego systemu osadniczego na skutek procesów koncentracji i dekoncentracji ludności	Obszar źródłowy lub docelowy migracji w zależności od aktualnych tendencji przemieszczeń	Obszar źródłowy lub docelowy migracji w zależności od aktualnych tendencji przemieszczeń
Teoria bazy ekonomicznej	Funkcje egzogeniczne świadczone przez miasto na rzecz otoczenia zewnętrznego	Aspekt nie jest poruszany, analiza jest prowadzona od strony rynku zbytu	Aspekt nie jest poruszany, region jest jednym z wielu obszarów zewnętrznych miasta
Teoria miejsc centralnych	Dobra centralne świadczone przez miasto na rzecz regionu	Znaczenie miejscowości (węzłowość) wynika z zaspokajania popytu lokalnego oraz popytu regionu uzupełniającego (zaplecza), wobec którego pełni funkcje centralne	Region uzupełniający (zaplecze) jest niesamodzielny – występuje niedobór dóbr centralnych, które są dostarczane z miejscowości centralnej
Teorie rozwoju spolarzowanego	Powiązania o charakterze łączącym centrum (miasto) i peryferie (region). Pozytywne efekty rozprzestrzeniania rozwoju miasta i negatywne efekty wypływające z zasobów rozwojowych z regionu	Dostarczanie zasobów prostych oraz siły roboczej, w tym wykwalifikowanej	Transfer kapitału, innowacji oraz wymywanie zasobów rozwojowych
Teoria sieci	Powiązania o charakterze sieciowym nieuwarunkowane geograficznie lub hierarchicznie między ośrodkami, które stanowią węzły sieci	Rozwój miasta związany z przepływami w ramach sieci. Region nie ma znaczenia w rozwoju miasta, o ile nie istnieją na jego obszarze węzły sieci, co prowadzi do powstania regionalnej organizacji sieciowej	Miasto jest węzłem integrującym region

Źródło: Smętkowski (2007).

między nimi. Obserwowany współcześnie spadek znaczenia odległości jako czynnika determinującego powiązania między miastami i regionami powoduje, że w modelu wzajemnych oddziaływań większą rolę zaczyna odgrywać komplementarność i sposobność pośrednia, natomiast w modelu grawitacji i potencjału znaczenie odległości zależne jest od rozpatrywanej skali przestrzennej. Teorie interakcji przestrzennych mają charakter ogólny, w związku z tym nie pozwalają na szczegółowe przedstawienie powiązań między miastem i regionem. Oznacza to, że wymiana dóbr między metropolią i regionem zależy od różnic w ich strukturze gospodarczej, wzajemnej atrakcyjności jako rynków zaopatrzenia i zbytu oraz znaczenia odległości w prowadzonej wymianie.

W świetle teorii urbanizacji ważnym zagadnieniem związanym z relacjami między miastem i regionem są etapy procesów urbanizacji i związane z nimi zmiany w rozmieszczeniu ludności w miastach i otaczających je obszarach. Punktem wyjścia jest definicja urbanizacji, która uznawana jest za proces kulturowo-cywilizacyjny mający swój wyraz w rozwoju miast, wzroście ich liczby, powiększaniu powierzchni, postępującej koncentracji ludności na ich terenie i w najbliższej ich strefie, upowszechnianiu się pozarolniczych źródeł utrzymania ludności, akceptacji i przyswajaniu „kultury miejskiej”, miejskich standardów i zwyczajów itp. Implikuje ona także wzrost liczby ludności miasta (Castells 1982). W ramach tej teorii często wyróżnia się etapy procesu urbanizacji. W tym celu najczęściej wykorzystywany jest miernik w postaci zmian liczby ludności w miastach i przylegających do nich obszarach, które traktowane są łącznie jako region miejski (tab. 2). W procesie przestrzennego rozwoju miasta występują bowiem kolejne stadia koncentracji i dekoncentracji ludności, które z reguły zachodzą jednak w coraz większej skali przestrzennej. W związku z tą cyklicznością – w zależności od tego, czy przeważają procesy koncentracji, czy dekoncentracji ludności – miasto i jego otoczenie stanowią dla siebie wzajemnie obszar źródłowy lub obszar docelowy migracji, co wpływa zarówno na zasięg przestrzenny miasta, jak i na formy użytkowania jego przestrzeni. W związku z tym należy przywołać definicję metropolizacji zaproponowaną przez Bohdana Jałowickiego (1999, s. 29): metropolizacja to „ostatnia faza urbanizacji, polegająca na przekształcaniu się przestrzeni miejskich i zmianie relacji między miastem centralnym i jego bezpośrednim zapleczem oraz nieciągłym sposobie użytkowania przestrzeni zurbanizowanych. Objawia się osłabieniem lub zerwaniem związków gospodarczych miasta z jego regionalnym zapleczem i zastąpieniem ich kontaktami z innymi metropoliami w skali kontynentalnej lub światowej”.

Koncepcja bazy ekonomicznej nie wykształciła się w postaci jednolitego systemu teoretycznego. Teoria ta zakłada, że rozwój miast zależy od

funkcji endo- i egzogenicznych. Pierwsze z nich to funkcje świadczone na rzecz gospodarki lokalnej, a drugie, nazywane miastotwórczymi, świadczone są światu zewnętrznemu. Przykładem tych ostatnich może być wymiana między miastem i regionem lub dalszym otoczeniem zewnętrznym. Otaczający miasto region jest zatem jednym z wielu potencjalnych rynków zaopatrzenia lub zbytu towarów i usług.

Tabela 2. Stadia rozwoju funkcjonalnego regionu miejskiego

Stadium procesu urbanizacji	Typ procesu	Zmiana liczby ludności		
		Rdzeń	Otoczenie	Region miejski
1. Urbanizacja	1.1. Centralizacja absolutna	++	–	+
	1.2. Centralizacja relatywna	++	+	+++
2. Suburbanizacja	2.1. Decentralizacja relatywna	+	++	+++
	2.2. Decentralizacja absolutna	–	++	+
3. Dezurbanizacja	3.1. Decentralizacja absolutna	--	+	–
	3.2. Decentralizacja relatywna	--	–	---
4. Reurbanizacja	4.1. Decentralizacja relatywna	–	--	---
	4.2. Centralizacja absolutna	+	--	–

++ wzrost duży; + wzrost mały; – spadek mały; -- spadek duży; ostatnia kolumna jest sumą dwóch poprzednich.

Źródło: Drewett et al. (1992).

Z kolei teoria miejsc centralnych (Christaller 1933), którą można uznać pod pewnymi względami za szczególny przypadek teorii bazy ekonomicznej (por. Preston, Mitchell 1990, s. 90), jest pierwszą z przedstawianych koncepcji, która zajmuje się bezpośrednio wzajemnymi relacjami między miastem i regionem. W jej myśl miasto jest centrum oferującym dobra centralne na rzecz swojego regionalnego zaplecza. Tymi dobrami mogą być m.in. funkcje administracyjne, kulturalne, handlowe i finansowe, opieka zdrowotna, a także rynek pracy, obsługa transportowa i telekomunikacyjna. Należy jednocześnie zauważyć, że zasięg poszczególnych dóbr może być różny. Z koncepcji tej wynika, że znaczenie miasta, czyli jego regionalna węzłowość, zależy od stopnia centralności dla regionalnego zaplecza. Z drugiej strony region jest niesamodzielny i zależny od miasta jako swojego funkcjonalnego centrum. Z kolei w świetle stanowiącej rozwinięcie tej teorii koncepcji krajobrazu ekonomicznego, zaproponowanej przez Augusta Löschę (1961), należy oczekiwać zróżnicowania gęstości rozmieszczenia ludności i działalności gospodarczej, charakteryzującej się występowaniem na przemian sektorów zasobnych i ubogich w ośrodki miejskie.

Z kolei potraktowanie miasta jako centrum, a jego otoczenia jako obszaru peryferyjnego – szczególnie w skali makroregionalnej – pozwala

na zastosowanie do przedstawienia ich relacji grupy teorii rozwoju spolaryzowanego. Teoria biegunów wzrostu, której prekursorem był François Perroix (1950), wskazuje na rolę jednostek motorycznych, wytwarzających pewne siły odśrodkowe i przyciągających siły dośrodkowe. Przykładowo Albert O. Hirschman wyróżniał pozytywne efekty infiltracji (ang. *trickling-down effects*) i negatywne efekty polaryzacji (ang. *polarization effects*). Korzystne efekty infiltracji wynikają z komplementarności działalności prowadzonej w dwóch biegunach (rozwiniętym i zacofanym), z zakupów i inwestycji płynących z bieguna rozwiniętego do zacofanego i z absorpcji ukrytego bezrobocia bieguna zacofanego. Efekty polaryzacji powstają na skutek przewagi konkurencyjnej bieguna rozwiniętego i drenażu wykwalifikowanych kadr z regionu zacofanego. Z kolei Gunnar Myrdal (1957) wyróżniał odśrodkowe progresywne efekty rozprzestrzeniania się (ang. *spread effects*) i dośrodkowe regresywne efekty wymywania (ang. *backwash effects*). Teoria biegunów wzrostu była stosowana na różnych polach – wyróżniano polaryzację: techniczną, dochodów, psychologiczną i geograficzną.

Analiza wpływu tych efektów na hierarchiczny system osadniczy powinna wykazać, że będą one prowadzić do przekształcenia tradycyjnej struktury miejsc centralnych. Polegać to będzie m.in. na przejmowaniu przez centralną aglomerację funkcji otaczających ośrodków niższego rzędu i formowaniu tzw. cienia metropolii. Jednocześnie, jak zauważa Saskia Sassen (2000), współczesne tendencje rozwojowe prowadzą do wytworzenia się nowych form centralności, które wyrażają się rozszerzeniem centrum poza tradycyjne ośrodki biznesowe, na inne węzły położone w obszarze metropolitalnym dużego miasta.

Podsumowując, koncepcję tę można odnosić bezpośrednio do układu metropolia (centrum, biegun rozwoju) – region (peryferie), w którym wstępują zarówno pozytywne odśrodkowe efekty rozprzestrzeniania się rozwoju bieguna wzrostu, głównie w postaci kapitału i innowacji, i negatywne dośrodkowe efekty wypłukiwania zasobów rozwojowych peryferii (regionu) w postaci zasobów prostych oraz siły roboczej, w tym zwłaszcza o wysokich kwalifikacjach.

Podobnie jak w przypadku teorii rozwoju spolaryzowanego, nie istnieje kompleksowa teoria sieci (zob. m.in. Glucker 2007). Głównym założeniem tej grupy koncepcji w odniesieniu do systemu osadniczego jest to, że hierarchiczne relacje między miastami, przedstawione w teorii ośrodków centralnych, ustępują nowej generacji układów – sieciom miast. Te sieci rozwijają się wtedy, gdy dwa lub więcej niezależnych wcześniej miast o komplementarnych funkcjach stara się kooperować i w znacznym stopniu łączy swoje gospodarki, co umożliwiające szybkie i niezawodne korytarze transportowe i infrastruktura telekomunikacyjna (Batten 1995).

W literaturze amerykańskiej (Fisman 1990) widoczne jest odejście od terminologii związanej z miastem centralnym i procesami suburbanizacji na rzecz „nowych miast” – regionów miejskich charakteryzujących się brakiem wyraźnego centrum oraz granic, które rozwijają się wzdłuż korytarzy transportowych między ośrodkami miejskimi. W efekcie nasilania się tych zależności powiązania między miastami tracą charakter hierarchiczny i stają się sieciowe i horyzontalne.

Tabela 3. Wybrane różnice między terytorialną i sieciową organizacją przestrzeni

Organizacja terytorialna	Organizacja sieciowa
Centrum, peryferie	Węzły, tendencje do decentralizacji wzajemnych powiązań
Zależność od wielkości	Brak zależności od wielkości
Granice	Połączenia
Zwartość, ciągłość	Rozproszenie, oddzielenie
Przepływy jednokierunkowe	Przepływy dwukierunkowe
Zamknięcie, zasada nieprzenikania do zewnątrz	Terytorialne otwarcie
Stołość, sztywność	Krótkotrwałość, elastyczność
Bliskość, więzy lokalizacyjne – koszty transportu	Niewrażliwość na dystans, wszechobecność – koszty informacji
Hierarchia terytorialna, więzy pionowe, dominacja, wielkość	Więzy poziome, współpraca i współzawodnictwo

Źródło: opracowanie na podstawie B. Jałowiecki (1999).

Najważniejsze różnice między organizacją terytorialną a organizacją sieciową można podsumować w następujący sposób (Camagni 1994; Batten 1995; Minar 1997; Jałowiecki 1999): po pierwsze, następuje odejście od wyraźnego przestrzennego wyodrębnionego centrum i peryferii oraz zależności powiązań od wielkości ośrodka i jego znaczenia gospodarczego na rzecz zdecentralizowanych powiązań, skupionych w węzłach sieci, między różnej wielkości ośrodkami; zwarte, ciągłe obszary, oddzielone od siebie wyraźnymi granicami, między którymi następują jednokierunkowe przepływy, ustępują horyzontalnym powiązaniom między rozproszonymi miejscami; stołość i sztywność wzajemnych relacji, silnie zależnych od odległości w domkniętych wewnętrznie regionach, ustępuje krótkotrwałym, elastycznym relacjom między daleko położonymi układami otwartymi. W efekcie hierarchia, więzy pionowe i dominacja wielkości zostają zastąpione siecią, więziami poziomymi oraz współpracą i konkurencją.

Jak zauważył Piotr Korcelli (2000), wzrost znaczenia niehierarchicznych sieci interakcji w ramach systemu miast prowadzi do fragmentacji

utrwalonych układów miast. W efekcie powiązania między miastem i regionem uwarunkowane są istnieniem w otoczeniu miasta węzłów sieci. Jednak na skutek tworzenia się silnych powiązań z innymi dużymi węzłami sieci rola regionu w procesach rozwoju miasta słabnie. Z drugiej strony miasto jest głównym węzłem sieci, integrującym otaczający je region. Szczególną rolę w tym ujęciu odgrywają małe i średnie miasta, które mogą być węzłami takiej sieci (zob. ESPON 1.4.1 2006; INTERREG IIIB SEBCO 2005).

Tabela 4. Rozmieszczenie działalności gospodarczej w zależności od: a) kosztów transakcyjnych związanych z pokonywaniem odległości i b) efektów zewnętrznych

Koszty transakcyjne zależne od odległości Efekty zewnętrzne	Niskie	Zróznicowane	Wysokie
	1. Przestrzenna entropia	2. Mozaikowe rozproszenie z elementami krajobrazu ekonomicznego	3. Krajobraz ekonomiczny
Niskie			
Wysokie	4. Małe połączone grona	5. Supergrona	6. Małe niepołączone grona

Źródło: Scott (1998, s. 87).

Nowe teorie związane z podejściem sieciowym rozwijają się cały czas, ale nie zawsze mogą wyjaśniać relacje przestrzenne w każdym układzie regionalnym lub systemie osadniczym. Niewątpliwie wciąż istnieje wiele przykładów systemów osadniczych zorganizowanych terytorialnie, a także takich, w których organizacja terytorialna i sieciowa wzajemnie się przenikają. Widoczne jest to na przykład w typologii lokalizacji działalności gospodarczej zaproponowanej przez Allena J. Scotta (1998), w której uwzględniono koszty transakcyjne zależne od odległości oraz efekty zewnętrzne związane ze sposobem obiegu i wymiany informacji oraz uwarunkowaniami społeczno-kulturowymi. Wśród sześciu sytuacji modelowych (zob. też szerzej Gorzelak, Smętkowski 2005) na szczególną uwagę zasługuje sytuacja, w której koszty transakcyjne są zróżnicowane, a jednocześnie efekty zewnętrzne związane z postfordowskim systemem organizacji produkcji są wysokie. W warunkach odpowiednio dużej dezintegracji pionowej przedsiębiorstw skutkuje to powstawaniem gron umożliwiających zmniejszenie kosztów transakcyjnych. Jednocześnie niskie koszty niektórych transakcji (związanych m.in. z wymianą informacji)

umożliwiają przedsiębiorstwom dostęp do zasobów i rynków w skali globalnej. W efekcie przyczynia się to do rozwoju układów lokalnych, w których te przedsiębiorstwa działają, czyli lokalno-globalnych supergron, którymi są *de facto* obszary metropolitalne.

ROZDZIAŁ 2

TYPY RELACJI MIĘDZY MIASTEM I REGIONEM

Podstawą dalszego rozumowania jest założenie, zgodnie z którym relacje między miastem i jego otoczeniem są wyrażane przez dwa rodzaje przepływów: o charakterze okresowym – zmiennym (np. dojazdy do pracy) oraz stałym – trwałym (np. migracje wewnętrzne), będące elementem składowym przesunięć w danym układzie przestrzennym. Drugim elementem składowym przesunięć są wewnętrzne zmiany danego układu, np. przyrost liczby ludności lub zmiana liczby przedsiębiorstw.

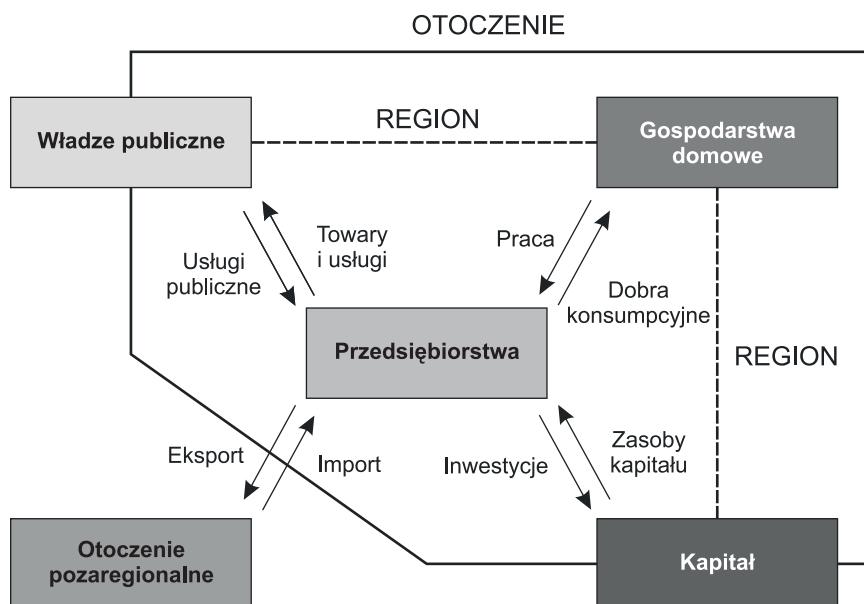
Należy podkreślić, że stworzenie spójnej typologii wzajemnych relacji między metropolią i regionem napotyka na wiele trudności. Wynika to z mnogości wymiarów, w których można rozpatrywać te powiązania. Wśród tych wymiarów można wskazać dwa podstawowe:

- Wymiar sektorowy (m.in. sektor przedsiębiorstw, sektor gospodarstw domowych, sektor władz publicznych),
- Wymiar rzeczowy (m.in. przepływy towarowe, informacji, finansowe, ludności).

Istnieją również dwa uniwersalne wymiary: czasowy (uwzględniający zmiany przepływów w czasie, a także ich trwałość) oraz przestrzenny (uwzględniający z jednej strony różny zasięg przestrzenny powiązań, a z drugiej – powiązania między różnymi regionami).

W układzie metropolia–region należy uwzględnić sektor przedsiębiorstw, sektor gospodarstw domowych oraz sektor władz publicznych, a także przepływy kapitałowe oraz wymianę handlową z otoczeniem zewnętrznym. W tradycyjnych metodach analizy nakładów–wyników (ang. *input-output*) międzysektorowe przepływy w obrębie jednego regionu można przedstawić za pomocą schematu przedstawionego na rycinie 1 (Hoover 1980, s. 224–227). Materialne przepływy dóbr i usług między poszczególnymi sektorami związane są ze strumieniami pieniężnymi skierowanymi w przeciwnym kierunku (ryc. 2). W centrum rozważań znajduje się sektor przedsiębiorstw, w którym zachodzi wymiana międzygałęziowa (nieprzedstawiona na schemacie). Sprzedaż poza sektorem przedsiębiorstw

to popyt finalny, na który składają się zakupy dóbr konsumpcyjnych przez gospodarstwa domowe, zapotrzebowanie sektora publicznego, inwestycje oraz sprzedaż poza regionem, nazwana tu umownie eksportem. Z kolei zakupy poza sektorem przedsiębiorstw stanowią podaż podstawową, która obejmuje siłę roboczą, zasoby kapitałowe, usługi publiczne oraz zakupy poza regionem, nazywane umownie importem.



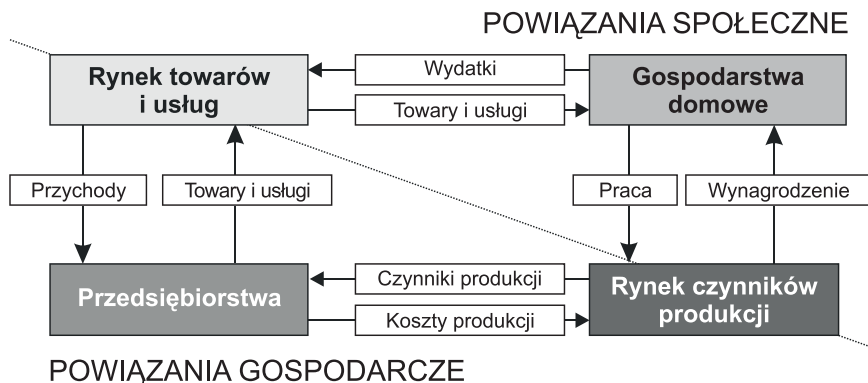
Rycina 1. Międzysektorowe przepływy dóbr i usług w modelu dla jednego regionu

Źródło: opracowanie na podstawie Hoover (1980, s. 227).

Odnosnie do usytuowania poszczególnych elementów systemu w układzie region–otoczenie zewnętrzne należy zauważyć, że według tego ujęcia tylko sektor przedsiębiorstw jest domknięty w regionie, a sektor władz publicznych oraz przepływy kapitałowe wykraczają poza niego. Ponadto może to dotyczyć również sektora gospodarstw domowych, w zależności od tego, jak ustali się przebieg granic danego regionu (na schemacie linia przerywana).

Ten model można uszczegółowić dla dwóch najbardziej nas interesujących sektorów: przedsiębiorstw i gospodarstw domowych. Powiązania, które nazwiemy gospodarczymi, zachodzić będą między sektorem przedsiębiorstw a rynkiem czynników produkcji (zakup czynników produkcji, odpowiadający kosztom produkcji przedsiębiorstw) oraz między sektorem przedsiębiorstw a rynkiem towarów i usług (sprzedaż towarów i usług, odpowiadająca przychodom przedsiębiorstw). Z kolei powiązania, które

nazwiemy społecznymi, zachodzić będą między sektorem gospodarstw domowych a rynkiem czynników produkcji (wynagrodzenie za pracę) oraz między sektorem gospodarstw domowych a rynkiem towarów i usług (zakupy towarów i usług). Wynika stąd wprost, że to samo zjawisko (np. dojazd do pracy) może być jednocześnie przejawem powiązań o charakterze gospodarczym lub społecznym, w zależności od tego, czy rozpatrujemy je od strony sektora przedsiębiorstw, czy też sektora gospodarstw domowych.



Rycina 2. Powiązania gospodarcze i społeczne między sektorem przedsiębiorstw i sektorem gospodarstw domowych

Źródło: opracowanie własne.

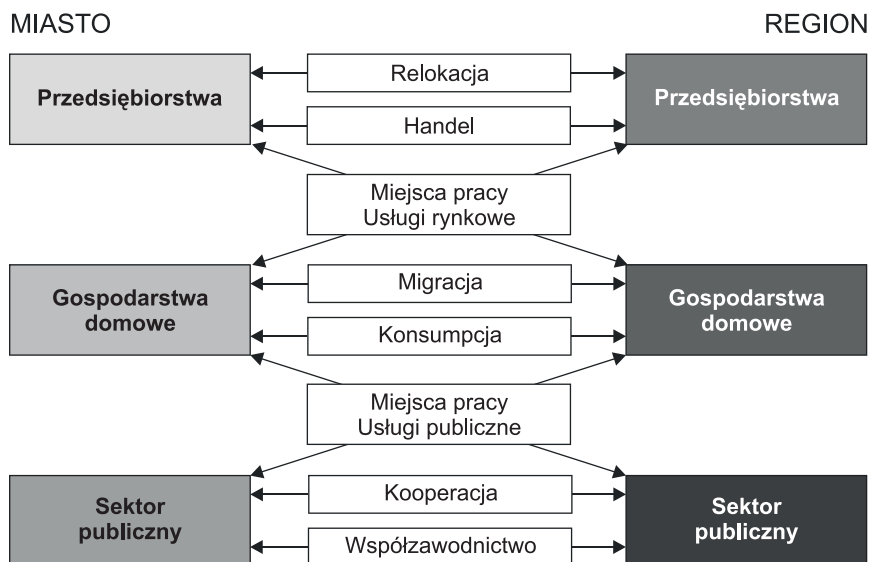
Tabela 5. Rodzaje relacji międzysektorowych w układzie miasto–region

Miasto \ Region	Przedsiębiorstwa	Gospodarstwa domowe	Sektor publiczny
Przedsiębiorstwa	Relokacja Wymiana	Praca Konsumpcja	Zakupy Usługi
Gospodarstwa domowe	Praca Konsumpcja	Migracje stałe Konsumpcja	Praca Usługi
Sektor publiczny	Zakupy Usługi	Praca Usługi	Współpraca Konkurencja

Źródło: opracowanie własne.

Próba włączenia wymiaru przestrzennego w przedstawioną wyżej systematyzację powiązań daje rezultat przedstawiony w tabeli 5 i na rycinie 3. Poszczególne hipotetyczne związki – uwzględniające różne rodzaje przepływów, do określenia których wykorzystano m.in. klasyfikacje związków między obszarami miejskimi i wiejskimi, przedstawionych w SPESP (2000, s. 38–41) i ESPON 1.1.2 (2004, s. 86–90) – przypisano do macierzy przestrzenno-sektorowej (przestrzennej, czyli odnoszącej się do miasta,

regionu, i sektorowej, czyli odnoszącej się do przedsiębiorstwa, gospodarstwa domowego, sektora publicznego).



Rycina 3. Najważniejsze rodzaje powiązań między miastem i regionem

Źródło: opracowanie własne.

2.1. ZWIĄZKI TYPU PRZEDSIĘBIORSTWO – PRZEDSIĘBIORSTWO

W ostatnich latach zauważalna staje się tendencja do dekoncentracji działalności gospodarczej, w tym w szczególności przemysłowej, w skali regionalnej. W badaniach prowadzonych w Wielkiej Brytanii David Keeble i Peter Tyler (1995) wykazali, że wzrost zatrudnienia w przedsiębiorstwach produkcyjnych zlokalizowanych na obszarach wiejskich jest szybszy niż w miastach. Wśród przyczyn dekoncentracji przemysłu wskazali: atrakcyjne warunki życia i pracy, nowe rynki zbytu oraz niższe koszty działalności na obszarach wiejskich. W obszarach metropolitalnych dużych miast (Winther, Hansen 2006) wiąże się to przede wszystkim z miękkimi czynnikami lokalizacyjnymi związanymi z jakością środowiska czy warunkami mieszkaniowymi, a działalność firm w tych obszarach nastawiona jest przede wszystkim na obsługę mieszkańców i lokalnych przedsiębiorstw. Przesunięcia zachodzące między miastem i wsią następują głównie na skutek zmian zachodzących *in situ*, a dopiero w dalszej kolejności związane są z relokacją działalności oraz powstawaniem nowych przedsiębiorstw (Healey, Ilbery 1985). Należy przy tym podkreślić,

że relokacja związana z napływem kapitału zewnętrznego, nawet jeśli uwzględni się różnego rodzaju efekty mnożnikowe, może mieć duży wpływ na rozwój układów lokalnych, nierzadko większy niż aktywizacja często ograniczonych zasobów lokalnych (Smętkowski 2000).

Niewątpliwie jednym z najważniejszych rodzajów związków między przedsiębiorstwami metropolitalnymi i regionalnymi jest wymiana towarów i usług. Z uwagi na różnice w strukturze gospodarczej oraz w dostępności różnych zasobów w układzie miasto–region może wystąpić wzajemna komplementarność wynikająca z różnic w podaży i popycie. Przedsiębiorstwa metropolitalne z reguły wytwarzają dobra o wyższej wartości dodanej, które mogą być sprzedawane przedsiębiorstwom regionalnym (np. Gorzelak, Smętkowski 2008). Przedsiębiorstwa metropolitalne często również pośredniczą w wymianie handlowej między regionem metropolitalnym i otoczeniem zewnętrznym. Ponadto niektóre rodzaje usług oferowanych przez przedsiębiorstwa zlokalizowane w metropolii, takie jak bankowość, ubezpieczenia, doradztwo, reklama, *public relations* i inne, mogą być świadczone na rzecz przedsiębiorstw regionalnych. Natomiast wraz z oddaleniem od centrum miasta i spadkiem cen nieruchomości (obniżaniem renty gruntowej) rośnie znaczenie tradycyjnych, pracochłonnych branż działalności gospodarczej, wytwarzających produkty o niższej wartości dodanej. Wśród tych rodzajów działalności interesującym przykładem jest rolnictwo, które – zwłaszcza jeśli zdamy sobie sprawę, jak rozległe tereny są potrzebne do produkcji rolnej – jest jedną z najważniejszych funkcji (działalności) obszarów wiejskich położonych w regionie metropolitalnym. Nowoczesne, towarowe rolnictwo może być powiązane z ośrodkami miejskimi na wiele sposobów. Po pierwsze, obszary wiejskie mogą pełnić funkcję żywicielską w stosunku do metropolii, dostarczając produkty żywnościowe dla jej mieszkańców. Jednak powstanie ogromnych centrów działających w ramach globalnych sieci handlowych przyczyniło się do spadku znaczenia lokalnego rolnictwa. Tradycyjny model wykorzystania ziemi, zaproponowany przez Johanna H. Thüнена, został zastąpiony przez bardziej skomplikowany model wzajemnych zależności. Obszary wiejskie nadal są dostarczycielami żywności, ale zależność wyrażana odległością między miejscem produkcji a miejscem zbytu została w dużej mierze ograniczona. Co więcej, obszary intensywnego rolnictwa tracą swój wiejski charakter i przekształcają się w obszary quasi-przemysłowej produkcji rolnej, ze wszystkimi tego negatywnymi konsekwencjami, wyrażającymi się przede wszystkim zanieczyszczeniem środowiska (zob. np. Tacoli 1998, s. 158). Innym rodzajem powiązań jest zaopatrzenie przedsiębiorstw metropolitalnych w surowce kopalne (potrzebne w energetyce i budownictwie), które mogą występować na obszarach wiejskich, w tym położonych w regionie metropolitalnym.

2.2. ZWIĄZKI TYPU PRZEDSIĘBIORSTWO – GOSPODARSTWO DOMOWE

Ten rodzaj związków uznawany jest za podstawowy składnik ogółu relacji między miastem i jego otoczeniem. Charakter tych związków jest wieloraki. Po pierwsze, mieszkańcy, którzy postanowili przeprowadzić się poza miasto, w granicach obszaru metropolitalnego lub nawet poza ten obszar, nadal pracują w mieście. Jest to w dużej mierze skutkiem polityki przestrzennej i mieszkaniowej prowadzonej w stosunku do obszarów wiejskich otaczających miasto. Po drugie, mieszkańcy otaczającego regionu stanowią znaczną część miejskiego rynku pracy. Zależność odwrotna jest rzadka i zazwyczaj wiąże się z dekoncentracją działalności gospodarczej (zwykle ograniczoną do obszaru metropolitalnego) oraz z dojazdami wysoko wykwalifikowanych specjalistów do przedsiębiorstw regionalnych. Siła i zasięg tych związków zależy od dostępności przestrzennej obszarów otaczających miasto: im dostępność większa, tym silniejsze i szersze są powiązania. Związki te w dużej mierze wyznaczają funkcjonalny region miejski (obszar metropolitalny), ale mogą też wykraczać poza jego granice. Jednocześnie obszar ten ma obecnie w coraz większym stopniu charakter policentryczny, wyrażony wielokierunkowymi przepływami między poszczególnymi ośrodkami (Aguilera 2005; Hall, Pain 2007).

Niewątpliwie niektóre usługi mają naturalną tendencję do koncentracji w miejscach, które nazywane są centralnymi, co jest postulatem teorii ośrodków centralnych. Takimi centralnymi miejscami są miasta, która zaopatrują w usługi otaczające je obszary. Do usług centralnych mogą należeć usługi o charakterze finansowym (banki, firmy ubezpieczeniowe), edukacyjnym (szkoły wyższe oraz w mniejszym stopniu średnie, ośrodki szkoleniowe), badawczym (instytuty naukowe, uniwersytety, laboratoria), zdrowotnym (szpitale, ośrodki zdrowia), handlowym (centra handlowe) i kulturalnym (kina, teatry, biblioteki, ośrodki kulturalne) oraz inne. Niektóre z tych usług, z uwagi na mniejszą wartość dolnej granicy (minimalnego popytu), mogą być lokowane w mniejszych ośrodkach miejskich (miejscach centralnych niższego rzędu), obszarach wiejskich lub, z uwagi na dobrą dostępność danego miejsca i niższe koszty funkcjonowania, poza ośrodkiem metropolitalnym. Z założeń teorii miejsc centralnych wynika, że system miejsc centralnych ma tendencję do zwiększania stopnia hierarchizacji. Wiele rodzajów usług wymaga dużego popytu i wysokich obrotów, dlatego obszary, które się wyludniają (wiejskie i mniejsze miasta), stają się mniej atrakcyjne dla firm świadczących te usługi.

Istotnym zagadnieniem są możliwości rozwojowe małych i średnich miast położonych w sąsiedztwie wielkiej metropolii. Niewątpliwie część z nich korzysta na tej bliskości na skutek napływu ludności i kapitału,

zwłaszcza gdy ma do zaoferowania łatwo dostępne, tanie tereny inwestycyjne. Dzieje się tak zwykle w korytarzach rozwojowych łączących metropolie. W efekcie niektóre z tych miast mogą wejść w skład policentrycznego obszaru metropolitalnego. Z drugiej strony, dalej położone małe i średnie miasta mają mniejszy potencjał rozwojowy, mogą za to konkurować lepszymi warunkami życia, dzięki czemu stają się atrakcyjnym miejscem do budowy osiedli mieszkaniowych i niektórych rodzajów działalności gospodarczej. Przykładowo badania sytuacji miast średniej wielkości (20–100 tys. mieszkańców), położonych w sąsiedztwie dużych ośrodków miejskich w Niemczech (Adam 2006), pokazały, że zachowują one swoje funkcje, a ich mieszkańcy masowo dojeżdżają do pracy w dużym mieście, choć jednocześnie wyludniają się one szybciej niż większe miasta.

Z drugiej strony, otaczające miasto obszary wiejskie pełnią ważną funkcję zaspokajającą potrzeby mieszkańców miasta związane z wypoczynkiem i rekreacją. W pobliżu wielkich metropolii część obszarów wiejskich ulega przeobrażeniom w intensywnie zagospodarowane tereny rekreacyjne (pola golfowe, parki rozrywki itd.). Na dalej położonych terenach rozwija się zbiorowa i indywidualna infrastruktura wypoczynkowa w postaci hoteli, pensjonatów oraz tzw. drugich domów. Prowadzić to może do przekształcenia obszarów wiejskich w obszary intensywnej konsumpcji. Polityka przestrzenna często również ma przeciwdziałać negatywnym aspektom suburbanizacji poprzez zachowanie otwartych, niezabudowanych terenów, na których obowiązują ograniczenia dotyczące zabudowy i promuje się mniej intensywne funkcje związane z wypoczynkiem i rekreacją.

2.3. ZWIĄZKI TYPU GOSPODARSTWO DOMOWE – GOSPODARSTWO DOMOWE

Relacje między gospodarstwami domowymi zlokalizowanymi w metropolii i regionie związane są przede wszystkim z migracjami stałymi. Metropolia często stanowi atrakcyjne miejsce pracy i życia dla mieszkańców regionu. Następuje odpływ mieszkańców, w tym zwłaszcza najlepiej wykształconych, do centrum (Gorzelać, Smętkowski 2007). Z drugiej strony można wskazać na procesy przeciwne, czyli odpływ mieszkańców z ośrodka metropolitalnego, z reguły domykający się w granicach obszaru metropolitalnego, w przypadku ludności w wieku produkcyjnym, oraz wykraczający poza tę granicę – w przypadku ludności w wieku poprodukcyjnym, która często wykorzystuje w tym celu tzw. drugie domy.

Związki między metropolią i regionem dotyczące konsumpcji wewnątrz sektora gospodarstw domowych mają obecnie niewielkie znaczenie.

Mogą one polegać na przyjazdach mieszkańców regionu do metropolii, np. w celu sprzedaży produktów rolnych na targowiskach, albo na korzystaniu przez mieszkańców metropolii z kwater agroturystycznych położonych w regionie metropolitalnym.

2.4. ZWIĄZKI TYPU SEKTOR PUBLICZNY – PRZEDSIĘBIORSTWO

Władze publiczne, realizując inwestycje oraz świadcząc usługi, mogą korzystać z sektora przedsiębiorstw, jednak trudno jest wskazać, jaki jest zakres przepływu usług przedsiębiorstw świadczonych na rzecz władz publicznych przez metropolitalne i regionalne przedsiębiorstwa. Niewątpliwie w większości przypadków znaczna część zleceń jest realizowana przez firmy lokalne, które często wykorzystywane są jako podwykonawcy prowadzonych inwestycji (zob. np. Smętkowski 2004). W związku z tym wydatki publiczne nie stanowią raczej istotnego elementu powiązań w układzie metropolia–region.

Władze publiczne mogą też świadczyć różnorakie usługi dla przedsiębiorstw, w tym przede wszystkim pośrednio, rozwijając instytucjonalne otoczenie dla działalności gospodarczej. Z reguły takie działania są nastawione na wspieranie przedsiębiorstw lokalnych i nie mają dużego znaczenia w relacjach między metropolią i regionem.

2.5. ZWIĄZKI TYPU SEKTOR PUBLICZNY – GOSPODARSTWA DOMOWE

Związki dotyczące dojazdów do pracy w sektorze publicznym są analogiczne do tych przedstawionych w przypadku sektora przedsiębiorstw. Ich znaczenie jest jednak mniejsze, m.in. z uwagi na malejącą rolę własności publicznej w gospodarce.

Ponadto sektor publiczny świadczy usługi dla mieszkańców metropolii i regionu tak samo jak sektor przedsiębiorstw. Przykładem mogą być publiczne szkolnictwo wyższe, kultura wyższa, wyspecjalizowana opieka zdrowotna, które są z reguły zlokalizowane w metropolii, obsługującej pod tym względem mieszkańców regionu metropolitalnego. W drugą stronę działają placówki informacji turystycznej, muzea itp. w regionie metropolitalnym, obsługujące ruch turystyczny złożony w znacznej mierze z mieszkańców metropolii. Powiązania są analogiczne do tych przedstawionych w przypadku relacji przedsiębiorstwa–gospodarstwa domowe w typie *konsumpcja*.

2.6. ZWIĄZKI TYPU SEKTOR PUBLICZNY – SEKTOR PUBLICZNY

Zasięg i zakres współpracy między władzami lokalnymi może być różny, począwszy od rozwoju infrastruktury transportowej i komunikacji publicznej, poprzez ochronę środowiska, kończąc na zagospodarowaniu przestrzennym. W wymiarze strukturalnym na obszarach otaczających miasto lokowane są różnego rodzaju urządzenia infrastruktury transportowej, telekomunikacyjnej oraz energetycznej, wiążące metropolię siecią połączeń z innymi ośrodkami metropolitalnymi. Prowadzi to do powstania korytarzy infrastrukturalnych, co może skutkować fragmentacją obszarów wiejskich. Dojazdy do pracy powodują, że władze publiczne muszą zapewnić dostępność publicznych środków transportu o odpowiedniej jakości. Co więcej, na obszarach wiejskich lokowane są składowiska różnego rodzaju odpadów, począwszy od stosunkowo mało szkodliwych odpadów komunalnych, a kończąc na wysoce szkodliwych odpadach przemysłowych. Ponadto zanieczyszczenia powietrza i wód łatwo się przemieszczają, co wymaga współpracy w zakresie ochrony środowiska między różnymi jednostkami administracyjnymi. Także wspomniane wyżej procesy związane ze zmianami w rozmieszczeniu ludności i przedsiębiorstw wymagają podjęcia wspólnych działań z zakresu polityki przestrzennej. Jak pokazuje przykład Randstad w Holandii, działania te mogą być skuteczne (Geurs, van Wee 2006). Obserwowane są również procesy konsolidacji struktur władzy, zachodzące na obszarach otaczających miasto, w wyniku których powstają różnego rodzaju organizacje zarządzające tymi terenami (regiony, obszary, związki metropolitalne) i mogące podejmować skuteczne działania w celu wykorzystania szans i przeciwdziałania zagrożeniom, jakie niesie globalizacja (zob. np. Scott, Agnew, Soja, Storper 2000; Stephens, Wikstrom 2000).

Poza współpracą, układy lokalne prowadzą ze sobą grę konkurencyjną w dwóch podstawowych aspektach. Pierwszy z nich dotyczy konkurencji o napływ inwestycji. Władze publiczne mają możliwość stosowania różnego rodzaju bezpośrednich i pośrednich instrumentów, mających skłonić inwestorów do wyboru zarządzanego przez nich terenu. Po drugie, mogą konkurować o napływ mieszkańców. W tym celu muszą dbać o zapewnienie odpowiednich warunków życia, m.in. poprzez poprawę jakości świadczonych usług publicznych. Dzięki napływowi inwestycji i mieszkańców rosną ich dochody własne, co zwykle prowadzi do pozytywnych sprzężeń zwrotnych.

ROZDZIAŁ 3

DEFINICJA OTOCZENIA REGIONALNEGO MIASTA

Jest rzeczą oczywistą, że ośrodka miejskiego, zwłaszcza dużego, nie można rozpatrywać jako izolowanego punktu w przestrzeni geograficznej. Dzięki zastosowaniu metody analizy przestrzennej, morfologicznej lub funkcjonalnej można wyróżnić różne strefy wpływu miasta na jego otoczenie. Należy zauważyć, że istnieje wiele, często dość odmiennych, sposobów wyznaczania regionu miasta, co wynika z różnych metod definiowania tego pojęcia oraz z istnienia różnych stref wpływu miasta. W związku z tym, kryterium poprawności i obiektywności przyjętego sposobu wyznaczania obszaru metropolitalnego wynika w dużej mierze z przyjętej koncepcji teoretycznej. Niewątpliwie jednak zasięg oddziaływania miasta zależy od jego wielkości i funkcji. W zależności od przyjętych mierników można otrzymać cały szereg stref oddziaływania miasta, różniących się przedmiotem i zasięgiem. Przegląd stosownej terminologii pozwala wyróżnić dwie główne strefy oddziaływania miasta: strefę bezpośredniego oddziaływania, w której związki są ściśle i stałe (niem. *umland*) i strefę wpływu, w której związki są mniej ożywione lub wyjątkowe (niem. *hinterland*) (por. Schöller 1953, za Maik 1992; Boudeville 1966).

W skład tej pierwszej wchodzi wyróżniana na podstawie kryterium morfologicznego strefa podmiejska, która przylega do terenów zabudowanych miasta centralnego. Obok terenów otwartych tworzą ją również wsie, miasta i osady. Jest to obszar o zróżnicowanym zagospodarowaniu, niestabilizowany fizjonomicznie, funkcjonalnie i demograficznie, na którym dochodzi do wzajemnego przenikania form i treści charakterystycznych zarówno dla miasta, jak i dla wsi. Strefa ta jest przestrzenią wielofunkcyjną, a liczba i charakter pełnionych funkcji są uzależnione od stadium rozwoju i struktury funkcjonalnej miasta. Pełni ona następujące funkcje: rolniczą, wypoczynkową, mieszkaniową, komunalną, komunikacyjną, przemysłową, uzdrowiskową i naukową. Z punktu widzenia regionalnych i krajowych systemów osadniczych strefa podmiejska stanowi część aglomeracji miejskiej, obejmującej poza nią dzielnice centralne i zewnętrzne miasta.

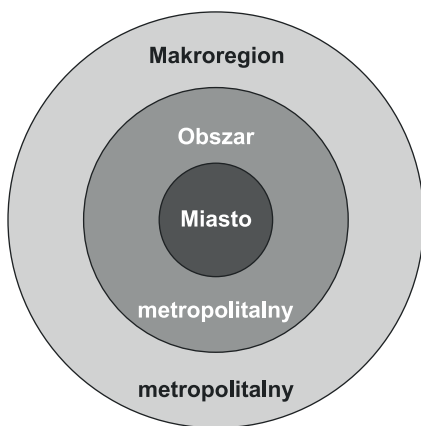
Ta strefa w największym stopniu jest zagrożona zjawiskiem rozlewania się miast (ang. *urban sprawl*), które jest dość powszechnie obserwowane na świecie, także w Europie (Schneider, Woodcock 2008). Zjawisko od niedawna obserwowane jest w nowych, wcześniej socjalistycznych krajach członkowskich UE (zob. np. Jauhainen 2006), a także na obszarach miejskich przeżywających kryzys demograficzny (zob. np. Couch et al. 2005). Przyczyny tego procesu są dość uniwersalne i wynikają z zainteresowania nowymi obszarami inwestycyjnymi, a nie rekultywacją starych ugorów przemysłowych (ang. *brownfields*), lokalizacją wielkich centrów handlowych poza centrami miast, a także preferencjami mieszkaniowymi ludności, których spełnieniem jest posiadanie domu pod miastem.

Należy jednocześnie zauważyć, że strefa podmiejska, dzięki ścisłemu powiązaniu z miastem, ma węższy zakres niż strefa wpływów miasta, której granice wyznacza zasięg przestrzenny różnych funkcji miasta. Na podstawie kryterium funkcjonalnego można wyróżnić dwie strefy oddziaływania miasta – pierwszą, w której powiązania są ściśle i stałe, czyli obszar metropolitalny, i drugą, która – choć pozostaje pod wpływem miasta – jest z nim znaczenie słabiej powiązana, czyli region metropolitalny.

Obszar metropolitalny można definiować za pomocą przestrzennego rozkładu wzajemnie zależnych działań produkcyjnych, konsumpcyjnych oraz związanych z wymianą i administracją (Castells 1982), przy czym funkcje metropolitalne pełnione są przez cały obszar metropolitalny, a nie tylko przez miasto, które go tworzy, i mogą być zlokalizowane w różnych punktach tego obszaru. W związku z tym obszar metropolitalny nie jest w pełni jednorodny i składa się z mozaiki przestrzeni pełniących różne funkcje, ale jednocześnie charakteryzuje się silną wewnętrzną integracją. Z wyjątkiem skrajnego przypadku, w którym w określonej skali przestrzennej wytworzyłby się obszar metropolitalny o idealnie policentrycznej strukturze, jest on regionem charakteryzującym się przynajmniej pewnym stopniem węzłowości. Jego terminologicznym odpowiednikiem jest miejski region funkcjonalny (ESPON 1.1.1, 2004), czyli obszar funkcjonalnie powiązany z miastem. Głównym rodzajem powiązań miejskiego regionu funkcjonalnego są codzienne dojazdy do pracy, które zastępują wcześniejsze stałe przemieszczenia ludności. Ponadto w regionie występują powiązania wynikające z przepływów dóbr, kapitału i informacji, a układ dyfuzji zjawisk społecznych, ekonomicznych i technologicznych nie ma charakteru hierarchicznego. Tak wyróżniony miejski region funkcjonalny odpowiada w dużej mierze miastu-regionowi w teorii bazy ekonomicznej, systemowi lokalnemu w teorii systemu osadniczego oraz polu miejskiemu w teoriach interakcji przestrzennej.

Z kolei pojęcie regionu metropolitalnego zostało wprowadzone do literatury przez Rodericka McKenzie'ego (1933), który połączył miasto

i jego zaplecze w całość funkcjonalną, ograniczoną zasięgiem dominującego wpływu metropolii. Te powiązania funkcjonalne ogniskowały się w mieście centralnym, w którym zlokalizowane były instytucje i usługi obejmujące swym zasięgiem cały region i wiążące go z innymi regionami. Wśród tych usług najważniejsze znaczenie miały: prasa, łączność, finanse, zarządzanie, a także wyspecjalizowane funkcje handlowe i usługi profesjonalne. Pod pewnymi względami, podobnie jak w przypadku miejskiego regionu funkcjonalnego, terminologicznym odpowiednikiem regionu metropolitalnego jest makroregion funkcjonalny, którego zasięg można określić m.in. na podstawie analizy oddziaływania konkurencyjnych ośrodków miejskich. Takie badania nad zasięgiem oddziaływania miast, prowadzone na przykład we Francji, uwzględniały różne rodzaje wpływu (ekonomiczny, kulturowy) i tym samym różne zasięgi (por. Beaujeu-Garnier, Chabot 1971, za Maik 1997).



Rycina 4. Makroregion metropolitalny i jego części składowe

Źródło: opracowanie własne.

W tym miejscu należy odwołać się do definicji regionu spolaryzowanej przez Jacques'a R. Boudeville'a (cytaty za Grzeszczak 1999, s. 18–20), według której taki region jest „zhierarchizowaną całością, złożoną z metropolii, jej satelitów i zdominowanych przez nich obszarów wiejskich. Jest to przestrzeń heterogeniczna, której różne części są wzajemnie komplementarne i utrzymują ze sobą, a zwłaszcza z biegunem dominującym, większą wymianę niż z tego samego rzędu biegunami regionów sąsiednich. Jest to więc miejsce wymiany dóbr, usług, informacji, której wewnętrzna intensywność jest w każdym punkcie większa od intensywności zewnętrznej. Region spolaryzowany jest zintegrowany. Nie jest to autarkia: jest to system”. Autor przeciwstawia regionom spolaryzowanym

regiony miejskie, „które stanowią przestrzeń w dużej mierze jednorodną, która odznacza się wysoką gęstością zaludnienia, w tym ludności zatrudnionej w przemyśle i usługach, zróżnicowanymi formami urbanizacji nieciągłej, poprzedzielanej enklawami rolniczymi. Struktury hierarchiczne są w zaniku, ustępują miejsca silnie zintegrowanym strukturom o współzależnościach funkcjonalnych”. Boudeville swoje definicje sformułował w kontekście historycznym, ale wydaje się, że z powodzeniem można je odnieść do kontekstu przestrzennego. W odniesieniu do terminów wymienionych wyżej, pierwszą definicję należałoby przypisać regionowi metropolitalnemu (węzłowemu), natomiast drugą obszarowi metropolitalnemu (w dużej mierze jednorodnemu).

Podsumowując (ryc. 4), w świetle omówionej wyżej koncepcji zasięgu przestrzennego miasta, metropolię należy utożsamiać z układem złożonym z ośrodka i obszaru metropolitalnego. Wiąże się to m.in. z faktem rozmywania centralności w ramach obszaru metropolitalnego. W wielu metropoliach nastąpiło rozmycie centrum gospodarczego w związku z procesem tworzenia ośrodków satelickich, połączonych siecią silnych funkcjonalnych powiązań z głównym ośrodkiem metropolitalnym (zob. np. Sassen 2000; Hall, Pain 2007). Powstał w ten sposób policentryczny obszar metropolitalny, który obejmuje ośrodek metropolitalny (miasto centralne) i sąsiadujące z nim gęsto zaludnione obszary, pozostające w ścisłych związkach o charakterze sieciowym. Funkcje metropolitalne są pełnione przez cały obszar metropolitalny, a nie tylko przez miasto stanowiące ośrodek metropolitalny. Natomiast makroregion metropolitalny to Boudeville’owski „region spolaryzowany”, pozostający pod wpływem miasta, którego granice ograniczone są zasięgiem wpływu innych metropolii. W tym ujęciu obszar metropolitalny stanowi wewnętrzną strefę zaplecza miasta, zaś region metropolitalny – zewnętrzną.

CZEŚĆ 2

MAKROREGIONY METROPOLITALNE W EUROPIE – SPÓJNOŚĆ WEWNĄTRZREGIONALNA?

ROZDZIAŁ 1

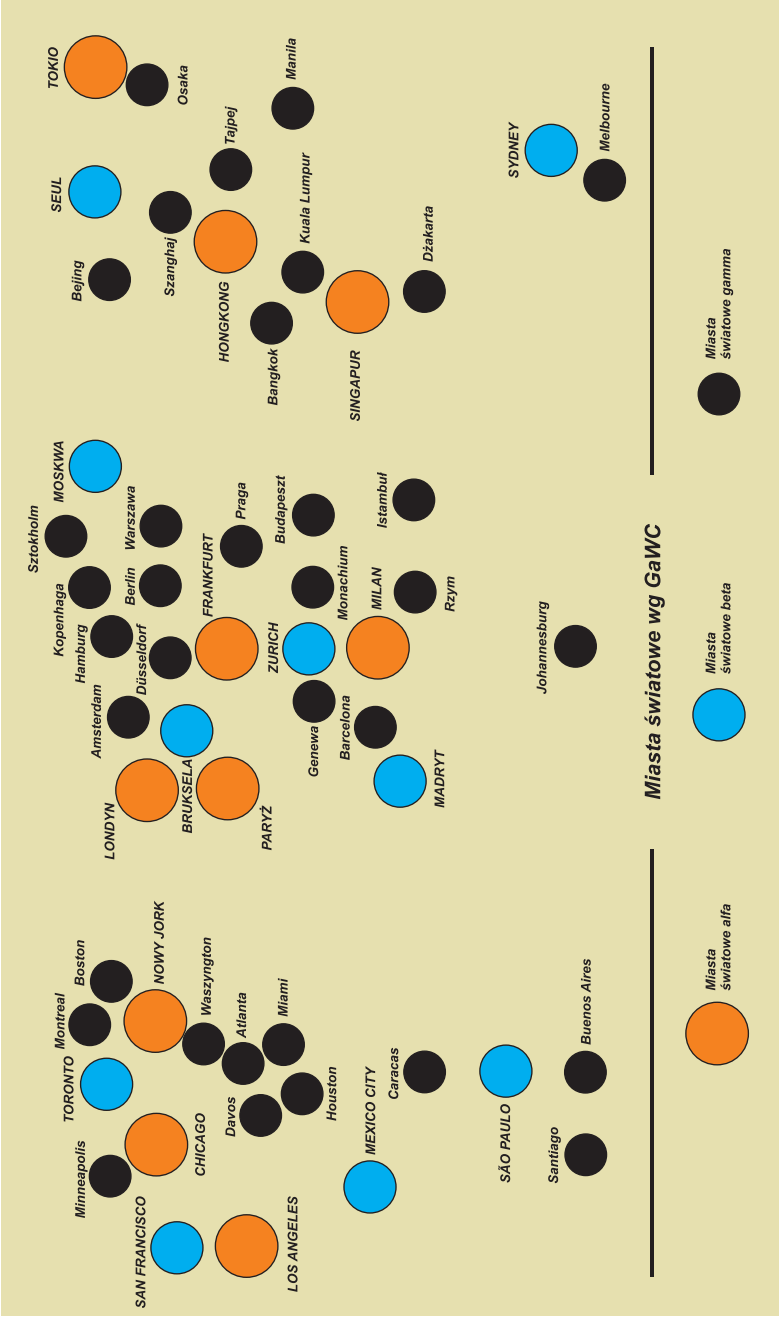
METROPOLIE W PRZESTRZENI EUROPEJSKIEJ

1.1. CECHY I KLASYFIKACJE METROPOLII

Nie każde duże pod względem liczby ludności miasto zasługuje na miano metropolii. W procesie metropolizacji kluczowe są bowiem cechy jakościowe związane z wysokiej jakości infrastrukturą techniczną, rozwiniętym sektorem usług wyższego rzędu, potencjałem innowacyjnym, a także pewnego rodzaju wyjątkowością miejsca. Stąd też w odniesieniu do wielkich miast niespełniających kryteriów jakościowych używa się określenia *megacity*, co dotyczy jednak przede wszystkim ośrodków miejskich położonych w krajach rozwijających się.

W literaturze dość często utożsamia się metropole z miastami światowymi (Friedmann 1986) lub globalnymi (Sassen 1991). Należy jednocześnie zwrócić uwagę, że niektórzy autorzy (np. Derudder 2006) wskazują, że są to dwie odmienne koncepcje teoretyczne. W świetle pierwszej z nich kluczowe jest bowiem skupienie w mieście funkcji kontrolnych, czyli bycie siedzibą korporacji transnarodowych, podczas gdy druga podkreśla znacznie w gospodarce miasta globalnych firm świadczących zaawansowane usługi informacyjne.

Abstrahując od powyższych zastrzeżeń, na metropolitalność miasta wskazują następujące jego cechy (Jałowicki 2000): metropolia we współczesnej gospodarce informacyjnej jest eksporterem i importerem czynników produkcji – siły roboczej, kapitału i informacji; lokują się w niej zarządy i filie wielkich transnarodowych korporacji, banki i firmy ubezpieczeniowe; działają w niej instytucje publiczne: naukowe, oświatowe i kulturalne, które mają zasięg międzynarodowy; metropolia jest wyposażona w infrastrukturę nastawioną na organizację imprez o charakterze międzynarodowym (kongresów, wystaw itd.) i jest połączona ze światem dobrze rozwiniętą siecią szybkiego transportu lotniczego, samochodowego i kolejowego, a także sprawną infrastrukturą telekomunikacyjną, umożliwiającą przesył informacji; zazwyczaj działają w niej media o zasięgu ponadnarodowym.



Rycina 5. Sieć miast światowych
Źródło: Taylor (2001).

Najczęściej przyjmowanym kryterium metropolitalności ośrodka miejskiego (Jałowiecki 2000, s. 33, za Bassand 1994) jest liczba mieszkańców wynosząca około miliona. Do pozostałych kryteriów należą:

- Rozwinięty sektor usług (przede wszystkim instytucje i usługi związane z pośrednictwem finansowym, mediami, telekomunikacją, zarządzaniem gospodarką, nauką i badaniami, sztuką, kulturą, a także administracją publiczną)¹,
- Potencjał innowacyjny (instytucje związane z wytwarzaniem i przetwarzaniem informacji: uniwersytety, instytuty badawcze, laboratoria),
- Wyjątkowość i specyfika miejsca (znaczenie kulturalne, walory architektoniczno-urbanistyczne, itd.).

W oparciu o powyższą charakterystykę i kryteria opracowano wiele różnych klasyfikacji metropolii. Do najczęściej przywoływanych należą klasyfikacje stworzone przez naukowców z sieci badawczej GaWC (Globalization and World Cities), zwłaszcza zaproponowana przez Petera J. Taylora (2001) sieć miast światowych (ryc. 5). W tej sieci pozycja miast zależy od lokalizacji filii transnarodowych firm świadczących usługi dla przedsiębiorstw. W Europie na tej podstawie można wyróżnić 21 miast światowych (w tym Moskwę i Istambuł). Większość z nich to stolice największych krajów europejskich, do wyjątków należą z reguły drugie lub trzecie pod względem wielkości miasta dużych krajów, tj. Frankfurt nad Menem i Monachium w Niemczech, Barcelona w Hiszpanii, Mediolan we Włoszech oraz Genewa w Szwajcarii.

Inne klasyfikacje uwzględniają z reguły większy zbiór europejskich metropolii. Przykładem jest opracowywany rokrocznie przez firmę doradcą Cushman and Wakefield *European Cities Monitor*, ranking atrakcyjności inwestycyjnej najważniejszych europejskich miast. Ocena zarówno twardych (np. koszty pracy, dostępność transportowa), jak i miękkich czynników lokalizacyjnych (np. jakość życia, klimat inwestycyjny) przeprowadzana jest obecnie w 36 miastach, a w ostatnich latach zbiór ten jest rozszerzany (w 1990 roku brano pod uwagę 25 miast). W opracowaniu tym, poza miastami stołecznymi krajów UE (oprócz stolic krajów bałtyckich oraz Sofii i Lublany), uwzględnione są również Moskwa i Istambuł, a także zajmujące z reguły drugą lub trzecią pozycję w krajowym systemie osadniczym miasta krajów takich jak: Niemcy (Frankfurt nad Menem,

¹ Gawryszewski, Korcelli, Nowosielska (1998) do funkcji metropolitalnych zaliczają następujące sekcje działalności gospodarczej: wydawnictwa i drukarnie; handel hurtowy; hotele i restauracje; transport; pocztę i komunikację; finanse, giełdę, biura maklerskie, ubezpieczenia; usługi dla przedsiębiorstw; informatykę; naukę i badania; władzę i administrację ponadlokalną; szkolnictwo wyższe; rozrywkę, sztukę, muzea, wystawiennictwo; przedstawicielstwa dyplomatyczne; biura, ośrodki badawcze, przedstawicielstwa firm zagranicznych.

Monachium, Dusseldorf, Hamburg), Włochy (Mediolan), Wielka Brytania (Manchester, Birmingham, Leeds, Edynburg i Glasgow), Francja (Lyon), Hiszpania (Barcelona) oraz Szwajcaria (Genewa).

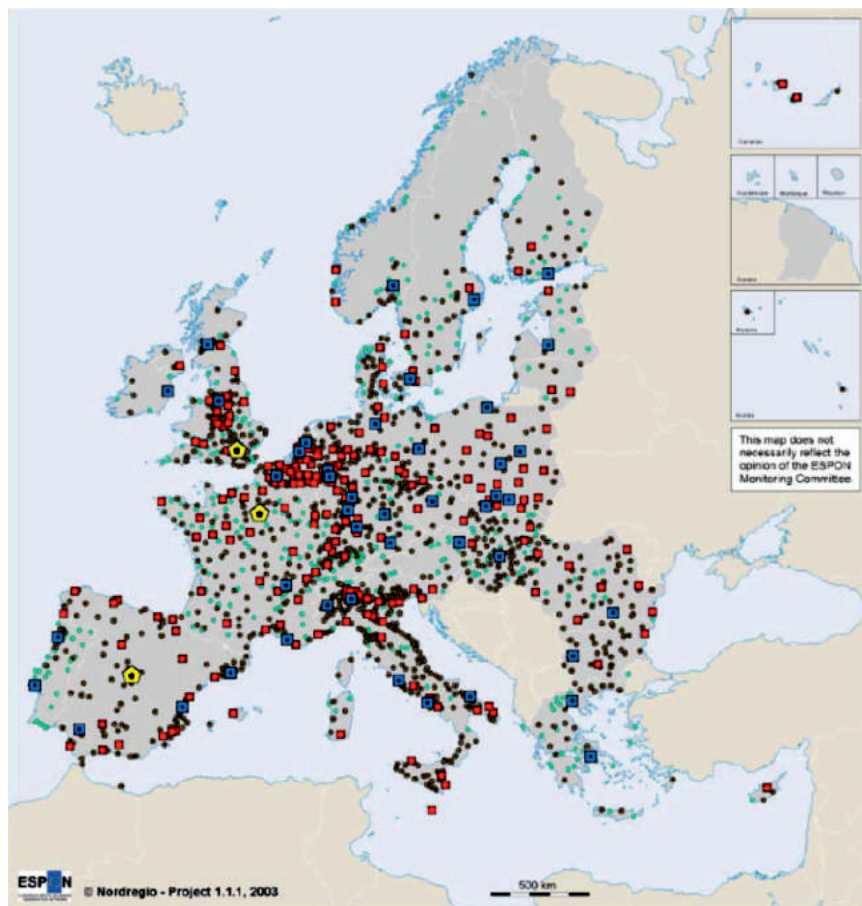
1.2. OBSZARY MIEJSKIE W EUROPIE

Znaczenie miast i obszarów metropolitalnych w przestrzeni europejskiej było w ostatnich latach przedmiotem licznych badań realizowanych w ramach programów Unii Europejskiej takich jak np. ESPON – projekty: *Polycentricity* (ESPON 1.1.1) i *Zoom in* (ESPON 2.4.2), a także INTERREG – projekty: *PolyMETREXplus Towards a Polycentric Metropolitan Europe* oraz *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-city Regions in Europe* (Hall, Pain 2009). Ponadto od 1998 r. informacji o miastach i obszarach metropolitalnych w Europie dostarcza ją statystyki zbierane w ramach projektu Urban Audit, które w kolejnych edycjach rozszerzane są o nowe miasta (w drugiej edycji projektu uwzględniono 258 miast), co stanowi podstawę opracowania raportów takich jak np. *State of European Cities – adding value to the European Urban Audit* (ECOTEC 2007).

Analizy europejskiego systemu miejskiego można prowadzić przy wykorzystaniu koncepcji miejskich regionów funkcjonalnych. Zastosowano ją m.in. w projekcie ESPON 1.1.1. (2004), w którym badano Funkcjonalne Obszary Miejskie (FUA)² (ryc. 6a). Ich liczbę oszacowano na 1595, a wśród nich wyróżniono grupę Europejskich Metropolitalnych Obszarów Wzrostu (MEGA) (ryc. 6b). Wybrano je na podstawie założenia, że znaczenie miasta zależy nie tylko od liczby ludności, ale również od pełniących przez nie funkcji, w tym zwłaszcza tych o charakterze ponadnarodowym. Za najważniejsze funkcje uznano: transportowe, przemysłowe, GOW (gospodarki opartej na wiedzy) oraz kontrolne i zarządcze. Oznaczało to przyjęcie dychotomicznego podejścia, uwzględniającego zarówno tradycyjne funkcje przemysłowo-transportowe, jak i nowoczesne funkcje innowacyjno-zarządcze, co można wytłumaczyć trwającym wciąż procesem przechodzenia od gospodarki przemysłowej do informacyjnej. Na tej podstawie wyróżniono 76 MEGA, w tym pięć położonych poza krajami Unii Europejskiej (27), tj. w Norwegii i Szwajcarii. Na niższym poziomie hierarchicznym uwzględniono także 219 ponadnarodowych lub krajowych funkcjonalnych obszarów miejskich. Wśród tak wyróżnionych

² Funkcjonalne Obszary Miejskie (FUA) w krajach o liczbie mieszkańców przekraczającej 10 mln zostały zdefiniowane jako ośrodki miejskie złożone z rdzenia zamieszkanego przez co najmniej 15 tys. osób oraz o łącznej liczbie mieszkańców przekraczającej 50 tys. W krajach o mniejszej liczbie ludności kryterium łącznej liczby mieszkańców zostało zastąpione 0,5% udziałem w populacji kraju oraz pełnieniem funkcji ponadlokalnych.

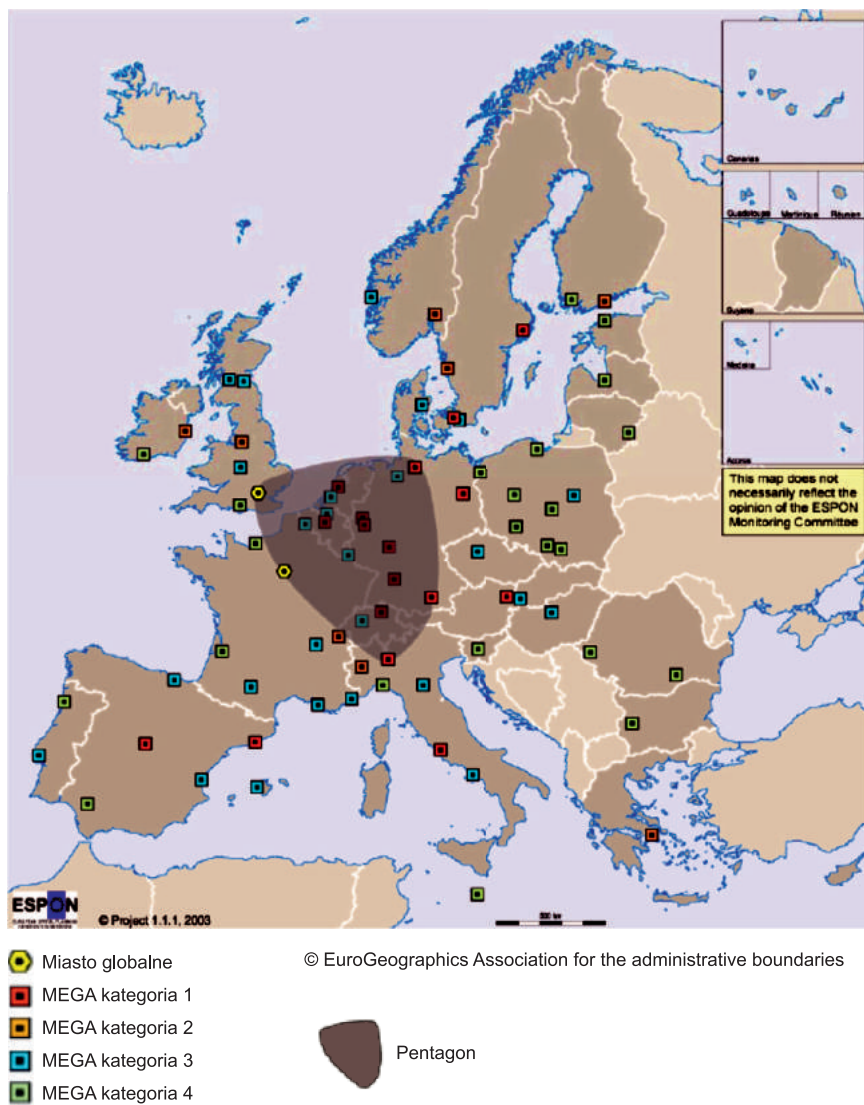
Rycina 6a. Funkcjonalne obszary miejskie (FUA) powyżej 20 tys. mieszkańców



-  Powyżej 5 mln
-  1–5 mln
-  250 tys.–1 mln
-  50 tys.–250 tys.
-  Poniżej 50 tys.

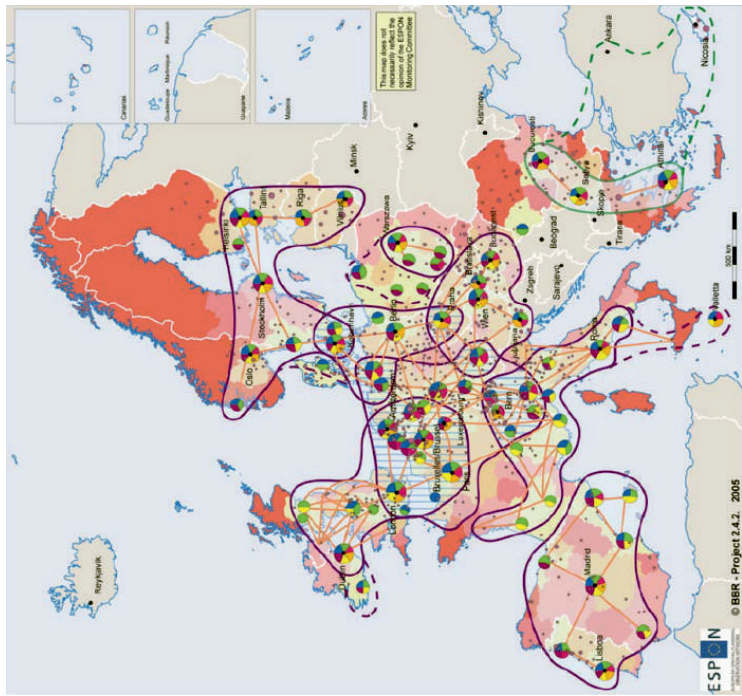
Źródło: Eurostat GISCO, krajowe urzędy statystyczne, krajowi eksperci.

Rycina 6b. Typologia Europejskich Metropolitalnych Ośrodków Wzrostu (MEGA)

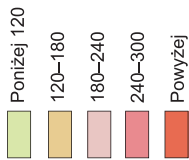


Źródło: Eurostat, krajowe urzędy statystyczne, krajowi eksperci.

Rycina 6c. Regionalizacja MEGA – globalne obszary integracji



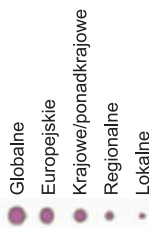
Dostępność najbliższego MEGA
w ruchu ciężarowym
[czas podróży w min]



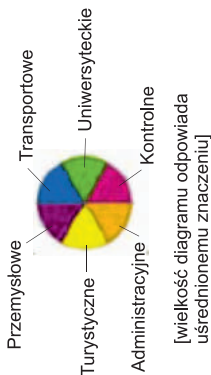
Czas podróży pomiędzy MEGA
krótszy niż 1 godzina
(pociąg lub samolot)



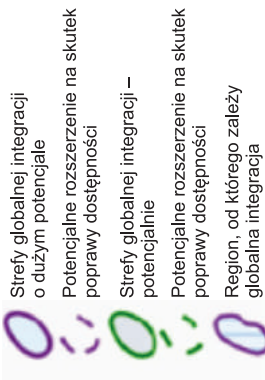
Funkcje kontrolne MEGA
[znaczenie]



Znaczenie MEGA według funkcji



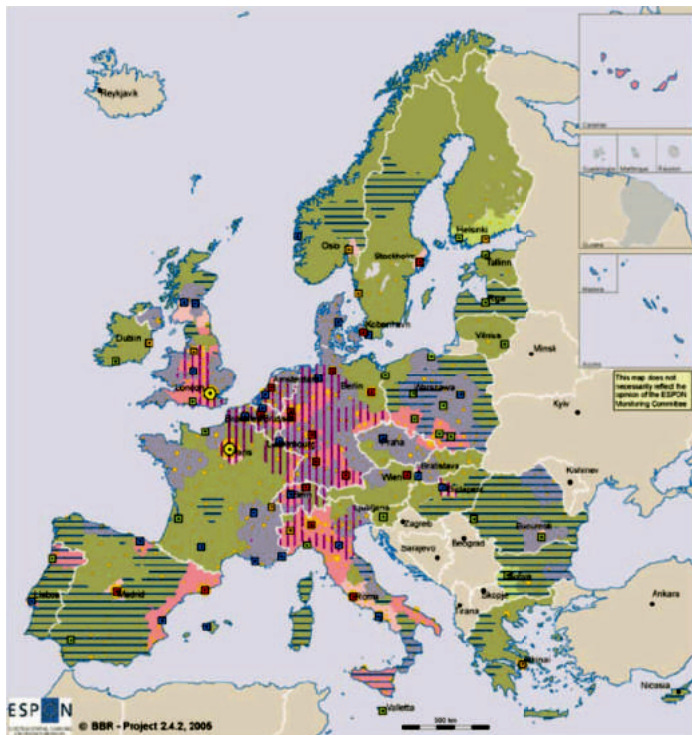
Sfery globalnej integracji*



* Potencjalne Sfery Integracji Europejskiej (EGIZ) zostały wydobreżone na podstawie dostępności najbliższego MEGA (czyli: spójności regionalnej) i czasu podróży. Ich jądra składają się z przynajmniej jednego MEGA, który spełnia wszystkie funkcje istotne dla całego kontynentu

Uwagi: dane dostępne tylko dla obszarów kontrolowanych przez rządy; brak danych dotyczących dostępności obszarów peryferyjnych.

Rycina 6d. Struktura osadnicza – relacje metropolia–region



© EuroGeographics Association for administrative boundaries

Struktura przestrzenna

- Policentryczny obszar aglomeracyjny
- Monocentryczny obszar aglomeracyjny
- Policentryczny obszar gęsto zaludniony
- Policentryczny obszar wiejski
- Monocentryczny obszar wiejski

Dostępność regionu

Według średniego wskaźnika wartości
Klasyfikacji Regionów Europejskich

- Powyżej średniej
- Poniżej średniej
- Brak danych

Metropolitalne obszary wzrostu

- Miasto globalne
- Europejski motor rozwoju
- Silny MEGA
- Potencjalny MEGA
- Słaby MEGA

Funkcjonalne obszary miejskie [liczba mieszkańców]

- 10 000
- 100 000
- 1 000 000
- 10 000 000

Rycina 6. Funkcjonalne regiony miejskie w UE (27) oraz Norwegii i Szwajcarii (UE27 + 2)

Źródło: ESPON 1.1.1 Nordregio, ESPON 2.4.2 BBR; obliczenia własne.

MEGA tylko 48 było miastami zamieszkаныmi przez ponad milion mieszkańców. Należy jednak zwrócić uwagę, że część pozostałych (10) liczyła co najmniej 750 tys. mieszkańców, a wśród najmniejszych MEGA pięć było stolicami mniejszych krajów, a pozostałe (z wyjątkiem portowych miast Hawru i Southampton) drugimi lub trzecimi pod względem wielkości miastami krajów europejskich średniej wielkości (Finlandii, Irlandii, Rumunii i Szwecji).

Tabela 6. Kategorie MEGA w krajach UE27 + 2 i ich ludność

Kategoria	Liczba	Przeciętna liczba ludności w mln	Maksymalna i minimalna liczba ludności
Miasta globalne	2	11,5	11,9 – 11,1
Europejskie metropolie (MEGA1)	16	3,2	6,9 – 1,3
Silne metropolie (MEGA2)	6	2,0	3,9 – 0,8
Potencjalne metropolie (MEGA3)	23	1,5	3,0 – 0,5 (0,1)*
Słabo wykształcone metropolie (MEGA4)	24	1,0	3,0 – 0,2

* W grupie MEGA3 Luksemburg stanowił odrębny przypadek.

Źródło: opracowanie własne na podstawie ESPON 1.1.1 oraz danych EUROSTAT-u (Urban Audit).

W przeprowadzanej w ramach tego projektu kategoryzacji metropolii (ryc. 6b) wzięto pod uwagę ich wielkość (liczba ludności i wielkość PKB), konkurencyjność (PKB na mieszkańca, lokalizacja siedzib pięciuset największych firm), dostępność (liczba pasażerów w portach lotniczych, stopień rozwoju transportu multmodalnego) oraz stopień rozwoju gospodarki opartej na wiedzy (wykształcenie mieszkańców i udział pracujących w działalności badawczo-rozwojowej). Także w tym przypadku widoczne jest duże znaczenie pierwszego kryterium związanego z potencjałem demograficzno-gospodarczym. Otóż każda kolejna kategoria metropolii była przeciętnie zamieszkała przez mniejszą liczbę ludności; odpowiednio: 3,2 mln, 2,0 mln, 1,5 i 1,0 mln (tab. 6). Nie była to – co oczywiste – zależność o charakterze liniowym, gdyż można wskazać zarówno miasta zajmujące niską pozycję w ramach kategorii MEGA mimo dużego potencjału ludnościowego, jak i takie, które mimo niewielkiej liczby ludności zajmowały stosunkowo wysoką pozycję. Do pierwszej grupy można zaliczyć m.in. Ateny, Neapol, Katowice (konurbację górnośląską), Warszawę, Manchester, Budapeszt, Lizbonę, Birmingham, Rotterdam,

Lyon i Bukareszt, czyli albo stolice krajów o niższym poziomie rozwoju gospodarczego (znaczenie kryterium PKB), albo miasta zajmujące niższe pozycje w krajowych systemach osadniczych. Z kolei wysoka pozycja mimo mniejszego potencjału ludnościowego charakteryzowała Kolonię, Sztokholm, Kopenhagę, Brukselę, Dublin, Amsterdam i Helsinki, a więc niemal wyłącznie stolice krajów charakteryzujących się wysokim poziomem rozwoju gospodarczego.

Na podstawie analizy rozmieszczenia funkcjonalnych obszarów miejskich i ośrodków metropolitalnych można wyróżnić europejski rdzeń, tzw. pentagon, którego wierzchołki stanowią Londyn, Paryż, Mediolan, Monachium i Hamburg. Według szacunków zajmuje on obszar stanowiący 14% powierzchni Unii Europejskiej (27), na którym mieszka około 32% ludności. Jednocześnie przedsiębiorstwa działające na tym obszarze wytwarzają 43% całego produktu Wspólnoty. Inne analizy pozwalają wyróżnić potencjalne strefy globalnej integracji³ (por. ESPON 2.4.2 2006; ryc. 6c), czyli:

- Strefy przylegające do pentagonu (częściowo wzajemnie się pokrywające), takie jak strefa północno-zachodnia (metropolie brytyjskie i irlandzkie), pas południowy (metropolie francuskie i włoskie), strefa nadnaddunajska (metropolie krajów Europy Środkowej) i centralno-wschodnia (metropolie wschodnich i północnych Niemiec, a także Danii i Czech),
- Strefy wyspowe, które nie są powiązane bezpośrednio z pentagonem, np. iberyjska, polska, bałtycka (metropolie krajów skandynawskich oraz krajów nadbałtyckich) oraz potencjalna wschodnia (metropolie Bułgarii, Grecji i Rumunii).

Innym interesującym zagadnieniem badawczym jest pozycja metropolii w regionalnych systemach osadniczych. Studia przeprowadzone w ramach projektu ESPON 2.4.2 (2006) pozwalają osadzić istniejące obszary metropolitalne w ich otoczeniu regionalnym⁴. W badaniach tych uwzględniono kształt struktur osadniczych (wyrażających się m.in. rozmiarem największego ośrodka miejskiego) oraz gęstość zaludnienia w regionach poziomu NUTS2⁵. Drugim uwzględnionym czynnikiem był udział ludności największego miasta w populacji regionu (układ był uznawany za

³ Wyróżnione strefy obejmują co najmniej jeden metropolitalny obszar wzrostu, który posiada wszystkie badane typy funkcji, oraz ośrodki sąsiednie, tworzące spójny obszar w wymiarze dostępności transportowej, mierzonej czasem przejazdu samochodu ciężarowego, oraz dostępności biznesowej, mierzonej czasem podróży lotniczej lub kolejowej.

⁴ Badania te stanowią kontynuację wcześniejszych ujęć przedstawionych w Programie Badawczym Europejskiego Planowania Przestrzennego (SPESP 2000) (zob. też Gorzelak, Smętkowski 2005).

⁵ Wartości progowe wynosiły dla ośrodka miejskiego 300 tys. i 125 tys. mieszkańców, a dla gęstości zaludnienia odpowiednio: 300 osób na km², 150 osób na km² i 100 osób na km².

monocentryczny, jeżeli ponad 50% ludności mieszkało w tym mieście). W efekcie wyodrębniono rdzeń europejski (ryc. 6d), nawiązujący kształtem do „niebieskiego banana” (zob. RECLUS 1989), charakteryzujący się kombinacją policentrycznych obszarów metropolitalnych i obszarów gęsto zaludnionych. Co więcej, na tym obszarze znalazła się większość najważniejszych europejskich obszarów metropolitalnych, podczas gdy metropolie położone poza nim miały z reguły charakter potencjalny lub były słabo wykształcone. Te ostatnie funkcjonowały z reguły w układach policentrycznych, złożonych z mniejszych miast, i cechowały się relatywnie słabą dostępnością. Na tym tle pozytywnie wyróżniała się północno-wschodnia część śródziemnomorskiego wybrzeża Hiszpanii oraz niektóre gęsto zaludnione regiony położone w Polsce.

Natomiast przy wykorzystaniu obszarów miejskich (LUZ), wyróżnionych na potrzeby Urban Audit, można europejski system osadniczy scharakteryzować w następujący sposób (tab. 7, ryc. 7).

Tabela 7. System osadniczy EU27 + 2 – liczba ludności w obszarach miejskich powyżej 250 tys. mieszkańców

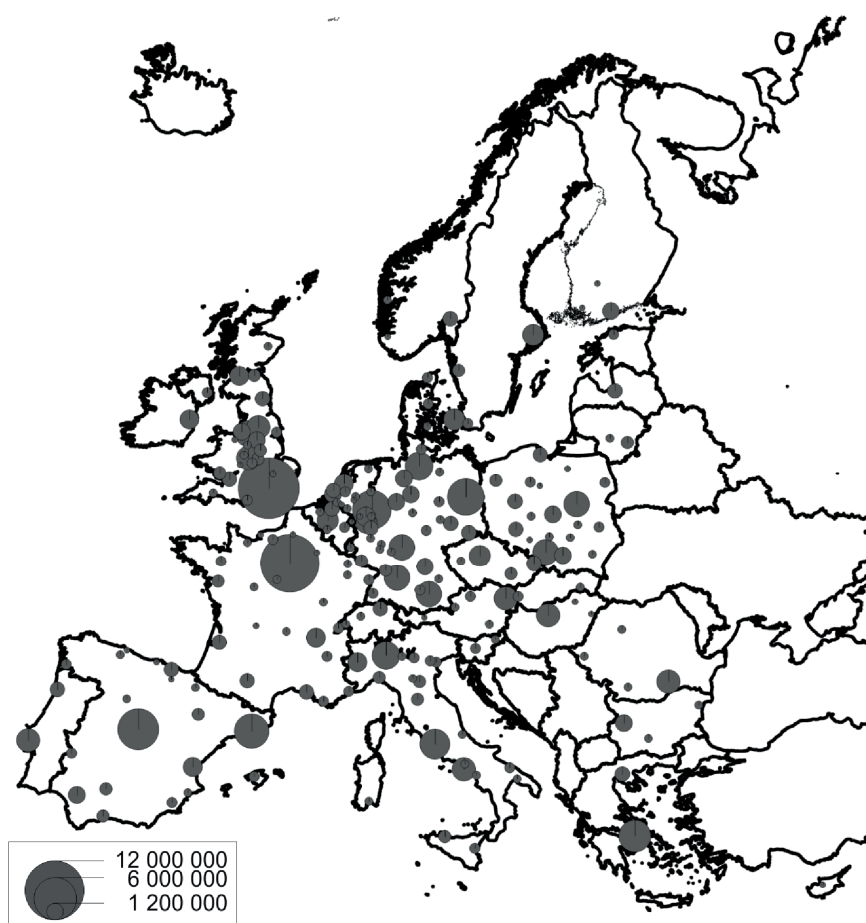
Obszary miejskie	Liczba	Ludność w mln	% ogółu LUZ pow. 250 tys.	% ludności EU27 + 2
LUZ ogółem	208	211,4	100,0	42,0
Powyżej 10 mln	2	23	10,9	4,6
3–6 mln	8	34	16,1	6,8
1–3 mln	50	81,3	38,5	16,2
0,75–1 mln	18	15,6	7,4	3,1
0,50–0,75 mln	41	25,1	11,9	5,0
0,25–0,5 mln	89	32,3	15,3	6,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie Urban Audit.

Zespoły miejskie liczące ponad milion mieszkańców koncentrowały około 65% ludności miast liczących powyżej 250 tys. W 60 największych obszarach miejskich mieszkało łącznie około 27,5% całej ludności Unii Europejskiej wraz z Norwegią i Szwajcarią. Na tym tle znaczenie w wymiarze ludnościowym pozostałych 148 średniej wielkości obszarów miejskich było dużo mniejsze (16,5% ogółu ludności UE27 + 2). Ponadto tylko 59 z nich liczyło więcej niż pół miliona mieszkańców, ale należy pamiętać, że w tej grupie znalazły się również stolice niektórych mniejszych państw UE.

Jak pokazuje mapa przedstawiająca rozmieszczenie największych obszarów miejskich, można mówić o istnieniu europejskiego trójkąta równobocznego, o długości boku około 400 km, z wierzchołkami w Londynie,

Paryżu oraz na pograniczu holendersko-belgijsko-niemieckim, skupiającego ponad 60 milionów ludności. Do innych obszarów charakteryzujących się dużą liczbą ludności mieszkającej w dużych i średnich miastach należą: północna i środkowa Anglia, północne, południowe i wschodnie Niemcy (oraz Czechy), północne i południowe Włochy, południowa Francja, południowa Polska, południowo-centralna Hiszpania oraz pogranicze austriacko-czesko-słowacko-węgierskie. Otrzymany obraz w największym stopniu nawiązuje do struktury przestrzennej „zielonego winogrona” (Parysek 1995, s. 239, za Kunzmann, Wegner 1991). W świetle tej koncepcji ogniskami rozwoju europejskiego mogą być liczne konkurujące ze sobą aglomeracje miejskie, które będą potrafiły wykorzystać swój potencjał oraz specyfikę w europejskim krajobrazie gospodarczym.



Rycina 7. Obszary miejskie w EU27 + 2 powyżej 250 tys. mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urban Audit.

1.3. POWIĄZANIA EUROPEJSKICH OBSZARÓW METROPOLITALNYCH

Przedstawiona powyżej charakterystyka europejskiej przestrzeni metropolitalnej oparta jest przede wszystkim na znaczeniu poszczególnych ośrodków miejskich, związanym z ich potencjałem ludnościowym, oraz w pewnej mierze na pełnionych przez nie funkcjach. Abstrahuje ona natomiast zarówno od rzeczywistych powiązań gospodarczych między tymi ośrodkami miejskimi, jak też od ich powiązań z gospodarką globalną. Istotnym uzupełnieniem tego obrazu mogą być analizy przeprowadzone w ramach projektu ESPON FOCI (2010), pokazujące między innymi powiązania gospodarcze, transportowe i naukowe miast w różnych skalach przestrzennych⁶. W badaniach uwzględniono wszystkie europejskie funkcjonalne obszary miejskie, choć w niektórych aspektach analizy ograniczono się wyłącznie do metropolitalnych obszarów wzrostu (MEGA, za ESPON 1.1.1 2004).

Powiązania największych firm globalnych⁷

We współczesnej gospodarce, zdominowanej przez wielowymiarowe procesy globalizacji, szczególną rolę odgrywają korporacje transnarodowe. Podejmowane przez nie decyzje lokalizacyjne wyrażają się m.in. bezpośrednimi inwestycjami zagranicznymi – które w 2007 r. osiągnęły rekordową wartość 2 bln dolarów – co ma niewątpliwie bardzo duży wpływ na funkcjonowanie miast i regionów, zarówno tych stanowiących obszary źródłowe, jak i docelowe przepływów kapitałowych. Do oceny stopnia uczestnictwa miasta w gospodarce globalnej można wykorzystać dane o lokalizacji central i filii największych korporacji transnarodowych. W badaniach ESPON FOCI wykorzystano bazę danych ORBIS⁸, zawierającą informacje o powiązaniach właścicielskich 3 tys. największych globalnych grup kapitałowych, co pozwoliło ocenić stopień internacjonalizacji europejskich obszarów metropolitalnych i określić znaczenie miast dla korporacji transnarodowych.

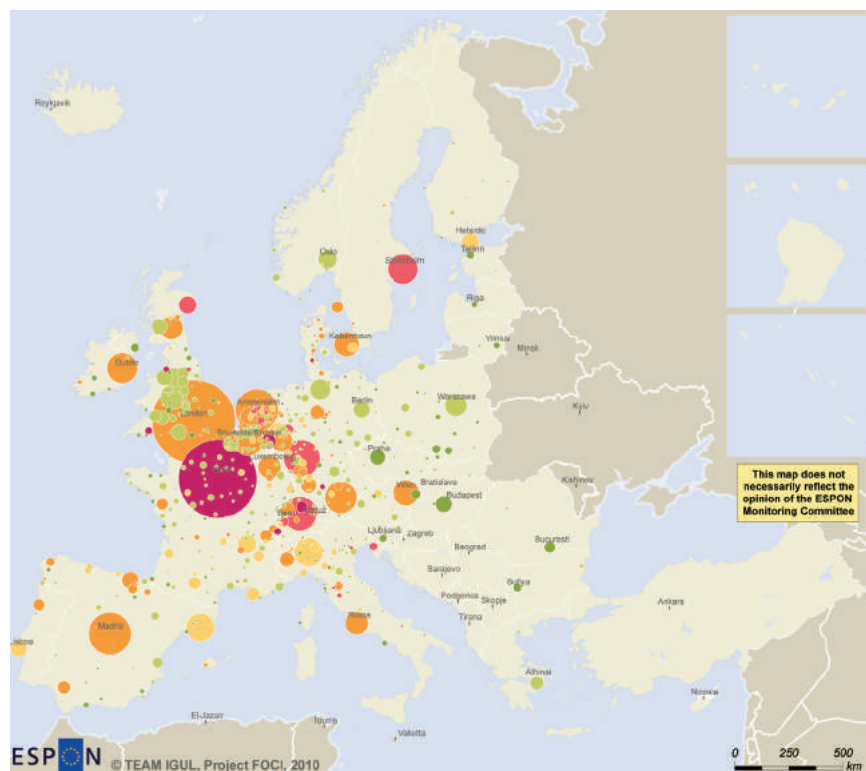
Pod względem stopnia internacjonalizacji miast wyraźna była dominacja tzw. europejskiego *blue banana*, rozciągającego się między Londynem a Mediolanem (ryc. 8a). Poza tym obszarem silne powiązanie z gospodarką

⁶ Projekt zrealizowało międzynarodowe konsorcjum badawcze, którego wiodącym partnerem był IGEAT z Université Libre de Bruxelles – szczegółowy raport na stronie <http://www.espon.eu>.

⁷ Opracowano na podstawie części Raportu ESPON FOCI przygotowanej przez Céline Rosenblat.

⁸ ORBIS jest globalną bazą danych, zawierającą informacje o 60 mln firm, prowadzoną przez Bureau Van Dijk, <http://eps.bvdep.com>.

Rycina 8a. Korporacje transnarodowe: centrale i filie

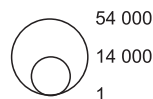


Poziom: FUA

© Euro-Geographics Association for administrative boundaries

Kontrolowane filie – filie kontrolowane z zewnątrz**Kontrolowane filie + filie kontrolowane z zewnątrz**

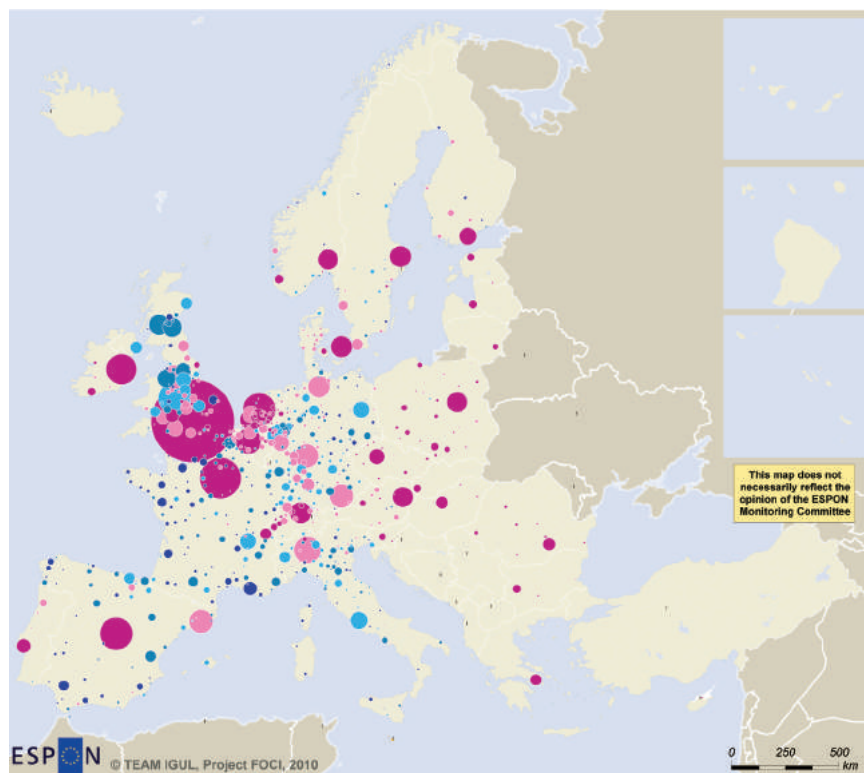
- 0,7–1
- 0,5–0,7
- 0,2–0,5
- 0–0,2
- 0,5–0
- 1– –0,5

Kontrolowane filie + filie kontrolowane z zewnątrz* (z wyłączeniem powiązań lokalnych)

* w próbie obejmującej 600 tys. bezpośrednich lub pośrednich filii 3 tys. największych transnarodowych korporacji na świecie

Źródło: ESPON FOCI (2010).

Rycina 8b. Korporacje transnarodowe: filie zagraniczne



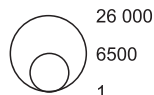
Poziom: FUA

© Euro-Geographics Association for administrative boundaries

Udział zagranicznych filii
[% ogółem po wyłączeniu
powiązań lokalnych]



**Liczba filii (po wyłączeniu
powiązań lokalnych)**



Rycina 8. Stopień internacjonalizacji i znaczenie europejskich miast w gospodarce globalnej

Źródło: ESPON FOCI (2010).

globalną utrzymywał Paryż, a w dalszej kolejności Madryt, Monachium, Sztokholm, Edynburg i Dublin. W Europie Środkowo-Wschodniej widoczne było pewne znaczenie Berlina i Wiednia oraz w mniejszym stopniu stolic pozostałych krajów, wśród nich Warszawy i Lublany. Natomiast pozostałe duże polskie miasta w tej perspektywie były właściwie niezauważalne, ale i tak z reguły miały większe znaczenie niż ośrodki pozastołeczne w pozostałych krajach Europy Środkowej i Wschodniej.

Względne znaczenie funkcji kontrolnych pełnionych przez poszczególne miasta może być wyrażone liczbą filii kontrolowanych przez przedsiębiorstwa zlokalizowane w danym obszarze metropolitalnym w zestawieniu z liczbą filii firm, których centrale są zlokalizowane za granicą. Przyjęcie takiej definicji pozwala stwierdzić, że funkcje te mają największe znaczenie dla gospodarki obszarów metropolitalnych Paryża i Zurychu, natomiast relatywnie mniejsze w przypadku Londynu, w którym, mimo wielu przedstawicielstw firm zewnętrznych, nadal przeważają centrale zlokalizowane w mieście. Odmienne wygląda sytuacja np. w Dublinie, który jest wyraźnie zdominowany przez filie przedsiębiorstw zagranicznych, co jest cechą charakterystyczną także obszarów metropolitalnych krajów Europy Środkowo-Wschodniej z wyjątkiem Lublany.

Znaczenie miasta dla firm globalnych można ocenić na podstawie liczby filii koncernów transnarodowych zlokalizowanych w danym obszarze metropolitalnym (ryc. 8b). W tym ujęciu widoczna jest dominująca pozycja Londynu, odgrywającego nie tylko rolę pośredniczącą w dostępie do europejskiego obszaru gospodarczego, ale również węzłowego (obok Nowego Jorku i Tokio) ośrodka gospodarki globalnej. W Europie pod tym względem dość wysoka była również pozycja Dublina i Madrytu.

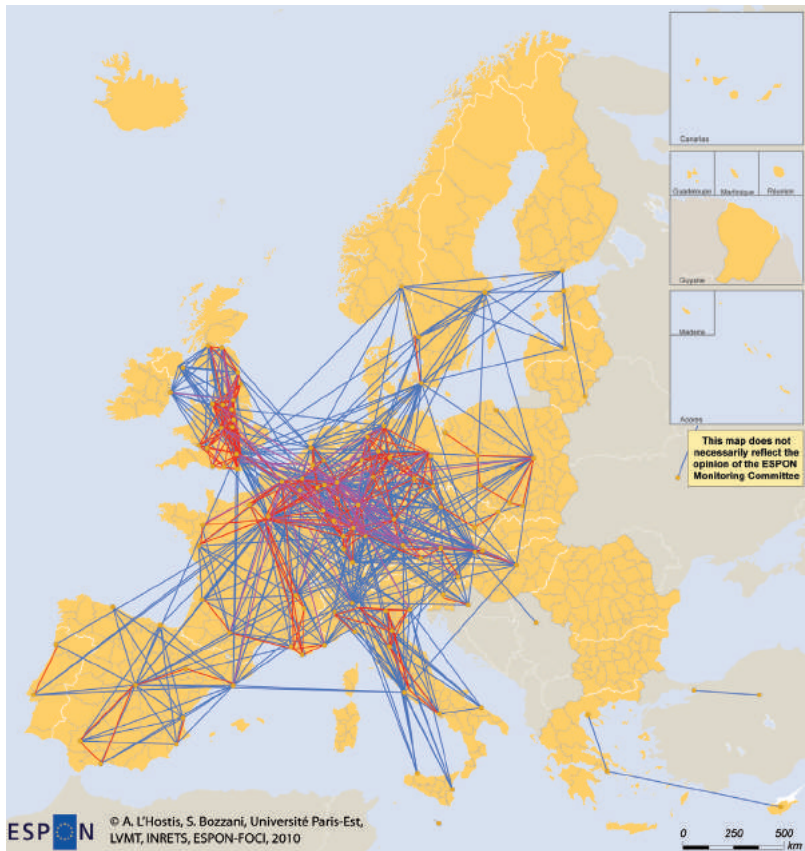
Podział filii na oddziały firm zagranicznych i krajowych pozwala do pewnego stopnia pokazać skalę rozwoju powiązań wewnątrz krajowych w poszczególnych państwach. Takie monocentryczne sieci powiązań kontrolowane przez ośrodek stołeczny są dość dobrze widoczne we Francji, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii i Włoszech.

Powiązania transportowe: lotnicze i kolejowe⁹

We współczesnej gospodarce coraz większą rolę ogrywają szybkie, ale często mało pojemne połączenia transportowe między głównymi centrami gospodarczymi (Rimmer 1998). Węzłami sieci transportowych są z reguły wielkie miasta, które łączą regionalne (krajowe) otoczenie gospodarcze z gospodarką globalną. Łatwy dostęp jest szczególnie istotny dla

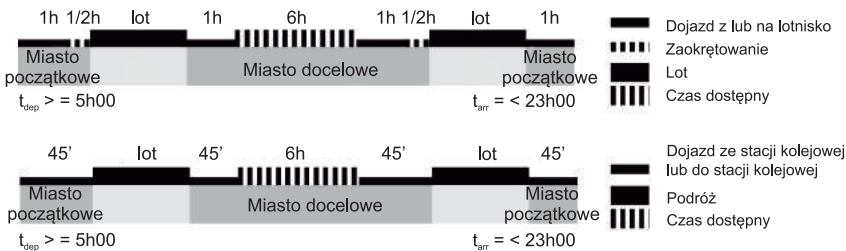
⁹ Opracowano na podstawie części Raportu ESPON FOCI przygotowanej przez Alaina L'Hostisa.

Rycina 9a. Sieć połączeń dobowych



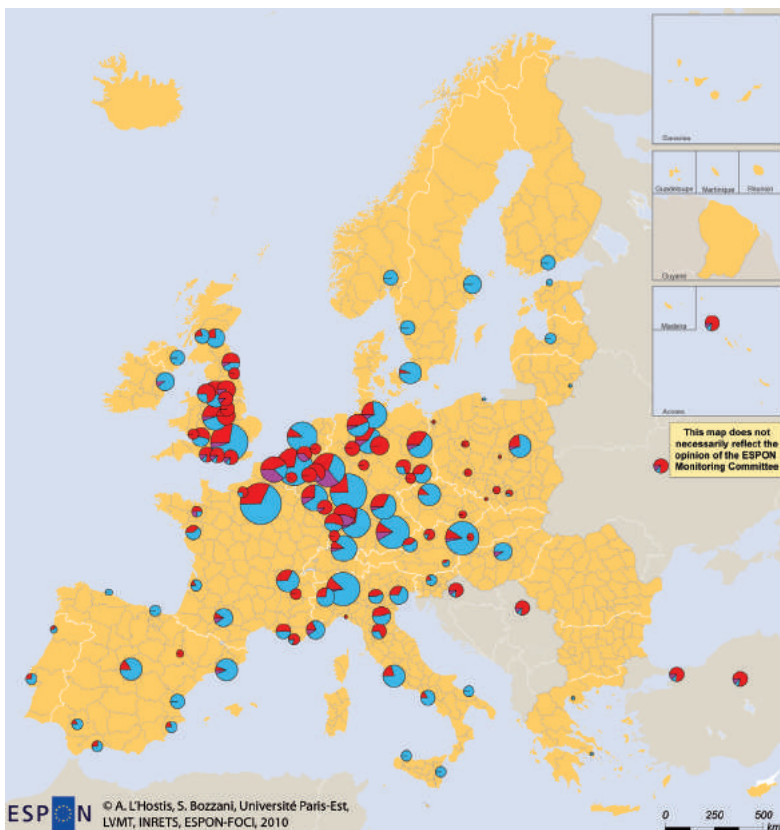
- MEGA
- © Eurogeographics Association for administrative boundaries
- Powrotna podróż pociągiem
- Powrotna podróż samolotem
- Powrotna podróż pociągiem i samolotem

Struktura czasowa podróży:

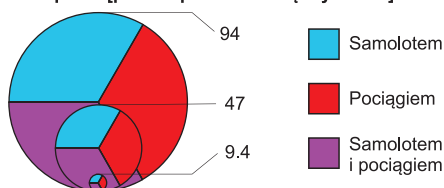


Źródło: ESPON FOCI (2010).

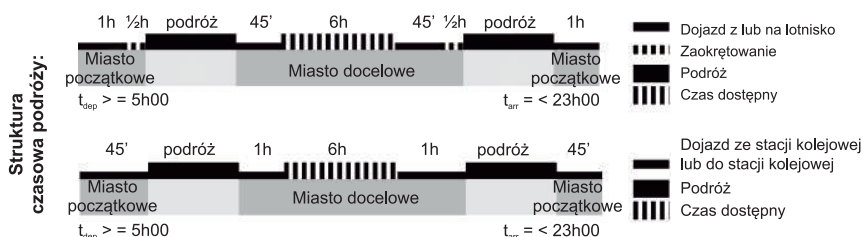
Rycina 9b. Liczba dostępnych obszarów metropolitalnych



Liczba MEGA dostępnych różnymi rodzajami transportu [podróż powrotna między 5 a 23]



Poziom: miasta Urban Audit
Computation: Musliw model
© Eurogeographics Association
for administrative boundaries



Rycina 9. Transportowa dostępność dobową MEGA: połączenia lotnicze i kolejowe
Źródło: ESPON FOCI (2010).

kontaktów biznesowych, gdyż – jak zauważa wielu autorów (np. Green 2007) – nowe technologie telekomunikacyjne wciąż nie są w stanie w pełni zastąpić bezpośrednich kontaktów twarzą w twarz.

W projekcie ESPON FOCI badania dostępności ograniczono wyłącznie do transportu lotniczego i kolejowego w restrykcyjnie ustalonych ramach czasowych (podróż między godziną 5:00 a 23:00), które obejmowały poza czasem podróży również długości pobytu w lokalizacji docelowej (6 godzin) oraz czas potrzebny na dotarcie z domu do samolotu lub pociągu i odwrotnie (odpowiednio 5 godzin i 3 godziny). W analizach uwzględniono wyłącznie obszary metropolitalne typu MEGA położone w Unii Europejskiej (ESPON 1.1.1.), co w pewnym stopniu wpływało na otrzymane wyniki ze względu na pewną arbitralność doboru tych miast.

Na tej podstawie można stwierdzić, że znaczenie połączeń kolejowych jest większe w ruchu krajowym, podczas gdy samolotowych w ruchu ponadnarodowym, co wynika ze znanej z literatury substytucji tych środków transportów w zależności od odległości (ryc. 9a). Wysoki stopień integracji sieci metropolii pod względem powiązań kolejowych jest charakterystyczny dla Wielkiej Brytanii, Niemiec, Francji, Hiszpanii oraz Włoch (a do pewnego stopnia również Polski). Ponadnarodowa rola połączeń kolejowych wyraźna była głównie w przypadku krajów Beneluksu i sąsiadujących państw, tj. Niemiec, Francji i Wielkiej Brytanii. Natomiast połączenia lotnicze pokazały dość wyraźną strukturę węzłową (hubową) z ośrodkami w Londynie, Paryżu, Frankfurtu nad Menem, a także Mediolanie, Amsterdamie i Monachium. Polska należała do krajów położonych pod tym względem dość peryferyjnie, podobnie jak kraje skandynawskie i bałtyckie oraz kraje półwyspu iberyjskiego.

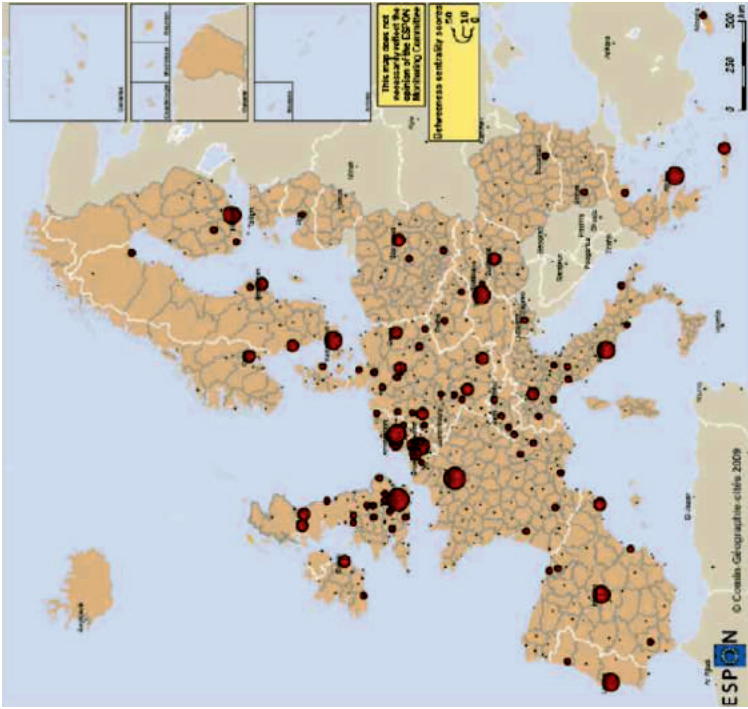
Natomiast w zestawieniu innych dostępnych w ciągu doby obszarów metropolitalnych poza tzw. europejskim pentagonem (pięciokąt między Londynem, Paryżem, Mediolanem, Monachium i Hamburgiem) wyróżniała się Kopenhaga, Berlin, Wiedeń oraz w mniejszym stopniu Warszawa (ryc. 9b).

Powiązania naukowe we wschodzących technologiach¹⁰

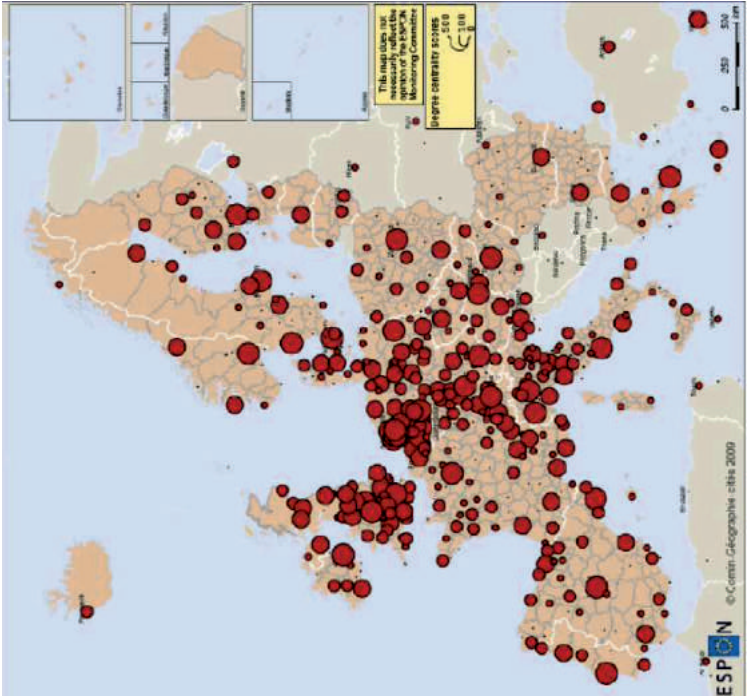
Sieci naukowe odgrywają istotną rolę we współczesnej gospodarce napędzanej innowacjami (Gorzela 2003) i umożliwiają transfer technologii i wiedzy. Nie są one natomiast warunkiem wystarczającym do osiągnięcia wysokiego poziomu innowacyjności danej gospodarki, który w dużej mierze zależy od rozwiniętych powiązań między sektorem nauki i biznesu,

¹⁰ Opracowano na podstawie części Raportu ESPON FOCI przygotowanej przez Marie-Noëlle Comin, Denise Pumain oraz Céline Rozenblat.

Rycina 10b. Centralność sąsiedzka



Rycina 10a. Stopień centralności



Rycina 10. Powiązania naukowe w innowacyjnych obszarach badań w latach 1986–2006
Źródło: ESPON FOCI (2010).

choć jednym ze wskaźników pozycji danego miasta w gospodarce informacyjnej może być liczba instytucji współpracujących w ramach międzynarodowych sieci badawczych.

W badaniach sieci powiązań naukowych ESPON FOCI wykorzystano bazę danych CORDIS¹¹, zawierającą dane o 3675 projektach dotyczących innowacyjnych obszarów badań, takich jak nanotechnologia, biotechnologia, techniki teleinformacyjne oraz nauki poznawcze (kognitywne), zrealizowanych w okresie 1986–2006. W badaniach wykorzystano dwa rodzaje wskaźników: stopień centralności (ang. *degree centrality*) oraz centralności sąsiedzkiej (ang. *betweenness centrality*). Pierwszy z nich pokazuje znaczenie węzła w danej sieci na podstawie liczby jego powiązań z innymi ośrodkami. Drugi natomiast – liczbę najkrótszych ścieżek łączących dwa różne węzły przechodzące przez dany ośrodek, która może wskazywać na jego znaczenie w transferze przekazywanych informacji.

Przeciętna liczba powiązań europejskich ośrodków miejskich wynosiła 74, co przy niskiej wartości mediany (24) oznaczało duże znacznie kilku ośrodków o charakterze węzłowym, takich jak Paryż (760) i Londyn (674), ale również Madryt, Ateny, Helsinki i Kopenhaga (ponad 600 powiązań) (ryc. 10a). Ogólnie rzecz ujmując, znaczenie miasta w dużym stopniu zależy do jego wielkości i pełnionych przez nie funkcji stołecznych. Rola ośrodków stołecznych w transferze najnowszych technologii staje się lepiej widoczna, kiedy wykorzysta się drugi wskaźnik (ryc. 10b). W tym ujęciu poza głównymi ośrodkami miejskimi europejskiego rdzenia widoczne były prawie wszystkie ośrodki stołeczne krajów peryferyjnych.

PODSUMOWANIE

System osadniczy Unii Europejskiej oraz Norwegii i Szwajcarii charakteryzuje się z jednej strony dość silną koncentracją potencjału społeczno-gospodarczego w obszarze pięciokąta o wierzchołkach w Londynie, Paryżu, Mediolanie, Monachium i Hamburgu, a z drugiej strony istnieniem z reguły dość izolowanych, dużych ośrodków metropolitalnych położonych na obszarach peryferyjnych. Ośrodki miejskie położone w obrębie tego pięciokąta są znacznie lepiej globalnie powiązane niż pozostałe obszary Europy, zarówno jeśli chodzi o ich funkcje kontrolne w gospodarce światowej, jak i ich atrakcyjność jako lokalizacji globalnych firm świadczących zaawansowane usługi informacyjne. Ma to istotny wpływ na relacje między ośrodkami metropolitalnymi, które są z reguły bardzo

¹¹ CORDIS (Community Research and Development Information Service) jest bazą informacji na temat europejskiej działalności badawczo-rozwojowej, zawierającą informacje o projektach badawczych realizowanych w ramach Programów Badań Unii Europejskiej.

zurbanizowane, a ich otoczeniem regionalnym, które dość często ma charakter zbliżony do tradycyjnych obszarów wiejskich. Temu zagadnieniu poświęcone są kolejne części tego rozdziału, przedstawiające funkcjonowanie poszczególnych części składowych europejskich makroregionów metropolitalnych.

ROZDZIAŁ 2

DELIMITACJA MAKROREGIONÓW METROPOLITALNYCH

Na podstawie powyższych definicji w tej części opracowania przedstawiono sposób doboru makroregionów metropolitalnych do badań relacji między miastem i regionem. Jego rezultatem jest typologia regionów NUTS3 państw obszaru ESPON, wskazująca obszary metropolitalne i ich regionalne zaplecze. Pozwoliła ona po pierwsze uniknąć ograniczeń związanych z brakami części danych na poziomie miast i większych obszarów miejskich, a po drugie umożliwiła diagnozę sytuacji w ich otoczeniu regionalnym.

Na potrzeby analiz relacji między miastem i regionem w uproszczony sposób zdefiniowano dwie kategorie jednostek przestrzennych, tj.:

- a) Obszar metropolitalny/miejski, na którym związki między miastem i jego otoczeniem są ściśle i stałe, i który w uproszczeniu utożsamiano z większym obszarem miejskim zdefiniowanym w Urban Audit,
- b) Makroregion metropolitalny/miejski, obejmujący obszary pozostające pod wpływem miasta, w którym związki są mniej ożywione, a jego granice są ograniczone zasięgiem oddziaływania innych ośrodków miejskich znajdujących się na podobnym poziomie hierarchicznym.

Wykorzystanie jednostek NUTS3 jako podstawy typologii daje dostęp do danych trudnych do uzyskania w większych skalach przestrzennych, ale ma też oczywiste wady, wśród których można wskazać: znaczne różnice w kształcie makroregionów metropolitalnych, zależne od specyfiki podziału statystycznego poszczególnych krajów; nieuwzględnienie powiązań funkcjonalnych między tymi obszarami; konieczność arbitralnego ustalania granic w przypadku gęsto zaludnionych obszarów o policentrycznej strukturze osadniczej.

Przy wyróżnianiu powyższych jednostek przestrzennych kierowano się następującymi założeniami:

- Znaczenie miasta rośnie do pewnego stopnia wraz z jego wielkością, wyrażoną liczbą ludności.

- Zasięg oddziaływania miasta rośnie wraz z jego wielkością.
- Siła oddziaływania miasta maleje wraz ze wzrostem odległości od jego centrum.
- Granice administracyjne jednostek wyższego rzędu (NUTS0, NUTS2) warunkują zasięg regionów metropolitalnych.

Pierwsze zasady opierają się na modelach grawitacji i potencjału, które przynajmniej do pewnego stopnia dość dobrze odzwierciedlają rzeczywiste powiązania w układzie miasto–region. W drugiej części badań, na podstawie wybranych studiów przypadku, to założenie zostanie poddane weryfikacji. Z kolei wykorzystanie podziału administracyjnego wyższego szczebla wynikało z próby lepszego dopasowania tego hipotetycznego podziału do rzeczywistości społeczno-gospodarczej. Wśród zalet podziału NUTS2 można bowiem wskazać (w zależności od kraju): uwzględnienie rzeczywistego układu ciężarów na podstawie analiz przeprowadzonych przy ich wyznaczaniu; odzwierciedlanie więzi historycznych, które mają pewien wpływ na współczesne powiązania społeczno-gospodarcze; uwzględnienie barier o charakterze fizyczno-geograficznym (łańcuchy górskie, rzeki bez przepraw mostowych itp.). Ponadto, w niektórych krajach w regionach NUTS działają władze samorządowe odpowiedzialne za rozwój społeczno-gospodarczy na tym obszarze. Należy też pamiętać, że granice krajowe mimo wzrostu integracji obszarów przygranicznych wciąż odgrywają istotną rolę i tworzą kontekst rozwoju tych obszarów nie tylko w wymiarze administracyjno-prawnym, ale również społeczno-gospodarczym.

Przy formułowaniu szczegółowych zasad i kryteriów wyróżniania obszarów i regionów metropolitalnych/miejskich na podstawie jednostek NUTS3 kierowano się regułami stosowanymi wcześniej w następujących opracowaniach:

- *Identifying European metropolitan and urban regions based on the Urban Audit's Larger Urban Zones* (2008),
- *ESPON 1.4.3. Study on Urban Functions* (2007),
- *ESPON 3.4.3. The Modifiable Areas Unit Problem* (2006).

Uwzględniwszy powyższe założenia i uwagi, w pierwszym kroku postępowania podjęto próbę wskazania obszarów metropolitalnych i miejskich na podstawie zestawienia danych o większych obszarach miejskich (LUZ) na podstawie Urban Audit z danymi o liczbie ludności na podstawie NUTS3. Kierowano się przy tym trzema podstawowymi zasadami związanymi z minimalną wielkością obszaru metropolitalnego (powyżej 250 tys. osób), dopasowaniem LUZ do podziału na regiony poziomu NUTS3 (próg 70% liczby ludności) oraz łączeniem sąsiadujących obszarów metropolitalnych w policentryczne obszary metropolitalne (próg 60 km). Następnie podjęto próbę delimitacji stref wpływu wyznaczonych obszarów metropolitalnych, które nazwano zapleczem regionalnym lub makroregionem

metropolitalnym. Wykorzystano do tego kolejny zestaw zasad: sąsiedztwa (bezpośrednie sąsiedztwo i odległość), podziału administracyjnego (regiony poziomu NUTS2) oraz dominacji i rozłączności (zob. szczegółowo w Aneksie 3).

Na podstawie tych reguł wyróżniono 83 makroregiony metropolitalne/miejskie (ryc. 11). Specyfika podziału administracyjnego spowodowała, że zarówno liczba, jak i powierzchnia utworzonych makroregionów były dość zróżnicowane w zależności od rozpatrywanego kraju. W efekcie należy zauważyć, że badania przeprowadzono na próbie makroregionów, której dobór w dużej mierze był zależny od specyfiki krajowych systemów osadniczych, delimitacji LUZ w ramach Urban Audit, a także podziału administracyjnego na poziomie NUTS3. Trzeba jednak przyjąć, że mimo pominięcia niektórych dużych ośrodków miejskich tak dobrana próba powinna wystarczyć do pokazania różnorodnych relacji zachodzących między metropolią a otaczającym ją regionem (zob. Aneks 1).



Rycina 11. Makroregiony metropolitalne wybrane do badań

Źródło: opracowanie własne.

Badane makroregiony zamieszkane były przez prawie 340 mln ludzi i zajmowały łącznie ponad 2 mln km² powierzchni, z czego około 1/5 przypadało na obszary metropolitalne, a pozostała część na ich regionalne zaplecze (tab. 8). Inaczej było w przypadku liczby ludności, której ponad połowa mieszkała w obszarach centralnych, a dynamika przyrostu prowadziła w badanym okresie (1995–2004) do dalszego umacniania się ich pozycji. Jednocześnie obszary metropolitalne wytwarzały ponad 60% makroregionalnego produktu krajowego brutto, a tempo jego przyrostu było znacznie wyższe niż w przypadku regionalnego otoczenia. Należy jednak pamiętać, że ten PKB wyrażono w euro, co oznacza, że wpływ na ten obraz mogły mieć różnice w tempie rozwoju między poszczególnymi krajami, co zostało szczegółowo przedstawione w dalszej części opracowania.

Tabela 8. Podstawowe informacje o makroregionach i ich częściach składowych

	Makroregion	Obszar metropolitalny (OM)	%	Otoczenie regionalne (OR)	%
Powierzchnia (km ²)	2 105 077	473 612	22,5	1 631 466	77,5
Ludność (1995)	330 127	177 768	53,8	152 359	46,2
Ludność (2004)	338 132	182 744	54,0	155 388	46,0
Gęstość zaludnienia (mieszkańcy/km ²)	161	386	–	95	–
Zmiana liczby ludności 1995–2004 (1995 = 100)	102,4	102,8	–	102,0	–
PKB 1995 (mln EUR)	5 531 133	3 330 141	60,2	2 200 992	39,8
PKB 2004 (w cenach stałych z 1995; mln EUR)	6 915 492	4 351 797	62,9	2 563 695	37,1
Realna zmiana PKB 1995–2004 (1995 = 100)	125,0	130,7	–	116,5	–

Źródło: opracowanie własne.

Badane jednostki, jak wskazano już wyżej, były bardzo zróżnicowane (tab. 9). Przeciętny makroregion zajmował powierzchnię 25 tys. km² i był zamieszkały przez 4 mln mieszkańców, co daje średnią gęstość zaludnienia na poziomie 182 osób/km². Jednak o ile liczba ludności w przeciętnym makroregionie była w okresie dziesięcioletnim stabilna, o tyle PKB wyrażony w euro wzrósł przeciętnie o ponad 30%. Między badanymi makroregionami występowały bardzo znaczące różnice wyrażone współczynnikiem zmienności (CV), największe w przypadku PKB (rozpiętość między

Tabela 9. Zróżnicowanie makroregionów i ich części składowych

Wskaźnik	Powierzchnia (km ²)	Ludność (1995)	Ludność (2004)	Gęstość zaludnienia (mieszkańcy/km ²)	Zmiana liczby ludności 1995– 2004 (1995 = 100)	PKB 1995 (mln EUR)	PKB 2004 (w cenach stałych z 1995; mln EUR)	Realna zmiana PKB 1995–2004 (1995 = 100)
Makroregiony metropolitalne								
Średnia	25 362	182	3 977	4 074	101,8	66 640	83 319	134,8
Max	105 954	555	20 315	21 004	114,7	457 761	573 105	300,1
Min	3 658	16	486	503	93,3	1 044	1 479	98,7
SD	18 850	119	3 929	4 050	4,4	85 290	107 980	32,7
CV	74	65	99	99	4,3	128	130	24,2
Obszary metropolitalne								
Średnia	5 706	443	2 142	2 202	102,3	40 122	52 431	143,9
Max	17 612	1951	12 182	12 800	115,0	339 308	413 934	355,3
Min	797	29	270	274	92,7	580	999	95,2
SD	3 941	356	2 441	2 511	4,7	57 823	76 005	43,1
CV	69	80	114	114	4,6	144	145	29,9
Otoczenie regionalne								
Średnia	19 656	121	1 836	1 872	101,2	26 518	30 888	119,6
Max	97 926	350	8 443	8 705	119,3	130 142	159 171	170,0
Min	1 079	6	108	107	90,8	464	479	93,4
SD	17 005	84	1 659	1 720	4,8	30 642	35 788	14,3
CV	87	69	90	92	4,7	116	116	12,0

Źródło: opracowanie własne.

573 mld a 1,5 mld euro), ale znaczne również w przypadku liczby ludności (rozpiętość między 21 mln a 0,5 mln mieszkańców). Dynamika rozwoju gospodarczego była również bardzo zróżnicowana, a realna zmiana PKB wahała się granicach między 1,3% spadku (Bergen) a 201,4% wzrostu (Wilno). Rozwój ludnościowy był mniej zróżnicowany – w skrajnych przypadkach nastąpił spadek o 6,7% (Lipsk/Halle) lub wzrost o 14,7% (Walencja) liczby mieszkańców.

Części składowe makroregionów były równie silnie zróżnicowane, nieznacznie bardziej w przypadku obszarów rdzeniowych. Przeciętny obszar rdzeniowy zajmował powierzchnię 5 tys. km² i był zamieszkały przez ponad 2 mln osób, przy gęstości zaludnienia wynoszącej 440 osób/km². W badanym okresie ludność takiego obszaru wzrosła o 2,3%, a wartość PKB o 43,9%, czyli znacznie więcej niż w ich regionalnych zapleczach, które odnotowały przeciętnie 1,2% wzrost liczby ludności oraz 19,6% wzrost PKB w cenach stałych. Średnio otoczenie regionalne zajmowało prawie 20 tys. km² i było zamieszkane przez 1,8 mln osób, co daje 121 osób/km², a więc wciąż więcej niż przeciętna gęstość zaludnienia w UE27 wraz ze Szwajcarią i Norwegią.

PODSUMOWANIE

Wybrana do badań próba makroregionów była bardzo silnie zróżnicowana pod względem powierzchni, liczby ludności i wartości produktu krajowego brutto. Dotyczyło to zarówno całych makroregionów, jak i ich części składowych, tj. obszarów metropolitalnych i zaplecza regionalnego. Oznacza to duże uzależnienie wyników badań od kontekstu regionalnego, co pociąga za sobą konieczność przeprowadzania analiz w formie studiów przypadku, uzupełniających badania statystyczne makroregionów na poziomie ogólnoeuropejskim.

Sytuacja ludnościowa badanych regionów była dość stabilna pomimo znaczących różnic w tempie wzrostu gospodarczego. W efekcie prowadziło to do powstania wyraźnych różnic w poziomie i tempie rozwoju gospodarczego między obszarami metropolitalnymi i ich otoczeniem, ale poszczególne przypadki bardzo się pod tym względem różniły. W związku z tym w kolejnej części opracowania podjęta została próba wskazania najdynamiczniej rozwijających się makroregionów (w tym ich części składowych) oraz stworzenia typologii badanych makroregionów pod względem różnic w poziomie i tempie rozwoju gospodarczego.

ROZDZIAŁ 3

PROCESY KONWERCENCJI W MAKROREGIONACH METROPOLITALNYCH

W pierwszej części badań empirycznych 83 makroregionów metropolitalnych/miejskich położonych w krajach EU27 oraz w Norwegii i Szwajcarii skoncentrowano się na:

- a) Przedstawieniu dynamiki rozwoju obszarów rdzeniowych tych makroregionów na tle regionów pozostałych ośrodków miejskich,
- b) Zestawieniu stopnia i dynamiki zróżnicowania wewnętrznego makroregionów mierzonego poziomem PKB na mieszkańca,
- c) Porównaniu dynamiki wzrostu gospodarczego części składowych makroregionów, tj. obszarów metropolitalnych i zaplecza regionalnego.

3.1. DYNAMIKA OBSZARÓW RDZENIOWYCH MAKROREGIONÓW NA TLE INNYCH FUNKCJONALNYCH OBSZARÓW MIEJSKICH

Pierwsza część badań objęła dynamikę rozwojową wszystkich regionów NUTS3 odpowiadających LUZ wyróżnionym w ramach Urban Audit¹², w tym także stopień ich dopasowania, wielkość obszarów miejskich oraz ich wzajemne usytuowanie. Badania przeprowadzono zarówno dla dynamiki produktu krajowego brutto w ujęciu bezwzględnym, jak i po zrelatywizowaniu średnią krajową.

Dynamika rozwoju regionów NUTS3 odpowiadających LUZ w latach 1995–2004 była dość zbliżona (realny wzrost PKB o około 27–28%), niezależnie od wielkości i stopnia dopasowania regionu NUTS3 (tab. 10). Wyjątek stanowiły wieloośrodkowe makroregiony metropolitalne (wzrost o 15,6%) oraz położone w bliskim sąsiedztwie większych ośrodków miejskich (wzrost o 20,6%). Te różnice, choć istotne statystycznie, w dużej

¹² W badaniach uwzględniono również Marsylię, Niceę i Grasse oraz Lille. Z uwagi na to, że w niektórych przypadkach trzeba było zastąpić LUZ odpowiednim regionem NUTS3, dla którego były dostępne dane o PKB, niektóre LUZ były traktowane łącznie, tj. Białystok – Suwałki, Arnhem – Nijmegen, Rouen – Hawr i Owiedo – Gijon.

mierze wynikały ze stanu gospodarek poszczególnych państw. Po zrelatywizowaniu danych średnim tempem wzrostu danego kraju sytuacja ulegała bowiem znacznej zmianie. Po pierwsze, można było zaobserwować istotnie niższe tempo wzrostu w porównaniu ze średnią krajową regionów LUZ położonych w bliskim sąsiedztwie większych ośrodków miejskich (niższe o 2,3 pkt procentowego), a także tych, które miały liczbę ludności mniejszą niż 250 tys. osób (niższe o 0,6%). Najwyższe wartości odnotowano natomiast w układach monocentrycznych, niezależnie od stopnia dopasowania LUZ do NUTS3 (wzrost o 2,5–3,0 pkt procentowego powyżej średniej krajowej). Wyższe od średniej krajowej było też tempo rozwoju wieloośrodkowych makroregionów metropolitalnych (1,2 pkt procentowego).

Tabela 10. Dynamika PKB w latach 1995–2004 według różnych grup podregionów NUTS3*

Rodzaj	Liczba	Realny wzrost PKB (%)	SD	Realny wzrost PKB (kraj = 100)	SD
Obszary metropolitalne (dobre dopasowanie LUZ i NUTS3)	78	127,0	24,3	102,7	8,8
Pozostałe obszary metropolitalne (słabe dopasowanie LUZ i NUTS3)	61	128,4	17,0	103,0	9,2
Wieloośrodkowe obszary metropolitalne	47	115,6	8,4	101,2	6,6
Drugorzędne obszary metropolitalne w ramach makroregionów metropolitalnych	50	120,6	15,4	97,7	8,5
Pozostałe obszary miejskie (LUZ < 250 000)	49	128,5	20,2	99,4	12,2
Ogółem	285	124,5	19,1	101,1	9,4

* Brakujące dane zostały zastąpione szacunkami dla Bułgarii (1995), Rumunii (1995–1997), Norwegii (2004), Szwajcarii (2004) oraz Aten (GR) (1995–2000).

Źródło: opracowanie własne.

Gorsze wyniki osiągane przez ośrodki miejskie położone w sąsiedztwie dużych metropolii potwierdzają hipotezę o „cieniu metropolii”, dotyczącą wymywania funkcji i zasobów rozwojowych z mniejszych ośrodków miejskich do rdzenia. Co charakterystyczne, tylko w nielicznych regionach miast należących do tej grupy można było odnotować tempo

wzrostu wyraźnie większe od średniej krajowej (Cambridge i Portsmouth w regionie metropolitalnym Londynu, Brescia w regionie metropolitalnym Mediolanu i Płock w regionie metropolitalnym Warszawy – wzrost o 10 pkt procentowych wyższy od średniej; ogółem szybciej niż przeciętnie rozwijały się 22 regiony, a wolniej 31 regionów ośrodków miejskich). Z kolei gorsze wyniki mniejszych ośrodków miejskich sugerują, że mniejsze miasta mają bardziej ograniczone możliwości uczestnictwa w procesach metropolizacji. Częściowo mogło to być skutkiem włączenia do tych regionów obszarów wiejskich z uwagi na zastosowane przybliżenie funkcjonalnego obszaru miejskiego za pomocą podregionu NUTS3. Jednocześnie w przypadku mniejszych miast więcej było przykładów szybkiego rozwoju (o 10 pkt procentowych wyższego niż średnia krajowa), najczęściej związanych z rozwojem nowoczesnych gałęzi przemysłu lub sektora turystycznego (Cork (IE), Győr (HU), Ancona, Sassari (IT), Coimbra, Funchal, Ponta Delgada, Faro (P), Irakleio, Ioannina (GR), Ajaccio (FR) i Oulu (F)). Z drugiej strony należy pamiętać o tym, że te wyniki mogą być też rezultatem niedopasowania LUZ do podziału administracyjnego NUTS3, co wiąże się z uwzględnieniem w ramach tych regionów również obszarów wiejskich.

Tabela 11. Dynamika wzrostu PKB w latach 1995–2004 w obszarach metropolitalnych*

Grupy	Liczba	Realny wzrost PKB (kraj = 100)	SD
Względem liczby ludności			
– powyżej 1 mln	60	103,7	8,6
– 0,5–1 mln	55	103,4	8,4
– poniżej 0,5 mln	70	100,6	8,1
W zależności od tego, czy to obszar społeczny, czy nie			
– obszary stołeczne**	27	107,0	9,2
– pozostałe obszary metropolitalne	159	101,6	8,0

* Z wyłączeniem obszarów miejskich o liczbie ludności mniejszej niż 250 tys. oraz drugorzędnych obszarów miejskich w makroregionach metropolitalnych.

** Z wyłączeniem miast stołecznych Cypru i Malty.

Źródło: opracowanie własne.

Wolniejsze tempo rozwoju mniejszych ośrodków miejskich widać również w innym przekroju badawczym, uwzględniającym wyłącznie regiony LUZ położone poza strefą oddziaływania większych ośrodków miejskich. Po podzieleniu tego zbioru na trzy klasy, tj. regiony LUZ powyżej 1 mln, między 0,5–1 mln oraz między 0,25–0,5 mln mieszkańców okazuje się,

że o ile dwie pierwsze grupy rozwijały się przeciętnie w tempie o około 3,5 pkt procentowego wyższym od średniej krajowej, o tyle regiony mniejszych LUZ zaledwie dorównywały poziomowi krajowemu (0,6 pkt procentowego więcej), ale różnica statystyczna nie była zbyt istotna (t-test, $p = 0,15$).

Różnice mogą wynikać również z pełnienia przez dany ośrodek miejski określonych funkcji. Widoczne jest to przykładowo dla regionów stołecznych, które w okresie 1995–2004 osiągnęły tempo wzrostu o 7 pkt procentowych wyższe od średniej krajowej, podczas gdy pozostałe regiony LUZ rozwijały się przeciętnie w tempie tylko o 1,6 pkt procentowego wyższym niż inne obszary w danym kraju.

Na podstawie tych analiz można przedstawić następujące wstępne wnioski:

- Kontekst krajowy ma duże znaczenie przy badaniu dynamiki rozwojowej regionów ośrodków miejskich,
- Tempo rozwoju regionów miast położonych w cieniu dużej metropolii jest wyraźnie mniejsze od przeciętnej dynamiki danego kraju, choć można też wskazać wyjątki od tej reguły,
- Regiony mniejszych ośrodków miejskiej (LUZ poniżej 0,5 mln) z reguły rozwijają się wolniej, a ewentualne odstępstwa wiążą się z pełnieniem przez te miasta określonych funkcji (m.in. stołeczność, przemysł turystyczny, nowoczesny kompleks przemysłowy).

3.2. SKALA WEWNĄTRZREGIONALNYCH ZRÓŻNICOWAŃ POZIOMU ROZWOJU

W tej części raportu ukazano skalę i dynamikę zróżnicowań wewnątrz makroregionów w celu wstępnej weryfikacji hipotezy o tym, że procesy metropolizacji prowadzą do wzrostu różnic w poziomie rozwoju między obszarami metropolitalnymi i ich regionalnym otoczeniem.

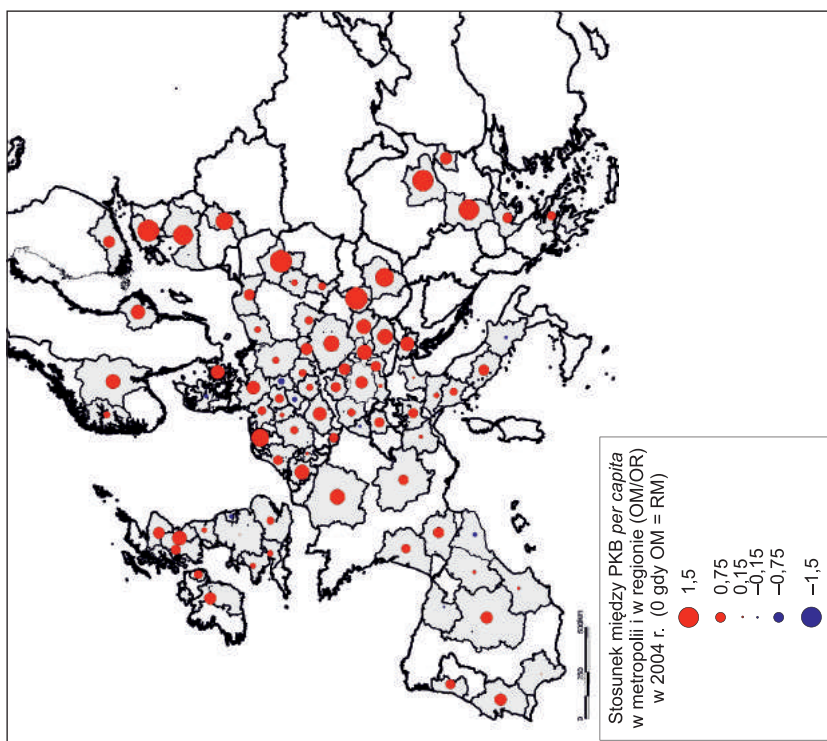
Stopień zróżnicowania wewnętrznego makroregionów można mierzyć, porównując poziom rozwoju obszarów rdzeniowych i ich otoczenia regionalnego wyrażony produktem krajowym brutto przypadającym na mieszkańca. W tym celu wykorzystano następujący wskaźnik:

$$W_{ZR} = (\text{PKB per capita (MA)} / \text{PKB per capita (RH)}) - 1,$$

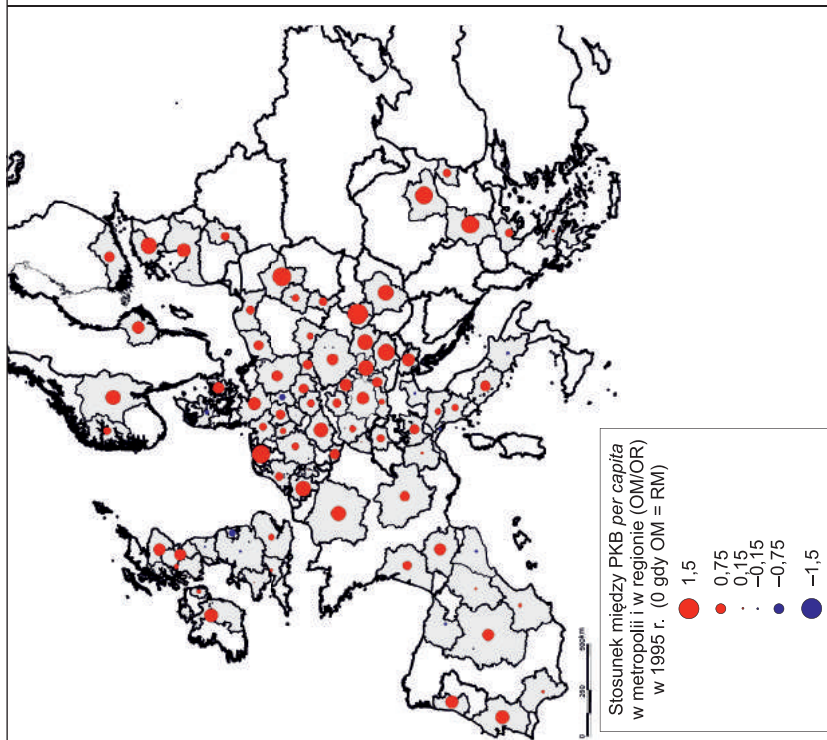
gdzie MA – *metropolitan area*, RH – *regional hinterland*.

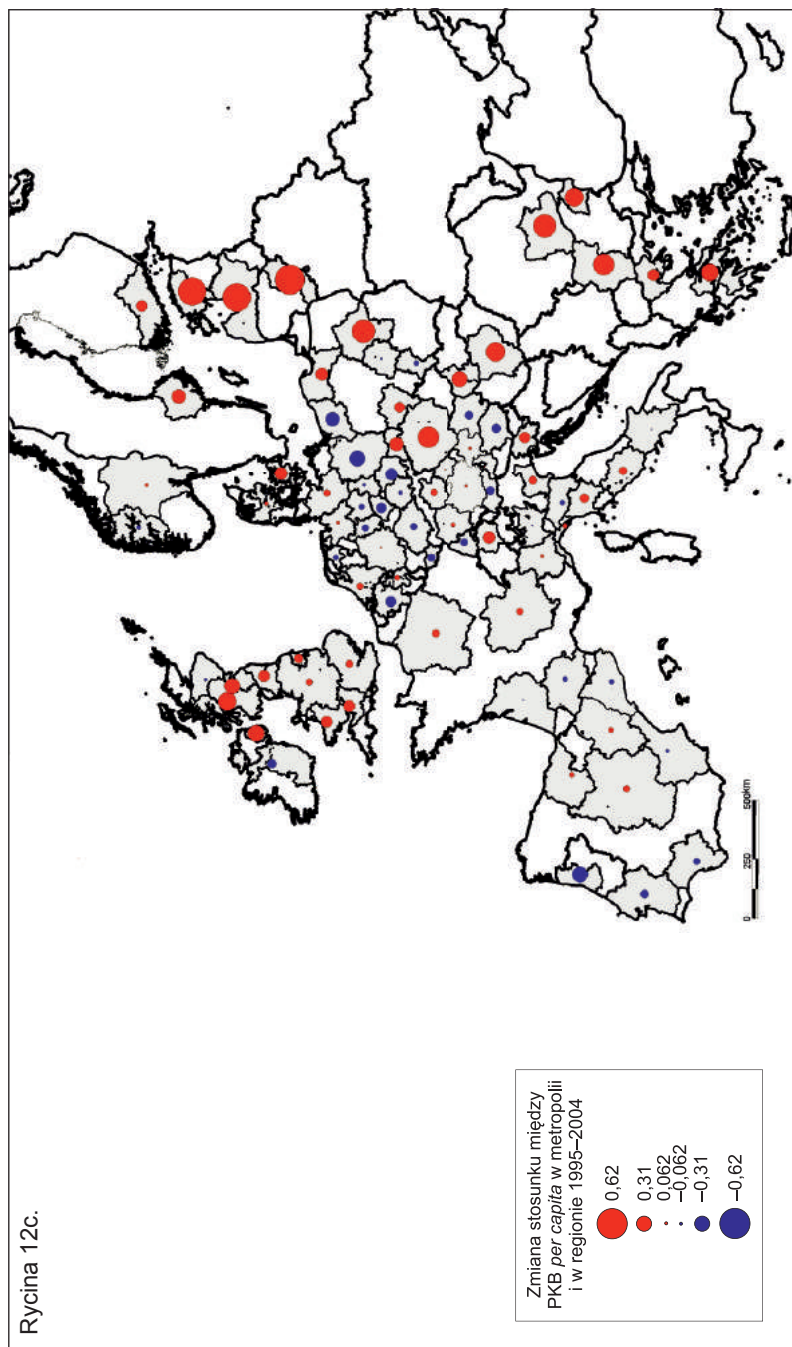
Ten wskaźnik przyjmuje wartości dodatnie, gdy poziom rozwoju obszaru metropolitalnego jest wyższy niż otoczenia regionalnego, a ujemne – w sytuacji przeciwnej.

Rycina 12b.



Rycina 12a.





Rycina 12. Różnice w poziomie rozwoju między metropolią i regionem w latach 1995–2004

Źródło: opracowanie własne.

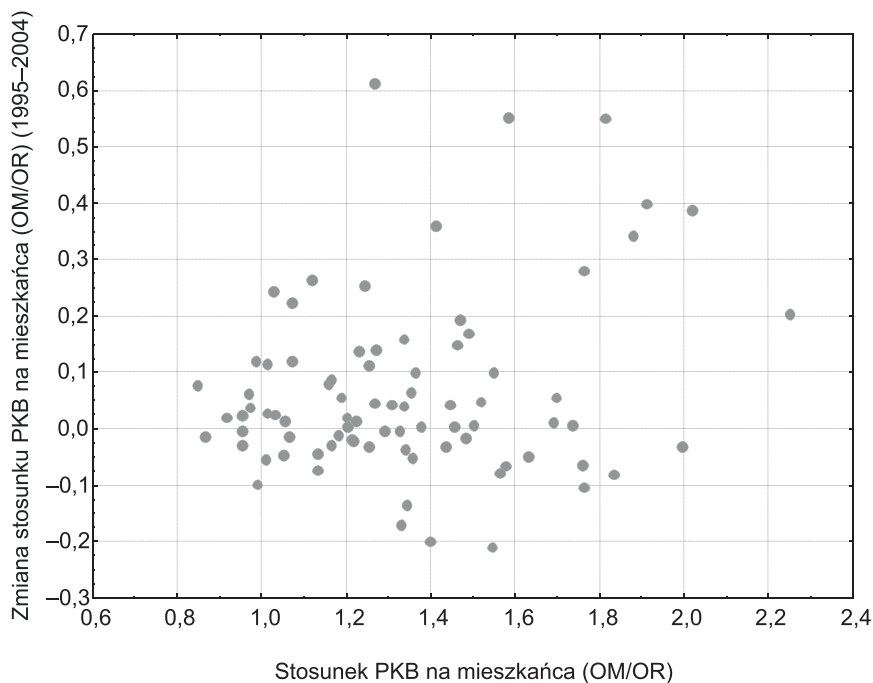
W 1995 r. przeciętna wartość tego wskaźnika wynosiła +0,33, a w 2004 r. wzrosła do +0,40, czyli o 0,07 jednostki. W 1995 r. największe wewnątrzregionalne różnice w poziomie rozwoju można było zaobserwować w krajach Europy Środkowo-Wschodniej, w szczególności w makroregionach stołecznych, np. Bratysławie (1,25), Warszawie (1,02), Bukareszcie (0,91), Wiedniu (0,76) (mapa 2). Duże różnice były również w krajach skandynawskich (zwłaszcza Oslo i Sztokholmie). Wysoki poziom zróżnicowań zanotowano w wielośrodkowym regionie centralnej Belgii, a także w regionie Groningen w północnej Holandii (w tych przypadkach pewien wpływ na ten stan mogły mieć dojazdy do pracy). Natomiast małe różnice były obserwowane w Hiszpanii (z wyjątkiem Madrytu) i Grecji, a także we Włoszech (poza Rzymem i Mediolanem) oraz w Wielkiej Brytanii (oprócz Glasgow i Edynburga). W Niemczech najbardziej zróżnicowane wewnętrznie były Frankfurt i Hamburg (w tym drugim strefą wpływów metropolii objęto regiony b. NRD). Z drugiej strony w przypadku mniejszych ośrodków miejskich w Niemczech różnice były nieznaczne, a w Magdeburgu i Göttingen regionalne otoczenie charakteryzowało się wyższym poziomem rozwoju niż obszar metropolitalny.

W kolejnych latach (1995–2004) sytuacja uległa dość istotnym zmianom. W szczególności należy podkreślić bardzo wyraźny wzrost wewnątrzregionalnych różnic w poziomie rozwoju w krajach Europy Środkowej i Wschodniej (z wyjątkiem mniejszych i niestołecznych ośrodków miejskich, co mogło wiązać się z opóźnieniem procesów restrukturyzacji przemysłu). W największym stopniu wzrost różnic był widoczny w regionach stołecznych państw bałtyckich, zaznaczył się też w Wielkiej Brytanii (relatywnie słabszy wzrost w regionie Londynu i wielośrodkowym regionie środkowej Anglii) oraz krajach skandynawskich (przede wszystkim regionach Sztokholmu i Kopenhagi), a także Grecji. Spadek zróżnicowań odnotowano w Austrii i Niemczech – zwłaszcza w b. NRD (z wyjątkiem Drezna oraz makroregionów położonych w landach południowych) oraz w Portugalii (przyczyną mogły być jednak małe obszary LUZ Lizbony i Porto, co mogło prowadzić do zaliczenia rozwoju części ich funkcjonalnych obszarów miejskich do otoczenia regionalnego). Sytuacja pod tym względem była natomiast stosunkowo stabilna we Francji i Hiszpanii. Ogółem w 55 makroregionach odnotowano wzrost różnic w poziomie rozwoju, podczas gdy spadek nastąpił zaledwie w 28, natomiast po wyłączeniu 19 stosunkowo stabilnych regionów (+/-0,0025), w 42 nastąpił wzrost (przeciętnie o 0,171), a spadek w 22 (przeciętnie o 0,076).

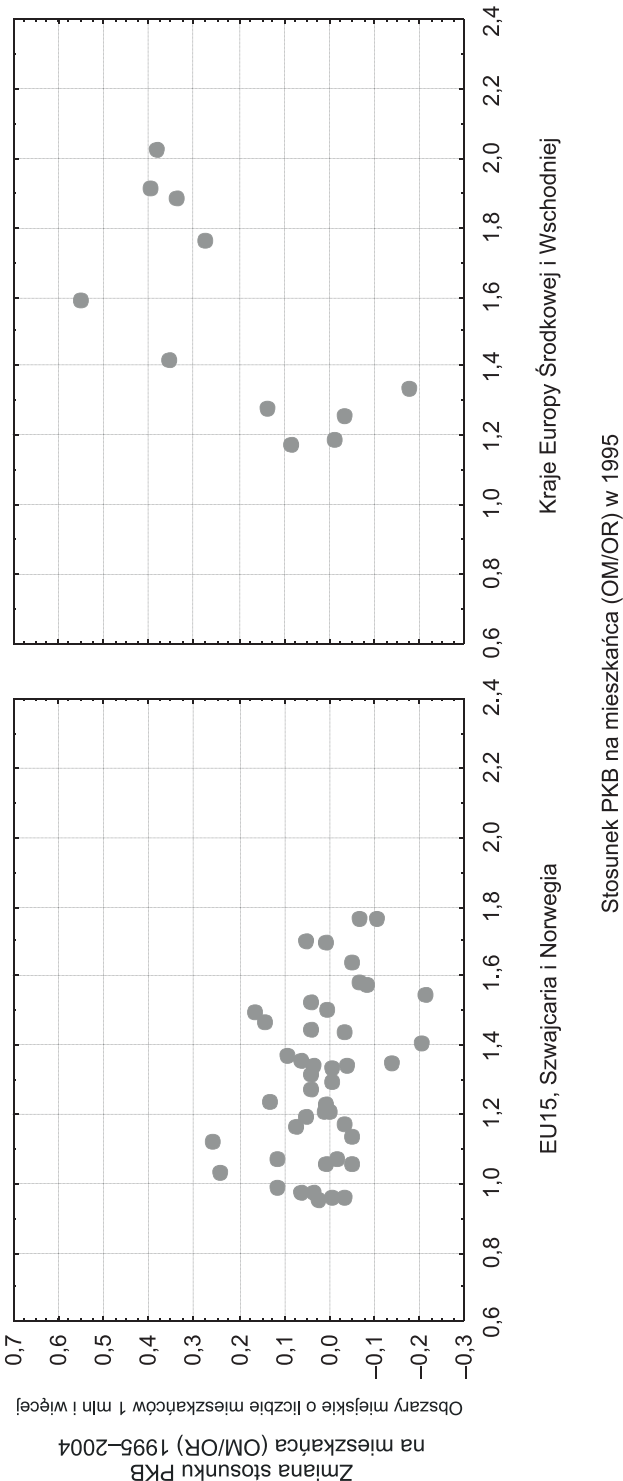
Zestawienie skali zróżnicowań wewnątrzregionalnych z ich dynamiką umożliwiło stworzenie uproszczonej typologii regionów, której celem było wskazanie przypadków skrajnych zarówno pod względem stanu, jak i dynamiki tych zróżnicowań (ryc. 13). Ogólnie rzecz ujmując, między skalą

zróźnicowania wewnętrznego a jego dynamiką nie istniała wyraźna zależność, interesujące może być natomiast określenie sytuacji makroregionów w dwóch przekrojach – geograficznym na osi wschód–zachód oraz związanym z położeniem względem progu 1 mln mieszkańców LUZ. Otóż, jak się okazuje, przypadkami skrajnymi pod względem poziomu i dynamiki różnic były makroregiony stołeczne położone w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, niezależnie od wielkości LUZ. Z kolei makroregiony mniejszych ośrodków miejskich nie wyróżniały się na tle pozostałych makroregionów położonych w Europie Zachodniej. Natomiast w krajach EU15 oraz Norwegii i Szwajcarii widoczne było większe podobieństwo makroregionów zarówno pod względem poziomu zróźnicowań wewnętrznych, jak i dynamiki zmian. Co charakterystyczne, makroregiony mniejszych miast były bardziej zróźnicowane pod względem różnic w poziomie rozwoju, ale już zmiana tej różnicy była w ich przypadku relatywnie niewielka przy stosunkowo częstym jej spadku. Odmienne wyglądała sytuacja makroregionów obszarów metropolitalnych liczących ponad 1 mln mieszkańców, w przypadku których częstszy był wzrost różnic w poziomie rozwoju. Co ciekawe, wzrost ten był z reguły większy w makroregionach o mniejszej skali wewnętrznych zróźnicowań.

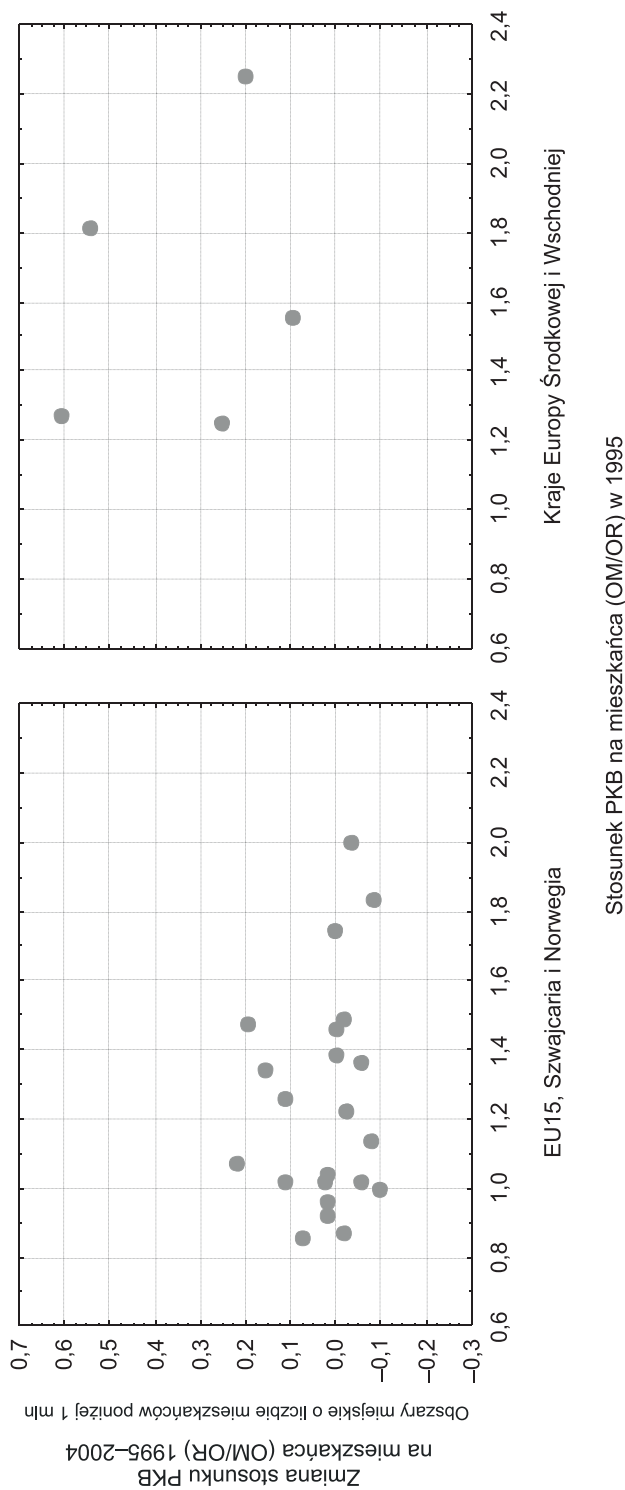
Rycina 13a.



Rycina 13b.



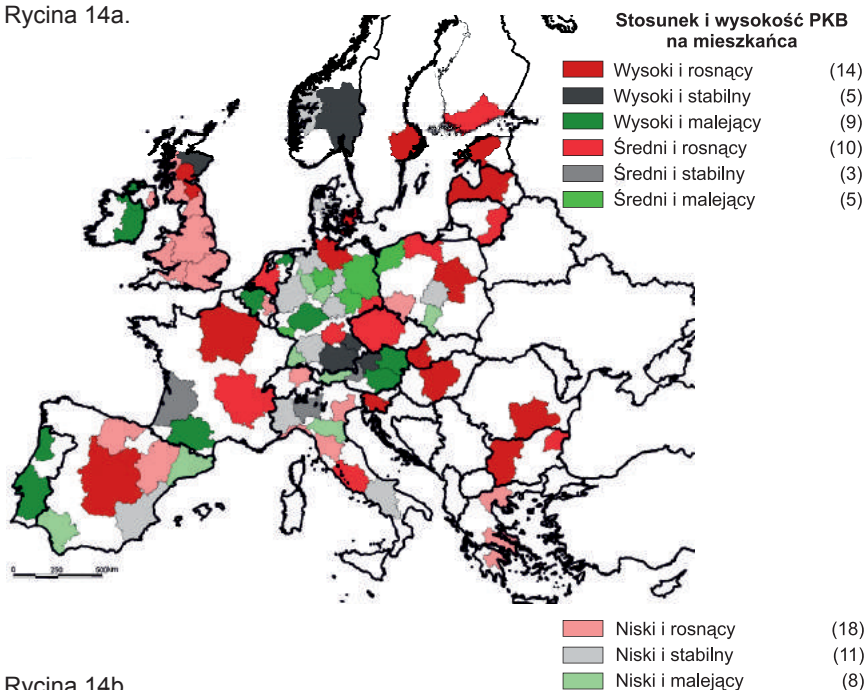
Rycina 13c.



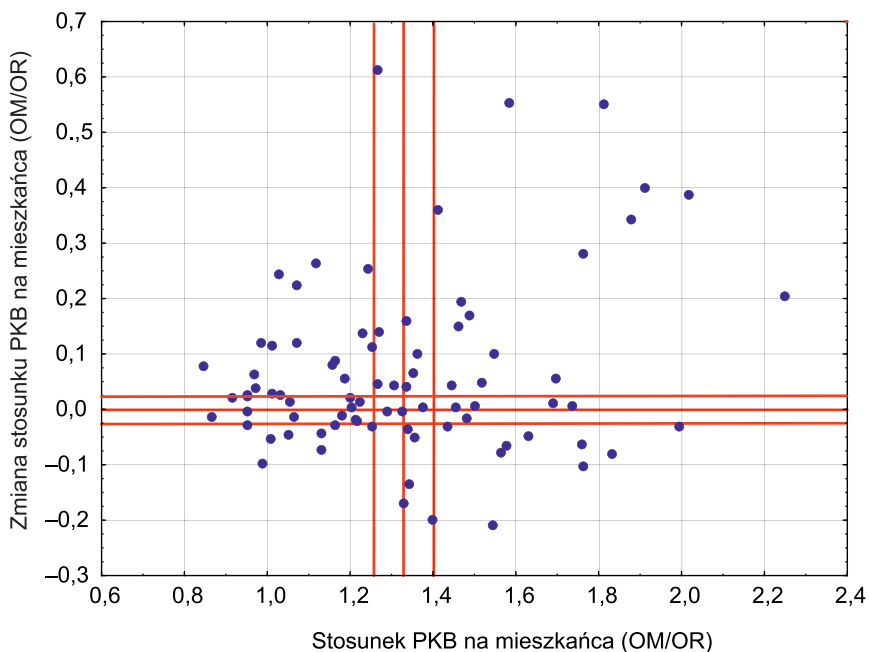
Rycina 13. Zmiana PKB na mieszkańca: poziom i zmiana w latach 1995–2004 (stosunek OM/OR)

Źródło: opracowanie własne.

Rycina 14a.



Rycina 14b.



Rycina 14. Typologia makroregionów na podstawie poziomu PKB (1995) i jego zmiany (1995–2004)

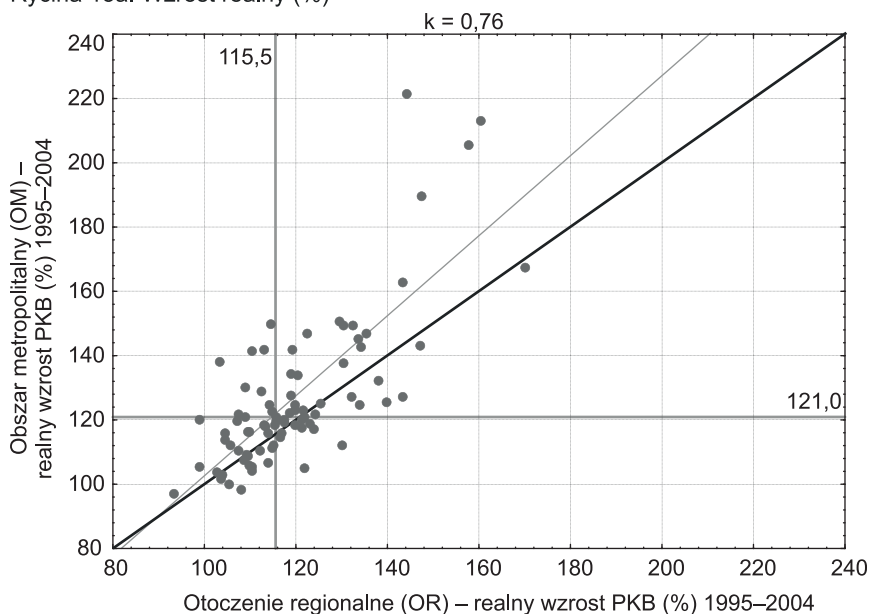
Źródło: opracowanie własne.

Typologie makroregionów ze względu na stopień i dynamikę różnic w poziomie PKB opracowano na podstawie – w przypadku poziomu zróżnicowań – wartości średniej (1,33) po wprowadzeniu dodatkowego przedziału w odległości $\frac{1}{4}$ odchylenia standardowego ($\pm 0,07$). Z kolei dla zmiany zróżnicowań wprowadzono dodatkowy przedział „stabilności” w zakresie $\pm 0,025$ w stosunku do 0. Wyniki przedstawiono na mapie (ryc. 14), zaznaczając regiony o szybkim wzroście poziomu różnic kolorem czerwonym, regiony szybkiego spadku kolorem zielonym, a makroregiony stabilne kolorem szarym. Natomiast natężenie barwy świadczy o skali zróżnicowań – im intensywniejszy odcień, tym większe wewnętrzne różnice w 1995 r. Do makroregionów o największym poziomie i tempie wzrostu zróżnicowań w poziomie rozwoju należały regiony położone w Europie Środkowej i Wschodniej, a także Paryż, Madryt, Edynburg oraz Hamburg. Z kolei w makroregionach portugalskich, austriackich, a także w przypadku Dublina, Tuluz, Frankfurtu oraz centralnej części Belgii oraz Groningen w Holandii, mimo występowania dużych różnic, ich skala malała. Na drugim biegunie znalazły się regiony o podobnym poziomie rozwoju centrum i peryferii, w których te zróżnicowania rosły, tj. większość makroregionów brytyjskich, greckich, a także Saragossa i Bilbao – Santander w Hiszpanii, Florencja i Padwa oraz Wenecja we Włoszech, Zurych w Szwajcarii, Liège w Belgii i Wrocław w Polsce. Z kolei, zwłaszcza w mniejszych makroregionach niemieckich, takich jak Göttingen, Bielefeld, Freiburg, a także w Barcelonie, Sewilli, Emilii Romanii i Innsbrucku, różnice w poziomie rozwoju, mimo iż niskie, malały.

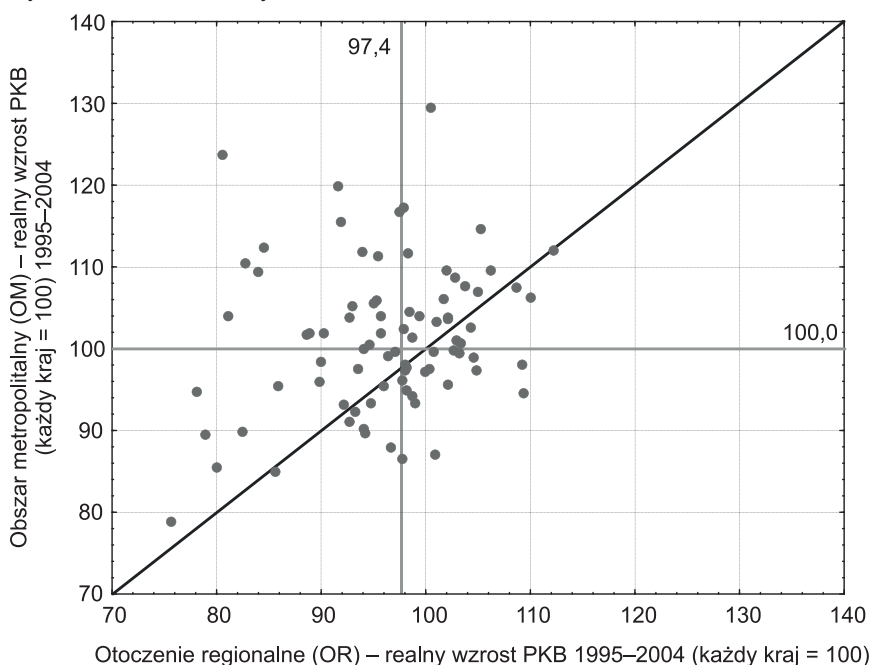
3.3. PROCESY KONWERCENCJI WEWNĄTRZREGIONALNEJ

W tej części pracy próbowano udzielić odpowiedzi na pytanie, jakie konsekwencje ma szybki rozwój obszaru metropolitalnego dla jego otoczenia regionalnego. W tym celu zbadano korelacje między wzrostem PKB obszaru metropolitalnego i jego otoczenia dla wartości bezwzględnych i zrelatywizowanych średnią krajową oraz opracowano dwudzielną typologię w stosunku do wartości środkowych (mediana). Na tej podstawie wyróżniono obszary rdzeniowe oraz otoczenia regionalne, które rozwijały się relatywnie szybciej lub wolniej w stosunku do mediany (ryc. 15). W efekcie możliwe stało się rozróżnienie czterech typów makroregionów: a) szybko rozwijającej się metropolii i zaplecza regionalnego, b) szybko rozwijającej się metropolii i wolno rozwijającego się zaplecza regionalnego, c) wolno rozwijającej się metropolii i zaplecza oraz d) wolno rozwijającej się metropolii i zaplecza.

Rycina 15a. Wzrost realny (%)

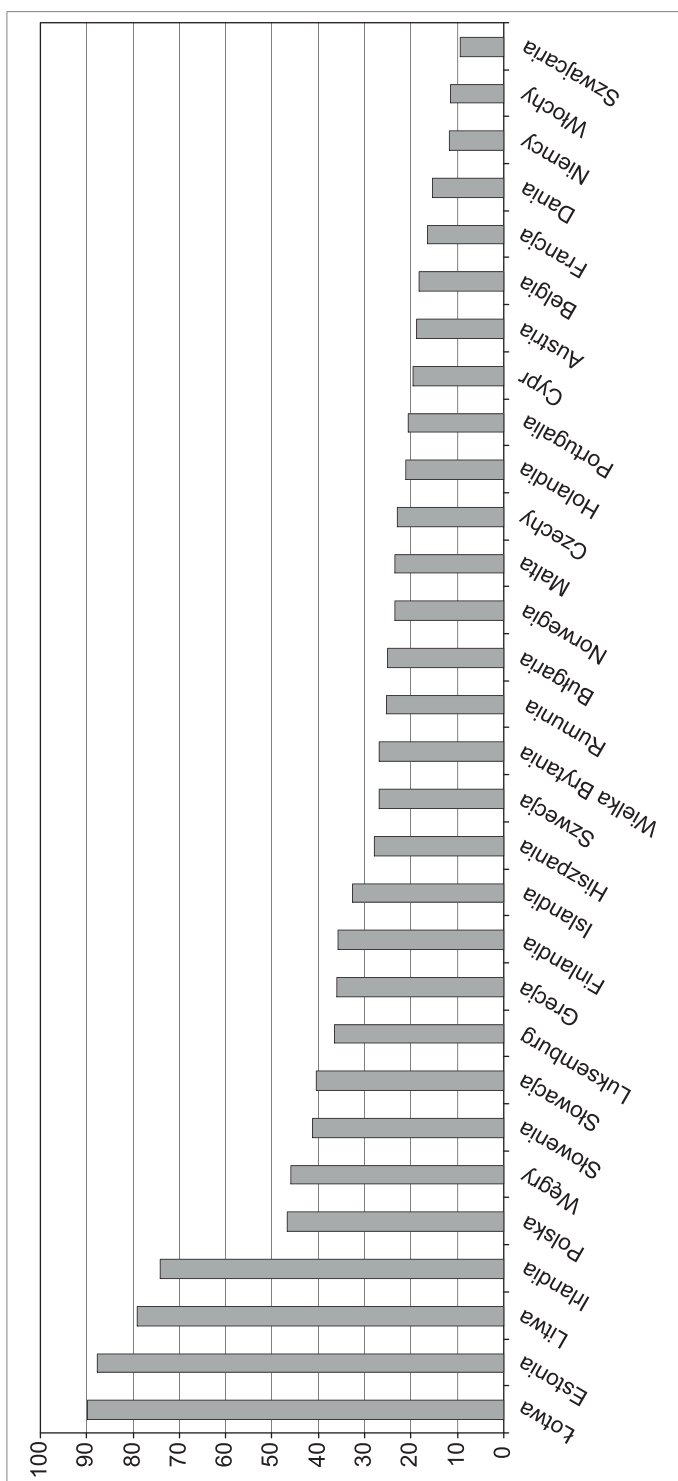


Rycina 15b. Średnia krajowa = 100



Rycina 15. Zmiana PKB w częściach składowych makroregionów w latach 1995–2004

Źródło: opracowanie własne.



Rycina 16. Wzrost PKB w cenach stałych w krajach stałych w obszarze ESPON w latach 1995–2004 (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UNECE.

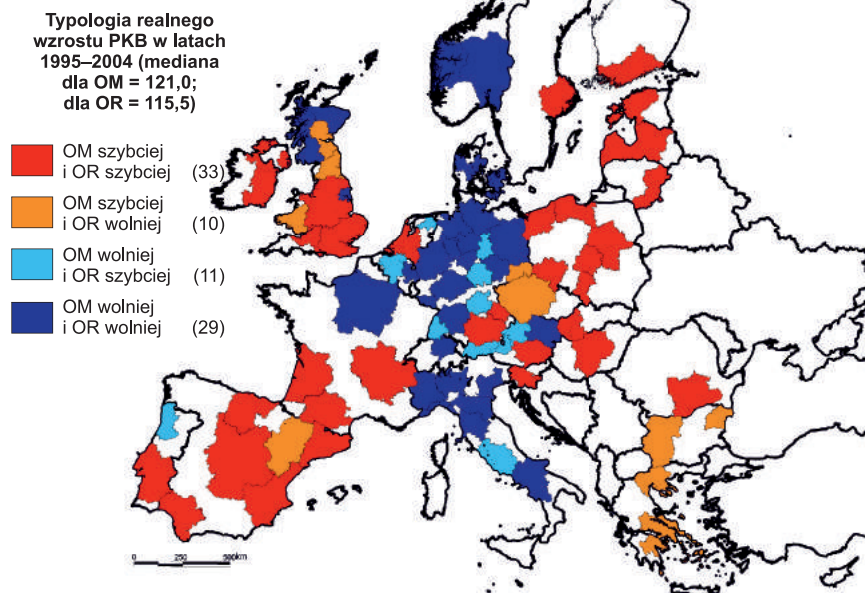
Rozmieszczenie tych typów (ryc. 17a) pokazuje różnice w wymiarze ogólnoeuropejskim między krajami położonymi centralnie, tj. Niemcami, Francją, Włochami, Austrią i Belgią, które odnotowywały w badanym okresie niskie tempo rozwoju gospodarczego, i krajami zewnętrznymi, które rozwijały się szybciej: kraje Europy Środkowo-Wschodniej, kraje skandynawskie, Wielka Brytania, Irlandia, Hiszpania i Portugalia oraz Grecja. Potwierdza to też analiza realnego tempa wzrostu tych krajów (ryc. 16). Wyjątkami w obszarze centralnym były regiony metropolitalne Monachium, a także Regensburga i Drezna (choć w tym ostatnim otoczenie metropolii rozwijało się wolniej niż przeciętnie), a w obszarach peryferyjnych makroregiony: Glasgow, Aberdeen i Kingston-upon-Hull.

Ciekawsze wyniki otrzymamy, kiedy niezależnymi obserwację od tempa wzrostu gospodarczego w poszczególnych krajach (ryc. 17b) – nie zaobserwujemy wtedy zależności między tempem rozwoju metropolii i jej otoczenia regionalnego¹³. Podobnie jak w powyższym przypadku, liczba makroregionów, w których obszary rdzeniowe rozwijały się szybciej od swojego otoczenia, była wyraźnie wyższa (51:32). Z reguły tempo wzrostu obszarów rdzeniowych było o 1,6 pkt procentowego wyższe od średniej krajowej, podczas gdy ich otoczenie rozwijało się o 3,9 pkt procentowego wolniej.

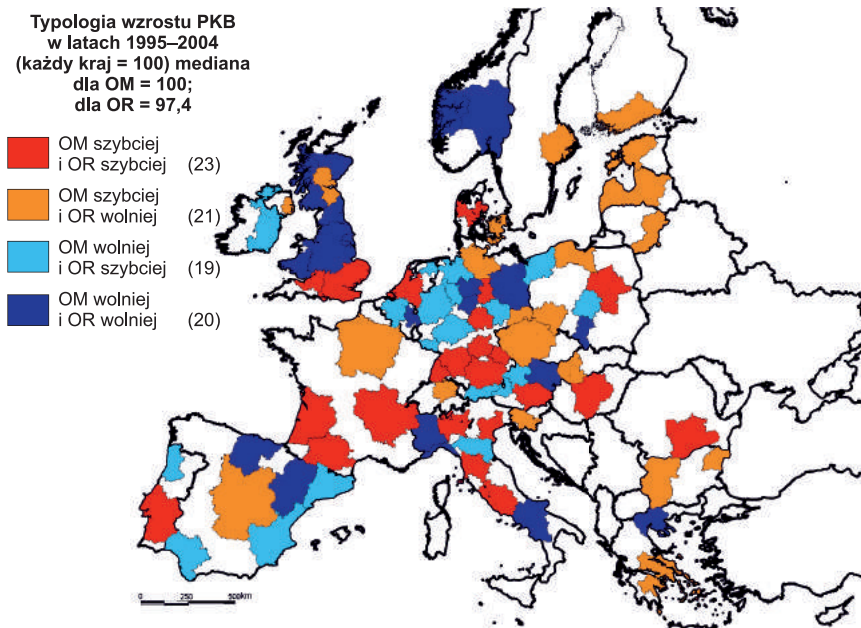
Na tle gospodarki kraju najszybciej rozwijał się obszar metropolitalny Warszawy (o 29,5 pkt procentowego), a najwolniej obszar metropolitalny Bergen (–21,1 pkt procentowego). W czołówce pod względem tempa wzrostu, poza metropoliami położonymi w Europie Środkowej i Wschodniej, znalazły się też Bristol, Monachium, Sztokholm, Helsinki i Tuluza. Z kolei największe problemy przeżywały regiony o znacznym udziale przemysłu w gospodarce, przykładowo w Polsce (Katowice, Łódź i Szczecin), w Portugalii (Porto), w Wielkiej Brytanii (Aberdeen), we Włoszech (Turyn), w Niemczech (Saarbrücken). Natomiast najszybciej rozwijającym się otoczeniem regionalnym było Monachium oraz miasta wschodnioniemieckie: Magdeburg i Erfurt oraz, prawdopodobnie na skutek rozwoju funkcji turystycznych, Walencja (Hiszpania) i Innsbruck (Austria). Szybszy rozwój obu części składowych makroregionów widoczny był w południowej części Niemiec (a także w Magdeburgu i Erfurcie), południowej Anglii (Londyn, Bristol), w makroregionach francuskich (poza regionem paryskim, w którym otoczenie rozwijało się wolniej w porównaniu do mediany), niektórych makroregionach stołecznych krajów Europy Środkowo-Wschodniej (Warszawa, Budapeszt, Bukareszt), a także w regionie Lizbony i części miast środkowych i północnych Włoch

¹³ Bardzo słabą korelację ($k = 0,31$) można było zaobserwować po usunięciu przypadków skrajnych.

Rycina 17a. Wzrost realny (%)



Rycina 17b. Średnia krajowa = 100



Rycina 17. Typologia makroregionów pod względem dynamiki PKB w latach 1995–2004

Źródło: opracowanie własne.

(Rzym, Mediolan, Padwa – Wenecja, Florencja), a także w Grazu (Austria) i Aarhus (Dania).

PODSUMOWANIE

W badanych makroregionach przeważały tendencje do wzrostu różnic w poziomie rozwoju między obszarami metropolitalnymi i ich otoczeniem. Szczególnie widoczne było to w regionach stołecznych (zwłaszcza w krajach Europy Środkowej i Wschodniej oraz krajach skandynawskich), ale procesy te występowały także w części innych dużych miast. Spadki skali zróżnicowań wewnętrznych były rzadsze i następowały najsilniej we wschodnich i północnych Niemczech (z wyjątkiem Hamburga), Portugalii, Austrii i Irlandii. Należy zauważyć, że z reguły były to regiony, w których skala wewnętrznych zróżnicowań była wcześniej bardzo wysoka. Z drugiej strony kraje te, poza Irlandią, zazwyczaj charakteryzowały się dość niskim tempem wzrostu gospodarczego w badanym okresie. Powyższe obserwacje mogą oznaczać, że procesy metropolizacji prowadziły do szybszego rozwoju dużych ośrodków miejskich i pociągały za sobą wzrost różnic rozwoju w układzie metropolia – region. Konsekwencje tego procesu dla otoczenia regionalnego pod względem dynamiki rozwoju przedstawiono w następnym rozdziale, w którym porównano tempo rozwoju metropolii i jej zaplecza, natomiast pełniejsza analiza tych procesów i potwierdzenie interpretacji otrzymanych wyników będzie możliwe dopiero po analizie czynników rozwoju w układzie makroregionalnym na poziomie ogólnoeuropejskim oraz na podstawie badań studiów przypadku.

Dynamika rozwojowa makroregionów była dość wyraźnie powiązana z ogólnokrajowym tempem wzrostu (w niektórych krajach łączyło się to z dużym udziałem jednego makroregionu w gospodarce krajowej). Stosunkowo rzadkie były natomiast makroregiony, które wyłamywały się od tej reguły, tj. takie, które rozwijały się szybciej w krajach o niższym tempie wzrostu i takie, które rozwijały się wolniej w krajach o wysokim tempie wzrostu. Co więcej, szybsze lub wolniejsze ogólnokrajowe tempo wzrostu z reguły dotyczyło zarówno obszarów metropolitalnych, jak i ich otoczenia regionalnego. W tym przypadku jednak liczba wyjątków była wyższa, co skutkowało albo szybkim wzrostem różnic w poziomie rozwoju, albo ich wyraźnym spadkiem. Odniesienie tempa wzrostu do średniej krajowej pozwoliło z kolei na pokazanie wyraźnych różnic wewnątrz krajowych między regionami. W efekcie nie można było wskazać zależności między tempem rozwoju metropolii i otoczenia regionalnego, a częstość występowania poszczególnych typów makroregionów była zbliżona. Można więc było wskazać makroregiony, w których szybkiemu rozwojowi obszaru metropolitalnego towarzyszył szybki rozwój jego otoczenia,

co może świadczyć o braku barier w rozprzestrzenianiu się procesów rozwoju. Z kolei odwrotna sytuacja mogła wskazywać na różnice strukturalne lub transportowe, utrudniające procesy rozprzestrzeniania, lub też na procesy wymywania zasobów rozwojowych z peryferii do regionu. Natomiast w przypadku wolniejszego rozwoju centrum jego otoczenie dość często radziło sobie lepiej niż przeciętnie. Może to świadczyć o stosunkowo słabych powiązaniach wewnątrzregionalnych lub też o umiejętnym wykorzystaniu endogennych zasobów przez otoczenie regionalne, związanych np. z rozwojem turystyki lub nowoczesnych gałęzi przemysłu. Istniały wszakże makroregiony, w których zarówno metropolia, jak i pozostała część regionu rozwijały się wyraźnie wolniej niż średnia krajowa, co może świadczyć o silnych powiązaniach wewnątrzregionalnych lub o podobieństwie strukturalnym.

ROZDZIAŁ 4

ZRÓŻNICOWANIE I TYPOLOGIA MAKROREGIONÓW METROPOLITALNYCH

4.1. ZRÓŻNICOWANIE MAKROREGIONÓW METROPOLITALNYCH

W tej części raportu przedstawiono porównanie wybranych europejskich makroregionów metropolitalnych i ich części składowych (tj. obszarów metropolitalnych i otoczenia regionalnego) pod względem:

- Sytuacji demograficznej – w których regionach i ich częściach składowych następuje rozwój ludnościowy, a które ulegają wyludnianiu; jaka jest w tym rola migracji, a jaka przyrostu naturalnego; czy ma to wpływ na kształt systemu osadniczego (wielkość ośrodków miejskich w otoczeniu regionalnym, stopień policentryczności obszaru metropolitalnego),
- Struktury gospodarczej – jaki jest stopień podobieństwa struktury gospodarczej między metropolią i otaczającym ją regionem, zwłaszcza pod względem znaczenia sektora usług rynkowych, oraz jakie są zależności między rozwojem usług wyspecjalizowanych i prostych,
- Sytuacji na rynku pracy – jaka jest sytuacja na makroregionalnym rynku pracy pod względem wskaźnika zatrudnienia i stopy bezrobocia; czy dynamika zmian jest podobna w całym makroregionie; czy występują znaczące różnice w wydajności pracy w poszczególnych sektorach.

Niestety, z powodu braku odpowiednich danych na poziomie NUTS3 w większości krajów UE (zob. Aneks 3), analiza porównawcza makroregionów metropolitalnych nie objęła aspektów związanych z jakością kapitału ludzkiego, stopniem innowacyjności, a także atrakcyjnością turystyczną makroregionów.

Analizy wykorzystujące dostępne dane miały charakter wielowymiarowy, gdyż uwzględniały zarówno stan, jak i dynamikę procesów zachodzących w makroregionach metropolitalnych. Co więcej, oddzielnie badano obszary metropolitalne i ich otoczenie regionalne oraz wzajemny stosunek metropolii i regionu (tab. 12).

Tabela 12. Wymiary analiz zróżnicowań wewnątrzregionalnych

Pole badawcze	Obsza metropolitalny (OM)		Otoczenie regionalne (OR)		Stosunek OM/OR	
	stan	dynamika	stan	dynamika	stan	dynamika
Sytuacja demograficzna, w tym system osadniczy	x	x	x	x	x	x
Struktura gospodarcza, w tym usługi wyspecjalizowane	x	x	x	x	x	X
Rynek pracy, w tym wydajność pracy	x	x	x	x	x	x

Źródło: opracowanie własne.

Sytuacja demograficzna

W latach 2000–2005 większość makroregionów (55) odnotowała wzrost liczby ludności, a tylko 25 regionów – jej spadek¹⁴. Przeciętny wzrost wyniósł 3,1% (najszybciej rosła liczba ludności w regionie Walencji, o 12,8%), a przeciętny spadek –1,7% (największy w regionie Lipska i Halle, o –4,7%). Większe znaczenie w dynamice ludności miało saldo migracji, a przyrost naturalny odgrywał niewielką rolę. Saldo migracji było z reguły dodatnie (ujemne odnotowano w 20 makroregionach) i wynosiło średniorocznie około 6,1 promila. Natomiast przyrost naturalny był zazwyczaj neutralny i wynosił średniorocznie około –0,2 promila (przewaga zgonów nad urodzeniami utrzymywała się w 37 regionach). Te procesy są prawdopodobnie rezultatem dużej atrakcyjności imigracyjnej obszarów metropolitalnych (dobra sytuacja na rynkach pracy) oraz starzenia się ludności (w tym przede wszystkim w otoczeniu regionalnym metropolii) przy jednoczesnym spadku dzietności kobiet.

Dynamika liczby ludności w obu częściach składowych makroregionów wynikała przede wszystkim z procesów migracyjnych, a w znacznie mniejszym stopniu z przyrostu naturalnego *in situ* (tab. 13).

O ile jednak saldo migracji było dodatnie zarówno w obszarach metropolitalnych, jak i ich otoczeniu regionalnym (56 regionów), a skala ruchu

¹⁴ Sytuację demograficzną makroregionów metropolitalnych opisano na podstawie danych zgromadzonych na potrzeby projektu DEMIFER dla okresu 2000–2005. Umożliwiło to przedstawienie sytuacji w 80 z 83 wybranych do badania makroregionów (z wyłączeniem Norwegii i Szwajcarii).

migracyjnego dość podobna (w 27 przypadkach względny napływ imigrantów do obszaru metropolitalnego był większy niż do otoczenia regionalnego, a w 29 przypadkach odwrotnie), o tyle obszary metropolitalne miały z reguły dodatni przyrost naturalny (42 przypadki), podczas gdy otoczenie regionalne traciło ludność na skutek przewagi liczby zgonów nad urodzeniami (51 przypadków) (tab. 16). Sytuacje, w której centrum odnotowywało dodatnie saldo migracji, a otoczenie regionalne ujemne, co mogło wskazywać na przepływy ludności z peryferii do centrum makroregionu, były stosunkowo rzadkie (12 przypadków, przede wszystkim w Europie Środkowej i Wschodniej), a jeszcze rzadszy był odpływ ludności z metropolii do otoczenia regionalnego, co mogło wskazywać na procesy dezurbanizacji (trzy makroregiony: Belfast, Saarbrücken, Bratysława) (ryc. 18c, s. 126)².

Tabela 13. Podstawowe wskaźniki demograficzne w makroregionach metropolitalnych

Część składowa	Zmiana liczby ludności 2000–2005, w %	Przyrost naturalny przeciętnie, w promilach	Saldo migracji przeciętnie, w promilach
Obszar metropolitalny	2,1	0,3	3,6
Otoczenie regionalne	1,2	–0,8	2,6

Źródło: opracowanie własne.

Z reguły procesy ludnościowe miały ten sam kierunek w obu częściach składowych danego makroregionu metropolitalnego (tab. 14). Tylko w 19 przypadkach zachodziły procesy przeciwstawne: w 14 makroregionach rosła liczba ludności w obszarze metropolitalnym i malała w otoczeniu regionalnym, a w pięciu makroregionach odwrotnie. Ta pierwsza sytuacja miała miejsce przede wszystkim w makroregionach krajów Europy Środkowej i Wschodniej – począwszy od Sofii i Bukaresztu, przez Pragę i Warszawę, kończąc na Berlinie i Wiedniu, a także w Atenach i Neapolu (ryc. 18a, s. 125). Największą polaryzację tych procesów obserwowano w makroregionach mniejszych miast: Warny (OM: +4,0%; OR: –7,8%), Grazu (OM: +5,6%, OR: –1,2%) oraz Bergen (OM: +3,0; OR: –0,6%). Z kolei wyludnianie obszarów metropolitalnych przy jednoczesnym wzroście liczby ludności w ich otoczeniu regionalnym zachodziło przede wszystkim w makroregionach brytyjskich: Belfaście, Cardiff i policentrycznym region środkowej Anglii, ale także w niemieckim regionie Rheine-Ruhr i włoskiej Genui.

Przyrost ludności w makroregionach o rosnącej populacji był z reguły szybszy w metropoliach niż w ich otoczeniu regionalnym (31 na

¹⁵ Ryciny do rozdziału 4 znajdują się na stronach 125–143.

46 makroregionów). Tej zależności nie obserwowano natomiast w przypadku spadku liczby ludności, który w ośmiu makroregionach silniej dotyczył obszaru metropolitalnego, a w siedmiu – otoczenia regionalnego metropolii.

Tabela 14. Tendencje demograficzne w metropolitach i ich otoczeniu regionalnym w latach 2000–2005

Typ makroregionu	Zmiana liczby ludności	Przyrost naturalny	Saldo migracji
Wzrost CEN > Wzrost PER (11)	31	16	27
Wzrost CEN < Wzrost PER (12)	15	10	29
Wzrost CEN i Spadek PER (21)	14	16	12
Spadek CEN < Spadek PER (32)	7	23	5
Spadek CEC > Spadek PER (31)	8	12	4
Spadek CEN i Wzrost PER (42)	5	3	3

Źródło: opracowanie własne.

Relatywnie niewielka liczba makroregionów (Londyn, Paryż, Mediolan, Lyon, Stuttgart) odnotowywała dodatni przyrost naturalny zarówno w metropolii, jak i jej otoczeniu (ryc. 18b, s. 125). W pozostałych makroregionach, zwłaszcza w Europie Zachodniej, przeważał model dodatniego przyrostu naturalnego w obszarze metropolitalnym przy jednoczesnym naturalnym ubytku ludności w otoczeniu regionalnym. Z kolei, poza nielicznymi wyjątkami, kraje Europy Środkowo-Wschodniej oraz północne Niemcy doświadczały przewagi zgonów nad urodzeniami w obu częściach składowych makroregionów metropolitalnych.

Zmiany zachodzące w częściach składowych badanych makroregionów były ze sobą dość wyraźnie skorelowane (tab. 15). W szczególności dotyczyło to przyrostu naturalnego ($k = 0,76$), natomiast procesy migracyjne były znacznie słabiej powiązane ($k = 0,52$), co może wskazywać na występujące w niektórych makroregionach, skierowane do obszarów metropolitalnych przepływy ludności między metropolią i otoczeniem. Zrelatywizowanie dynamiki ludności w makroregionach metropolitalnych względem sytuacji w poszczególnych krajach pokazało z kolei ujemne zależności, tzn. szybszy niż przeciętnie w danym kraju przyrost ludności w obszarze metropolitalnym oznaczał wolniejszy niż przeciętny wzrost liczby ludności w otoczeniu regionalnym. Wynikało to przede wszystkim z różnic w saldzie migracji. Oznacza to, że zgodność tendencji ludnościowych obserwowanych w makroregionach metropolitalnych w dużej mierze wynikała z różnic między poszczególnymi krajami, podczas gdy w obrębie poszczególnych krajów przeważały tendencje do koncentracji ludności w obszarach metropolitalnych.

Tabela 15. Korelacje między zmianami w metropoliach i ich otoczeniu regionalnym w latach 2000–2005

Obszar metropolitalny \ Otoczenie regionalne	Zmiana liczby ludności	Przyrost naturalny	Saldo migracji
a) wartości bezwzględne			
Zmiana liczby ludności	0,64**	0,38*	0,60**
Przyrost naturalny	0,52**	0,76**	0,37*
Saldo migracji	0,45**	0,01	0,52**
b) wartości zrelatywizowane średnimi krajowymi			
Zmiana liczby ludności	−0,56**	−0,28*	−0,51**
Przyrost naturalny	−0,21	−0,43**	−0,05
Saldo migracji	−0,60**	−0,14	−0,63**

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 16. Przypadki skrajne pod względem zmiany liczby ludności w obszarze metropolitalnym

Makroregion metropolitalny	Obszar metropolitalny			Otoczenie regionalne		
	Zmiana liczby ludności (%)	Przyrost naturalny (promil)	Saldo migracji (promil)	Zmiana liczby ludności (%)	Przyrost naturalny (promil)	Saldo migracji (promil)
Obszary metropolitalne o największym wzroście liczby ludności						
Madryt	12,2	4,2	18,8	5,5	−0,9	11,7
Tuluza	8,9	5,0	12,1	5,4	−1,3	11,8
Walencja	8,7	1,1	15,7	15,7	3,0	26,1
Dublin	7,7	9,5	5,2	11,4	6,6	14,9
Barcelona	7,5	2,0	12,4	14,4	1,0	26,0
Obszary metropolitalne o największym spadku liczby ludności						
Łódź	−2,3	−4,3	−0,2	−1,1	−1,3	−1,1
Ryga	−2,3	−4,7	−0,1	−3,2	−4,4	−2,1
Lipsk/Halle	−2,3	−3,1	−0,4	−6,6	−5,5	−7,1
Bratysława	−2,6	−1,2	−4,0	−0,7	−1,8	0,5
Glasgow	−2,7	−0,6	0,2	−1,3	−1,9	1,6

Źródło: opracowanie własne.

Analiza przypadków skrajnych dostarcza ciekawych informacji, które ułatwiają interpretację powyższych zjawisk dzięki ich lepszemu osadzeniu w kontekście regionalnym. W grupie pięciu obszarów metropolitalnych o najwyższej dodatniej dynamice ludności znalazły się miasta hiszpańskie: Madryt, Walencja i Barcelona, a także francuska Tuluza i irlandzki Dublin. Co ciekawe, aż w trzech przypadkach (Walencji, Dublina i Barcelony) tempo przyrostu liczby ludności w otoczeniu regionalnym było szybsze niż w obszarze metropolitalnym, co sugeruje bardzo dużą atrakcyjność migracyjną tych makroregionów (prawdopodobnie związaną z walorami środowiska przyrodniczego).

Natomiast wśród pięciu obszarów metropolitalnych, które najszybciej traciły ludność, znalazły się przede wszystkim stare okręgi przemysłowe: Łódź (Polska), Lipsk/Halle (Niemcy) oraz Glasgow (Szkocja), a także dwa regiony stołeczne nowych krajów członkowskich – Ryga i Bratysława. Otoczenie regionalne Glasgow i Bratysławy miało dodatnie saldo migracyjne, co mogło wskazywać na procesy suburbanizacji wykraczające poza granice przyjętych obszarów metropolitalnych, a w pozostałych przypadkach regres ludnościowy wyraźnie dotyczył obu części składowych makroregionów.

Do analizy wpływu cech systemu osadniczego na procesy demograficzne wykorzystano następujące proste wskaźniki¹⁶:

- Liczbę ludności i gęstość zaludnienia w obszarze metropolitalnym i jego otoczeniu regionalnym,
- Udział liczby mieszkańców największego miasta (w granicach administracyjnych) w ludności obszaru metropolitalnego oraz w liczbie ludności otoczenia regionalnego,
- Stosunek liczby ludności między największymi miastami (w granicach administracyjnych) obszaru metropolitalnego i otoczenia regionalnego.

Jak się okazało, przedstawiona w ten sposób struktura systemu osadniczego nie była wyraźnie powiązana z procesami demograficznymi. Jedyne istotne, choć bardzo słabe korelacje występowały między następującymi wskaźnikami (w nawiasach wartości współczynnika k , istotnego na poziomie 0,05):

- Liczbą ludności obszaru metropolitalnego a przyrostem naturalnym w obszarze metropolitalnym (0,27),
- Udziałem liczby mieszkańców miasta centralnego w liczbie ludności obszaru metropolitalnego a napływem migracyjnym do tego obszaru (0,26) oraz przyrostem naturalnym w otoczeniu regionalnym (−0,36),
- Liczbą ludności otoczenia regionalnego a przyrostem naturalnym zarówno w metropolii (0,25), jak i w otoczeniu regionalnym (0,23),

¹⁶ Dane zaczerpnięto z ostatniej edycji (2003–2006) Urban Audit.

- Napływem migracyjnym do obszaru metropolitalnego a gęstością zaludnienia w otoczeniu regionalnym ($-0,24$),
- Wielkością największego miasta otoczenia regionalnego a przyrostem naturalnym w otoczeniu regionalnym ($0,28$),
- Stosunkiem gęstości zaludnienia w centrum do otoczenia regionalnego a przyrostem ludności w obszarze metropolitalnym ($0,27$).

Większość tych zależności miała prawdopodobnie charakter pozorny, związany z wpływem przypadków skrajnych, co jest widoczne na wykresach przedstawiających rozrzut. Ponadto w części przypadków zależność miała charakter pośredni, związany z innymi czynnikami, wśród których można wskazać między innymi różnice w strukturze wiekowej populacji części składowych makroregionów oraz różnice miejsc pochodzenia imigrantów.

Na podstawie przeprowadzonych analiz można sformułować następujące wnioski dotyczące rozwoju ludnościowego makroregionów metropolitalnych w latach 2000–2005:

- Wzrost liczby ludności zachodzący w większości makroregionów metropolitalnych doprowadził do umocnienia ich pozycji w krajach, które były objęte badaniem.
- Wzrost liczby ludności makroregionów metropolitalnych wynikał przede wszystkim z napływu migracyjnego (dodatnie saldo migracji zarówno w obszarach metropolitalnych, jak i w otoczeniu regionalnym metropolii), co prawdopodobnie wiązało się z segmentacją procesów migracyjnych – młode osoby w wieku produkcyjnym imigrowały za pracą lub w celu zdobycia wykształcenia do obszarów metropolitalnych, podczas gdy osoby w średnim wieku lub emeryci przenosili się na obszary położone dalej od centrum miasta w poszukiwaniu wyższej jakości życia i lepszych warunków mieszkaniowych.
- Przyrost naturalny odgrywał mniejszą rolę w dynamice ludności i był z reguły dodatni w obszarach metropolitalnych i ujemny w otoczeniu regionalnym, co było najprawdopodobniej spowodowane różnicami w strukturze wiekowej ludności: metropolie były częściej zamieszkane przez ludzi w wieku reprodukcyjnym, a w otoczeniu regionalnym więcej było osób starszych.
- Struktura systemu osadniczego mierzona prostymi wskaźnikami (gęstość zaludnienia, monocentryczność) nie miała, w świetle wyników badań, znaczącego wpływu na powyższe procesy.

Struktura gospodarcza

Badane makroregiony wyraźnie różniły się między sobą pod względem struktury gospodarczej¹⁷. Stosunkowo najmniejsze różnice dotyczyły sektora rolnego, którego udział w wartości dodanej brutto (WDB) w 2005 r. wynosił przeciętnie 2,1% i tylko w nielicznych makroregionach przekraczał 5%. Znaczenie przemysłu było bardziej zróżnicowane – od 15,4% do 41,5% – a jego udział w WDB wynosił przeciętnie 28,2%. Podobnie było w przypadku sektora usług, który miał prawie 70% udziału w WDB, ale odsetek ten wahał się w granicach 56,2–83,5%.

Tabela 17. Podstawowe wskaźniki struktury gospodarczej w makroregionach metropolitalnych

Część składowa	Rolnictwo		Przemysł i budownictwo		Usługi	
	% WDB w 2005	zmiana w pkt procentowych 1998–2005	% WDB w 2005	zmiana w pkt procentowych 1998–2005	% WDB w 2005	zmiana w pkt procentowych 1998–2005
Obszar metropolitalny	1,1	–0,7	25,5	–2,5	73,4	3,1
Otoczenie regionalne	4,2	–1,9	32,5	–1,5	62,4	3,2

Źródło: opracowanie własne.

W latach 1998–2005 następował systematyczny spadek udziału sektora rolnego w wartości wytworzonych produktów i usług we wszystkich makroregionach (tab. 17), zwłaszcza w obszarach pozametropolitalnych (–1,9 pkt procentowego), gdyż w gospodarce obszarów metropolitalnych ten sektor już wcześniej odgrywał marginalną rolę (średnio 1,1% udziału w WDB). Z kolei procesy deindustrializacji silniej dotknęły obszary metropolitalne (–2,5 pkt procentowego), a w otoczeniu regionalnym

¹⁷ Strukturę gospodarczą makroregionów metropolitalnych (N = 79) analizowano na podstawie danych EUROSTAT-u o wartości dodanej brutto (WDB) według trzech głównych sektorów – rolnictwa, przemysłu i budownictwa oraz usług – dla układu NUTS3 z 2003 r. Ponadto dla części makroregionów (N = 77) przeprowadzono analizę wewnętrznej struktury w podziale na usługi: proste (sekcje G: handel i naprawy, H: hotele i restauracje, I: transport, gospodarka magazynowa i łączność), zaawansowane (J: pośrednictwo finansowe; K: obsługa nieruchomości i firm), a także publiczne (L: administracja publiczna, M: edukacja, N: ochrona zdrowia, O: działalność usługowa komunalna). Źródłem tych danych była baza danych IGEAT-u, opracowana na potrzeby projektu według układu NUTS3 z 2006 r.

metropolii, mimo spadku udziału o 1,5 pkt procentowego, przemysł wciąż miał duże znaczenie (32,5%). W efekcie tych procesów następował wzrost znaczenia sektora usług, który w metropoliach zyskał 3,1 pkt procentowego udziału – głównie kosztem przemysłu, a w otoczeniu regionalnym 3,2 pkt procentowego udziału, co jest skutkiem stopniowego odchodzenia od tradycyjnej gospodarki agrarnej i przemysłowej.

W przypadku rolnictwa kierunek zmian w obu częściach składowych większości makroregionów był zbieżny, ale w sektorze przemysłowym i usługowym sytuacja była bardziej złożona (tab. 18): w około 20 makroregionach można było zaobserwować przeciwstawne tendencje pod względem zmiany znaczenia tych sektorów w układzie metropolia–region.

Tabela 18. Tendencje strukturalne w metropoliach i ich otoczeniu regionalnym w latach 1998–2005

Typy makroregionu	Udział rolnictwa	Udział przemysłu	Udział usług
Wzrost CEN > Wzrost PER	0	6	24
Wzrost CEN < Wzrost PER	0	3	35
Wzrost CEN i Spadek PER	1	6	7
Spadek CEN < Spadek PER	27	13	1
Spadek CEC > Spadek PER	51	37	0
Spadek CEN i Wzrost PER	0	14	12

Źródło: opracowanie własne.

W większości makroregionów dominującym procesem była deindustrializacja, która następowała szczególnie szybko w otoczeniu regionalnym dużych miast położonych w Wielkiej Brytanii, Włoszech, Francji, krajach Beneluksu oraz w Niemczech (z wyjątkiem Stuttgartu i Erfurtu) (ryc. 20a, s. 128). W niektórych makroregionach procesom relatywnej deindustrializacji obszarów metropolitalnych towarzyszył jednak wzrost znaczenia przemysłu w otoczeniu regionalnym. Do przykładów należą makroregiony stołeczne krajów Europy Środkowej i Wschodniej, w tym Austrii, a także niektóre regiony Hiszpanii (Walencja, Saragossa). Natomiast tylko w nielicznych makroregionach następował wzrost znaczenia przemysłu zarówno na skutek jego szybszego rozwoju w obszarach metropolitalnych (Bilbao, Stuttgart, Saloniki, Graz, Innsbruck czy Erfurt), jak też w otoczeniu regionalnym metropolii (Madryt, Sewilla i Bratysława). Co oczywiste, wzrost uprzemysłowienia prowadził do relatywnego spadku znaczenia sektora usługowego w gospodarce.

Znaczenie sektora usług stosunkowo szybciej rosło w lokalizacjach pozametropolitalnych, ale w niektórych częściach Europy (północna

Anglia i Szkocja, północne Włochy, regiony niektórych miast w Europie Środkowej i Wschodniej oraz w północnych Niemczech) szybciej rosło w metropoliach niż w ich otoczeniu. Co więcej, dość częste były przeciwstawne tendencje rozwoju tego sektora w układzie metropolia–region. Z reguły efektem był relatywny wzrost koncentracji sektora usług, przede wszystkim w regionach stołecznych krajów położonych w Europie Środkowo-Wschodniej. Natomiast względna dekoncentracja usług następowała przede wszystkim w makroregionach hiszpańskich (Madryt, Bilbao), niektórych regionach Niemiec (Stuttgart, Erfurt) i Austrii (Innsbruck, Graz) oraz w mniejszym stopniu w części krajów Europy Środkowo-Wschodniej (Budapeszt, Sofia, Bukareszt).

Syntetyczny obraz różnic strukturalnych między metropolią i regionem dla trzech głównych sektorów można przedstawić przy wykorzystaniu wskaźnika braku podobieństwa, wyrażonego następującym wzorem:

$$\sum_{i \rightarrow N} |a_i/A - b_i/B| / 2$$

gdzie: i – sektor gospodarki, a/A – WDB obszaru metropolitalnego, b/B – WDB otoczenia regionalnego.

Wskaźnik ten może być wyrażony procentowo i przyjmuje wartości od 0 (co oznacza całkowite podobieństwo) do 100 (całkowita odmiennosc struktury gospodarczej).

W latach 1998–2005 przeciętny stopień podobieństwa strukturalnego wewnątrz makroregionów metropolitalnych był bardzo wysoki (około 11%) i stabilny (zmiana tylko o 0,2%), ale różnice między makroregionami były bardzo duże – rozpiętość wartości wskaźnika od 0% do 40%. Jednocześnie tempo zmian struktury gospodarczej było podobne w układzie metropolia–region i wynosiło 3,7 pkt procentowego w obszarach metropolitalnych i 4,1 pkt procentowego w otoczeniu regionalnym.

Różnice strukturalne były szczególnie wysokie w makroregionach stołecznych krajów Europy Środkowo-Wschodniej (Warszawa, Budapeszt, Sofia, Bukareszt, Wilno, Lubljana, Bratysława, Praga) i w Grecji (Ateny) (ryc. 21, s. 129–130). Jednocześnie część makroregionów była homogeniczna wewnętrznie pod względem struktury gospodarczej, np. regiony hiszpańskie: Barcelona, Walencja, Sewilla, region Emilia-Romania we Włoszech czy wybrane regiony Niemiec zarówno północnych (np. Hamburg i Brema), jak i południowych (np. Stuttgart, Norymberga). Z kolei zmiana wartości wskaźnika braku podobieństwa miała dość mozaikowy układ przestrzenny. Różnice pod tym względem z reguły rosły w krajach Europy Środkowej, północnej Anglii oraz Szkocji, a także w wybranych regionach Niemiec (Hamburg, Monachium, Rheine-Ruhr), Włoch (Turyn,

Mediolan, Florencja), Hiszpanii (Walencja, Sewilla) oraz Grecji (Ateny). Natomiast w części najważniejszych makroregionów Europy Zachodniej (w tym w Londynie i Paryżu) struktury gospodarcze metropolii i regionu upodabniały się.

Zmiany strukturalne zachodzące w układzie metropolia–region nie były ze sobą istotnie skorelowane. Oznacza to, że na przykład wzrost znaczenia sektora usług w metropolii nie pociągał za sobą określonych zmian strukturalnych w otoczeniu regionalnym. W efekcie istniało bardzo duże zróżnicowanie makroregionów pod tym względem i każdy układ metropolia-region miał swoją specyfikę.

Tabela 19. Przypadki skrajne pod względem spadku podobieństwa struktury gospodarczej

Makroregion	Rolnictwo WDB		Przemysł i budownictwo WDB		Usługi WDB	
	% w 2005	zmiana w pkt procentowych 1998–2005	% w 2005	zmiana w pkt procentowych 1998–2005	% w 2005	zmiana w pkt procentowych 1998–2005
Obszar metropolitalny						
Warszawa	1,1	–0,5	18,5	–8,2	80,4	8,7
Ateny	0,4	–0,2	15,0	–3,8	84,6	4,0
Ryga	1,3	0,0	19,6	–8,5	79,0	8,6
Groningen	1,3	–0,7	51,2	2,5	47,5	–4,8
Edynburg	0,4	–0,2	16,8	–9,5	82,8	9,7
Otoczenie regionalne						
Warszawa	13,2	–2,6	30,9	3,5	55,9	–0,9
Ateny	7,3	–4,2	47,8	9,5	44,9	–5,3
Ryga	10,4	1,1	27,1	–0,9	62,4	–0,2
Groningen	3,9	–2,0	28,4	–3,2	67,8	2,2
Edynburg	2,1	–1,0	30,2	–3,5	67,7	4,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych EUROSTAT-u.

Wskazuje na to również analiza pięciu przypadków skrajnych pod względem spadku podobieństwa struktury gospodarczej. W części z nich (np. Warszawa i Ateny) następował szybki proces deindustrializacji metropolii przy jednoczesnym rozwoju sektora produkcyjnego w ich otoczeniu regionalnym, a w innych (np. Edynburg) szybkiemu rozwojowi sektora usług w metropolii towarzyszyły procesy deindustrializacji ich zaplecza

regionalnego. Z kolei specyfika regionu miasta Groningen, położonego w północnej Holandii, polegała na wzroście znaczenia przemysłu w gospodarce, co było dość częstym zjawiskiem w mniejszych ośrodkach miejskich, które nie pełniły istotnych funkcji usługowych na rzecz dalszego otoczenia regionalnego.

We współczesnej gospodarce informacyjnej szczególnie istotny na tle pozostałych typów usług jest wzrost znaczenia usług wyspecjalizowanych dla przedsiębiorstw. Analiza udziału usług wyspecjalizowanych, reprezentowanych przez dwie sekcje NACE (J – pośrednictwo finansowe i K – obsługa nieruchomości i firm) w porównaniu do usług prostych (handel i naprawy (G), transport, gospodarka magazynowa i łączność (H) oraz hotele i restauracje (I)) pozwala zauważyć, że im większy udział usług w gospodarce danego makroregionu, tym większy udział usług wyspecjalizowanych (tab. 20).

Tabela 20. Zależność między udziałem usług wyspecjalizowanych w WDB a znaczeniem sektora usługowego (2002)

	Obszar metropolitalny (OM) – udział usług w WDB	Otoczenie regionalne (OR) – udział usług w WDB	Stosunek udziału usług w WDB OM/OR
Udział usług wyspecjalizowanych w WDB			
– obszar metropolitalny	0,61**	0,42**	0,01
– otoczenie regionalne	0,19	0,59**	–0,44**
Udział usług prostych w WDB			
– obszar metropolitalny	0,06	–0,41**	0,46**
– otoczenie regionalne	0,00	0,24*	–0,25*

* Na poziomie istotności 0,05.

** Na poziomie istotności 0,01.

Źródło: opracowanie własne.

Zależność ta była widoczna zarówno w metropolii, jak i w jej otoczeniu regionalnym. Ponadto zaawansowanie usługowe metropolii, zdefiniowane jako duży udział usług wyspecjalizowanych w wartości dodanej brutto, pozytywnie, choć w mniejszym stopniu, wpływało na udział sektora usług w otoczeniu regionalnym. Inna była natomiast rola usług prostych, których duży udział w gospodarce metropolii oznaczał z reguły mały udział usług w WDB otoczenia regionalnego i tym samym większe różnice w znaczeniu sektora usług między metropolią i regionem.

Powyższa zależność może hipotetycznie wskazywać, że świadczenie usług prostych przez ośrodek metropolitalny na rzecz otoczenia regionalnego utrudnia rozwój tych usług w otoczeniu regionalnym i prowadzi

do powstania tzw. efektu cienia metropolii. Analiza porównawcza struktury sektora usługowego pokazuje jednak, że istnieje dodatnia korelacja między znaczeniem sektora usług prostych w metropolii i w otoczeniu regionalnym (tab. 21). Ponadto, co ciekawe, większy udział usług prostych w gospodarce metropolii oznacza mniejsze znaczenie sektora usług wyspecjalizowanych oraz (choć w mniejszym stopniu) usług publicznych w gospodarce otoczenia regionalnego. Zależność ta jest trudna do wyjaśnienia i należy pamiętać, że może być koincydencją, wynikającą z wpływu innych, nieuwzględnionych w tym badaniu czynników.

Tabela 21. Zależność między udziałem różnych typów usług w WDB w metropolii i regionie (2002)

Obszar metropolitalny \ Otoczenie regionalne	Udział usług prostych	Udział usług wyspecjalizowanych	Udział usług publicznych
Udział usług prostych	0,46**	-0,57**	-0,44**
Udział usług wyspecjalizowanych	-0,28*	0,59**	0,26*
Udział usług publicznych	0,17	0,13	0,67**

* Na poziomie istotności 0,05.

** Na poziomie istotności 0,01.

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie przeprowadzonych analiz można sformułować następujące wnioski dotyczące zmian struktury gospodarczej zachodzących w makroregionach metropolitalnych w latach 1998–2005:

- Różnice strukturalne między metropolią i regionem wynikają przede wszystkim z różnego znaczenia przemysłu w gospodarce, podczas gdy znaczenie różnicujące sektora rolnego, wyrażone jego udziałem w wartości dodanej brutto, jest marginalne.
- Trudno jest wskazać powiązania między zmianami strukturalnymi zachodzącymi w metropoliach i ich otoczeniu regionalnym. W niektórych regionach zachodzą podobne procesy (np. wzrost roli usług), a w innych obserwowane są tendencje przeciwstawne (np. uusługowienie gospodarki obszaru metropolitalnego przy jednoczesnej industrializacji otoczenia regionalnego metropolii).
- Rola sektora usług w obszarach metropolitalnych wynika ze znaczenia usług wyspecjalizowanych, a zaawansowaniu usługowemu metropolii zwykle towarzyszy większe uusługowienie otoczenia regionalnego.
- Większe znaczenie sektora usług prostych w metropolii jest skorelowane z mniejszym znaczeniem usług wyspecjalizowanych i publicznych, ale trudno jest wskazać bezpośrednią przyczynę tej zależności.

Sytuacja na rynku pracy

Na podstawie analizy danych przedstawiających sytuację na rynku pracy¹⁸ można ocenić, że zróżnicowanie sytuacji w układzie metropolia–region było pod tym względem, w porównaniu do aspektów demograficznych i strukturalnych, stosunkowo niewielkie. W 2005 r. na 1000 mieszkańców makroregionu metropolitalnego pracowało przeciętnie około 448 osób. W efekcie wskaźnik aktywności zawodowej wynosił 47,7% przy stopie bezrobocia sięgającej 9,5%. Ponadto w okresie 2002–2005 mimo dobrej koniunktury gospodarczej nie nastąpiła wyraźna poprawa sytuacji na makroregionalnych rynkach pracy. Przykładowo, przeciętna stopa bezrobocia pozostawała na tym samym poziomie, pomimo niewielkiego wzrostu poziomu aktywności zawodowej.

Tabela 22. Podstawowe wskaźniki struktury gospodarczej w makroregionach metropolitalnych (2005)

	Pracujący na 100 mieszkańców		Aktywność zawodowa		Stopa bezrobocia	
	% w 2005	Zmiana w pkt procentowych 2000–2005	% w 2005	Zmiana w pkt procentowych 2002–2005	% w 2005	Zmiana w pkt procentowych 2002–2005
Obszar metropolitalny	48,8	0,9	48,9	1,3	8,4	–0,1
Otoczenie regionalne	41,0	0,2	46,6	0,9	10,5	0,1

Źródło: opracowanie własne.

Badane części składowe makroregionów, tj. obszary metropolitalne i ich otoczenie regionalne, różniły się przede wszystkim pod względem liczby pracujących na 1000 mieszkańców (tab. 22), która była wyraźnie wyższa w metropolii. Wynikać to może zarówno z wyższego odsetka ludności w wieku nieprodukcyjnym w otoczeniu regionalnym, jak też z dojazdów do pracy poza granicę obszarów metropolitalnych. Natomiast pod względem aktywności zawodowej i stopy bezrobocia sytuacja na makroregionalnych rynkach pracy była dość zbliżona, przy nieznacznej

¹⁸ Wykorzystane w badaniach dane o sytuacji na makroregionalnych rynkach pracy pochodziły z dwóch źródeł EUROSTAT-u: ESA95 (Europejski System Rachunków Narodowych i Regionalnych) – dane o liczbie pracujących według miejsca pracy, oraz z LFS (Labour Force Survey) – dane o liczbie osób aktywnych zawodowo i stopie bezrobocia według miejsca zamieszkania. Ponadto, pierwsze źródło zawierało dane na poziomie NUTS3 z 2003 r., a drugie – NUTS3 z 2006 r.

przewadze (o około 2 pkt procentowe) obszarów metropolitalnych nad ich otoczeniem regionalnym.

Ponadto w badanych układach metropolia–region dynamika na rynku pracy była dość zbliżona (tab. 23): zazwyczaj sytuacja na rynkach pracy poprawiała się, z reguły bardziej na obszarach metropolitalnych, co obserwowano przede wszystkim w makroregionach brytyjskich, hiszpańskich oraz krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Natomiast w znacznej części makroregionów niemieckich, francuskich, włoskich i austriackich na rynkach pracy następowało pogorszenie, które dotyczyło obu części składowych makroregionów metropolitalnych. W pozostałych krajach sytuacja była bardzo zróżnicowana, a rozmieszczenie poszczególnych typów makroregionów dość mozaikowe, zwłaszcza we Włoszech i Polsce (ryc. 22, s. 131–132).

Tabela 23. Tendencje na rynku pracy w metropoliach i ich otoczeniu regionalnym

Typy makroregionu	Pracujący na 100 mieszkańców	Aktywność zawodowa	Stopa bezrobocia (odwrócona skala)
Wzrost CEN > Wzrost PER	24	24	11
Wzrost CEN < Wzrost PER	15	13	7
Wzrost CEN i Spadek PER	7	2	16
Spadek CEN < Spadek PER	1	21	15
Spadek CEC > Spadek PER	17	5	20
Spadek CEN i Wzrost PER	10	9	5

Źródło: opracowanie własne.

Stan oraz zmiana sytuacji na rynku pracy były dość podobne w badanych układach metropolia–region. W szczególności poprawa na rynku pracy metropolii oznaczała z reguły poprawę na rynku pracy otoczenia regionalnego, przede wszystkim pod względem stopy bezrobocia ($k = 0,68$) oraz liczby pracujących na 100 mieszkańców ($k = 0,72$). Słabsze było natomiast powiązanie wewnątrzregionalne pod względem zmiany aktywności zawodowej ($k = 0,54$). Podobna była również korelacja stanu trzech badanych wskaźników (pracujących, aktywności i bezrobocia) w 2005 r. między metropolią i regionem. Ponadto w 2005 r. wysoka stopa bezrobocia w obszarze metropolitalnym była silnie statystycznie skorelowana z małym odsetkiem liczby pracujących na 100 mieszkańców w otoczeniu regionalnym, co jest dość trudne do wytłumaczenia. Być może wynika to z negatywnego wpływu problemów metropolii na powiązania kooperacyjne w układzie metropolia–region.

Należy zwrócić uwagę, że dynamika na rynkach pracy w badanych układach metropolia–region w dużej mierze wynikała z ogólnokrajowej

konjunktury gospodarczej. Jednocześnie w latach 2002–2005 sytuacja była pod tym względem dość zróżnicowana w poszczególnych krajach. Największy spadek stopy bezrobocia odnotowano w krajach Europy Środkowo-Wschodniej (poza Bułgarią), zwłaszcza w krajach nadbałtyckich (Litwa, Łotwa, Estonia), a także w Polsce, Słowacji i Rumunii. Natomiast wśród krajów UE15 sytuacja poprawiła się w Hiszpanii i Włoszech, a pogorszyła – choć w mniejszym stopniu – w Niemczech, Portugalii, Szwecji i Holandii (ryc. 23, s. 133).

Tabela 24. Sytuacja na rynku pracy w metropolii i otoczeniu regionalnym (*k* Pearsona)

Metropolia \ Region	Pracujący na 100 mieszkańców	Aktywność zawodowa	Stopa bezrobocia
a) stan (2005)			
Pracujący na 100 mieszkańców	0,58**	0,30*	–0,33*
Aktywność zawodowa	0,15	0,52**	–0,07
Stopa bezrobocia	–0,77**	–0,24*	0,58**
b) zmiana (2002–2005)			
Pracujący na 100 mieszkańców	0,72**	–0,02	–0,59**
Aktywność zawodowa	0,06	0,54**	0,22*
Stopa bezrobocia	–0,53**	0,33*	0,68**

* Na poziomie istotności 0,05.

** Na poziomie istotności 0,01.

Źródło: opracowanie własne.

Powyższe tendencje do pewnego stopnia znajdują swoje odzwierciedlenie w analizie przypadków skrajnych (tab. 25): największe spadki stopy bezrobocia wyrażone w punktach procentowych miały miejsce w metropoliach Europy Południowej – w Neapolu (Włochy) i Sewilli (Hiszpania) oraz w Europie Środkowo-Wschodniej – Wilnie (Litwa), Warnie i Sofii (Bułgaria). Ograniczaniu bezrobocia towarzyszył szybki przyrost liczby pracujących na 100 mieszkańców, co było szczególnie widoczne w Bułgarii. Ponadto stopa bezrobocia spadła w porównywalnym stopniu również w otoczeniu regionalnym tych metropolii (poza Neapolem). W efekcie nastąpiło ujednolicenie sytuacji na regionalnych rynkach pracy, z wyjątkiem Sewilli i Warny, w których bezrobocie było wciąż dotkliwiej odczuwane w otoczeniu regionalnym metropolii.

Najbardziej sytuacja na rynku pracy (wzrost stopy bezrobocia rzędu 3–5 pkt procentowych) pogorszyła się w czterech metropoliach niemieckich oraz w Porto w Portugalii. Procesy te w równym stopniu dotknęły

Tabela 25. Przypadki skrajne pod względem zmiany stopy bezrobocia w obszarze metropolitalnym

Makroregion	Obszar metropolitalny				Otoczenie regionalne			
	stopa bezrobocia		pracujący na 100 mieszkańców		stopa bezrobocia		pracujący na 100 mieszkańców	
	% w 2005	zmiana w pkt procentowych 2002–2005	% w 2005	zmiana w pkt procentowych 2002–2005	% w 2005	zmiana w pkt procentowych 2002–2005	% w 2005	zmiana w pkt procentowych 2002–2005
Obszary metropolitalne o największym spadku stopy bezrobocia								
Neapol	15,2	-7,2	31,5	-0,2	14,1	-0,3	31,5	-1,3
Sewilla	13,9	-6,3	37,9	3,0	17,1	-8,6	34,9	2,6
Włino	8,6	-5,9	46,6	4,6	7,1	-8,1	40,5	3,6
Warna	9,5	-5,8	46,2	12,0	16,7	-10,8	41,0	6,5
Sofia	8,0	-4,7	53,5	9,7	10,3	-7,1	39,7	3,6
Obszary metropolitalne o największym wzroście stopy bezrobocia								
Saarbrücken	11,4	3,3	50,8	0,8	10,2	3,5	39,3	-0,2
Hanower	11,0	3,3	51,1	0,0	10,8	2,8	41,4	-0,2
Ruhr-Rheine	11,3	3,6	47,2	-0,1	8,8	2,8	44,8	-0,3
Brema	11,6	4,5	48,0	-1,0	11,7	4,6	43,5	-0,4
Porto	10,8	4,8	46,1	-2,3	7,4	3,5	48,5	-1,5

Źródło: opracowanie własne.

metropolii i jej otoczenia regionalnego, a w rezultacie wysokość stopy bezrobocia była zbliżona w całym makroregionie. Czynnikiem różnicującym w tych układach metropolia–region była natomiast liczba pracujących na 100 mieszkańców, która wahała się między 45–52 w obszarze metropolitalnym i między 39–48 w otoczeniu regionalnym metropolii.

Wzrost gospodarczy mimo braku wyraźnej poprawy na rynku pracy był możliwy przede wszystkim dzięki wzrostowi wydajności pracy, która jednak w badanych makroregionach metropolitalnych była dość zróżnicowana (tab. 26). Porównanie wydajności w przemyśle i usługach (bez uwzględniania ich zróżnicowania wewnętrznego) wskazuje na wyższą wydajność pracy w tym pierwszym sektorze (o 13% większą w metropolii i 11% w otoczeniu regionalnym). Różnica ta wciąż się pogłębia (około 5–6 pkt procentowych w latach 2002–2005). Z kolei wydajność pracy w przemyśle była aż 2,5–3 razy wyższa niż w rolnictwie zarówno w metropolii, jak i w otoczeniu regionalnym, a ten stosunek w ciągu trzech lat zauważalnie wzrósł.

Tabela 26. Różnice wydajności pracy między sektorami i ich zmiana (średnia nie-ważona)

Stosunek	Obszar metropolitalny		Otoczenie regionalne	
	2002	2005	2002	2005
Przemysł/Usługi	1,069	1,133	1,066	1,111
Przemysł/Rolnictwo	2,658	3,139	2,439	2,699

Źródło: opracowanie własne.

Porównanie obszarów metropolitalnych i otoczenia regionalnego pokazało, że o ile wydajność pracy w rolnictwie była dość zbliżona i ulegała dalszemu upodobnieniu w okresie 1998–2005, o tyle różnice w dwóch pozostałych sektorach były bardzo duże i rosły (tab. 27). Wydajność pracy w sektorze przemysłowym w metropoliach była o około 17% wyższa niż w otoczeniu regionalnym. Podobna była skala różnic wydajności pracy w usługach (14%), jednak z uwagi na duże wewnętrzne zróżnicowanie tego sektora należy oczekiwać, że była ona znacznie większa w przypadku usług wyspecjalizowanych, a mniejsza w sektorze usług prostych i publicznych.

Na podstawie przeprowadzonych analiz można sformułować następujące wnioski na temat sytuacji na makroregionalnym rynku pracy w latach 1998–2005:

- Zasoby siły roboczej w obszarach metropolitalnych były większe i lepiej wykorzystywane niż w otoczeniu regionalnym metropolii.
- Wyraźne były powiązania między sytuacją na rynku pracy metropolii i jej otoczenia regionalnego, bardziej jeżeli chodzi o dynamikę niż

o sytuację na makroregionalnym rynku pracy – w dużej mierze wynikało to jednak ze zmian na krajowym rynku pracy.

- Sytuacja na makroregionalnych rynkach pracy była dość stabilna mimo dobrej koniunktury gospodarczej, a wzrost gospodarczy był przede wszystkim rezultatem wzrostu wydajności pracy.
- Różnice w wydajności pracy między metropolią i regionem były stosunkowo duże, zarówno w sektorze przemysłowym, jak i usługowym.

Tabela 27. Stosunek wydajności pracy między metropolią a regionem w makroregionach metropolitalnych (średnia nieważona)

	Rolnictwo		Przemysł		Usługi	
	stosunek 2005	zmiana w pkt procentowych 1998–2005	stosunek 2005	zmiana w pkt procentowych 1998–2005	stosunek 2005	zmiana w pkt procentowych 1998–2005
Stosunek wydajności pracy OM/OR	1,03	-0,03	1,17	0,02	1,14	0,01

Źródło: opracowanie własne.

Wielowymiarowa spójność makroregionów metropolitalnych

Spójność wewnątrzregionalną należy oceniać nie tylko pod kątem wyrównywania różnic w poziomie rozwoju między obszarem metropolitalnym i jego dalszym otoczeniem regionalnym, ale – co wydaje się istotniejsze – pod kątem zgodności kierunków przekształceń obu tych układów terytorialnych. Te przekształcenia mogą dotyczyć, poza wymiarem *stricto* gospodarczym (PKB *per capita*), także innych aspektów, m.in. demograficznego, strukturalnego oraz sytuacji na rynku pracy. Do oceny podobieństwa przekształceń wewnątrzregionalnych w makroregionach metropolitalnych wybrano dziewięć z przedstawionych wyżej zmiennych:

- Demografia: zmiana liczby ludności, przyrost naturalny, saldo migracji,
- Struktura gospodarcza: zmiana udziału rolnictwa, przemysłu i usług,
- Rynek pracy: zmiana liczby pracujących na 100 mieszkańców, zmiana wskaźnika aktywności zawodowej i stopy bezrobocia.

Następnie dokonano wartościowania tych zmiennych; za pozytywne uznano: wzrost liczby ludności, dodatni przyrost naturalny i saldo migracji; wzrost znaczenia usług w gospodarce i spadek znaczenia rolnictwa; a także wzrost liczby pracujących i aktywności zawodowej oraz spadek stopy bezrobocia. W przypadku przemysłu, z uwagi na duże znaczenie

wewnętrznej struktury tego sektora, odstąpiono od próby wartościowania na tym poziomie agregacji.

W części badanych makroregionów metropolitalnych widoczna była pewna niezgodność kierunków przekształceń (tab. 28), dotycząca zazwyczaj tylko jednego z trzech badanych aspektów (2–3 badane wskaźniki w przypadku 35 makroregionów). Nieznacznie częściej wiązało się to z przewagą pozytywnych tendencji w obszarze metropolitalnym (20 przypadków) nad otoczeniem regionalnym (15 przypadków). Natomiast przy większej niezgodności kierunków przekształceń (obejmujących cztery i więcej wskaźników) – którą zaobserwowano tylko w ośmiu makroregionach – przewaga pozytywnych tendencji w obszarze metropolitalnym była bardzo widoczna, co mogło wynikać z wymywania zasobów rozwojowych z otoczenia regionalnego do metropolii.

Z kolei kierunek przekształceń wewnątrzregionalnych był podobny w 31 makroregionach metropolitalnych (około 40%). Co więcej, z reguły prowadziło to do względnego umocnienia się pozycji otoczenia regionalnego (19 przypadków), co mogło wskazywać albo na jego endogenny potencjał wzrostu, albo na pozytywne efekty rozprzestrzeniania procesów rozwojowych, płynące z ośrodka metropolitalnego.

Tabela 28. Zgodność kierunków przekształceń w makroregionach metropolitalnych

Zgodność kierunków przekształceń (0 lub 1 wskaźnik)		Niezdgodność kierunków przekształceń (2 i więcej wskaźników)			
N = 31		N = 43			
Przewaga* OM	Przewaga* OR	Wysoka (4 i więcej wskaźników)		Niska (2 lub 3 wskaźniki)	
N = 12	N = 19	N = 8		N = 35	
		Przewaga* OM	Przewaga* OR	Przewaga* OM	Przewaga* OR
		N = 8	N = 0	N = 20	N = 15

* Co najmniej pięć wskaźników.

Źródło: opracowanie własne.

Rozmieszczenie poszczególnych typów makroregionów metropolitalnych w przestrzeni europejskiej było dość mozaikowe i trudne do generalizacji. Największa wewnątrzregionalna niezgodność kierunków

przekształceń występowała w makroregionach położonych w Europie Środkowo-Wschodniej (sześć z ośmiu przypadków). Były to przede wszystkim makroregiony stołeczne: Warszawy, Bukaresztu, Sofii, Lublany, a także Wrocławia i Drezna. W tej grupie znalazły się również Ateny oraz Saarbrücken. Mniejsza niezgodność, której towarzyszyła przewaga tendencji korzystniejszych w obszarze metropolitalnym nad otoczeniem regionalnym, była również dość częsta w krajach Europy Środkowej i Wschodniej: Austrii, Czechach, Węgrzech oraz Litwie, a także w niektórych makroregionach włoskich i hiszpańskich. Ponadto w tej grupie znalazły się m.in. policentryczne makroregiony metropolitalne środkowej Anglii oraz Holandii. Pewna niezgodność tendencji rozwojowych przy korzystniejszej sytuacji w otoczeniu regionalnym dotyczyła z kolei pozostałej części makroregionów stołecznych: Paryża, Lizbony, Dublina, Berlina, Tallina i Helsinek oraz Bratysławy. W tej grupie znalazły się też niektóre makroregiony brytyjskie, francuskie i włoskie. Natomiast pełną zgodnością kierunków przekształceń charakteryzowały się makroregiony niemieckie, a ponadto części brytyjskich (z Londynem) i hiszpańskich (z Barceloną) oraz pojedyncze makroregiony w Szwecji i na Łotwie.

4.2. TYPOLOGIA MAKROREGIONÓW METROPOLITALNYCH

Jak pokazano w powyższych analizach, metropolitalne makroregiony Europy, mimo pewnych cech wspólnych stanowiły jednak dość zróżnicowany zbiór, także pod względem dynamiki wzrostu gospodarczego, procesów demograficznych, przemian strukturalnych i sytuacji na rynku pracy. W dużym stopniu był to efekt rozwoju zależnego od ścieżki, wynikającego z odmiennego ukształtowania się tych jednostek terytorialnych w historycznych procesach długiego trwania. W związku z tym w tej części raportu podjęto próbę wskazania najważniejszych wymiarów zróżnicowań obszarów metropolitalnych oraz ich otoczenia regionalnego. Wymiary te zostały następnie wykorzystane do stworzenia osobnych klasyfikacji metropolii i ich regionów, a także – będącej ich wypadkową – typologii makroregionów metropolitalnych. Opracowana typologia posłużyła analizie dynamiki zróżnicowań wewnątrzregionalnych, co pozwoliło sformułować pewne uogólnienia dotyczące ścieżek rozwojowych poszczególnych typów makroregionów.

Metodologia badań

W badaniach w dość sformalizowany sposób wyróżniono najważniejsze wymiary zróżnicowań oraz klas typologicznych makroregionów. W tym celu wykorzystano analizy wielowymiarowe (analizę składowych

głównych i skupień), co przynajmniej w pewnej mierze pozwoliło zobiektywizować otrzymane rezultaty. Poniżej przedstawiono zestawienie zmiennych wykorzystanych w badaniach oraz krótką charakterystykę zastosowanych metod.

Analizę regionalnych różnicowań społeczno-gospodarczych można prowadzić zarówno na podstawie celowego doboru zmiennych, jak też eksploracyjnie, przy wykorzystaniu możliwie dużego zestawu wskaźników. W tych badaniach zastosowano drugą z tych metod. Należy jednocześnie pamiętać o tym, że dobór cech był silnie uwarunkowany dostępnością porównywalnych danych o podregionach NUTS3 w badanych krajach. W efekcie do analiz wykorzystano dane o:

- Poziomie rozwoju gospodarczego: PKB *per capita* (EUR i średnia krajowa = 100),
- Potencjałe ludnościowym i charakterystyce systemu osadniczego: liczba ludności, gęstość zaludnienia (os/km²), liczba ludności ośrodka metropolitalnego (osoby i procent ludności obszaru metropolitalnego),
- Strukturze gospodarczej: wartość dodana brutto według podstawowych sektorów: rolnictwa, przemysłu i usług (%), wartość dodana według grup usług: prostych, wyspecjalizowanych i publicznych (procent ogółem i procent sektora usług),
- Wydajności pracy: wydajność (EUR), wydajność w podstawowych sektorach gospodarki i grupach usług (EUR i procent wydajności ogółem),
- Rynku pracy: pracujący (na 100 mieszkańców), aktywność zawodowa (w procentach), stopa bezrobocia (w procentach).

Ogółem do analiz wykorzystano 25 zmiennych, z których część stanowiły zmienne dopełniające. Niewątpliwie rozszerzenie tego zestawu o wskaźniki przedstawiające kapitał ludzki, stopień innowacyjności, kapitał społeczny czy otoczenie instytucjonalne umożliwiłoby pełniejsze przedstawienie najważniejszych wymiarów różnicowań. Niestety brak tych danych dla podregionów NUTS3 w znacznej części badanych krajów nie pozwolił na ich uwzględnienie. Analizy przeprowadzone w regionach krajów Europy Środkowo-Wschodniej (Smętkowski, Wójcik 2009) pokazały, że wskaźniki te są skorelowane ze zmiennymi wykorzystanymi w badaniach, co pozwala zakładać, że związane z nimi wymiary różnicowań mogły zostać przynajmniej częściowo ukazane dzięki zastosowaniu wielowymiarowych metody analizy danych.

Do określenia głównych wymiarów różnicowań części składowych makroregionów metropolitalnych wykorzystano analizę czynnikową i zastosowano metodę składowych głównych, która ma charakter eksploracyjny, polegający na redukcji liczby zmiennych, zastępowanych przez słabo skorelowane ze sobą składowe główne, stanowiące *de facto* metacechy różnicowań. W efekcie możliwe jest ograniczenie liczby zmiennych bez

jednoczesnej utraty kluczowych informacji. Waga wyróżnionych składowych wynika z wielkości wyjaśnianej wariancji, a do dalszych analiz najczęściej wykorzystuje się te, które objaśniają więcej zróżnicowania niż pojedyncza zmienna – w tym przypadku zastosowano test osypiska (Catell 1966). Następnie przeprowadzono redukcję zmiennych na podstawie metody korelacyjno-czynnikowej zaproponowanej przez Grzegorza Gorzelaka (1979), polegającej na eliminacji mało istotnych zmiennych, które charakteryzują się: niskim współczynnikiem zmienności (przyjęto wartość 0,1) i wysokim skorelowaniem (przyjęto wartość 0,8), a także słabo skorelowanych z wyróżnionymi składowymi głównymi przed rotacją (przyjęto wartość 0,4). Następnie, w celu łatwiejszej interpretacji wymiarów zróżnicowań, otrzymane składowe główne przekształcono ortogonalnie, stosując metodę Varimax. Przy określeniu umownych nazw składowych wykorzystano rozkład przestrzenny wartości poszczególnych składowych oraz inne informacje kontekstowe.

Wszystkie powyższe składowe zróżnicowań społeczno-przestrzennych zostały w kolejnym kroku wykorzystane do klasyfikacji części składowych makroregionów metropolitalnych. Klasyfikację tę przeprowadzono za pomocą hierarchicznej analizy skupień przy zastosowaniu optymalizacyjnej metody Warda. Jej zaletą jest stosunkowo duża homogeniczność otrzymanych klas typologicznych, ale jednocześnie tendencja do wyróżniania wielu niedużych skupień. Na tej podstawie otrzymano drzewo klasyfikacyjne (dendrogram), które pozwala wyróżnić podobne do siebie jednostki. Próg podobieństwa ustalono arbitralnie w przedziale 20–30% maksymalnej odległości między elementami, a jego dokładna wysokość zależała od kształtu otrzymanego drzewa klasyfikacyjnego. Na podstawie średnich wartości badanych metacech wyróżniono klasy typologiczne i nazwano je w dość umowny sposób na podstawie analizy ich rozmieszczenia i innych kontekstowych informacji.

Klasyfikacja obszarów metropolitalnych

Na podstawie przeprowadzonej analizy czynnikowej można wyróżnić cztery najważniejsze wymiary różnicujące obszary metropolitalne pod względem ludnościowo-gospodarczym (Aneks 3):

- Składowa pierwsza, nowoczesna gospodarka (25% wyjaśnianej wariancji), która wskazywała na wysoko rozwinięte, wyspecjalizowane ośrodki usługowe, charakteryzujące się dużą wydajnością pracy w przemyśle oraz dobrą sytuacją na rynku pracy,
- Składowa druga, potencjał ludnościowy (16% wyjaśnianej wariancji), która wskazywała na ludne oraz gęsto zaludnione i zazwyczaj zdeindu-

strializowane obszary metropolitalne, w których sektor usług – zwłaszcza wyspecjalizowanych – miał duże znaczenie w gospodarce,

- Składowa trzecia, krajowe bieguny wzrostu (12% wyjaśnianej wariancji), która wskazywała obszary metropolitalne wysoko rozwinięte na tle kraju z dość dużym udziałem usług prostych w gospodarce i o niedużym znaczeniu usług publicznych,
- Składowa czwarta, słaba strefa podmiejska (12% wyjaśnianej wariancji), która wskazywała monocentryczne obszary metropolitalne o małej gęstości zaludnienia i niskiej wydajności pracy w rolnictwie.

Lepsza ocena wartości diagnostycznej wyróżnionych składowych możliwa jest na podstawie analizy przestrzennego rozmieszczenia ich wartości (ryc. 25, s. 135–136).

Wysokie wartości pierwszej składowej były charakterystyczne przede wszystkim dla obszarów metropolitalnych położonych w krajach wysoko rozwiniętych, tj. w Niemczech (Frankfurt nad Menem i południowa część kraju), Austrii i we Francji (szczególnie Paryż) i Włoszech (północna część) oraz w krajach skandynawskich i Irlandii. Na drugim biegunie znalazły się metropolie położone w krajach Europy Środkowej i Wschodniej oraz w Grecji i na Półwyspie Iberyjskim. Składowa ta wskazywała do pewnego stopnia (z pominięciem Wielkiej Brytanii i Holandii) – na klasyczny gospodarczy wymiar zróżnicowań europejskich, związany z nowoczesnością gospodarki w układzie centrum–peryferie.

Wysokie wartości drugiej składowej charakteryzowały przede wszystkim największe obszary metropolitalne, z reguły stołeczne: Londyn, Paryż, Rzym, Madryt, Berlin i Warszawę – oraz policentryczne dawne konurbacje przemysłowe: Rheine-Ruhr i środkową Anglię. Pozostałe stolicy – oprócz najmniejszych państw – również miały stosunkowo wysokie wartości tej składowej. Poza nimi w grupie tej znalazły się także inne duże ośrodki miejskie, np. Frankfurt nad Menem, Mediolan, Lyon i Tuluza oraz Neapol. Z kolei najmniejsze wartości składowej zanotowano w uprzemysłowionych obszarach metropolitalnych mniejszych miast – Bilbao, Saragossy, Warny, Regensburga czy Groningen. W efekcie składowa ta wskazywała na wymiar ludnościowy zróżnicowań i obejmowała najważniejsze w Europie obszary koncentracji ludności, w których rozwinięte były funkcje usługowe na rzecz krajowych i ponadnarodowych obszarów gospodarczych.

Wysokie wartości trzeciej składowej zaobserwowano przede wszystkim w metropoliach wyróżniających się wysokim poziomem rozwoju na tle gospodarek krajowych – przede wszystkim w stolicach, w tym zwłaszcza położonych w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Te ośrodki dość często cechowały się dużym udziałem usług prostych – rozwiniętych funkcji handlowych, transportowych, a także związanych z obsługą ruchu

turystycznego. Na drugim biegunie znalazły się ośrodki miejskie o relatywnie niewielkiej zamożności w porównaniu z poziomem krajowym, co było widoczne we Francji, Wielkiej Brytanii i we wschodnich Niemczech (nie wyłączając Berlina) oraz środkowych (nie wyłączając Rzymu) i południowych Włoszech. Składowa ta prezentuje więc krajowy wymiar zróżnicowań związany m.in. z obsługą gospodarek narodowych przez najważniejsze bieguny wzrostu.

Tabela 29. Średnie wartości składowych głównych według typów obszarów metropolitalnych

Typ obszaru metropolitalnego	Nowoczesna gospodarka	Potencjał ludnościowy	Krajowy biegun wzrostu	Słaba strefa podmiejska
(1) Dobrze rozwinięte, duże ośrodki usługowe	0,62	0,53	-0,20	0,38
(2) Dobrze rozwinięte, małe i monocentryczne obszary metropolitalne	0,87	-0,87	0,19	1,61
(3) Wielkie, policentryczne obszary metropolitalne	0,32	2,04	0,06	-1,16
(4) Dobrze rozwinięte, małe ośrodki pełniące funkcje ogólnokrajowe	0,79	-0,70	0,77	-0,82
(5) Drugorzędne krajowe obszary metropolitalne	-0,28	-0,23	-1,66	-0,47
(6) Tradycyjne, monocentryczne obszary metropolitalne pełniące funkcje ogólnokrajowe	-0,99	0,23	1,40	0,99
(7) Tradycyjne obszary metropolitalne średniej wielkości	-1,27	-0,50	0,14	-0,13

Źródło: opracowanie własne.

Ostatnia składowa główna wskazuje natomiast obszary metropolitalne o dużym stopniu monocentryczności – tj. ludnościowej dominacji największego ośrodka miejskiego przy stosunkowo dużym odsetku pracujących w rolnictwie w strefie podmiejskiej (i związanej z tym niskiej wydajności pracy w tym sektorze) – przede wszystkim metropolie Europy Środkowej i Wschodniej (w tym Austrii), a także kilka obszarów metropolitalnych położonych w Europie Zachodniej – Tuluza, Edynburg, Rzym, Monachium, Norymberga, Sztokholm. Pozostałe metropolie krajów dawnej UE15 cechowały się przeciętnymi lub niskimi wartościami tej składowej, która w największym stopniu pokazuje rolniczy wymiar zróżnicowań w strefie podmiejskiej metropolii na europejskiej osi Wschód–Zachód.

Należy podkreślić, że wyróżnione składowe główne wyjaśniały tylko część zróżnicowań badanych obszarów metropolitalnych (65,6% wariancji). Może to wskazywać na istnienie innych, nieobjętych badaniami wymiarów zróżnicowań związanych np. z kapitałem ludzkim i społecznym, a także otoczeniem instytucjonalnym.

Wartości tych czterech składowych wykorzystano do klasyfikacji makroregionów, której rezultat przedstawiono przy pomocy dendrogramu (ryc. 26, s. 137).

Wyróżnienie klas nie zostało w tym przypadku sformalizowane, a główną rolę przy ich wskazaniu i nazwaniu odegrała analiza struktury dendrytu oraz przestrzenne rozmieszczenie wyróżnionych typów. W efekcie poszczególne klasy typologiczne nazwano w odpowiedni – choć czasami dość umowny – sposób na podstawie ich przestrzennego rozmieszczenia oraz analizy średnich wartości wskaźników oraz innych informacji kontekstowych.

Na podstawie danych zaprezentowanych w tabeli 29 i na rycinie 27 (s. 138) można wskazać siedem klas typologicznych obszarów metropolitalnych, które w dużym uproszczeniu da się określić w następujący sposób:

- Dobrze rozwinięte, duże ośrodki usługowe, których typowym przykładem był francuski Lyon, ale można je było odnaleźć w innych krajach od Szwecji do Portugalii. W tej grupie wyróżniała się podgrupa metropolii stołecznych. Większość z tych obszarów charakteryzowała się stosunkowo wysokim stopniem monocentryczności.
- Dobrze rozwinięte, małe i monocentryczne obszary metropolitalne, których typowym przykładem był austriacki Salzburg. Występowały one tylko w Austrii i Słowenii. Inną ich cechą charakterystyczną była niska wydajność pracy w sektorze rolnym strefy podmiejskiej, co prawdopodobnie związane było z ich położeniem w rejonach górskich.
- Wielkie, policentryczne obszary metropolitalne, wśród których da się wyróżnić dwa podtypy, różniące się do pewnego stopnia strukturą gospodarczą: podtyp usługowy (Londyn, Paryż i regionu Randstad w Holandii) oraz podtyp przemysłowy (Rhein-Ruhr oraz środkowa Anglia).
- Dobrze rozwinięte, małe obszary metropolitalne pełniące funkcje ogólnokrajowe, których typowym przykładem był włoski Turyn. Były one charakterystyczne wyłącznie dla północnych Włoch i południowych Niemiec.
- Drugorzędne krajowe obszary metropolitalne, których typowym przykładem było belgijskie Liège, a podstawową cechą charakterystyczną – występowanie w krajach o złożonej strukturze systemu osadniczego. Do tego typu zaliczały się obszary metropolitalne położone m.in. we wschodnich Niemczech oraz w południowej części Włoch i Hiszpanii, a także Szkocji i północnej Anglii.

- Tradycyjne, monocentryczne obszary metropolitalne, pełniące funkcje ogólnokrajowe, których typowym przykładem był estoński Tallin, ale też prawie wszystkie (z wyjątkiem Budapesztu) stolice krajów Europy Środkowej i Wschodniej.
- Tradycyjne obszary metropolitalne średniej wielkości, których typowym przykładem był Gdańsk, ale przede wszystkim obszary metropolitalne położone w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, Grecji oraz Półwyspu Iberyjskiego. W tej grupie wyróżniały się pod względem wielkości (mierzonej liczbą ludności oraz pełnionych funkcji) obszary metropolitalne Aten i Barcelony.

Klasyfikacja otoczenia regionalnego metropolii

Na podstawie przeprowadzonej analizy czynnikowej można wyróżnić cztery najważniejsze wymiary różnicujące otoczenie regionalne metropolii pod względem potencjału ludnościowo-gospodarczego (zob. Aneks 4):

- Składowa pierwsza, nowoczesna gospodarka (20% wyjaśnianej wariancji), która przyjmuje wysoką wartość w regionach o dobrze rozwiniętej gospodarce, dużym udziale usług i dużej wydajności pracy, także w rolnictwie, oraz dobrej sytuacji na rynku pracy,
- Składowa druga, rozwinięty rynek pracy (16% wyjaśnianej wariancji), która wskazuje na dobrą sytuację na regionalnym rynku pracy przy jednoczesnym dużym znaczeniu przemysłu w gospodarce i wysokim poziomie rozwoju na tle kraju,
- Składowa trzecia, potencjał ludnościowy (14% wyjaśnianej wariancji), która odnosi się do gęsto zaludnionych regionów z dużymi miastami i wydajnym rolnictwem,
- Składowa czwarta, dualność gospodarki (10% wyjaśnianej wariancji), która związana jest z wysoką wydajnością pracy poza rolnictwem i niską w sektorze rolniczym oraz dużym udziałem usług prostych w strukturze gospodarki.

Lepsza ocena przydatności diagnostycznej wyróżnionych składowych możliwa jest na podstawie analizy przestrzennego rozmieszczenia ich wartości (ryc. 28).

Pierwsza składowa różnicowała makroregiony ze względu na poziom rozwoju gospodarczego, który był wyższy w krajach europejskiego rdzenia i niższy w dawnych krajach kohezyjnych EU15 oraz nowych krajach członkowskich. Z wysokim poziomem rozwoju silnie związany był duży udział sektora usług w wartości dodanej brutto i niski udział przemysłu, a także duża wydajność pracy w sektorze rolnym związana z małą liczbą pracujących w tej branży. W efekcie – wyraźniej niż w przypadku pierwszej składowej zróżnicowań obszarów metropolitalnych – składowa ta

wskazywała na klasyczny wymiar zróżnicowań, związany z **nowoczesnością gospodarki w europejskim układzie centrum–peryferie**.

Druga składowa dotyczy dobrej sytuacji na regionalnym rynku pracy przy dość dużym znaczeniu przemysłu w gospodarce. Regiony takie zazwyczaj zajmowały wysoką pozycję w krajowej przestrzeni gospodarczej. Tworzyły one wyraźne skupisko z centrum w południowych Niemczech, północnych Włoszech i zachodniej Austrii oraz szeroką strefą zewnętrzną, obejmującą środkowe Niemcy, Czechy, wschodnią Austrię i Słowenię. Ponadto wysokie wartości tej składowej były charakterystyczne dla regionów Barcelony i Porto oraz południowej i środkowej Anglii. Natomiast otoczenie regionalne metropolii w krajach Europy Środkowo-Wschodniej (włącznie z byłym NRD), we Francji, Hiszpanii oraz południowych Włoszech cechowało się niskimi wartościami tej składowej. Można więc w uproszczeniu stwierdzić, że składowa ta wskazywała na **rozwinięty rynek pracy w regionach przemysłowych**.

Trzecia składowa wiązała się z istnieniem w otoczeniu regionalnym metropolii innych dużych miast przy dużej gęstości zaludnienia i dość dużej wydajności pracy w rolnictwie. Wysokie wartości tej metacechy zróżnicowań były charakterystyczne dla otoczenia regionalnego Paryża, Londynu, metropolii krajów Beneluksu oraz zachodnich i południowych Niemiec, a także północnych Włoch i Czech. Bardziej peryferyjne regiony zazwyczaj (z wyjątkiem otoczenia regionalnego Warny oraz Walencji) przyjmowały niższe wartości tej składowej, która wskazywała na **wymiar ludnościowy** zróżnicowań, pokazując jednocześnie pewną policentryczność otoczenia regionalnego metropolii.

Wysokie wartości ostatniej składowej zróżnicowań notowano w regionach o dużej wydajności pracy w usługach i przemyśle i niewielkiej w rolnictwie. Ponadto w strukturze gospodarczej tych regionów dużą rolę odgrywały usługi proste. Ten typ zaplecza regionalnego był charakterystyczny dla Niemiec (z wyjątkiem części północnej), a także dla wybranych regionów Europy Środkowo-Wschodniej. Mozaikowo występował w innych krajach europejskich (Szwecja, Włochy, Irlandia, Portugalia). Ta składowa wskazuje na **dualność gospodarki**, związaną z dużymi różnicami w wydajności pracy między sektorem rolnym i działalnością pozarolniczą, a także z funkcjami świadczonymi przez ośrodki metropolitalne na rzecz ich regionalnego otoczenia.

Należy podkreślić, że wyróżnione składowe główne wyjaśniały tylko część zróżnicowań otoczenia regionalnego badanych metropolii (59,6% całkowitej wariancji, czyli jeszcze mniej niż w przypadku obszarów metropolitalnych).

Wartości tych czterech głównych składowych zróżnicowań wykorzystano do klasyfikacji otoczenia regionalnego metropolii, przedstawionej na dendrogramie (ryc. 29, s. 141).

Tabela 30. Średnie wartości składowych głównych według typów otoczenia regionalnego

Typ otoczenia regionalnego	Nowoczesna gospodarka	Rozwinięty rynek pracy	Potencjał ludnościowy	Dualność gospodarki
(1a) Rozwinięty rynek pracy i znaczne uprzemysłowienie w regionach o małej gęstości zaludnienia	-0,66	0,77	-0,74	-0,10
(1b) Odmiana typu 1 z dużą dualnością gospodarki	0,66	1,42	-2,17	1,55
(2a) Tradycyjna gospodarka z niedorozwojem sektora usług	-1,55	-0,43	0,12	-0,39
(2b) Odmiana typu 2 z bardzo dużą dualnością gospodarki i problemami na rynku pracy	-0,85	-1,71	0,65	4,28
(3) Problemy na rynku pracy przy dużej dualności nowoczesnej gospodarki	0,63	-0,67	-0,44	0,65
(4) Duże problemy na rynku pracy	0,51	-1,56	-0,22	-0,77
(5) Rozwinięty rynek pracy przy znacznym uprzemysłowieniu	0,54	0,75	0,01	-0,47
(6) Rozwinięty rynek pracy przy znacznym uprzemysłowieniu i potencjale ludnościowym	0,49	1,05	0,78	0,47
(7) Duży potencjał ludnościowy w regionach policentrycznych	0,41	-0,09	2,02	-0,20

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie tabeli 30 i ryciny 29 można w uproszczeniu wskazać siedem głównych klas typologicznych otoczenia regionalnego metropolii:

- Rozwinięty rynek pracy i znaczne uprzemysłowienie w regionach o małej gęstości zaludnienia. Podtyp (a) – typowym przykładem jest otoczenie regionalne Helsinek oraz przede wszystkim dawne kraje kohezyjne UE15, tj. Hiszpania i Portugalia, Grecja i Irlandia, ale też Austria i Słowenia. Podtyp (b) – powyższe cechy w połączeniu z dużą dualnością gospodarki – mają tylko dwa regiony: Salzburg i Innsbruck, położone w rejonach górskich.
- Tradycyjna gospodarka ze słabo rozwiniętym sektorem usług, przede wszystkim wyspecjalizowanych. Podtyp (a) – typowym przykładem jest otoczenie regionalne Budapesztu oraz kraje Europy Środkowej i Wschodniej, a także Madryt. Podtyp (b) – powyższe cechy w połączeniu z bardzo dużą dualnością gospodarki – mają tylko dwa regiony: Wrocław i Szczecin, położone w zachodniej części Polski.

- Problemy na rynku pracy przy dużej dualności nowoczesnej gospodarki, czego typowym przykładem jest otoczenie regionalne Salonik, ale także m.in. dawne tradycyjne regiony przemysłowe: Saarbrücken, północna Anglia, Szkocja i Walia, a także otoczenie regionalne metropolii, które przechodziły intensywną restrukturyzację gospodarki: Ryga, Rzym, Tuluza, Bordeaux i metropolie północnych Niemiec.
- Bardzo duże problemy na rynku pracy, czego typowym przykładem jest otoczenie regionalne Erfurtu w Niemczech oraz regiony b. NRD oraz południowych Włoch (Neapol) i Hiszpanii (Sewilla).
- Rozwinięty rynek pracy przy znacznym uprzemysłowieniu, czego typowym przykładem jest otoczenie regionalne Norymbergii oraz południowej i środkowej części Niemiec, a także otoczenie regionalne Barcelony i Sztokholmu.
- Rozwinięty rynek pracy przy znacznym uprzemysłowieniu i potencjale ludnościowym, czego typowym przykładem jest Toskania oraz inne regiony północnych Włoch czy południowej Anglii.
- Duży potencjał ludnościowy w regionach policentrycznych, czego typowym przykładem jest region Rheine-Ruhr oraz metropolie położone w krajach Beneluksu, Lyon we Francji i Walencja w Hiszpanii.

Typologia makroregionów metropolitalnych

Na podstawie zestawienia powyższych klas otrzymano macierz typologiczną o wymiarach 7×7 ¹⁹. Na 49 komórek tej macierzy pokazującej typy układów metropolia–region zajęte były 23 pola (47%), co oznacza, że w przypadku wielu makroregionów występowały podobne uwarunkowania relacji między metropolią i jej otoczeniem regionalnym. Poniżej scharakteryzowano te, które występowały najczęściej, ale pominięto najbardziej specyficzne typy. Przy ich wyodrębnianiu pomocniczo wykorzystano analizę korespondencji (zob. Aneks 5), która ułatwiła wskazanie najistotniejszych typów makroregionów metropolitalnych.

Wśród wyróżnionych typów (X/Y_1Y_2 – gdzie x – klasa obszaru metropolitalnego, y_1 – klasa otoczenia regionalnego, ewentualnie y_2 – podobna klasa otoczenia regionalnego) najważniejsze okazały się (tab. 31; ryc. 30, s. 142):

- Typ 1/3 ($N = 7$): dobrze rozwinięte, monocentryczne, duże ośrodki usługowe, otoczone przez regiony z problemami na rynku pracy. Ten typ występował w trzech krajach i zazwyczaj był charakterystyczny dla makroregionów nadmorskich – północne Niemcy (Brema i Hamburg), Szkocja (Edynburg) oraz Włochy (Rzym i Genua).

¹⁹ Dla uproszczenia zdecydowano o połączeniu typów 1a i 1b oraz 2a i 2b.

- Typ 1/5 (N = 5): dobrze rozwinięte, duże ośrodki usługowe, otoczone przez regiony z rozwiniętym rynkiem pracy i bardzo uprzemysłowione. Ten typ był charakterystyczny dla Niemiec (Frankfurt nad Menem, Monachium, Hanower i Freiburg), stąd w uproszczeniu można określić go mianem centralnego. Poza Niemcami do tego typu należał również makroregion metropolitalny Sztokholmu.
 - Typ 2/1 (N = 5): dobrze rozwinięte, małe i monocentryczne obszary metropolitalne, otoczone przez rozwinięte, uprzemysłowione regiony w obszarach o małej gęstości zaludnienia, często na obszarach górskich. Ten typ był charakterystyczny dla Austrii z wyjątkiem Wiednia oraz dla sąsiedniej Słowenii.
 - Typ 3/7 (N = 4): wielkie, policentryczne obszary metropolitalne, otoczone przez dobrze rozwinięte, policentryczne otoczenie regionalne. Ten typ był charakterystyczny dla gęsto zaludnionych obszarów europejskiego rdzenia w czworokącie: środkowa Anglia, Paryż, Rheine-Ruhr i Holandia.
 - Typ 4/56 (N = 9): nowoczesne krajowe bieguny wzrostu, otoczone przez rozwinięte obszary przemysłowe. Ten typ złożony był z dwóch podtypów reprezentowanych przez makroregiony niemieckie (południowe Niemcy oraz Bielefeld) i makroregiony północnych Włoch.
 - Typ 5/34 (N = 10): krajowe obszary metropolitalne, otoczone przez obszary przechodzące restrukturyzację gospodarczą – złożone z dwóch równolicznych podtypów, różniących się skalą problemów na rynku pracy. Do tego typu należą regiony konwergencji z krajów UE15 – makroregiony położone w b. NRD, w południowych Włoszech i Hiszpanii, a także makroregiony brytyjskie (Glasgow, Newcastle, Cardiff) oraz Bordeaux we Francji i Liège w Belgii.
 - Typ 6/2 (N = 6): tradycyjne bieguny krajowe, otoczone przez tradycyjne obszary rolnicze. Ten typ obejmował wyłącznie makroregiony stołeczne krajów Europy Środkowej i Wschodniej (z wyjątkiem Budapesztu, Wilna i Rygi).
 - Typ 7/12 (N = 11): tradycyjne obszary metropolitalne, otoczone przez regiony przemysłowe (7) i rolnicze (4). Należały do niego peryferyjne regiony mniejszych miast położonych w Europie Środkowej i Wschodniej oraz północnej Hiszpanii (Bilbao i Saragossa) i Portugalii (Porto), a także dość różniący się od pozostałych makroregion metropolitalny Aten.
- Pozostałe makroregiony metropolitalne (16) były na tyle specyficzne, że stanowiły odrębne typy, zazwyczaj ze względu na to, że pełniły funkcje stołeczne – 10 przypadków, czyli większość badanych makroregionów stołecznych UE15.

Większość z wyróżnionych najważniejszych typów (5) miała charakter europejski, tzn. występowała w co najmniej trzech krajach (tab. 32). Co

więcej, zazwyczaj nie były to państwa sąsiadujące ze sobą, co pozwalało na określanie tego typu jako rozproszony przestrzennie. Natomiast trzy kolejne typy miały charakter krajowy (występowały co najwyżej w dwóch państwach), co z reguły wiązało się z dość dużym stopniem ich przestrzennej koncentracji, często wyrażonej bezpośrednim sąsiedztwem.

Tabela 31. Macierz typologiczna makroregionów metropolitalnych*

OM \ RM	1	2	3	4	5	6	7	Ogółem
1	2	2	7		5	1	2	19
2	5							5
3						1	4	5
4	2		1		4	5		12
5			5		1			11
6		6	1					7
7	4	7	1		1		1	14
Ogółem	13	15	15	5	11	7	7	73

* Pogrubienie obramowania pól oznacza zbliżone klasy typologiczne metropolii oraz otoczenia regionalnego.

Źródło: opracowanie własne.

Wyróżnione typy scharakteryzowano przy wykorzystaniu skonstruowanych wcześniej wskaźników przedstawiających stopień ich wewnętrznej spójności dotyczącej poziomu rozwoju gospodarczego, struktury gospodarczej, procesów demograficznych oraz sytuacji na rynku pracy. Otrzymane różnice poddano testowi t na istotność średnich.

Testy pokazały, że jedyną istotną statystycznie na tle pozostałych typów makroregionów grupą były makroregiony stołeczne krajów Europy Środkowej i Wschodniej. Ten typ charakteryzował się bardzo dużymi i szybko rosnącymi różnicami w poziomie rozwoju między metropolią i regionem. Podobieństwo struktury gospodarczej obszaru metropolitalnego i pozostałej części makroregionu było dość niewielkie, a różnice pod względem sytuacji na rynku pracy i atrakcyjności migracyjnej były znaczące. Z dużym prawdopodobieństwem można zakładać, że prowadziło to do procesów intensywnego wymywania zasobów rozwojowych z otoczenia regionalnego do centrum, obejmującego przede wszystkim najbardziej wykształconych i przedsiębiorczych mieszkańców, co ograniczało endogenny potencjał wzrostu otoczenia regionalnego metropolii. Z drugiej

strony zasoby oferowane przez otoczenie regionalne nie były atrakcyjne dla firm stołecznych, których powiązania kooperacyjne najczęściej były zlokalizowane poza najbliższym regionalnym otoczeniem metropolii.

Tabela 32. Charakterystyka rozmieszczenia wyróżnionych typów makroregionów

Typ	Stopień rozpowszechnienia		Stopień koncentracji	
	europejski	krajowy	rozproszony	skoncentrowany
Typ 1/3: Monocentryczne	x		x	
Typ 1/5: Centralne		x	x	
Typ 2/1: Górskie		x		x
Typ 3/7: Policentryczne	x			x
Typ 4/56: Przemysłowe		x		x
Typ 5/34: Problemowe	x		x	
Typ 6/2: Stolice Europy Środkowo- -Wschodniej	x		x	
Typ 7/12: Peryferyjne	x		x	

Źródło: opracowanie własne.

Duże różnice w poziomie rozwoju charakterystyczne były też dla makroregionów górskich, w których również następował proces odpływu ludności z obszarów peryferyjnych. Z drugiej strony stopień podobieństwa strukturalnego był znacznie wyższy, a sytuacji na rynkach pracy bardzo zbliżona, co skutkowało stabilizacją różnicy w poziomie rozwoju gospodarczego.

Dużą spójnością wewnętrzną cechowały się natomiast makroregiony przemysłowe i problemowe pod względem poziomu rozwoju i struktury gospodarczej. Mogło to świadczyć o rozwiniętych powiązaniach wewnątrz tych makroregionów, jednak w makroregionach problemowych różnice w poziomie rozwoju dość szybko rosły, a skala różnic w saldzie migracji między metropolią i regionem była duża, podobnie jak różnice pod względem stopy bezrobocia. Natomiast w regionach przemysłowych sytuacja w tych wymiarach była dość stabilna.

Tabela 33. Charakterystyka wybranych typów makroregionów metropolitalnych

Typ (N): Nazwy uproszczone	Różnice w poziomie rozwoju (stosunek PKB na mieszkańca)	Dynamika różnic w poziomie rozwoju (zmiana stosunku PKB na mieszkańca)	Podobieństwo procesów demograficznych (różnica w saldzie migracji)	Podobieństwo strukturalne (wskaznik syntetyczny)	Podobieństwo rynku pracy (różnica stopy bezrobocia)
Typ 1/3: Monocentryczne	1,37	0,04	1,9	7,5	2,2
Typ 1/5: Centralne	1,40	0,01	2,0	13,5	0,5
Typ 2/1: Górskie	1,52	-0,01	5,4	12,6	0,5
Typ 3/7: Policentryczne	1,32	0,04	1,7	11,1	1,2
Typ 4/56: Przemysłowe	1,21	0,02	1,8	5,1	1,0
Typ 5/34: Problemowe	1,18	0,05	3,1	5,9	2,8
Typ 6/2: Stolice Europy Środkowo- -Wschodniej	2,25	0,37	5,5	22,6	5,5
Typ 7/12: Peryferyjne	1,29	0,09	4,0	14,0	5,8

Źródło: opracowanie własne.

Różnice w poziomie rozwoju bardzo się powiększały w makroregionach peryferyjnych o niskim stopniu podobieństwa strukturalnego między metropolią i otaczającym ją regionem. Wyrażało się to dużą różnicą pod względem stopy bezrobocia, która była znacznie wyższa na obszarach peryferyjnych, a procesy wymywania zasobów rozwojowych były dość podobne do tych w makroregionach stołecznych Europy Środkowo-Wschodniej. Jednocześnie, mimo szybkiego wzrostu, skala różnic w poziomie rozwoju gospodarczego między metropolią i regionem pozostawała niewielka.

W dobrze rozwiniętych makroregionach policentrycznych oraz monocentrycznych procesy demograficzne były podobne pod względem migracji ludności, ale różnice w poziomie rozwoju oraz w strukturze gospodarczej pogłębiały się mimo dość zbliżonej sytuacji na rynku pracy w układzie metropolia–region.

W makroregionach centralnych podobieństwo pod względem sytuacji na rynku pracy było bardzo duże, a dynamika różnic w poziomie rozwoju gospodarczego pozostawała stabilna mimo stosunkowo małego podobieństwa strukturalnego oraz dużej skali tych różnic, co mogło świadczyć o obsłudze otoczenia regionalnego pod względem usługowym przez ośrodki metropolitalne.

PODSUMOWANIE

Należy podkreślić, że sytuacja pod względem zgodności kierunków przekształceń w poszczególnych częściach składowych makroregionów metropolitalnych była bardzo zróżnicowana. Utrudnia to sformułowanie uogólnień i wskazuje na duże znaczenie krajowego i regionalnego kontekstu, ukazujące wyraźną specyfikę każdego z badanych makroregionów.

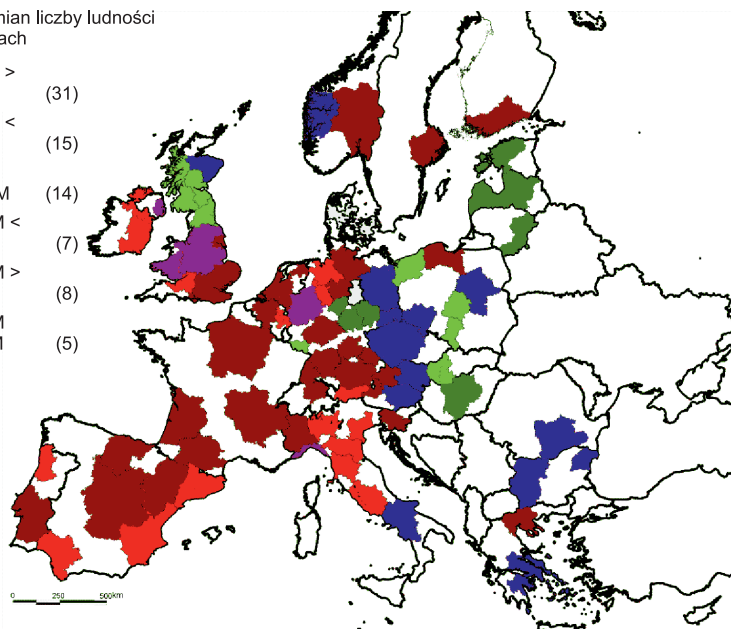
Do najważniejszych czynników różnicujących zarówno metropolie, jak i ich otoczenie regionalne należała nowoczesność struktury gospodarczej, która wyrażała się dużym udziałem usług, w tym wyspecjalizowanych, i wiązała się z wysokim poziomem rozwoju gospodarczego. Istotną rolę odgrywały też różnice w potencjale ludnościowym makroregionów, świadczące o wielkości lokalnych zasobów pracy oraz rynków zbytu, co z reguły również sprzyjało rozwojowi sektora usług. Duże znaczenie miała pozycja gospodarcza obszarów metropolitalnych w krajowych systemach osadniczych, a pomocniczym czynnikiem różnicującym był stopień zintegrowania strefy podmiejskiej z ośrodkiem metropolitalnym, wyrażający się różnicami struktury gospodarczej i wydajności pracy. Natomiast w przypadku otoczenia regionalnego metropolii większe znaczenie różnicujące miała sytuacja na rynku pracy, często powiązana ze stopniem uprzemysłowienia gospodarki regionalnej. Ponadto istotnym wymiarem zróżnicowań otoczenia regionalnego metropolii był stopień dualność gospodarki, wyrażony różnicami w wydajności pracy między rolnictwem a działalnością pozarolniczą.

Z uwagi na powyższe wymiary zróżnicowań można było wskazać kilka głównych typów gospodarczo uwarunkowanych relacji w układzie metropolia–region w Europie. Większość wyróżnionych typów uwarunkowań miała charakter ogólnoeuropejski o dużym stopniu przestrzennego rozproszenia, jednak można było też wskazać grupy makroregionów o podobnych uwarunkowaniach występujących w jednym lub w kilku sąsiadujących krajach, np. południowe Niemcy i północne Włochy, Austria i Słowenia, a także pozostałe makroregiony dużych miast niemieckich. Z kolei najbardziej wyróżniającymi się makroregionami metropolitalnymi były regiony stołeczne krajów Europy Środkowej i Wschodniej. W tej grupie bardzo wyraźne było odrywanie się metropolii od regionalnego

otoczenia. Prawdopodobną przyczyną tego zjawiska było intensywne włączanie się metropolii stołecznych w nurt otwartej gospodarki sieciowej przy dominacji tradycyjnych funkcji oraz takich jak nisko wydajne rolnictwo i schyłkowe branże przemysłu w gospodarce ich otoczenia regionalnego. Do tego typu zaliczały się także do pewnego stopnia inne, z reguły mniejsze i peryferyjnie położone miasta, w których zachodziły podobne procesy, ale przy mniejszym stopniu makroregionalnej dywergencji. Z kolei regiony charakteryzujące się wysokim poziomem uprzemysłowienia (nazwane umownie przemysłowymi i problemowymi) były stosunkowo najbardziej spójne wewnętrznie. Ze względu na adaptację ich struktury gospodarczej do uwarunkowań globalnej gospodarki informacyjnej ich wewnątrzregionalna konwergencja uległa jednak z reguły ograniczeniu. Pozostałe typy regionów były dość zróżnicowane mimo podobnych wewnątrzregionalnych różnic rozwoju. Dywergencja zachodziła zarówno w dobrze rozwiniętych regionach monocentrycznych, jak i policentrycznych, chociaż w tych pierwszych następowało to w warunkach bardzo rozbudowanej i złożonej sieci przepływów zarówno w odniesieniu do migracji, jak i powiązań między lokalnymi rynkami pracy, podczas gdy w regionach monocentrycznych relacje te były znacznie mniej złożone. Największą stabilnością pod względem zmian różnic w poziomie rozwoju między metropolią i regionem charakteryzowały się makroregiony metropolitalne położone w Niemczech oraz w Austrii i Słowenii, co wynikało przede wszystkim z podobnej sytuacji na makroregionalnych rynkach pracy i co mogło świadczyć o zintegrowaniu regionalnych systemów produkcyjnych. Z tych prób uogólnienia najwyraźniej wyłamywały się makroregiony stołeczne, zwłaszcza mniejszych krajów, których specyfika nadawała uwarunkowaniom relacji metropolia–region niepowtarzalny charakter.

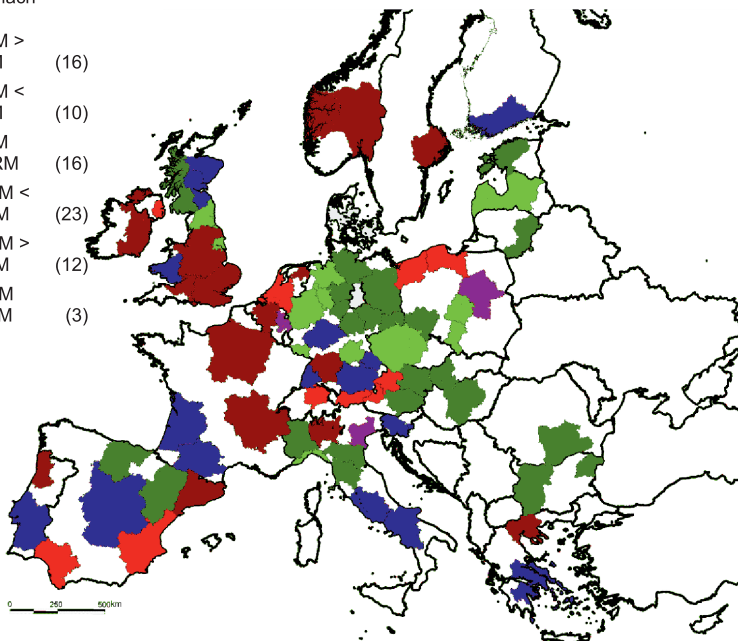
a) Typologia zmian liczby ludności w makroregionach

- Wzrost OM > wzrost RM (31)
- Wzrost OM < wzrost RM (15)
- Wzrost OM i spadek RM (14)
- Spadek OM < spadek RM (7)
- Spadek OM > spadek RM (8)
- Spadek OM i wzrost RM (5)



b) Typologia przyrostu naturalnego w makroregionach

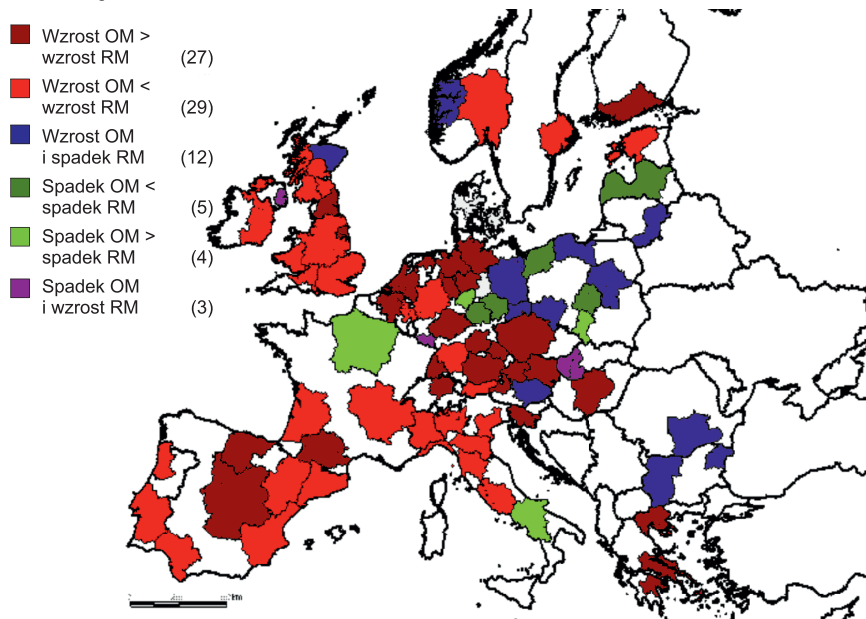
- Wzrost OM > wzrost RM (16)
- Wzrost OM < wzrost RM (10)
- Wzrost OM i spadek RM (16)
- Spadek OM < spadek RM (23)
- Spadek OM > spadek RM (12)
- Spadek OM i wzrost RM (3)



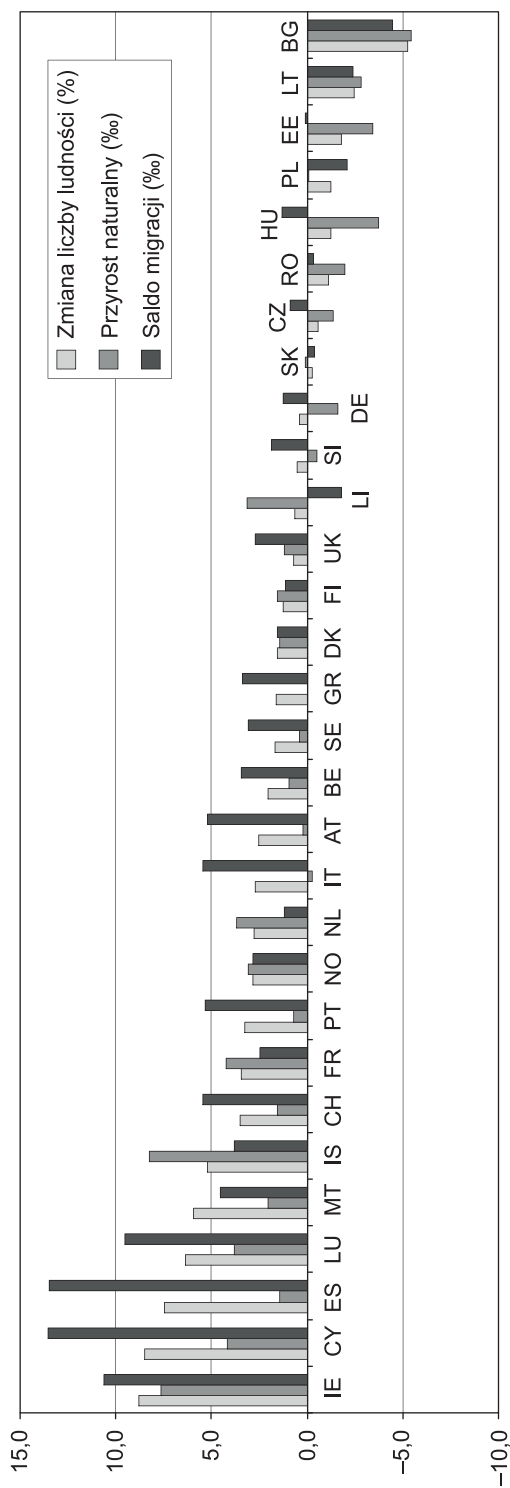
Rycina 18. Sytuacja demograficzna w układzie metropolia–region w latach 2000–2005

Źródło: opracowanie własne.

c) Typologia sald migracji
w makroregionach



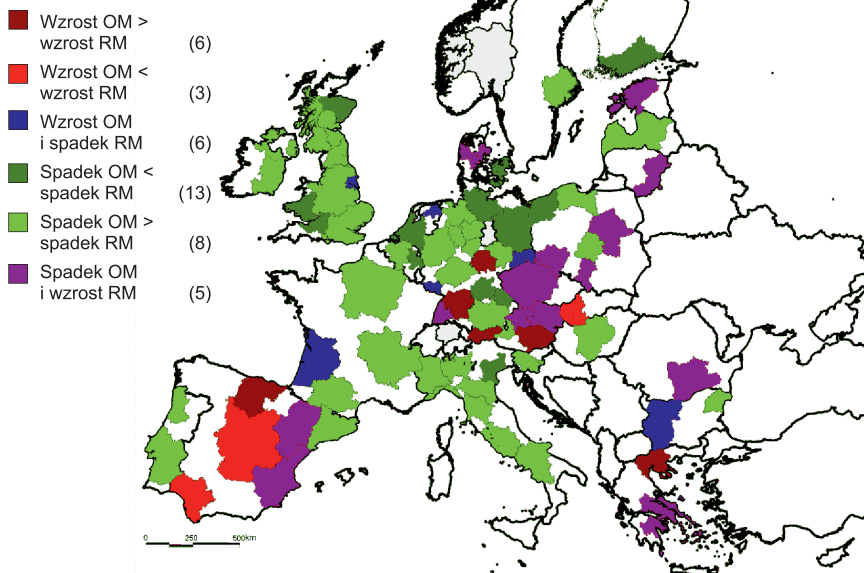
Rycina 18 – cd.



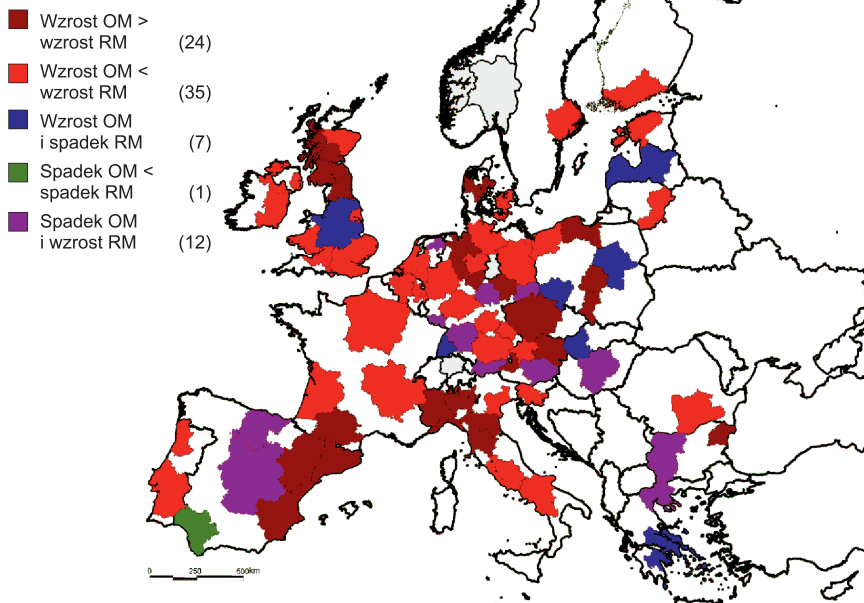
Rycina 19. Sytuacja demograficzna krajów obszaru ESPON w 2005 r.

Źródło: opracowanie własne.

a) Typologia zmian udziału przemysłu w WDB w makroregionach



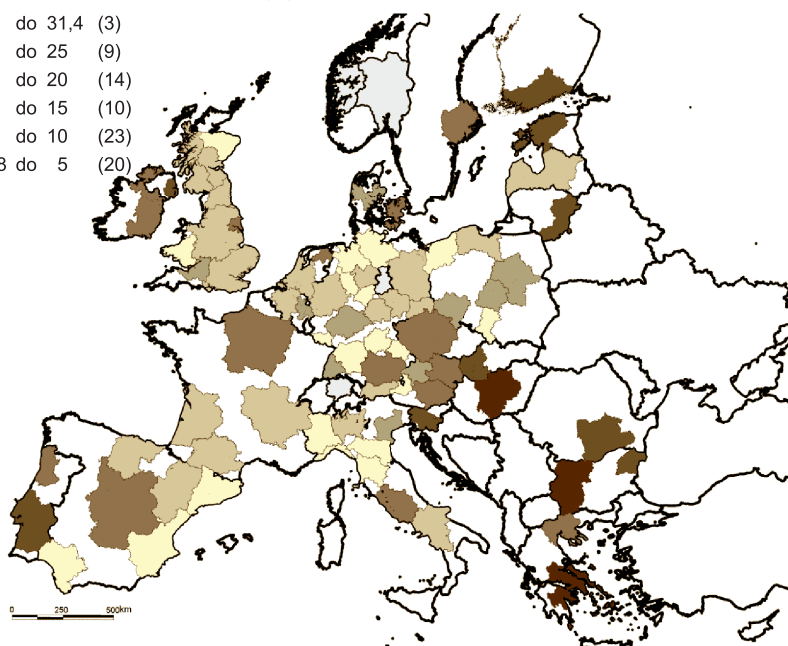
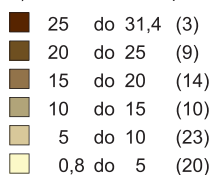
b) Typologia zmian udziału usług w WDB w makroregionach



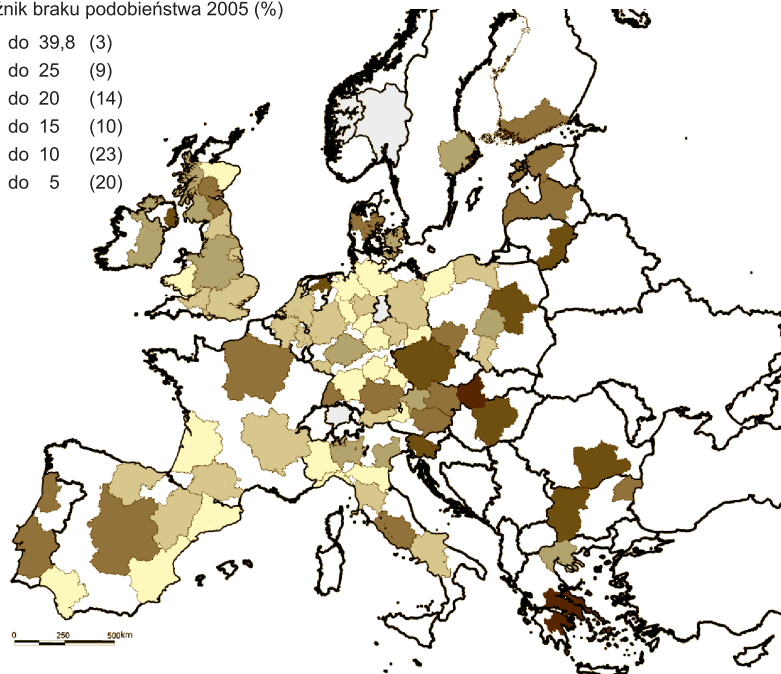
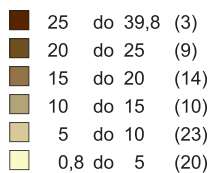
Rycina 20. Zmiana struktury gospodarczej w układzie metropolia–region w latach 1998–2005

Źródło: opracowanie własne.

a) Wskaźnik braku podobieństwa 1998 (%)

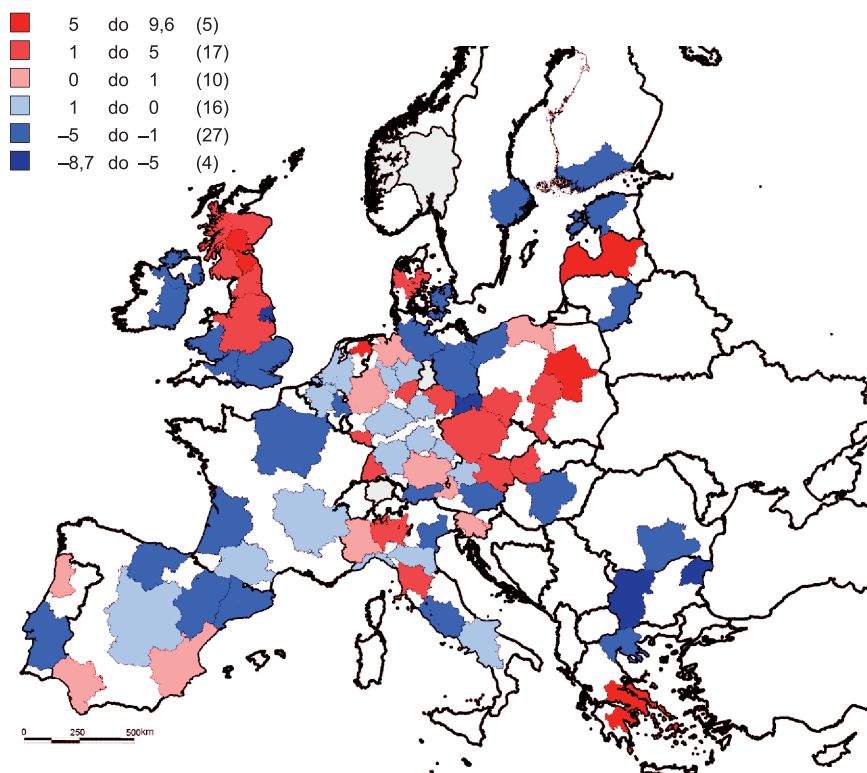


b) Wskaźnik braku podobieństwa 2005 (%)



Rycina 21. Podobieństwo strukturalne i jego zmiany w układzie metropolia–region
Źródło: opracowanie własne.

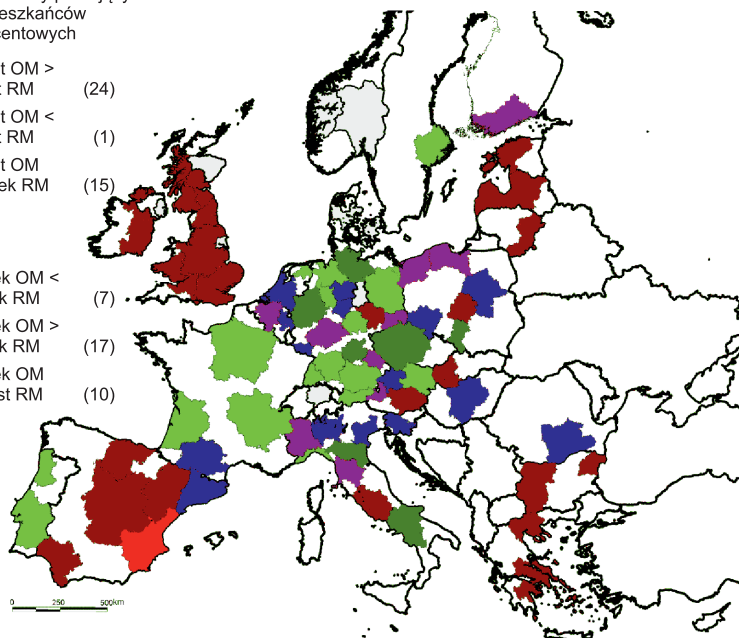
c) Zmiana wskaźnika braku
podobieństwa w latach
1998-2005 (w pkt procentowych)



Rycina 21 – cd.

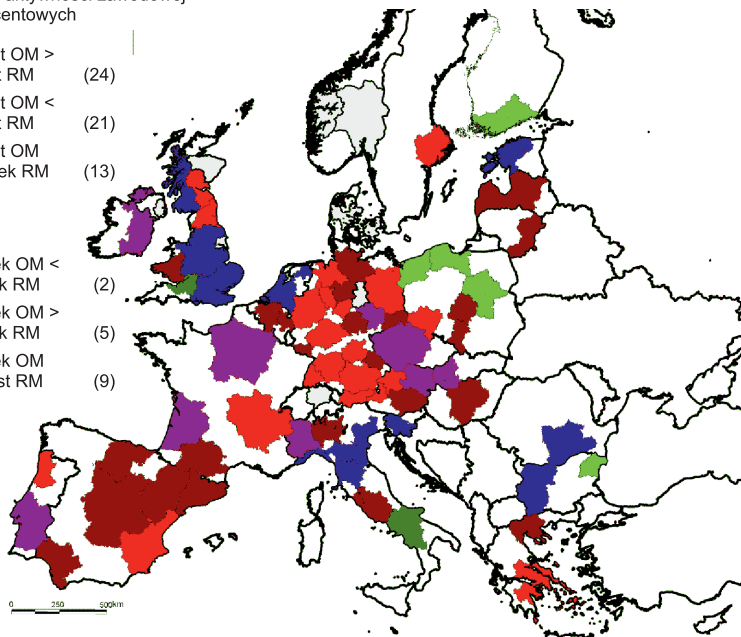
a) Zmiana liczby pracujących
na 100 mieszkańców
w pkt procentowych

- Wzrost OM > wzrost RM (24)
- Wzrost OM < wzrost RM (1)
- Wzrost OM i spadek RM (15)
- Spadek OM < spadek RM (7)
- Spadek OM > spadek RM (17)
- Spadek OM i wzrost RM (10)



b) Zmiana aktywności zawodowej
w pkt procentowych

- Wzrost OM > wzrost RM (24)
- Wzrost OM < wzrost RM (21)
- Wzrost OM i spadek RM (13)
- Spadek OM < spadek RM (2)
- Spadek OM > spadek RM (5)
- Spadek OM i wzrost RM (9)

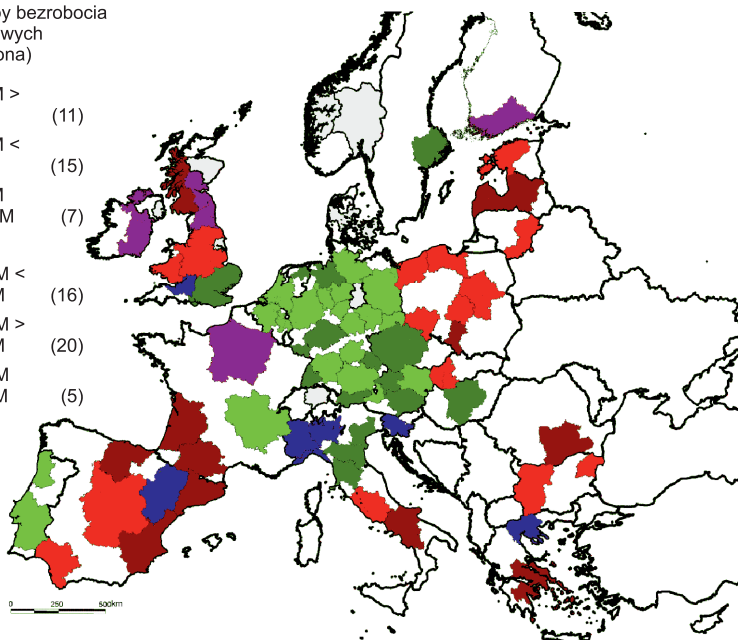


Rycina 22. Zmiana sytuacji na rynku pracy w układzie metropolia–region w latach 2002–2005

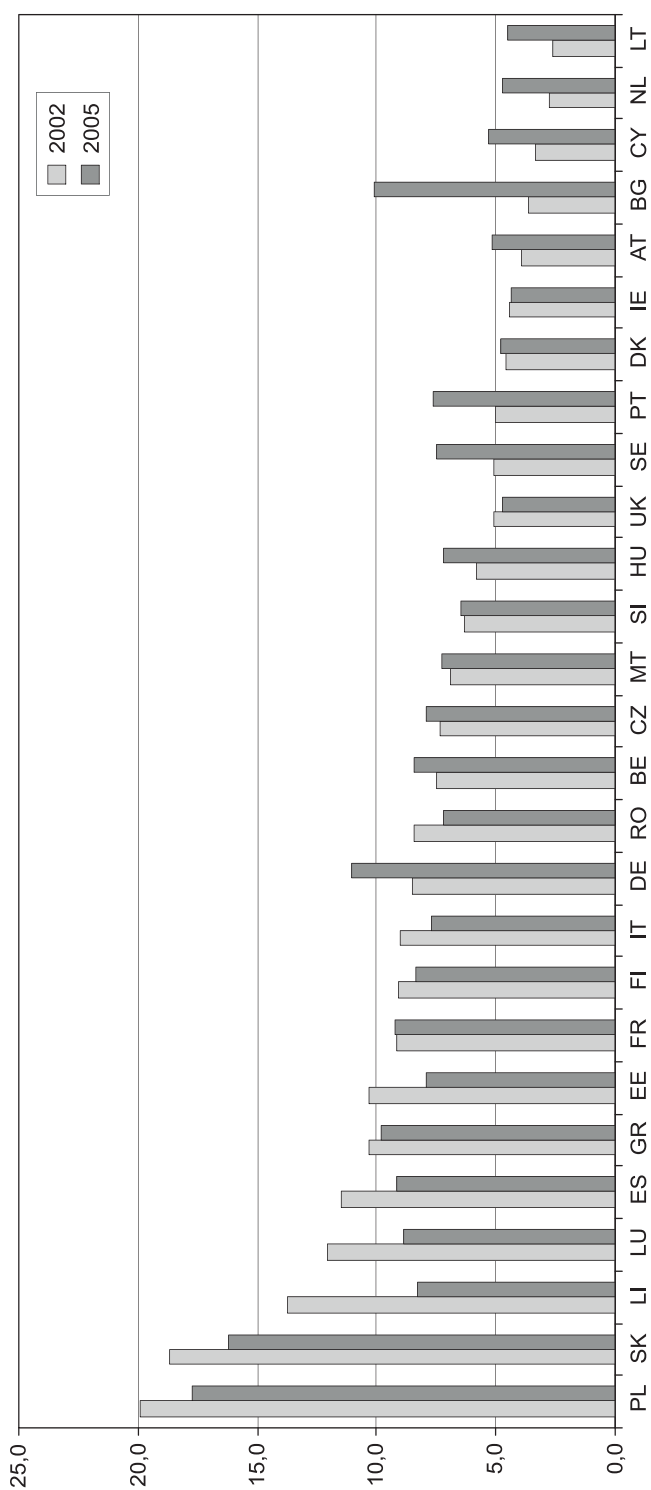
Źródło: opracowanie własne.

c) Zmiany stopy bezrobocia
w pkt procentowych
(skala odwrócona)

- Wzrost OM >
wzrost RM (11)
- Wzrost OM <
wzrost RM (15)
- Wzrost OM
i spadek RM (7)
- Spadek OM <
spadek RM (16)
- Spadek OM >
spadek RM (20)
- Spadek OM
i wzrost RM (5)

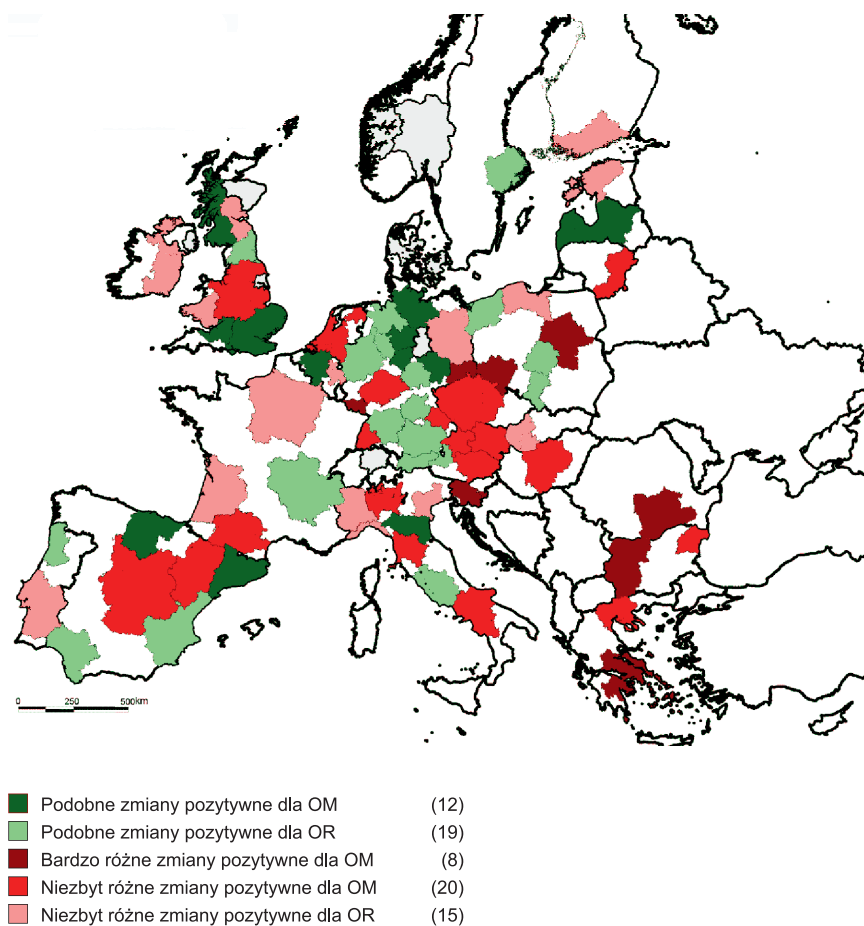


Rycina 22 – cd.



Rycina 23. Zmiana stopy bezrobocia krajów obszaru ESPON w latach 2002–2005

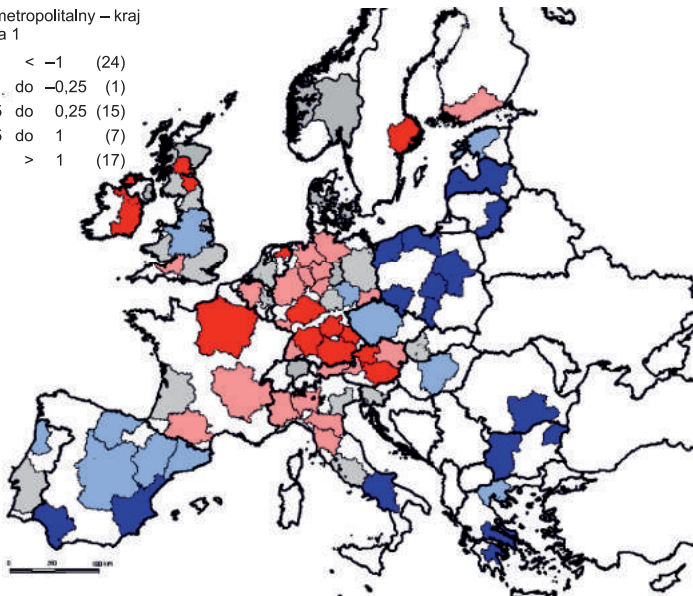
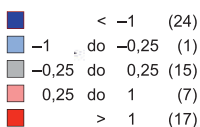
Źródło: opracowanie własne.



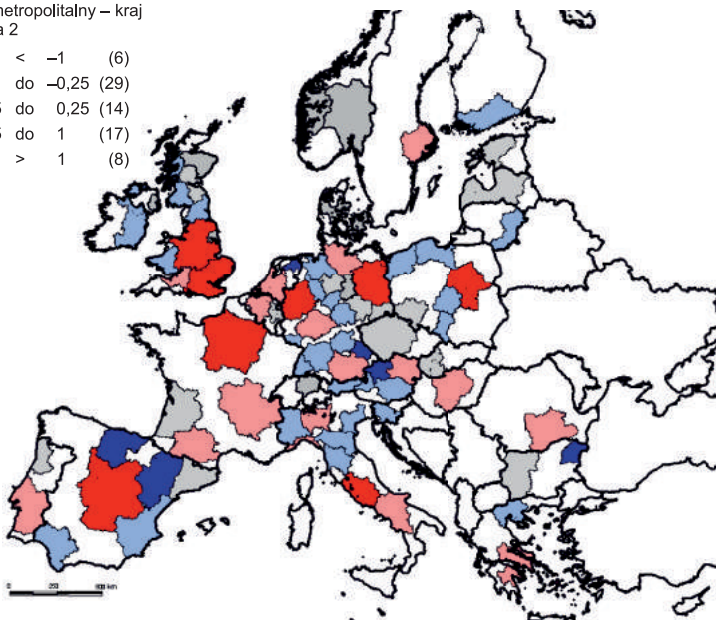
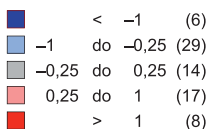
Rycina 24. Typy makroregionów pod względem podobieństwa kierunków zmian

Źródło: opracowanie własne.

a) Składowa pierwsza – nowoczesna gospodarka

Obszar metropolitalny – kraj
Składowa 1

b) Składowa druga – potencjał ludnościowy

Obszar metropolitalny – kraj
Składowa 2

Rycina 25. Wartości głównych składowych zróżnicowań ludnościowych i gospodarczych w obszarach metropolitalnych*

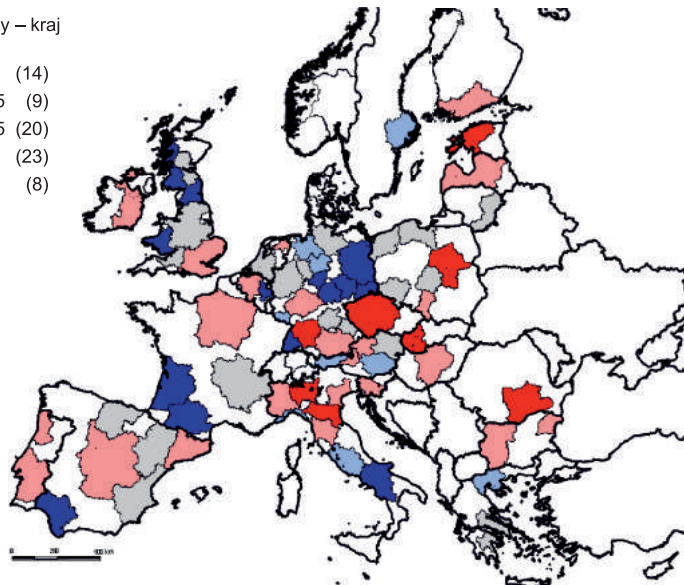
* Uwaga: wartości dla obszarów metropolitalnych przedstawiono w układzie makroregionów metropolitalnych.

Źródło: opracowanie własne.

c) Składowa trzecia – krajowe bieguny wzrostu

Obszar metropolitalny – kraj
Składowa 3

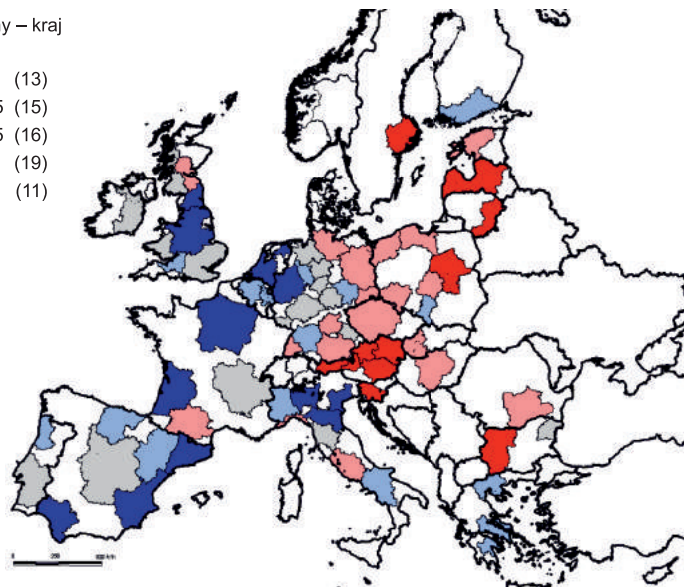
	< -1	(14)
	-1 do -0,25	(9)
	-0,25 do 0,25	(20)
	0,25 do 1	(23)
	> 1	(8)

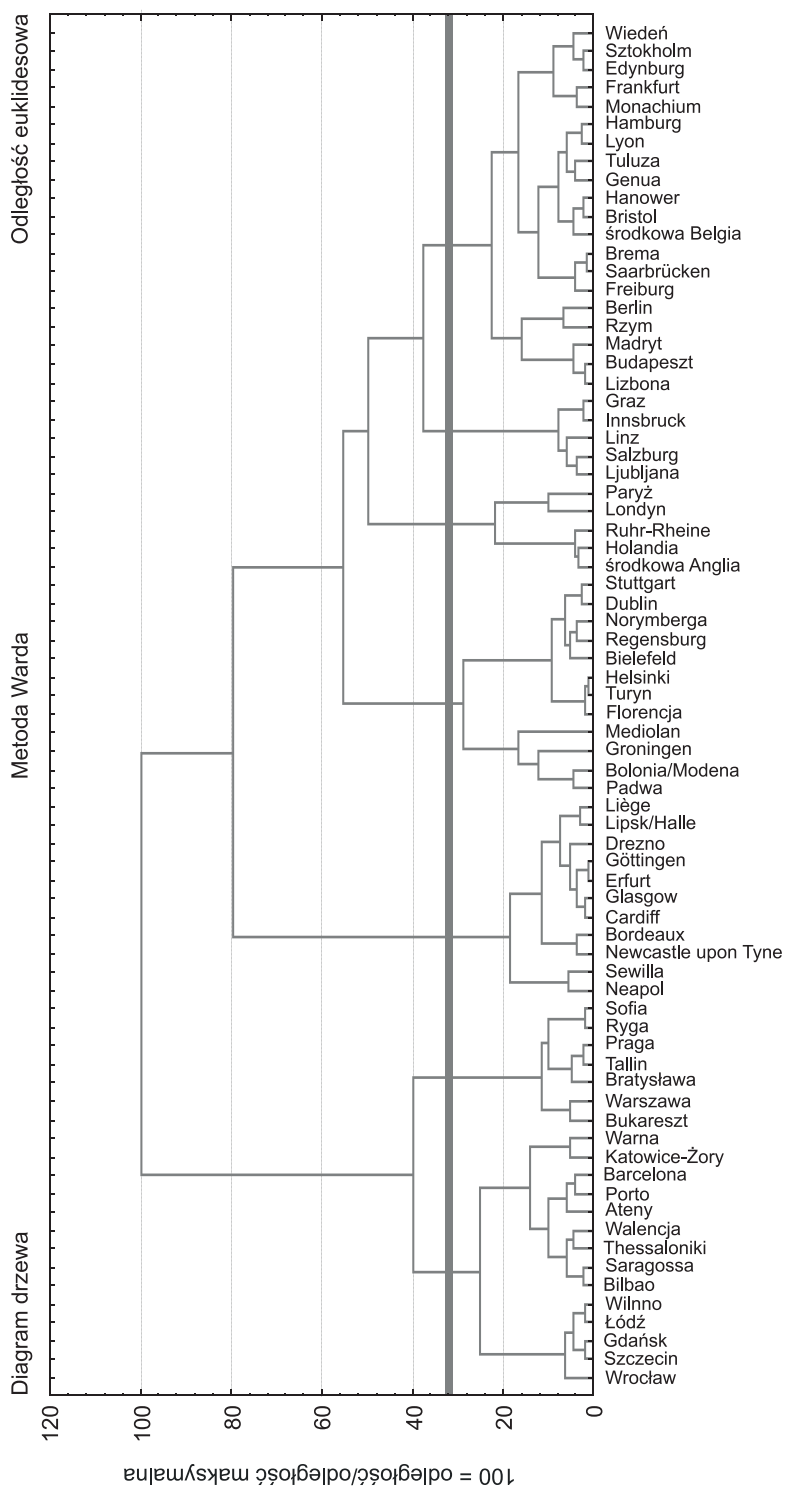


d) Składowa czwarta – słaba strefa podmiejska

Obszar metropolitalny – kraj
Składowa 4

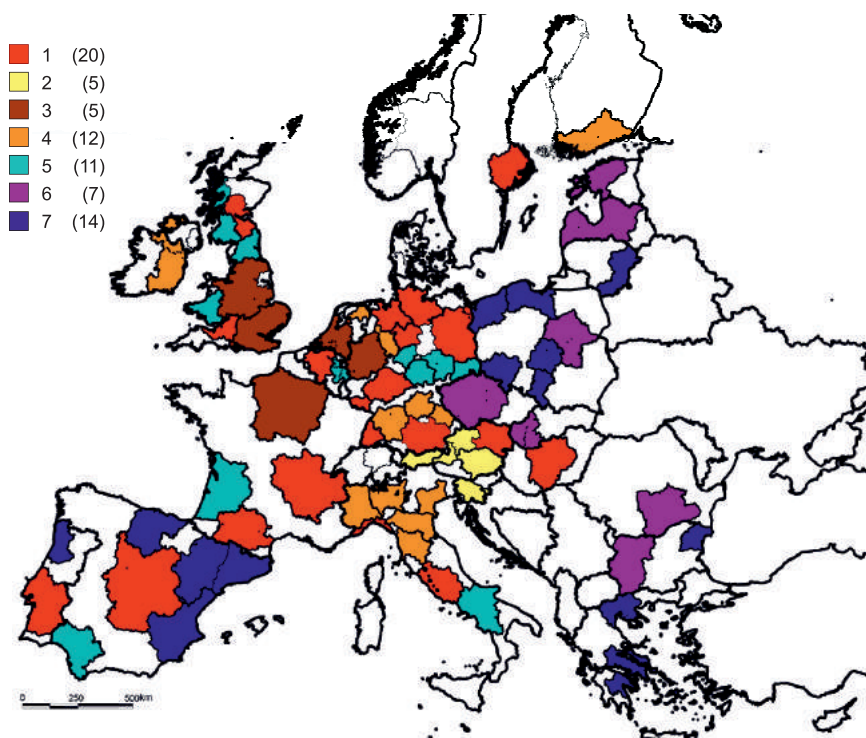
	< -1	(13)
	-1 do -0,25	(15)
	-0,25 do 0,25	(16)
	0,25 do 1	(19)
	> 1	(11)





Rycina 26. Klasyfikacja obszarów metropolitalnych – dendryt

Źródło: opracowanie własne.

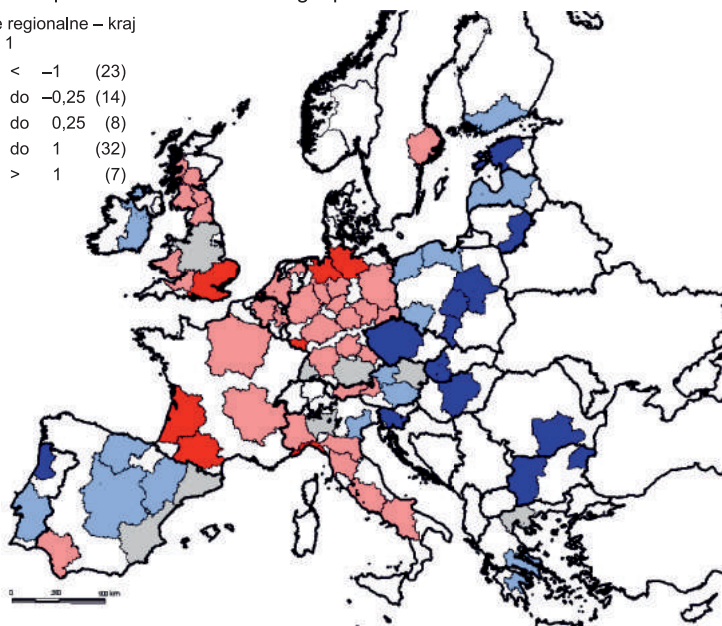
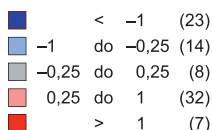


Rycina 27. Klasyfikacja obszarów metropolitalnych – mapa

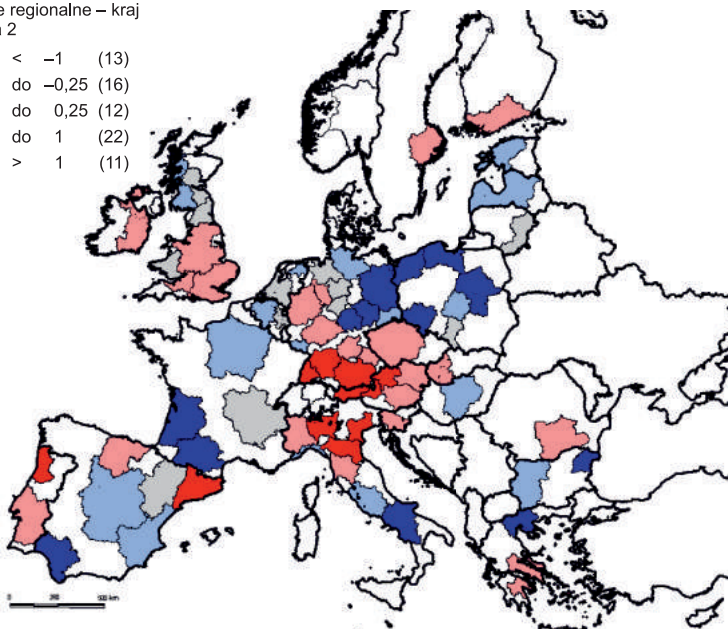
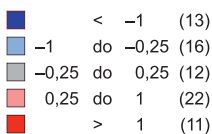
* Uwaga: wartości dla metropolii przedstawiono w układzie makroregionów metropolitalnych.

Źródło: opracowanie własne.

a) Składowa pierwsza – nowoczesna gospodarka

Otoczenie regionalne – kraj
Składowa 1

b) Składowa druga – rozwinięty rynek pracy

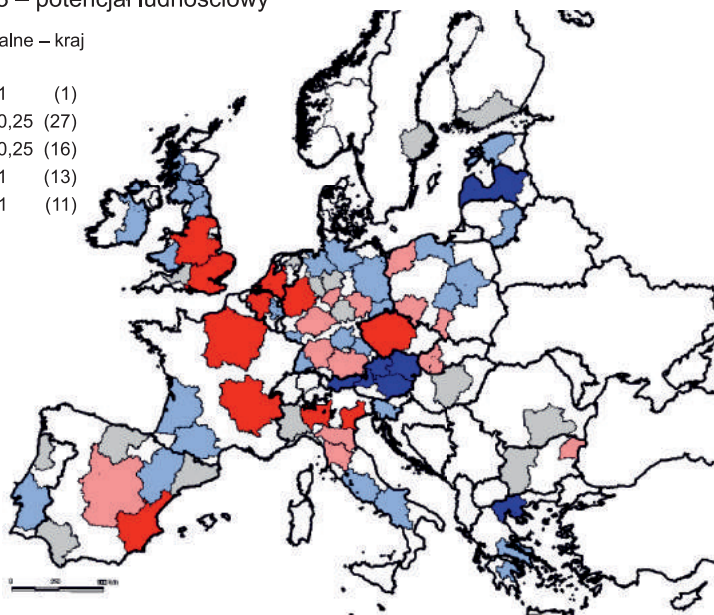
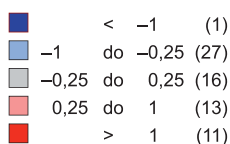
Otoczenie regionalne – kraj
Składowa 2

Rycina 28. Wartości głównych składowych zróżnicowań ludnościowych i gospodarczych w otoczeniu regionalnym metropolii*

Źródło: opracowanie własne.

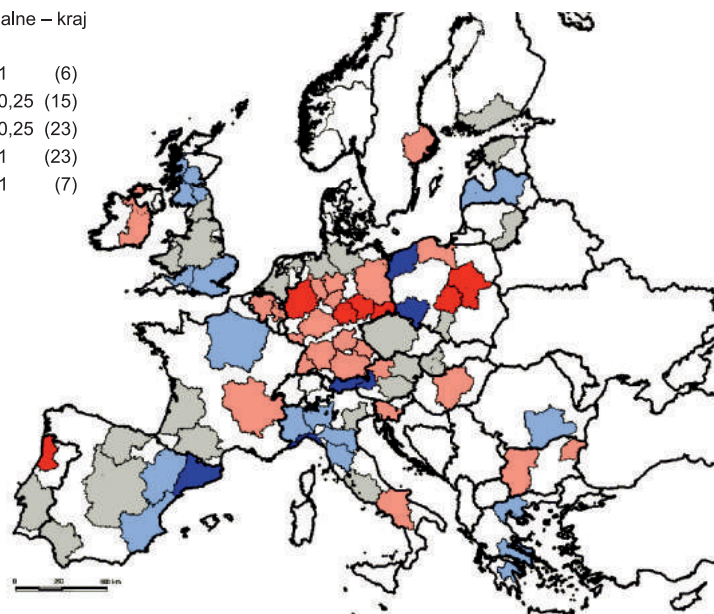
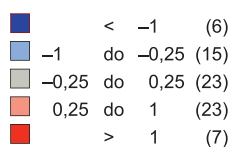
c) Składowa 3 – potencjał ludnościowy

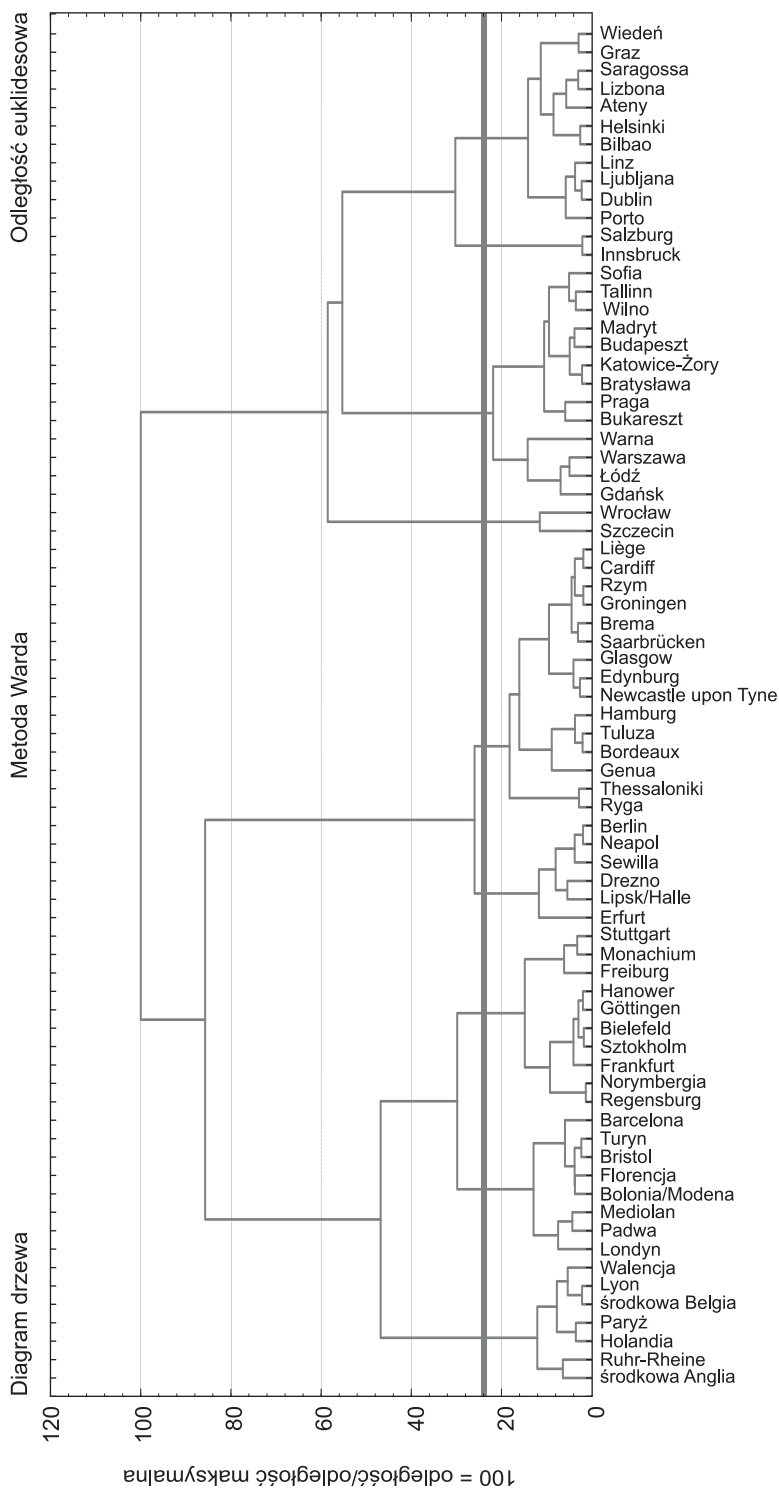
Otoczenie regionalne – kraj
Składowa 3



d) Składowa 4 – dualność gospodarki

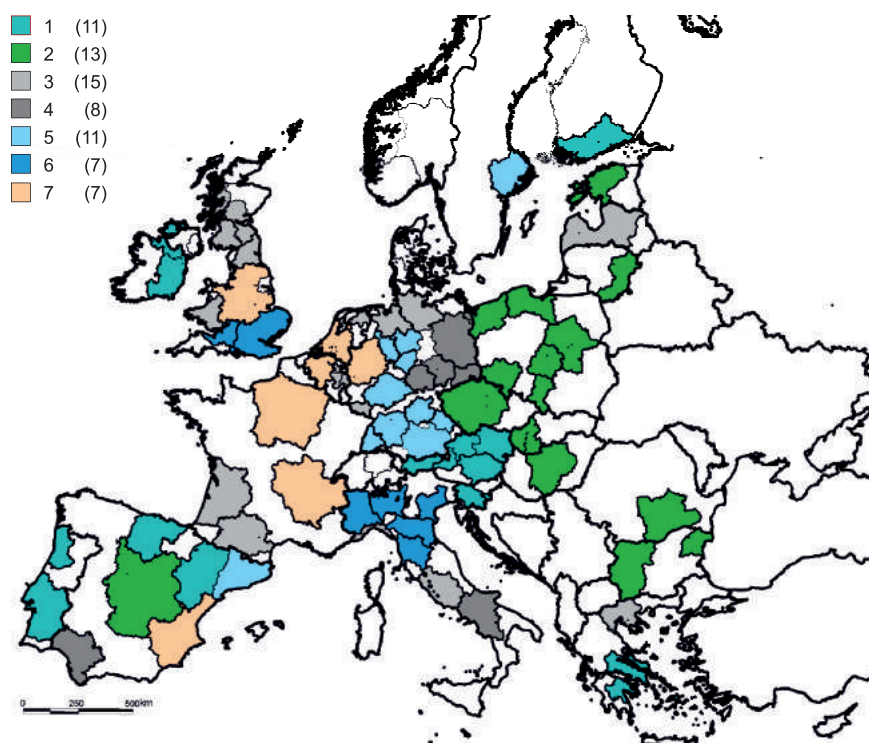
Otoczenie regionalne – kraj
Składowa 4





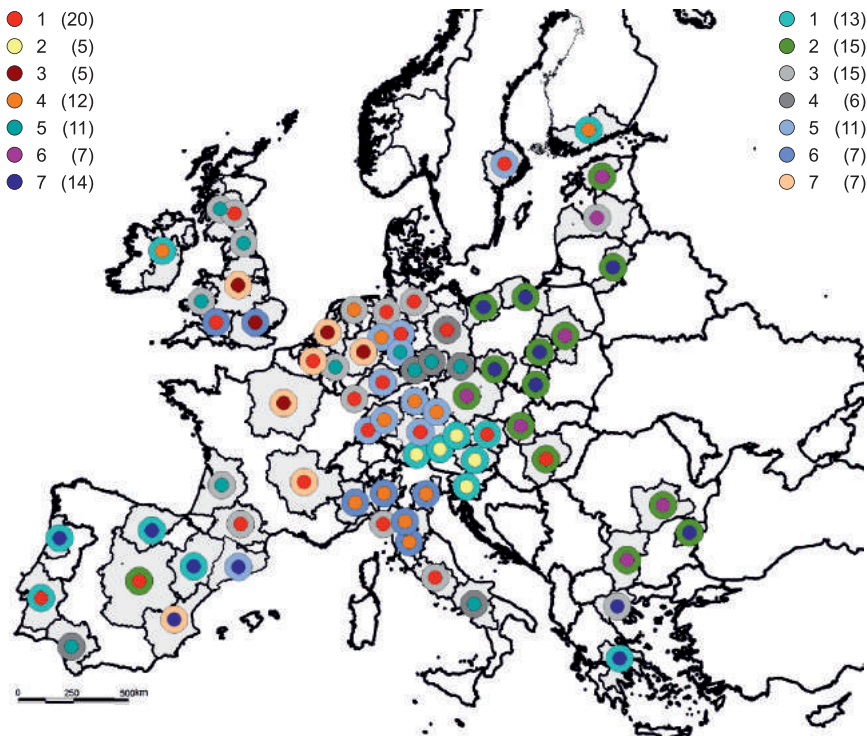
Rycina 29. Klasyfikacja otoczenia regionalnego metropolii – dendryt

Źródło: opracowanie własne.



Rycina 30. Klasyfikacja otoczenia regionalnego metropolii – mapa

Źródło: opracowanie własne.



Typy obszarów metropolitalnych

- (1) Dobrze rozwinięte, duże ośrodki usługowe
- (2) Dobrze rozwinięte, małe i monocentryczne obszary metropolitalne
- (3) Wielkie policentryczne obszary metropolitalne
- (4) Dobrze rozwinięte, małe centra o funkcjach ogólnokrajowych
- (5) Drugorzędne krajowe obszary metropolitalne
- (6) Tradycyjne monocentryczne obszary metropolitalne o funkcjach ogólnokrajowych
- (7) Tradycyjne obszary metropolitalne średniej wielkości

Rodzaje otoczenia regionalnego

- (1) Rozwinięty rynek pracy i znaczne uprzemysłowienie w regionach o małej gęstości zaludnienia
- (2) Tradycyjna gospodarka z niedorozwojem sektora usług
- (3) Problemy na rynku pracy przy dużej dualności gospodarki
- (4) Duże problemy na rynku pracy
- (5) Rozwinięty rynek pracy przy znacznym uprzemysłowieniu
- (6) Rozwinięty rynek pracy przy znacznym uprzemysłowieniu i potencjale ludnościowym
- (7) Duży potencjał ludnościowy w regionach policentrycznych

Rycina 31. Typologia makroregionów metropolitalnych

Źródło: opracowanie własne.

ROZDZIAŁ 5

DETERMINANTY MAKROREGIONALNEJ KONWERGENCJI POZIOMU ROZWOJU GOSPODARCZEGO

Jak pokazano wyżej, badane makroregiony metropolitalne wyraźnie różniły się między sobą pod względem skali i dynamiki wewnątrzregionalnych zróżnicowań w układzie metropolia–region. W związku z tym w tej części raportu podjęto próbę wskazania czynników, które w największym stopniu wpływały na te różnice. Analiza objęła opracowane i przedstawione w poprzednim rozdziale wskaźniki, pokazujące sytuację demograficzną i system osadniczy, sytuację na rynku pracy, a także strukturę gospodarki i wydajność pracy. Wykorzystane dane przedstawiały zarówno stan w 2004/2005 r., jak i zmianę, która nastąpiła w okresie 1998–2004/2005.

Niewątpliwie, wewnętrzne zróżnicowanie makroregionów metropolitalnych pod względem poziomu rozwoju gospodarczego – mierzonego wysokością PKB *per capita*, i jego dynamiki – ma wiele przyczyn. Identyfikację czynników sprawczych tej dywergencji przeprowadzono w sposób eksploracyjny: zbudowano macierz korelacji ilorazu PKB *per capita* w obszarze metropolitalnym i jego otoczeniu regionalnym (w przypadku dynamiki analizowano różnicę tych ilorazów w latach 1998–2005) oraz powyższych grup wskaźników. Umożliwiło to wstępne określenie zmiennych, które mogą wpływać na stopień makroregionalnej konwergencji. Następnie podjęto próbę wskazania najważniejszych czynników przy wykorzystaniu ogólnego modelu regresji (metodą najmniejszych kwadratów) oraz – pomocniczo – zastosowaniu postępującej metody krokowej. W założeniu miało to prowadzić do budowy modelu, w którym powinny znaleźć się zmienne silnie skorelowane ze zmienną zależną i jednocześnie jak najsłabiej skorelowane między sobą.

5.1. RÓŻNICE W POZIOMIE ROZWOJU MIĘDZY METROPOLIĄ I REGIONEM

Skalę różnic w poziomie rozwoju gospodarczego obszaru metropolitalnego i otaczającego go regionu (stopień makroregionalnej konwergencji), która stanowiła zmienną wyjaśnianą, zdefiniowano jako:

$$W_{MC} = PKB \text{ per capita}_{MA\ 2004} / PKB \text{ per capita}_{RH\ 2004}$$

W efekcie im bardziej wartości współczynnika W_{MC} odbiegała od 1, tym większa była makroregionalna dywergencja poziomu rozwoju gospodarczego.

Natomiast zmienne objaśniające należały do czterech podstawowych grup (demografia, struktura gospodarcza, rynek pracy i wydajność pracy) i przedstawiały zarówno stan w 2005 r. w obszarze metropolitalnym i otoczeniu regionalnym, jak też ich wzajemny stosunek, zdefiniowany analogicznie jak w przypadku stopnia makroregionalnej konwergencji (W_{MC}).

Demografia

Wśród wskaźników należących do grupy demograficznej największy wpływ na stopień makroregionalnej konwergencji miał udział ludności największego miasta (w jego granicach administracyjnych) w liczbie ludności całego obszaru metropolitalnego (tab. 34). Należy jednak pamiętać o tym, że do pewnego stopnia ta zależność mogła być wynikiem różnic w dopasowaniu granic poszczególnych obszarów metropolitalnych do zasięgu metropolitalnego rynku pracy. Abstrahując od tego zastrzeżenia, zależność ta oznaczała, że otoczenie policentrycznych obszarów metropolitalnych było stosunkowo lepiej rozwinięte gospodarczo niż monocentrycznych metropolii o wyraźnej dominacji ośrodka centralnego. Co więcej, stopień monocentryczności obszaru metropolitalnego miał tym większe znaczenie, im większa była policentryczność otoczenia regionalnego wyrażona udziałem ludności największego ośrodka miejskiego w liczbie ludności pozostałej części makroregionu. W rezultacie brak dużych ośrodków miejskich w otoczeniu regionalnym przy dużym skupieniu ludności w ośrodku metropolitalnym oznaczał zazwyczaj większe różnice w poziomie rozwoju gospodarczego.

W mniejszym stopniu (na granicy istotności statystycznej) na stopień makroregionalnej konwergencji wpływała charakterystyka otoczenia regionalnego, w szczególności gęstość zaludnienia, która była wyższa w przypadku regionów mniej zróżnicowanych wewnętrznie pod względem poziomu rozwoju gospodarczego. Ponadto saldo migracji otoczenia

regionalnego było negatywnie skorelowane ze stopniem makroregionalnej konwergencji poziomu rozwoju gospodarczego. Może to oznaczać, że w warunkach większych różnic PKB *per capita* można zaobserwować odpływ mieszkańców z otoczenia regionalnego do metropolii (np. w poszukiwaniu pracy). Natomiast przy niewielkich różnicach otoczenie regionalne mogło być atrakcyjne dla pewnej części mieszkańców metropolii (np. emerytów poszukujących tańszych nieruchomości i lepszych warunków życia). Należy jednak podkreślić, że obie powyższe zależności, choć istotne statystycznie, były bardzo słabe i mogły wnikać z innych analizowanych czynników.

Tabela 34. Współczynniki korelacji między stopniem makroregionalnej konwergencji a wskaźnikami demograficznymi

Wskaźnik	Obszar metropolitalny	Otoczenie regionalne	Stosunek OM/OR
Podobieństwo procesów demograficznych (suma bezwzględnych różnic przyrostu naturalnego i salda migracji w metropolii i otoczeniu regionalnym)	0,16		
Ludność	-0,08	0,00	-0,12
Gęstość zaludnienia (os/km ²)	-0,02	-0,28*	0,14
Przyrost naturalny w promilach (średnia 2000–2005)	-0,09	-0,18	0,11
Saldo migracji w promilach (średnia 2000–2005)	-0,03	-0,33*	-0,09
Liczba ludności największego miasta	0,12	-0,09	0,15
Udział największego miasta w ludności (%)	<u>0,47*</u>	-0,10	0,34*

* Istotne na poziomie 0,05.

Źródło: opracowanie własne.

Struktura gospodarcza

Podobieństwo struktur gospodarczych obszaru metropolitalnego i jego otoczenia miało duży wpływ na stopień makroregionalnej konwergencji (tab. 35). Widać to szczególnie dobrze na przykładzie syntetycznego wskaźnika braku podobieństwa¹⁹, który był silnie skorelowany ze wskaźnikiem konwergencji makroregionalnej. Oznacza to, że większym różnicom w poziomie rozwoju gospodarczego towarzyszyły większe różnice w strukturze gospodarczej. Analiza cząstkowych wskaźników

¹⁹ Zob. s. 129.

podobieństwa strukturalnego pozwala z kolei ocenić, że wynikało to z różnic w znaczeniu sektora rolnego i usługowego między metropolią i regionem. W szczególności, im bardziej rolnicze było otoczenie regionalne metropolii, tym wyższy był stopień makroregionalnej dywergencji poziomu rozwoju. Z kolei rozwinięty sektor usług w otoczeniu regionalnym sprzyjał większemu podobieństwu strukturalnemu, co przekładało się na małe różnice w poziomie rozwoju gospodarczego między metropolią i regionem. Natomiast różnice w poziomie uprzemysłowienia nie miały wpływu na stopień makroregionalnej konwergencji, co prawdopodobnie wynikało z różnego zaawansowania procesów restrukturyzacji tego sektora w poszczególnych makroregionach metropolitalnych.

Tabela 35. Współczynniki korelacji między stopniem makroregionalnej konwergencji a wskaźnikami struktury gospodarczej

Wskaźnik	Obszar metropolitalny	Otoczenie regionalne	Stosunek OM/OR
Wskaźnik podobieństwa struktury gospodarczej	<u>0.64*</u>		
WDB w rolnictwie (%)	-0,15	<u>0.48*</u>	<u>-0.50*</u>
WDB w przemyśle (%)	-0,10	0,21	-0,23
WDB w usługach (%)	0,12	<u>-0.42*</u>	<u>0.50*</u>
WDB usługi proste (sekcja G-I) (%)	0,38*	-0,14	<u>0.51*</u>
WDB usługi wyspecjalizowane (sekcja J-K) (%)	0,06	<u>-0,37*</u>	<u>0.51*</u>
WDB usługi publiczne (sekcja L-O) (%)	<u>-0.41*</u>	-0,18	-0,22
WDB usługi wyspecjalizowane (sekcja J-K) (% WDB sektora usług)	0,01	-0,23	0,30*

* Istotne na poziomie 0,05.

Źródło: opracowanie własne.

Znaczenie sektora usługowego dla konwergencji makroregionalnej było też dobrze widoczne w analizie wewnętrznego zróżnicowania sektora usług przy uwzględnieniu: usług prostych, do których zaliczono handel, hotele i restauracje oraz transport, gospodarkę magazynową i łączność; usług wyspecjalizowanych: pośrednictwa finansowego oraz obsługi nieruchomości i przedsiębiorstw; a także usług publicznych: administracji publicznej, edukacji, ochrony zdrowia i pomocy społecznej. Co ciekawe, większy udział usług prostych w gospodarce obszaru metropolitalnego, podobnie jak mniejszy udział usług wyspecjalizowanych w gospodarce otoczenia regionalnego, oznaczały większy stopień makroregionalnej dywergencji gospodarczej. Mogło to wskazywać na bariery w rozwoju

usług prostych w peryferyjnych obszarach regionów o silnie rozwiniętych funkcjach centralnych w ośrodku metropolitalnym. Nie dotyczyło to jednak usług o charakterze publicznym, w przypadku których większy udział w strukturze gospodarki obszaru metropolitalnego z reguły sprzyjał większej konwergencji makroregionalnej. Natomiast różnice w znaczeniu usług wyspecjalizowanych względem innych rodzajów usług tylko w niewielkim stopniu wpływały na skalę wewnątrzregionalnych zróżnicowań poziomu rozwoju gospodarczego.

Rynek pracy

Podobieństwo sytuacji na rynku pracy było dość wyraźnie powiązane ze skalą różnic w poziomie rozwoju gospodarczego w układzie metropolia-region (tab. 36), na co wskazywał zwłaszcza wskaźnik syntetyczny, będący sumą bezwzględnych różnic liczby pracujących na 100 mieszkańców oraz stopy bezrobocia między metropolią i regionem. Jak pokazały natomiast wskaźniki cząstkowe, wynikało to przede wszystkim z większego stopnia aktywności zawodowej oraz z większej liczby miejsc pracy przypadającej na 100 mieszkańców obszaru metropolitalnego. Z drugiej strony, im mniejsze były różnice w stopie bezrobocia w ramach makroregionu metropolitalnego, tym większy notowano stopień makroregionalnej konwergencji. Należy jednak zwrócić uwagę, że powyższe zależności, poza wskaźnikiem syntetycznym, były bardzo słabe.

Tabela 36. Współczynniki korelacji między stopniem makroregionalnej konwergencji a wskaźnikami rynku pracy

Wskaźnik	Obszar metropolitalny	Otoczenie regionalne	Stosunek OM/OR
Podobieństwo sytuacji na rynku pracy (suma bezwzględnych różnic w liczbie pracujących na 100 mieszkańców i wysokości stopy bezrobocia)	0,48*		
Pracujący na 100 mieszkańców	0,35*	-0,09	0,23
Wskaźnik aktywności zawodowej (%)	0,27*	-0,02	0,10
Stopa bezrobocia (%)	-0,20	0,02	-0,30*

* Istotne na poziomie 0,05.

Źródło: opracowanie własne.

Wydajność pracy

Kolejnym czynnikiem bezpośrednio związanym ze stopniem makroregionalnej konwergencji była wydajność pracy zdefiniowana jako

wartość dodana brutto przypadająca na pracownika (tab. 37). Co oczywiste, im większe były różnice w wydajności pracy między obszarem metropolitalnym i pozostałą częścią makroregionu metropolitalnego, tym większa okazywała się makroregionalna dywergencja. Wynikało to przede wszystkim z mniejszej wydajności pracy w otoczeniu regionalnym zarówno w sektorze usługowym, jak i przemysłowym. Natomiast zrelatywizowanie wydajności pracy w poszczególnych sektorach względem średniej dla danego makroregionu spowodowało, że związek z różnicami w poziomie rozwoju stał się w wielu przypadkach bardzo słaby lub nieistotny statystycznie.

Tabela 37. Współczynniki korelacji między stopniem makroregionalnej konwergencji a wskaźnikami wydajności pracy

Wskaźnik	Obszar metropolitalny	Otoczenie regionalne	Stosunek OM/OR
Wydajność pracy ogółem (EUR)	-0,22	<u>-0,52*</u>	<u>0,86*</u>
Wydajność pracy w rolnictwie (EUR)	-0,33*	-0,32*	0,21
Wydajność pracy w przemyśle (EUR)	-0,04	<u>-0,43*</u>	<u>0,51*</u>
Wydajność pracy w usługach (EUR)	-0,29*	<u>-0,51*</u>	<u>0,76*</u>
Wydajność pracy w rolnictwie (ogółem = 100)	-0,20	<u>0,14</u>	-0,24*
Wydajność pracy w przemyśle (ogółem = 100)	0,05	0,12	-0,04
Wydajność pracy w usługach (ogółem = 100)	0,04	0,29*	-0,25*

* Istotne na poziomie 0,05.

Źródło: opracowanie własne.

Różnice w poziomie rozwoju – ogólny model regresji

Na kolejnym etapie badań determinant stopnia makroregionalnej konwergencji odrzucono zarówno zmienne bardzo silnie skorelowane ($k > 0,8$) (np. wydajność pracy, która była bardzo silnie powiązana z PKB na mieszkańca), jak i te, które były skorelowane nieistotnie ($p > 0,05$). Z otrzymanej w ten sposób macierzy korelacji usunięto zmienne współzależne na poziomie korelacji ($k > 0,6$). W efekcie otrzymano zbiór zmiennych, które wykorzystano w analizie regresji wielorakiej. W postępowaniu zastosowano pomocniczo postępującą procedurę krokową, polegającą na dodawaniu kolejno najsilniej skorelowanych zmiennych przy minimalnym progu wzrostu skorygowanego współczynnika determinacji (r^2) modelu ustalonym na poziomie 0,05. Otrzymano następujący model regresji ($r^2 = 0,63$) (tab. 38).

Tabela 38. Determinanty skali wewnątrzregionalnych różnic w poziomie rozwoju gospodarczego

	BETA	Błąd ST. BETA	B	Błąd ST. B	p
Wyraz wolny			0,609	0,091	0,0000
DI*	0,486	0,076	0,024	0,004	0,0000
LMI**	0,308	0,075	0,015	0,003	0,0001
LP***	0,339	0,075	0,318	0,070	0,0000

* DI – indeks podobieństwa struktury gospodarczej (im większa wartość wskaźnika, tym mniejsze podobieństwo struktury gospodarczej).

** LMI – indeks podobieństwa sytuacji na rynku pracy (im większa wartość wskaźnika, tym mniejsze podobieństwo sytuacji na rynku pracy).

*** LP – wewnątrzregionalne różnice wydajności pracy w przemyśle (im większa wartość wskaźnika, tym większy iloraz wydajności pracy między metropolią i regionem).

Źródło: opracowanie własne.

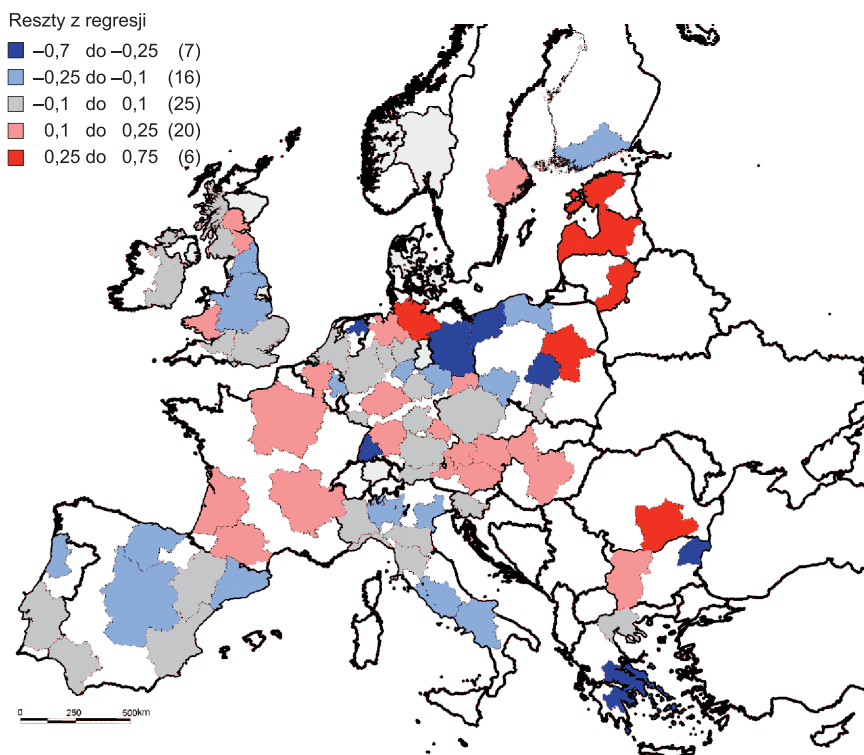
Na jego podstawie można stwierdzić, że stopień zróżnicowań wewnątrzregionalnych zależał przede wszystkim od podobieństwa strukturalnego metropolii i jej otoczenia regionalnego, a także od podobieństwa sytuacji na ich rynkach pracy. Ponadto, istotne znaczenie dla makroregionalnej konwergencji poziomu rozwoju gospodarczego miały różnice wydajności pracy w sektorze przemysłowym.

Należy zauważyć, że podobna struktura gospodarcza trzech najważniejszych sektorów w znacznej mierze determinowała przeciętną wydajność pracy. Wynikało to z dużych różnic wydajności pracy między sektorem rolnym z jednej strony, a sektorem przemysłowym i usługowym z drugiej strony. Podobieństwo strukturalne mogło też wpływać na podobną reakcję części składowych makroregionów metropolitalnych na cykle koniunkturalne oraz megatrendy rozwojowe. Zbliżona struktura prawdopodobnie sprzyjała również rozwojowi powiązań między podmiotami gospodarczymi położonymi w różnych częściach makroregionów metropolitalnych. Z kolei rozwinięty sektor usług w otoczeniu regionalnym mógł zapewniać większą samowystarczalność regionu pod tym względem, co w efekcie ograniczało rolę usług świadczonych przez obszar metropolitalny na rzecz swojego otoczenia.

Z kolei podobna sytuacja na rynku pracy z jednej strony wyjaśniała mniejsze zróżnicowanie w poziomie rozwoju między metropolią i regionem, a z drugiej strony mogła być jego skutkiem. W szczególności dotyczy to podobieństwa między metropolią i regionem pod względem liczby miejsc pracy na 100 mieszkańców, które mogło ograniczać przepływy w układzie metropolia–region – szczególnie w przypadku dojazdów do pracy. Po drugie, podobna wysokość stopy bezrobocia mogła wskazywać na zbliżoną reakcję części składowych makroregionu na koniunkturę

gospodarczą lub świadczyć o rozwiniętych powiązaniach kooperacyjnych w skali regionalnej.

Ciekawą determinantą stopnia makroregionalnej konwergencji były różnice w wydajności pracy w przemyśle. Podobna wydajność pracy w tym sektorze mogła oznaczać podobną kapitałochłonność tej branży lub zbliżony poziom zaawansowania technologicznego. W oczywisty sposób mogło to wpływać na podobną reakcję obu części makroregionów na koniunkturę w sektorze przemysłowym, choć zależało to zapewne od różnic struktury branżowej. Podobieństwo obu części makroregionu pod względem wartości tego wskaźnika mogło też wskazywać na zbliżone zaawansowanie procesów restrukturyzacji tradycyjnych branż przemysłowych.



Rycina 32. Reszty z regresji – wewnątrzregionalne różnice w poziomie rozwoju

Źródło: opracowanie własne.

Należy więc zauważyć, że powyższe determinanty nie były wyłącznymi czynnikami stopnia makroregionalnej konwergencji poziomu rozwoju gospodarczego, gdyż skorygowany współczynnik determinacji modelu regresji wynosił tylko 0,61. Jest to niewątpliwie efektem znacznego zróżnicowania wewnętrznego badanych regionów metropolitalnych pod

wieloma względami, poczynawszy od demograficznych, przez gospodarcze, do społecznych. Ponadto uwzględnienie w modelu dodatkowych zmiennych, przede wszystkim obrazujących różnice między metropolią i regionem pod względem jakości kapitału ludzkiego oraz stopnia innowacyjności, prawdopodobnie w znaczący sposób podniosłoby wartość powyższego współczynnika.

W celu lepszej weryfikacji przedstawionego wyżej modelu przeprowadzono analizę reszty regresji oraz zbadano ich przestrzenne rozmieszczenie. Należy podkreślić, że analiza reszt regresji nie wykazała znaczących odchyłeń od rozkładu normalnego. Rozkład przestrzenny reszt potwierdził również poprawność opracowanego modelu i nie pokazał zaburzeń związanych z przestrzenną koncentracją reszt z regresji w jednym lub kilku sąsiadujących krajach. Na podstawie analizy rozmieszczenia reszt można natomiast wskazać makroregiony metropolitalne, które najbardziej odbiegały od zależności przedstawionej w modelu, czyli położone w Europie Środkowej i Wschodniej regiony stołeczne krajów bałtyckich, Polski i Rumunii, a także makroregion Hamburga, obejmujący część obszaru dawnego NRD w okolicach Schwerin. Na drugim biegunie regionów odbiegających od modelu znalazły się Berlin i Ateny, a także mniejsze regiony przemysłowe z krajów Europy Środkowo-Wschodniej (Szczecin, Łódź i Warna) oraz Groningen i Freiburg. W opracowany model regresji najlepiej wpisały się natomiast regiony niemieckie, włoskie, brytyjskie, holenderskie, iberyjskie i irlandzkie.

5.2. ZMIANA RÓŻNICY POZIOMU ROZWOJU MIĘDZY METROPOLIĄ I REGIONEM

Zmianę skali różnic poziomu rozwoju gospodarczego między metropolią i regionem (proces makroregionalnej konwergencji), która stanowiła zmienną wyjaśnianą, zdefiniowano jako:

$$\Delta W_{MC} = (\text{PKB per capita}_{MA\ 2004} / \text{PKB per capita}_{RH\ 2004}) - (\text{PKB per capita}_{MA\ 1998} / \text{PKB per capita}_{RH\ 1998}).$$

Dodatnie wartości tego wskaźnika oznaczały wzrost makroregionalnej dywergencji poziomu rozwoju, natomiast ujemne – spadek tej wartości.

Zmienne objaśniające należały, podobnie jak powyżej, do czterech grup i przedstawiały zarówno stan w 1998 r., jak i jego dynamikę w latach 1998–2005²¹, zarówno w obszarze metropolitalnym, jak i otoczeniu

²¹ W przypadku zmian struktury rynku pracy, na potrzeby obliczania wydajności pracy w makroregionach metropolitalnych Grecji, Holandii, Polski i Rumunii wykorzystano dane dla okresu 2002–2005, a zmiany wewnętrznej struktury sektora usług w Bułgarii, Francji, Polsce i Włoszech przedstawiono dla lat 2002–2005.

regionalnym. Ponadto w badaniach wykorzystano iloraz tych wskaźników oraz różnice wartości tych ilorazów między 1998 i 2005 r.

Demografia

Zestawienie procesów konwergencji makroregionalnej ze wskaźnikami demograficznymi pozwala wskazać kilka słabych lub bardzo słabych współzależności (tab. 39). Po pierwsze, mniejsza gęstość zaludnienia w otoczeniu regionalnym współwystępowała z większym wzrostem różnic w poziomie rozwoju regionalnego. Po drugie, monocentryczność obszaru metropolitalnego, wyrażona dużym udziałem ludności największego miasta w liczbie ludności metropolii, wpływała na wzrost dywergencji makroregionalnej. Po trzecie, zapas demograficzna, zarówno w metropolii, jak i w regionie, wyrażona spadkiem liczby ludności i ujemnym przyrostem naturalnym, również współwystępowała ze wzrostem wewnątrzregionalnej dywergencji. Ponadto odpływ migracyjny z otoczenia regionalnego z reguły zachodził w warunkach dywergencji poziomu rozwoju.

Tabela 39. Współczynniki korelacji między procesem konwergencji makroregionalnej a wskaźnikami demograficznymi

Wskaźnik	Stan w 1998 r.			Zmiana w 1998–2005		
	obszar metropolitalny	otoczenie regionalne	stosunek OM/OR	obszar metropolitalny	otoczenie regionalne	różnica – ilorazy OM/OR
Ludność	-0,07	-0,06	0,07	-0,37*	-0,51*	0,30
Gęstość zaludnienie (os/km ²)	-0,14	-0,28*	0,12	–	–	–
Przyrost naturalny w promilach (średnia 2000–2005)	–	–	–	-0,41*	-0,47*	0,01
Saldo migracji w promilach (średnia 2000–2005)	–	–	–	-0,16	-0,41*	0,35
Liczba ludności największego miasta	0,01	-0,11	0,06	–	–	–
Udział ludności największego miasta w ludności (%)	0,37*	0,13	0,13	–	–	–

* Istotne na poziomie 0,05.

Źródło: opracowanie własne.

Struktura gospodarcza

Podobieństwo struktury gospodarczej w makroregionie metropolitalnym determinowało nie tylko stopień konwergencji poziomu rozwoju gospodarczego, ale również jego zmianę (tab. 40). W szczególności, im większy był udział rolnictwa i mniejszy udział sektora usług w gospodarce otoczenia regionalnego, tym większy obserwowano wzrost dywergencji makroregionalnej. Z kolei analiza dynamiki struktury gospodarczej wskazuje na pewną rolę przemysłu w wyrównywaniu poziomu rozwoju między obszarem metropolitalnym i jego otoczeniem: zazwyczaj wzrost znaczenia przemysłu, zwłaszcza kosztem udziału rolnictwa w otoczeniu regionalnym, prowadził do spadku zróżnicowań wewnątrzregionalnych. Mogło to oznaczać, że uprzemysłowienie obszarów rolniczych (najprawdopodobniej przede wszystkim położonych w korytarzach transportowych) ma pozytywne skutki dla procesów konwergencji makroregionalnej. Trudniejsza do wytłumaczenia jest natomiast dodatnia korelacja między wzrostem dywergencji makroregionalnej poziomu rozwoju gospodarczego a zmianą ilorazu udziału rolnictwa w wartości dodanej brutto w latach 1998–2005. Najprawdopodobniej związek ten ma charakter pozorny, wynikający z innych czynników, na przykład z bardzo niskiego udziału rolnictwa w gospodarce obszarów metropolitalnych, co mogło wprowadzać dość przypadkowe zakłócenia (duża wartość współczynnika zmienności tego wskaźnika).

Kolejną determinantą procesu dywergencji makroregionalnej był wysoki udział usług prostych w gospodarce obszaru metropolitalnego. Może to oznaczać, że duże nasycenie metropolii tego typu usługami hamuje ich rozwój w otoczeniu regionalnym. W dużej mierze jest to zgodne z teorią ośrodków centralnych, która zakłada obsługę otoczenia regionalnego przez ośrodek metropolitalny. Pewnym potwierdzeniem tej hipotezy jest to, że przeciętny udział usług prostych w wartości dodanej brutto, który w metropoliach wynosił 24,4%, w ich otoczeniu regionalnym osiągał tylko 20,7%, jednak należy zauważyć, że w okresie 1998–2005 nie zaobserwowano zależności między procesem konwergencji makroregionalnej a dynamiką znaczenia usług prostych w układzie metropolia–region.

Ponadto, większy udział pozostałych rodzajów usług – nie tylko tych, które najczęściej należały do domeny publicznej, ale również wyspecjalizowanych usług finansowych i innych usług na rzecz przedsiębiorstw – oznaczał wzrost konwergencji makroregionalnej. Należy jednak zauważyć, że usługi wyspecjalizowane mogły przynajmniej w pewnym stopniu przyczynić się do rozwoju otoczenia regionalnego. Wskazuje na to dodatnia korelacja między wzrostem konwergencji makroregionalnej a rozwojem tych usług w otoczeniu regionalnym metropolii, zwłaszcza

w przypadku względnej stagnacji znaczenia tych usług w gospodarce obszaru metropolitalnego.

Tabela 40. Współczynniki korelacji między procesem konwergencji makroregionalnej a wskaźnikami struktury gospodarczej

Wskaźnik	Stan w 1998 r.			Zmiana w 1998–2005		
	obszar metropolitalny	otoczenie regionalne	różnica – ilorazu OM/OR	obszar metropolitalny	otoczenie regionalne	różnica – ilorazu OM/OR
Podobieństwo struktury gospodarczej	<u>0,52*</u>			–0,01		
WDB w rolnictwie (%)	0,20	<u>0,55*</u>	–0,22	–0,28*	<u>–0,46*</u>	<u>0,45</u>
WDB w przemyśle (%)	–0,01	0,09	–0,01	–0,06	0,26*	–0,30
WDB w usługach (%)	–0,03	<u>–0,50*</u>	<u>0,52*</u>	0,11	0,05	0,07
WDB w usługach prostych (sekcja G–I) (%)	<u>0,49*</u>	–0,09	<u>0,61*</u>	0,22	0,10	0,12
WDB w usługach wyspecjalizowanych (sekcja J–K) (%)	–0,30*	–0,29*	0,10	0,10	–0,26*	0,31
WDB w usługach publicznych (sekcja L–O) (%)	–0,29*	–0,33*	0,12	–0,19	0,03	–0,23
WDB w usługach wyspecjalizowanych (sekcja J–K) (% WDB sektora usług)	–0,37*	–0,10	–0,10	0,12	–0,26*	0,37

* Istotne na poziomie 0,05.

Źródło: opracowanie własne.

Rynek pracy

Powiązanie między wskaźnikami rynku pracy a procesami konwergencji makroregionalnej związane było raczej z dynamiką rynku pracy w okresie 1998–2005 niż z sytuacją wyjściową w 1998 r. (tab. 41). Wyjątkiem były różnice w wysokościach stopy bezrobocia w 1998 r., których zmniejszeniu towarzyszył wzrost konwergencji makroregionalnej poziomu rozwoju gospodarczego w latach 1998–2005. Obserwowano również zależność odwrotną: wzrost dywergencji zachodził w warunkach wyraźnej segmentacji rynku pracy. Różnicowanie sytuacji na rynku pracy związane było przede wszystkim z jej pogorszeniem w otoczeniu regionalnym, które często towarzyszyło procesom dywergencji makroregionalnej, natomiast wzrost podobieństwa na rynku pracy, w szczególności pod względem liczby

miejsce pracy na 100 mieszkańców, oraz wzrost aktywności zawodowej w otoczeniu regionalnym metropolii sprzyjał wyrównywaniu różnic poziomu rozwoju między metropolią i regionem.

Tabela 41. Współczynniki korelacji między procesem konwergencji makroregionalnej a wskaźnikami rynku pracy

Wskaźnik	Stan w 1998 r.			Zmiana w 1998–2005		
	obszar metropolitalny	otoczenie regionalne	różnica – ilorazu OM/OR	obszar metropolitalny	otoczenie regionalne	różnica – ilorazu OM/OR
Podobieństwo sytuacji na rynku pracy	0,01			0,32*		
Pracujący na 1000 mieszkańców	-0,15	-0,09	-0,13	<u>0,64*</u>	<u>0,44*</u>	<u>0,58</u>
Wskaźnik aktywności zawodowej (%)	0,06	-0,07	0,05	0,03	-0,38*	0,27
Stopa bezrobocia (%)	0,02	0,22	-0,35*	-0,16	-0,27*	0,19

* Istotne na poziomie 0,05.

Źródło: opracowanie własne.

Wydajność pracy

Co oczywiste, wydajność pracy mierzona w euro i jej zmiana była w badanym okresie dość silnie związana z procesami konwergencji makroregionalnej (tab. 42): zazwyczaj większa różnica w wydajności pracy między metropolią i regionem w roku bazowym prowadziła do wzrostu makroregionalnej dywergencji poziomu rozwoju gospodarczego, co w największym stopniu wynikało z różnic wydajności w sektorze usług. Również wzrost wewnątrzregionalnych różnic w wydajności pracy w przemyśle i usługach prowadził do dywergencji makroregionalnej, co wynikało przede wszystkim z szybszego wzrostu wydajności pracy w obszarach metropolitalnych w sektorze przemysłu, choć w mniejszym stopniu dotyczyło również sektora usług. Zrelatywizowanie wydajności pracy w poszczególnych sektorach względem średniej prowadziło natomiast do tego, że powyższe związki stawały się z reguły nieistotne statystycznie.

Tabela 42. Współczynniki korelacji między procesem konwergencji makroregionalnej a wskaźnikami rynku pracy

Wskaźnik	Stan w 1998 r.			Zmiana w 1998–2005		
	obszar metropolitalny	otoczenie regionalne	różnica – ilorazu OM/OR	obszar metropolitalny	otoczenie regionalne	różnica – ilorazu OM/OR
Wydajność pracy ogółem (EUR)	<u>–0.60*</u>	<u>–0.60*</u>	<u>0.46*</u>	<u>0.63*</u>	<u>0.50*</u>	<u>0.60</u>
Wydajność pracy w rolnictwie (EUR)	<u>–0.43*</u>	<u>–0.39*</u>	0,14	<u>0.54*</u>	<u>0.51*</u>	0,10
Wydajność pracy w przemyśle (EUR)	<u>–0.49*</u>	<u>–0.55*</u>	0,14	<u>0.71*</u>	<u>0.53*</u>	<u>0.44</u>
Wydajność pracy w usługach (EUR)	<u>–0.61*</u>	<u>–0.62*</u>	<u>0.44*</u>	<u>0.58*</u>	<u>0.41*</u>	<u>0.59</u>
Wydajność pracy w rolnictwie (ogółem = 100)	0,01	0,13	–0,12	0,06	0,20	–0,10
Wydajność pracy w przemyśle (ogółem = 100)	–0,19	0,07	–0,21	0,01	0,11	–0,08
Wydajność pracy w usługach (ogółem = 100)	0,28*	0,24	–0,06	–0,02	–0,26*	0,23

* Istotne na poziomie 0,05.

Źródło: opracowanie własne.

Zmiana wewnątrzregionalnej różnicy w poziomie rozwoju – ogólny model regresji

W kolejnym etapie budowy modelu regresji odrzucono wszystkie zmienne, które nie były istotnie ($p < 0,05$) skorelowane z procesami konwergencji makroregionalnej poziomu rozwoju gospodarczego. Następnie z macierzy korelacji usunięto te zmienne, które były ze sobą silnie skorelowane ($k > 0,6$). W efekcie otrzymano zbiór zmiennych, które wykorzystano do analizy regresji wielorakiej. W postępowaniu wykorzystano postępującą procedurę krokową i dodano kolejno najsilniej skorelowane zmienne przy założonym minimalnym wzroście skorygowanego współczynnika determinacji (r^2) wynoszącym 0,05%. W efekcie otrzymano następujące równanie regresji ($r^2 = 0,57$) (tab. 43).

Na podstawie tego modelu można zauważyć, że proces konwergencji makroregionalnej w dużej mierze zależał od podobieństwa struktury gospodarczej metropolii i jej otoczenia regionalnego w roku bazowym. W latach 1998–2004 dywergencja poziomu rozwoju zachodziła przede wszystkim w warunkach dużych różnic w strukturze gospodarczej między

metropolią i regionem. Z kolei podobieństwo w układzie metropolia–region pod względem udziału poszczególnych sektorów w wartości dodanej brutto sprzyjało konwergencji lub przynajmniej wolniejszemu narastaniu różnicowań wewnątrzregionalnych.

Tabela 43. Determinanty zmiany skali wewnątrzregionalnych różnic w poziomie rozwoju

	BETA	Błąd ST. BETA	B	Błąd ST. B	p
Wyraz wolny			−0,001	0,021	0,940
DI* ₍₁₉₉₈₎	0,253	0,085	0,004	0,001	0,003
ΔLI** _{MA (1998–2005)}	0,477	0,084	0,026	0,004	0,000
ΔAR*** _{RH (1998–2005)}	−0,169	0,084	−0,003	0,001	0,046
MB**** _{RH (2000–2005)}	−0,239	0,081	−0,016	−0,005	0,004

* DI – indeks podobieństwa struktury gospodarczej.

** LI – pracujący na 100 mieszkańców.

*** AR – aktywność zawodowa w %.

**** MB – saldo migracji w promilach.

MA – obszar metropolitalny.

RH – otoczenie regionalne.

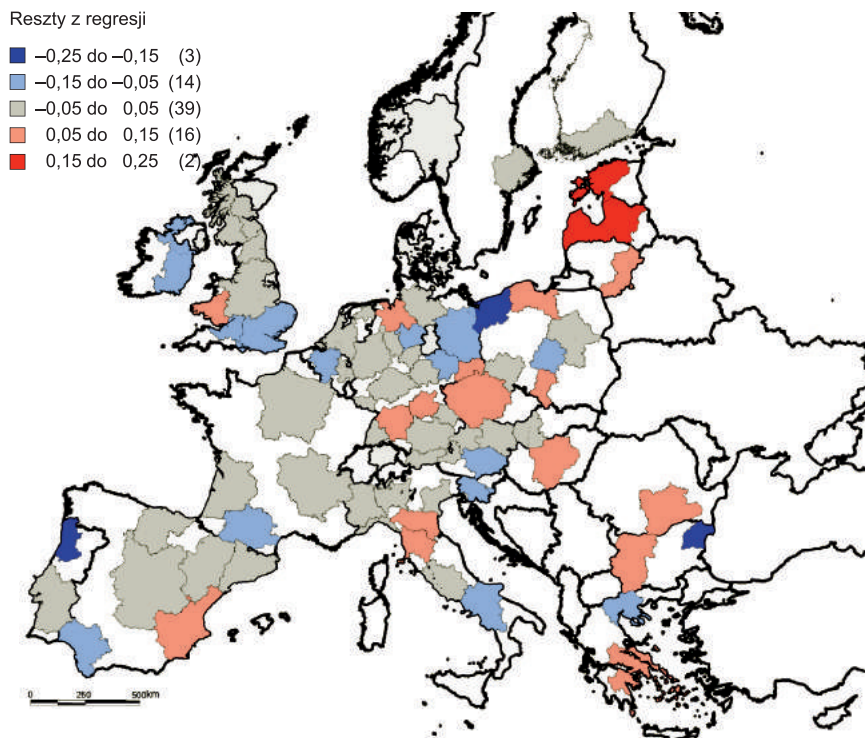
Źródło: opracowanie własne.

Innym czynnikiem związanym z procesami konwergencji makroregionalnej był wzrost liczby pracujących w obszarze metropolitalnym przy jednoczesnym spadku liczby osób aktywnych zawodowo w otoczeniu regionalnym i odpływie migracyjnym z otoczenia regionalnego, co wiązało się najprawdopodobniej z procesami wymywania zasobów rozwojowych z otoczenia regionalnego do metropolii.

Wydaje się, że różnice strukturalne wskazują na jedną z najważniejszych przyczyn narastania różnic w poziomie rozwoju między otoczeniem regionalnym a metropolią, a sytuacja na rynku pracy i przepływy migracyjne są konsekwencją wzrostu dywergencji makroregionalnej. W uproszczeniu, szybko rozwijające się, usługowane obszary metropolitalne (zwłaszcza położone w regionach, które wciąż miały charakter rolniczy lub były zdominowane przez tradycyjne branże przemysłowe) stanowiły bieguny wzrostu wysysające ze swojego otoczenia kapitał ludzki, co prowadziło do negatywnych sprzężeń zwrotnych, związanych z kurczeniem się zasobów potrzebnych do endogennego rozwoju tych obszarów.

Podobnie jak w przypadku stopnia konwergencji makroregionalnej, w celu lepszego zrozumienia charakteru przedstawionego wyżej modelu zbadano resztę regresji oraz ich przestrzenne rozmieszczenie. Analiza reszt nie wykazała znaczących odchyśleń od rozkładu normalnego, a ich przestrzenne rozmieszczenie również było bardzo równomierne. Wśród makroregionów metropolitalnych, które najbardziej odbiegały od zależności

przedstawionej w tym modelu regresji, znalazły się nadmorskie makroregiony położone w nowych krajach członkowskich: Tallin, Ryga, Szczecin i Warna, ale rozmieszczenie reszt było na tyle mozaikowe, że uniemożliwiało to sformułowanie jakichkolwiek generalizacji dotyczących ich struktury przestrzennej.



Rycina 33. Reszty z regresji – wewnątrzregionalne różnice w poziomie rozwoju

Źródło: opracowanie własne.

PODSUMOWANIE

Na podstawie powyższych analiz można sformułować następujące wnioski:

- Zarówno skala różnic wewnątrzregionalnych, jak i jej zmiana była dość silnie **zależna od krajowego i regionalnego kontekstu**, a wykorzystane wskaźniki i opracowane modele regresji pozwoliły wskazać tylko część czynników je determinujących. Prawdopodobnie uwzględnienie wskaźników związanych z jakością kapitału ludzkiego oraz innowacyjnością sektora przedsiębiorstw pozwoliłoby lepiej wyjaśnić obserwowane zróżnicowania wewnątrzregionalne.

- Kluczowym czynnikiem wpływającym na różnice w poziomie rozwoju gospodarczego i ich zmianę było **podobieństwo struktury gospodarczej** części składowych makroregionu metropolitalnego. Podobna struktura gospodarcza mogła świadczyć o bezpośrednich lub pośrednich powiązaniach między obszarami metropolitalnymi i ich otoczeniem regionalnym, które prowadziły do redukcji różnic w poziomie rozwoju. Większe różnice strukturalne przekładały się na różne ścieżki rozwojowe metropolii i regionu i skutkowały dywergencją makroregionalną, jednak upodabnianie się struktur gospodarczych w układzie metropolia–region w badanym okresie nie było najważniejszym czynnikiem wzrostu konwergencji makroregionalnej.
- **Podobieństwo sytuacji na rynku pracy** było przejawem niewielkich różnic wewnątrzregionalnych w poziomie rozwoju gospodarczego, co może świadczyć o powiązaniach w ramach makroregionalnego rynku pracy. Ponadto poprawa sytuacji na rynku pracy metropolii przy jednoczesnym jej pogorszeniu w otoczeniu regionalnym była główną przyczyną (lub skutkiem) wzrostu makroregionalnej dywergencji w poziomie rozwoju. W zestawieniu z odpływem migracyjnym z otoczenia regionalnego do metropolii mogło to świadczyć o wymywanii zasobów rozwojowych, zwłaszcza kapitału ludzkiego z peryferii do rdzenia.
- **Wydaźność pracy** była bardzo silnie powiązana z poziomem rozwoju (w pewnej mierze wynikało to ze zróżnicowania strukturalnego), co przejawiało się między innymi tym, że różnice w wydajności pracy w przemyśle (świadczące o różnej kapitałochłonności tego sektora, a tym samej prawdopodobnie o stopniu jego zaawansowania technologicznego) były istotnym czynnikiem różnicującym poziom rozwoju w ujęciu makroregionalnym. Niemniej, upodabnianie się wydajności pracy nie znalazło się wśród czynników uwzględnionych w modelu wyjaśniającym procesy konwergencji w badanych makroregionach. Wśród innych zaobserwowanych związków korelacyjnych, nieuwzględnionych w opracowanych modelach regresji, na wyróżnienie zasługują:
 - W odniesieniu do różnic w poziomie rozwoju gospodarczego:
 - **Stopień monocentryczności obszaru metropolitalnego.** Zależność ta oznaczała, że otoczenie policentrycznych obszarów metropolitalnych było relatywnie lepiej rozwinięte gospodarczo niż metropolii o wyraźnej dominacji ośrodka centralnego, co mogło świadczyć o ściślejszych powiązaniach wewnątrzregionalnych indukowanych przez ośrodki tworzące konurbacje.
 - **Udział usług prostych w gospodarce obszaru metropolitalnego.** Większy udział usług prostych w gospodarce metropolii wpływał na zwiększenie różnic w poziomie rozwoju, podobnie jak mniejszy udział usług wyspecjalizowanych w gospodarce otoczenia regional-

nego. Mogło to wskazywać na bariery w rozwoju usług w regionach o silnie rozwiniętych funkcjach centralnych w ośrodku metropolitalnym.

- W odniesieniu do zmiany różnic w poziomie rozwoju gospodarczego:
 - **Wydajność pracy** była dość ściśle związana procesami konwergencji makroregionalnej. Z reguły im większa była wydajność pracy, tym mniejszy notowano wzrost różnic w poziomie rozwoju, co wynikało przede wszystkim z różnic w wydajności pracy w sektorze usług. Z kolei wzrost wewnątrzregionalnych różnic w wydajności pracy prowadził do dywergencji makroregionalnej, co było przede wszystkim skutkiem szybszego wzrostu wydajności pracy w obszarach metropolitalnych w sektorze usług i przemyśle.
 - **Usługi wyspecjalizowane** przyczyniały się do pewnego stopnia do wzrostu otoczenia regionalnego na skutek tego, że wysoki udział tych usług w otoczeniu regionalnym towarzyszył procesom makroregionalnej konwergencji. Po wtóre, zmniejszenie zróżnicowań pod względem znaczenia usług wyspecjalizowanych w układzie metropolia – region (zarówno w odniesieniu do całej gospodarki, jak i do udziału tego typu w sektorze usług) oznaczał mniejszy wzrost makroregionalnej dywergencji poziomu rozwoju.

Z tej próby uogólnienia w największym stopniu wyłamywały się makroregiony stołeczne, zwłaszcza mniejszych krajów, których specyfika nadawała uwarunkowaniom relacji metropolia – region szczególny charakter.

CZEŚĆ 3

MAKROREGIONY METROPOLITALNE W EUROPIE – STUDIA PRZYPADKU

Makroregiony metropolitalne wybrane do szczegółowych badań miały w założeniu stanowić zróżnicowany zbiór, umożliwiający pokazanie różnorodnych powiązań wewnątrzregionalnych i ich determinant, a także ich znaczenia dla rozwoju metropolii i jej otoczenia regionalnego. Celem badań było zatem szczegółowe przedstawienie mechanizmów powiązań między metropolią i regionem.

Dobór studiów przypadku miał charakter celowy i wynikał z typologii przedstawionych w rozdziale 4, wykorzystujących dane dotyczące wewnątrzregionalnych różnic w poziomie rozwoju na podstawie PKB *per capita*. Wybrane makroregiony miały reprezentować przypadki skrajne pod względem skali różnic w poziomie rozwoju między metropolią i regionem oraz jej zmiany, w tym w odniesieniu do krajowej dynamiki PKB (Aneks 7). W efekcie do dalszych badań wybrano:

- a) Makroregiony o dużej i szybko rosnącej skali wewnątrzregionalnych różnicowań – makroregion Warszawy (szybki rozwój metropolii i otoczenia regionalnego w porównaniu do średniej krajowej) i region Sztokholmu (słabszy rozwój otoczenia regionalnego w odniesieniu do średniej krajowej) – co umożliwiło porównanie sytuacji między starym i nowym krajem członkowskim Unii Europejskiej.
- b) Makroregion Tuluz, w którym wewnątrzregionalne zróżnicowania są duże, ale przejawiają tendencję do zmniejszania się w warunkach szybkiego tempa wzrostu całego makroregionu w porównaniu do średniej krajowej.
- c) Makroregion Glasgow, w którym zróżnicowania wewnętrzne są małe, ale szybko rosną, a tempo wzrostu makroregionu w porównaniu do kraju jest niewielkie.
- d) Makroregion Barcelony, w którym wewnątrzregionalne zróżnicowania są bardzo małe i stabilne (porównywalny poziom rozwoju metropolii i otoczenia regionalnego), a tempo wzrostu gospodarczego w porównaniu do kraju jest stosunkowo niskie.

Powyższy dobór, co oczywiste, nie może być uznany za reprezentatywną próbę, a wnioski sformułowane na tej podstawie nie mogą objąć wszystkich sytuacji występujących na bardzo zróżnicowanym obszarze badań programu ESPON. Jednak należy oczekiwać, że analizy tych przypadków pozwolą lepiej zrozumieć relacje między metropolią i regionem

Tabela 44. Części składowe badanych makroregionów metropolitalnych

Zasięgi przestrzenne	Hiszpania	Wielka Brytania	Szwecja	Francja	Polska
Miasto w granicach administracyjnych	Barcelona (1,7 mln)	Glasgow (600 tys.)	Sztokholm (830 tys.)	Tuluza (440 tys.)	Warszawa (1,7 mln)
Obszar metropolitalny	Obszar metropolitalny Barcelony – w przybliżeniu – NUTS3 (3,2–4,9 mln) ²²	Obszar metropolitalny Glasgow – 9 <i>local council areas</i> (1,75 mln)	Sztokholm Lan – NUTS2/NUTS3 (2,0 mln)	Aire Urbaine de Toulouse (1,1 mln)	Obszar metropolitalny Warszawy – w przybliżeniu NUTS3 (2,6 mln)
Makroregion	Katalonia – NUTS2 (7,4 mln)	Zachodnia Szkocja – 8 NUTS3 (2,5 mln)	Målar – 5 NUTS3 (3,1 mln)	Midi-Pyrénées – NUTS2 oraz NUTS3 (3,25 mln)	Mazowsze – NUTS2 (5,2 mln)

Źródło: opracowanie własne.

²² Zob. szerzej opis studium przypadku Barcelony.

w dość skrajnych sytuacjach, co z kolei powinno ułatwić sformułowanie odpowiednich rekomendacji dotyczących działań zmierzających do wzmocnienia pozytywnych aspektów procesów metropolizacji i ograniczenia jej skutków negatywnych.

W ramach studiów przypadku posługiwano się następującymi zasięgami przestrzennymi (tab. 44):

- Miasto w granicach administracyjnych,
- Obszar metropolitalny odpowiadający z reguły podregionowi NUTS3,
- Makroregion metropolitalny odpowiadający w trzech przypadkach regionowi poziomu NUTS2, a w dwóch przypadkach stanowiący połączenie podregionów NUTS3.

W badaniach studiów przypadku wykorzystano przede wszystkim wyniki analiz jakościowych, które zostały uzupełnione pomocniczo ilościowymi analizami wyników ankiet przeprowadzonych wśród przedsiębiorstw i samorządów lokalnych.

Analizy jakościowe przeprowadzono podczas wizyt studyjnych ekspertów, w trakcie których zbierano pogłębione wywiady z przedstawicielami instytucji odpowiedzialnych za rozwój danego miasta i regionu (ponadto w przypadku Glasgow, Sztokholmu i Tuluzы wykorzystano opracowania sporządzone przez lokalnych ekspertów)²³. W każdym z makroregionów przeprowadzono po około dziesięć wywiadów (Aneks 8), które dotyczyły następujących aspektów:

- Przestrzennego zasięgu oddziaływania miasta,
- Najważniejszych mocnych i słabych stron metropolii i regionu oraz głównych różnic między tymi układami terytorialnymi,
- Najważniejszych relacji społeczno-gospodarczych między metropolią i regionem oraz czynników je warunkujących, a także ich znaczenia dla rozwoju tych układów terytorialnych,
- Kierunku i zakresu interwencji publicznej, dotyczącej powiązań między metropolią i regionem,
- Perspektyw rozwoju makroregionu metropolitalnego.

Natomiast w ramach analizy ilościowych rozesłano ankiety²⁴ do samorządów lokalnych położonych w badanych makroregionach metropolitalnych (Aneks 9) oraz do przedsiębiorstw zlokalizowanych w obszarze metropolitalnym miasta (Aneks 10). Do samorządów lokalnych wysłano ogółem 1500 ankiet dotyczących: dostępności transportowej, wpływu miasta centralnego na rozwój układów lokalnych oraz współpracy z innymi

²³ Ekspertyzy przygotowali: prof. Iain Docherty i Malcolm Leitch (dla Glasgow), Tuija Meisaari-Polsa (dla Sztokholmu), prof. François Taulelle (dla Tuluzы).

²⁴ W rozesłanych w październiku i listopadzie 2009 r. e-mailach (I etap) i faksach (II etap) podano odnośniki do elektronicznych ankiet, zamieszczonych na specjalnym serwerze.

szczeblami samorządu terytorialnego. Stopa zwrotu była zróżnicowana w zależności od regionu i wynosiła od ponad 30% w makroregionie metropolitalnym Sztokholmu do 3% w regionie metropolitalnym Glasgow²⁵ (tab. 45). Analizy ilościowe prowadzono w dwóch ujęciach dla gmin położonych w odległości do 50 km od centrum miasta (w przybliżeniu: samorządy lokalne tworzące obszar metropolitalny) i dalej położonych obszarów, stanowiących zewnętrzną strefę wpływów miasta. Niska stopa zwrotu oraz mała liczebność próby (w niektórych przypadkach) nakazuje traktować te wyniki z dużą ostrożnością, wyłącznie jako uzupełnienie analiz jakościowych, przeprowadzonych na podstawie wywiadów.

Tabela 45. Zbadana próba samorządów lokalnych w makroregionach metropolitalnych

	Barcelona	Glasgow	Sztokholm	Tuluza	Warszawa
Ogółem gmin	454	239	52	570	356
Ankiety OM*	14	4	9	17	25
Ankiety RM*	20	3	9	11	59
Stopa zwrotu	7,5%	2,9%	34,6%	4,9%	23,6%

* W przybliżeniu za należące do obszaru metropolitalnego uznano gminy położone w odległości do 50 km od centrum miasta, a dalej położone obszary za zewnętrzną strefę wpływów miasta.

Źródło: opracowanie własne.

Natomiast do przedsiębiorstw działających w obszarach metropolitalnych badanych miast wysłano ogółem około 20 tys. ankiet (na podstawie bazy danych KOMPASS) dotyczących powiązań przestrzennych, oceny środowiska lokalnego oraz potencjału innowacyjnego. Wybrane do badań firmy reprezentowały dwie branże – przetwórstwo produkcyjne (Sekcja D) oraz usługi dla przedsiębiorstw (Sekcja K).

Tabela 46. Zbadana próba przedsiębiorstw w obszarach metropolitalnych

	Barcelona	Glasgow	Sztokholm	Tuluza	Warszawa
Ogółem wielkość próby	2500	1583	2500	2500	10 000
Liczba ankiet	35	10	73	26	118
Przemysł	25	3	23	6	19
Usługi	10	7	50	21	109
Stopa zwrotu	1,4%	0,6%	2,9%	1,0%	1,2%

Źródło: opracowanie własne.

²⁵ W związku z niską stopą zwrotu i małą liczebnością próby w analizach ilościowych pominięto makroregion Glasgow.

Poniżej przedstawiono analizy jakościowe dla poszczególnych studiów przypadku, a w ostatnim rozdziale podjęto próbę przedstawienia syntezy przy selektywnym wykorzystaniu wyników badań ilościowych.

ROZDZIAŁ 1

RELACJE METROPOLIA – REGION: BARCELONA – KATALONIA

Niniejszą część rozważań należy zacząć od ogólnej prezentacji Katalonii i jej głównych części składowych: metropolii barcelońskiej oraz regionu metropolitalnego, czyli terytorium katalońskiego obejmującego resztę Katalonii. Dla opisu Katalonii niezwykle ważny jest problem odmienności stosowanych podziałów terytorialnych, tzw. starych i nowych albo hiszpańskich i katalońskich. Więcej o tym w dalszej części raportu. Niestety, dane statystyczne podawane są dla różnie pojmowanych jednostek administracyjnych, dlatego należy posługiwać się nimi ostrożnie. Ze względów wyjaśnionych dalej, o ile nie zaznaczono inaczej, z zasady przedstawiane dane na temat metropolii – zwanej też wymiennie obszarem metropolitalnym (oznakowane źródłem STAT) – dotyczą prowincji barcelońskiej (subregion klasy NUTS3). Pomimo wszelkich słabości (granice nie pokrywają się z funkcjonalnym obszarem metropolitalnym i zawierają rozległe obszary wiejskie), dla jednostek klasy NUTS3 dostępne są porównywalne dane statystyczne, a w dodatku, w odróżnieniu od dalej omawianych propozycji delimitacji obszaru metropolitalnego Barcelony, prowincja ma ustalone granice, kompetencje i środki finansowe. Mieszka w niej większość mieszkańców Katalonii (Kaczmarek, Miķuła 2007, s. 103). Istnieje jednak wiele prac analitycznych prowadzonych w odniesieniu do innych jednostek planistycznych. W tym kontekście szczególnie ważnym źródłem informacji były pogłębione wywiady (w tekście: wywiady) przeprowadzone z przedstawicielami ośrodków badawczych, firm konsultingowych oraz administracji publicznej²⁶.

²⁶ Szczegółne podziękowania pragnę złożyć osobom, które zechciały podzielić się ze mną wiedzą i materiałami podczas pobytu w Barcelonie w październiku 2009 r. Są to zwłaszcza: J.A. Camarasa, M.J.M. Canals, R.B. Domenech, M. Herrero, J. Lopez, X. Munoz-Torrent, J.L. Redondo, J.T. Thomas, A. Ulled. Dziękuję także ich współpracownikom oraz Jaume'owi Fons-Esteve'owi.

Katalonia leży w południowo-wschodniej Hiszpanii, nad Morzem Śródziemnym. Od wschodu wytyczona szczytami Pirenejów granica dzieli ją od Francji i Andorry (nawiasem mówiąc, językiem urzędowym Andorry jest kataloński). Obejmuje głównie obszary górskie i wyżynne, z niewieloma nizinnymi dolinami wzdłuż największych rzek (Ebro) i nad morzem. Powierzchnia Katalonii wynosi 31 700 km², a liczba mieszkańców to 7,4 mln (w 2006). Stolica Katalonii, Barcelona, na powierzchni zaledwie 101 km² liczy 1,7 mln mieszkańców²⁷ (Papers 50, s. 54) (zob. dalej).

Obok Barcelony do największych miast należą Hospitalet de Llobregat (250 tys. mieszkańców, w praktyce terytorialnie zintegrowane z Barceloną), Terrasa (202 tys. mieszkańców), Sebadell (202 tys.), Tarragona (140 tys.), Lleida (136 tys.). Zarówno cała Katalonia, jak i Barcelona oraz obszar metropolitalny (dowolnie rozumiany) wyróżniają się wysoką gęstością zaludnienia (Aneks 11) (por. Matheu 2003, s. 43). Dla regionu wynosi ona 218 osób na km², obszaru metropolitalnego – 674 osób/km², a miasta Barcelony – 17 171 osób na km² (STAT). Cechą charakterystyczną metropolii jest brak dużych rzek: te, które przepływają przez Barcelonę (Besos i Llobregat), są – zwłaszcza w porze suchej – raczej strumieniami i nie pozwalają zaspokoić potrzeb mieszkańców.

Niezwykle duża gęstość zaludnienia Barcelony, w połączeniu z bardzo wysokimi kosztami utrzymania i innymi uciążliwościami życia w centrum rozległej metropolii, prowadzi do postępującej suburbanizacji, której sprzyja stosunkowo dobrze rozwinięta, centryczna sieć komunikacyjna, łącząca miasto z otaczającym obszarem i regionem metropolitalnym. Obszar metropolitalny w 2005 r. liczył 4,7 mln ludności, czyli przeszło 2/3 ludności Katalonii.

W ostatniej dekadzie miasta te – z wyłączeniem Barcelony – wchłonęły po kilka tysięcy migrantów. Region odznacza się dużą koncentracją ludności w obszarze metropolitalnym Barcelony – w otaczającym go regionie metropolitalnym mieszka zaledwie ok. 1/4 ludności Katalonii.

W Katalonii mieszka 16% ludności Hiszpanii, jednak wytwarza się tam niemal 1/5 PKB kraju. W latach 1995–2004 region osiągnął 128% wzrostu PKB (19 700 euro *per capita* w 2004 r.). Rozszerzenie Unii w 2004 r. dało dodatkowy impuls rozwojowy, zahamowany dopiero kryzysem 2008 r. Czynnikiem wyróżniającym Katalonię spośród pozostałych badanych metropolii jest wyższy poziom dochodów *per capita* w regionie metropolitalnym niż w obszarze metropolitalnym. Co więcej, różnica na korzyść regionu metropolitalnego rośnie: w 1995 r. stosunek PKB obszaru do regionu wynosił 0,95, a w 2004 r. już 0,92 (STAT). PKB Katalonii wynosił

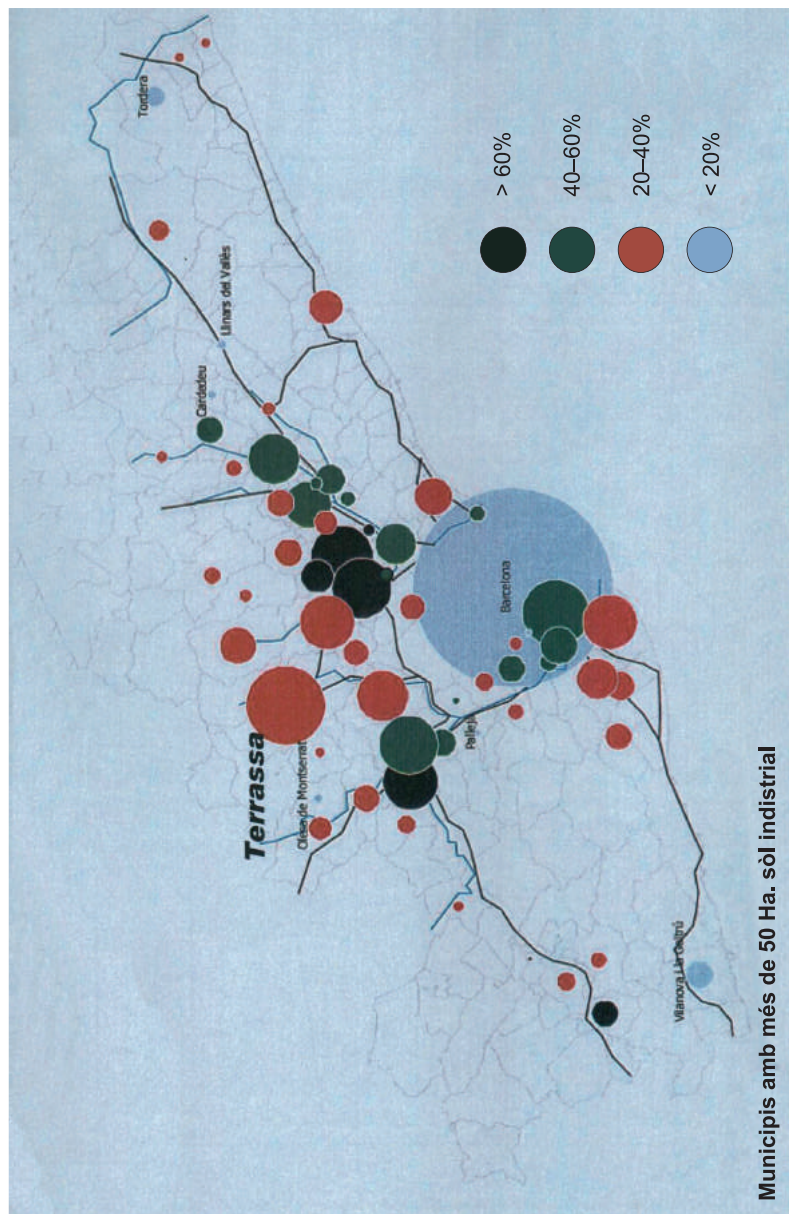
²⁷ W 1979 r. miała ponad 1,9 mln mieszkańców.

w 2004 r. 23 741 euro, co stanowiło 120,5% średniej dla całej Hiszpanii. W okresie 1995–2004 dynamika PKB sięgnęła 108,8%, co tylko minimalnie (o 0,4%) przewyższało średnią ogólnokrajową. W 2004 r. nastąpiło kolejne przyspieszenie rozwoju.

Udział metropolii w tworzeniu PKB był dominujący, ale w przeliczeniu na głowę mieszkańca – jak wspomniano – niższy niż w pozostałych częściach Katalonii. W 2004 r. wyniósł 23 276,4 euro (wobec 13 967,2 euro w 1995), co dało wzrost o 24,6%, oznaczało jednak relatywne pogorszenie pozycji wobec średniej krajowej, ze 120,5 do 118,2 w 2004 r.

Struktura gospodarki metropolii w 1998 r. charakteryzowała się dominacją usług (udział w wytwarzaniu WDB – 62,7%) przy dużym znaczeniu przemysłu (36,5% WDB) i znikomym udziale rolnictwa (0,7% WDB). Na pozostałych obszarach Katalonii z oczywistych względów znaczenie rolnictwa było większe (5,7% WDB), ale zarówno usługi, jak i przemysł grały nieznacznie tylko mniejszą rolę niż w obszarze metropolitalnym (odpowiednio 60,9 i 33,4%). Okres 1998–2005 charakteryzował się wzrostem znaczenia usług zarówno w obszarze metropolitalnym (o 3,3 pkt procentowych), jak i regionie metropolitalnym (o 2,1 pkt procentowych), głównie kosztem przemysłu, który od lat podlega relokacji do zewnętrznego pierścienia metropolii (ryc. 34).

Problem pozycjonowania metropolii barcelońskiej (a przez to i Katalonii) w układzie europejskim i globalnym (z różnych względów układ hiszpański jest rzadko przyjmowanym punktem odniesienia przez Katalończyków) uzyskuje nowe naświetlenie dzięki analizie struktury sektora usług. Jak wiadomo, Barcelona (obszar metropolitalny) miała przekształcić się w centrum mody oraz nowych technologii i usług w tym zakresie. W połączeniu z rozwiniętym sektorem kultury i turystyki umożliwiałoby to budowę nowego wizerunku i wzrost konkurencyjności, a tym samym skuteczne i korzystne dla rozwoju zastąpienie upadającego przemysłu nowymi źródłami dochodu i pracy. Jak dotąd, żaden z tych zamiarów nie został zrealizowany. Dane dla obszaru metropolitalnego (z 2002 r.) dowodzą, że udział usług prostych w wytwarzaniu WDB wyniósł 26,2% i był wyższy niż usług zaawansowanych (22,0%). Ten ostatni wskaźnik był gorszy niż we wszystkich pozostałych przypadkach (łącznie z Warszawą, gdzie usługi zaawansowane miały 25,1% udziału). Rok 2002 możemy zapewne uznać za początek wdrażania nowej polityki rozwoju metropolii (przypomnijmy, że w 2003 r. przyjęto Plan Metropolitalny). W okresie 2002–2005 w obszarze metropolitalnym obserwujemy znaczący wzrost udziału usług zaawansowanych WDB sektora usług (o 1,3 pkt procentowego – nawiasem mówiąc, wynik istotnie gorszy od obszaru metropolii Glasgow i Warszawy). Region metropolitalny Katalonii charakteryzował się w 2002 r. większym udziałem usług prostych (28,8%), ale też nieco



Rycina 34. Poziomy specjalizacji przemysłu w częściach składowych regionu metropolitalnego Barcelony

Źródło: Munoz, Torrent (2009).

mniej szych usług zaawansowanych (18,0%) niż obszar metropolitalny. Istotną różnicą jest tylko nieznaczny przyrost udziału usług zaawansowanych w WDB sektora usług w latach 2002–2005 (o 1,6 pkt procentowego). Właściwie nie zmienił się udział usług publicznych (tylko o 0,5 pkt procentowego).

W 2001 r. 38,3% zatrudnionych w Katalonii pracowało w przemyśle i budownictwie, 58,9 – w usługach i 2,5 rolnictwie (AMB 2003, s. 167). Eksport Katalonii stanowił 28% eksportu całej Hiszpanii i był równy 29% PKB Katalonii. Udział MRB w produkcji przemysłowej Katalonii wyniósł ponad 70%, w eksporcie średniej i wyższej technologii ponad 80%, a w dochodzie (PKB) – 69,2% (AMB 2003, s. 167). Rolnictwo rozwijało się w dolinach rzek, a najwyżej rozwinięty obszar, nowoczesny kompleks rolno-spożywczy, położony był w zachodniej części regionu, w okolicach Lleidy. Jak widać, obszary pozametropolitalne odgrywały stosunkowo małą rolę w zatrudnieniu i aktywności ekonomicznej. Ta dość nietypowa sytuacja była efektem wieloletnich procesów rozwojowych, których osią przez ponad półtora wieku była industrializacja Katalonii, skutkująca koncentracją wokół ośrodka stołecznego. Ukształtowanie geograficzne (góry) przyczyniło się do fizycznej fragmentacji obszaru, zespolonego kilkoma dośrodkowymi szlakami transportowymi. Sukces w rozwoju przemysłowym przyczynił się nie tylko do koncentracji ludności w obszarze metropolitalnym Barcelony, ale też do istotnego wyludnienia pozostałych obszarów regionu, którego mieszkańcy migrowali do Barcelony i okolic w poszukiwaniu pracy. Modernizacja rolnictwa oraz dynamiczny rozwój turystyki na obszarach słabo zaludnionych (szerzej: wzrost powiązań funkcjonalnych z Barceloną) przyczyniły się do znacznego wzrostu poziomu dochodów obszarów wcześniej uznawanych za peryferyjne. Jakość życia i dochody *per capita* poza obszarem metropolitalnym są dziś wyższe niż w nim.

1.1. REGION METROPOLITALNY I JEGO CZĘŚCI SKŁADOWE

Region Katalonii jest jednym z 17 regionów klasy NUTS2 Hiszpanii. Podobnie jak Kraj Basków, cieszy się on większą autonomią niż ogół regionów hiszpańskich. Katalonia w tradycyjnym układzie składa się z czterech prowincji (NUTS3) oraz 946 gmin (zob. Aneks 11), będących strukturami ustalonymi na poziomie krajowym i wywodzącymi się jeszcze z XIX w., z wczesnych faz industrializacji Katalonii. Przykładowo, prowincja stołeczna (barcelońska) obejmuje 7,718 km², liczy 311 gmin (zob. ryc. 35). 95% jej ludności mieszka w miastach ponad 5 tys. mieszkańców, a 80% w miastach ponad 20 tys. Prowincje rozdzielają m.in. środki na projekty inwestycyjne w Katalonii (głównie dla gmin), mają

charakter administracyjny i są przedmiotem nieustających kontrowersji (ma to uzasadnienie merytoryczne: podział na prowincje od dawna nie przystaje do katalońskiej rzeczywistości, ukształtowanej pod wpływem niezwykle dynamicznego uprzemysłowienia w ostatnich dwóch stuleciach). Do pewnego stopnia wynika to też z podzielanych przez wielu Katalończyków ambicji separatystycznych i stopniowego przejmowania obowiązków różnych działów administracji państwowej przez władze katalońskie (np. pobór podatków, policja). Więcej o układzie terytorialnym Katalonii napiszemy w następnym rozdziale. Istniejące i planowane podziały terytorialne są zupełnie niekompatybilne. Paul Striip (2008) określił stan obecny jako „*administrative crowdedness*”. Na niektórych obszarach Katalonii można naliczyć siedem poziomów jednostek terytorialnych.



Rycina 35. Regionalne Obszary Planowania Przestrzennego (RSPA) w Katalonii – propozycja

Źródło: AMB.

Uwaga: Obszar metropolitalny oznaczono jako Ambit Metropolita.

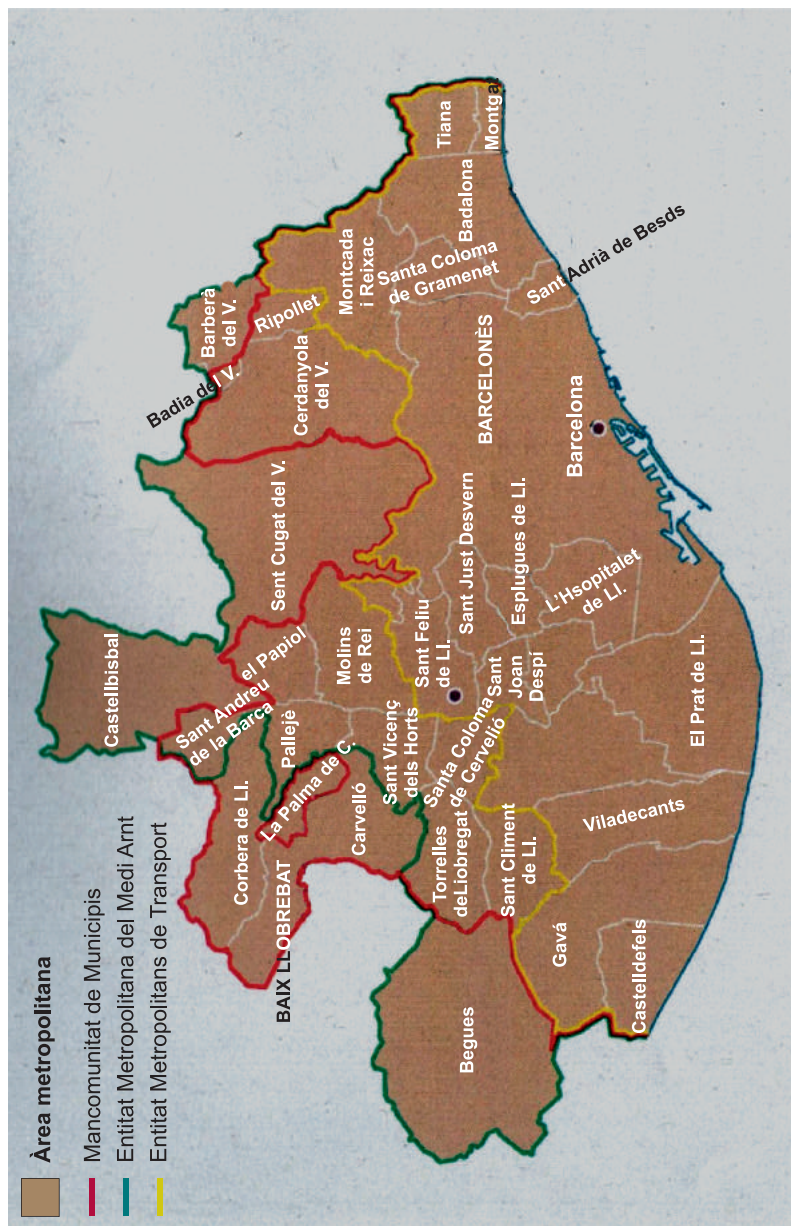
Zgodnie ze statutem nadanym regionom autonomicznym, miały one prawo wprowadzenia wewnętrznych podziałów na powiaty (*comarcas*),

ale większość z tego prawa nie skorzystała. Katalonia składa się obecnie z 41 *comarcas*. Na ich podstawie dla celów planistycznych próbuje się wprowadzić grupy *comarcas*, których jest siedem i nazywają się Regional Spatial Planning Areas (RSPA) (ryc. 35). Grupy te mają być alternatywą dla *provincias* i lepiej niż dziewiętnastowieczne prowincje odpowiadają rzeczywistej sieci osiedleńczej powstałej m.in. w wyniku rozwoju miast satelickich Barcelony oraz nasilonego od dawna *urban sprawl*. Ani *comarcas*, ani ich grupy, ani dalej wymienione formy współpracy nie mają dostatecznych kompetencji i środków, by zastąpić obowiązujący w skali całego kraju podział na regiony, prowincje i gminy. Katalonia na różnych forach instytucjonalnych i w różnych środowiskach (akademickich, stowarzyszeniach terytorialnych) promuje własne propozycje podziałów, które jednak mają wyłącznie charakter planistyczny i tylko wyjątkowo obejmują jakieś rzeczywiste formy współpracy, podobne do naszych związków międzygminnych. Katalonia ma zatem propozycję własnych, odrębnych struktur terytorialnych, ale ich faktyczne znaczenie w sterowaniu rozwojem jest ograniczone głównie do funkcji analitycznych i planistycznych. Jak zawsze, wytyczony na mapie układ terytorialny nie przystaje w pełni do opisu metropolii. Przykładowo na rycinie 35 obszar metropolii należałoby *de facto* wyznaczyć także na obszarze Comarques Centrals, zwłaszcza wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych, ale oczywiście jest prawem planisty, by określać przebieg granic według własnych kryteriów.

Dla celów planistycznych wyróżnia się obszar metropolitalny Barcelony (Metropolita de Barcelona; inaczej MRB, czyli Metropolitan Region of Barcelona) o charakterze wyłącznie planistycznym (jedna z grup *comarcas*, licząca 163 gmin i 4,9 mln mieszkańców na powierzchni 3200 km²), a w literaturze przedmiotu mowa o Metropolitan Agglomeration of Barcelona (MAB; 93 gminy o powierzchni 1578 km², liczące łącznie 4,1 mln mieszkańców), którą definiuje się jako *zgrupowanie przyległych gmin miejskich położonych wokół ośrodka miejskiego (zamieszkałego przez ponad 100 tys. ludzi i o gęstości zaludnienia przekraczającej 1,5 tys. mieszkańców/km²), które tworzą razem jednostkę miejską zamieszkałą przez ponad 250 tys. ludzi i o średniej gęstości zaludnienia przekraczającej 1,5 tys. mieszkańców/km²* (AMB 2003, s. 151). W sumie nie istnieje jednolita definicja obszaru metropolitalnego Barcelony (Kaczmarek, Mikuła 2007, s. 103).

W sferze rzeczywistych działań w układzie – poza podziałem na prowincje – funkcjonują działające na znacznie mniejszym terenie grupy (związki) gmin lub organizacje w obszarze metropolitalnym Barcelony (ściślej, na części tego obszaru):

- 1) 33 gminy z kompetencjami w zakresie ochrony środowiska (Entitat Metropolitana del Medi Ambient),



Rycina 36. Obszar metropolitalny Barcelony objęty działaniami trzech stowarzyszeń gminnych
 Źródło: Redondo (2009).

- 2) 18 gmin (z Barceloną) współzarządzających transportem w metropolii (Entitat Metropolitana del Transport),
- 3) Obszar Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, łączący miasto z trzydziestoma sąsiednimi gminami, mający inne zadania niż transport i środowisko (ryc. 36).

Grupy 1 i 2 zostały powołane przez Parlament Katalonii po likwidacji Metropolitan Corporation of Barcelona do realizacji konkretnych zadań (ochrona środowiska, transport) w obszarze metropolitalnym i uważa się, że swe zadania wykonują dobrze. Grupa 3 jest dobrowolnym stowarzyszeniem gmin o znikomym wpływie na życie miasta. Kluczową rolę w pracach tej grupy (i jej finansowaniu) odgrywa miasto Barcelona (Kaczmarek, Mikula 2007). W Katalonii uważa się też, że istniejące stowarzyszenia gminne dowodzą potrzeby ponownego utworzenia jednostki terytorialnej obejmującej cały obszar metropolitalny i zarządzającej jego rozwojem²⁸.

Te główne grupy gmin oraz stowarzyszenie Planu Strategicznego są uważane za wyrazicieli opinii i interesów gmin metropolitalnych. Dodatkowo ostatnio uaktywniła się inicjatywa sieci współpracy (Arc)²⁹ głównie przemysłowych miast satelitarnych, otaczających łukiem Barcelonę i przechodzących obecnie proces dezindustrializacji i trudnej transformacji (od Villanova na południowym-zachodzie, przez Terrasa na północy, do Mataro na wschodzie). Sieć leży poza obszarem działania trzech wcześniejszych grup gmin i pozostaje nieco w opozycji do miasta Barcelona, ma silne poczucie odrębności pod wieloma względami i świadomość, że odmienność ta skazuje ją na współpracę niezależnie od Barcelony. Terrasa i Sebadell należały kiedyś do kluczowych ośrodków przemysłu włókienniczego Europy, pozostałe miasta Arc także powstały w oparciu o tradycyjne przemysły. Większość z miast sieci ma silne związki z Barceloną (oddalonej o godzinę jazdy), ale stanowi w części niezależne od Barcelony rynki pracy.

Struktura metropolitalna o realnych uprawnieniach (np. w granicach grupy MRB) w chwili badania nie istniała. Obszar metropolitalny Barcelony, z właściwą sobie instytucją (Metropolitan Corporation of Barcelona)³⁰, powstał w 1974 r., ale został zlikwidowany decyzją regionalnego Parlamentu w 1987 r. Wyjaśnienia przyczyn należy szukać w polityce: jego istnienie było nie na rękę miastu Barcelona oraz władzom Katalonii. Władze

²⁸ Ponadto działało stowarzyszenie na rzecz opracowania Planu Strategicznego Obszaru Metropolitalnego Barcelony, obejmującego wyłącznie obszar 31 + 5 gmin metropolitalnych. Plan taki opracowano w 1999 i 2003 r. (AMB 2003). W 2010 r. Parlament Katalonii przyjął ustawę regulującą istnienie obszaru metropolitalnego Barcelony.

²⁹ W niektórych publikacjach używa się określenia *pierścien*, o tyle mniej trafnego, że miasta Arc nie otaczają Barcelony ze wszystkich stron.

³⁰ Pierwotna nazwa to Entitat Municipal Metropolitana de Barcelona.

metropolitalne były bowiem najsilniejszym graczem w Katalonii, zagrażającym pozycji władz Barcelony i regionu. Identyczny proces miał miejsce w tym samym czasie w kilku innych ośrodkach Hiszpanii (Walencja, Bilbao) (Kaczmarek, Miłkuła 2007). Konflikty polityczne dzieliły też i dzielą poszczególne obszary wchodzące w skład obszaru metropolitalnego. Do tego dołączyły się lokalne tradycje i tożsamości historycznych miast, które w wyniku *urban sprawl* zostały otoczone przez metropolię (Garcia 2003). W 2010 r. powołano obszar metropolitalny Barcelony, ale zaczął on na dobre funkcjonować dopiero we wrześniu 2011 r.

Barcelona – w związku z rolą, jaką odgrywa w gospodarce regionu, pełnieniem funkcji metropolitalnych, silnymi powiązaniami europejskimi, rozwiniętym sektorem kultury i turystyki – obejmuje *de facto* zasięgiem swego oddziaływania nie tylko obszar metropolitalny, ale – jak uważa wielu badaczy – wręcz całą Katalonię. Niezależnie od znaczenia, jakie nadal Katalonia jako obszar metropolitalny odgrywa w gospodarce i kulturze hiszpańskiej, nie ma wątpliwości, że Barcelona w ostatnich latach przegrała walkę o dominującą pozycję z Madrytem (Strijp 2008; Wywiady 2009). Przejawia się to zarówno w ubytku wielkich firm światowych, które chętniej wybierają Madryt jako siedzibę, jak też w wyraźnych trudnościach w zakończeniu restrukturyzacji gospodarczej i zastąpieniu tradycyjnych przemysłów sektorami nowych technologii. Upadający przemysł i rosnące bezrobocie są szczególnie dotkliwe w miastach Arc otaczających od północnego zachodu Barcelonę, gdzie bez pracy pozostają znaczne grupy niedawnych migrantów o niskich kwalifikacjach zawodowych i słabym zakorzenieniu kulturowym (niezasymilowanych). Symptomatyczny jest tu przypadek dawnej dzielnicy przemysłowej Barcelony, Poblenou, gdzie kosztem znacznych inwestycji podjęto próbę rewitalizacji z zamiarem stworzenia 120–130 tys. nowych miejsc pracy w sektorze IT i mediów (tzw. projekt 22@, obejmujący obszar na wschód od Placa de les Glories i w pobliżu nowego dworca szybkiej kolei)³¹. Jak dotąd, efekty są ograniczone. Wprawdzie w Barcelonie przemysł odgrywa niewielką rolę, ale w obszarze metropolitalnym jest do dziś ważnym sektorem (zwłaszcza przemysł tekstylny, produkcja samochodów, przemysł chemiczny, farmaceutyczny, elektroniczny, drukowanie, itd.). Również tam podejmuje się próby wprowadzenia nowych sektorów (np. w Terrassa w dawnym szpitalu zbudowano Audio-Visual Park of Catalonia) (Munoz i Torrent 2008).

Cechą wyróżniającą Barcelonę jest długa tradycja sztuki i rzemiosł oraz handlu. W połączeniu z dobrze rozwiniętą turystyką bazującą na unikalnych walorach kulturowych czyni to z Barcelony ważny ośrodek

³¹ Prezentacja projektu: zob. The 22@ Barcelona Project, <http://www.insyncbv.nl/pdf/22aBarcelona.pdf>, październik 2009.

turystyczny i konferencyjny, jeden z niewielu zdolnych do obsługi największych imprez kongresowych świata.

Ocena znaczenia Barcelony jako odrębnego miasta jest właściwie niemożliwa, bowiem jest ona całkowicie zintegrowana funkcjonalnie z otaczającymi ją gminami, a jej niezależne funkcjonowanie, ani tym bardziej planowanie i zarządzanie rozwojem, byłoby niemożliwe. Dotyczy to nie tylko transportu czy gospodarki wodnej i ochrony środowiska. Przypomnijmy, że Barcelona ma powierzchnię zaledwie 101 km² i ludność blisko 1,7 mln. Liczne ważne instytucje przeniesiono poza miasto (choć nie zawsze szczęśliwie wybierano lokalizację, jak w przypadku Universidad Autonoma de Barcelona, który musiał uruchomić własne linie autobusowe dla słuchaczy i pracowników).

Obszar metropolitalny obejmujący Barcelonę ma wpływ wykraczający poza Katalonię. Jego znaczenie wynika przede wszystkim z funkcji metropolitalnych. W sferze społecznej i politycznej ważna jest ciągle żywa idea odrębności narodowej (lub tylko etnicznej, jak chcą inni) Katalończyków. Gospodarczo obszar ten jest głównym ośrodkiem usług, dość nowoczesnego przemysłu i turystyki oraz przemysłów kulturowych, ale wykazuje się także znaczną zmiennością: o ile tradycyjne przemysły w Barcelonie w zasadzie zniknęły, to na obszarach zewnętrznych (miasta Arc oraz druga linia miast satelitarnych) przechodzą trudną fazę restrukturyzacji.

Rynek pracy Barcelony należy do najbardziej zróżnicowanych, otwartych i atrakcyjnych w Hiszpanii, i przyciąga zwłaszcza w ostatniej dekadzie tysiące migrantów, zależnie od wykształcenia poszukujących szans w Barcelonie, w ośrodkach przemysłowych metropolii lub w peryferyjnych obszarach metropolitalnych. Ekspertki podkreślają jednak, że wobec wolniejszego niż oczekiwano rozwoju sektorów nowych technologii, znaczna część najwyższej kwalifikowanych absolwentów i pracowników migruje do Madrytu, który przekształca się w dynamiczną i nowoczesną metropolię dominującą w Hiszpanii (choć barcelońska jest większa).

Wysokie koszty utrzymania w Barcelonie oraz uciążliwość mieszkania w strefie centralnej przy dość dobrym skomunikowaniu z otoczeniem powoduje, że wiele osób pracujących w Barcelonie mieszka w zewnętrznych ośrodkach (gminach), tworzących obszar metropolitalny, lub nawet poza tym obszarem. Dla obszaru metropolitalnego typowe są codzienne dojazdy do pracy, a wśród osób mieszkających poza nim przeważa rytm tygodniowy.

Katalonia odznacza się wysokim poczuciem wspólnoty, wykraczającym nawet poza dzisiejsze granice i obejmującym ziemie dawnego królestwa Aragonii. Interesującą cechą społeczeństwa katalońskiego jest jego często podkreślana otwartość na migrantów, wynikająca z odrzucenia kryterium więzów krwi w identyfikacji etnicznej. Katalończykiem jest ten, kto

uważa się za Katalończyka i akceptuje wartości społeczne. Obszar metropolitalny jest silnie powiązany funkcjonalnie z regionem metropolitalnym, który w niczym nie ustępuje temu pierwszemu pod względem dochodów (które są nawet nieznacznie wyższe w regionie niż Barcelonie). Niektórzy badacze twierdzą wręcz, że region metropolitalny Katalonii winien być traktowany jako integralna część obszaru metropolitalnego (Kaczmarek, Mikuła 2007; Wywiady 2009).

W odczuciu wielu Katalończyków, także specjalistów w dziedzinie rozwoju, granice dzisiejszej Katalonii nie odpowiadają historycznemu zasięgowi ludności katalońskiej (od Perpignan we Francji po Walencję na zachodzie i Saragossę na północy). Obecne granice regionów hiszpańskich (klasy NUTS2) oraz prowincji (NUTS3), jak wspomniano, wyznaczono w latach trzydziestych XIX w. Rzeczywisty wpływ obszaru metropolitalnego Barcelony, choć – jak twierdzą niektórzy – słabnący, nadal wykracza poza granice regionu (niezwykle silne więzi współpracy wiążą np. Barcelonę z niedaleką Walencją). Funkcjonalny obszar metropolitalny (nie w rozumieniu granic prowincji Barcelony) obejmuje tereny oddalone nawet o przeszło 100 km od Barcelony (na terenach położonych wzdłuż pięciu głównych szlaków komunikacyjnych).

Do zalet obszaru metropolitalnego Barcelony należy zaliczyć przede wszystkim wysoki poziom rozwoju sektora turystyki i kultury oraz usług o znaczeniu ponadregionalnym. Obszar metropolitalny, mimo nadal istniejących enklaw tradycyjnego przemysłu, wyróżnia się dużym odsetkiem osób z wyższym wykształceniem i jest ważnym w skali ponadregionalnej węzłem komunikacyjnym i znaczącym w zachodniej części Morza Śródziemnego portem morskim i ośrodkiem handlowym. Barcelona dysponuje dobrze rozwiniętą siecią komunikacyjną, łączącą ją z regionem i stolicą Hiszpanii.

Do słabych stron Barcelony należy obserwowany od kilkunastu lat spadek konkurencyjności w porównaniu z Madrytem i innymi ośrodkami wzrostu Europy Zachodniej. Relatywnie spada też dochód Katalonii. Nie udało się zastąpić miejsc pracy w upadającym przemyśle (proces dezindustrializacji w satelitarnych miastach metropolii nie został jeszcze zakończony) miejscami w sektorach nowych technologii czy usług finansowych. W efekcie dobrze wykształceni specjaliści coraz częściej w poszukiwaniu pracy przenoszą się do Madrytu, a najniżej kwalifikowani pracownicy, często słabo zasymilowani z Katalonią cudzoziemcy, przechodzą na zasilek. Utrudnieniem w rozwoju są dominujące centryczne powiązania obszaru metropolitalnego z Barceloną jako centrum układu oraz bardzo wysoki koszt zamieszkania w centrum obszaru metropolitalnego (Barcelonie), powodujący stały spadek liczby mieszkańców miasta Barcelony i postępujący *urban sprawl*. Istniejącym od dawna problemem metropolii jest też

wyraźny deficyt wody, doraźnie rozwiązywany budową stacji odsalania wody morskiej w Prat de Llobregat oraz wodociągów prowadzących wodę z odległych rzek (np. Ebro). Brak nowych poważnych inwestorów oraz opuszczanie metropolii przez dotychczasowych jest świadectwem spadku konkurencyjności Barcelony i jej otoczenia. Konflikt wokół wody angażuje sąsiednie regiony Hiszpanii, także cierpiące na jej niedobory. Główny jego wymiar dotyczy jednak relacji wewnętrznych: pozametropolitalne rolnictwo zatrudnia kilka procent zasobów ludzkich i wytwarza około 2% PKB Katalonii, ale zużywa blisko 80% zasobów wody (Stasiński 2008).

Otoczenie regionalne metropolii wyróżnia się dobrym poziomem powiązań funkcjonalnych z Barceloną. Większość regionu jest łatwo dostępna dzięki kilku głównym szlakom komunikacyjnym. Duża wydajność rolnictwa oraz dobrze rozwinięte przetwórstwo żywności, a także rozwinięty sektor turystyczny w górach i historycznych miastach (Tarragona, Girona i inne), w połączeniu z niewielką gęstością zaludnienia, przyczyniły się do tego, że poziom dochodów jest tam nieznacznie wyższy niż w obszarze Barcelony.

Do słabych stron regionu należy przewaga połączeń komunikacyjnych centrycznych, łączących z Barceloną. Słabo rozwinięte są szlaki omijające Barceloną, co uważa się za utrudnienie w aktywizacji ośrodków peryferyjnych. Pewną słabością są też trudności w rozwoju innych niż turystyczne funkcji w miastach położonych poza obszarem metropolitalnym Barcelony. Przykładem jest niezbyt udana próba utworzenia centrum kongresowego w Tarragonie: centrum jest słabo wykorzystane i nie może sprostać konkurencji Barcelony. Zasoby endogenne ośrodków regionalnych okazują się zbyt ubogie (nie licząc pewnych form turystyki), by pozwolić im wydostać się z cienia Barcelony.

Przegląd danych statystycznych (wstęp) oraz silnych i słabych stron Katalonii wskazuje na absolutną dominację obszaru metropolitalnego Barcelony nad regionem, nie tylko pod względem liczby ludności, ale też kapitału ludzkiego i atrakcyjności dla inwestorów i turystów. Z drugiej strony, dzięki względnie dobrze rozwiniętym przemysłom (spożywczemu i turystycznemu), słabo zaludnione obszary Katalonii osiągają dochód na mieszkańca o kilka punktów procentowych wyższy niż w obszarze metropolitalnym. Często też oferują lepszą jakość życia i – przynajmniej wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych – łatwy dostęp do stolicy. Katalonia jako cały region może być przykładem dobrze rozwiniętych, korzystnych dla rozwoju powiązań funkcjonalnych, a mimo to zaczyna przeżywać problemy rozwojowe uwidocznione obiektywnie we względnym spadku PKB.

1.2. POWIĄZANIA MIĘDZY METROPOLIA I REGIONEM

Dojazdy do pracy

Dojazdy do pracy są skoncentrowane czasowo i przestrzennie. W dni robocze obserwowane są trzy szczyty: poranny i popołudniowy, związane głównie z podróżami do pracy i z powrotem, oraz popołudniowy (wieczorny), niezwiązany z pracą. Cechą charakterystyczną Katalonii i jej obszaru metropolitalnego jest to, że przejazdy w nim, zwłaszcza na obszarze grupy Comarcas Central, są domknięte (zamykają się na tym obszarze). Aż 91,6% podróży mieszkańców Comarcas Central zaczyna się i kończy w regionie (Cebollada, Riera 2008, s. 180), a bardzo niewielka liczba podróży związanych z pracą wykracza poza ten obszar, co w dużym stopniu tłumaczy się koncentracją ludności w metropolii. W obszarze metropolitalnym używa się głównie środków komunikacji publicznej, podczas gdy dojazdy spoza obszaru metropolitalnego w zdecydowanej większości dokonują się samochodami (Cebollada, Riera 2008). Przejazdy pozametropolitalne dotyczą w szczególności największych ośrodków miejskich oddalonych od Barcelony: Girony, Tarragony i Leidy.

Migracje ludności

Z dojazdami do pracy częściowo związane są przepływy migracyjne, które w regionie katalońskim mają charakter dwusegmentowy. Pierwszy segment to odpływ mieszkańców z miasta centralnego, trwający od dłuższego czasu i związany ze znaczącym wzrostem kosztów utrzymania oraz wzrostem uciążliwości mieszkania w centrum metropolii, niezwykle gęsto zaludnionym. Z Barcelony wyprowadzają się zarówno ludzie, którzy tam pracują, ale nie są w stanie zarobić na mieszkanie na miejscu, jak i osoby zamożne, pragnące mieszkać w podmiejskim otoczeniu. W efekcie Barcelona stale traci ludność, podczas gdy okoliczne gminy współtworzące metropolię zyskują. Ułatwieniem jest dobrze rozwinięty układ komunikacyjny, pozwalający dojeżdżać do pracy nawet ze stosunkowo odległych miejscowości. Można powiedzieć, że większość ruchu odbywa się w bardzo rozległym obszarze metropolitalnym, w którym mieszka zdecydowana większość mieszkańców Katalonii. Obserwowany w ostatniej dekadzie przyrost ludności Katalonii miał miejsce głównie w obszarze metropolitalnym Barcelony i dokonywał się dzięki imigrantom. Ze względu na wysokie koszty utrzymania w Barcelonie, migranci osiedlali się głównie na obrzeżach metropolii. Istotny przyrost ludności odnotowały miejscowości położone na wybrzeżu. Generalnie rzecz biorąc, tylko wysoki napływ migrantów z zagranicy (w większości z Ameryki Południowej)

skompensował z naddatkiem trwający od mniej więcej dekady ubytek ludności obszaru metropolitalnego (Redondo 2009).

Wymiana handlowa między firmami

Na przeszło 1700 stref biznesowych (*industrial estates*) zidentyfikowanych w Katalonii, blisko 1/3 zlokalizowana jest w Barcelonie, zwłaszcza na obszarach położonych przy głównych szlakach wylotowych (Miralles-Guasch, Donat 2007). Wymiana handlowa dokonuje się głównie w granicach obszaru metropolitalnego oraz z otoczeniem europejskim i globalnym. Przyczynia się do tego wymiana handlowa w skali ponadregionalnej oraz rozwinięty sektor turystyki i kultury. Wymiana z regionem metropolitalnym ma niewielkie znaczenie, pomimo dwóch wyjątków: sektora rolno-spożywczego (zwłaszcza okolice Leidy) oraz turystycznego (nie licząc pasa nadmorskiego, ośrodków w górach oraz obfitujących w zabytki kultury miast).

Usługi wyższego rzędu dla ludności

Barcelona wraz z najbliższym otoczeniem jest ważnym ośrodkiem usług wyższego rzędu. Ze względu na dużą koncentrację ludności Katalonii na obszarze dowolnie definiowanej metropolii, Barcelona jest zdecydowanie dominującym ośrodkiem zarówno kształcenia na poziomie wyższym, jak i innych usług (administracyjnych, biznesowych, finansowych, turystycznych, informacyjnych, medialnych, technologicznych). Do umiędzynarodowienia metropolii przyczynia się także atrakcyjność turystyczna Barcelony (i Hiszpanii). Nowoczesny port i niedawno rozbudowane lotnisko międzynarodowe również przyciągają zwiedzających. Nauka w Barcelonie jest atrakcyjna nie tylko dla studentów z Katalonii, ale też – w drodze wymiany – z innych regionów Europy. Zauważalna jest jednak narastająca tendencja do odpływu najbardziej ambitnej młodzieży na studia do Madrytu, oferującego w przyszłości lepsze perspektywy zatrudnienia w atrakcyjnych zawodach. Internacjonalizacja Barcelony w niewielkim stopniu dotyczy rozwoju gospodarczego niezwiązanego z turystyką: zachodzące od dłuższego czasu procesy relokacji aktywności przemysłowej na obrzeża metropolii oraz trwający od mniej więcej dekady *offshoring* doprowadziły do spadku konkurencyjności Barcelony. Co ciekawe, za głównych konkurentów w walce o inwestorów uważa się sąsiadujące regiony Walencji oraz Aragonii (Wywiady 2009). Oferta pozostałych ośrodków jest o wiele uboższa i jedynie uzupełniająca względem metropolii.

Żadne z miast Katalonii i niewiele w Europie może się rywalizować z Barceloną pod względem jakości usług kulturalnych.

Barcelona jest również siedzibą Związku Śródziemnomorskiego.

Wypoczynek i rekreacja

Katalonia z punktu widzenia rozwoju turystyki i rekreacji należy do najbardziej atrakcyjnych regionów Europy, ma bogatą ofertę kulturową i przyrodniczą (nad morzem i w górach). Wyjazdy rekreacyjno-turystyczne, weekendowe i wakacyjne odgrywają istotną rolę w mobilności Katalończyków. Na uwagę zasługują zwłaszcza dwie kwestie. Po pierwsze, mieszkańcy Katalonii, jak wielu regionów nad Morzem Śródziemnym (francuskich, włoskich, greckich i in.), stosunkowo rzadko wyjeżdżają na wypoczynek poza swój region, jeszcze rzadziej za granicę. Ze zrozumiałych względów (koncentracja ludności nad morzem) większość wyjazdów, zwłaszcza krótkoterminowych, zamyka się w obszarze nadmorskim, głównie jeszcze na obszarze metropolitalnym. Dostępność miejsc wypoczynku i dobrze rozwinięta infrastruktura turystyczna sprawia, że mieszkańcy nie czują tak silnej potrzeby posiadania domków letniskowych, jak np. mieszkańcy Europy Północnej. Czynniki kulturowe wydają się też odgrywać tu pewną rolę: społeczeństwo Katalonii jest mniej zatowizowane.

Relacje władz publicznych

Jak już wcześniej wspomniano, władze publiczne różnych szczebli mają znacznie zróżnicowane wizje w wielu kwestiach, poczynając od podziału terytorialnego Katalonii, a na rozwiązaniach instytucjonalnych i podziale kompetencji kończąc. Ma to związek zarówno ze stosunkiem do autonomii (niepodległości?) Katalonii, jak i podziałem wpływów w regionie. Powstanie, a następnie likwidacja wspólnej instytucji metropolitalnej świadczy o natężeniu konfliktów wewnętrznych. W regionie nawiązują się różne koalicje interesów, często ograniczone do poszczególnych działów: gospodarka wodna, transport itp. Dobrowolność udziału powoduje, że nawet rdzeń obszaru metropolitalnego przypomina raczej patchwork niż jednolicie zarządzany obszar.

Istnieją dwa ciekawe podziały z punktu widzenia rozwoju. Pierwszy ma charakter metropolitalny: obszary zewnętrzne, do których relokowano przemysł z Barcelony, mają poczucie braku wsparcia, co skłoniło je do podjęcia inicjatywy współpracy z pominięciem Barcelony i zbudowania infrastruktury komunikacyjnej łączącej bezpośrednio objęte nią miasta (tzw. Arc) i przełamującej centryczny, dośrodkowy układ obecnych powiązań z centrum metropolii. Na uwagę zasługuje też narastający, prowizorycznie dotąd rozwiązywany, konflikt wokół wykorzystania deficytowych zasobów wody w regionie. Metropolia leży nad dwoma niewielkimi rzekami, niezdolnymi do zaspokojenia jej potrzeb, a jej ludność jest skazana na daleko idące restrykcje i ograniczenia. Tymczasem zdecydowana większość zasobów wody Katalonii jest zużywana przez rolnictwo.

Przedmiotem oczywistej kontrowersji jest też podział środków publicznych między jednostki terytorialne: jak dotąd są one skoncentrowane w rękach administracji regionalnej i prowincjonalnej (NUTS2 i NUTS3). Jednostki planistyczne konsekwentnie budowane przy wsparciu wielu instytucji katalońskich dysponują bardzo ograniczonymi środkami i kompetencjami.

1.3. CZYNNIKI KSZTAŁTUJĄCE POWIĄZANIA MIĘDZY METROPOLIĄ I REGIONEM

Powiązania funkcjonalne metropolii i regionu są niewątpliwie czynnikiem kluczowym w opisie Katalonii. Metropolia jest nowoczesnym ośrodkiem, przechodzącym jednak trudny etap, związany ze stopniową utratą konkurencyjności zdobytej w okresie przemysłowym. Jak w przypadku wielu metropolii zbudowanych na bazie przemysłu, proces przejścia do gospodarki opartej na wiedzy okazał się trudniejszy niż oczekiwano. Dobrze rozwinięty sektor kultury i turystyki jest poważnym zasobem, lecz nie wystarcza do zbudowania nowego wizerunku i pozycji konkurencyjnej. Region metropolitalny jest zbyt słaby (zarówno pod względem zasobów ludzkich, jak i gospodarki), by wnieść wkład w nowe rozwiązania. Jego potencjał jest niewspółmiernie mały. Jednocześnie jednak dobrze wykorzystuje potencjał metropolii dla własnego rozwoju.

Ważnym czynnikiem wyznaczającym relacje region–metropolia są różnicowania polityczne, ujawniające się na różnych płaszczyznach. O ile spór o kontrolę i wykorzystanie zasobów wody ma wyraźny wymiar terytorialny, to inne kwestie już nie. Tkwiąca u podstaw życia politycznego Katalonii sprawa autonomii jest ważnym czynnikiem różnicującym społeczność regionalną.

Więzi łączące metropolię z regionem zawiązały się przed dziesiętkami lat i mają charakter dojrzały, oparty na dostosowaniach funkcjonalnych (Wywiady 2009). Absolutnie dominująca jest aktywność ekonomiczna metropolii, w której od dłuższego już czasu obserwuje się relokację z dzielnic centralnych do obrzeży obszaru metropolitalnego. Region metropolitalny w tych procesach nie bierze większego udziału: istniejący tam przemysł zawsze pozostawał w cieniu metropolii i miał znaczenie lokalne. Procesy dostosowawcze pozwoliły za to na budowę ośrodków przemysłu rolno-spożywczego i turystyki.

Region ma wobec tego także stosunkowo mały udział w rozwoju gospodarczym i w migracjach: największy napływ migrantów miał miejsce w zewnętrznych obszarach metropolii, których struktura gospodarcza i koszty utrzymania odpowiadały potrzebom i oczekiwaniom migrantów. Bliskość Barcelony była i jest głównym czynnikiem przyciągającym,

dlatego rozprzestrzenianie się procesów rozwojowych metropolii jest od dawna stosunkowo niewielkie i ogranicza się do relokacji aktywności ekonomicznej ku obrzeżom metropolii, ale raczej nie na obszary regionu. Ze względu na skalę, dojazdy do pracy mają niewielki wpływ na transfery finansowe w relacji metropolia–region, ponieważ w większości zamykają się one w obszarze metropolitalnym. Trwa proces urbanizacji pasa nadmorskiego, który – pośród wielu atrakcji – oferuje też dobre połączenia komunikacyjne z Barceloną.

Proces wymywania współcześnie w zasadzie nie ma w Katalonii miejsca, ponieważ zakończył się wraz ze schyłkową fazą industrializacji. Wyludnione obszary poza metropolią barcelońską odczuwają niewielki, falowy napływ ludności, głównie spoza Katalonii. Dzięki poprawie połączeń komunikacyjnych rośnie też liczba ludzi spędzających weekendy w regionie. Z reguły jednak podróżuje się tylko w obrębie obszaru metropolitalnego. Metropolia wydaje się niemal samowystarczalna, co nie znaczy, że nie podlega wewnętrznym przemianom terytorialnym. Swoiście pojmomowanym wymywaniem jest proces wyludniania miasta Barcelony (rdzenia aglomeracji), który w ciągu trzech ostatnich dziesięcioleci dotyczył przeszło 100 tys. ludzi i polegał na przeprowadzkach w granicach metropolii.

1.4. WZAJEMNA ZALEŻNOŚĆ METROPOLII I REGIONU

Po blisko dwustu latach rozwoju industrialnego należy uznać, że metropolia i region metropolitalny pozostają w silnych związkach funkcjonalnych, rzadko spotykanych w regionach europejskich. Wobec skoncentrowania 2/3 lub nawet 3/4 ludności Katalonii w metropolii (zależy, której definicji granic metropolii użyjemy), wyludnienie regionu nie jest już możliwe. Bardziej prawdopodobna jest kontynuacja umiarkowanego procesu suburbanizacji najbliższego otoczenia metropolii. Dalsza poprawa nie tylko centrycznych, ale też łączących bezpośrednio bardziej peryferyjne ośrodki powiązań komunikacyjnych z Barceloną i największymi ośrodkami w sąsiednich regionach (Walencja, Saragossa) powinna zapewnić pozycję regionu jako dostawcy stosunkowo prostych usług, produktów żywnościowych i średniego przemysłu. Istotne znaczenie ma także dostarczanie mieszkańcom metropolii usług turystycznych, raczej komplementarnych niż konkurencyjnych wobec turystyki metropolitalnej.

1.5. DZIAŁANIA WŁADZ PUBLICZNYCH W UKŁADZIE METROPOLIA – REGION

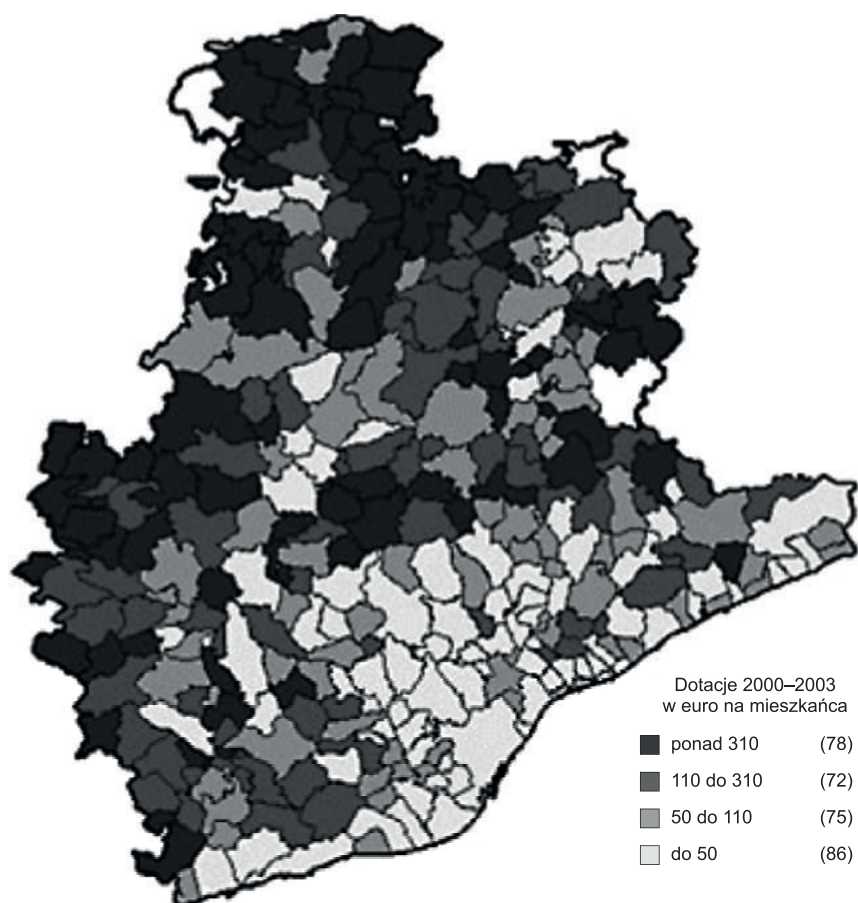
W ostatnich latach zanotowano znaczny wzrost aktywności w sferze studiów i planowania rozwoju, w których uwaga koncentruje się przede wszystkim na strategii rozwoju metropolii jako dominującego ośrodka rozwoju Katalonii. W organizacji i finansowaniu tych prac bierze udział wiele jednostek władz regionalnych i lokalnych, związków samorządowych oraz instytutów naukowo-badawczych. Pomimo całego bogactwa prac diagnozujących sytuację metropolii na tle regionu, trudno nie zauważyć, że jednym z ograniczeń użyteczności tych prac jest prowadzenie ich w oderwaniu od formalnie obowiązującego podziału terytorialnego Hiszpanii na regiony autonomiczne i prowincje. Jednostki administracyjne i planistyczne nie pokrywają się ze sobą i bez dokonania pewnych zmian skuteczność wysiłku badawczego i planistycznego będzie ograniczona.

Instrumenty finansowe

Ze względu na wysoki poziom rozwoju metropolii i regionu fundusze Unii Europejskiej nie odgrywają takiej roli, jak w regionach Celu 1 (Konwergencja). Podjęto działania zmierzające do kofinansowania budowy nowych, innowacyjnych sektorów gospodarki w metropolii, zwłaszcza w związku z projektem 22@. Stworzono także projekty komunikacyjne. Ogólnie rzecz biorąc, działania rozwojowe na obszarze metropolitalnym finansowane są ze środków własnych gmin wchodzących w jego skład. Szczególną rolę odgrywa tu miasto Barcelona, mające dominujący udział w finansowaniu wspólnych projektów. Obecny kryzys miał negatywny wpływ na wysokość dochodów w regionie, ale, w związku z rosnącym bezrobociem, tworzył presję na wzrost wydatków publicznych, w tym społecznych, zwłaszcza na bardziej peryferyjnych terenach metropolii.

Ważnym źródłem środków publicznych są dotacje do projektów rozwojowych przekazywane z budżetu państwa za pośrednictwem administracji prowincji (NUTS3). W obszarze metropolitalnym rozumianym jako *provincia* funkcję taką pełni ulokowana w Barcelonie Diputacio de Barcelona (DIBA). Celem DIBA jest *dostarczenie wszystkim obywatelom wysokiej jakości usług, których zapewnienie jest obowiązkiem gminy* (DIBA 2009). Podstawą interwencji jest obserwatorium potrzeb (lista projektów zgłaszanych przez władze lokalne) oraz umowy dotyczące konkretnych, zaakceptowanych przez DIBA projektów. Ilustrację skali interwencji prezentuje rycina 37.

Wyraźnie widać, że pewne preferencje w doborze projektów do finansowania otrzymują gminy bardziej oddalone od rdzenia, o charakterze wiejskim.



Rycina 37. Dotacje DIBA do urzędów i infrastruktury w prowincji Barcelony (NTS3), wg gmin, w euro na mieszkańca, 2000–2003

Źródło: DIBA (2009).

Inwestycje infrastrukturalne

Rozwój infrastruktury transportowej w dużej mierze pozostaje rozproszony. Władze lokalne i regionalne prowadzą niezależne polityki rozwoju, a inwestycje związane z autostradami oraz szybkimi kolejami leżą w gestii władz centralnych. Mimo to sieć dróg i transportu kolejowego jest dobrze rozwinięta: za problem uważa się jedynie niedorozwój połączeń omijających rdzeń metropolii, Barcelonę. Wielość przewoźników, operujących zwłaszcza w obszarze metropolitalnym, stanowi pewną niedogodność dla klientów, ale zjawisko to jest znane w większości metropolii.

Do bardziej znanych wysiłków dotyczących wykorzystania inwestycji infrastrukturalnych do potrzeb rewitalizacji i rozwoju obszarów

poprzemysłowych należą inwestycje dokonane w związku z igrzyskami olimpijskimi oraz projekt 22@. Na ich efekty należy jednak jeszcze poczekać³².

Edukacja

Podobnie jak w innych krajach i regionach UE, obok środków własnych na potrzeby rozwoju zasobów ludzkich wykorzystuje się także środki pochodzące z funduszy europejskich. Ze względu na wysoki poziom rozwoju regionu (ustępującego w Hiszpanii jedynie Madrytowi), środki te są coraz mniejsze, za to bardziej skoncentrowane na przedsięwzięciach dotyczących rozwoju konkurencyjności i gospodarki opartej na wiedzy. Do osiągnięcia pożądaných efektów niezbędne jest jednak nie tylko kształcenie wysokiej klasy specjalistów, ale też tworzenie dla nich odpowiednich miejsc pracy w Katalonii. Liczne wyjazdy absolwentów i specjalistów do stolicy Hiszpanii świadczą o braku synergii w tym zakresie.

Podsumowanie

Dotychczasowe efekty powyższych działań nie są duże, a stopień ich skoordynowania można ocenić jako umiarkowany. W rezultacie nie wpłynęły one znacząco na rozwój powiązań między ośrodkiem metropolitalnym i pozostałą częścią regionu metropolitalnego. Należy jednak pamiętać, że znaczna część zamierzeń i projektów nie została jeszcze wdrożona i zrealizowana. Trzeba też brać pod uwagę, że przeszkodą jest również niespójność podziałów administracyjnych i planistycznych, a wręcz chaos instytucjonalny w wymiarze terytorialnym. Tak się bowiem składa, że środki na inwestycje i inne działania rozwojowe są kontrolowane przez tradycyjne jednostki podziału (rząd regionu, prowincje i gminy), podczas gdy planowanie usiłuje się rozwinąć i prowadzić na poziomie jednostek o niewielkich kompetencjach i środkach (*comarcas*, grupy *comarcas*).

1.6. FUNKCJONOWANIE OBSZARU METROPOLITALNEGO

Dyskusja o utworzeniu w Hiszpanii obszarów metropolitalnych trwa od dawna, a zmienne losy metropolii barcelońskiej przyczyniły się do nadzwyczajnego przyspieszenia prac nad definicją i delimitacją obszaru metropolitalnego w Katalonii. Efekty są dotąd niezbyt satysfakcjonujące, ale przyniosły liczne studia i analizy, wzbogacające wiedzę o tej części

³² Wiadomo, że wbrew obietnicom i rozpowszechnianym opiniom, igrzyska w 1992 r. spowodowały czasowe załamanie turystyki w Barcelonie, na czym skorzystały konkurujące ośrodki turystyczne nad Morzem Śródziemnym (Kozak 2009).

Katalonii. Jak dotąd, nie zawarto zgody co do definicji (zatem i wyznaczenia granic) ani tym bardziej nie stworzono jednolitego mechanizmu zarządzania rozwojem metropolii. Konflikty polityczne dotyczące wprowadzenia jakiegokolwiek nowego podziału terytorialnego (czy to tylko w Katalonii, czy w ogóle w Hiszpanii) oraz konflikty międzygminne, partyjne i międzyinstytucjonalne wewnątrz metropolii skutecznie blokowały wprowadzenie zmian istniejącej sytuacji. Ocenia się na ogół, że władze krajowe będą hamować proces zastępowania tradycyjnego podziału na regiony, prowincje i gminy innymi podziałami terytorialnymi (choć dopuszczono utworzenie *comarcas*, niedysponujących jednak większymi zasobami). W efekcie nowe podziały w najbliższym czasie będą miały tylko znaczenie planistyczne. Realne środki i kompetencje pozostaną związane z układem tradycyjnym, oficjalnym, ogólnohiszpańskim. Trudno prognozować, jakie warunki muszą zostać spełnione, by nastąpiła zmiana, ale niewątpliwie dostosowanie podziałów administracyjnych i kompetencyjnych do rzeczywistego rozwoju Katalonii w ujęciu terytorialnym byłoby posunięciem być może politycznie trudnym, ale racjonalnym. Problemy napotymane przy tworzeniu dobrowolnych związków municypalnych pokazują jednak, że trudności te mają charakter wewnątrzkataloński, a nawet wewnątrzmetropolitalny i nie jest to wyłącznie kwestia relacji z władzami krajowymi.

Jak podkreślano wcześniej, mimo pewnego chaosu Katalonia podejmuje próby określenia granic metropolii w oparciu o podejmowane przy udziale wielu instytucji i gremiów studia i analizy, które miałyby stać się podstawą do budowy instytucji zarządzających rozwojem i wdrażających z powodzeniem strategię.

Różnice interesów okazały się dotąd mniej istotne w fazie badań, tam jednak, gdzie rekomendacje dotyczą sfery realnej, a zwłaszcza podziału środków i kompetencji, odmienności nabierają znaczenia. Kontrowersje wokół zakresu autonomii Katalonii tworzą tło wybitnie niesprzyjające wypracowaniu wspólnych stanowisk i rozwiązań. Nie może jednak być inaczej, skoro niemal każda propozycja badana jest z punktu widzenia jej wpływu na pozycję polityczną Katalonii w Hiszpanii. Stąd (i ze zwykłych konfliktów interesów w regionie i w metropolii) postęp w budowie mechanizmu zarządzania rozwojem metropolitalnym jest niewielki. Wielość koncepcji delimitacji obszaru metropolitalnego jest najlepszym przykładem katalońskiej niemożności. Z kolei pozytywnym przykładem jest zwłaszcza współpraca w zakresie transportu zbiorowego na obszarze metropolitalnym (właściwie na jego części), ale to nie wyczerpuje potrzeb zarządzania metropolią, tym bardziej, że metropolia ma wiele problemów rozwojowych o charakterze długofalowym (w tym związane z zaopatrzeniem w wodę).

1.7. PERSPEKTYWY ROZWOJOWE

Katalonia nie jest typowym regionem nie tylko ze względu na jej ambicje uzyskania autonomii, ale przede wszystkim na bardzo silną pozycję metropolii w regionie oraz silne powiązania z otaczającym regionem metropolitalnym. Dla zrozumienia sytuacji całej Katalonii kluczowa jest pozycja metropolii. Ta zaś wyraźnie znajduje się na rozstajach. Ogólna poprawa koniunktury po 2002 r. przyczyniła się do znacznego napływu ludności, co skompensowało ubytek populacji katalońskiej wyjeżdżającej w poszukiwaniu lepszego życia. Główna przyczyna skłonności do migracji to upadek tradycyjnego przemysłu, relokacja i *off-shoring*, które nie zostały – mimo prób podejmowanych przez władze – skompensowane przez tworzenie miejsc pracy w nowych, nowoczesnych sektorach. Perspektywa ograniczenia liczby miejsc pracy do sektora średnich technologii, np. w przemyśle samochodowym i turystyce, była bodźcem do zwiększonej migracji. W sposób zauważalny spadła konkurencyjność metropolii, a podejmowane próby zmiany wizerunku, stworzenia tysięcy miejsc pracy w nowych sektorach (projekt 22@) nie przyniosły spodziewanych efektów. Czynniki początkowo przyczyniający się do poprawy sytuacji (napływ pracowników spoza regionu i głównie spoza Hiszpanii) stał się w dobie kryzysu źródłem kłopotów, szczególnie w bardziej peryferyjnych i obciążonych dość tradycyjnym przemysłem częściach metropolii (tzw. Arc). Imigranci, często o niskich kwalifikacjach i słabej znajomości języka i kultury, stali się nagle obciążeniem dla lokalnych budżetów.

W zasadzie w obecnej sytuacji możliwe do wyobrażenia są dwa proste scenariusze.

Pierwszy to dalsze pogarszanie się konkurencyjnej pozycji metropolii, a zatem i całej Katalonii. Obserwowane od lat migracje najwyższej kwalifikowanych specjalistów poza region (do Madrytu i innych państw europejskich), odpływ inwestorów, polityczna niestabilność w relacjach wewnętrznych oraz na szczeblu krajowym nie będą sprzyjać ani rozwojowi endogennemu, ani przyciągnięciu inwestorów zewnętrznych. Przemysły kultury i turystyki jako wiodące będą podtrzymywać byt metropolii, ale raczej nie całej. Dotychczasowe próby przełamania trendu (Igrzyska Olimpijskie w 1992 r., światowe imprezy mody³³, projekt 22@) należy uznać za równie spektakularne, co strategicznie dotąd niezbyt skuteczne.

Podejmowane w ostatnim okresie, niezwykle wnikliwe analizy i prace planistyczne mogłyby się stać podstawą nowej strategii i restrukturyzacji katalońskiej gospodarki w zgodzie z nowym paradygmatem rozwoju

³³ Prestiżowa impreza mody Bread & Butter (skądinąd marka niemiecka) po kilku latach w Barcelonie została przeniesiona w 2009 r. do Berlina, na teren dawnego lotniska Tempelhof.

opartego na wiedzy. Istotnym zagrożeniem dla efektów tych prac są jednak: polityczny kontekst, w jakim prace te są podejmowane, niespójność jednostek terytorialnych, chaos kompetencyjny oraz lokalne i regionalne ambicje. Można jednak mieć nadzieję, że dalsze pogarszanie się sytuacji doprowadzi do konsensusu, spójnych reform i ponownego wejścia Katalonii na ścieżkę rozwoju. Trzeba jednak wziąć pod uwagę trendy globalne, które nie są pomyślne dla Europy. Na razie jest mało prawdopodobne, by okazały się pomyślne akurat dla Katalonii. Budowa przyszłości regionu wokół silnego poczucia wspólnoty i tożsamości katalońskiej to jeszcze nie dość, by wygrywać w konkurencji międzynarodowej. Inwestorzy rzadko kierują się tymi kryteriami.

ROZDZIAŁ 2

STUDIUM PRZYPADKU GLASGOW I ZACHODNIEJ SZKOCJI

Glasgow położone jest w południowej części Szkocji, w obszarze tzw. Central Belt, który rozciąga się od Glasgow na zachodzie do Edynburga i Dundee na wschodzie. Jest to największe skupisko ludności w Szkocji, o najwyższym poziomie urbanizacji (wszystkie znaczące miasta Szkocji oprócz Aberdeen skoncentrowane są w tym obszarze) i charakteryzujący się największym potencjałem ekonomicznym.

Potęga miasta Glasgow budowana była początkowo na handlu, a następnie, w czasach rewolucji przemysłowej, w wyniku intensywnego rozwoju przemysłu stocznioowego, tekstylnego oraz maszynowego. Procesy mające wówczas miejsce w mieście silnie oddziaływały na jego otoczenie. Glasgow zapewniało miejsca pracy nie tylko obywatelom Szkocji, ale także Irlandczykom. Pod koniec XIX w. liczba mieszkańców miasta przekroczyła milion – Glasgow było trzecią po Londynie i Paryżu ponadmilionową aglomeracją. Taka sytuacja utrzymała się przez ponad pół wieku. Przeludnienie miasta, wywołane wzrostem jego populacji, nie zostało rozwiązane w wyniku powstawania nowych osiedli mieszkaniowych z wielorodzinnymi budynkami mieszkalnymi. W latach sześćdziesiątych XX w. wprowadzono politykę relokacji ludności do nowych miast (tzw. *overspill plan*). W połączeniu z istotnymi zmianami granic administracyjnych Glasgow zaowocowało to dużym spadkiem liczby ludności mieszkającej w granicach miasta (Rae, Brown 1966, s. 122–135). Obecnie Glasgow, choć jest największym ośrodkiem miejskim Szkocji, liczy 584,24 tys. mieszkańców (11% ludności Szkocji).

Obok Glasgow w Szkocji istnieją jedynie trzy miasta o liczbie ludności przekraczającej 100 tys. mieszkańców: Edynburg (471,65 tys.), Aberdeen (210,4 tys.) i Dundee (142,47 tys.). Natomiast w obszarze silnego oddziaływania Glasgow istotne znaczenie mają Paisley (74 tys.), East Kilbride (73 tys.), Hamilton (49 tys.), Cumbernauld (49 tys.), Ayr (46 tys.), Greenock

(44 tys.), Kilmarnock (44 tys.), Irvine (39 tys.), Motherwell (30 tys.), Clydebank (29 tys.), Bearsden (28 tys.) i Dumbarton (20 tys.)³⁴.

W wyniku reformy z 1997 r. struktury administracyjne w Szkocji uległy, zresztą nie po raz pierwszy, przemianom, w wyniku których zniesiono dziewięć jednostek administracyjnych wyższego rzędu (*regional councils*), a ich zadania zostały przejęte przez 32 jednostki administracyjne. Zlikwidowano także obszar odpowiadający funkcjonalnemu zasięgowi oddziaływania miasta Glasgow (Strathclyde Region Council) i zastąpiono go dwunastoma *councils*: Argyll and Bute, Renfrewshire, East Ayrshire, East Dunbartonshire, East Renfrewshire, Glasgow City, Inverclyde, North Ayrshire, North Lanarkshire, South Ayrshire, South Lanarkshire oraz West Dunbartonshire.

2.1. REGION METROPOLITALNY I JEGO CZĘŚCI SKŁADOWE

Zasięg oddziaływania miasta

Procesy i związki funkcjonalne łączące podmioty z Glasgow z podmiotami szeroko rozumianego otoczenia nie są ograniczone granicami administracyjnymi miasta. Przestrzenny zasięg oddziaływania ośrodka metropolitalnego Glasgow na otoczenie jest trudny do jednoznacznego zdefiniowania i różni się w zależności od rozpatrywanego aspektu oddziaływania. Badania przeprowadzone w celu zdefiniowania strefy wpływów największych szkockich miast (Glasgow, Edynburga, Dundee, Aberdeen) potwierdzają szeroki przestrzenny zasięg oddziaływania Glasgow³⁵. Analizy rynku mieszkaniowego, dojazdów do pracy, strategicznych powiązań transportowych oraz rynku handlu detalicznego prowadzą do wniosku, że oddziaływanie Glasgow sięga zdecydowanie dalej niż tylko do hrabstw wchodzących w skład obszaru metropolitalnego. Wpływy Glasgow w różnych dziedzinach życia, szczególnie w zakresie dojazdów do pracy i edukacji, sięgają do North Ayrshire, South Ayrshire, East Ayrshire, Argyll and Bute oraz do Stirling³⁶, a także do regionu Highland and Island, szczególnie w zakresie zaplecza edukacyjnego i usług ochrony zdrowia.

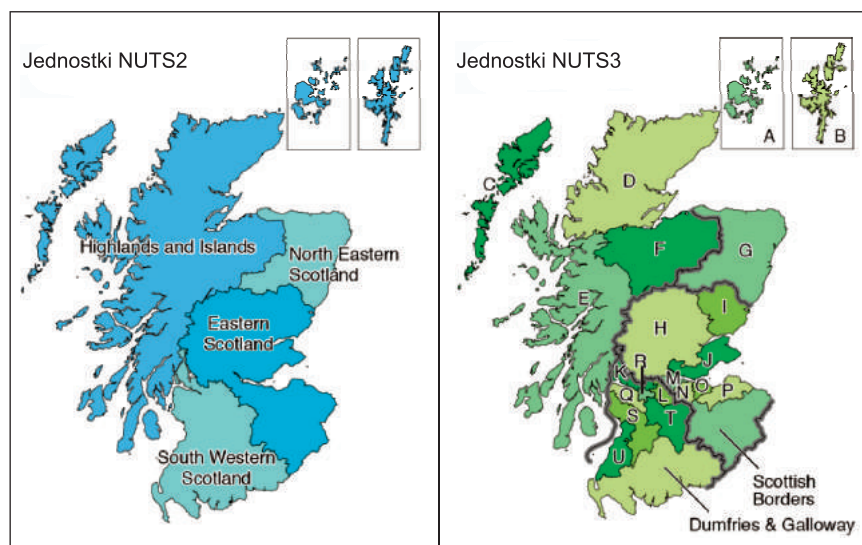
Na relacje miasta Glasgow z otoczeniem wewnętrznym wpływa bliskość innego dużego ośrodka miejskiego – Edynburga. Glasgow oddziałuje nie tylko na Edynburg, ale, choć w mniejszym stopniu, także na hrabstwa położone poza Edynburgiem, np. Lothians, Fife czy Scottish Borders³⁷.

³⁴ <http://www.gro-scotland.gov.uk>.

³⁵ The City Region Boundaries Study, Scottish Executive Central Research Unit, 2002.

³⁶ Metropolitan Glasgow – Our vision for the Glasgow city region 2008–2013, s. 5.

³⁷ Glasgow and the Clyde Valley Joint Structure Plan 2006, s. 4.



- A Orkady
- B Szeftlandy
- C Eilean Siar (Western Isles)
- D Caithness & Sutherland, Ross & Cromarty, Argyll & Bute
- E Lochaber, Skye & Lochalsh, Arran & Cumbrea
- F Inverness & Nairn, West Moray, Badenoch & Strathspey
- G Aberdeen City, Aberdeenshire, North East Moray
- H Perth & Kinross, Stirling
- I Angus, Dundee
- J Clackmannanshire, Fife
- K East Dunbartonshire, West Dunbartonshire, Helensburgh & Lomond
- L North Lanarkshire
- O Edynburg
- P East Lothian, Midlothian
- Q Inverclyde, East Renfrewshire, Renfrewshire
- R Glasgow
- S East Ayrshire, North Ayrshire mainland
- T South Lanarkshire
- U South Ayrshire

Rycina 38. Szkocja – podział na jednostki NUTS3 (podregiony) i LAU1 (powiaty)

Niewielka odległość między Glasgow a Edynburgiem powoduje, że ich strefy wpływów przenikają się. Oddziaływanie tych ośrodków miejskich jest jednak znacznie mniejsze, niż wynikałoby to z niewielkiej odległości, która je dzieli, i dobrych powiązań komunikacyjnych. Jest to uwarunkowane historycznie i wiąże się z silną odmienną identyfikacją regionalną mieszkańców obu ośrodków. Wykorzystanie bliskiego położenia Glasgow i Edynburga jest obecnie postrzegane jako rodzaj wyzwania rozwojowego i szansy dla Szkocji, a współpracę tych miast określa się jako niezbędną dla rozwoju całej Szkocji³⁸. Wzmocnienie tych relacji i wywołanie tym

³⁸ National Planning Framework for Scotland 2, The Scottish Government, s. 72.

samym efektów synergicznych wymaga jednak od władz omawianych miast dodatkowej współpracy oraz koordynacji działań.

Obszar metropolitalny i region metropolitalny

Należy podkreślić, że obecnie ani granice obszaru metropolitalnego, ani region metropolitalny Glasgow nie pokrywają się ze strukturą administracyjną Szkocji. W 1975 r. wprowadzono w Szkocji dwustopniowy system administracji lokalnej, w ramach którego funkcjonowało dziewięć *regional councils*. Największy z nich, Strathclyde Regional Council, obejmował strefę powiązań funkcjonalnych miasta Glasgow i odpowiadał obszarowi metropolitalnemu Glasgow. Obejmował on swym zasięgiem, oprócz miasta Glasgow, jedenaście innych jednostek najniższego poziomu administracji (por. Wstęp). Władze regionalne odpowiedzialne były za tworzenie ram funkcjonowania obszaru w zakresie planowania strategicznego oraz za zapewnienie ludności edukacji, pomocy społecznej, usług policji i straży pożarnej, kanalizacji, dróg i transportu pasażerskiego.

W 1996 r. omawiany system został zastąpiony siecią 32 *unitary authorities*. Wśród powodów zniesienia regionalnego poziomu zarządzania wskazuje się między innymi chaos kompetencyjny, jaki wywołało jego funkcjonowanie, brak akceptacji i niedopasowanie do zasięgu przestrzennego świadczonych usług. Eksperti regionalni podkreślają jednak, że istotną rolę w tym procesie odegrały interesy polityczne, a reforma 1996 r. nie była w zachodniej Szkocji najlepszym rozwiązaniem (Carmichael, Midwinter 2000). Obecnie wiele zadań administracji lokalnej koordynowanych jest na zasadzie wspólnych porozumień, np. policja i straż pożarna są nadal zorganizowane na poziomie nieistniejącego regionu Strathclyde, a odpowiedzialność za kanalizację i wywóz nieczystości została przeniesiona na trzy tzw. *regional water authorities*, które w 2002 r. połączyły się w ramach Scottish Water.

Obecnie funkcjonujące pojęcie obszaru metropolitalnego Glasgow, obejmującego miasto Glasgow, Renfrewshire, East Renfrewshire, South Lanarkshire, North Lanarkshire, East Dunbartonshire, West Dunbartonshire i Inverclyde, pojawiło się w 2003 r., kiedy liderzy polityczni z ośmiu wymienionych samorządów lokalnych, objętych przez Glasgow and Clyde Valley Structure Plan, powołali do życia Glasgow and the Clyde Valley Structure Plan Joint Committee (GCVSPJC). Była to reakcja na inicjatywę rządu szkockiego – Cities Growth Fund³⁹. W lutym 2009 r. zgodnie z nowymi regulacjami rządowymi⁴⁰ zadania GCVSPJC związane

³⁹ <http://www.gcvcore.gov.uk>.

⁴⁰ Town and Country Planning (Development Planning) (Scotland) Regulations 2008.

z przygotowaniem planów zagospodarowania obszaru metropolitalnego zostały formalnie przejęte przez Glasgow and the Clyde Valley Strategic Development Planning Authority (GCVSDPA).

Kryteria delimitacji tego obszaru są w gruncie rzeczy historyczne, gdyż nawiązują do granic regionu Strathclyde, ale równocześnie odzwierciedlają mocne więzi między miastem a otaczającym go obszarem w zakresie związków rodzinnych, edukacji, transportu, wypoczynku i kultury. Tak zdefiniowany obszar metropolitalny Glasgow zamieszkuje 1,75 mln osób, co stanowi 34% populacji całej Szkocji.

Obecny NTS2 (South Western Scotland), w którym zlokalizowany jest obszar metropolitalny Glasgow, jest niewiele znaczący z punktu widzenia administracji publicznej, ponieważ nie posiada żadnych kompetencji ani władzy. Nie można także uznać go za dokładnie odpowiadający zakresowi oddziaływania metropolii. South Western Scotland obejmuje bowiem z jednej strony rozległe obszary wiejskie Dumfries i Galloway, które posiadają niewiele związków ekonomicznych, społecznych i politycznych z metropolią Glasgow, z drugiej zaś nie obejmuje obszarów mocniej lub słabiej związanych z metropolią Glasgow, to jest Lomond, Argyll i Western Highlands, które tradycyjnie ciążą w kierunku Glasgow (a nie Inverness), szczególnie w kwestii zaopatrzenia w usługi wyższego rzędu. Ponadto w ramach NTS funkcjonują obszary South Ayrshire i East Ayrshire, które podkreślają swoją autonomię, choć również korzystają z usług Glasgow.

Istnieje wyraźna różnica między tzw. Central Belt of Scotland, w którym położona jest metropolia Glasgow, a resztą obszaru pod względem liczby ludności, gęstości zaludnienia, źródeł zarobkowania, dochodu i stylu życia. W związku z tym można mówić, że metropolię i otaczający ją region charakteryzuje odmienny zestaw mocnych i słabych stron. Metropolia jest przede wszystkim obszarem miejskim o dużej gęstości zaludnienia, co bardzo ją odróżnia od rzadko zaludnionych obszarów otoczenia regionalnego. O pozycji metropolii Glasgow decydowała stopniowa zmiana wizerunku, związana z przewyciężeniem negatywnych konsekwencji upadku tradycyjnych gałęzi przemysłu. Obecnie wysiłki skierowane są na rozwój ośmiu sektorów strategicznych (nauki medyczne, energia, usługi finansowe typu *back office* i teleinformacyjne, np. *call back centres*, turystyka, przemysły kreatywne, przetwórstwo spożywcze i elektronika), a metropolia Glasgow przechodzi transformację w kierunku gospodarki opartej na wiedzy. Otoczenie regionalne Glasgow ma na tle metropolii niewiele mocnych stron i buduje swój potencjał na ograniczonych zasobach wewnętrznych, zwłaszcza zasobach środowiska przyrodniczego, które stanowią podstawę rozwoju turystyki i rolnictwa, oraz zasobach koniecznych do rozwoju produkcji energii odnawialnej w oparciu np. o biomasę. Do pewnego stopnia otoczenie metropolitalne zawdzięcza swój rozwój również

impulsom płynącym z metropolii w zakresie możliwości zatrudnienia czy turystyki i wypoczynku mieszkańców metropolii.

Różnice w strukturze demograficznej i przeszłości gospodarczej rzutują również na społeczny wymiar zróżnicowań. Metropolię charakteryzuje inny rodzaj problemów niż region, są one związane z industrialną przeszłością i negatywnymi efektami procesu restrukturyzacji, zwłaszcza społecznymi konsekwencjami strukturalnego i długookresowego bezrobocia, tj. biedą, słabymi strukturami rodzinnymi, niskimi dochodami, problemami zdrowotnymi, skutkami przeszłości industrialnej dla środowiska przyrodniczego, takimi jak zanieczyszczona gleba czy zrujnowane i niezagospodarowane tereny. Metropolia jest również regionem o wyższym poziomie deprawacji i przestępczości. Wymienione czynniki wpływają na ciągle jeszcze słaby wizerunek zewnętrzny miasta, co niewątpliwie nie zachęca firm międzynarodowych do osiedlania się w jego przestrzeni. Z drugiej zaś strony otoczenie metropolii boryka się z zupełnie odmiennymi problemami, w tym z niedostateczną dostępnością, wyludnianiem, odpływem młodych wykształconych osób do metropolii lub innych regionów Szkocji.

Przykładem pogodzenia mocnych i słabych stron obszaru i regionu metropolitalnego może być sektor turystyki: atrakcyjność metropolii Glasgow jako centrum kulturalnego, zakupowego i konferencyjnego współgra z nieprzeciętnymi walorami turystycznymi regionów wiejskich Szkocji, które razem stanowią spójną ofertę również dla zagranicznych odbiorców. Natomiast niedostatek oferty edukacyjnej w West Highlands i Islands jest kompensowany przez potencjał edukacyjny metropolii.

2.2. POWIĄZANIA MIĘDZY METROPOLIĄ I REGIONEM

Obszar metropolitalny Glasgow jest zasadniczo samowystarczalny, utrzymuje relacje gospodarcze tylko z najbliższym otoczeniem, a stosunki z dalszym otoczeniem mają dużo mniejsze znaczenie. Wśród najważniejszych powiązań można wymienić dojazdy do pracy, usługi wyższego rzędu dla ludności (edukacja, opieka zdrowotna) i przepływy związane z konsumpcją. Mniejsze znaczenie mają powiązania handlowe przedsiębiorstw, relokacja działalności gospodarczej oraz migracje ludności.

Podstawowym rodzajem relacji ekonomicznych zachodzących między metropolią i regionem są dojazdy do pracy. Głównym magnesem przyciągającym pracowników jest miasto Glasgow, gdzie w wyniku ekspansji sektora usług finansowych powstaje większość nowych miejsc pracy. Zgodnie z danymi ze spisu powszechnego z 2001 r., spośród 331 tys. pracowników zatrudnionych w mieście metropolitalnym 52% mieszka na miejscu, 40% w obszarze metropolitalnym, a pozostałe 8% poza nim, z czego połowa

w dawnym obszarze Strathclyde⁴¹. Zasięg dojazdów do pracy dochodzi do 50–70 km, a zatem obejmuje Ayrshire, South Lanarkshire, a nawet Dumfries i Galloway na południu, oraz Stirling, Falkirk i Lothians w kierunku północnym i wschodnim. Podejmowane w ciągu ostatnich 20 lat inwestycje w infrastrukturę drogową i kolejową o charakterze promieniowym są istotnym czynnikiem promującym codzienne dojazdy do pracy w regionie metropolitalnym.

Tabela 47. Dojazdy do pracy/na studia w wybranych obszarach obszaru metropolitalnego w 2001 r. (%)

Obszar	Mieszkańcy pracujący/ studiujący poza miejscem zamieszkania	Pracownicy/studenci mieszkający poza miejscem pracy
Argyll i Bute	16	14
East Ayrshire	36	22
East Dunbartonshire	64	36
East Renfrewshire	70	36
Glasgow	19	48
Inverclyde	27	23
North Ayrshire	34	20
North Lanarkshire	40	28
Renfrewshire	40	38
South Ayrshire	26	27
South Lanarkshire	40	28
West Dunbartonshire	48	32
West Region (Strathclyde)	4	3

Źródło: West Region Economic Review, Scottish Enterprise, s. 36, na podstawie Census 2001, General Register Office for Scotland.

Równie duże znaczenie mają codzienne dojazdy związane ze szkolnictwem wyższym, które również są najbardziej intensywne w obrębie obszaru metropolitalnego. Kierunki i natężenie ruchów związanych ze studiowaniem poza miejscem zamieszkania mają podobny charakter jak te związane z dojazdami do pracy i są wynikiem ekspansji sektora edukacji wyższej.

Co ciekawe, obszar dawnego regionu Strathclyde charakteryzuje się wysoką samowystarczalnością w zakresie rynku pracy i edukacji – jedynie 4% mieszkańców regionu pracuje lub studiuje poza miejscem zamieszkania, a 3% siły roboczej/studentów pochodzi spoza tego obszaru.

⁴¹ <http://www.gro-scotland.gov.uk/census/censushm/index.html>.

Natomiast w samej zachodniej Szkocji zachodzą żywiołowe przepływy osób, najsilniejsze w regionie metropolitalnym, a nieco słabsze w regionach Ayrshire czy Argyl i Bute (tab. 47). Wskaźniki dla Highlands oraz Dumfries i Galloway kształtują się na znacznie niższym poziomie (poniżej 10%)⁴². Największy odsetek pracowników dojeżdża do pracy do Glasgow (48% pracowników pochodzi spoza miasta), natomiast najintensywniejsze wahadłowe dojazdy do pracy do innych obszarów dotyczą regionu East Renfrewshire i East Dunbartonshire (odpowiednio 70% i 64% mieszkańców tych hrabstw pracuje poza regionem).

Glasgow jest również najważniejszym w zachodniej Szkocji ośrodkiem skupiającym aktywność związaną z handlem detalicznym. Z uwagi na dużą koncentrację centrów handlowych miasto jest drugim w Wielkiej Brytanii (po West End w Londynie) miejscem docelowym dla kupujących.

Dla zewnętrznego otoczenia metropolii istotne są również usługi związane z ochroną zdrowia. Aczkolwiek lokalne ośrodki zdrowia i opieki społecznej są rozmieszczone w całej zachodniej Szkocji, to przewaga metropolii, a w szczególności miasta Glasgow, polega na dostępności wyspecjalizowanych szpitali. W tym zakresie poza Glasgow nie ma rzeczywistej konkurencji i placówki te przyciągają pacjentów z odległych terenów, zwłaszcza regionów położonych na północ od Central Belt.

W zakresie wypoczynku i rekreacji można mówić o wzajemnej zależności metropolii i otaczającego regionu. Chociaż w granicach obszaru metropolitalnego istnieją ciekawe tereny do rekreacji, dużym powodzeniem cieszą się również lokalizacje zewnętrzne, np. Loch Lomond National Park, pola golfowe w Ayrshire czy miasta nadmorskie oraz góry. Otoczenie stanowi bazę turystyczną dla mieszkańców metropolii, co powoduje wzrost dochodu przynajmniej niektórych społeczności lokalnych. Z drugiej strony metropolia, a szczególności miasto Glasgow, stanowi magnes przyciągający turystów z regionu z uwagi na ofertę kulturalną i artystyczną.

Ocena powiązań handlowych między przedsiębiorstwami zlokalizowanymi w obszarze metropolitalnym i w dalszym regionie jest trudna z uwagi na brak danych i złożoność tego typu interakcji. Można jednak wskazać, że więzi tego typu przecinają granice administracyjne, a przedsiębiorstwa w swojej działalności kierują się przede wszystkim efektywnością. Ponadto każdy sektor charakteryzuje inny rodzaj potrzeb dotyczących więzi tego typu i inny rozkład dostawców i odbiorców. Większość przepływów w dokonuje się w ramach obszaru metropolitalnego, a relacje z dalszym otoczeniem mają mniejsze znaczenie – 41% wszystkich transakcji firm z rejonu Glasgow odbywa się z firmami mieszczącymi się w regionie metropolitalnym Glasgow (Turok et al. 2003).

⁴² Obliczenia własne na podstawie jw.

Relacja między obszarem metropolitalnym a otoczeniem w zakresie relokacji przedsiębiorstw lub otwierania filii (przemysł, handel, usługi wyższego rzędu) związana jest ze zmianami profilu metropolii Glasgow w ostatnich dekadach. W związku z utratą znaczenia regionu Glasgow jako centrum przemysłowego podjęto wysiłki, aby przyciągnąć nowe rodzaje działalności. Do lat siedemdziesiątych XX w. nowe inwestycje przemysłu elektronicznego lokowane były na terenach gotowych do zagospodarowania (*greenfield, industrial land*), w szczególności w tzw. New Towns. Trzy z nich – East Kilbride, Cumbernauld i Irvine – zostały zlokalizowane w obrębie metropolii lub w obszarze metropolitalnym. Jednak od lat osiemdziesiątych podejmuje się wysiłki, aby zarówno w celach mieszkaniowych, jak i przemysłowych zagospodarować przestrzeń *brownfield*, która ulokowana jest głównie w Glasgow. Słabością regionu w tym względzie jest również brak wielu siedzib głównych firm brytyjskich lub zagranicznych, co ogranicza możliwości ekspansji do regionu metropolitalnego.

Migracje ludności mają obecnie stosunkowo niewielkie znaczenie dla relacji między metropolią a regionem. Dane ze spisu powszechnego wskazują, że większość osób w regionie metropolitalnym, które zmieniły miejsce zamieszkania w Szkocji w latach 2000–2001, pochodziła z miasta Glasgow (63 tys. osób), a główne fale migracji odbywały się w ramach konurbacji, gdyż najwięcej osób osiadło w graniczących z miastem hrabstwach, w tym South Lanarkshire (ok. 2,5 tys.) (por. Jones, Leihnsman 2006). Skala migracji z pozostałych regionów nie była tak znacząca z uwagi na mniejszą liczbę ludności, jednak można zauważyć, że dominującym kierunkiem migracji ludności wszystkich *councils* spoza metropolii było miasto Glasgow (Dumfries, Galloway, Highlands, Argyll, Bute). Wyjątkiem było Airshire, którego ludność preferowała przeprowadzkę do innego miejsca w tej samej części Szkocji niż migrację do Glasgow, która, choć występowała, miała mniejszą skalę (Fleming 2005). Potwierdza to wspomnianą wcześniej relatywną autonomię tego obszaru. W ostatnich latach podjęto wiele działań, aby odwrócić odpływ ludności z Glasgow do otaczających hrabstw, w tym między innymi budowę nowoczesnych osiedli mieszkaniowych czy inicjatywy podejmowane przez Scottish Enterprise, nakłaniające do osiedlania się w Szkocji. W latach 2002–2007 skala napływu ludności, głównie z krajów Europy Środkowo-Wschodniej, przewyższyła odpływ ludności szkockiej i dzięki temu miasto odnotowuje po raz pierwszy od 50 lat niewielki wzrost liczby ludności (średni roczny przyrost o 0,3%).

Obszar metropolitalny Glasgow charakteryzuje się długą historią planowania regionalnego i partnerskiej współpracy. Można wskazać wiele przykładów formalnej kooperacji pomiędzy władzami lokalnymi i/lub innymi ciałami administracji publicznej w regionie. Należy przy tym dodać, że

zarządzanie publiczne w regionie jest bardzo złożone, poszczególne wątki polityki publicznej charakteryzuje różnorodny zasięg przestrzenny i status prawny. Główne przykłady współpracy to:

- Glasgow and Clyde Valley Strategic Planning Authority, który opracowuje plany dla obszaru metropolitalnego Glasgow, czyli dla ośmiu jednostek terytorialnych (*local authorities*) wchodzących w jego skład.
- Strathclyde Partnership for Transport (SPT) jest ciałem odpowiedzialnym za strategiczne planowanie transportu w regionie dwunastu tzw. *local authorities*.
- Greater Glasgow and Clyde Health Board (NHSGGC) zapewnia usługi medyczne w konurbacji Glasgow i jest największym tego typu ciałem w Szkocji – obejmuje swym działaniem sześć *local councils* oraz dwa miasta z szóstego z nich.
- Strathclyde Police and Strathclyde Fire and Rescue jest najbardziej formalnym porozumieniem wiążącym obszar metropolitalny Glasgow i obejmuje swym działaniem dawny obszar Strathclyde (12 *councils*). Jego działalność jest bardzo sformalizowana.

Na uwagę zasługuje również nowa inicjatywa Glasgow Edinburgh Collaboration Initiative, która w założeniu ma zacieśnić współpracę obu miast, wzmocnić synergię w zakresie rozwoju biznesu i infrastruktury, a także skonsolidować ofertę kulturalną Szkocji.

Mimo istnienia porozumień partnerskich każde hrabstwo w regionie metropolitalnym pozostaje autonomiczne i rywalizuje z innymi o miejsca pracy i mieszkańców. Szczególnie zażarcie w obszarze metropolii Glasgow konkurują o nowe miejsca pracy oraz budownictwo mieszkaniowe miasto Glasgow i dwa okręgi Lanarkshire. Obserwowana jest również rywalizacja poszczególnych lokalizacji o inwestycje krajowe i zagraniczne.

2.3. CZYNNIKI KSZTAŁTUJĄCE POWIĄZANIA MIĘDZY METROPOLIĄ I REGIONEM

Obszar metropolitalny Glasgow jest bardzo zróżnicowany pod względem struktury źródeł zarobkowania, poziomu dochodu, ale także dostępności i poziomu usług edukacyjnych i opieki zdrowotnej. Powoduje to, że komplementarność struktur gospodarczych w ramach obszaru metropolitalnego Glasgow ma ograniczony zakres, różny na obszarach wiejskich i miejskich. Na przykład w Glasgow ma swoją siedzibę przede wszystkim sektor usług finansowych i biznesowych oraz sektor publiczny, podczas gdy w niektórych innych zurbanizowanych częściach regionu znajdują się fabryki oraz przedsiębiorstwa związane z transportem i logistyką⁴³. Warto

⁴³ West Region Economic Review, Scottish Enterprise, s. 36.

jednak zauważyć, że w związku z restrukturyzacją metropolii Glasgow w kierunku gospodarki usługowej więzi wynikające z komplementarności osłabiają się i z całą pewnością nie są dziś tak silnie jak w latach rozwoju opartego na przemyśle. Natomiast zasoby endogeniczne wiejskich obszarów zachodniej Szkocji mogą uzupełniać ofertę metropolii w zakresie oferty turystycznej, zaopatrzenia w żywność, a także siły roboczej.

Ciekawe w tym kontekście są wzmacniające się (choć ciągle jeszcze słabe z uwagi na uwarunkowania historyczne i odmienną tożsamość) relacje Glasgow i Edynburga. Wskazuje się między innymi na komplementarność obu miast w zakresie sektora finansowego – w Glasgow dominują *back office and contact functions*, w Edynburgu – *high quality functions* (Turok et al. 2003). Innym przykładem są usługi w sektorze kultury, gdzie obydwa miasta podjęły współpracę w celu uzyskania korzyści z uzgodnionego terminarza istotnych wydarzeń kulturalnych. Ponadto powoli lecz stale rośnie liczba osób dojeżdżających do pracy z Glasgow do Edynburga i odwrotnie. Okazuje się, że powiązania biznesowe i ekonomiczne oraz migracje ludności między miastami są coraz istotniejsze. Choć dojazdy do pracy to zaledwie 5% przepływów siły roboczej, to 15% firm z Edynburga oraz 11% firm z Glasgow wykazało, że ich najważniejszymi współpracownikami są odpowiednio przedsiębiorstwa z Glasgow i Edynburga (Turok, Bailey 2004).

Podsumowując, nadal istnieją silne impulsy z otoczenia metropolitalnego w kierunku Glasgow, natomiast impulsy z metropolii prowadzą do otoczenia ponadregionalnego i międzynarodowego.

Metropolia Glasgow jest niewątpliwie motorem gospodarki zachodniej Szkocji. Można wyróżnić kilka sposobów pozytywnego oddziaływania metropolii na otaczający ją region: przede wszystkim oferuje ona miejsca pracy, z których korzystają mieszkańcy całego regionu. Sprzyja temu dobrze rozwinięta sieć powiązań drogowych i kolejowych w tym obszarze i perspektywy jej dalszej rozbudowy i modernizacji. Co prawda w metropolii budowane są nowe osiedla mieszkaniowe, jednak z całą pewnością nie będą one w stanie zaspokoić potrzeb mieszkaniowych wszystkich osób codziennie dojeżdżających do pracy w mieście. Ponadto, metropolia oferuje wysokiej jakości usługi wyższego rzędu (z zakresu ochrony zdrowia i edukacji wyższej) dla otoczenia metropolitalnego, a także stanowi zaplecze kulturowe i konsumpcyjne.

Kolejny sposób oddziaływania związany jest z sektorem turystyki, w którym następuje rozprzestrzenianie z metropolii do dalszego otoczenia pozytywnych impulsów w postaci dochodów mieszkańców metropolii alokowanych w regionach atrakcyjnych turystycznie. Otoczenie stanowi bazę turystyczną dla mieszkańców metropolii, co powoduje wzrost dochodu przynajmniej niektórych społeczności lokalnych. Równocześnie,

dzięki przemyślanej strategii miasto Glasgow jest obecnie magnesem przyciągającym turystów do Szkocji, głównie tzw. turystów biznesowych, stanowiących 28% odwiedzających miasto. Jest to dla nich doskonała okazja do odwiedzenia również nie tak bardzo odległych i dobrze dostępnych regionów turystycznych obszaru metropolitalnego. Glasgow specjalizuje się w organizacji ważnych wydarzeń (np. Glasgow Garden Festival w 1988 r., zdobycie tytułu Europejskiej Stolicy Kultury w 1990 r. oraz UK City of Architecture and Design w 1999 r.), konferencji biznesowych i weekendowej turystyki miejskiej.

Negatywne oddziaływanie metropolii na otoczenie regionalne stanowi do pewnego stopnia rewers oddziaływania pozytywnego. Transformacja, jaka dokonała się w Glasgow, wymagała znacznych nakładów inwestycyjnych ponoszonych w dłuższym okresie. Miasto wykorzystywało znaczną część dostępnego finansowania ze źródeł szkockich, krajowych i europejskich, często kosztem innych *councils*. Można przypuszczać, że część zasobów kierowanych na rozwój miasta mogła zostać przeznaczona na rozwój innych miejsc w dalszym otoczeniu metropolii i przynieść efekty dla lokalnych społeczności. Miejsca pracy, których dostarcza metropolia, są zatem z jednej strony dobrodziejstwem, z drugiej zaś patrzy się na nie niekiedy przez pryzmat kosztów poniesionych przez innych. Przykładem może być sektor handlu detalicznego, w którym dokonano znaczących udoskonaleń na terenach Glasgow i Clyde Valley. Spowodowało to degradację centrów mniejszych miast i zmusiło ich mieszkańców do poszukiwania alternatywnych źródeł dochodu. Wymusiło to także sformułowanie nowej strategii restrukturyzacji centrów miast w celu nadania im nowej funkcji⁴⁴.

Negatywne oddziaływanie Glasgow na otoczenie związane jest również z jego wizerunkiem jako miasta dotkniętego zapaścią ekonomiczną, upadkiem przemysłu, biedą, przestępczością i niskim standardem zasobów mieszkaniowych. Taka reputacja oddziaływać może nie tylko na sektor turystyki, ale również na potencjalnych inwestorów. Należy podkreślić, że władze regionu są świadome takiego zagrożenia i podejmują wiele działań zmierzających do zmiany wizerunku miasta i regionu.

2.4. WSPÓLZALEŻNOŚĆ METROPOLII I REGIONU

Omawiana wyżej różnica potencjałów między metropolią a otaczającym ją regionem sprawia, że choć metropolia i region potrzebują siebie nawzajem, to metropolia jest zdecydowanie bardziej potrzebna regionowi

⁴⁴ *Metropolitan Glasgow. Our vision for the Glasgow City Region 2008–2013*, Glasgow 2008, s. 11.

niż *vice versa*. Większa część obszaru zachodniej Szkocji jest położona peryferyjnie i relatywnie biedna, dlatego potrzebuje dostarczanych przez metropolię usług wyższego rzędu oraz dochodów jej mieszkańców (wydawanych m.in. na turystykę i wypoczynek). Glasgow jest lokomotywą rozwoju regionu i stanowi o jego charakterze.

Z drugiej strony można wskazać kilka obszarów, w których metropolia potrzebuje regionu: uzupełnienie rynku pracy i miejsce zamieszkania dla pracujących w Glasgow (z uwagi na niewystarczające zasoby mieszkaniowe), dostęp do terenów turystycznych dla mieszkańców metropolii (*Green Network*) zaopatrzenie w żywność oraz uzupełnienie oferty turystycznej Glasgow (np. Loch Lomond National Park i pola golfowe w Ayrshire).

2.5. DZIAŁANIA WŁADZ PUBLICZNYCH W UKŁADZIE METROPOLIA – REGION

Najważniejszym poziomem kompetencyjnym administracji publicznej w Szkocji jest poziom lokalny⁴⁵. Poszczególne obszary makroregionu Glasgow poszukują sposobów na rozwój potencjału endogennego, najczęściej poprzez inwestycje w infrastrukturę turystyczną i projekty dotyczące energii odnawialnej, choć są również bardziej nietypowe działania. Na przykład najbardziej rolniczy obszar Dumfries i Galloway, na południe od Glasgow, wspólnie z położonym w strefie oddziaływania Edynburga regionem Scottish Borders próbuje zastosować rozwiązania nowoczesnego wzornictwa do tradycyjnie tam istniejącego sektora tekstylnego.

Jednak, jak wspomniano w poprzednich częściach raportu, wiele działań administracji publicznej jest koordynowanych na poziomie regionu metropolitalnego. Nie można mówić o spójnej strategii oddziaływania metropolii na otaczający region, choć można wskazać przykłady inicjatyw, które mogłyby wzmocnić pozytywne impulsy płynące z metropolii do otoczenia regionalnego. Dotyczy to na przykład projektów systemu transportowego, między innymi rozbudowy lotnisk regionalnych (Prestwick Airport) czy budowy nowych połączeń drogowych metropolii. Podobnie rzecz się ma w odniesieniu do projektów ukierunkowanych na tworzenie miejsc pracy, polegających na przykład na budowie parków biznesowych czy technologicznych na terenie całej metropolii, a także na inwestycjach w edukację, jak m.in. projekt podnoszenia umiejętności w sektorze budowlanym (Construction Skills Action Plan). Podejmowano również działania mające na celu tworzenie miejsc pracy poza obszarem metropolitalnym, na

⁴⁵ Wskazuje się, że w wyniku reform z 1997 r. i powołania Parlamentu Szkockiego z siedzibą w Edynburgu samorządy lokalne w Szkocji zyskały większą niezależność od rządu centralnego, chociaż nie jest ona tak znacząca, jak się spodziewano (za McConnell 2006).

przykład przygotowano miejsca pod inwestycje wokół miast Ayr, Irvine i Kilmarnock, inwestuje się w połączenia transportowe, łączące Prestwick Airport oraz porty Ayr, Troon i Hunterston z miastami metropolii Glasgow w celu zapewnienia podstaw do rozwoju proeksportowych klastrów przemysłowych lub usługowych. Wiele projektów ma wzmocnić potencjał turystyczny obszaru, między innymi inicjatywy regeneracji centrum Glasgow i centrów miast regionalnych czy działania związane z zagospodarowaniem turystycznym Loch Lomond.

Działania niwelujące negatywny wpływ metropolii podejmowane są za pośrednictwem projektów mających na celu poprawę wizerunku zewnętrznego metropolii, między innymi projektu The Clyde Waterfront, polegającego na rewitalizacji gmin zależnych od przemysłu stoczniowego, położnych na rzeką Clyde, zagospodarowaniu terenów po upadłej hucie w Ravenscraig (North Lanarkshire), a także restrukturyzacji przemysłowych miast Motherwell i Wishaw. Inne działania w tym zakresie dotyczyły budowy nowych osiedli mieszkaniowych w metropolii, regeneracji centrów miast regionalnych, programów zagospodarowania terenów zrujnowanych i opuszczonych (Derelict and Vacant Land Programme), a także budowy terenów rekreacyjnych i wypoczynkowych w obszarze metropolitalnym (Green Network).

W makroregionie brak koordynacji działań publicznych zmierzających do wzmacniania oddziaływania metropolii na otoczenie, ale wiele działań istotnych z punktu widzenia zachodniej Szkocji jest koordynowanych na poziomie szkockiego rządu, na przykład działania z zakresu dostępności transportowej, w tym budowa szybkiej kolei między Central Belt i Londynem, poprawy połączeń kolejowych w regionie Renfrewshire, Inverslyde i Ayirshire, zagospodarowania terenów rekreacyjnych i wypoczynkowych w ramach Green Network czy rozwoju infrastruktury związanej z Commonwealth Games. Natomiast przykładem instrumentu o zasięgu krajowym jest Government Relocation Programme, który ma na celu przenoszenie części usług publicznych poza Londyn i południowo-zachodnią część Wielkiej Brytanii. W ramach tego programu przeprowadzono relokację NHS Central Registrar do Dumfries.

2.6. FUNKCJONOWANIE OBSZARU METROPOLITALNEGO

W ostatnich latach w Szkocji nastąpiła istotna zmiana w zakresie polityki rozwoju miast, które przestały być postrzegane jedynie jako problem, a zaczęto myśleć o nich jako o lokomotywach rozwojowych, miejscach kreowania ważnych zasobów rozwojowych: ekonomicznych, społecznych i kulturowych. Przejawia się to w działaniach strategicznych, które wspierają zasoby tzw. *city-regions*. Działaniom tym powinna przyświecać

idea, że silne regiony metropolitalne oznaczają również dobrobyt dla całej Szkocji (por. Turok 2007, s. 141–168; Turok 2008).

Najważniejszym ciałem koordynującym funkcjonowanie obszaru metropolitalnego jest Glasgow and Clyde Valley Strategic Planning Authority (GCVSPA), który w 2008 r. został powołany w miejsce funkcjonującego od 1998 r. Glasgow and Clyde Valley Structure Plan Joint Committy (GCVSPJC)⁴⁶. Zmiana ta miała charakter formalny i wynikała ze zmiany prawa w zakresie planowania strategicznego w Szkocji. W lutym 2009 r. weszło w życie rozporządzenie Town and Country Planning Regulations (Scotland) 2008, które wprowadza obowiązek opracowania Strategic Development Plans i Local Development Plans dla obszarów bez obszarów metropolitalnych (wśród nich dla Glasgow), a także Local Development Plans dla czterech regionów metropolitalnych w Szkocji. GCVSPA kontynuuje działania swojego poprzednika i obejmuje ten sam obszar. Głównym jej zadaniem jest opracowanie, publikacja i przedstawienie władzom Szkocji planów strategicznego rozwoju dla obszaru metropolitalnego Glasgow, rozumianego jako osiem tzw. *local authorities*. GCVSPJC i jej następca są znane z opracowywania wysokiej jakości planów strategicznych dla regionu metropolitalnego Glasgow. Organizacja pracuje na zasadzie konsensusu, tj. każdy z dziewięciu tzw. *local councils* ma tyle samo głosów przy podejmowaniu strategicznych decyzji, pomimo różnej wagi w sensie powierzchni, ludności i potencjału ekonomicznego. Jest to – obok braku środków potrzebnych do wdrażania oraz niedostatecznego wpływu na kluczowe instytucje – przyczyna niewielkiego znaczenia tej instytucji (Turok et al. 2003).

Mimo niewątplivej potrzeby koordynacji działań publicznych na poziomie obszaru metropolitalnego Glasgow obecnie nie ma woli politycznej ani społecznej do powrotu do poprzedniej organizacji samorządu regionalnego, czyli do przywrócenia w regionie Glasgow drugiego poziomu administracji publicznej. Jednak w celu zmniejszenia fragmentacji oraz ograniczenia wysiłków potrzebnych do zapewnienia komunikacji i politycznej współpracy między różnorodnymi organizacjami wskazane byłyby mniej radykalne zmiany w zarządzaniu regionem metropolitalnym. Mogłyby one polegać na przykład na harmonizacji zasięgów terytorialnych porozumień lokalnych oraz organizacji do zadań specjalnych. Reforma, według ekspertów regionalnych, mogłaby na przykład dotyczyć wyznaczenia wspólnego zasięgu działania organizacji w ochronie zdrowia, policji, straży pożarnej, planowaniu przestrzennym i transporcie. Innym sposobem sformalizowania organizacji w ramach metropolii może być system

⁴⁶ <http://www.gcvcore.gov.uk>.

powierzania zarządzania poszczególnymi funkcjami w obszarze metropolitalnym jednej jednostce władzy lokalnej wchodzącej w jego skład⁴⁷.

2.7. PERSPEKTYWY ROZWOJOWE

Nie można stwierdzić, czy następuje upodabnianie się metropolii i otaczającego ją regionu pod względem struktury gospodarczej i/lub struktury społecznej. Region zachodniej Szkocji jest bardzo zróżnicowany, a szczególnie trudno jest zniwelować różnice w zakresie wykształcenia ludności i dostępu do edukacji. Podejmowane decyzje strategiczne dotyczące inwestowania, głównie w Glasgow i kilku wybranych lokalizacjach, doprowadziły do wytworzenia dużej przewagi konkurencyjnej metropolii, natomiast budowa potencjału w lokalizacjach peryferyjnych jest mniej udana, a impulsy pochodzące z metropolii niewystarczające. Jeżeli obecne trendy rozwojowe w zakresie gospodarki opartej na wiedzy będą kontynuowane, należy spodziewać się, że różnice między miastem a otaczającym regionem będą wzrastać, może nawet bardzo. Władze obszaru metropolitalnego są świadome tych procesów, dlatego w strategiach rozwoju tego obszaru szans rozwojowych upatruje się raczej na przykład w zacieśnianiu współpracy z metropolią Edynburga czy powiązań z miastami brytyjskimi niż z zapleczem regionalnym. Należy się spodziewać częstszych prób koordynacji działań w obszarze Central Belt, gdzie relacje ekonomiczne są istotne i coraz ściślejsze, również w relacji wschód–zachód (Turok, Bailey 2001).

Należy przy tym dodać, że perspektywy wyrównywania różnic między metropolią a regionem zależą oczywiście od wielu czynników, przede wszystkim jednak od tego, jakie sektory zdobędą przewagę w przyszłości, a to, jak pokazuje najnowsza historia, może zmieniać się bardzo dynamicznie. Jeszcze 10 lat temu rola Glasgow zmniejszała się na rzecz regionu z uwagi na rozwój przemysłu elektronicznego oraz powstawanie nowych przedsiębiorstw (*greenfields*) poza miastem. Obecnie sytuacja zmieniła się diametralnie, ponieważ bardzo silnie rozwija się sektor usług finansowych dla biznesu (*financial bussines services*). Wśród innych istotnych czynników, które mogą szczególnie silnie oddziaływać na przyszły rozwój zachodniej Szkocji, można wymienić trendy rozwoju transportu publicznego, politykę rządu Szkocji i upowszechnienie zmian technologicznych (np. pracy na odległość).

⁴⁷ Tego typu rozwiązania już funkcjonują, np. wsparcie administracyjne dla strategicznego planowania w całym obszarze metropolitalnym Renfrewshire czy druga ekonomiczna strategia metropolii Glasgow (2008).

ROZDZIAŁ 3

RELACJE MIASTO – REGION: SZTOKHOLM – REGION MÄLAR. STUDIUM PRZYPADKU

Region Sztokholm-Mälar leży we wschodniej Szwecji, obejmuje powierzchnię 27,2 tys. km² i zamieszkuje go 2,7 mln osób. Region ma charakter monocentryczny, a Sztokholm, stolica Szwecji, odgrywa rolę rdzenia obszaru metropolitalnego. Miasto ma 830 tys. mieszkańców, a metropolia liczy ok. 2 mln. Obszar metropolitalny wyraźnie się różni od pozostałej części regionu pod względem gęstości zaludnienia. Sztokholm jest jedynym tak dużym miastem w regionie, jednak niektóre mniejsze miasta pełnią funkcję centrów regionalnych: Uppsala (140 tys. mieszkańców), Västerås (132 tys. mieszkańców), Örebro (125 tys. mieszkańców), Norrköping (83 tys. mieszkańców) i Eskilstuna (60 tys. mieszkańców).

Region Sztokholmu należy do najbardziej konkurencyjnych regionów świata i zajmuje wysokie lokaty w międzynarodowych rankingach innowacyjności, gospodarki opartej na wiedzy, jakości życia i rozwiązań zapewniających zrównoważony rozwój. Po transformacji w krajach Europy Środkowo-Wschodniej skutecznie wypożyczonował się w nowym kontekście geopolitycznym i dostosował gospodarkę do nowego paradygmatu rozwoju jeszcze zanim globalizacja i internacjonalizacja światowej gospodarki stała się powszechnie uznanym zjawiskiem. Dzięki tak wczesnemu dostosowaniu, region ma dużą przewagę konkurencyjną i doświadczył trwającego ponad dwie dekady stałego wzrostu w dziedzinie działalności badawczo-rozwojowej, koncentracji zaawansowanych gałęzi przemysłu, gwałtownym rozwoju sektorów hi-tech (biotechnologia, ICT, przemysły kreatywne – przemysł muzyczny, moda, wzornictwo). Dynamika tych procesów była zróżnicowana przestrzennie i charakteryzowała się dużą koncentracją i intensywnością na obszarze metropolitalnym oraz praktycznym brakiem tego typu działalności w otoczeniu metropolii, co z czasem doprowadziło do istotnych różnic rozwojowych (OECD 2006).

3.1. REGION METROPOLITALNY I JEGO CZĘŚCI SKŁADOWE

Sztokholm jest jednym z najważniejszych miast skandynawskich i oprócz funkcji stołecznych w Szwecji ma również szersze oddziaływanie w makroregionie Morza Bałtyckiego. Jego główna rola ściśle wiąże się z funkcjami metropolitalnymi. Miasto jest siedzibą zarządów i biur wielu korporacji międzynarodowych, szczególnie spółek założonych w Szwecji. Ponadto jest to największy rynek finansowy w Skandynawii, skupiający ponad 50% pracowników zatrudnionych w całym sektorze finansowym, oraz istotny multimodalny ośrodek transportowy zarówno w kontekście krajowym, jak i makroregionalnym, ponieważ integruje międzynarodowe sieci drogowe, kolejowe, lotnicze i morskie. Sztokholm jest również wiodącym centrum badawczo-rozwojowym i siedzibą wielu prestiżowych uczelni wyższych, ośrodków badawczych i parków technologicznych. Dzięki tym wszystkim cechom jest jednym z najbardziej atrakcyjnych rynków pracy w kraju i w regionie Morza Bałtyckiego, oferującym szerokie spektrum możliwości zatrudnienia w różnych branżach i specjalizacjach, w wysokim, średnim i najniższym segmencie. W tym sensie miasto jest również atrakcyjne dla migrantów zagranicznych, którzy przez ostatnie dwie dekady najbardziej przyczynili się do wzrostu liczby ludności metropolii.

Zasięg regionu metropolitalnego jest zdefiniowany przede wszystkim obszarem rynku pracy, a w konsekwencji zasięgiem i przepustowością systemu transportowego dojazdów do pracy. Jest to najbardziej rozpowszechniona definicja wykorzystywana w regionie przy planowaniu przestrzennym i w biznesie. Zgodnie z taką definicją, obszar regionu metropolitalnego obejmuje okręg Sztokholmu (Stockholms län), okręg Uppsali, wschodnie części okręgów Södermanlands i Västmanlands. Roboczą definicją regionu metropolitalnego jest obszar, do którego z centrum Sztokholmu można dojechać w godzinę. Zgodnie z tą bardziej konkretną definicją, region metropolitalny ma kształt kleksa i roztacza się wzdłuż głównych arterii transportowych. Obejmuje następujące ośrodki drugiego rzędu: Norrtälje, Uppsala, Bålsta, Enköping, Västerås, Strängnäs, Eskilstuna, Gnesta, Flen, Oxelösund i Nyköping (wraz z lotniskiem Skavsta) (Regionplaneämnden 2010).

Bardziej oficjalna definicja regionu metropolitalnego znajduje się w Regionalnym Planie Rozwoju Środkowo-Wschodniej Szwecji do 2050 r. (RUFS 2010 – Regional Development Plan for the Östra Mellansverige). Tak zdefiniowany region ma szerszy zasięg przestrzenny i obejmuje następujące okręgi (*län*): Sztokholm, Uppsala, Sörmlands, Västmanlands, Örebro, Gävleborgs i Östergötlands (Regionplaneämnden 2010).

Z kolei funkcjonalna definicja regionu metropolitalnego wymienia przez RUFS 2010 uwzględnia cały okręg Sztokholm, okręg

Uppsala oraz gminy Gnesta, Strängnäs i Trosa w okręgu Sörmlands (Regionplaneämnden 2010).

Kolejna definicja regionu Sztokholm-Mälard jest wyrazem politycznej woli, aby region uczynić jednym z najbardziej konkurencyjnych w Europie. Koncepcja, czy raczej inicjatywa, opiera się na oddolnej współpracy pomiędzy różnymi gminami i administracją z poziomu okręgu (*län*) z pięciu okręgów (Sztokholm, Uppsala, Södermanland, Örebro i Västmanland). Pomimo braku funkcjonalnej integracji instytucjonalnej i infrastrukturalnej, przyjęcie takiej definicji regionu Sztokholm-Mälard może być uzasadnione obecnymi trendami w przepływach komunikacyjnych i ekspansji rynku pracy (OECD 2006).

Inne czynniki, takie jak dostęp do usług publicznych, powiązania gospodarcze i biznesowe pomiędzy przedsiębiorstwami, migracje wewnętrzne czy tożsamość regionalna, mają drugorzędną rolę w określaniu zasięgu regionu metropolitalnego albo są rezultatem oddziaływania czynników związanych z rynkiem pracy i dojazdami do pracy. Ponieważ w Szwecji obowiązuje zasada dowolności w korzystaniu z usług publicznych w połączeniu z dbałością o ich wysoką jakość niezależnie od lokalizacji, czynnik ten nie może zostać uznany za istotny w kontekście określania zasięgu przestrzennego regionu metropolitalnego Sztokholmu (SLL 2009).

Działalność gospodarcza w zaawansowanych sektorach, takich jak biotechnologia, motoryzacja, ICT, B + R czy usługi finansowe, nadal jest bardzo skoncentrowana w mieście. Powiązania funkcjonalne z pozostałym obszarem regionu Sztokholm-Mälard rozwijają się, co można interpretować poprzez pryzmat współpracy między sektorem badawczym a firmami (OECD 2006).

Migracje wewnętrzne nie są czynnikiem kreującym zasięg przestrzenny regionu metropolitalnego, ponieważ migracji zewnętrznych jest zdecydowanie więcej. Zauważalne są natomiast procesy suburbanizacji motywowanej dostępem do wysokiej jakości edukacji, rynku pracy oraz możliwości samorealizacji. Zasięg suburbanizacji obejmuje promień 30 km od miasta centralnego. Z drugiej strony, mimo wysokich cen nieruchomości, część młodych ludzi zakładających rodziny pozostaje w mieście, na co wskazuje zwiększenie się odsetka tego typu gospodarstw domowych w ciągu ostatnich 10 lat. Zjawisko to można prawdopodobnie wytłumaczyć dezindustrializacją dzielnic centralnych miasta i rozwojem budownictwa mieszkaniowego w obszarach przemysłowych (raczej apartamentów niż dominujących wcześniej kawalerek).

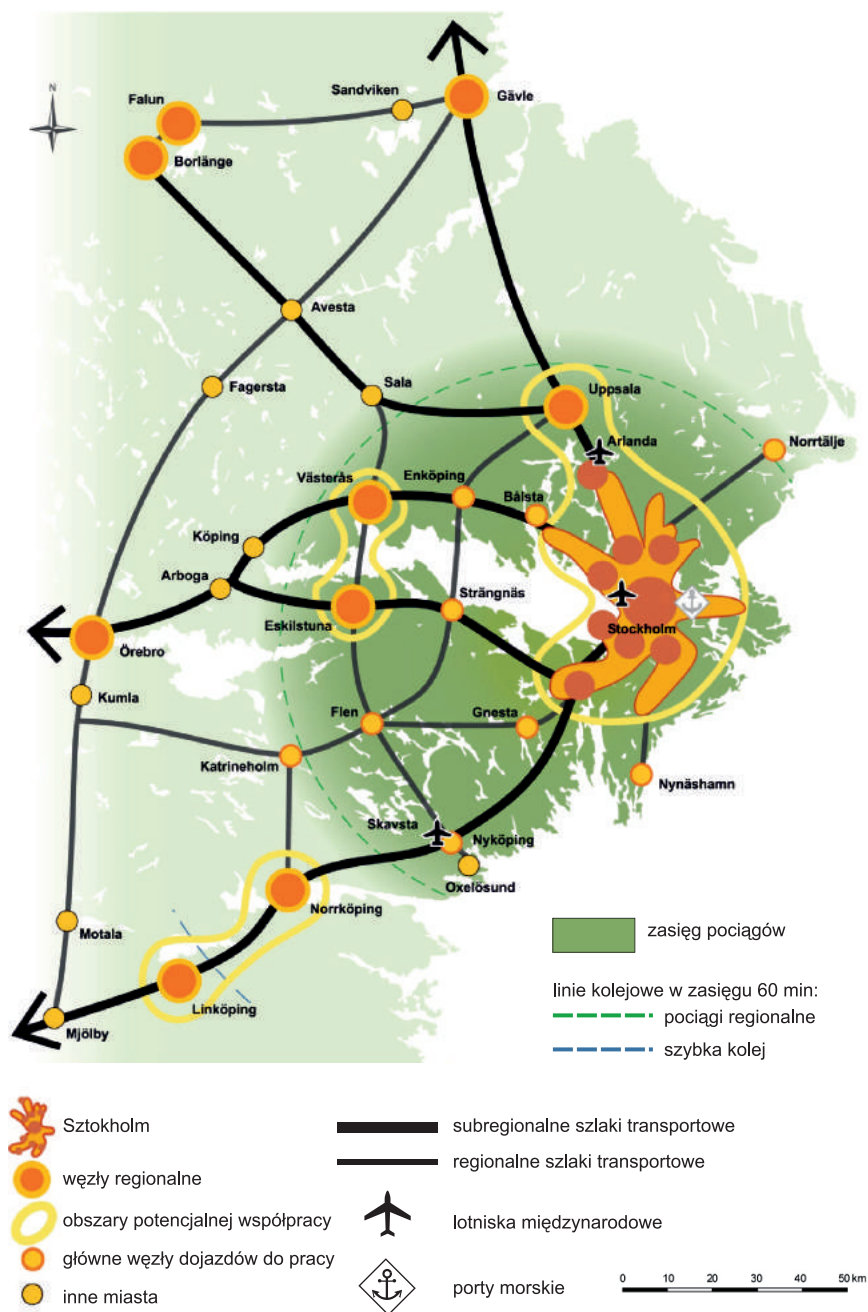
Najmniej ważnym dla definiowania zasięgu regionu czynnikiem jest tożsamość regionalna, która w Szwecji praktycznie nie ma znaczenia w porównaniu do identyfikacji lokalnej i narodowej. Można wręcz powiedzieć, że w regionie Sztokholm-Mälard nie ma tożsamości regionalnej.

Interesującym spostrzeżeniem jest natomiast częste stosowanie i akceptacja marki Sztokholm w regionalnej strategii marketingowej oraz wśród przedstawicieli administracji lokalnej i okręgowej na terenie okręgów Uppsala, Södermanlands, Västmanlands i Örebro. Wynika to ze świadomości władz lokalnych, że współpraca w ramach jednej, rozpoznawalnej identyfikacji symbolicznej jest kluczowa i korzystna dla całego regionu oraz jego pozycji i rozpoznawalności w globalnej gospodarce.

Niezależnie od przyjętej definicji uznaje się, że – głównie w wyniku potrzeb regionalnego rynku pracy – od lat siedemdziesiątych XX w. przestrzenny zasięg regionu metropolitalnego Sztokholm-Målar stale i gwałtownie rozszerzał się (Regionplaneämnden 2010).

Zasięg obszaru metropolitalnego z reguły definiowany jest na podstawie granic administracyjnych okręgu Sztokholm (Stockholms län), jednak nie odpowiada on w pełni zasięgowi funkcjonalnego obszaru metropolitalnego. Dlatego można wskazać kilka alternatywnych definicji obszaru metropolitalnego Sztokholmu. Jednym z kryteriów wykorzystywanych w planowaniu przestrzennym jest gęstość zaludnienia i zgodnie z nim obszar metropolitalny obejmuje granice administracyjne miasta oraz gminy Solna i Sundbyberg. Kolejna definicja oparta na kryterium zasięgu rynku pracy i intensywności dojazdów obejmuje okręgi Sztokholm i Uppsala i północne krańce okręgu Södermanland (RTK 2009a).

Najważniejszą mocną stroną obszaru metropolitalnego Sztokholmu jest jego wysoce konkurencyjna, innowacyjna i umiędzynarodowiona gospodarka, o której świadczy m.in. obecność międzynarodowych korporacji, zróżnicowana struktura sektorów i branż opartych na wiedzy, wysoki poziom bezpośrednich inwestycji zagranicznych i powszechnie uznana wysoka pozycja w zglobalizowanej gospodarce. Mocne strony są rezultatem długiego okresu sukcesów w globalnej konkurencji, które Sztokholm zawdzięcza otwartej, niewielkiej, opartej na eksporcie gospodarce, której model został wypracowany jeszcze zanim czynniki globalne zaczęły być kluczowym wyznacznikiem warunków międzynarodowej konkurencji. Kolejną mocną stroną Sztokholmu jest najwyższej jakości kapitał ludzki, charakteryzujący się jednym z najwyższych na świecie odsetków osób z wyższym wykształceniem, tradycją inwestowania w rozwój pracowników i uczenia się przez całe życie oraz praktycznie dwujęzycznym społeczeństwem (bardzo dobra i powszechna znajomość angielskiego). Co więcej, Sztokholm leży w pobliżu rynków wzrastających w obszarze Morza Bałtyckiego. W końcu struktura urbanistyczna miasta zapewnia dobrą jakość życia, dostęp do atrakcyjnych terenów rekreacyjnych, dobrą jakość wody, powietrza i krajobrazu, ale również dużą gęstość zabudowy i doskonały system transportu publicznego w całym obszarze



Rycina 39. Funkcjonalny region metropolitalny Sztokholm-Mälardalen

Źródło: Regionplaneämnden (2010).

metropolitalnym, zapewniający łatwy dostęp do centrum miasta, instytucji i centrów handlowo-usługowych.

Wśród słabych stron Sztokholmu należy wymienić wysokie ceny nieruchomości i małą dostępność powierzchni mieszkaniowych, przez co miasto traci na atrakcyjności. Konsekwencją tego jest rosnący problem przestrzennej i społecznej segregacji, która jest szczególnie poważna w przypadku imigrantów przybywających spoza krajów unijnych. Kolejnym problemem miasta jest dość peryferyjne położenie w stosunku do tzw. pentagonu – centrum gospodarczego Europy. W wyniku postępującej globalizacji i braku wystarczającej masy krytycznej, wyrażonej w wielkości populacji i wartości rynku kapitałowego, miasto traci swoją pozycję na globalnym rynku finansowym i handlowym. W końcu, sektor gospodarki opartej na wiedzy opiera się na dużych firmach, brakuje natomiast spodziewanego efektu *spin-off* czynników, które wywołałyby pojawienie się mniejszych i średnich, bardziej elastycznych i wyspecjalizowanych firm.

Dobre strony regionu otaczającego metropolię sztokholmską to jakość życia i niższe niż w mieście ceny nieruchomości, a także wykorzystanie przez władze lokalne i okręgowe bliskiego położenia względem Sztokholmu do rozwoju regionu, co przejawia się w bliskiej współpracy z władzami miasta, która ma charakter oddolny. Co więcej, siła robocza charakteryzuje się etosem i wydajnością pracy nawet w sektorach wytwórczych i przemysłowych, niewymagających specjalistycznych kwalifikacji. W końcu ekonomiczna struktura społeczna ma charakter homogeniczny, przez co napięcia i nierówności społeczne są niewielkie w porównaniu z metropolią.

Słabości regionu metropolitalnego wynikają z jego gospodarczej zależności od metropolii, co przejawia się w obecności sektorów typowych dla zaplecza wielkich miast, takich jak przemysł, logistyka i usługi podstawowe. Ponadto lokalny kapitał ludzki doświadcza bezpośrednio drenażu mózgów – najzdolniejsze jednostki przenoszą się do miasta, a pozostają osoby o stosunkowo niższym wykształceniu i mniejszych umiejętnościach. W wyniku mniejszej gęstości zaludnienia oraz słabiej rozwiniętej sieci powiązań transportowych tylko niektóre obszary regionu mają dobry dostęp do miasta centralnego. W końcu, region nie korzysta w pełni z możliwości i atutów, ponieważ funkcje ośrodków drugiego i trzeciego rzędu, takich jak Västerås czy Eskilstuna, nie zostały wystarczająco zdefiniowane.

Związek pomiędzy mocnymi i słabymi cechami obszaru metropolitalnego i jego otoczenia ma charakter komplementarny, szczególnie w przypadku struktury ekonomicznej i rynku nieruchomości. Główne różnice dotyczą wydajności pracy i kapitału ludzkiego, dostępu do usług specjalistycznych i kultury, zróżnicowania rynku pracy, struktury zarobków

i struktury społecznej. Efektem ubocznym tej komplementarności jest asymetryczna relacja pomiędzy metropolią a jej regionem, w której region jest gospodarczo i funkcjonalnie zależny od miasta. Obecna sytuacja tworzy nowe wyzwania dla gospodarki regionu, do tej pory opartej w znacznym stopniu na przemyśle (motoryzacja, maszyny, poligrafia), ponieważ sektor ten powoli zanika w wyniku przenoszenia produkcji do krajów rozwijających się (tzw. *offshoring*). W celu utrzymania konkurencyjności gospodarki regionalnej powinno się wzmacniać funkcjonalne powiązania gospodarcze z metropolią poprzez wspieranie powstawania firm, które świadczyć będą usługi podwykonawcze przedsiębiorstwom zlokalizowanym w mieście, a także poprzez rozwój sektora handlu hurtowego i logistyki (SBR 2007). Innym rozwiązaniem byłoby zachęcanie do tworzenia firm typu *spin-off* w sektorach zaawansowanych. Wymaga to jednak bardziej kompleksowych rozwiązań. Najnowsze trendy wskazują na rosnącą świadomość władz lokalnych i regionalnych dotyczącą konieczności budowania i wzmacniania powiązań oraz horyzontalnej współpracy administracji publicznej. Wypracowano konsensus polityczny, mówiący o konieczności współpracy Sztokholmu i otaczających go gmin i okręgów w celu zachowania i wzmocnienia zarówno konkurencyjności miasta, jak i całego regionu na poziomie globalnym.

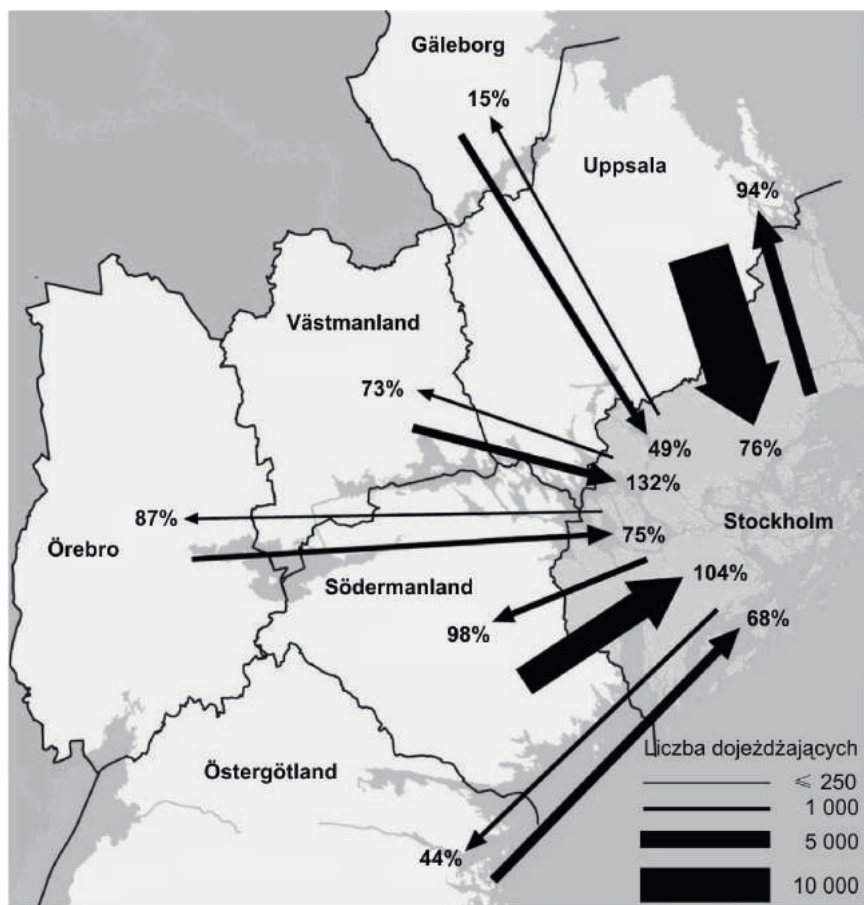
3.2. POWIĄZANIA MIĘDZY METROPOLIĄ I REGIONEM

Powiązania przemysłowe, gospodarcze i społeczne pomiędzy Sztokholmem i otoczeniem regionalnym mają charakter historyczny i zostały ukształtowane przez nadbrzeżny charakter terenu. Struktura osadnicza regionu została zdeterminowana przez lokalizację wczesnośredniowiecznych miast kościelnych, takich jak Sigtuna, Västerås i Eskilstuna. Z drugiej strony północno-zachodnia część regionu jest zasobna w surowce mineralne – przede wszystkim rudy żelaza, które przyciągały wyszkoloną siłę roboczą, rzemieślników i kapitał, dzięki któremu rozwinął się przemysł górniczy. Miasta położone wokół jeziora Mälaren – Västerås, Eskilstuna, czy Örebro – rozwijały się dzięki przemysłowi wytwórczemu, którego rozwój przyczynił się do postępu społecznego i gospodarczego całego regionu, stał się źródłem istotnego wzrostu dobrobytu, jak również zacieśnił powiązania przemysłowe i społeczne pomiędzy różnymi częściami regionu, które stały się od siebie funkcjonalnie zależne. Główne arterie komunikacyjne przebiegały kanałami wodnymi, przez jeziora, rzeki i Morze Bałtyckie. Sztokholm jako osobne miasto powstał około 200 lat po wytworzeniu się sieci osadniczej naokoło jeziora Mälaren. W wyniku funkcjonalnego podziału na branże zaistniała potrzeba nowego ośrodka, który pełniłby funkcje handlowe, magazynowe i usługowe. Z drugiej strony

rosnące zapotrzebowanie na wiedzę i wysoko wykwalifikowanych specjalistów doprowadziło do ufundowania w 1477 r. Uniwersytetu w Uppsali. Kolejnym istotnym okresem, który miał znaczący wpływ na strukturę osadniczą i funkcjonalną regionu Sztokholm-Mälaren, była industrializacja w XIX w., która umocniła pozycję Sztokholmu jako rynku finansowego i centrum komunikacyjnego o znaczeniu makroregionalnym (gęsta sieć telekomunikacyjna stworzona przez LM Ericsson) (Högborg 2009).

Dojazdy do pracy

Populacja w okręgu Sztokholm wzrosła o ponad 400 tys. przez ostatnich 30 lat, głównie ze względu na migracje zagraniczne, a migracje wewnętrzne były stosunkowo mniej istotne. W kontekście niedoboru na



Rycina 40. Trendy w dojazdach do pracy w regionie Sztokholm-Mälär, 1985–2006

Źródło: Regionplaneämnden (2010).

rynku mieszkaniowym dojazdy do pracy stały się kluczowym czynnikiem tworzenia i poszerzania zasięgu funkcjonalnego regionu metropolitalnego. Rycina 40 ilustruje trendy we wzroście skali dojazdów w regionie metropolitalnym w ciągu ostatnich 20 lat. Około 80–85% dojeżdżających do pracy w Sztokholmie przekracza granice okręgów. Liczba osób dojeżdżających do pracy to około 85 tys., z czego 60% mieszka w regionie Mälardalen, czyli w okręgach Uppsala, Västmanland, Södermanland i Örebro. W ciągu ostatnich 10 lat liczba dojeżdżających do pracy wzrosła o 50%, szczególnie w okręgach Uppsala i Södermanland (Regionplaneämnden 2010).

Najważniejszym czynnikiem skłaniającym do dojazdów do pracy jest duży i zróżnicowany rynek pracy Sztokholmu. Miasto jest również najważniejszym węzłem transportowym na skalę krajową. Aktualnie metropolitalny rynek pracy składa się z okręgów Sztokholm i Uppsala, gmin Strängnäs, Gnesta i Trosa w okręgu Södermanland oraz miast Västerås i Eskilstuna. Większość miast w zasięgu 100 km od Sztokholmu jest oddalona o nie więcej niż 45–60 minut. Największy przyrost skali dojazdów do pracy związany jest z rozbudową sieci kolejowej, jednak nadal dominująca liczba dojazdów (60%) odbywa się samochodem (SLL 2009).

Główne przyczyny dojazdów w granicach obszaru metropolitalnego dotyczą codziennych dojazdów do pracy i na zakupy. Dzięki wysokiej jakości edukacji w całym regionie dojazdy uczniów do szkół mają małe znaczenie. Struktura i przyczyny codziennych dojazdów do miasta mają bardzo zbliżony charakter w całym regionie metropolitalnym. Tygodniowe dojazdy do pracy dotyczą przede wszystkim osób mieszkających w miejscowościach oddalonych o ponad 100 km od miasta centralnego.

Najważniejszym celem powinno być skracanie czasu dojazdu i zachęcanie potencjalnych użytkowników sieci transportowej, aby zapewnić jeszcze lepszy dopływ pracowników na metropolitalny rynek pracy. Cel ten należy osiągać przede wszystkim poprzez dalszy rozwój regionalnej sieci kolejowej. Dwie najważniejsze trasy z perspektywy Sztokholmu łączą różne części regionu z dwoma największymi lotniskami:

- Sztokholm/Arlanda–Malmö/Göteborg przez Nyköping/Skavsta, Norrköping, Linköping,
- Sztokholm/Arlanda–Oslo przez Strängnäs, Eskilstuna, Örebro,
- Sztokholm/Arlanda–Oslo przez Enköping, Västerås, Örebro,
- Sztokholm–Arlanda–Uppsala–Gävle.

Migracje

Najważniejszym czynnikiem wzrostu w regionie Sztokholmu jest gospodarcze i strukturalne dostosowanie do wyzwań globalizacji. Regionalna gospodarka jest zatem w dużym stopniu uzależniona od podaży dobrze

wykwalfikowanej siły roboczej. Z powodu stosunkowo niewielkich migracji wewnętrznych i niskiego współczynnika dzietności, utrzymanie atrakcyjności regionalnego rynku pracy wymaga stałego dopływu migrantów z zagranicy. Udział ludności o pochodzeniu zagranicznym w regionie stale wzrastał i osiągnął 25%. Efekty uboczne tego procesu wynikają z problemów w integracji imigrantów na rynku pracy oraz niższego poziomu dochodów w tej grupie, czego rezultatem jest przestrzenna segregacja mieszkańców i koncentracja imigrantów w uboższych dzielnicach, miejscowościach i osiedlach wybudowanych w ramach modernistycznych inwestycji tzw. projektu milionowego w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych (Stadsledningskontoret 2005).

Handel pomiędzy firmami

Podobnie jak gospodarka krajowa, także gospodarka regionu Sztokholm-Mälar jest bardzo zależna od eksportu i bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Jest to szczególnie charakterystyczne dla obszaru metropolitalnego, gdzie ponad 40% siły roboczej zatrudnione jest w sektorze prywatnym, obsługującym firmy eksportowe z branży handlowej, wytwórczej oraz usług dla biznesu. Najwięcej tych firm jest w branży finansów i telekomunikacji. Ogólnie ponad połowa zagranicznych firm w Szwecji zlokalizowana jest w regionie Sztokholm-Mälar, zwłaszcza w obszarze metropolitalnym. W otoczeniu regionalnym najsilniejszy jest sektor logistyki i transport pomiędzy dostawcami dóbr i usług a klientami (Tidestav, Zetterberg 2008).

Inna platforma powiązań biznesowych pomiędzy metropolią a regionem wynika z funkcjonalnej i przestrzennej lokalizacji klastrów gospodarczych. Nowoczesne przedsiębiorstwa, szczególnie klastry z branży biotechnologii, finansów, motoryzacji, ICT i B + R, są nadal skoncentrowane w mieście, jednak powiązania funkcjonalne stale rozprzestrzeniają się w pozostałych częściach regionu:

- Klaster biotechnologiczny rozciąga się na cały region z Uppsalą i Sztokholmem jako głównymi centrami kreatywnymi i Strågnås oraz Sigtuną jako bazą przemysłową,
- Klaster finansowy skoncentrowany jest w centrum Sztokholmu,
- Klaster motoryzacyjny i robotyczny zlokalizowany jest w południowo-zachodniej części regionu, z głównymi centrami w Södertälje, Västerås, Eskilstuna i Örebro,
- Przemysł ICT ulokowany jest na osi północ-południe, między Uppsalą, parkiem technologicznym Kista i Sztokholmem.

Usługi wyższego rzędu dla ludności

Institucje akademickie zlokalizowane w Sztokholmie mają doskonałą reputację i znane są na świecie z doskonałej jakości nauczania i działalności badawczo-rozwojowej, dlatego też przyciągają wielu dojeżdżających. Natężenie dojazdów na uczelnie wyższe stale rosło i obecnie uczą się na nich studenci z całego regionu metropolitalnego. Sytuacja ta wiąże się z binarnym modelem szkolnictwa wyższego, który charakteryzuje się wyraźnym podziałem na uniwersytety i kolegia. Uniwersytety nastawione są na najzdolniejszych i najbardziej konkurencyjnych studentów, a zasięg ich rekrutacji rozciąga się na cały kraj; kolegia są bardziej dostępne i oferują bardziej praktyczne, acz mniej prestiżowe programy kształcenia (RTK 2009b).

Oferta kulturalna i rozrywkowa Sztokholmu wraz z klastrem kreatywnym są również istotnym czynnikiem generowania przepływów i dojazdów w regionie. Liczba dojazdów związanych z kulturą i rozrywką jest porównywalna z tą generowaną przez system edukacji. W porównaniu z metropolią, regionalna oferta kulturalna jest uboższa i mniej zróżnicowana. Należy podkreślić, że sektor kulturalny Sztokholmu należy do najbardziej innowacyjnych i uznanych w skali europejskiej, szczególnie w przypadku przemysłu fonograficznego, który uznawany jest za trzeci najważniejszy na świecie. Sztokholm jest miastem, w którym jest najwięcej studiów nagraniowych *per capita*.

Inne usługi, takie jak opieka zdrowotna, nie miały istotnego wpływu na przepływy regionalne. Przyczyną tego jest prawdopodobnie system polityki społecznej, który wszystkim obywatelom zapewnia równy dostęp do wysokiej jakości usług publicznych, niezależnie od miejsca zamieszkania.

Wypoczynek i rekreacja

Jakość i dostępność wypoczynku i rekreacji na obszarze otaczającym obszar metropolitalny Sztokholmu odgrywa istotną rolę w podnoszeniu jakości życia i atrakcyjności całego regionu. Główne zalety oferty wypoczynku i rekreacji wynikają z nadmorskiego położenia, unikalnego krajobrazu szkieł i walorów okolicy, w której jezioro Mälaren łączy się z Morzem Bałtyckim. Dlatego najbardziej popularne obszary rekreacyjne to wybrzeża, gdzie większość mieszkańców miasta tradycyjnie ma domki letniskowe. Innym popularnym obszarem letniskowym jest północna część okręgu Södermanland, znana z wielu zabytkowych pałaców, zamków i innych budynków historycznych. Główne atrakcje turystyczne regionu to zajęcia związane z dziedzictwem naturalnym, czyli parkami narodowymi, rezerwatami przyrody, ale również możliwość uprawiania

sportów – golfa, żeglarstwa, jeździectwa, kolarstwa. Wypoczynek i rekreację w regionie Sztokholm-Mälaren uprzyjemnia dobrej jakości infrastruktura turystyczna i doskonałe, zrównoważone zarządzanie walorami naturalnymi (Regionplaneämnen 2010).

Relacje władz publicznych

Najważniejszą cechą relacji pomiędzy przedstawicielami władz publicznych w regionie Sztokholm-Mälaren jest współpraca oddolna (*bottom-up*). Jest to wynikiem powszechnego przekonania, że – aby być konkurencyjnym w skali globalnej – władze lokalne muszą współpracować i oferować rozwiązania zapewniające rozwój, które będą korzystne dla całego regionu metropolitalnego.

Formalny zakres kompetencji i władzy na poziomie regionalnym jest stosunkowo ograniczony. Podział kompetencji może być scharakteryzowany w oparciu o schemat klepsydry, w którym rząd na poziomie krajowym ma dużą władzę, region małą, a gmina/miasto dużą. Przy braku silnej władzy na poziomie regionalnym koordynacja zadań planistycznych i rozwojowych realizowana jest poprzez oddolną współpracę pomiędzy przedstawicielami samorządów lokalnych, terytorialnymi i zadaniowymi stowarzyszeniami samorządów i instytucji publicznych oraz przedstawicielami władz okręgowych. Proces ten w przypadku Sztokholmu jest tym łatwiejszy, że biura większości tych instytucji znajdują się w jednym budynku (Berggren, Hermansson 2008).

W tej konfiguracji Regionalne Biuro Planowania (Regionplanekontoret) odgrywa rolę jednostki badawczo-analitycznej, która gromadzi, przetwarza, analizuje i publikuje dane społeczno-ekonomiczne związane z rozwojem regionu. Jakość analiz i potencjał tej instytucji są bardzo wysokie, a wsparcie procesów decyzyjnych opartych na wiedzy ma wszechstronny i powszechny charakter. Regionalne Biuro Planowania jest odpowiedzialne za formułowanie rekomendacji i sugestii dotyczących całego regionu. Częściowo koordynuje ono również współpracę pomiędzy przedstawicielami Sztokholmu i 36 gmin, które mają swoje formalne kompetencje w zakresie planowania przestrzennego, transportu i infrastruktury, mieszkalnictwa i polityki rynku pracy oraz wsparcia dla przedsiębiorstw (SALAR 2009).

Dobrym przykładem takiej inicjatywy, który ilustruje wzajemne zaufanie i dominację współpracy nad konkurencją pomiędzy władzami lokalnymi, jest projekt En Bättre Sits (Na właściwym torze), którego celem projektu jest poprawa dostępności, jakości i przepustowości infrastruktury transportowej regionu. Jedną z przyczyn powstania tej inicjatywy było nieuwzględnienie specyficznych potrzeb, uwarunkowań przestrzennych i powiązań gospodarczych regionu Mälars w planach opracowanych na

poziomie krajowym. Projekt jest zatem platformą komunikacyjną jednoczącą interesy przedstawicieli władz lokalnych i regionalnych w relacjach i negocjacjach z przedstawicielami szczebla państwowego i instytucji odpowiedzialnych za rozwój infrastruktury i transportu o zasięgu krajowym. Głównym dążeniem autorów projektu jest wypracowanie konsensusu dotyczącego priorytetów inwestycyjnych oraz uwzględnienia interesów i potrzeb wszystkich aktorów (władz lokalnych, przedsiębiorców, społeczności lokalnych i ochrony środowiska), jak również ogólnego interesu rozwojowego i konkurencyjności całego regionu (Högberg 2009).

Oprócz szeroko zakrojonej współpracy pomiędzy mniejszymi miejscowościami z okolic Sztokholmu można wskazać przykłady konkurencji o publiczne inwestycje infrastrukturalne, lokalizację sektorów opartych na wiedzy, uczelni wyższych oraz harmonogram tych przedsięwzięć. Równocześnie przedstawiciele samorządów mniejszych miejscowości są w stanie zrozumieć konieczność inwestycji w mieście centralnym. Dobrym przykładem takiej współpracy jest inicjatywa i zaangażowanie finansowe gmin oddalonych od Sztokholmu w budowę tunelu prowadzącego pod miastem, który ma się przyczynić do polepszenia komunikacji w całym regionie metropolitalnym.

3.3. CZYNNIKI KSZTAŁTUJĄCE POWIĄZANIA MIĘDZY METROPOLIĄ I REGIONEM

Najważniejszym czynnikiem wpływającym na powiązania między metropolią i otoczeniem regionalnym jest komplementarność struktury gospodarczej metropolii i centrów subregionalnych, która wynika z tradycyjnego i historycznego podziału funkcji regionalnego systemu produkcji. Zachodnia część regionu, która była kiedyś zdominowana przez sektor górniczo-przemysłowy, nadal charakteryzuje się istotnym znaczeniem przemysłu wytwórczego. Współcześnie jest to przemysł oparty na wysokich technologiach i produkcji intensywnie wykorzystującej wiedzę. Wschodnia część regionu była tradycyjnie kształtowana przez funkcje transportowe i handlowe, od zawsze cechował ją zatem większy udział wyspecjalizowanych usług dla biznesu i bardziej zróżnicowana struktura gospodarcza (SBR 2007).

Innym czynnikiem wpływającym na powiązania między metropolią i regionem jest nowoczesna i rozwinięta sieć transportowa oraz sieć połączeń komunikacyjnych. Jest to wyjątkowo istotny czynnik w kontekście popytu na rynku pracy i deficytu na rynku mieszkaniowym w obszarze metropolitalnym. Należy jednak podkreślić, że duża część regionu nie jest dobrze połączona z miastem centralnym z uwagi na małą gęstość zaludnienia i niską opłacalność inwestycji infrastrukturalnych na tych terenach.

Mimo powszechności oddolnych inicjatyw współpracy pomiędzy samorządami lokalnymi, procesy decyzyjne w regionie przebiegają bardzo powoli i na zasadzie konsensusu. Planowanie terytorialne w skali regionalnej komplikują również obowiązujące procedury, podział kompetencji i logika tworzenia planów rozwoju. W przeciwieństwie do innych krajów, planowanie w Szwecji ma charakter oddolny, co oznacza, że rozpoczyna się na poziomie lokalnym. Dopiero gotowe plany lokalne mogą zostać zintegrowane w jeden plan regionalny. Nawet po długotrwałych negocjacjach i ostatecznym przyjęciu planu regionalnego każda gmina może nie stosować się do kompromisowych rozwiązań osiągniętych na poziomie regionalnym (SALAR 2009).

Najważniejsze efekty rozprzestrzeniania (*spillover effect*) wynikają z ulepszeń w sieci transportowej i ciągłego deficytu mieszkaniowego w mieście centralnym. Dynamice rozwoju gospodarczego obszaru metropolitalnego towarzyszył brak wystarczającej liczby mieszkań i dość powolne tempo prowadzenia inwestycji deweloperskich w porównaniu do ciągłego wzrostu popytu na mieszkania. Na sytuację tę dodatkowo negatywnie wpłynęły formalne ograniczenia dotyczące sektora budownictwa mieszkaniowego oraz regulacje rynku nieruchomości, które zobowiązują właścicieli wynajmujących mieszkania do rejestrowania wolnych mieszkań w publicznym rejestrze, który prowadzi kolejki dla wynajmujących. Aktualnie w kolejkach publicznych ponad 100 tys. osób czeka na możliwość wynajęcia mieszkania w mieście. W rezultacie ceny nieruchomości zostały tak wywindowane, że Sztokholm stał się jednym z najdroższych miast pod względem kosztów utrzymania, a udział wydatków mieszkaniowych w budżetach gospodarstw domowych należy do najwyższych w krajach Unii Europejskiej (OECD 2006). Paradoksalnie zjawisko to obniża jakość i poziom życia mieszkańców metropolii, mimo że Sztokholm jednocześnie ma jeden z najwyższych poziomów dochodów mieszkańców *per capita* spośród wszystkich miast europejskich. Zjawisko to prowadzi również do ekspansji przestrzennej obszaru metropolitalnego oraz wzmaga procesy suburbanizacji. Przy istotnych ulepszeniach w systemie transportu publicznego, polepszeniu dostępności wielu okolicznych miejscowości i rozwijaniu atrakcyjnych zasobów mieszkaniowych w bardziej odległych od centrum obszarach, zjawisko suburbanizacji nasiliło się. Miasto pozostaje jednak głównym rynkiem pracy dla osób przeprowadzających się na przedmieścia. To z kolei doprowadziło do wzrostu transferów finansowych pomiędzy metropolią a jej otoczeniem, głównie za sprawą wzrostu lokalnych przychodów podatkowych, co jest procesem bardzo dynamicznym szczególnie w przypadku miejscowości leżących na głównych szlakach komunikacyjnych, leżących w promieniu 75–100 km od miasta.

Z drugiej strony miejscowości zlokalizowane z dala od głównych arterii transportowych dotkliwie doświadczyły wymywania, przede wszystkim drenażu mózgów oraz odpływu wykwalifikowanej i wykształconej siły roboczej. Zachodnia część regionu była szczególnie dotknięta tymi zjawiskami, ponieważ niekorzystna struktura migracji wewnętrznych netto objęła wszystkie grupy wiekowe populacji. We wschodniej części regionu, szczególnie zaś na obszarach nadbrzeżnych wartości migracji netto różniły się w zależności od grup wiekowych z odpływami w grupie 15–30 lat i napływem osób z grupy 30–55 lat. Miejscowości, które doświadczyły największych odpływów ludności, cechowało peryferyjne położenie, niewielka gęstość zaludnienia i ograniczone możliwości na rynku pracy (RTK 2009c).

3.4. WSPÓLZALEŻNOŚĆ METROPOLII I REGIONU

Metropolia i jej region są od siebie wzajemnie zależne i wynika to z ich funkcjonalnej i strukturalnej komplementarności. W relacji tej widoczna jest jednak pewna asymetria. Metropolia zależy od otoczenia regionalnego w kwestiach dopływu siły roboczej oraz możliwości rozwiązania problemu wynikającego z ograniczonej dostępności mieszkań w mieście centralnym. Otoczenie regionalne doświadczyło nieznacznej relokacji przedsiębiorstw, głównie z branży logistycznej i handlu hurtowego, co wiązało się z ofertą pracy w niskich segmentach. Spodziewane pojawienie się przedsiębiorstw typu *spin-off* i podwykonawców w sektorach zaawansowanych, takich jak ICT, B + R i sektorach kreatywnych, nie miało miejsca nawet w większych ośrodkach regionalnych.

Z drugiej strony region jest gospodarczo i funkcjonalnie zależny od metropolii w znacznie większym zakresie. Obszar metropolitalny zapewnia miejsca pracy dla wysokiego segmentu i zróżnicowany rynek pracy, usługi wyższego rzędu oraz atrakcyjną ofertę kulturalną. Potencjał i szanse wynikające z powiązań mniejszych miejscowości z metropolią nie są jednak w pełni wykorzystywane. Efekt rozprzestrzeniania rozwoju jest zależny od dostępności danego obszaru i jego umiejscowienia w regionalnej sieci transportowej. Co więcej, znaczna część gałęzi przemysłu i sektorów tworzących gospodarkę regionalną ma charakter podrzędny w stosunku do działalności wyższego rzędu, zlokalizowanej w metropolii, co sprawia, że są one wrażliwe na wahania na rynkach zaawansowanych. Z tego m. in. wynika dezindustrializacja niektórych obszarów regionu, które tworzyły klaster motoryzacyjny, a obecnie przestają być konkurencyjne, ponieważ produkcja zostaje przeniesiona do krajów rozwijających się (tzw. *offshoring*). Innym czynnikiem sprawiającym, że regionalna gospodarka uzależniona jest od miasta, jest brak wystarczającego potencjału,

aby zachęcić kapitał zagraniczny. Z powodu swojej doskonałej reputacji Sztokholm jest marką, która skutecznie przyciąga inwestorów na obszar całego regionu. Istotność tego czynnika potwierdza fakt, że strategia marketingu terytorialnego całego obszaru regionu Målar promowana jest hasłem „Sztokholm – stolica Skandynawii”.

3.5. DZIAŁANIA WŁADZ POLITYCZNYCH W RELACJACH METROPOLIA – REGION

Formalne uregulowanie kwestii planowania przestrzennego w Szwecji dzieli większość kompetencji pomiędzy poziom krajowy oraz lokalny (model klepsydry), pozostawiając tylko niewielką część zadań na poziomie regionalnym. Rząd i krajowe agendy odpowiedzialne są za ustanowienie standardów i głównych priorytetów rozwojowych, natomiast samorządy lokalne posiadają kompetencje i uprawnienia w zakresie wdrażania polityk publicznych ustanowionych przez państwo. Władze lokalne mają daleko idącą autonomię w zakresie sposobów, obszarów i alokacji środków finansowych przy realizacji polityk publicznych (Berggren, Hermansson 2008; Åkerlund, Legerius 2009).

Inwestycje infrastrukturalne i rozwój policentryczny

Jedną z głównych strategii zapewniających rozprzestrzenianie się i bardziej policentryczny rozwój jest stała poprawa jakości, przepustowości i możliwość szybkiej jazdy w ramach sieci transportowej. Dotyczy to zarówno połączeń promienistych między metropolią a głównymi ośrodkami jej otoczenia, jak i połączeń koncentrycznych łączących poszczególne ośrodki regionalne, takie jak Norrtälje, Uppsala, Bålsta, Enköping, Västerås, Strängnäs, Eskilstuna, Gnesta, Flen, Oxelösund oraz Nyköping. Co więcej, wśród narzędzi rozwoju policentrycznego znajduje się wspieranie ośrodków regionalnych poprzez lokalizację w nich parków technologicznych, centrów logistycznych i nowych osiedli mieszkaniowych. W końcu, rozwiązaniem jest również nakłanianie miast położonych blisko siebie, takich jak Eskilstuna i Västerås, do współpracy w ramach duopoli.

Edukacja

Szwecja jest przykładem binarnego systemu szkolnictwa wyższego, co oznacza współistnienie dwóch typów instytucji akademickich – uniwersytetów i kolegiów. Uniwersytety (Politechnika Królewska, Sztokholmska Szkoła Ekonomiczna, Uniwersytet Sztokholmski, Instytut Karolinska i Uniwersytet w Uppsali), czyli uczelnie najbardziej prestiżowe, zlokalizo-

wane są w Sztokholmie i Uppsali. Z kolei kolegia (*högskolan*) oferują wykształcenie przede wszystkim na poziomie licencjatu i magisterium, kursy o dość praktycznej orientacji, przez co przyciągają wielu dojrzałych studentów, którzy poszerzają lub zmieniają swoje kwalifikacje w ramach polityki uczenia się przez całe życie. W regionie Sztokholm-Mälardalen znajduje się 26 uczelni, zatrudniających 40% wszystkich nauczycieli akademickich w Szwecji. Najbardziej prestiżowe uczelnie o centralnej lokalizacji zorientowane są głównie na działalność badawczo-rozwojową, rozwój technologii, a stosunkowo rzadziej na dydaktykę. Z drugiej strony kolegia, których większość znajduje się poza miastem centralnym, na terenie obszaru i regionu metropolitalnego, zajmują się przede wszystkim działalnością dydaktyczną. Jedną ze strategii rozwoju otoczenia regionalnego Sztokholmu było inwestowanie w rozwój kolegiów. W rezultacie osiągnięto znaczny wzrost liczby studentów, szczególnie za sprawą kolegium Södertörns zlokalizowanego na południe od Sztokholmu, oraz Mälardalens, zlokalizowanego w duopolu Eskilstuna–Västerås (OECD 2006).

3.6. FUNKCJONOWANIE OBSZARU METROPOLITALNEGO

Jak wcześniej wspomniano, planowanie regionalne w regionie ma charakter oddolny i jest silnie determinowane przez kulturę konsensusu w procesach decyzyjnych. Pomimo niewielu formalnych kompetencji planistycznych, poziom regionalny oferuje szerokie spektrum możliwości związanych z animowaniem i koordynowaniem współpracy pomiędzy przedstawicielami poziomu krajowego i lokalnych samorządów terytorialnych. Do głównych narzędzi należy tu tzw. zwykły kontrakt stosowany w przypadku bardzo specyficznego przedmiotu współpracy; federacja władz lokalnych, która jest formą współpracy pomiędzy instytucjami reprezentującymi różne poziomy władzy i która może być dodatkowo subsydiowana ze środków krajowych; współwłasność, czyli narzędzie racjonalizacji systemu dostarczania usług publicznych, takich jak edukacja czy ochrona zdrowia. W tym kontekście w regionie Sztokholm-Mälardalen zrealizowano bardzo ciekawą inicjatywę (OECD 2006). Główne działania dotyczące strategicznego planowania regionalnego są realizowane przez Radę Regionu Mälardalen, która jest organizacją *non-profit* integrującą przedstawicieli lokalnych władz samorządowych i okręgowych (Sztokholm, Uppsala, Västmanland, Södermanland i Örebro). Zadania tej organizacji skoncentrowane są na trzech polach – infrastrukturze, tworzeniu standardów (*benchmarking*) i edukacji. Celem tej instytucji jest promowanie Mälardalens jako atrakcyjnego, zorientowanego na przyszłość regionu zintegrowanej Europy (Högberg 2009).

Efekty działań

Jednym z głównych rezultatów współpracy jest wyczerpujący i spójny plan rozwoju regionalnego (RUFS 2010), który – w przeciwieństwie do poprzednich dokumentów tego rodzaju – zawiera diagnozę, rekomendacje i propozycje konkretnych rozwiązań dla całego funkcjonalnego regionu metropolitalnego o zasięgu przestrzennym wykraczającym poza dzisiejszą definicję przestrzenną regionu (Regionplaneämnden 2010). Główne efekty dotychczasowych starań i stosowania narzędzi planistycznych są widoczne głównie na rynku pracy, w stale rosnącej liczbie, przepustowości i szybkości dojazdów, w rosnącej skali suburbanizacji i przestrzennej ekspansji obszaru metropolitalnego. Z drugiej strony widocznych skutków nie przyniosły starania prowadzące do dywersyfikacji struktury i zachęcenia firm z bardziej zaawansowanych sektorów do prowadzenia działalności w odleglejszych obszarach.

3.7. PERSPEKTYWY ROZWOJOWE

Obecne trendy wskazują na dalsze pogłębianie się dysproporcji rozwojowych pomiędzy obszarem metropolitalnym Sztokholmu a regionem. Jednym z głównych tego dowodów jest różnica w strukturze gospodarczej: istotny udział przemysłu wytwórczego i podstawowych usług w regionie i wysoce umiędzynarodowione, innowacyjne i zaawansowane technologicznie branże w metropolii. Obecnie bardziej odległe obszary regionu są poddane szczególnej presji konkurencyjnej w sektorze wytwórczym, związanej z przenoszeniem przemysłu do krajów rozwijających się i koniecznością restrukturyzacji monofunkcyjnego modelu gospodarczego. Z drugiej strony metropolia stale wzmacnia swoją pozycję zarówno względem regionu, jak i w kontekście międzynarodowym, głównie za sprawą przewag konkurencyjnych wynikających z funkcji metropolitalnych Sztokholmu.

W związku z tym można przewidzieć trzy możliwe scenariusze uwzględniające uwarunkowania strukturalne regionu, prawdopodobne podejścia w rozwoju strategicznym i narzędzia realizacji polityki rozwojowej.

Scenariusz 1 – rosnący monopol miasta. Pierwszy scenariusz opiera się na założeniu, że obecne procesy będą kontynuowane, a efekty wymywania będą dominować i przeciwdziałać integracji regionu metropolitalnego. Zgodnie z tym scenariuszem dalszy rozwój obszaru będzie miał charakter monocentryczny, a gospodarcza zależność zaplecza od centrum będzie rosła. Ograniczenia wynikające z systemu planowania przestrzennego w długim okresie przeciwdziałać będą skutecznej współpracy i zablokują sprawne podejmowanie decyzji. Wyludnianie się obszarów odległych

będzie trwało nadal, a większość nowych inwestycji, nowo powstających przedsiębiorstw i klastrów skoncentrowana będzie na obszarze metropolitalnym. Warunkiem realizacji tego scenariusza jest istotny wzrost liczby mieszkańców na obszarze metropolii.

Scenariusz 2 – infrastruktura, przestrzenna ekspansja miasta, nadanie strefie podmiejskiej funkcji rezydencyjnej. Scenariusz ten również zakłada ekstrapolację dotychczasowych trendów i powiększenie się luki rozwojowej pomiędzy strukturą gospodarczą regionu i metropolii. Jednak w tym wariantie usprawnienie infrastruktury transportowej skróci czas dojazdu, poprawi dostępność komunikacyjną i powiązania pomiędzy regionem a metropolią, co w konsekwencji prowadzić będzie do intensywnej suburbanizacji. Scenariusz opiera się na założeniu, że w wyniku inwestycji infrastrukturalnych nastąpi ożywienie koniunktury na rynku budownictwa mieszkaniowego w miejscowościach zlokalizowanych wzdłuż głównych arterii transportowych. W wyniku tego procesu miejscowości te zmienią swój charakter na typowo rezydencjonalny i skorzystają na transferach finansowych i przyплиwie nowych podatników pracujących w mieście.

Scenariusz 3 – policentryczna sieć ośrodków regionalnych, rozwój endogeny. Trzeci, najbardziej optymistyczny scenariusz zakłada, że wszystkie cele rozwojowe i strategiczne zostaną osiągnięte i doprowadzą do dywersyfikacji struktury gospodarczej i rozwoju nowych funkcji ośrodków regionalnych. Usprawnienia infrastrukturalne, strategiczna lokalizacja parków technologicznych i inwestycje w uczelnie wyższe pozytywnie wpłyną na poziom dochodów oraz kapitał ludzki i dzięki temu umożliwią endogeny rozwój i wzrost gospodarczy. To z kolei przyciągnie bardziej zaawansowane sektory i przyczyni się do dalszej restrukturyzacji gospodarczej i wzrostu.

ROZDZIAŁ 4

STUDIUM PRZYPADKU TULUZY I REGIONU MIDI-PYRÉNÉES

Region Midi-Pyrénées położony jest na południu Francji i graniczy przez Pireneje z Hiszpanią. Jest to największy francuski region (zajmuje 8,3% powierzchni kraju), ale dość słabo zaludniony – nieco ponad 2,8 mln mieszkańców, co daje około 61 mieszkańców/km² (czyli znacznie mniej niż średnia krajowa, wynosząca 113 mieszkańców/km²). Ludność miejska stanowi większość mieszkańców regionu – współczynnik urbanizacji wynosi 68%. Najważniejszym ośrodkiem miejskim regionu jest Tuluza. Centralna gmina obszaru metropolitalnego w 2006 r. zamieszkiwana była przez 444 tys. osób, a cały obszar metropolitalny skupiał 1103 tys. mieszkańców. Inne ośrodki miejskie w regionie są wyraźnie mniejsze: Tarbes (112 tys. mieszkańców w obszarze miejskim, 47 tys. w gminie centralnej), Albi (odpowiednio 93 tys. i 51 tys.), Montauban (82 tys. i 56 tys.), Rodez (69 tys. i 26 tys.), Castres (63 tys. i 45 tys.), Cahors (40 tys. i 21 tys.), Auch (37 tys. i 23 tys.) (INSEE 2009). Region jest więc silnie spolaryzowany i zdominowany przez centralnie położoną Tuluzę, która jest administracyjną, gospodarczą i kulturalną stolicą Midi-Pyrénées. Ta przewaga jest tak duża, że bardzo często przywołuje się trawestację słynnego sformułowania „Paryż i pustynia francuska”, użytego przez Jean-François Graviera (1947) w odniesieniu do dominacji Paryża we Francji. Sytuację w regionie określa się zatem: „Tuluza i pustynia Midi-Pyrénées” (Gouardin 2008). Oba te *bon moty* trafnie pokazują „fraktalność” uwarunkowań funkcjonowania Tuluzy i Midi-Pyrénées – tak jak na poziomie regionalnym Tuluza dominuje nad Midi-Pyrénées, tak – z perspektywy krajowej – i region, i metropolia funkcjonują w cieniu Paryża. Mimo to Tuluza jest ważnym ośrodkiem we Francji. Jej znaczenie w perspektywie procesów długiego trwania podkreślał światowej sławy historyk Fernand Braudel (1986). Na początku lat sześćdziesiątych Tuluza została zaliczona do ośmiu francuskich metropolii równowagi w ramach programu francuskiego rządu, dążącego do zrównoważenia rozwoju przestrzennego kraju

(Hautreux, Rochefort 1965) – przeniesiono wtedy z Paryża do Tuluzy, z uwagi na istniejące w mieście już od czasów pierwszej wojny światowej tradycje przemysłu lotniczego, m.in. część Narodowego Centrum Badań Kosmicznych (Centre National d'Études Spatiales – CNES) oraz Narodową Szkołę Lotnictwa Cywilnego (École Nationale de l'Aviation Civile – ENAC) (Grossetti 1995). W drugiej połowie XX w. miasto niewątpliwie przekształciło się w metropolię, jednak często podkreśla się, że nie wszystkie funkcje metropolitalne są w pełni rozwinięte – wiąże się to z koncepcją Tuluzy jako metropolii niekompletnej, sformułowaną przez Guy Jalaberta, jednego z najważniejszych badaczy tego miasta, w książce pod tym właśnie tytułem (Jalabert 1995).

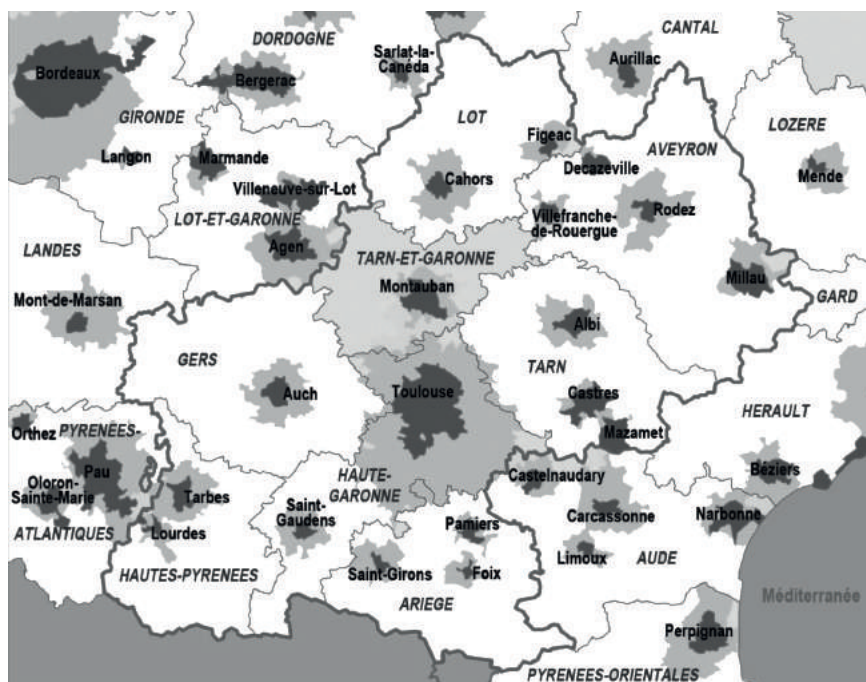
4.1. REGION METROPOLITALNY I JEGO CZĘŚCI SKŁADOWE

Region Midi-Pyrénées tworzy 3020 gmin zgrupowanych w ośmiu departamentach: Ariège, Aveyron, Haute-Garonne, Gers, Lot, Hautes-Pyrénées, Tarn, Tarn-et-Garonne (por. ryc. 41). Tuluza zlokalizowana jest w departamencie Haute-Garonne, a obszar metropolitalny zajmuje całą jego północną część i wkracza także nieznacznie na obszar przyległych departamentów (Ariège, Gers, Tarn, Tarn-et-Garonne oraz Aude, stanowiący część regionu Languedoc-Roussillon).

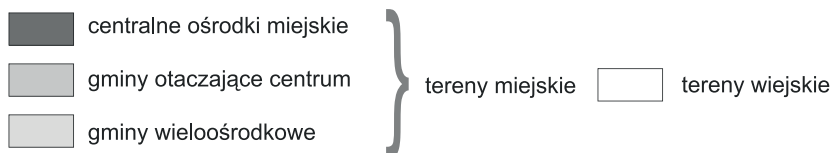
Region nie jest strukturą ważną dla tożsamości regionalnej ani mocno ugruntowaną historycznie – w obecnych granicach jest tworem dosyć nowym, powołanym do życia w latach sześćdziesiątych XX w. (Poumarede 1991), przy czym dopiero w latach osiemdziesiątych zyskał status jednostki administracyjnej (Dugot, Laborderie, Taulelle 2008). Dla mieszkańców Midi-Pyrénées ważniejsze niż regionalne są identyfikacje lokalne, ale Tuluza, jako miasto rozpoznawalne międzynarodowo, ma duże znaczenie dla tożsamości ponadlokalnej.

Obszary metropolitalne (*aire urbaine*) wyznaczone są we Francji przez Narodowy Instytut Statystyki i Badań Ekonomicznych (Institut National de la Statistique et des Études Économiques – INSEE) na podstawie analiz funkcjonalnych. Według przyjętej metodologii obszar metropolitalny jest to zwarta grupa gmin (bez enklaw), składająca się z gmin tworzących centralny ośrodek miejski oraz gmin otaczających centrum, w których co najmniej 40% mieszkańców pracuje w centralnym ośrodku miejskim lub gminach otaczających. Przy tak określonych kryteriach, w 1999 r. w obszarze metropolitalnym Tuluzy znalazły się 342 gminy o powierzchni przekraczającej 4 tys. km² (por. ryc. 41). Na rok 2010 zaplanowane jest przeprowadzenie nowego podziału – wobec intensywnego rozwoju Tuluzy należy spodziewać się istotnego powiększenia jej obszaru metropolitalnego.

Oficjalnie wyznaczony obszar metropolitalny jest jednak przede wszystkim jednostką statystyczno-analityczną i nie przekłada się na struktury administracyjne. Charakterystyczne dla Francji rozdrobnienie gmin (podstawowych jednostek podziału terytorialnego) – które często są bardzo małe zarówno pod względem powierzchni, jak i liczby mieszkańców – sprawia, że współpraca w ramach obszaru metropolitalnego jest dość skomplikowana, chociaż istnieją prawne możliwości powoływania celowych i przede wszystkim ogólnych związków gmin (w zależności od charakteru obszaru: *communauté d'agglomération*, *communauté urbaine*, *communauté de communes*). Takie związki ogólne przejmują wiele kompetencji od gmin (por. np. Kerrouche 2008), jednak panuje w tym względzie dosyć duża dowolność. W szczególności chodzi o to, że na



Obszary metropolitalne



Rycina 41. Region Midi-Pyrénées, departamenty oraz główne miasta i obszary miejskie

Źródło: Projetti (2001).

jednym obszarze metropolitalnym może istnieć kilka ogólnych związków gmin. I tak w przypadku obszaru metropolitalnego Tuluzы według stanu z 2010 r.⁴⁸ istniała jedna *communauté urbaine* (Communauté urbaine du Grand Toulouse – 25 gmin o łącznej liczbie ludności wynoszącej 666 tys.), dwie *communautés d'agglomération* (Communauté d'agglomération du Muretain – 14 gmin, 71 tys. mieszkańców i Communautés d'agglomération du Sicoval – 36 gmin, 66,5 tys. mieszkańców) oraz 30 małych *communautés de communes* (por. ryc. 46). Nie jest to jednak sytuacja we Francji nietypowa. W 2008 r. jedynie co dziesiąty istniejący we Francji obszar metropolitalny (*aire urbaine*) zarządzany był w sposób jednolity, tzn. przez jeden związek gmin, obejmujący zdecydowaną większość gmin obszaru (Estébe 2008).

Cały region Midi-Pyrénées znajduje się niewątpliwie pod silnym wpływem Tuluzы – co wynika z jej skali oraz z braku innych większych ośrodków miejskich. Oddziaływanie Tuluzы jest również widoczne w zachodniej części sąsiadującego od wschodu z Midi-Pyrénées regionu Languedoc-Roussillon – szczególnie w departamencie Aude, którego zachodnie granice przebiegają 40 km od centrum Tuluzы. Co więcej, niektóre z gmin tego departamentu są w oficjalnym podziale włączane do obszaru metropolitalnego Tuluzы. Najsilniej powiązane z obszarem metropolitalnym jest jednak jego najbliższe otoczenie, definiowane jako obszar oddalony od Tuluzы o 30–60 minut jazdy samochodem i silnie połączone funkcjonalnie z metropolią. Chodzi tu przede wszystkim o mniejsze ośrodki miejskie, z reguły centra departamentów: Albi, Auch, Castres, Castelnaudary, Foix, Mazamet, Montauban, Pamiers, Saint-Gaudens (por. ryc. 41). Ośrodki te tworzą sieć miejską z wyraźnym centrum w Tuluzie. Tak zakreślony obszar oddziaływania (nazywany Aire Métropolitaine de Toulouse) jest istotny, ponieważ wykorzystuje się go w opracowaniach analitycznych i strategicznych (por. AUAT 2008).

Tuluza to główna siedziba potentata przemysłu lotniczego, Airbusa. Znaczenie tego przedsiębiorstwa dla miasta jest tak duże, że często określa się Tuluzę jako Airbus-ville. Rozwinięty przemysł lotniczy jest też niewątpliwie niekwestionowaną i najważniejszą mocną stroną miasta. Przemysł lotniczy to nie tylko Airbus, ale też ATR, Latécoere, EADS, Cimpa i duża grupa firm z nimi współpracujących. Rozwijają się także przemysł kosmiczny, systemów pokładowych, bezpieczeństwa transportu lotniczego, elektroniki, mechaniki, a także chemiczny, farmaceutyczny i medyczny (Pierre Fabre, Sanofi-Aventis, inicjatywa Pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé). Sektory te charakteryzuje duża innowacyjność i międzynarodowa konkurencyjność, która przekłada się na duże znaczenie eksportu dla miasta oraz

⁴⁸ Direction Générale des Collectivités Locales: www.dgcl.interieur.gouv.fr.

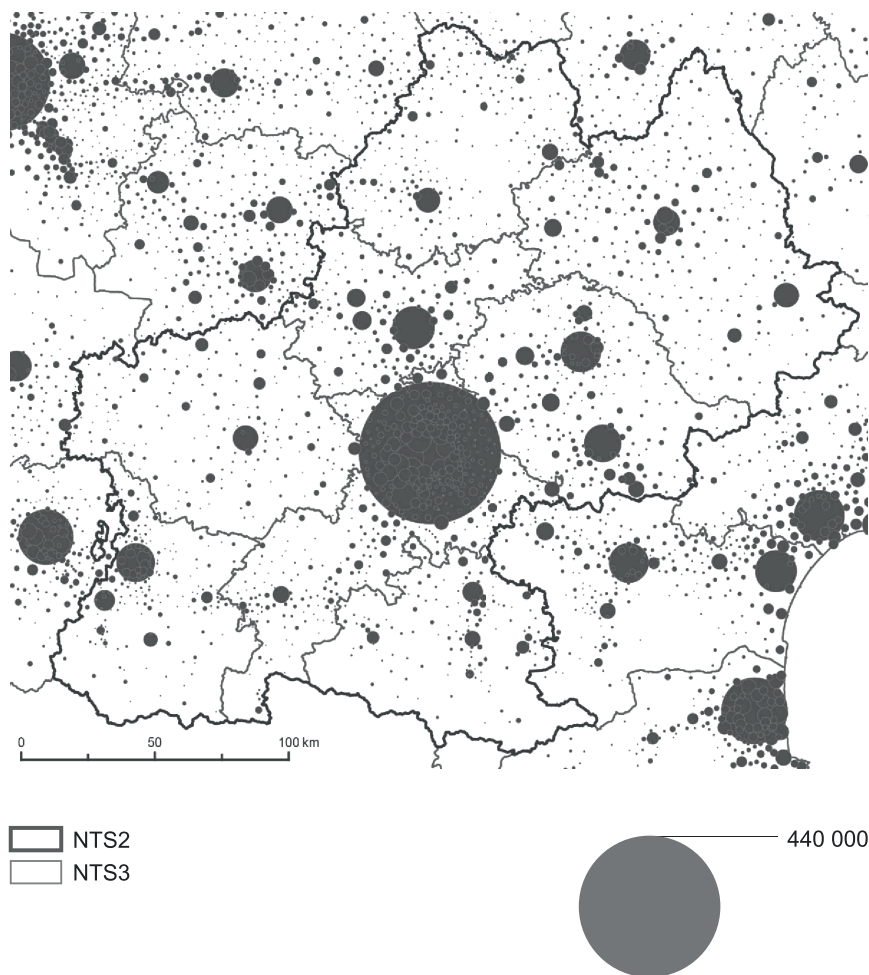
zdolność przyciągania kapitału zagranicznego – to kolejne mocne strony. Tuluza jest też ważnym w skali kraju ośrodkiem akademickim oraz badawczym⁴⁹, posiadającym unikalne kierunki i specjalizacje (przede wszystkim związane z przemysłem lotniczym). O atrakcyjności obszaru metropolitalnego świadczy to, że w ostatnim dziesięcioleciu liczba jego mieszkańców wyraźnie się zwiększała – o około 1,9% rocznie w latach 1999–2006, zarówno w wyniku przyrostu naturalnego, jak i migracji (Tornéro 2010).

Duże znaczenie przemysłu lotniczego (70% udziału w wartości eksportu regionu – dane z 2007 r.) jest też w pewnym sensie potencjalnym zagrożeniem dla trwałości rozwoju miasta w przypadku załamania tego rynku lub utraty przewagi konkurencyjnej Airbusa i jego kooperantów. W tym miejscu należy jednak podkreślić, że struktura gospodarcza metropolii jest dość zróżnicowana i nowoczesna (ponad 70% miejsc pracy w sektorze usług), ponadto podejmowane są działania dążące do dywersyfikacji (np. rozwój działalności związanej z przemysłem farmaceutycznym). Dynamiczny rozwój przestrzenny i demograficzny miasta stwarza silną presję popytową na infrastrukturę techniczną, przede wszystkim transportową – problemem są w szczególności „wąskie gardła” transportu publicznego: brak sprawnego połączenia (metro, kolejka) ze strefą przemysłową w Sicoval oraz z lotniskiem. Równie istotną słabością jest skomplikowana struktura jednostek administracyjnych – konieczne są rozbudowane struktury współpracy, co niewątpliwie wydłuża proces podejmowania decyzji. Inne zagrożenie dla rozwoju miasta, również w kontekście infrastruktury technicznej i społecznej, stwarzają procesy suburbanizacyjne – dość trudne do kontrolowania także z powodu wspominanej skomplikowanej struktury jednostek przestrzennych.

Mocną stroną otoczenia regionalnego obszaru metropolitalnego Tuluzę jest przede wszystkim wysoka jakość życia. Krajobraz jest zróżnicowany i atrakcyjny, podstawowe usługi społeczne są łatwo dostępne, a rozwinięta sieć transportowa zapewnia sprawną komunikację z metropolią. Kolejną mocną stroną są dość dobrze rozwinięte ośrodki subregionalne, stanowiące centra departamentów (filie szkół wyższych, instytucje otoczenia biznesu, nowoczesny przemysł, np. farmacja w Castres, przemysł lotniczy w Tarbes, Figeac i innych, Mecanic Vallée z centrum w Figeac i Decazeville). W regionie działa także rozwinięte, wyspecjalizowane i dochodowe rolnictwo (6% zatrudnienia i 5% eksportu regionalnego) oraz przemysł spożywczy, dający około 100 tys. miejsc pracy (czyli więcej niż bezpośrednio i pośrednio przemysł lotniczy) – konkurencyjność ich działalności jest wspierana przez władze publiczne w ramach inicjatywy

⁴⁹ Midi-Pyrénées jest jednym z niewielu europejskich regionów z nakładami na B + R przewyższającymi 3% regionalnego PKB (por. EUROSTAT 2009).

Agrimp-Innovation. Niewątpliwie mocną stroną jest też potencjał turystyczny, szczególnie istotny w południowej części regionu: Pireneje z rozwiniętą turystyką górską (letnią i zimową) oraz Lourdes – ośrodek turystyki pielgrzymkowej. W regionie rocznie udzielanych jest około 80 mln noclegów, a sektor turystyczny tworzy około 45 tys. miejsc pracy (z tego część sezonowo i 29 tys. stałych).



Rycina 42. Midi-Pyrénées – ludność, 2006 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych INSEE.

Słabą stroną regionu jest struktura sieci transportowej, skoncentrowanej na połączeniach z Tulużą kosztem połączeń między ośrodkami subregionalnymi (dotyczy to szczególnie transportu publicznego i kolejowego). Za słabość regionu, choć relatywnie mało istotną, należy uznać także małą

skalę ośrodków miejskich poza Tuluzą (por. ryc. 42). Nie mają one tyle dużego potencjału ludnościowego, aby w przewidywalnej przyszłości możliwe było wykształcenie się policentrycznej sieci miast, równoważącej oddziaływanie metropolii.

Różnice między obszarem metropolitalnym oraz jego otoczeniem regionalnym w przypadku omawianego regionu mają charakter niejako naturalny i wiążą się z ich cechami. Metropolia ma charakter wielkomiejski, jej otoczenie natomiast – wiejski z małymi (średnimi) ośrodkami subregionalnymi, chociaż przemysł lotniczy obecny jest zarówno w metropolii, jak i poza jej obszarem (por. niżej), podobnie przemysł chemiczny i farmaceutyczny (np. Pierre Fabre w Castres). Działalność rolnicza to oczywiście obszar poza metropolią, jednakże przetwórstwo spożywcze obecne jest zarówno w obszarze metropolitalnym, jak i w innych częściach regionu. Ponadto – mimo koncentracji szkolnictwa wyższego i instytucji badawczych oraz innowacyjnych przedsiębiorstw w Tuluzie – są one obecne także w innych miastach regionu (oczywiście w proporcjonalnie mniejszej skali). Jakość życia ludności jest oceniana jako wysoka zarówno w obszarze metropolitalnym, jak i w otoczeniu regionalnym. Co prawda widoczne są różnice w poziomie wykształcenia, strukturze wiekowej czy dochodach (metropolia jest lepiej wykształcona, młodsza i bogatsza), ale są one proporcjonalne i raczej nieuprawniające do mówienia o istotnym zróżnicowaniu o charakterze strukturalnym.

4.2. POWIĄZANIA MIĘDZY METROPOLIĄ I REGIONEM

Dojazdy do pracy

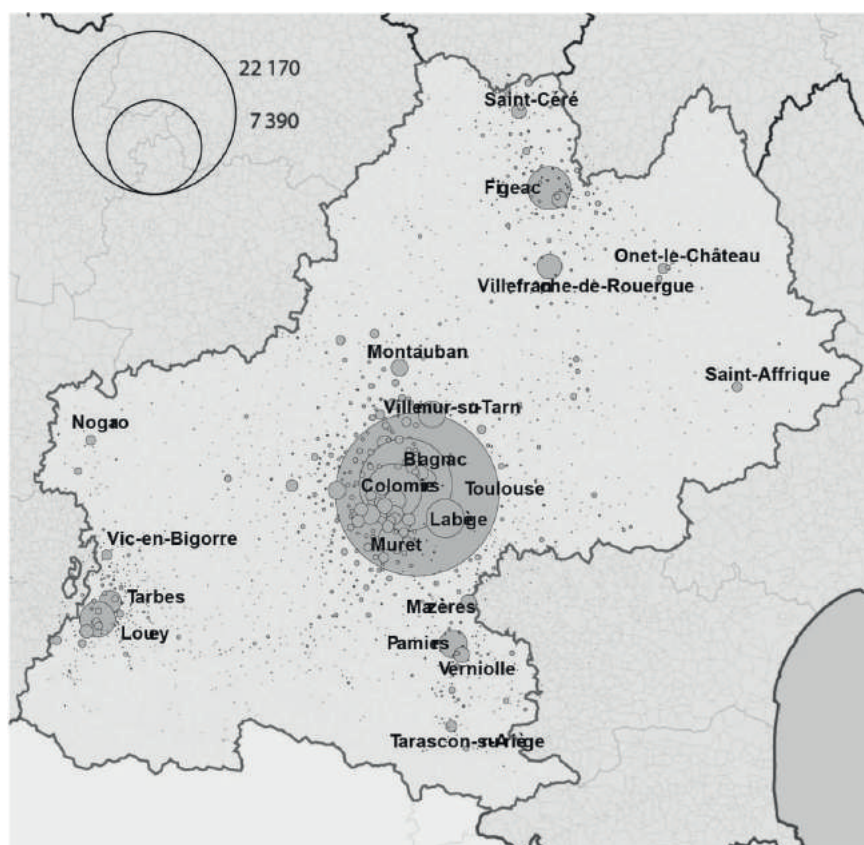
Czynnikiem łączącym region z metropolią są dojazdy do pracy. Można je analizować w dwu perspektywach: przepływy w ramach obszaru metropolitalnego oraz przepływy między obszarem i jego otoczeniem. Większość przepływów praca–dom to dojazdy osób spoza miasta do pracy w Tuluzie. Do pracy w Tuluzie dojeżdża codziennie z jej obszaru metropolitalnego około 110 tys. osób – 40% pracujących w mieście (AUAT 2009). Widoczny jest również odwrotny kierunek przepływów, jednak istotnie mniejszy: około 35 tys. osób mieszkających w mieście centralnym pracuje poza nim, ale w obszarze metropolitalnym (w obszarze metropolitalnym, bez miasta centralnego, pracuje łącznie około 250 tys. osób, w większości mieszkańców tego obszaru).

Innym rodzajem tego rodzaju powiązań są przepływy pracowników w regionalnie, pomiędzy głównymi miastami, które są również istotne, ale jednak znacznie mniejsze. Do pracy w Tuluzie i jej obszarze metropolitalnym dojeżdża nieco ponad 8 tys. mieszkańców ośrodków subregionalnych

otaczających Tuluzę. Najsilniej powiązane z metropolią jest Castelnau-dary – do pracy w obszarze metropolitalnym Tuluzy dojeżdża 10% czynnych zawodowo mieszkańców tego miasta (i obszaru jego oddziaływania – *aire urbaine*). Jest to szczególnie ciekawy przypadek, ponieważ Castelnau-dary leży poza granicami regionu Midi-Pyrénées. Pokazuje to z jednej strony sztuczność granic administracyjnych, a z drugiej siłę oddziaływania Tuluzy. Do pracy do obszaru metropolitalnego Tuluzy często dojeżdżają także mieszkańcy Pamiers i Saint-Gaudens (po 9% pracujących), Montauban (8%), Foix, Saint-Girons, Albi (po 4,5%) i Castres (nieco ponad 4%). Tuluza przyciąga więc pracowników z obszarów w promieniu około 100 km. Widoczny jest również przepływ w odwrotnym kierunku. Nieco ponad 5 tys. mieszkańców Tuluzy i jej obszaru metropolitalnego dojeżdża do pracy do ośrodków metropolitalnych, najwięcej do Montauban (około 1,8 tys. osób), Albi (0,8 tys.), Pamiers i Castres (po 0,5 tys.) (INSEE, AUAT 2009).

Dolina lotnicza – powiązania kooperacyjne

W Midi-Pyrénées około 55 tys. miejsc pracy związanych jest z przemysłem lotniczym (40% bezpośrednio, 30% pośrednio, pozostałe 30% to zatrudnienie indukowane w innych rodzajach działalności), z czego 10 tys. osób zatrudnionych jest przez Airbusa. Pracownicy związani z przemysłem lotniczym stanowią nieco ponad 5% ogółu pracujących w regionie (Ruhlmann 2007). Przemysł lotniczy jest skoncentrowany w obszarze metropolitalnym Tuluzy, który skupia $\frac{3}{4}$ miejsc pracy związanych z przemysłem lotniczym w regionie, ale w innych jego częściach także ulokowano ważne ośrodki przemysłu lotniczego. Są to przede wszystkim: Pamiers, Villefranche-de-Rouergue, Figeac, Tarbes, Louey (por. ryc. 43). Przemysł lotniczy jest również dobrze rozwinięty w Akwitanii (fr. Aquitaine), położonej na zachód od Midi-Pyrénées. Oba regiony stanowią *de facto* jeden funkcjonalny obszar przemysłu lotniczego (i działalności pokrewnych), skupiający ponad tysiąc silnie powiązanych kooperacyjnie firm. Swój rozwój zawdzięcza on prężnie działającej organizacji Aerospace Valley, która skupia około 550 przedsiębiorstw i instytucji związanych z przemysłem lotniczym (oraz kosmicznym) z obszaru obu regionów (Aerospace Valley, INSEE 2008). Jest to klastr lotniczy z rozwiniętą strukturą współpracy wewnętrznej i silnymi powiązaniami międzynarodowymi, prężnym zapleczem B + R i specjalistycznym szkolnictwem wyższym, promowany przez władze regionalne i krajowe (por. np. Jalabert, Zuliani 2009; Dugot, Laborderie, Taulelle 2008). Niewątpliwym centrum klastra jest Tuluza, co pokazuje znaczenie funkcji kontrolnych metropolii nie tylko w kontekście regionu, ale też w układzie ponadregionalnym.



Rycina 43. Miejsca pracy związane z przemysłem lotniczym w 2006 r.

Źródło: Ruhlmann (2007).

Usługi wyższego rzędu

Tuluza skupia wiele funkcji niedostępnych w innych częściach regionu. Przede wszystkim jest głównym ośrodkiem akademickim, który przyciąga studentów z całego regionu – uczelnie w ośrodkach subregionalnych oferują wąską gamę specjalizacji, z reguły jedynie na pierwszym poziomie (licencjat). Podobnie, choć w znacznie mniejszej skali, jest w szkołach średnich, przy czym w tym przypadku zasięg oddziaływania jest znacznie mniejszy niż w przypadku szkolnictwa wyższego (AUAT 2008).

Tuluza jest głównym ośrodkiem specjalistycznej opieki medycznej w regionie – ośrodki subregionalne mają ograniczoną specjalizację, natomiast metropolia oferuje szeroki zakres wysokiej jakości usług medycznych oraz dostęp do specjalistycznej aparatury. Metropolia oferuje także niedostępne w innych miejscach regionu dobra konsumpcyjne i jest

głównym, obsługującym cały region ośrodkiem kultury zwłaszcza wysokiej (teatry, opera, filharmonia, muzea i galerie). Tuluza jest również głównym węzłem transportowym regionu – ma przede wszystkim lotnisko międzynarodowe, ale też dalekobieżne połączenia kolejowe.

Migracje ludności

W regionie występują dość duże przepływy migracyjne ludności, zarówno z metropolii do regionu jak i w kierunku odwrotnym. W latach 1990–1999 z regionu do obszaru metropolitalnego przeniosło się około 55 tys. ludzi, natomiast z obszaru metropolitalnego do innych części regionu wyemigrowało prawie 40 tys. osób. Widać zatem, że metropolia przede wszystkim przyciąga nowych mieszkańców (warto zaznaczyć, że ta tendencja była widoczna nie tylko w relacjach metropolia–region, ale też w ujęciu ogólnym: w przytaczanym okresie Tuluza przyciągnęła ponad 230 tys. nowych mieszkańców, podczas gdy wyemigrowało z niej jedynie niecałe 130 tys. osób). Wśród przybyłych do metropolii najliczniejszą grupę wiekową stanowią osoby w wieku 15–24 lat (czyli w znacznej mierze studenci – widoczna funkcja akademicka miasta). Z kolei wśród osób opuszczających Tuluzę najliczniejsza jest grupa trzydziestolatków. Osoby migrujące z obszaru metropolitalnego zazwyczaj przenoszą się w jego bliskie otoczenie lub do ośrodków subregionalnych. Opisywana tendencja utrzymuje się także po roku 2000 (AUAT 2006).

Wypoczynek i rekreacja

Region jest atrakcyjny turystycznie i stanowi naturalne zaplecze rekreacyjne dla mieszkańców obszaru metropolitalnego. Dotyczy to zarówno dłuższych wyjazdów typowo turystycznych (szczególnie w Pireneje), wyjazdów weekendowych (atrakcyjne, zabytkowe średnie i małe miasta), turystyki uzdrowiskowej, jak i drugich domów – tereny wiejskie regionu są atrakcyjnym miejscem wypoczynku i rekreacji. Rozwojowi turystyki sprzyja dobra infrastruktura (m.in. szlaki piesze, żeglowne kanały, ścieżki rowerowe, infrastruktura narciarska w Pirenejach i na południowo-zachodnim skraju Masywu Centralnego). Z kolei Tuluza jest również atrakcyjna jako miejsce wypoczynku dla mieszkańców regionu, szczególnie z uwagi na rozwinięte funkcje kulturalne i rozrywkowe.

Relacje władz publicznych

Francja – mimo dość wyraźnej centralizacji oraz skomplikowanego, wielopoziomowego systemu administracji terytorialnej – charakteryzuje się

rozbudowanymi i sprawnymi mechanizmami koordynacji działań i współpracy między różnymi jednostkami terytorialnymi, szczególnie w obszarach zurbanizowanych (por. np. Kaczmarek, Miłkuła 2007; Kerrouche 2008). Jednak współpraca między gminami w ramach obszaru metropolitalnego jest dość dobrowolna (tzn. odgórne wyznaczanie obszarów współpracy nie zdarza się często), dlatego w obszarze metropolitalnym Tuluzy funkcjonują trzy duże ogólne związki gmin (por. wyżej), choć trudno dla takiej sytuacji znaleźć merytoryczne wytłumaczenie. Niewątpliwie decydującym czynnikiem są lokalne interesy i konkurencja (por. też Nevers 2002; Nicholls 2005). Mimo tych trudności i często otwartej rywalizacji na poziomie lokalnym, koordynacja działań w obszarze metropolitalnym jest skuteczna. W aspekcie regionalnym współpraca władz publicznych w znacznej mierze koordynowana jest przez władze regionalne, a szczególnie rozwinięta jest współpraca w zakresie planowania przestrzennego.

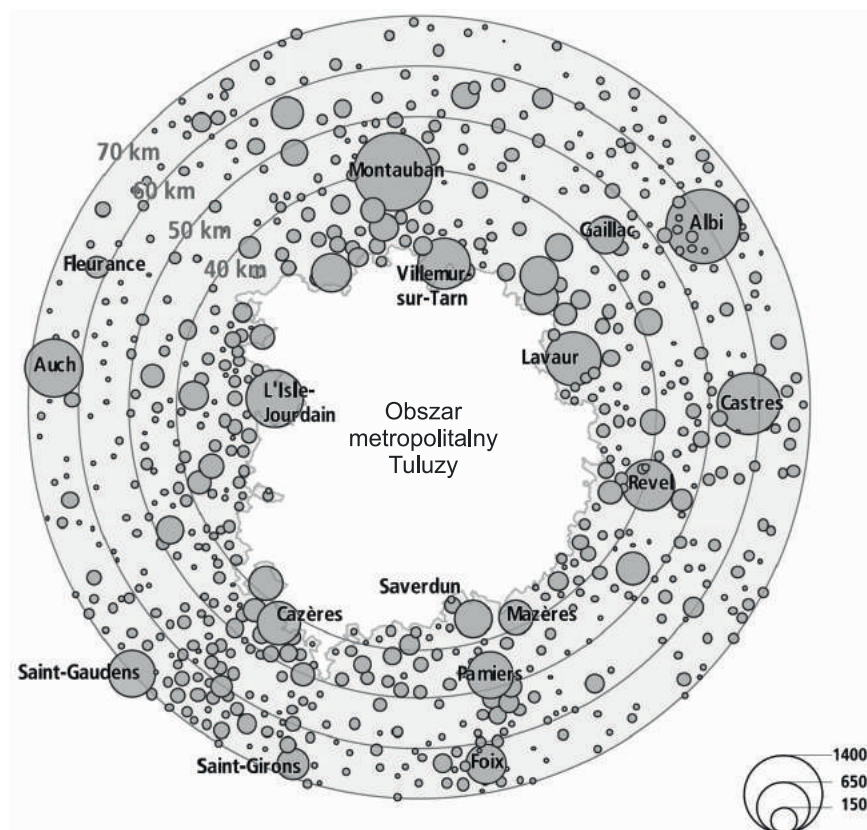
4.3. CZYNNIKI KSZTAŁTUJĄCE POWIĄZANIA MIĘDZY METROPOLIA I REGIONEM

Metropolia i region są względem siebie komplementarne. Sprzyja temu brak dużych różnic społeczno-ekonomicznych o negatywnych konsekwencjach. Midi-Pyrénées jest przykładem regionu bardzo spolaryzowanego, z dużą koncentracją ludności, działalności gospodarczej oraz usług w Tuluzie, ale i o dużej atrakcyjności otoczenia regionalnego, jako miejsca do życia, rekreacji, a także prowadzenia działalności gospodarczej. Ma to związek z rozwiniętą infrastrukturą transportową, dostępnością podstawowych usług społecznych, wolnymi terenami inwestycyjnymi, a także rozwiniętym rolnictwem.

Najbardziej wyraźnym przejawem rozprzestrzeniania są przepływy migracyjne w ramach obszaru metropolitalnego (zazwyczaj w kierunku miasta centralne – obszar metropolitalny), ale także w układzie obszar metropolitalny – region. W latach 1990–1999 prawie 40 tys. osób opuściło obszar metropolitalny i osiadło w regionie. Celem migracji były zazwyczaj tereny położone w pobliżu obszaru metropolitalnego oraz ośrodki subregionalne i korytarze transportowe łączące je z metropolią (por. ryc. 44). Migranci bardzo często zachowują silne związki z metropolią – są zatrudnieni w obszarze metropolitalnym i korzystają z usług oferowanych przez metropolię.

Duże znaczenie migracji nie dotyczy tylko przepływów między obszarem metropolitalnym a regionem. Midi-Pyrénées przyciąga nowych mieszkańców także z zewnątrz, co w połączeniu z dodatnim przyrostem naturalnym skutkuje ogólnym przyrostem ludności w wielu miejscach w regionie. Największa pozytywna dynamika dotyczy jednak obszaru metropolitalnego Tuluzy oraz jego najbliższych okolic, a także ośrodków

subregionalnych i ich obszarów podmiejskich – widoczny jest także sygnalizowany już wcześniej rozwój demograficzny korytarzy łączących Tuluzę z ośrodkami subregionalnymi. Przyrost liczby ludności nie dotyczy jednak tylko obszarów miejskich, ale także niektórych obszarów wiejskich, np. oddalonego od Tuluzы departamentu Lot. Należy tutaj podkreślić, że w przypadku terenów wiejskich mamy do czynienia z odwróceniem występującej w drugiej połowie XX w. tendencji depopulacyjnej (AUAT, INSEE 2009).



Rycina 44. Miejsca docelowe migracji z obszaru metropolitalnego, 2000–2006

Źródło: AUAT (2006).

Wzrost liczby ludności przekłada się na zwiększony popyt na mieszkania, domy oraz tereny budowlane, a co za tym idzie – wzrost cen. Szczególnie widoczne jest to w obszarze metropolitalnym oraz jego najbliższym otoczeniu. Rozwój infrastruktury transportowej – szczególnie dróg szybkiego ruchu – spowodował (w perspektywie ostatnich dziesięcioleci)

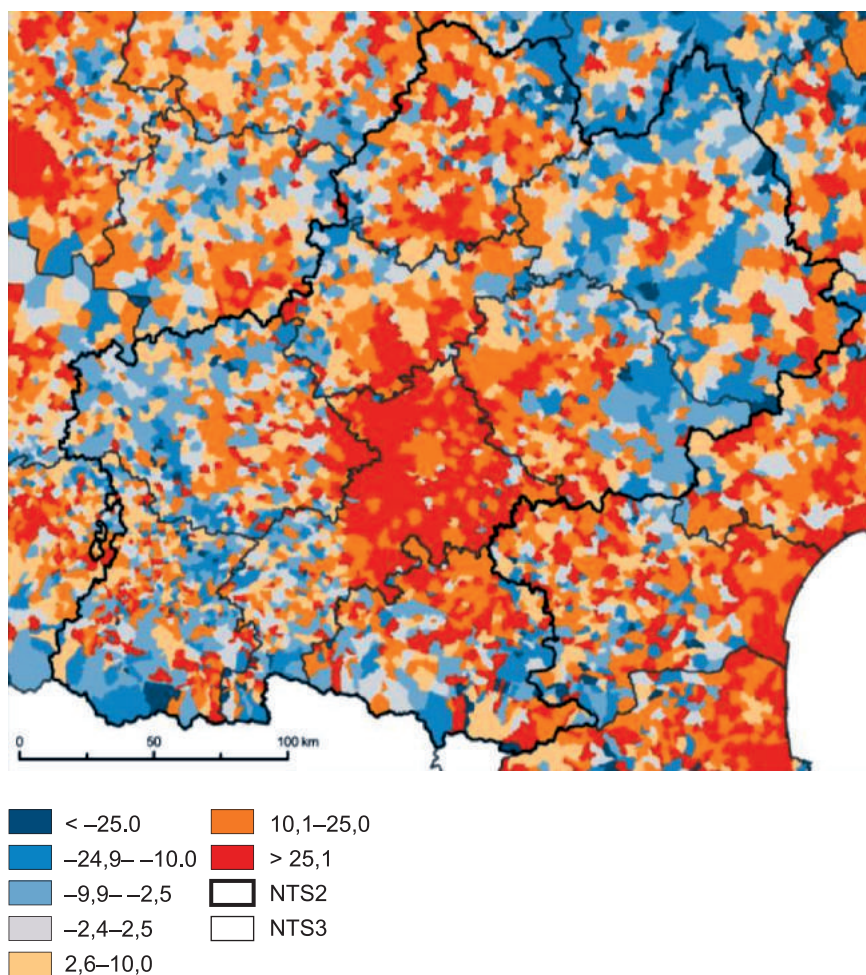
zwiększenie zasięgu dojazdów do pracy w obszarze metropolitalnym, poszerzając tym samym zasięg efektów rozprzestrzeniania rozwoju.

Innym aspektem rozprzestrzeniania są powiązania kooperacyjne firm z obszaru metropolitalnego z firmami z innych części regionu. Jest to widoczne przede wszystkim w działalności związanej z przemysłem lotniczym (por. wyżej), ale także w innych, np. przemyśle farmaceutyczno-kosmetycznym – np. Laboratoires Pierre Fabre, duża firma działająca globalnie (1,8 mld euro obrotów w 2009 r.), mającą główną siedzibę w położonym na wschód od Tuluzы, dość małym (około 50 tys. mieszkańców) mieście Castres (departament Tarn). Koncern działa w Castres od 1961 r. i nie zamierza przenosić swojej siedziby, jednak łączy go z Tuluzą silne powiązania kooperacyjne, szczególnie w zakresie B + R, takie jak np. założone i prowadzone wspólnie z Uniwersytetem Paul Sabatier oraz szpitalem miejskim Europejskie Centrum Badań Skóry czy udział w tworzonej właśnie w Tuluzie dużym projekcie centrum badań nad rakiem (Canceropole) (por. np. Abbot 2005), tworzonej na terenie fabryki chemicznej AZF, której wybuch w 2001 r. był jedną z największych katastrof przemysłowych współczesnej Europy (CIEU 2002; Dechy et al. 2004).

Rozprzestrzenianie widoczne jest także w intensyfikacji działalności gospodarczej poza obszarem metropolitalnym, która objawia się głównie powiększaniem się powierzchni przestrzeni handlowych oraz biurowych. W latach 1999–2004 nowe obiekty handlowe i biurowe poza obszarem metropolitalnym powstawały przede wszystkim w ośrodkach subregionalnych oraz w korytarzach transportowych wychodzących z Tuluzы – szczególnie intensywny rozwój obserwuje się w korytarzach Tuluzы–Montauban i Tuluzы–Albi (por. AUAT 2008).

Ważnym przejawem rozprzestrzeniania jest też inspirowany przez władze publiczne rozwój szkolnictwa wyższego w ośrodkach subregionalnych. Wszystkie ważniejsze ośrodki subregionalne mają obecnie na swoim terenie instytucje szkolnictwa wyższego, zazwyczaj filie uczelni z Tuluzы. Wyjątkami są tutaj przede wszystkim Albi i Tarbes z niezależnymi uczelniami technicznymi.

Widoczny jest także rozwój infrastruktury otoczenia biznesu w ośrodkach subregionalnych. Przyjmują one bardzo różne formy (centra innowacyjności, ośrodki transferu technologii, platformy technologiczne, centra kompetencji, itd.), a ich działania bardzo często polegają na nawiązywaniu współpracy między instytucjami z metropolii i jej otoczenia. Działania te przynoszą przynajmniej w pewnej mierze oczekiwany skutek, o czym świadczyć może np. to, że z 32 przedsiębiorstw, które wyszły z regionalnego inkubatora przedsiębiorczości, aż dziewięć ulokowało się poza obszarem metropolitalnym – przede wszystkim w ośrodkach subregionalnych (AUAT 2008).



Rycina 45. Midi-Pyrénées – zmiana liczby ludności w %, 1990–2006

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych INSEE.

Zjawisko wymywania jest w regionie znacznie słabsze niż rozprzestrzeniania rozwoju. Być może najistotniejszym aspektem wymywania są migracje. Obszar metropolitalny jest atrakcyjnym miejscem pracy, studiowania i mieszkania, i w związku z tym przyciąga dość dużo osób. W latach 1990–1990 przepływy migracyjne między obszarem metropolitalnym i regionem były wyraźnie korzystne dla obszaru metropolitalnego, który zyskał netto ponad 15 tys. mieszkańców (40 tys. wyemigrowało do regionu, ale 55 sprowadziło się z regionu na obszar metropolitalny) (AUAT 2006). Taka tendencja utrzymuje się także w ostatnich latach. Z regionu do metropolii migrują przede wszystkim studenci oraz osoby w wieku

produkcyjnym, podejmujące pracę w Tuluzie lub obszarze metropolitalnym (Le Boëtté, Ruhlmann, Laurin 2008).

Migracje i przyrost naturalny przekładają się na wzrost liczby ludności w całym regionie, jednak poszczególne obszary bardzo się różnią pod tym względem. W latach 1990–2006 znaczny przyrost liczby ludności dotyczył przede wszystkim obszaru metropolitalnego Tuluzy i jego najbliższego otoczenia oraz – w różnym stopniu – ośrodków subregionalnych i ich stref podmiejskich (można tutaj dostrzec podobieństwo z rozmieszczeniem miejsc pracy związanych z przemysłem lotniczym – por. ryc. 43). Z kolei na dość dużej części terenów wiejskich nastąpił spadek liczby mieszkańców (por. ryc. 45).

Duża różnica skali między metropolią i regionem niewątpliwie sprzyja koncentracji działalności gospodarczej w obszarze, jednak trudno ocenić skalę tego zjawiska, zwłaszcza wobec obserwowanego wyraźnego rozwoju całego regionu, zarówno obszaru metropolitalnego, jak i jego otoczenia.

4.4. WSPÓLZALEŻNOŚĆ METROPOLII I REGIONU

Mimo omawianych wyżej różnych aspektów wiążących metropolię i region należy stwierdzić, że dla Tuluzy ważniejsze są relacje wykraczające poza region. Widoczne jest to szczególnie w przypadku nowoczesnych przemysłów (lotniczy, kosmiczny, elektroniczny, farmaceutyczny), w których metropolia funkcjonuje na światowym rynku, uczestniczy w międzynarodowej sieci współpracy (np. części Airbusów produkowane są w kilku krajach europejskich) i podlega globalnej konkurencji. Otoczenie regionalne, przez swoją relatywnie małą skalę, nie ma zbyt dużego wpływu na funkcjonowanie metropolii, chociaż można dostrzec pewną jego komplementarność. Otoczenie regionalne stwarza dobre możliwości wypoczynku i rekreacji, stanowi także atrakcyjne miejsce zamieszkania oraz jest rezerwuarem wolnych terenów inwestycyjnych (co wobec dynamicznego rozwoju metropolii może nabierać coraz większego znaczenia). Ponadto rozwinięty sektor rolno-spożywczy równoważy (dywersyfikuje) gospodarkę regionu.

Jednak wydaje się, że region w dużej mierze zależy od Tuluzy. Wynika to przede wszystkim z tego, że stanowi ona niekwestionowane centrum, a inne miasta, wobec małej liczby ludności, nie są w stanie zaoferować usług dostępnych w metropolii. Ta zależność nie jest jednak nadmierna – region posiada zasoby endogeniczne, pozwalające mu, przynajmniej częściowo, funkcjonować w oderwaniu od metropolii (rolnictwo i przemysł spożywczy, turystyka, farmacja w Castres, przemysł tekstylny w departamentach Tarn i Ariège itp.) (por. Dugot, Laborderie, Taulelle 2008).

W relacjach metropolia–region dominują pozytywne efekty rozprzestrzeniania rozwoju. Częściowo jest to zjawisko naturalne, ale ważne są też działania władz publicznych, wspierające rozprzestrzenianie.

4.5. DZIAŁANIA WŁADZ PUBLICZNYCH W UKŁADZIE METROPOLIA – REGION

Działania władz publicznych są wielopoziomowe i dotyczą bardzo różnych dziedzin. Wynika to z rozbudowanego systemu instytucjonalnego. Aktywność poszczególnych aktorów jest jednak dobrze koordynowana przez rozwinięte struktury współpracy.

Bieguny konkurencyjności

Z punktu widzenia rozwoju gospodarczego ważna jest prowadzona od 2004 r. na poziomie krajowym polityka biegunów konkurencyjności (*pôles de compétitivité*) (por. np. Weil, Fen Chong 2008). Są to wspierane finansowo i organizacyjnie klastry, rozwijane na poziomie regionalnym, mające budować regionalną specjalizację przy koordynacji i komplementarności działań na poziomie krajowym. W Midi-Pyrénées wyznaczono trzy bieguny: Dolinę Lotniczą (Aerospace Valley: www.aerospace-valley.com), rolno-spożywczy (Agrimp-Innovation: www.agrimipinnovation.com) oraz badań nad rakiem (Cancer-Bio-Santé: www.cancerbiosante.fr). Inicjatywy te dotyczą poziomu regionalnego i jako takie budują konkurencyjność zarówno (przede wszystkim) metropolii, jak i regionu. Działania zainspirowane przez władze centralne są podejmowane i kontynuowane przez władze regionalne oraz lokalne przy dużym zaangażowaniu przedsiębiorstw oraz instytucji B + R.

Planowanie strategiczne i przestrzenne

System planowania rozwoju jest w regionie dobrze rozwinięty. Plany tworzone są przede wszystkim na poziomie regionu: Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire – aktualna wersja z 2009 r.⁵⁰ Ważne z perspektywy tematu opracowania jest także planowanie dla szerokiego obszaru metropolitalnego złożonego z Tuluzy i jej obszaru metropolitalnego (*aire urbaine*) oraz otaczających go terenów wraz z najbliższymi ośrodkami subregionalnymi (*aire métropolitaine*) (por. AUAT 2008). Na obu tych poziomach widoczne jest podejście polaryzacyjno-dyfuzyjne. Tuluza postrzegana jest jako motor rozwoju regionu,

⁵⁰ www.midipyrenees.fr/Schema-regional-d-amenagement-et-de-developpement-durable-du.

a planowanie zmierza do przyspieszenia rozwoju metropolii oraz ułatwienia rozprzestrzeniania, głównie poprzez wzmacnianie potencjału ośrodków subregionalnych i jak najlepsze powiązanie ich z metropolią.

Szkolnictwo wyższe

W ostatnich 20 latach prowadzona jest konsekwentna polityka rozwoju szkolnictwa wyższego w ośrodkach subregionalnych. Współpracują przy tym władze krajowe, regionalne i lokalne. Obecnie ośrodki akademickie funkcjonują we wszystkich ważniejszych miastach regionu. Są to zazwyczaj filie uczelni zlokalizowanych w Tuluzie, a inicjatywy te mają przede wszystkim charakter lokalny. Liczba studentów nie jest w ośrodkach subregionalnych duża, podobnie jak wybór kierunków kształcenia. Ośrodki subregionalne oferują z reguły kształcenie na poziomie licencjackim (por. wyżej).

Strefy aktywności gospodarczej i instytucje otoczenia biznesu

Z inicjatywy władz regionalnych tworzone są poza obszarem metropolitalnym strefy aktywności gospodarczej (uzbrojone tereny z kompletną infrastrukturą) – obecnie działa lub jest projektowanych około 30 takich stref (Région... 2009). Rozwijane są też instytucje otoczenia biznesu, także wyspecjalizowane i nastawione na innowacyjność (AUAT 2008).

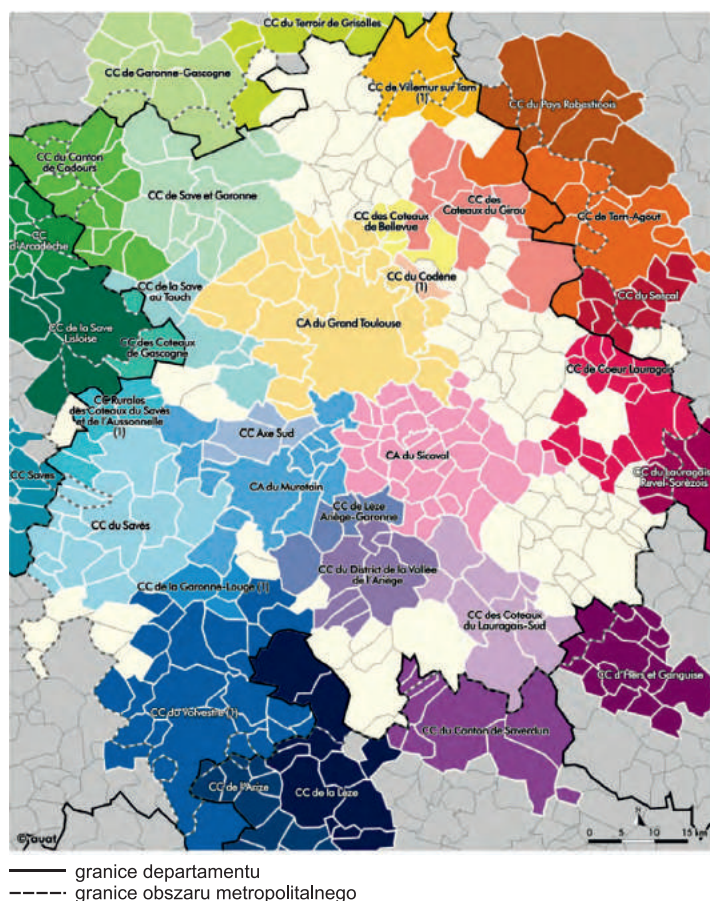
Infrastruktura transportowa

Infrastruktura drogowa łącząca metropolię z ośrodkami regionalnymi jest rozwinięta w wystarczającym stopniu. Obecnie podejmowane są inicjatywy zmierzające do usprawnienia komunikacji między ośrodkami subregionalnymi, jednak działania dotyczące infrastruktury transportowej skupiają się na modernizacji połączeń kolejowych Tuluzie z ośrodkami subregionalnymi. W tym przypadku zaniedbania są dość duże, infrastruktura jest przestarzała, a szlaki kolejowe częściowo jednotorowe. Obecnie realizuje się kompleksowy plan modernizacji i rozwoju sieci kolejowej (Région... 2009).

4.6. FUNKCJONOWANIE OBSZARU METROPOLITALNEGO

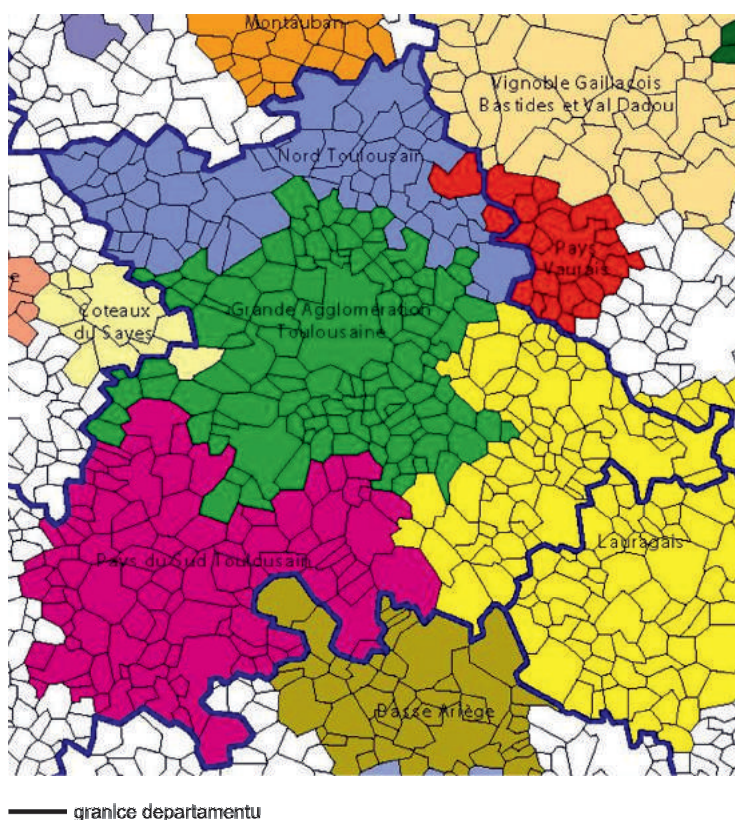
System zarządzania w obszarze metropolitalnym Tuluzie jest skomplikowany i niejednorodny. Przede wszystkim brakuje jednego organu odpowiedzialnego za całość. Na obszar metropolitalny składa się wiele gmin, które mogą tworzyć ogólne związki (posiadające szerokie kompetencje

przejęte od gmin je tworzących, jednak przy zachowaniu nadrzędnej i kontrolnej funkcji gmin), ale dowolność w ich tworzeniu sprawia, że jest ich zbyt dużo (por. ryc. 46), a ich zasięgi przestrzenne w małym stopniu odpowiadają funkcjonalnym obszarom (por. np. Lanusse 2006). W samym ścisłym centrum obszaru metropolitalnego funkcjonują trzy związki gmin (por. wyżej część 4.1 – Region metropolitalny i jego części składowe). Planowanie przestrzenne prowadzone jest jednak obecnie w innym, bardziej funkcjonalnym podziale. W obszarze metropolitalnym tworzy się cztery ponadgminne plany zagospodarowania przestrzennego (SCOT – Schéma de Cohérence Territoriale) (por. ryc. 47), połączone w dokumencie planistycznym *InterSCOT de l'Aire Urbaine de Toulouse* (AUAT 2005).



Rycina 46. Związki gmin w obszarze metropolitalnym Tuluzy

Źródło: www.pac.haute-garonne.equipement.gouv.fr/-rubrique.php3?id_rubrique=74.



Rycina 47. Zasięg planów zagospodarowania przestrzennego (SCOT) w obszarze metropolitalnym Tuluzy

Źródło: AUAT (2005, s. 8).

Koordynacja działań w tak rozdrobnionej strukturze instytucjonalnej wymaga sprawnych mechanizmów współpracy. Należy podkreślić, że funkcjonują one w tym przypadku dość dobrze. Planowanie i koordynacja działań w obszarze metropolitalnym prowadzone są przez Agencję Urbanistyki i Gospodarki Przestrzennej Obszaru Metropolitalnego Tuluzy (AUAT – Agence d’Urbanisme et d’Aménagement du Territoire Toulouse Aire Urbaine, www.auat-toulouse.org) utworzoną przez wiele instytucji publicznych z różnych poziomów administracji (rządowej i samorządowej).

4.7. PERSPEKTYWY ROZWOJOWE

W najbliższych latach najważniejszym czynnikiem warunkującym relacje między metropolią i regionem będą utrzymujące się wzrost liczby ludności oraz rozwój gospodarczy⁵¹, których jednak doświadczy przede wszystkim obszar metropolitalny Tuluzy oraz ośrodki subregionalne, a w mniejszym stopniu tereny wiejskie (w tym przypadku na niektórych obszarach należy spodziewać się również tendencji depopulacyjnych). Rozwój metropolii będzie zwiększał zasięg jej bezpośredniego oddziaływania, co może wywołać także miejscami negatywne skutki w postaci presji suburbanizacyjnej i przeciążenia infrastruktury. Działania władz wzmacniające ośrodki subregionalne mogą jednak zapobiec tym negatywnym zjawiskom i stworzyć warunki do bardziej policentrycznego rozwoju, chociaż – biorąc pod uwagę duże różnice w skali ośrodka metropolitalnego i miast otoczenia – nie należy spodziewać się w przewidywalnej przyszłości wykształcenia systemu w pełni policentrycznego. Tuluza pozostanie niekwestionowaną lokomotywą rozwoju regionu. Sprzyjać temu będzie dywersyfikacja działalności gospodarczej, szczególnie w obszarze przemysłów zaawansowanych technicznie (kosmiczny, elektroniczny, farmacja, biotechnologia itp.) oraz włączenie do sieci szybkiej kolei (do 2020 r. czas przejazdu do Paryża będzie wynosić około 3 godzin). Stworzone zostaną zatem warunki do dalszej metropolizacji Tuluzy i podniesienia jej znaczenia w europejskiej sieci miast.

Największym zagrożeniem dla miasta i regionu może być załamanie przemysłu lotniczego (w najbliższym czasie ryzyko takie jest jednak oceniane jako bardzo małe). Upadek dużych przedsiębiorstw pociągnąłby za sobą kłopoty ich współpracowników oraz poważne załamanie rynku pracy w działalnościach bezpośrednio i pośrednio związanych z lotnictwem. Takiemu scenariuszowi zapobiegają jednak działania prowadzące z jednej strony do utrzymania konkurencyjności przemysłu lotniczego, a z drugiej do dywersyfikacji struktury gospodarczej.

⁵¹ W okresie prowadzenia badań (jesień 2009–zima 2010 r.) w regionie nie notowano silnych przejawów kryzysu gospodarczego. W 2009 r. PKB Francji zmniejszył się o nieco ponad 2%, natomiast już w 2010 r. nastąpiło ożywienie i wzrost wynoszący ponad 1% (według prognoz EUROSTAT-u z lutego 2010 r.).

ROZDZIAŁ 5

STUDIUM PRZYPADKU WARSZAWY I WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

Położone w centralnej Polsce województwo mazowieckie zajmuje powierzchnię 35,6 tys. km², zamieszkaną przez 5,2 mln osób. Na terenie województwa istnieje 85 miast, z których największym jest Warszawa – stolica kraju, która liczy 1,7 mln mieszkańców, a cały jej obszar metropolitalny około 2,6 mln osób. Województwo mazowieckie ma charakter węzłowy, wyrażający się ostrym podziałem na obszar metropolitalny Warszawy i jej otoczenie regionalne, często o charakterze wiejskim. W pozostałej części regionu istnieją jednak średniej wielkości miasta, takie jak Radom (224 tys.), Płock (127 tys.), Siedlce (77 tys.), Ostrołęka (54 tys.) oraz Ciechanów (45 tys.). Ogólnie jednak stopień urbanizacji województwa poza metropolią warszawską jest niski, nie tylko w porównaniu z bardzo rozwiniętymi krajami Europy Zachodniej, ale również ze średnią krajową (61,2%).

Województwo mazowieckie od początku przemian zainaugurowanych w 1989 r. było liderem transformacji, a obecnie jest najszybciej rozwijającym się regionem Polski. Swoją uprzywilejowaną pozycję zawdzięcza przede wszystkim stolicy, która uzyskała status najważniejszego ośrodka przekształceń, w tym prywatyzacji, i przyciągnęła najwięcej ze 125 mld zainwestowanego (do 2008 r.) w Polsce kapitału zagranicznego. Miasto jest siedzibą wielu koncernów transnarodowych. W odpowiedzi na ich potrzeby rozwinął się w nim również sektor usług wyższego rzędu, przede wszystkim finansowych i informacyjnych (np. Nowosielska 2002). Natomiast pozostała część regionu pod względem poziomu i dynamiki rozwoju pozostaje daleko w tyle za stolicą i jej najbliższym otoczeniem. W gospodarce tego obszaru wciąż dużą rolę odgrywa sektor rolniczy o niskiej wydajności, a restrukturyzacja sektora przemysłowego trwała dłużej i często prowadziła do likwidacji przedsiębiorstw, co boleśnie odczuło wiele lokalnych rynków pracy.

W wyniku reformy administracyjnej przeprowadzonej w 1998 r. w Polsce powstało m.in. 16 samorządowo-rządowych województw, w tym

mazowieckie. Samorządowe władze regionów są odpowiedzialne m.in. za stworzenie strategii rozwoju, a od 2007 r. także Regionalnego Programu Operacyjnego, który stanowi podstawę wykorzystania funduszy strukturalnych z ERDF-u.

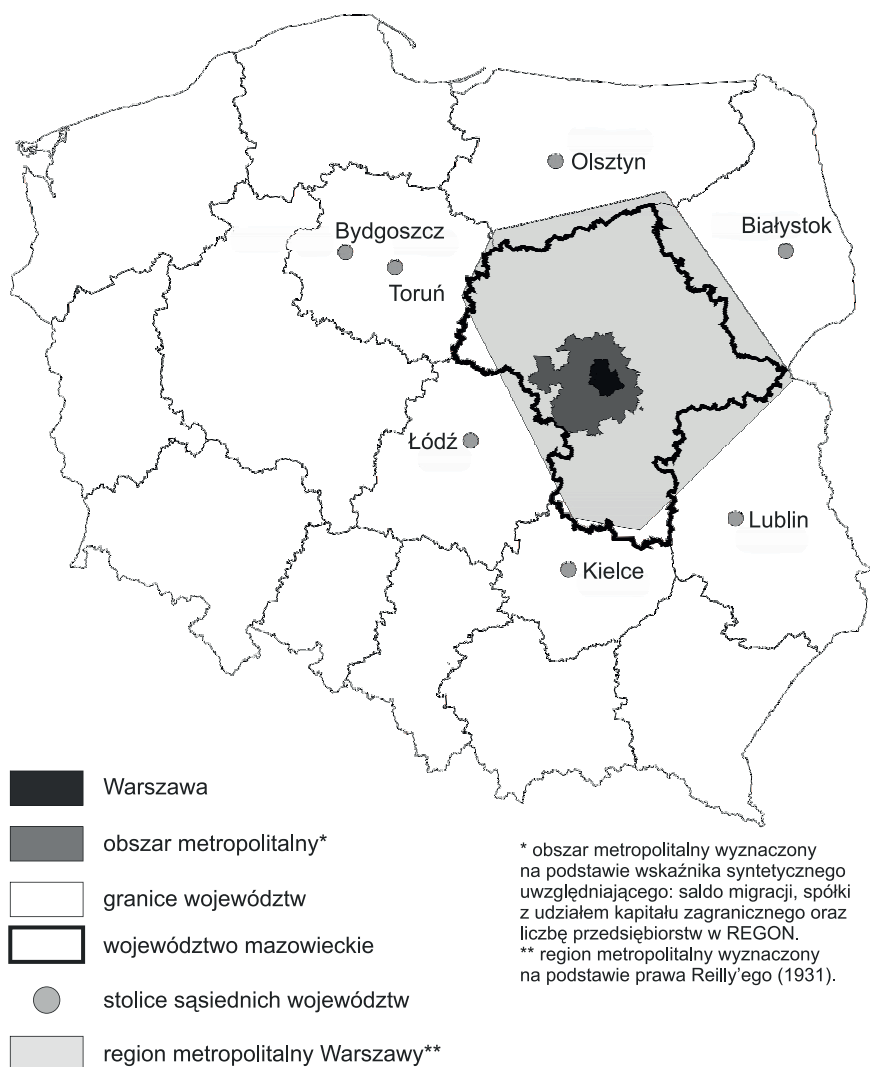
5.1. REGION METROPOLITALNY I JEGO CZĘŚCI SKŁADOWE

Warszawa, jak każde wielkie miasto, ma szeroką strefę oddziaływania, co wynika z pełnionych przez nią funkcji stołecznych i metropolitalnych. W sektorze administracji publicznej w Warszawie pracuje 64 tys. osób, tj. około 8% wszystkich zatrudnionych, co – mimo że nie wyróżnia jej znacząco na tle innych dużych polskich miast – jest wielkością ponad dwukrotnie wyższą od średniej krajowej. Ogromne znaczenie w gospodarce miasta mają natomiast funkcje metropolitalne (Gawryszewski et al. 1997). Jest to związane między innymi z lokalizacją w Warszawie siedzib przedsiębiorstw, w tym filii koncernów transnarodowych o ogólnokrajowym zasięgu działania (Śleszyński 2007). Ich obsługą zajmuje się rozwinięty sektor usług dla przedsiębiorstw, zatrudniający 110 tys. osób, oraz sektor pośrednictwa finansowego (58 tys. osób) o najwyższej wartości współczynnika lokalizacji w całym kraju. Ponadto Warszawa jest najważniejszym krajowym ośrodkiem akademickim (280 tys. studentów) i największym skupiskiem potencjału badawczo-rozwojowego. Dobrze rozwinięte są również funkcje kulturalne, ale przy pewnej konkurencji w tej dziedzinie ze strony innych dużych polskich ośrodków miejskich. Warszawa jest też ważnym punktem na krajowej mapie obsługi ruchu turystycznego (największe lotnisko w Polsce – około 9 mln pasażerów, ale przy rosnącym znaczeniu portów regionalnych), w tym zwłaszcza o charakterze biznesowym, ale ma słabo rozwiniętą bazę turystyki kongresowej.

Warszawski rynek pracy jest atrakcyjny (wysokie płace) i otwarty (duże zróżnicowanie). Wśród przenoszących się do miasta na stałe przeważają osoby, które swoją decyzję motywują możliwością znalezienia pracy. Częste są również codzienne dojazdy do pracy w mieście, które mają zasięg wykraczający poza granice administracyjne województwa. Wśród nich można wyróżnić dwa rodzaje: dojazdy w rytmie codziennym, które przeważają w odległości do 80 km od centrum miasta, oraz dojazdy w rytmie tygodniowym, które mają zasięg nierzadko przekraczający 200 km.

Mazowsze jest regionem historycznym, ale tożsamość regionalna jest bardzo słabo rozwinięta. Historyczny region obejmował tylko północną i środkową część obecnego województwa, a jego granice na przestrzeni dziejów były dość labilne. Południowa część Mazowsza należała w przeszłości do województwa sandomierskiego (część historycznej Małopolski), a granica przebiegająca na rzece Pilicy jest wciąż wyraźnie

widoczna m.in. na mapie dochodów własnych gmin. Inną przyczyną braku tożsamości regionalnej jest fakt, że właściwie od początków swojej stołeczności w XVI w. Warszawa była stosunkowo słabo powiązana ze swoim najbliższym otoczeniem, co w niewielki stopniu zmieniło się dopiero pod koniec XIX w. wraz z rozwojem powiązań kooperacyjnych w ramach gospodarki przemysłowej.



Rycina 48. Warszawa i jej strefy oddziaływania

Źródło: Smętkowski (2005a).

Województwo mazowieckie w obecnym kształcie powstało w wyniku reformy administracyjnej kraju, przeprowadzonej w 1998 r. Granice wszystkich 16 nowych regionów stosunkowo dobrze oddają strefy wpływów ich miast wojewódzkich, co ma miejsce również w przypadku Warszawy. Tylko niewielkie fragmenty sąsiednich województw znajdują się w orbicie dominujących wpływów stolicy (ryc. 48).

W województwie mazowieckim istnieje 314 gmin (NUTS5), które zgrupowane są w 42 powiatach (NUTS4). Większość analiz wyznaczających obszar metropolitalny Warszawy wykorzystuje gminy jako jednostki podstawowe delimitacji (ryc. 48). Mimo pewnych różnic między poszczególnymi podejściami, zasięg obszaru metropolitalnego domyka się zwykle w granicach do 50 km od miasta centralnego, a na jego kształt wpływ ma przebieg najważniejszych korytarzy transportowych. Obszar ten jest najbardziej rozciągnięty w kierunku zachodnim i południowym (kierunki głównych powiązań gospodarczych), a mniej w kierunku wschodnim, w czym pewien udział ma też bariera komunikacyjna, związana z brakiem odpowiedniej liczby mostów na Wiśle. Ponadto granice obszaru metropolitalnego odpowiadają w dużej mierze dawnemu województwu stołecznemu, istniejącemu w latach 1976–1998. Ta jednostka administracyjna, w przeciwieństwie do obecnego województwa mazowieckiego, nie miała jednak władz samorządowych, a zakres jej kompetencji był stosunkowo niewielki.

Do mocnych stron obszaru metropolitalnego Warszawy należy wysoka jakość kapitału ludzkiego wyrażająca się m.in. najwyższym w kraju odsetkiem osób z wyższym wykształceniem. Po drugie, Warszawa ma bardzo rozwinięte funkcje kontrolne w skali krajowej, czego dowodzą liczne siedziby najważniejszych przedsiębiorstw, w tym koncernów transnarodowych. Po trzecie, w gospodarce metropolii duży udział ma sektor wyspecjalizowanych usług dla przedsiębiorstw, takich jak pośrednictwo finansowe oraz usługi informacyjne: księgowość, informatyka, doradztwo, reklama czy *public relations*. W efekcie warszawski rynek nieruchomości biurowych jest dobrze rozwinięty, a stolica ma do zaoferowania ponad 3 mln metrów kwadratowych nowoczesnej powierzchni biurowej.

Do słabych stron Warszawy należą natomiast słabo rozwinięte zewnętrzne powiązania transportowe (miasto leży poza transeuropejską siecią autostrad), a także dość niski na tle innych metropolii europejskich standard życia. Ten ostatni jest potęgowany niską jakością przestrzeni publicznej, a także rosnącym chaosem przestrzennym w strefie podmiejskiej, wynikającym z niekontrolowanych procesów suburbanizacji. Ponadto, mimo istnienia rozwiniętego potencjału badawczo-rozwojowego, powiązania między sektorem nauki i biznesu w Warszawie są słabe i nie prowadzą do powstania efektów synergii.

Otoczenie regionalne metropolii na tle Warszawy jest właściwie pozabawione mocnych stron, można w nim natomiast wskazać pewne niewykorzystane możliwości rozwojowe, związane zwłaszcza z istnieniem dużych ośrodków subregionalnych, które mogą w przyszłości, m.in. na skutek rozwoju powiązań transportowych ze stolicą, pełnić funkcje ponadlokalnych biegunów wzrostu. Po drugie, na niektórych obszarach regionu istnieją korzystne warunki do rozwoju wyspecjalizowanego rolnictwa towarowego. Ponadto w skali lokalnej można dostrzec pewien potencjał do rozwoju turystyki, w tym w oparciu o gospodarstwa agroturystyczne i związane z nimi produkty turystyczne.

Do słabych stron otoczenia regionalnego metropolii warszawskiej należy zaliczyć duże znaczenie nisko wydajnego rolnictwa, pełniącego głównie funkcje socjalne. Ponadto, na skutek przerostu zatrudnienia w tym sektorze, województwo boryka się z problemem wysokiej stopy bezrobocia ukrytego. Pozametropolitalna część regionu jest również mało atrakcyjna dla inwestorów zewnętrznych, w tym zagranicznych, co wynika z niskiej jakości kapitału ludzkiego oraz słabej dostępności transportowej. Zasoby potrzebne do wzrostu endogennego także są niewielkie i w rezultacie sektor małych i średnich przedsiębiorstw jest poza metropolią warszawską dość słabo rozwinięty.

Przegląd powyższych mocnych i słabych stron wskazuje na wyraźną dychotomię struktur społeczno-gospodarczych w układzie metropolia–region. W efekcie województwo mazowieckie należy do najbardziej zróżnicowanych wewnętrznie regionów Polski. Dychotomia między metropolią i regionem, poza różnicami w poziomie rozwoju (stosunek PKB *per capita* 2 do 1), przejawia się w strukturze gospodarczej, zwłaszcza w różnym udziale działalności rolniczej w rynku pracy. Ponadto należy zauważyć, że struktura gospodarcza Warszawy jest spójna niezależnie od przyjętego miernika: liczby pracujących czy wartości dodanej brutto. Natomiast pozostała część województwa mazowieckiego charakteryzuje się dużym udziałem sektora rolnego (nie uwzględniając ukrytego bezrobocia w rolnictwie) o znacznie mniejszej produktywności (53% udziału w strukturze zatrudnienia i 9% udziału w wartości dodanej brutto). Ponadto w porównaniu do Warszawy, w regionie stosunkowo większe jest znaczenie przemysłu – przede wszystkim tradycyjnych branż. Inne kluczowe różnice dotyczą jakości kapitału ludzkiego – o ile w Warszawie odsetek osób z wyższym wykształceniem wynosi około 30%, o tyle w niektórych większych gminach województwa mazowieckiego nie przekracza 1%.

5.2. POWIĄZANIA MIĘDZY METROPOLIA I REGIONEM

Dojazdy do pracy

Do najważniejszych powiązań między metropolią warszawską i jej otoczeniem regionalnym należą dojazdy do pracy. Liczba codziennych dojazdów do pracy w Warszawie jest wysoka i szacunkowo wynosi około 170 tys. osób (około 20% pracujących w mieście), podczas gdy w odwrotnym kierunku przemieszcza się zaledwie 12 tys. pracowników. Należy zwrócić uwagę, że natężenie codziennych dojazdów do pracy jest silnie ujemnie skorelowane z odległością fizyczną i czasową od centrum Warszawy. Punkt, w którym dojazdy w rytmie tygodniowym (wymagające wynajęcia noclegu w mieście) zaczynają przeważać na dojazdami dziennymi, można wyznaczyć w odległości około 80 km od centrum Warszawy i 95 minut jazdy samochodem. Dojazdy do pracy w rytmie dziennym dotyczą z reguły gmin położonych w bliskim sąsiedztwie Warszawy. Związany jest z nimi transfer dochodów, który może prowadzić do rozwoju sektora endogennego w danej gminie. Ponadto dojazdy zwiększają dochody budżetów gmin za sprawą udziału w podatku dochodowym od osób fizycznych. Z kolei słabiej rozwinięte gminy, położone dalej od centrum, są dostawcami siły roboczej do Warszawy głównie w rytmie tygodniowym.

Migracje ludności

Z dojazdami do pracy częściowo związane są przepływy migracyjne, które w województwie mazowieckim mają charakter dwusegmentowy. Pierwszy segment to odpływ mieszkańców z miasta centralnego, który rozpoczął się na początku lat dziewięćdziesiątych i przejawia się procesami suburbanizacji strefy podmiejskiej. Większa jego część skierowana jest do gmin otaczających miasto, które przyjęły w latach 1988–2002 około 70% z 114 tys. byłych mieszkańców miasta. Z reguły osoby te utrzymują ściśle powiązania z Warszawą, poczynając od pracy, przez szkolnictwo, kulturę, wypoczynek, a kończąc na codziennych zakupach. Natomiast do pozostałej części województwa przeniosło się tylko 10% osób wcześniej zameldowanych w mieście. Z kolei w napływie do Warszawy (151 tys. osób) peryferyjne obszary województwa mazowieckiego miały przeważający (ponad 63%) udział. Szczególnie dotyczy to ludności z wyższym wykształceniem, w wieku 24–30 lat (29 tys. osób) – 76% udziału w napływie do Warszawy miały gminy pozostałej części regionu metropolitalnego.

Wymiana handlowa między firmami

Obszar metropolitalny Warszawy miał znaczący udział w obrotach handlu zagranicznego Polski, wynoszący około 30% udział w imporcie towarów i usług, i około szesnastoprocentowy udział w eksporcie. Dwukrotnie wyższy import wyraźnie pokazuje rolę warszawskich przedsiębiorstw jako pośrednika w handlu zagranicznym, co wynika m.in. z lokalizacji w Warszawie siedzib central handlowych zaopatrujących rynek krajowy. Natomiast na podstawie przeprowadzonych w 2002 r. badań ankietowych firm zlokalizowanych w obszarze metropolitalnym Warszawy można stwierdzić, że powiązania regionalne metropolii były słabo rozwinięte. Pozostała część województwa mazowieckiego miała marginalny – nieprzekraczający 10% – udział w pozalokalnym zaopatrzeniu i zbycie przedsiębiorstw, z reguły niższy w przypadku bardziej przetworzonych dóbr lub wyspecjalizowanych usług (Gorzelać, Smętkowski 2008).

Usługi wyższego rzędu dla ludności

Uczelnie warszawskie cieszyły się dużą popularnością wśród absolwentów szkół średnich województwa mazowieckiego, zwłaszcza tych leżących w promieniu do 60 km od centrum miasta. Prawie we wszystkich gminach województwa, w porównaniu do sytuacji sprzed 1989 r., wzrosło znaczenie tego typu dojazdów, co może świadczyć o wzroście aspiracji edukacyjnych społeczeństwa przy jednocześnie dużej roli Warszawy jako głównego ośrodka akademickiego.

Warszawskie instytucje kulturalne również cieszyły się popularnością wśród mieszkańców pozostałych gmin regionu metropolitalnego, jednak częstość dojazdów w celach kulturalnych była mniejsza niż w przypadku dojazdów studentów. Bardzo zauważalne były w promieniu do 30 km od miasta, dalej umiarkowane, a po przekroczeniu granicy 60 km tego rodzaju dojazdy miały już charakter sporadyczny.

Znaczenie Warszawy jako centrum usług medycznych było mniejsze w porównaniu do powyższych rodzajów dojazdów i dotyczyło tylko wybranych obszarów województwa.

Wypoczynek i rekreacja

Jednym z przejawów ruchów odśrodkowych były wyjazdy mieszkańców Warszawy w celach wypoczynkowo-rekreacyjnych, co z reguły wiązało się z budową domów letniskowych, które często tworzyły zwarte enklawy w miejscach o największej atrakcyjności przyrodniczej – najczęściej w dolinach rzecznych. Natężenie tych wyjazdów wyraźnie malało

wraz ze wzrostem odległości od miasta, a zjawisko w ogóle nie występowało w gminach położonych na północno-zachodnich, południowych i wschodnich krańcach województwa mazowieckiego. Najczęściej wybierano miejsca położone w promieniu do 90 km od centrum Warszawy, szczególnie w gminach położonych przy granicy obszaru metropolitalnego. Należy jednocześnie podkreślić konkurencję innych, dalej położonych obszarów kraju, w szczególności województwa warmińsko-mazurskiego.

Relacje władz publicznych

Województwo mazowieckie stanowi dobry przykład wpływu polityki krajowej na relacje między poszczególnymi aktorami odpowiadającymi za rozwój regionu. Władze stolicy są bardzo zaangażowane w politykę ogólnopolską, a urząd prezydenta lub komisarza miasta piastują zwykle politycy robiący karierę w rządzie i biorący udział w wyborach prezydenckich lub liderzy najważniejszych partii politycznych. Natomiast urząd marszałka odpowiedzialnego za rozwój regionu od 1998 r. piastuje polityk związany z Polskim Stronnictwem Ludowym (partią chłopską). Prowadzi to do politycznej walki o wpływy, która przejawia się między innymi przy ustalaniu zasad podziału środków z Regionalnego Programu Operacyjnego, które dość często trafiają do podmiotów funkcjonujących w pozametropolitalnej części województwa. Poza nielicznymi przykładami – wspólny bilet komunikacji miejskiej (władze miasta) i kolei mazowieckich (władze regionu) w obrębie aglomeracji oraz Mazowiecki Fundusz Poręczeń Kredytowych – brakuje inicjatyw i projektów realizowanych wspólnie przez władze stolicy i regionu. Podobnie jest z relacjami na styku władze publiczne – sektor przedsiębiorstw, w przypadku których trudno jest wskazać skutecznie działające kanały komunikacji oraz wspólne przedsięwzięcia publiczno-prywatne.

Natomiast w skali lokalnej można odnaleźć dobrze funkcjonujące sieci współpracy między gminami, obejmujące różne dziedziny, począwszy od dostępu do usług publicznych, przez wspólne inwestycje infrastrukturalne, po planowanie rozwoju (Zegar 2003). Współpraca na poziomie międzygminnym jest stosunkowo najsłabiej rozwinięta na styku miasta stołecznego i sąsiednich gmin. Jest to też obszar, w którym występują największe konflikty interesów. W ostatnim okresie udało się jednak wprowadzić wspólny bilet komunikacji miejskiej w obrębie aglomeracji warszawskiej, dofinansowany przez gminy obszaru metropolitalnego, ale na zasadzie porozumień dwustronnych z Warszawą, a nie celowego związku gmin.

5.3. CZYNNIKI KSZTAŁTUJĄCE POWIĄZANIA MIĘDZY METROPOLIĄ I REGIONEM

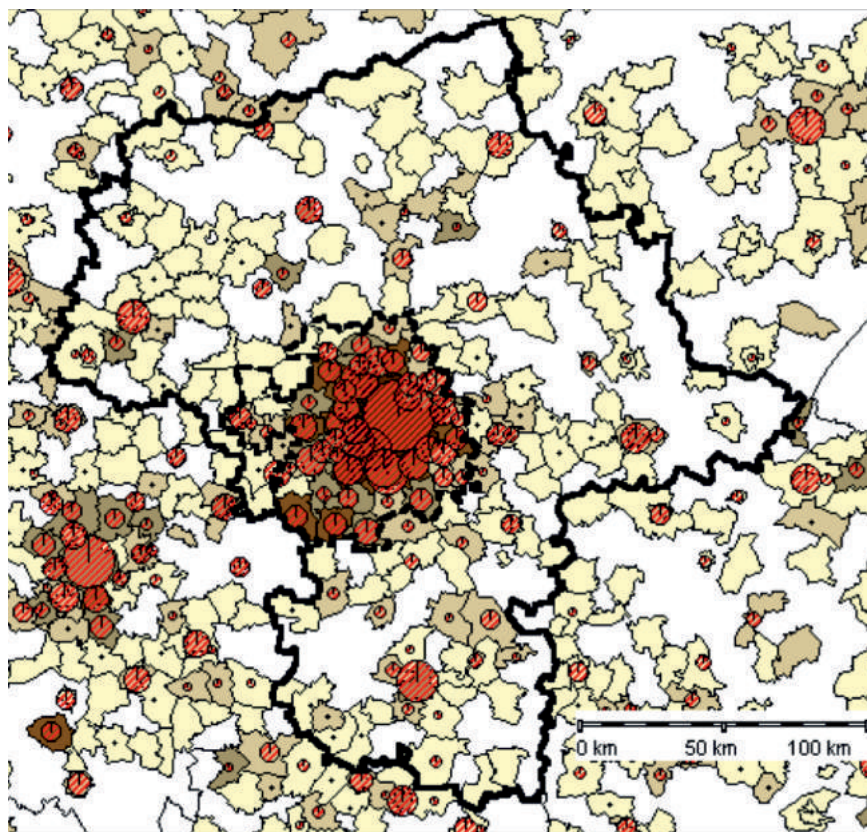
Najważniejszym czynnikiem wpływającym na powiązania między metropolią i regionem są przedstawione wyżej niedopasowania strukturalne dotyczące sfery gospodarczej i społecznej. Metropolia warszawska funkcjonuje w globalnej sieci gospodarki informacyjnej i stamtąd czerpie najważniejsze zasoby rozwojowe, a atrakcyjność zasobów endogennych pozostałej części województwa mazowieckiego jest w tym wymiarze niewielka. Ponadto mało wydajne rolnictwo w otoczeniu miasta sprawia, że nawet tradycyjna strefa żywielska w województwie mazowieckim jest słabo rozwinięta. Jej znaczenie jest dodatkowo osłabiane szybkim rozwojem wielkopowierzchniowych form handlu w Warszawie, co wyraźnie rozszerza zasięg obsługi miasta pod względem zaopatrzenia w żywność. Znaczącą rolę w braku silnych powiązań między metropolią i regionem odgrywają również bariery związane z niewystarczającą przepustowością istniejącej sieci transportowej. W efekcie dostępność peryferyjnych części regionu jest niewielka, co ogranicza ich atrakcyjność dla inwestycji prywatnych.

W tych warunkach trudne jest zachowanie spójności regionu w wymiarze politycznym, gdyż ogromne różnice w elektoracie przeszkadzają w osiąganiu konsensu między władzami samorządowymi różnych szczebli. Utrudnia to również prowadzenie polityki prorozwojowej w skali całego regionu, mimo wyposażenia urzędu marszałkowskiego w odpowiednie kompetencje.

Wszystkie te czynniki są ze sobą ściśle powiązane i sprawiają, że tradycyjne funkcje centralne mają małe znaczenie w gospodarce Warszawy, a region nie potrafi wykorzystać potencjalnych korzyści związanych z rozwojem najważniejszej metropolii krajowej.

Rozprzestrzenianie się procesów rozwojowych Warszawy jest dość ograniczone przestrzennie i z reguły dotyczy tylko jej obszaru metropolitalnego. Najważniejszym jego przejawem jest relokacja przedsiębiorstw lub otwieranie oddziałów w gminach podwarszawskich. Przykładowo, inwestycje zagraniczne skupiają się w promieniu 30 km od miasta (ryc. 49a). Na tym obszarze wyraźne są też pewne różnice strukturalne – o ile w strefie centralnej dominują inwestycje w sektorze usługowym, o tyle na jego obrzeżach rozwija się działalność wytwórcza i logistyczno-magazynowa. Ta specjalizacja przejawia się również w tym, że niektóre firmy usługowe działające w otoczeniu miasta przenoszą swoje siedziby do stolicy. Ponadto inwestorzy zainteresowani prowadzeniem działalności w lokalizacjach pozawarszawskich bardzo często rejestrują firmę w Warszawie i tam też, m.in. ze względów marketingowych, lokują jej główną siedzibę.

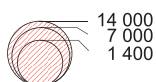
Rycina 49a. Spółki z udziałem kapitału zagranicznego w 2005 r.



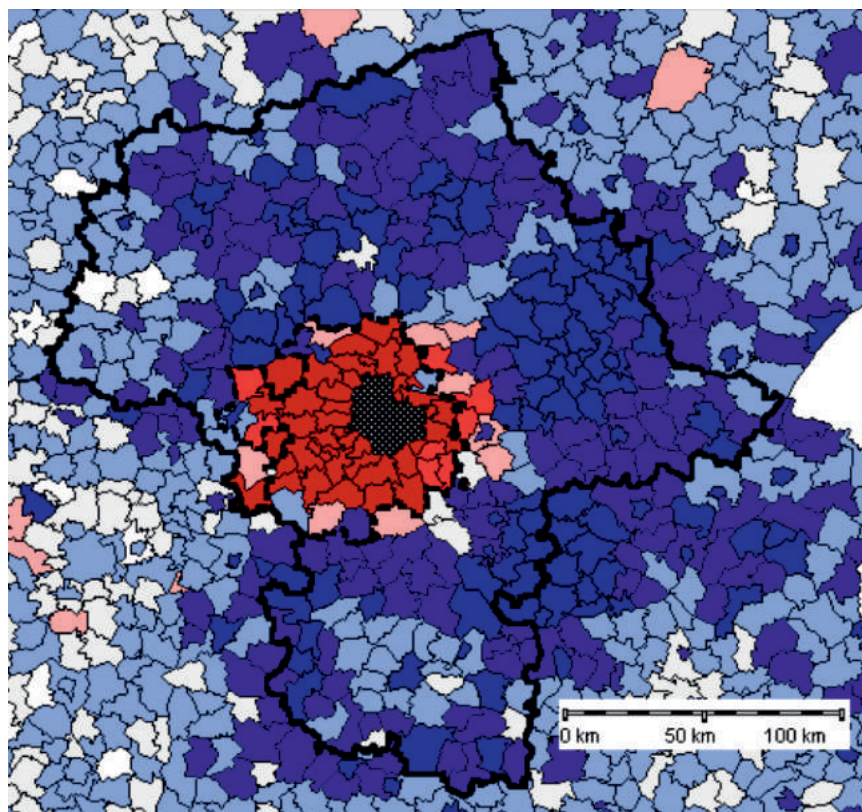
Liczba spółek
na 1000 mieszkańców

- 57 do 242 (11)
- 17,3 do 57 (130)
- 8,1 do 17,4 (319)
- 3,5 do 8,1 (538)
- 0,3 do 3,5 (747)

Liczba spółek



Rycina 49b. Bilans migracji w latach 1988–2002 w promilach



■ 1,0 do 27,7 (44)	■ -0,5 do -0,1 (826)
■ 0,5 do 1,0 (9)	■ -1,0 do -0,5 (227)
■ 0,1 do 0,5 (48)	■ -3,2 do -1,0 (132)
■ -0,1 do 0,1 (816)	

Rycina 49. Dynamika rozwojowa gmin województwa mazowieckiego

Źródło: Smętkowski (2005b).

Innym przejawem procesów rozprzestrzeniania jest odpływ mieszkańców z Warszawy w poszukiwaniu lepszych warunków mieszkaniowych. Gminy położone w bliskim sąsiedztwie miasta wybierane są zazwyczaj przez ludność w wieku produkcyjnym, zachowującą ściśle związki z miastem przede wszystkim poprzez dojazdy do pracy. Obszary położone dalej od centrum miasta częściej wybierane są natomiast przez ludność w wieku poprodukcyjnym, na co pewien wpływ mają związki rodzinne z danym obszarem. Jednak należy zauważyć, że ludność Warszawy najczęściej osiedla się w gminach położonych w jej bliskim sąsiedztwie (szczególnie

w przypadku ludności z wyższym wykształceniem), a w dalszej kolejności w krajowych ośrodkach metropolitalnych lub stolicach sąsiednich województw. Znaczenie głównych ośrodków subregionalnych województwa mazowieckiego jest pod tym względem marginalne.

Ponadto pewną rolę w transferach kapitałowych z Warszawy do obszarów peryferyjnych odgrywały codzienne dojazdy do pracy w mieście, ale należy zauważyć, że największą intensywność miały one przede wszystkim w ramach obszaru metropolitalnego.

Na mapach przedstawiających saldo migracji między Warszawą i pozostałymi gminami (ryc. 49b), w odniesieniu do liczby ludności tych gmin (wskaźnik migracji netto) widać, że ujemny bilans dotyczył głównie gmin w promieniu do 150 km od Warszawy. Na tym obszarze dość niski wskaźnik emigracji netto miały gminy położone wokół ośrodków subregionalnych – na północny zachód od Płocka i na południe od Radomia oraz wzdłuż drogi nr 8 w kierunku północno-wschodnim, prowadzącej do Białegostoku. Z drugiej strony wyraźne były dwa zwarte obszary znacznego odpływu ludności do Warszawy, położone we wschodniej części regionu, a także dwa bardziej rozproszone na północy i południu województwa. Wydzielenie z przepływów migracyjnych grupy ludności z wykształceniem wyższym (w tym w wieku 24–30 lat) nie miało większego wpływu na powyższy obraz.

Gminy, które charakteryzują się wysokim ujemnym saldem migracji z Warszawą, są z reguły słabiej rozwinięte, co powoduje, że są dostawcami siły roboczej do Warszawy głównie w rytmie tygodniowym. W tym przypadku związek między dojazdami i poziomem rozwoju ma charakter dwustronny. Niski poziom rozwoju gminy i słabość lokalnego rynku pracy skłania mieszkańców do migracji w celu poszukiwania zatrudnienia. Barierą utrudniającą stały odpływ migracyjny są wysokie ceny mieszkań i koszty utrzymania w Warszawie, dlatego część migrantów wynajmuje mieszkania (pokoje) w Warszawie i wraca do swoich rodzin w dni wolne od pracy. Taki odpływ mieszkańców może nieść jednak negatywne konsekwencje związane z wydawaniem w Warszawie znacznej części dochodów z pracy, a w dłuższym okresie może prowadzić do stałego odpływu do Warszawy części mieszkańców i związanego z tym transferu kapitału przeznaczonego na zakup nieruchomości.

5.4. WSPÓŁZALEŻNOŚĆ METROPOLII I REGIONU

Powiązania między metropolią i regionem z punktu widzenia metropolii były słabe i mało istotne. W województwie mazowieckim przeważały procesy regionalnej koncentracji zarówno w wymiarze absolutnym, jak i relatywnym, wyrażające się skupianiem się miejsc pracy poza rolnictwem

zwłaszcza w sektorze usług w metropolii. Natomiast procesy dezindustrializacji silniej dotyczyły obszaru metropolitalnego Warszawy, co prowadziło do stosunkowego wzrostu znaczenia funkcji produkcyjnych w pozostałej części regionu metropolitalnego. Jednak znaczenie otoczenia regionalnego dla zaopatrzenia firm warszawskich było dość marginalne i w dużej mierze ograniczało się do najprostszych produktów i usług o niskiej wartości dodanej. Podobnie było w przypadku siły roboczej, która zwykle nie posiadała kwalifikacji odpowiednich, żeby włączyć się w główny nurt rozwojowy związany ze wzrostem znaczenia usług wyspecjalizowanych. Ponadto, procesy dekoncentracji działalności gospodarczej i zakładanie filii przedsiębiorstw warszawskich nie wykraczały zwykle poza granice obszaru metropolitalnego Warszawy. Na pozametropolitalnych obszarach regionu lokalizowano lub rozwijano natomiast najczęściej tradycyjne i najbardziej uciążliwe rodzaje działalności, np. przemysł cementowy.

Dla otoczenia regionalnego rozwój metropolii warszawskiej stanowił szansę, ale dość słabo wykorzystywaną. W przypadku ludności z wykształceniem wyższym następował proces relatywnej regionalnej dekoncentracji, co wynikało jednak przede wszystkim z rozwoju subregionalnych ośrodków akademickich. Natomiast procesy rozprzestrzeniania rozwoju związane z migracjami wahadłowymi ludności, w tym zwłaszcza dojazdami do pracy w rytmie dziennym, miały zasięg ograniczony do gmin sąsiadujących z obszarem metropolitalnym, zwłaszcza położonych w korytarzach transportowych. Ich pozytywne oddziaływanie było znacząco zredukowane przez dojazdy do pracy w rytmie tygodniowym z gmin położonych na peryferiach regionu. Bilans kapitałowy pozostałych rodzajów dojazdów wskazywał na ich dośrodkowy charakter, co powiększało deficyt wymiany handlowej i tylko do pewnego stopnia było rekompensowane przez wyjazdy wypoczynkowo-rekreacyjne mieszkańców Warszawy i rozwój związanego z tym budownictwa. Towarzyszył temu deficyt regionu metropolitalnego w wymianie handlowej z metropolią, dotyczący zarówno zasobów prostych, jak i przetworzonych.

Podsumowując, gospodarka Warszawy była bardzo zdywersyfikowana, ale kosztem działalności produkcyjnej rosło w niej znaczenie wyspecjalizowanych usług dla przedsiębiorstw i pośrednictwa finansowego. Znaczenie sektora usług było natomiast znacznie mniejsze w przypadku województwa mazowieckiego, co nie pociągało jednak za sobą wyraźnej specjalizacji branżowej w sektorze produkcyjnym. W efekcie ścieżki rozwojowe metropolii i regionu nie były ze sobą silnie powiązane, choć region mógł w pewnej mierze korzystać z rozwoju ośrodka stołecznego.

5.5. DZIAŁANIA WŁADZ PUBLICZNYCH W UKŁADZIE METROPOLIA – REGION

Władze samorządowe województwa mazowieckiego opracowały w ostatnich latach wiele dokumentów strategicznych i operacyjnych, wskazujących najważniejsze kierunki działań służących rozwojowi regionu. W dokumentach tych we właściwy sposób zdiagnozowano najważniejsze mocne i słabe strony województwa i wskazano przedstawioną wyżej dychotomię między obszarem metropolitalnym Warszawy i pozostałą częścią regionu (np. w założeniu planowane przedsięwzięcia mają doprowadzić do stopniowego niwelowania różnic rozwojowych w układzie metropolia – region). Podejmowane działania można podzielić na instrumenty finansowe, skierowane do przedsiębiorstw i samorządów, oraz inwestycyjne, związane z rozwojem twardej infrastruktury, mającej m.in. na celu zwiększenie pozytywnego oddziaływania Warszawy, oraz miękkie przedsięwzięcia ukierunkowane na rozwój zasobów ludzkich, które mogą ograniczyć skutki wymywania zasobów rozwojowych z otoczenia regionalnego do metropolii.

Instrumenty finansowe

Na szczeblu krajowym opracowano mapę pomocy regionalnej, która ogranicza wysokość publicznego wsparcia dla przedsiębiorstw. W przypadku metropolii warszawskiej ten pułap wynosi 30%, podczas gdy w pozostałej części województwa mazowieckiego jest to 50%. Ponadto w przyjętym przez władze regionalne Regionalnym Programie Operacyjnym na rozwój przedsiębiorczości i innowacyjności przewidziano 23,5% z 1,8 mld euro całkowitego budżetu. Dystrybucja tych środków w pewnej mierze zależy od warunków ogłaszanych konkursów, w których często znajdują się zapisy korzystne dla projektów i beneficjentów zlokalizowanych w peryferyjnych lub wiejskich częściach regionu. Jednak jak dotąd skuteczność tych działań jest niewielka, a aktywności firm działających w obszarze metropolitalnym Warszawy – przeważająca.

Ponadto w krajowym systemie finansowania samorządów terytorialnych działa mechanizm wyrównawczy, transferujący część dochodów własnych najzamożniejszych gmin do grupy gmin najuboższych, co w dużym stopniu dotyczy Warszawy, która w jego efekcie traci około 250 mln euro wpływów rocznie, przy budżecie miasta wynoszącym około 2,5 mld euro.

Inwestycje infrastrukturalne

Rozwój infrastruktury transportowej w dużej mierze pozostaje w gestii władz centralnych. Sieć nowoczesnych dróg i kolei w województwie mazowieckim jest dość słabo rozwinięta, chociaż w ostatnich latach nastąpił pewien postęp w tej dziedzinie, gdyż oddano do użytku kilka odcinków dróg ekspresowych. Wciąż jednak daleko jest do stworzenia sprawniej funkcjonującej sieci transportowej. Zaniedbania widać również w przypadku transportu szynowego, na co wpływa nie tylko opieszałość w realizacji inwestycji infrastrukturalnych (mimo dofinansowania UE, które pozwoliło wyremontować część najważniejszych linii kolejowych w układzie wschód–zachód), ale również braki umiejętności organizacyjnych, przejawiające się słabym dopasowaniem oferty do potrzeb pasażerów, co przy przestarzałym taborze i zaniedbanych dworcach kolejowych utrudnia rywalizację z transportem prywatnym. Ponadto z infrastruktury kolejowej korzysta kilku różnych publicznych przewoźników, w tym Koleje Mazowieckie, należące do samorządu wojewódzkiego, co przy niewielkim stopniu koordynacji podejmowanych działań nie podnosi jakości oferty przewozowej.

Edukacja

W sferze edukacyjnej na poziomie krajowym (Program Operacyjny Kapitał Ludzki) planowane jest między innymi wzmocnienie systemu oświaty na obszarach wiejskich, między innymi objęcie wychowaniem przedszkolnym większej liczby dzieci w wieku 3–5 lat. Z kolei w RPO na rozwój zasobów ludzkich przewidziano około 9% środków (164 mln euro), a do głównych planowanych obszarów działań należą: zwiększenie spójności społecznej oraz wyrównywanie szans rozwojowych i wspieranie zmian strukturalnych na obszarach wiejskich.

Ponadto należy zauważyć, że w ostatnich latach w ośrodkach subregionalnych województwa mazowieckiego szybko rozwijają się uczelnie publiczne (znaczący wzrost liczby studentów), a także wspierane inwestycjami prywatnymi uczelnie niepubliczne, uzupełniające ofertę edukacyjną pomimo często kwestionowanej jakości kształcenia.

Podsumowanie

Dotychczasowe efekty tych działań nie są duże, a stopień ich skoordynowania można ocenić jako umiarkowany. W rezultacie nie wpłynęły one znacząco na rozwój powiązań między ośrodkiem metropolitalnym i pozostałą częścią regionu metropolitalnego. Należy jednak pamiętać o tym, że

znaczna część zamierzeń i projektów nie została jeszcze wdrożona i zrealizowana. Uruchomienie środków polityki spójności w latach 2007–2013 może doprowadzić do zmiany tego obrazu, ale krótki okres realizacji programów operacyjnych w tej perspektywie finansowej nie pozwala na ich kompleksową ocenę.

5.6. FUNKCJONOWANIE OBSZARU METROPOLITALNEGO

Dyskusja o utworzeniu w Polsce obszarów metropolitalnych jest prowadzona od czasu nowelizacji w 2001 r. ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która wskazała konieczności ich wyznaczenia w ramach Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Niezależnie od wciąż niezakończonych prac nad aktualizacją tej koncepcji oraz nad ustawą o obszarach metropolitalnych, dotychczas w Polsce nie podjęto kluczowej decyzji o tym, czy te obszary metropolitalne powinny być instrumentem polityki regionalnej, czy też wyłącznie elementem polityki przestrzennej. Dotychczasowe debaty dotyczą przede wszystkim określenia liczby ośrodków metropolitalnych, zasad wyznaczenia ich granic, a także zakresu kompetencji i sposobów zarządzania. Obecnie trudno jest prognozować, czy i w jakim kształcie przyjęte zostaną rozwiązania w tej materii.

Niezależnie od braku rozwiązań ogólnych, w świetle obowiązujących uregulowań prawnych gminy w Polsce mogą dobrowolnie tworzyć oddolne związki celowe, służące do rozwiązania określonych problemów lub wykorzystania szans rozwojowych. W otoczeniu Warszawy skłonność do współpracy nie jest jednak nadmiernie rozwinięta, zwłaszcza w porównaniu do otoczenia innych miast, np. Wrocławia, a także do współpracy miast w ramach konurbacji śląskiej.

Jak wskazano wyżej, w ostatnich latach powstało wiele koncepcji delimitacji obszaru metropolitalnego Warszawy – żadna z nich nie została formalnie zaakceptowana. Prace nad delimitacją są m.in. prowadzone w Mazowieckim Biurze Rozwoju Regionalnego, podlegającym regionalnym władzom samorządowym.

W rezultacie dwustronnych porozumień między Warszawą i poszczególnymi gminami położonymi w jej najbliższym sąsiedztwie udało się wprowadzić wspólny biletu komunikacji publicznej, obejmujący znaczną część obszaru metropolitalnego stolicy. Porozumienia dotyczą między innymi zasad partycypacji poszczególnych gmin w kosztach funkcjonowania systemu, które tylko w 40% pokrywane są ze sprzedaży biletów. W ramach tego projektu udało się również pogodzić interesy władz miasta (autobusy pozamiejskie) i samorządu wojewódzkiego (kolej regionalna)

w obszarze metropolitalnym. Prace nad dalszą integracją systemu transportowego obszaru metropolitalnego są w toku.

Władze samorządowe województwa są również odpowiedzialne za przyjęcie planu zagospodarowania obszaru metropolitalnego stolicy. Ze sferą planistyczną wiąże się jednak wiele problemów na poziomie lokalnym. Jak dotychczas tylko niewielka część obszaru gmin tworzących obszar metropolitalny Warszawy (około 3%) objęta jest planami miejscowego zagospodarowania, a prace nad kolejnymi planami przebiegają wolno. W samej Warszawie planami miejscowymi objęte jest tylko kilkanaście procent powierzchni miasta. W związku z tym trudno oczekiwać, żeby ewentualne przyjęcie planu zagospodarowania obszaru metropolitalnego, co do którego nie ma jak dotąd odpowiednich wytycznych, mogło znacząco wpłynąć na ten obraz.

5.7. PERSPEKTYWY ROZWOJOWE

W najbliższym okresie należy spodziewać się dalszego pogłębiania się różnic w poziomie rozwoju między metropolią warszawską i otaczającym ją regionem. Ich skala jest w wielu przypadkach tak duża, że utrudnia wykorzystanie komplementarności ich struktur społeczno-gospodarczych. Inaczej rzecz ujmując, Warszawa ze swoim otoczeniem w coraz większym stopniu funkcjonuje w nowoczesnej gospodarce informacyjnej, podczas gdy region w tradycyjnej gospodarce agrarno-przemysłowej. W rezultacie, jak się wydaje, tylko duże przepływy migracyjne mogą w długim horyzoncie czasowym doprowadzić do częściowej kompensacji skali obecnych różnic w poziomie rozwoju gospodarczego. Należy oczekiwać dalszego umiędzynaradawiania i umacniania pozycji Warszawy w ramach europejskich i światowych sieci miast. Będzie to miało wpływ na sytuację otaczającego regionu, który wobec przedstawionych wyżej mechanizmów może rozwijać się według trzech podstawowych scenariuszy:

Pierwszy scenariusz zakłada depopulację otoczenia regionalnego na skutek odpływu migracyjnego do Warszawy oraz starzenia się ludności. Tempo tego procesu w dużej mierze zależeć będzie od rozwoju budownictwa mieszkaniowego w Warszawie oraz tempa tworzenia policentrycznej struktury obszaru metropolitalnego, wpływającej na większą dostępność tanich mieszkań. W długim okresie zmniejszenie liczebności populacji i poprawa jakości kapitału ludzkiego może spowodować relatywny wzrost zamożności ludności w pozostałej części regionu metropolitalnego.

Drugi scenariusz zakłada rozwój infrastruktury transportowej prowadzący do wzrostu integracji wewnętrznej regionu metropolitalnego. W powiązaniu z rozwojem policentrycznej struktury obszaru metropolitalnego pod względem miejsc pracy może to sprzyjać wzrostowi częstości

codziennych dojazdów do pracy i wyeliminowaniu dojazdów w rytmie tygodniowym. Ponadto zwiększona dostępność może zachęcać inwestorów do lokowania nowych firm na pozametropolitalnym obszarze regionu, w tym zwłaszcza w największych ośrodkach subregionalnych.

Trzeci scenariusz zakłada zmianę struktury gospodarczej i społecznej obszarów pozametropolitalnych, między innymi dzięki inwestycjom w rozwój kapitału ludzkiego oraz wzrostowi dostępności nowoczesnych technologii. Może to uruchomić endogenne procesy rozwojowe, w tym zwłaszcza w wyposażonych w odpowiednią infrastrukturę ośrodkach subregionalnych, i zahamować narastanie różnic w poziomie rozwoju między metropolią i pozostałą częścią regionu.

Wszystkie te scenariusze oparte są na współcześnie działających mechanizmach rozwojowych, dlatego jako podstawę rozważań o przyszłości regionu przyjęto model polaryzacyjno-dyfuzyjny. W przypadku braku interwencji władz publicznych najbardziej prawdopodobny jest scenariusz pierwszy. Pozostałe dwa zależą od ukierunkowania interwencji publicznej, a także od jej skoordynowania z działaniami władz lokalnych, zwłaszcza w ramach obszaru metropolitalnego, oraz z polityką prowadzoną przez władze największych ośrodków miejskich regionu.

ROZDZIAŁ 6

STUDIA PRZYPADKU – PORÓWNANIE I PRÓBA SYNTEZY

Badane makroregiony funkcjonowały w ramach różnych struktur administracyjnych. Dwa z badanych miast – Sztokholm i Warszawa – były stolicami państw, pozostałe były ośrodkami regionalnymi. Do pewnego stopnia wpływało to na pełnione przez nie funkcje. Z reguły stołeczność implikowała większą dywersyfikację gospodarki, podczas gdy ośrodki regionalne były bardziej wyspecjalizowane. Badane makroregiony metropolitalne odpowiadały jednostkom NUTS2 lub zagregowanym podregionom NUTS3 i stosunkowo dobrze odzwierciedlały zasięg dominującego wpływu miasta centralnego. Stosunkowo najmniej dopasowany pod tym względem był region Glasgow, gdzie powiązania funkcjonalne były złożone i historycznie zróżnicowane ze względu zwłaszcza na bliskie sąsiedztwo Edynburga oraz zróżnicowanie środowiska geograficznego (różnice między północną i południową częścią regionu). W żadnym z badanych przypadków poza Katalonią dopasowanie podziału administracyjnego i powiązań funkcjonalnych nie oznaczało istnienia silnej tożsamości regionalnej, która nie miała tym samym kluczowego znaczenia dla powiązań w układzie metropolia–region.

Różnice w poziomie rozwoju między metropolią i regionem największe były na Mazowszu, w którym istniało wyraźne pęknięcie na obszar metropolitalny i dalsze otoczenie regionalne Warszawy, przejawiające się między innymi odmienną strukturą gospodarczą (usługi w metropolii, a rolnictwo i tradycyjny przemysł w otoczeniu regionalnym) i jakością kapitału ludzkiego. Podobnie było w Szkocji, w której obszar metropolitalny Glasgow był historycznie silnie uprzemysłowiony (hutnictwo, przemysł stoczniowy i maszynowy, a wcześniej górnictwo węgla kamiennego), a otoczenie regionalne metropolii nie. Oznaczało to konieczność przeprowadzenia gruntowej restrukturyzacji metropolii, chociaż wykształcenie i kwalifikacje ludności, m.in. z uwagi na obecność placówek szkolnictwa wyższego, były znacznie wyższe w centrum makroregionu. Także

w makroregionie Sztokholmu rosło zróżnicowania wewnątrzregionalne, co wynikało z silniejszego uprzemysłowienia pozametropolitalnej części regionu i konieczności restrukturyzacji tradycyjnych branż oraz z bardzo usługowanej gospodarki metropolii, z rozwiniętym sektorem technologii informacyjnych i usług finansowych. Z drugiej strony wyraźna była polaryzacja społeczna samego obszaru metropolitalnego w wymiarze klasowym i etnicznym. W przypadku Midi-Pyrénées różnice między metropolią i regionem były również duże, co wynikało przede wszystkim ze skupienia w Tuluzie usług wyższego rzędu. Jednocześnie różnice społeczne związane z jakością życia były stosunkowo niewielkie. Najciekawsza była sytuacja Katalonii, w której – mimo różnic w strukturze gospodarczej – poziom rozwoju był podobny w całym makroregionie metropolitalnym, a w niektórych pozametropolitalnych układach lokalnych nawet wyższy niż w samej metropolii. Za przyczynę tak nietypowej sytuacji uważa się dawno zakończone wyludnienie pozostałej części regionu w związku z dynamiczną industrializacją i urbanizacją rdzenia Katalonii. W efekcie ubytek ludności w zestawieniu z modernizacją gospodarki pozametropolitalnej przyczynił się nie tylko do statystycznego podniesienia dochodu na osobę, ale też rzeczywistej poprawy jakości życia.

Mocne strony badanych obszarów metropolitalnych związane były przede wszystkim z ich znaczeniem w skali międzynarodowej. Zaletą Sztokholmu był sektor badawczo-rozwojowy oraz nowoczesnych technologii, w szczególności ICT, branża biotechnologiczna, zaawansowany technologicznie sektor motoryzacyjny oraz obecność dużych transnarodowych korporacji o pochodzeniu krajowym. Atutem Tuluzi był rozwinięty przemysł lotniczy oraz rozwijający się przemysł kosmiczny, wspierany potencjałem badawczo-rozwojowym i akademickim. Natomiast Barcelona już w XIX w. była jednym z ważniejszych ośrodków przemysłowych Europy, co w połączeniu z rolą ważnego ośrodka handlowego i transportowego w zachodniej części Morza Śródziemnego dało jej kluczową pozycję w Hiszpanii. Obecnie miasto to odgrywa też rolę ważnego ośrodka kultury i turystyki. Uważa się, że oba te sektory wypierają tradycyjne sektory przemysłowe, których jednak – mimo podejmowanych od kilku lat poważnych prób – nie udało się dotychczas zastąpić sektorem hi-tech. O pozycji Glasgow decydowała stopniowa zmiana wizerunku, związana z przezwyciężeniem negatywnych konsekwencji upadku tradycyjnych gałęzi przemysłu. Obecnie wysiłki skierowane są na rozwój ośmiu sektorów strategicznych (nauki przyrodnicze, energia, usługi finansowe, turystyka, przemysły kreatywne, przemysł spożywczy i elektronika), co sprzyja przemianie w metropolię opartą na wiedzy. Natomiast w przypadku Warszawy kluczowe znaczenie miała duża dynamika rozwojowa, związana z napływem kapitału zagranicznego i pełnieniem przez stolicę funkcji

kontrolnych i zarządczych w skali krajowej dzięki rozwiniętym zasobom kapitału ludzkiego.

W większości przypadków problemy metropolii miały związek z trudnościami i ograniczeniami w wykorzystaniu potencjału międzynarodowego. Do słabych stron Warszawy należały słabo rozwinięte zewnętrzne powiązania transportowe (miasto znajduje się poza transeuropejską siecią autostrad), a także dość niski na tle innych metropolii europejskich standard życia, związany z niską wartością przestrzeni publicznej, a także rosnącym chaosem przestrzennym w strefie podmiejskiej, wynikającym z niekontrolowanych procesów suburbanizacji. Ponadto, mimo istnienia rozwiniętego potencjału badawczo-rozwojowego, powiązania między sektorem nauki i biznesu w Warszawie były słabe i nie prowadziły do powstania efektów synergii. Natomiast Glasgow wciąż borykało się z industrialną przeszłością i negatywnymi efektami procesu restrukturyzacji (Ramka 1). Sztokholm miał z kolei problemy będące skutkiem ubocznym szybkiego i stabilnego wzrostu w ciągu ostatnich dwóch dekad oraz osiągniętej pozycji, przejawiającej się przewagą popytu nad podażą na rynku mieszkaniowym, co w rezultacie doprowadziło do wzrostu cen zakupu i wynajmu nieruchomości. W konsekwencji paradoksalnie nastąpiło obniżenie poziomu życia, ponieważ mimo najwyższych zarobków w Szwecji, udział wydatków mieszkaniowych w dochodach ludności na obszarze metropolitalnym Sztokholmu jest jednym z najwyższych w kraju. Ponadto powoduje to postępującą polaryzację społeczną, mającą również wymiar przestrzenny, oraz trudności w integracji imigrantów na rynku pracy. W Tuluzie pewnym ograniczeniem jest gorsza dostępność transportowa (w porównaniu z sąsiednimi metropoliami: Bordeaux i Montpellier), a w szczególności brak szybkich linii kolejowych łączących miasto z Paryżem i Hiszpanią (co jest w pewnym stopniu kompensowane rozwiniętą siecią połączeń lotniczych). Natomiast w Barcelonie do tej pory nie udało się rozwinąć sektora nowoczesnych technologii w miejsce tradycyjnych gałęzi przemysłu. Problem Barcelony dotyczy również miasta, gdzie od kilku lat dawną strefę przemysłową (wschodnia Barcelona) usiłuje się wypełnić krajowymi i zagranicznymi firmami oferującymi usługi i produkującymi wysokie technologie, ale na razie lokują się tam raczej biurowce i nieliczne hotele. Z nie do końca rozpoznanych przyczyn, nowoczesne firmy i inwestorzy zagraniczni zdecydowanie chętniej szukają swego miejsca w Madrycie. Jak podkreślają miejscowi eksperci, problem polega także na tym, że nie tylko nie napływają nowi poważni inwestorzy, ale też opuściły Barcelonę dawniej ulokowane tu wielkie firmy. Z kolei ośrodki zdekoncentrowanego przed laty tradycyjnego przemysłu z tzw. łuku miast otaczających Barcelonę teraz przechodzą przyspieszający proces dezindustrializacji i wzrostu bezrobocia.

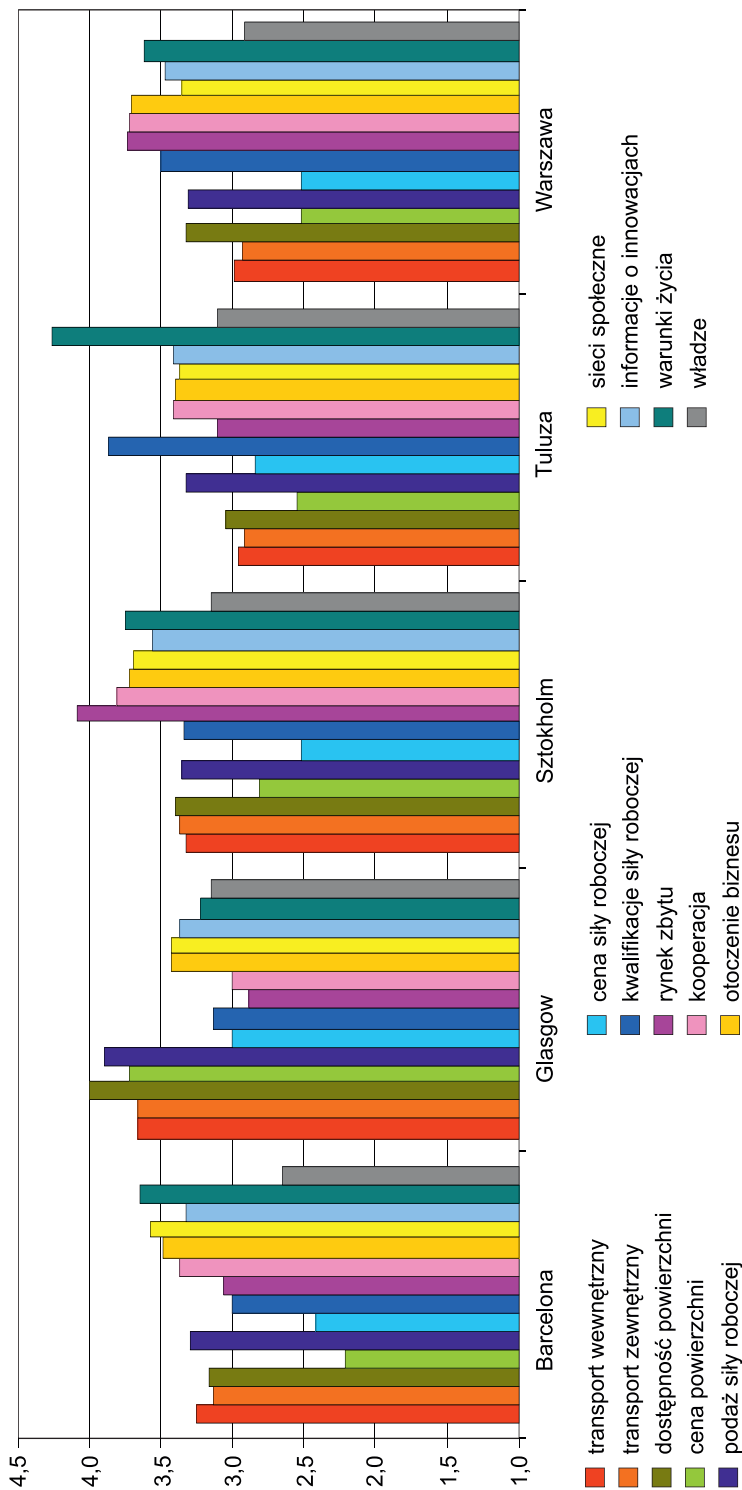
Ramka 1. Restrukturyzacja obszaru metropolitalnego Glasgow

Restrukturyzacja gospodarcza obszaru metropolitalnego Glasgow spowodowała nie tylko społeczne konsekwencje w postaci strukturalnego i długookresowego bezrobocia (ubóstwo, rozpad rodzin, problemy zdrowotne), ale także konieczność zniwelowania skutków industrialnej przeszłości, związanych z degradacją środowiskowa przyrodniczego (zanieczyszczona gleba, tereny poprzemysłowe). Do lat siedemdziesiątych XX w. nowe inwestycje lokowane były w obszarach o dużej podaży nowych terenów inwestycyjnych *greenfield*, w szczególności w tzw. New Towns (East Kilbride, Cumbernauld i Irvine). Jednak od lat osiemdziesiątych podejmuje się wysiłki, aby zarówno w celach mieszkaniowych, jak i przemysłowych zagospodarować tereny zdegradowane, *brownfield*. Te słabe strony obszaru metropolitalnego Glasgow, związane z restrukturyzacją, mają wpływ na niekorzystny wizerunek miasta, co jest niewątpliwie jednym z czynników hamujących lokowanie dużych firm międzynarodowych w metropolii.

Na podstawie badań ankietowych przedsiębiorstw (ryc. 50) można stwierdzić, że we wszystkich metropoliach (nie wyłączając Warszawy) stosunkowo najslabiej oceniono cenę siły roboczej oraz koszty związane z zakupem lub najmem powierzchni potrzebnej do prowadzenia działalności. Ponadto przedsiębiorcy byli dość sceptycznie nastawieni do zaangażowania władz publicznych w tworzenie warunków do realizacji nowych inwestycji (ten aspekt zostały najniżej oceniony w Barcelonie i Warszawie). Natomiast warunki i jakość życia we wszystkich obszarach metropolitalnych należały do najwyższej ocenianych elementów ich konkurencyjności (szczególnie w przypadku Tuluzy).

Między badanymi metropoliami występowały pewne różnice w ocenie pozostałych czynników lokalizacyjnych. W Barcelonie wśród miękkich czynników lokalizacji najwyższej oceniono jakość życia, a wśród twardych – infrastrukturę transportową. W Sztokholmie przedsiębiorcy zwracali uwagę na wielkość rynku zbytu przy jednocześnie dobrze rozwiniętej infrastrukturze transportowej (zarówno zewnętrznej, jak i wewnętrznej) oraz rozwiniętych sieciach społecznych w biznesie. Tuluzę – najmniejszą z badanych metropolii – wyróżniała się najlepszą opinią o wysokiej jakości życia, a także dobrą oceną kwalifikacji siły roboczej (największa różnica w odniesieniu do podaży siły roboczej). Z drugiej strony w przypadku Tuluzy słabiej oceniono wielkość lokalnego rynku zbytu i stopień rozwoju infrastruktury transportowej. Natomiast w Warszawie duże znaczenie miał rynek zbytu, a nisko oceniono rozwój infrastruktury transportowej. Ponadto gorzej oceniono dostępność do informacji o innowacjach oraz stopień rozwoju sieci społecznych w biznesie.

W niektórych makroregionach otoczenie regionalne miast miało na tle metropolii niewiele mocnych stron (Warszawa, Glasgow). W tych przypadkach można raczej wskazać pewne możliwości rozwojowe, związane przede wszystkim ze wzmocnieniem ośrodków subregionalnych dzięki



Rycina 50. Ocena atrakcyjności metropolii dla nowych inwestycji*

* W skali od 1 – bardzo źle, do 5 – bardzo dobrze (wyniki dla Glasgow dla małej próby, N = 10).

Źródło: opracowanie własne.

inwestycjom w infrastrukturę transportową i teleinformacyjną. Po drugie, pewnych możliwości można było upatrywać w wykorzystaniu ich potencjału endogennego: rolnictwa, turystyki i energii odnawialnej. W przypadku pozostałych makroregionów, do mocnych stron otoczenia regionalnego należała przede wszystkim wysoka jakość życia, związana m.in. z doskonale rozwiniętą infrastrukturą. Wśród bardziej specyficznych atutów można wskazać wysoką kulturę pracy regionu Mälär, przyciągającą kapitał zagraniczny i przekładającą się na dużą wydajność w tradycyjnych rodzajach działalności. Natomiast w Tuluzie i Barcelonie do mocnych stron otoczenia regionalnego należało bardzo wydajne, nowoczesne rolnictwo i towarzyszący mu przemysł spożywczy (zwłaszcza w zachodniej Katalonii) oraz duża atrakcyjność turystyczna wielu obszarów (nadmorskich i górskich).

Słabe strony otoczenia regionalnego metropolii związane były przede wszystkim z małą wydajnością pracy w tradycyjnych sektorach, takich jak rolnictwo (Warszawa) i przemysł (Glasgow), oraz niskim poziomem aktywności zawodowej. Ważnym problemem był też brak odpowiednich zasobów kapitału ludzkiego, związany m.in. z odpływem najaktywniejszych jednostek do ośrodków centralnych (także w Tuluzie, Sztokholmie i Glasgow) lub napływem nisko wykwalifikowanych zagranicznych emigrantów do nadal zależnego od tradycyjnych przemysłów i rolnictwa otoczenia regionalnego (Barcelona). W efekcie otoczenie regionalne metropolii z reguły przegrywało walkę konkurencyjną o kapitał inwestycyjny z obszarem metropolitalnym miasta centralnego.

6.1. NAJWAŻNIEJSZE RELACJE MIĘDZY METROPOLIA I REGIONEM

We wszystkich badanych obszarach metropolitalnych (w uproszczeniu za należące do obszaru uznano gminy położone w odległości do 50 km od centrum ośrodka metropolitalnego) władze samorządów lokalnych wskazywały, że ich gminy są powiązane z miastem centralnym pod względem (ryc. 51a):

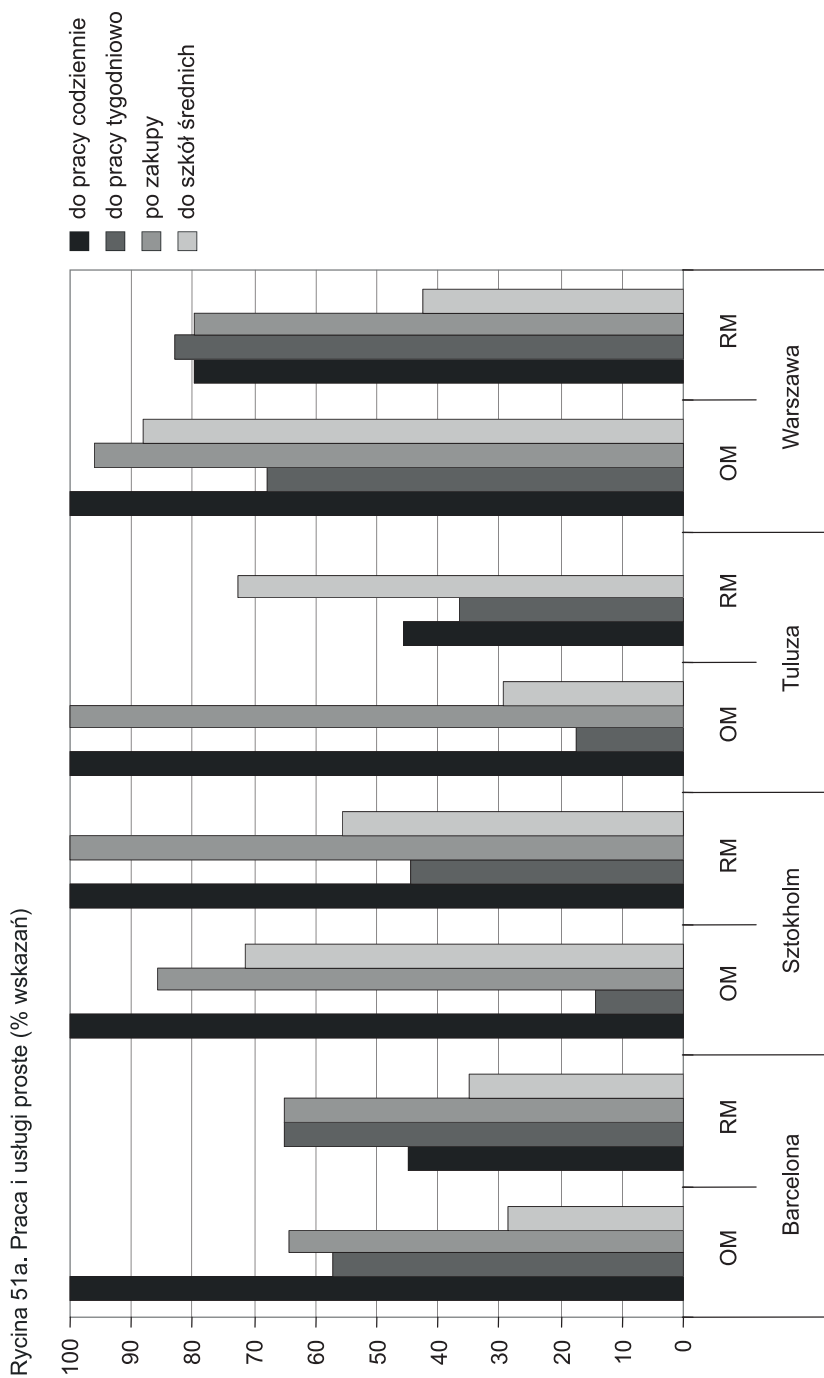
- Codziennych dojazdów do pracy (stosunkowo najmniejsze natężenie w Barcelonie i największe w Sztokholmie i Warszawie),
- Dojazdów po zakupy (z wyjątkiem obszaru metropolitalnego Barcelony),
- Dojazdów studentów do szkół wyższych,
- Dojazdów w celu skorzystania z usług kulturalnych i medycznych.

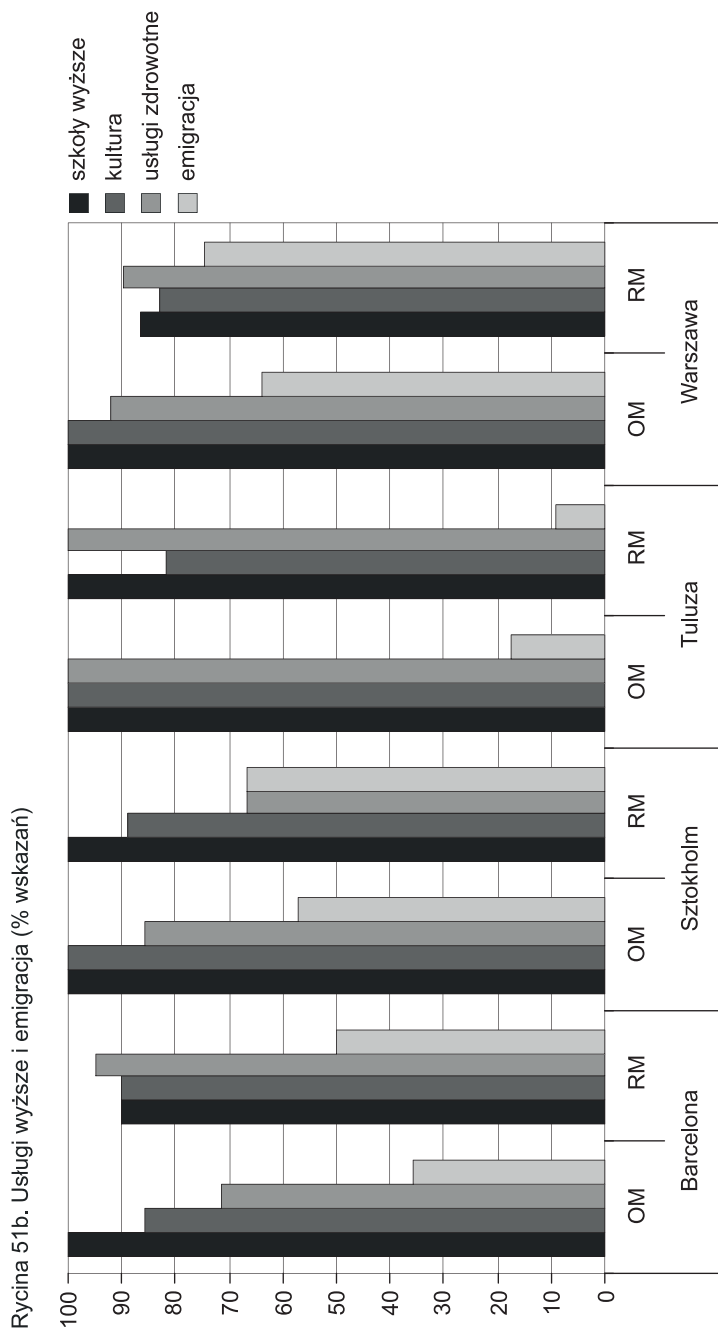
Między poszczególnymi obszarami metropolitalnymi widoczne są natomiast pewne różnice w organizacji systemu szkolnictwa średniego: dojazdy były częste w Sztokholmie i Warszawie, a znacznie rzadsze

w Tuluzie i Barcelonie. Z kolei weekendowe powroty do domu osób pracujących w mieście były charakterystyczne dla Warszawy i Barcelony, a stała emigracja mieszkańców ze strefy podmiejskiej do miasta obserwowana była głównie w przypadku Warszawy i Sztokholmu (ale przy stosunkowo niewielkim natężeniu i osłabieniu tej tendencji w ostatnich latach). W większości dziedzin przeważały tendencje do wzrostu częstości dojazdów (z wyjątkiem Sztokholmu) lub utrzymania się ich poziomu, co może świadczyć o niewielkim wzroście policentryczności obszarów metropolitalnych, przejawiającym się dekoncentracją miejsc pracy i niektórych usług.

W przypadku zewnętrznej strefy makroregionów metropolitalnych (ryc. 51b) największe znaczenie miały dojazdy w celu skorzystania z usług wyższego rzędu: szkolnictwa wyższego, instytucji kultury i ochrony zdrowia. Codzienne dojazdy do pracy były również ważne w przypadku Sztokholmu i Warszawy (powyżej 80% zbadanych gmin), co może wskazywać na większy zasięg funkcjonalnego oddziaływania tych miast. W Barcelonie i Tuluzie była to mniej niż połowa gmin, a ich znaczenie było oceniane jako niewielkie. We wszystkich przypadkach występowały również dojazdy do pracy w rytmie tygodniowym, które największe rozmiary przyjęły w makroregionie Warszawy i Barcelony. Dość rozpowszechnione były też dojazdy po zakupy, ale ich skala nie była duża, zwłaszcza w przypadku Barcelony, ale nawet w Sztokholmie mimo ich powszechności nie miały one dużego natężenie. Na tym tle dojazdy do szkół średnich miały charakter incydentalny. Ośrodki metropolitalne były natomiast atrakcyjnym celem migracji, zwłaszcza w Warszawie (tendencja rosnąca) i Sztokholmie (tendencja malejąca).

Dojazdy do pracy były ważnym czynnikiem konstytuującym funkcjonalny makroregion metropolitalny we wszystkich badanych przypadkach. Z reguły miały one formę dojazdów codziennych, choć w niektórych makroregionach (Warszawa, Barcelona) przyjmowały też formę tygodniową (wynajem mieszkań i powroty weekendowe). Dojazdy te miały wyraźnie dośrodkowy charakter. W efekcie w badanych makroregionach nie można było zaobserwować procesów tworzenia się policentrycznej struktury powiązań funkcjonalnych, charakterystycznych np. dla Randstad w Holandii. W Barcelonie pewien wpływ na to miało też ukształtowanie terenu, ponieważ tamtejsze pasma górskie oddzielają liczne osiedla (dzielnice, gminy) obszaru metropolitalnego, a strategiczne linie komunikacyjne łączące obszar z otoczeniem biegną większymi dolinami. W efekcie zdecydowanie przeważają połączenia dośrodkowe, brakuje natomiast połączeń typu obwodnicowego, integrującego peryferyjne ośrodki obszaru metropolitalnego. Ponadto, w niektórych przypadkach obszar metropolitalny był dość silnie domknięty pod względem dojazdów do pracy – przykładowo





Rycina 51. Powiązania gmin makroregionów z ośrodkiem metropolitalnym (odsetek zbadanych gmin)

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań.

w Glasgow dojazdy nie przekraczały zasięgu 50–70 km, a w Sztokholmie liczba dojeżdżających do pracy z regionu do obszaru metropolitalnego wynosiła około 85 tys. osób, z czego prawie 60% stanowili mieszkańcy pozostałej części regionu metropolitalnego Mälardalen. Dynamika wzrostu liczby tych dojazdów była bardzo duża i w niektórych obszarach w ciągu dekady przekroczyła 50%. Wyjaśnieniem tych procesów może być poprawa dostępności komunikacyjnej Sztokholmu dzięki rozbudowie i poprawie jakości i szybkości infrastruktury transportowej.

Ramka 2. Dojazdy do pracy w regionie Midi-Pyrénées a granice administracyjne

Dojazdy do pracy w ramach makroregionu metropolitalnego można analizować w dwu perspektywach: przepływy w ramach obszaru metropolitalnego oraz przepływy między tym obszarem i jego otoczeniem regionalnym. Większość przepływów na linii dom – praca to dojazdy do pracy w Tuluzie osób z obszaru metropolitalnego – około 110 tys. osób, czyli 40% pracujących w mieście. Widoczny jest również odwrotny kierunek przepływów, który jest jednak istotnie mniejszy: około 35 tys. osób mieszkających w mieście centralnym pracuje w obszarze metropolitalnym, na terenie którego znajduje się około 250 tys. miejsc pracy.

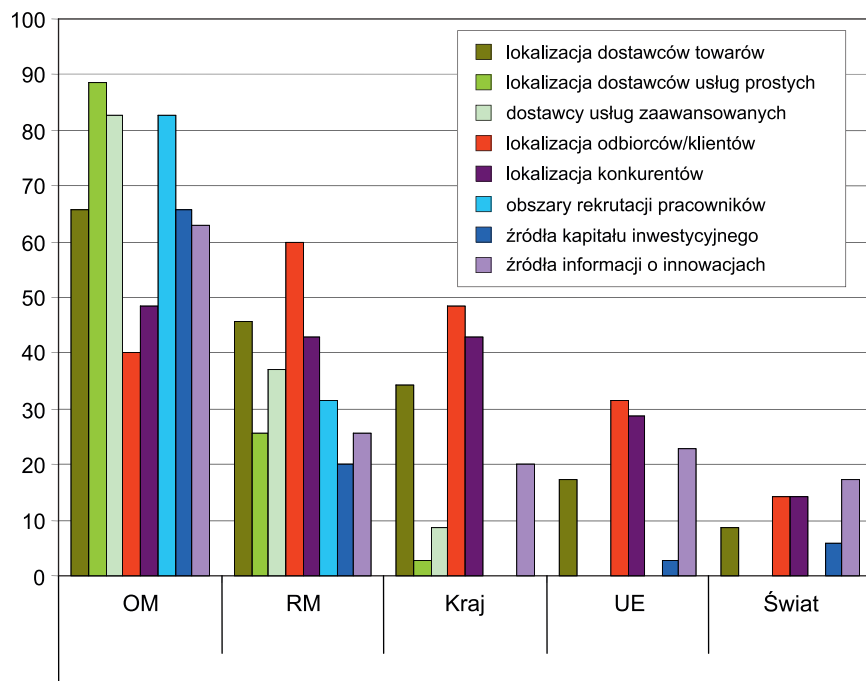
Innym wymiarem powiązań są znacznie mniejsze przepływy pracowników pomiędzy głównymi miastami makroregionu. Do pracy w Tuluzie i jej obszarze metropolitalnym dojeżdża nieco ponad 8 tys. mieszkańców z ośrodków subregionalnych. Najsilniej powiązane z metropolią jest Castelnau-d'Aud – dojeżdżający do obszaru metropolitalnego stanowią 10% czynnych zawodowo osób mieszkających w tym mieście. Jest to szczególnie ciekawy przypadek, ponieważ Castelnau-d'Aud leży poza granicami regionu Midi-Pyrénées, co pokazuje pewną sztuczność istniejących granic administracyjnych. Ogólnie rzecz ujmując, Tuluzę przyciąga pracowników mieszkających w promieniu około 100 km. Widoczne są także przepływy w odwrotnym kierunku. Nieco ponad 5 tys. mieszkańców obszaru metropolitalnego Tuluzę dojeżdża do pracy do ośrodków subregionalnych.

Ośrodki metropolitalne w wielu przypadkach miały monopol na dostarczanie usług wyższego rzędu. Właściwie wszystkie gminy makroregionów metropolitalnych odnotowywały (z reguły sporadyczne) dojazdy swoich mieszkańców w celu skorzystania z tych usług. Stosunkowo najbardziej zdekoncentrowane w makroregionach były usługi zdrowotne, następnie kulturalne, a w najmniejszym stopniu szkolnictwo na poziomie wyższym (głównie w regionach Barcelony i Warszawy, a także filie uczelni wyższych w regionie Tuluzę oraz Uppsala w regionie Sztokholmu). Należy jednocześnie zauważyć, że potencjał ośrodków metropolitalnych pod względem usług wyższego rzędu z reguły znacznie wykraczał poza granice badanych makroregionów. Ponadto w niektórych regionach nie istniały inne ośrodki miejskie, mogące konkurować pod tym względem z metropolią (Glasgow, ale przy wyraźnym oddziaływaniu konkurencyjnego Edynburga).

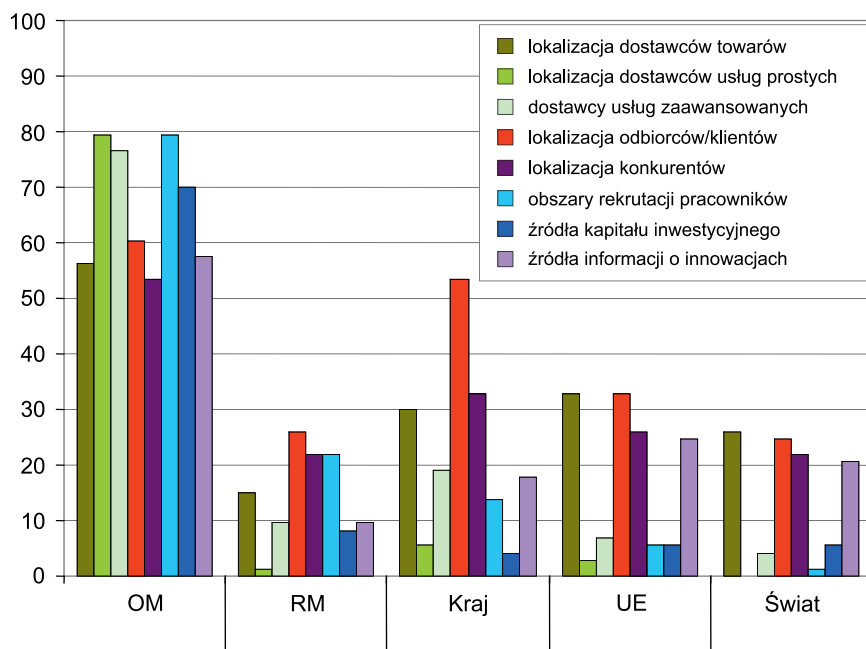
Przepływy migracyjne w obrębie makroregionów metropolitalnych miały zróżnicowany charakter. Pierwszym istotnym wymiarem zróżnicowań był podział na migracje krajowe i zagraniczne. Te ostatnie miały duże znaczenie w przypadku regionu Sztokholmu i Barcelony, chociaż w Mälär imigrantów przyciągał przede wszystkim obszar metropolitalny, a w Katalonii atrakcyjne były zarówno rdzeń, jak i peryferie makroregionu. Natomiast w układzie metropolia–region następowała segmentacja przepływów migracyjnych. Z jednej strony w obrębie obszaru metropolitalnego zachodziły procesy suburbanizacyjne, które dotyczyły ludności w średnim wieku, przede wszystkim rodzin z dziećmi. Natomiast na dalsze odległości, często do miejsca pochodzenia, emigrowały osoby w wieku poprodukcyjnym. Z reguły ten odpływ był równoważony napływem do ośrodków metropolitalnych młodych osób z wyższym wykształceniem (na przykład w Warszawie i Glasgow). Ważnym obszarem źródłowym tych migracji było otoczenie regionalne metropolii, a w przypadku obszaru metropolitalnego Barcelony w ostatniej dekadzie także inne prowincje hiszpańskie oraz, zwłaszcza ostatnio (podobnie jak w Glasgow), inne państwa członkowskie UE (głównie nowe).

W badanych makroregionach regionalnych systemy produkcyjne były rozwinięte w różnym stopniu (ryc. 52). Na podstawie badań ankietowych przedsiębiorstw, dotyczących znaczenia poszczególnych zasięgów rynkowych, m.in. w powiązaniach zaopatrzeniowych oraz w zbycie, można zauważyć domknięcie procesów gospodarczych w obszarach metropolitalnych – największe pod względem korzystania z usług (zarówno prostych, jak i wyspecjalizowanych), rekrutacji pracowników oraz źródeł kapitału inwestycyjnego. Znaczenie otoczenia regionalnego metropolii było bardzo zróżnicowane. W przypadku Barcelony widoczny był bardzo duży wpływ zaplecza regionalnego metropolii, przede wszystkim jako siedziby odbiorców i klientów firm obszaru metropolitalnego (region miał większe znaczenie niż rynek krajowy). W mniejszym stopniu dotyczyło to dostawców towarów oraz usług, a bardziej usług zaawansowanych. Ponadto regionalna konkurencja nie ustępowała znacząco konkurencji krajowej. Co interesujące, region był również źródłem informacji o innowacjach wdrażanych przez przedsiębiorstwa działające w obszarze metropolitalnym miasta. Tuluza była także dość mocno powiązana ze swoim otoczeniem regionalnym (dostawcy, odbiorcy i pracownicy), jednak region wyraźnie ustępował powiązaniom z innymi regionami kraju (przede wszystkim pod względem źródeł kapitału inwestycyjnego oraz źródeł informacji o innowacjach). Na tym tle uderzające było marginalne znaczenie rynków zagranicznych, co być może wynikało z faktu operowania na tych rynkach wąskiej grupy najważniejszych przedsiębiorstw (Ramka 3). W przypadku Sztokholmu i Warszawy znaczenie otoczenia regionalnego

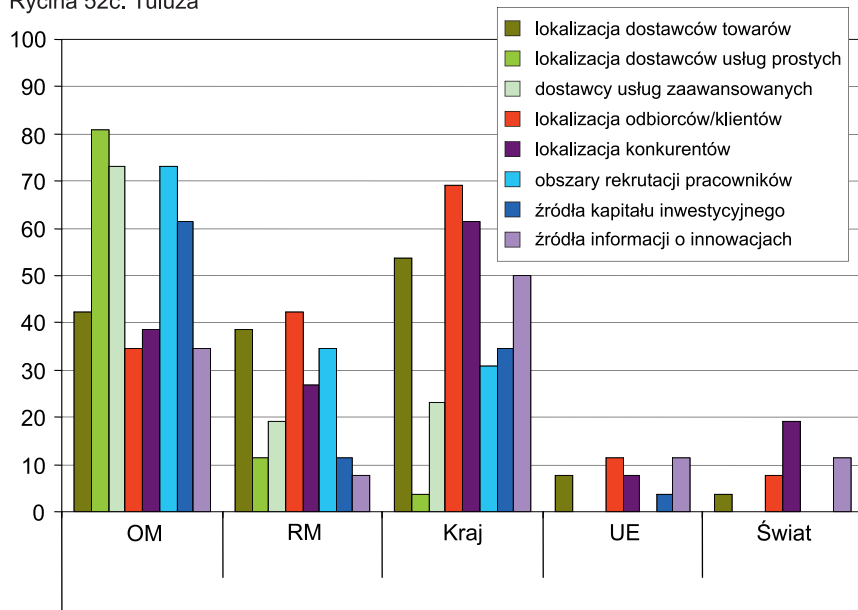
Rycina 52a. Barcelona



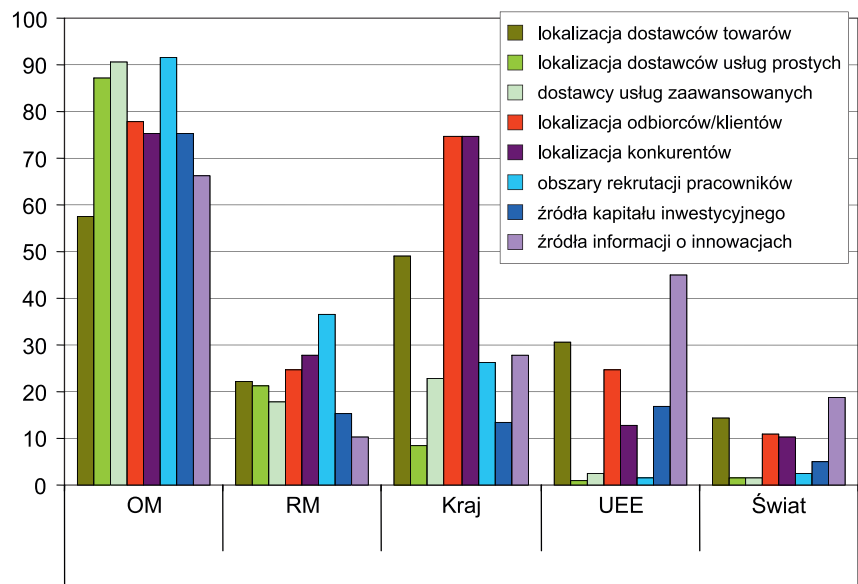
Rycina 52b. Sztokholm



Rycina 52c. Tuluza



Rycina 52d. Warszawa



Rycina 52. Powiązania przestrzenne przedsiębiorstw zlokalizowanych w obszarach metropolitalnych*

* W odpowiedzi można było wskazać dwa najistotniejsze rynki.

Źródło: opracowanie własne.

było niewielkie. Metropolia sztokholmska była najsilniej zinternacjonalizowana pod względem lokalizacji dostawców (ale również odbiorców i źródeł informacji o innowacjach) – na równi w wymiarze europejskim i krajowym. W przypadku Warszawy stopień internacjonalizacji nie był równomierny, tj. ważniejsze było zagraniczne zaopatrzenie (w tym w informacje o innowacjach) niż zbyty towarów, które były rozprowadzane przede wszystkim na rynku krajowym.

Ramka 3. Dolina lotnicza w makroregionie Tuluzy – powiązania kooperacyjne

W Midi-Pyrénées około 55 tys. miejsc pracy było związanych z przemysłem lotniczym (40% bezpośrednio, 30% pośrednio, pozostałe 30% to zatrudnienie w innych rodzajach działalności), z czego 10 tys. osób zatrudniał Airbus. Pracownicy związani z przemysłem lotniczym stanowią nieco ponad 5% ogółu pracujących w regionie (Ruhlmann 2007). Przemysł lotniczy jest skoncentrowany w obszarze metropolitalnym Tuluzy, który skupia 3/4 miejsc pracy w tej branży. Jednakże w innych częściach regionu również zlokalizowane są ośrodki przemysłu lotniczego (Pamiers, Villefranche-de-Rouergue, Figeac, Tarbes, Louey). Przemysł lotniczy jest również dobrze rozwinięty w regionie Akwitanii, położonym na zachód od Midi-Pyrénées. Oba regiony stanowią *de facto* jeden funkcjonalny obszar przemysłu lotniczego (i działalności pokrewnych), skupiający ponad 1000 firm, silnie powiązanych kooperacyjnie. Jego rozwój wspiera prężnie działająca organizacja Aerospace Valley, która skupia około 550 przedsiębiorstw i instytucji związanych z przemysłem lotniczym (oraz kosmicznym) z obszaru obu regionów (Aerospace Valley, INSEE 2008). Jest to klaster lotniczy z rozwiniętą strukturą współpracy wewnętrznej i silnymi powiązaniami międzynarodowymi, prężnym zapleczem B + R i specjalistycznym szkolnictwem wyższym, promowany przez władze regionalne i krajowe (por. np. Jalabert, Zuliani 2009). Niewątpliwym centrum tego grona jest Tuliza, co pokazuje znaczenie funkcji kontrolnych metropolii nie tylko w kontekście regionu, ale też w układzie ponadregionalnym.

We wszystkich regionach otoczenie regionalne metropolii pełniło funkcje rekreacyjno-wypoczynkowe, których znaczenie w rozwoju regionów było jednak bardzo zróżnicowane i w dużej mierze zależne od jego atrakcyjności w wymiarze ponadregionalnym (np. Katalonia – obszary nadmorskie i górskie). Jedynie w przypadku otoczenia regionalnego Warszawy funkcje rekreacyjno-wypoczynkowe były mało istotne, co częściowo wynikało z konkurencji innych regionów kraju. Funkcje turystyczne odgrywały natomiast istotną rolę w przypadku niektórych układów lokalnych w Szkocji, co uzupełniało ofertę Glasgow jako centrum kulturalnego, konferencyjnego i handlowego. Z reguły walory wypoczynkowo-rekreacyjne otoczenia regionalnego były istotne, ponieważ poprawiały jakość życia oraz atrakcyjność całego obszaru (np. region Sztokholmu – turystyka o charakterze przyrodniczym oraz sportowym, bardzo wysoka jakość infrastruktury rekreacyjnej i intensywne zagospodarowanie walorów przyrodniczych). W regionie Midi-Pyrénées otoczenie regionalne również

stanowiło zaplecze rekreacyjne dla mieszkańców Tuluzy (zróżnicowany krajobraz, rozwinięta turystyka górską, uzdrowiska, atrakcyjne tereny wiejskie, zabytkowe małe i średnie miasta).

6.2. DETERMINANTY POWIĄZAŃ I PROCESY POLARYZACJI – DYFUZJI

Jak pokazały analizowane studia przypadku, duże różnice pod względem struktur społeczno-gospodarczych, które wskazywały na potencjalną komplementarność metropolii i jej otoczenia regionalnego, nie były wystarczającym czynnikiem sprzyjającym rozwojowi powiązań między tymi układami terytorialnymi. Najjaskrawiej było to widoczne na przykładzie Mazowsza, w którym obszar metropolitalny Warszawy funkcjonował w ramach wyznaczanych przez globalną gospodarkę informacyjną, podczas gdy pozostała część regionu pozostawała w tradycyjnym agrarno-przemysłowym paradygmacie rozwoju (Ramka 4). Z drugiej strony, mimo odmienności struktur społeczno-gospodarczych, powiązania funkcjonalne w regionie Barcelony były dobrze rozwinięte, co wynikało przede wszystkim z dużego endogennego potencjału rozwojowego w obu tych układach terytorialnych. W regionie Mälär sytuacja do pewnego stopnia była podobna do Mazowsza, ale otoczenie regionalne potrafiło wykorzystać endogenny potencjał rozwojowy związany z działalnością przetwórczą i obsługą logistyczną metropolii. Jednak wciąż widoczny był historyczny podział aktywności gospodarczej między ośrodki subregionalne. W zachodniej części regionu, tradycyjnie opartej na przemyśle i górnictwie, nadal istotną część struktury gospodarczej stanowi przemysł, współcześnie charakteryzujący się dość wysokim poziomem technologicznym. Z kolei wschodnia część regionu, tradycyjnie pełniąca funkcje handlowo-transportowe, miała funkcje wyższego rzędu i charakteryzowała się bardziej zdywersyfikowaną strukturą gospodarczą. Natomiast w regionie Tuluzy powiązania wynikały z jednej strony z funkcji pełnionych przez ośrodek metropolitalny na rzecz jego otoczenia, a z drugiej strony z wysokiej jakości życia w otoczeniu regionalnym. W regionie Glasgow otoczenie metropolii było jedynie zapleczem rekreacyjno-wypoczynkowym dla mieszkańców metropolii, strefą żywicielską, a także uzupełnieniem niedoborów na metropolitalnym rynku pracy. W Szkocji można natomiast wskazać inny przykład komplementarności struktur w zakresie sektora finansowego między Glasgow i Edynburgiem – w tym pierwszym dominowały *back office and contact functions*, a w Edynburgu – *high quality functions*.

Ramka 4. Województwo mazowieckie – przykład wewnątrzregionalnych różnic cywilizacyjnych

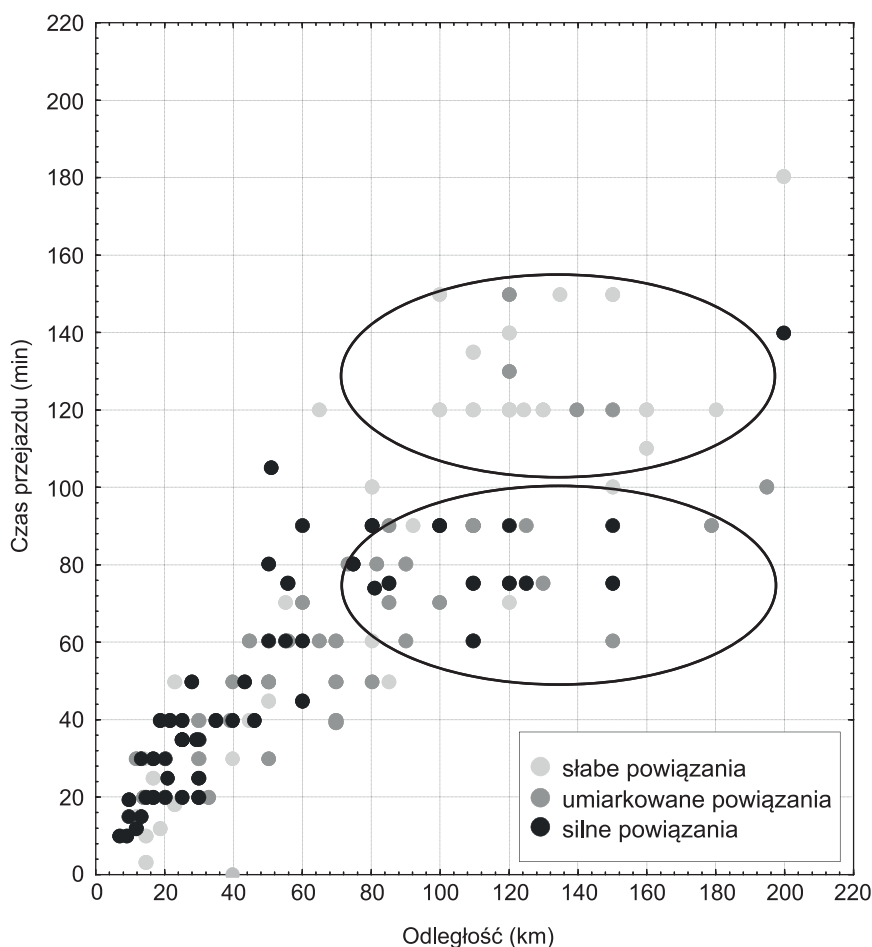
W makroregionie metropolitalnym Warszawy istniała wyraźna dychotomia struktur społeczno-gospodarczych w układzie metropolia – region, co wyrażało się największym w kraju zróżnicowaniem wewnętrznym województwa. Dychotomia między metropolią i regionem, poza różnicami w poziomie rozwoju (stosunek PKB *per capita* 2 do 1), przejawiała się w strukturze gospodarczej – rozwinięty sektor usług wyższego rzędu o znaczeniu ogólnokrajowym w zdeindustrializowanej metropolii i mało wydajne rolnictwo o funkcji socjalnej, dominujące na pozostałym obszarze regionu, poza ośrodkami subregionalnym o charakterze przemysłowym (branże tradycyjne). Inna kluczowa różnica dotyczyła jakości kapitału ludzkiego – o ile w Warszawie odsetek osób z wyższym wykształceniem wynosił około 40%, o tyle w niektórych wiejskich gminach województwa mazowieckiego nie przekraczał 1%. Także wyposażenie infrastrukturalne, mimo pewnych braków w stolicy i jej otoczeniu, było przede wszystkim słabo rozwinięte w peryferyjnych obszarach wiejskich. Ponadto stopień integracji wewnętrznej regionu, związany z istniejącymi sieciami transportowymi, był bardzo niski, gdyż infrastruktura kolejowa i drogowa była bardzo zaniedbana i charakteryzowała się małą przepustowością.

Podobieństwo struktury społeczno-gospodarczej – niezależnie od tego, czy dotyczyło całego makroregionu, czy tylko najważniejszych ośrodków subregionalnych – sprzyjało rozwojowi powiązań wewnątrzregionalnych. W tym drugim przypadku wiązało się to z pewną hierarchicznością powiązań (ośrodek metropolitalny – ośrodki subregionalne – otoczenie regionalne). W szczególności bardzo istotnym elementem ułatwiającym rozwój powiązań między metropolią i regionem było ich podobieństwo pod względem jakości kapitału ludzkiego oraz stopnia innowacyjności. Powiązania te były bardzo silne zwłaszcza w Barcelonie m.in. na skutek wysokiego poziomu cywilizacyjnego zarówno obszaru metropolitalnego, jak i pozostałej części regionu, oraz silnego poczucie wspólnoty etnicznej (jak chcą władze hiszpańskie) lub narodowej (jak wolą Katalończycy).

Rozwój otoczenia regionalnego w dużej mierze zależał od jakości życia, która zapobiega odpływowi wysoko wykwalifikowanych specjalistów z regionu do metropolii. W efekcie ułatwiało to rozwój działalności o dużej wartości dodanej, wymagającej zatrudnienia specjalistów wysokiej klasy. Mogli nimi być mieszkańcy regionu, ale także odpowiedni fachowcy spoza metropolitalnego rynku pracy. Przykład Barcelony potwierdza tę tezę, aczkolwiek trzeba wziąć pod uwagę, że zwłaszcza w przypadku migrantów (a tylko w okresie 2002–2006 ludność obszaru metropolitalnego Barcelony wzrosła o 10%) wybór miejsca osiedlenia zależał w dużym stopniu od kosztów utrzymania, które były najwyższe w Barcelonie.

W rozwoju powiązań między metropolią i regionem dużą rolę odrywała rozwinięta sieć transportowa, na co między innymi wskazywały badania władz samorządowych w makroregionach metropolitalnych (ryc. 53).

W szczególności infrastruktura transportowa miała największe znaczenie w odległości od 80 do 160 km od ośrodka metropolitalnego. W tej odległości powiązania były silne lub umiarkowane⁵² w przypadku gmin, które deklarowały czas dojazdu krótszy od 90 minut. Dłuższy czas dojazdu implikował natomiast znacznie słabsze powiązania. Z kolei w bliższej odległości od centrum metropolii czas dojazdu krótszy od 60 minut odgrywał stosunkowo mniejszą rolę niż położenie względem centrum regionu.



Rycina 53. Powiązania z miastem centralnym a dostępność transportowa

Źródło: opracowanie własne.

⁵² Siłę powiązań między gminą a ośrodkiem metropolitalnym obliczono jako sumę wskazań w pytaniach 6–8 (punktując: słabo – 1, średnio – 2, silnie – 3) ankiety dla samorządów lokalnych (Aneks 9). Następnie dokonano podziału gmin na trzy klasy przy wykorzystaniu metody naturalnej przerwy.

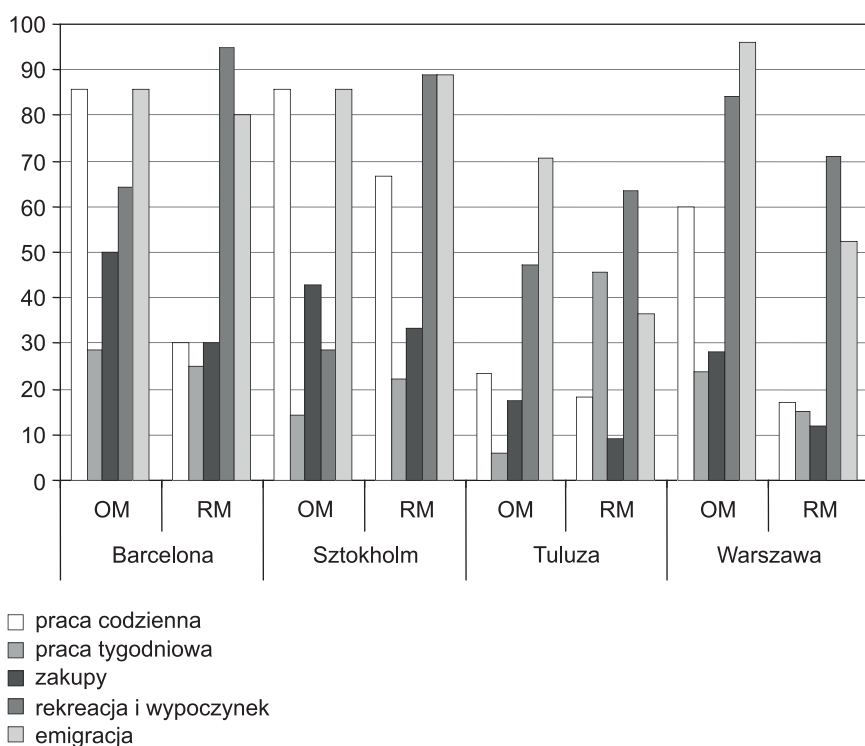
Ponadto należy zauważyć, że w ocenie samorządów lokalnych dostępność komunikacyjna miasta centralnego miała wpływ na rozwój gminy (od 50% w przypadku regionu Tuluzy i do 80% w przypadku regionu Warszawy). Jednocześnie w gminach dobrze skomunikowanych z ośrodkiem metropolitalnym zazwyczaj uważano, że pozytywnie wpływa to na ich rozwój, a w źle skomunikowanych – że negatywnie. Z kolei w większości przypadków do najsłabiej rozwiniętych obszarów makroregionów należały te, które były najsłabiej skomunikowane z ośrodkiem metropolitalnym, czyli położone w oczkach sieci transportowej lub na peryferiach regionu.

Ruchy odśrodkowe zachodzące w obszarach metropolitalnych dotyczyły przede wszystkim procesów suburbanizacyjnych, których natężenie w ostatnich latach (poza Sztokholmem) wyraźnie wzrosło. W przypadku Barcelony i Sztokholmu proces rozwoju policentrycznej struktury obszarów metropolitalnych był najbardziej zaawansowany, gdyż w większości gmin położonych w odległości do 50 km od centrum miasta dojazdy do pracy w rytmie dziennym były równie częste jak przenoszenie się mieszkańców miasta centralnego do tych gmin na stałe (ryc. 54). W tym procesie na przykładzie Barcelony można odnotować w ostatnim okresie pewne zmiany. Wzrost kosztów utrzymania w samej Barcelonie, przy jednoczesnym dobrym skomunikowaniu z obszarami pozametropolitalnymi, sprzyjał suburbanizacji. Z drugiej strony, dynamiczny rozwój obszaru metropolitalnego Barcelony sprzyjał nasilonej imigracji, obejmującej różne strefy obszaru metropolitalnego. Do pewnego stopnia w ostatniej dekadzie procesy te wzajemnie znosiły się, prowadząc jednak łącznie do szybkiego wzrostu metropolii barcelońskiej.

W obszarze metropolitalnym Warszawy również w ponad połowie gmin odnotowano dojazdy do pracy, ale zarówno ich natężenie, jak i tempo wzrostu było bardzo umiarkowane. W przypadku Tuluzy podobną tendencję zaobserwowano tylko w 25% gmin, ale przy znacznie większym natężeniu i tempie wzrostu dojazdów niż w Warszawie. Podobnie sytuacja wyglądała pod względem dojazdów do miasta centralnego po zakupy, które były incydentalne w Tuluzie i Warszawie i dość powszechne w Barcelonie i Sztokholmie. W obszarze metropolitalnym Warszawy i Barcelony stosunkowo największe znaczenie miały dojazdy o charakterze rekreacyjnym. W Tuluzie dotyczyło to mniej niż połowy gmin, a w Sztokholmie zaledwie 1/3.

Większość gmin otoczenia regionalnego pełniła także funkcje rekreacyjno-wypoczynkowe dla mieszkańców metropolii. W porównaniu z gminami obszaru metropolitalnego w największym stopniu dotyczyło to regionów Sztokholmu i Barcelony. Tylko w Warszawie wraz ze wzrostem odległości od centrum znaczenie tej funkcji malało. Istnieje

duże prawdopodobieństwo, że ten rodzaj powiązań przekładał się w największym stopniu na późniejsze decyzje migracyjne. Stałe osiedlanie się mieszkańców miasta centralnego największe rozmiary przyjęło bowiem w otoczeniu regionalnym Barcelony i Sztokholmu, podczas gdy w Warszawie i Tuluzie jego skala była dość ograniczona. W przypadku Sztokholmu i Tuluzy w rozwoju gmin otoczenia regionalnego pewną rolę odgrywały dojazdy do pracy – codzienne w pierwszym przypadku i tygodniowe w drugim. W Barcelonie te rodzaje dojazdów notowano w 30% gmin, a w Warszawie tylko w 15% gmin położonych dalej niż 50 km od centrum miasta.



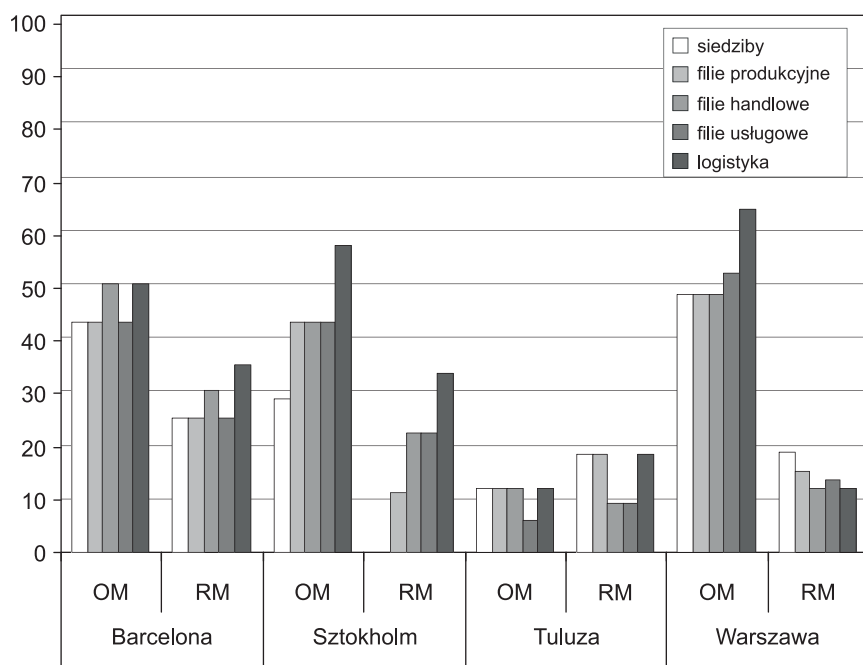
Rycina 54. Powiązania gmin makroregionów z ośrodkiem metropolitalnych – dojazdy lub migracje mieszkańców ośrodka metropolitalnego (odsetek zbadanych gmin)

Źródło: opracowanie własne.

We wszystkich obszarach metropolitalnych z wyjątkiem Tuluzy w około połowie gmin stwierdzono, że na ich terenie lokalizowane są filie przedsiębiorstw, których mają siedzibę w mieście centralnym (ryc. 55)⁵³.

⁵³ W przypadku Tuluzy na wyniki mogła wpłynąć struktura jednostek przestrzennych: gmina Tuluza (miasto centralne) jest bowiem stosunkowo mała, otoczona wieloma

Zazwyczaj były to obiekty związane z funkcjami logistycznymi, ale pozostałe rodzaje działalności (produkcja, handel czy usługi) tylko nieznacznie im ustępowały. W obszarze metropolitalnym Barcelony i Sztokholmu dość duża była rola filii handlowych. W Tuluzie najczęściej natomiast lokowano filie produkcyjne, a w Barcelonie pod tym względem można zaobserwować największą stagnację. Należy jednocześnie zauważyć, że zwiększona aktywność rozwojowa obszaru metropolitalnego prowadziła do powstania zarówno enklaw zamożności, jak i ubóstwa. Z reguły wynikało to z klasycznych procesów segregacji i sukcesji postulowanych przez zwolenników teorii ekologii społecznej, zachodzących obecnie w większej skali przestrzennej obszaru metropolitalnego.



Rycina 55. Lokalizacja firm z ośrodków metropolitalnych

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie badań ankietowych można też zauważyć, że otoczenie regionalne (z wyjątkiem Katalonii) nie było z reguły istotnym miejscem lokalizacji oddziałów firm działających w mieście centralnym.

gminami o charakterze miejskim, na których terenie zlokalizowano bardzo dużą liczbę przedsiębiorstw. Zatem respondenci, odpowiadając na pytanie o powiązania z miastem centralnym, nie wskazywali połączeń z gminami otaczającymi Tuluzę, które stanowiły spójny miejski region funkcjonalny.

Przedsiębiorstwa metropolitalne na obszarze zaplecza regionalnego najczęściej uruchamiały działalność magazynową, choć w Warszawie istniały również siedziby firm, inaczej niż w Mälär.

We wszystkich regionach następował proces wymywania pracowników o najwyższych kwalifikacjach, a także młodych osób zdobywających wykształcenie, z otoczenia regionalnego do metropolii (saldo migracji gmin badanych makroregionów metropolitalnych przedstawiono w Aneksie 11). Główną tego przyczyną była koncentracja najlepiej opłacanych miejsc pracy w ośrodku metropolitalnym i jego bezpośrednim otoczeniu. Wiązało się to też z zaawansowaniem technologicznym działalności prowadzonej w centrum regionu oraz stopniem innowacyjności nowych przedsięwzięć, a także z rozwiniętym sektorem usług informacyjnych. Z reguły możliwości rozwojowe w otoczeniu regionalnym, w tym związane z wysoką jakością życia, nie rekompensowały atrakcyjności rynku pracy obszaru metropolitalnego. Była to jedna z podstawowych przyczyn wzrostu różnic w poziomie rozwoju między metropolią i regionem. Wyjątkiem na tym tle był makroregion Tuluzy, w którym widoczne było stosunkowe równoważenie się wymywania i rozprzestrzeniania procesów rozwojowych. Młodzi ludzie wyjeżdżali na studia do Tuluzy i zazwyczaj tam rozpoczynali pracę zawodową, ale ludzie w średnim wieku, założywszy rodziny, przenosili się poza miasto, najczęściej na teren obszaru metropolitalnego, ale też i dalej (w tym do ośrodków subregionalnych), czemu sprzyjała dobrze rozwinięta sieć drogowa łącząca Tuluzę z ośrodkami subregionalnymi.

6.3. INTERWENCJA PUBLICZNA W UKŁADZIE METROPOLIA – REGION

Sieci współpracy w makroregionach metropolitalnych badanych miast były dość zróżnicowane. Jak pokazały studia przypadków, czynnikiem utrudniającym rozwój współpracy było uzależnienie od bieżącej sytuacji politycznej (np. Mazowsze i Katalonia), podczas gdy czynnikiem sprzyjającym była umiejętność oddolnego wypracowania zinstytucjonalizowanego modelu współpracy. Znaczącą rolę w jego tworzeniu miał też podział administracyjny. Istnienie władz odpowiedzialnych za rozwój całego regionu w przypadku regionów Warszawy i Barcelony, przy nadmiernym upolitycznieniu relacji, nie ułatwiało rozwoju współpracy. Natomiast brak tych władz wymuszał pewne działania oddolne, które nierzadko cechowały się większą efektywnością w porównaniu z rozwiązaniami odgórnymi. Do najważniejszych przejawów oddolnej współpracy na poziomie makroregionalnym należało planowanie przestrzenne (Glasgow, Tuluza) oraz rozwój sieci transportowych (Barcelona, Sztokholm).

Ramka 5. Integracja transportowa – przykład Sztokholmu

W Sztokholmie władze pięciu podregionów i zlokalizowanych w nim gmin wyszły z inicjatywą En Bättre Sits, mającą na celu polepszenie dostępności, jakości i szybkości infrastruktury transportowej. Było to spowodowane m.in. nieuwzględnieniem specyfiki regionu Mälardalen w planowaniu na poziomie krajowym. Inicjatywa działa jako forum dialogu regionalnych i lokalnych władz publicznych oraz przedstawicieli wyspecjalizowanych instytucji centralnych zajmujących się transportem. Jej celem jest wypracowanie konsensu dotyczącego priorytetów inwestycyjnych i uwzględniania interesów poszczególnych aktorów, jak również interesu całego regionu metropolitalnego oraz przedsiębiorców i mieszkańców, a także ochrony środowiska.

Władze ośrodka metropolitalnego były z reguły dominującym podmiotem w określaniu wzajemnych relacji między metropolią i regionem. W niektórych przypadkach ambicje władz miejskich miały jednak większy, krajowy zasięg (Warszawa), w innych władze regionalne i miejskie nie były zainteresowane powołaniem dodatkowego metropolitalnego szczebla administracji (Barcelona). Ten ostatni przypadek, w którym poszukuje się na ogół konfliktów w relacji do Regionu Autonomicznego Katalonii, pokazuje złożoność problematyki i świadczy o tym, że w odniesieniu do Katalonii na ogół nie docenia się znaczenia interesów wewnątrzregionalnych. Powołanie w 1974 r. władz metropolitalnych wywołało natychmiastową negatywną reakcję zarówno miasta Barcelona, jak i władz regionu, w wyniku czego po 13 latach (w 1987 r.) władze metropolitalne zostały zlikwidowane decyzją władz regionu.

Rywalizacja w ramach makroregionów metropolitalnych przyjmowała różnorodną postać, przede wszystkim zabiegów o lokalizację strategicznych inwestycji zewnętrznych, w większym lub mniejszym stopniu obecnych we wszystkich makroregionach. Szczególnie zażarta pod tym względem rywalizacja była w obszarach metropolitalnych, podobnie jak w przypadku przyciągania najzamożniejszych mieszkańców.

Innym przejawem rywalizacji była walka o wpływy polityczne i elektorat, widoczna przede wszystkim w regionach mających władze regionalne oraz ambitnych subregionach, dążących do przyciągnięcia części usług wyższego rzędu z ośrodka metropolitalnego (region Tuluzy – szkolnictwo wyższe, region Warszawy – funkcje akademickie i kulturalne).

Stopień koordynacji działań w wymiarze regionalnym był zróżnicowany – dość niski w regionach mających władze samorządowe o dość szerokim zakresie kompetencji (Mazowsze: m.in. kolej samorządowe, drogi wojewódzkie, opieka zdrowotna na poziomie specjalistycznym, planowanie przestrzenne; Katalonia – własny skarb, policja, liczne spółki np. Generalna Dyrekcja Dróg, Infrastruktura Kolejowa Katalonii, Kolej Katalonii, Korporacja Mediów Audiowizualnych). Przykładowo

w Katalonii prowadzi się intensywne prace nad planowaniem przestrzennym w skali całego regionu, jednak wobec braku niezbędnych środków efekty są niezbyt widoczne, ponieważ najwięcej kompetencji i środków mają gminy, te zaś ostrożnie i tylko w bardzo uzasadnionych przypadkach wchodzi w sieci współpracy terytorialnej w ściśle określonych sferach (komunikacja, ochrona środowiska, itp.). Podobna jest sytuacja na Mazowszu, gdzie również, mimo istnienia regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego, władztwo w tej materii pozostaje w gestii samorządów lokalnych, które realizują własną politykę w tym zakresie.

Natomiast koordynacja działań jest dość duża w regionie Midi-Pyrénées. Wiąże się to z rozbudowanymi formami współpracy między różnymi poziomami administracji (zarówno w wymiarze horyzontalnym, jak i wertykalnym). Koordynacji sprzyja także wyposażenie władz regionalnych w dość duże kompetencje oraz budżet inwestycyjny – region odpowiada m.in. za szkolnictwo średnie i zawodowe, planowanie przestrzenne, rozwój gospodarczy oraz transport (infrastruktura drogowa i kolejowa, finansowanie i organizacja transportu publicznego – drogowego i kolejowego).

W opisywanych przypadkach na poziomie regionalnym często brakowało instytucji mających istotne kompetencje. Pozarządowy region Mälär w Szwecji był odpowiedzialny za koordynację działań oddolnych, w tym służących promocji obszaru w celu zwiększenia konkurencyjności metropolii i jej otoczenia regionalnego. Szwecja jest tu szczególnym przypadkiem, ponieważ podział kompetencji przypomina klepsydrę – kompetencje w zakresie planowania, tworzenia standardów i procesów decyzyjnych są podejmowane na szczeblu centralnym, natomiast realizacja programów i polityk odbywa się na poziomie gmin, które dysponują zarówno kompetencjami w zakresie ustalania sposobu wykonywania zadań, jak i daleko idącą autonomią fiskalną oraz dotyczącą sposobu zagospodarowania środków.

Także w przypadku zachodniej Szkocji największe kompetencje ma poziom lokalny. W efekcie lokalne sieci współpracy między gminami są bardzo mocne, ale na poziomie makroregionu brakuje koordynacji. Do pewnego stopnia ta luka jest wypełniona na poziomie rządowym (Rząd Regionalny Szkocji), którego kompetencje dotyczą między innymi: kolejnictwa, ochrony środowiska i ochrony przeciwpowodziowej. Innym przykładem działań na poziomie ogólnokrajowym jest Government Relocation Programme, który ma na celu przenoszenie części usług publicznych poza Londyn i region południowo-wschodni, czego efektem jest między innymi lokalizacja skomputeryzowanego rządowego rejestru i centrum danych statystycznych w zachodniej Szkocji (Dumfries).

Ponadto dość często poszczególne obszary makroregionów poszukują na własną rękę sposobów na rozwój potencjału endogennego. Przykładowo

najbardziej rolniczy obszar Dumfries i Galloway w zachodniej Szkocji wspólnie z położonym w strefie oddziaływania Edynburga regionem Scottish Borders podejmuje działania w zakresie m.in. zastosowania nowoczesnego wzornictwa w tradycyjnym sektorze tekstylnym.

Relacje między miastem i otaczającym je regionem zajmowały różne miejsca w strategiach działań władz publicznych różnych szczebli. W niektórych przypadkach można było dostrzec dążenie do wyrównywania poziomu rozwoju, przejawiające się faworyzowaniem obszarów peryferyjnych (Mazowsze – instrumenty wyrównawcze skierowane do przedsiębiorstw i samorządów; Wielka Brytania – program relokacji do regionów peryferyjnych na poziomie rządowym; Szkocja – celem strategicznym jest zmniejszanie wewnątrzregionalnej luki rozwojowej). W innych makroregionach wyraźna była natomiast dominacja obszaru metropolitalnego. Przykładowo, obszar metropolitalny Barcelony zależnie od sposobu jego delimitacji liczy od 3,7 do 4,9 mln ludzi, a zatem obejmuje zdecydowaną większość populacji Katalonii i koncentruje się na nim większość aktywności ekonomicznej o znaczeniu regionalnym i ponadnarodowym, w tym międzynarodowym. W Szwecji podejmowano działania na rzecz funkcjonalnego powiązania całego makroregionu poprzez wzmocnienie ośrodków subregionalnych drugiego i trzeciego rzędu, przede wszystkim poprzez tworzenie parków technologicznych, centrów logistycznych i handlowych oraz nowych osiedli mieszkaniowych. Parki technologiczne budowano wokół filii bądź jednostek większych uczelni w celu lokalizacji firm działających w sektorze ICT i biotechnologii (Kista i Flemingsberg) i zwiększenia potencjału badawczo-rozwojowego regionu.

W większości makroregionów skupiano się na próbie wykorzystania endogennego potencjału poszczególnych obszarów przy założeniu pozytywnego wpływu rozwoju obszaru metropolitalnego na jego otoczenie regionalne.

Ramka 6. Koncepcja polaryzacji i dyfuzji w regionie Midi-Pyrénées

W regionie Midi-Pyrénées polityka rozwoju opiera się na koncepcji polaryzacji i dyfuzji. Szansy dla rozwoju całego regionu upatruje się przede wszystkim w rozwoju Tuluzy (nowoczesne technologie, R + B w zakresie lotnictwa, przemysłu kosmicznego, farmacji i medycyny, chemii oraz przetwórstwa rolno-spożywczego) i stworzeniu warunków do rozprzestrzeniania rozwoju – głównie poprzez rozwój wysokiej jakości sieci transportowej, ale też poprzez inwestycje w kapitał ludzki (rozwój szkolnictwa wyższego w ośrodkach subregionalnych) oraz tworzenie stref aktywności przemysłowej poza obszarem metropolitalnym. Wzmacniane jest także nowoczesne, wyspecjalizowane rolnictwo (też w formie rolnictwa ekologicznego, tradycyjnego, również w połączeniu z agroturystyką) traktowane (wraz z przemysłem spożywczym) jako ważny zasób endogeniczny terenów wiejskich regionu.

Do najważniejszych działań podejmowanych w celu rozprzestrzenienia rozwoju z metropolii do bardziej peryferyjnych obszarów należała rozbudowa infrastruktury transportowej. Kluczowe decyzje w tej materii pozostawały jednak z reguły w gestii władz centralnych. Czasami, przy bierności szczebla centralnego, te działania były podejmowane oddolnie, jak w przypadku Sztokholmu, w którym zrodziła się inicjatywa En Bättre Sits, integrująca i koordynująca procesy decyzyjne na różnych szczeblach (zob. wyżej). Położono tam szczególny nacisk na rozwój infrastruktury transportowej, którą uważano za kluczową dla utrzymania konkurencyjności regionu oraz funkcjonowania rynku pracy. Jest to szczególnie istotne, jeśli wziąć pod uwagę ograniczoną dostępność mieszkań na obszarze metropolii. Dostępność transportową uznawano również za priorytet w zachodniej Szkocji, o czym świadczą działania rządu szkockiego, polegające na rozwoju sieci kolejowej. W regionie Midi-Pyrénées skoncentrowano się natomiast na wzmacnianiu ośrodków subregionalnych (rozwoju ośrodków aktywności gospodarczej i filii szkół wyższych) oraz unowocześnieniu infrastruktury kolejowej (najważniejsze inwestycje drogowe są już ukończone), przy czym kluczowa w tym względzie inwestycja – budowa trakcji obsługującej pociągi TGV (linia Bordeaux – Morze Śródziemne) – leży w gestii władz centralnych.

Najczęściej działania w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej służyły rozwojowi powiązań metropolii o charakterze ponadregionalnym, które tylko przy okazji obsługiwały otoczenie regionalne i tworzyły oczka w sieci transportowej i przyczyniały się do tzw. tunelowania. Te działania są uzupełniane tworzeniem warunków do powstawania miejsc pracy wokół mniejszych ośrodków miejskich.

Część podejmowanych działań związana była z próbami budowy policentrycznej struktury obszarów metropolitalnych. Przykładowo w Barcelonie (we wschodniej części miasta) próbowano – z niewielkim co prawda skutkiem – stworzyć ośrodek nowych technologii. Sam obszar metropolitalny Barcelony jest względnie policentryczny, co jest wynikiem celowej dekoncentracji przemysłu przed wielu laty (ale układ dośrodkowy systemu transportowego wzmacnia rolę Barcelony). Obecnie problemem są głównie trudności ze znalezieniem alternatywy dla ostatnich upadających stref przemysłu tradycyjnego (także w wyniku *offshoringu* do Europy Wschodniej i Azji). W zachodniej Szkocji elementem budującym policentryczność obszaru metropolitalnego są natomiast lotniska regionalne, które położone są poza granicami miasta Glasgow (Glasgow Airport w Renfrewshire oraz Prestwick w South Ayrshire). Ponadto prowadzone są również działania w celu poprawy wizerunku zewnętrznego poszczególnych części metropolii, między innymi projekt regeneracji nabrzeża rzeki Clyde (dawnej dzielnicy stoczniowej), przebudowa dawnej huty stali w Ravenscraig

(North Lanarkshire), restrukturyzacja hutniczego Motherwell i Wishaw, budowa nowych osiedli mieszkaniowych oraz powstanie Stowarzyszenia Budowlanego Glasgow, regeneracja centrum Glasgow i miast regionalnych oraz regeneracja wolnych przestrzeni miejskich.

Ramka 7. Rozwój policentrycznego obszaru metropolitalnego Sztokholmu

Regionalny Plan Rozwoju regionu metropolitalnego Sztokholmu, RUFS 2010, zakłada wzmocnienie policentrycznej struktury obszaru m.in. poprzez poprawę pozycji regionalnych ośrodków miejskich drugiego i trzeciego rzędu. Działania odbywają się na kilku poziomach i dotyczą m.in. zacieśniania współpracy władz lokalnych, zwłaszcza w odniesieniu do konsultacji lokalnych planów rozwoju i zagospodarowania przestrzennego, budowy sieciowej struktury połączeń transportowych (koncentrycznie wokół Sztokholmu), współpracy w zakresie edukacji i szkolnictwa wyższego, rozwoju mieszkalnictwa oraz dostosowania infrastruktury do potrzeb regionalnego rynku pracy. Plan rozwoju wskazuje ponadto obszary wymagające zwiększonej współpracy i integracji: obszar centralny, czyli Sztokholm, lotnisko Arlanda, Uppsala i Södertälje; planowane dwumieście Västerås – Eskilstuna; ośrodek naukowy i park technologiczny Linköping, okolice lotniska Nyköping oraz miasto Norrköping. Docelowo cały obszar (poza trzecim obszarem integracji) ma się znaleźć w zasięgu godziny drogi do Sztokholmu i lotniska w Arlandzie.

Głównym sposobem przeciwdziałania procesom wymywania zasobów rozwojowych był rozwój edukacji. Na Mazowszu istniały plany rozwoju oświaty i wychowania na najniższym poziomie, ale była to inicjatywa ogólnokrajowa. Ponadto w regionie Warszawy spontanicznie rozwinęły się niepubliczne uczelnie wyższe w ośrodkach subregionalnych. W regionie Midi-Pyrénées starano się rozwijać centra akademickie w ośrodkach subregionalnych, ale działania te miały ograniczoną skalę (wąski zakres oferty i studia na poziomie licencjackim), dlatego Tuluza pozostała niekwestionowanym centrum akademickim regionu. W Katalonii, mimo prób dekoncentracji instytucji wyższego kształcenia (np. Universidad Autònoma Barcelona), efekty są niezbyt zadowalające i skutkują dodatkowym obciążeniem systemu komunikacyjnego obszaru metropolitalnego. Wobec dużej koncentracji ludności w obszarze metropolitalnym Barcelony sens daleko idącej dekoncentracji i tak jest niewielki. Również w zachodniej Szkocji podejmowane są próby stworzenia nowoczesnych ośrodków szkolnictwa zawodowego poza ośrodkiem metropolitalnym (filia Uniwersytetu Glasgow w Dumfries). Natomiast w Szwecji funkcjonuje binarny model szkolnictwa wyższego, co oznacza, że prestiżowe uczelnie, takie jak Królewski Instytut Technologii (KTH), Sztokholmska Szkoła Ekonomiczna, Uniwersytet Sztokholmski, Instytut Karolinska i Uniwersytet w Uppsali współistnieją z mniejszymi szkołami wyższymi tzw. *högskolan*, kształcącymi głównie na poziomie licencjackim oraz magisterskim. W makroregionie Sztokholm-Målar funkcjonuje w sumie

26 szkół wyższych, które zatrudniają 40% krajowych kard akademickich. Najbardziej prestiżowe uniwersytety zlokalizowane są w Sztokholmie i nakierowane przede wszystkim na działalność badawczą i rozwój technologii, a mniej na dydaktykę. Funkcję tę częściowo przejmują szkoły typu *högskolan*, które zlokalizowane są często poza miastem, zarówno w obszarze metropolitalnym, jak i w samym makroregionie. Najwięcej inwestycji w edukację, w tym edukację dorosłych, oraz najwyższy wzrost liczby studentów odnotowały Uniwersytet Södertörn oraz Uniwersytet Mälardalen, zlokalizowany w tworzonym właśnie dwumieście Eskilstuna–Västerås.

6.4. FUNKCJONOWANIE OBSZARÓW METROPOLITALNYCH

W wielu europejskich miastach podjęto próbę stworzenia kompleksowego modelu zarządzania metropolią, rozumianą jako funkcjonalna całość, złożona z ośrodka i obszaru metropolitalnego. Wśród stosowanych modeli zarządzania obszarami metropolitalnymi można wyróżnić (por. METREX 2004):

- Kompleksowy: władze wyłaniane są w drodze wyborów i mają szeroki zakres uprawnień, związanych z prowadzeniem polityki społecznej, gospodarczej, infrastrukturalnej i środowiskowej, które umożliwiają im opracowywanie i wdrażanie zintegrowanych strategii rozwoju metropolii (np. Hanower).
- Najważniejszych zadań: władze są wybierane lub nominowane, ale mają ograniczony zakres kompetencji, co pozwala im rozwiązywać wyłącznie określone problemy związane z rozwojem metropolii (np. Stuttgart, Helsinki, Paryż, Ateny, Saloniki, Lizbona, Porto).
- Doradczy: nie ma osobnego szczebla władzy na poziomie metropolii, a zadania związane z planowaniem strategicznym rozwoju metropolii oraz pełnieniem funkcji doradczych przy ich wdrażaniu realizują agencje rozwoju lub wspólne komitety doradcze, wyłaniane przez istniejące władze publiczne (np. Glasgow, Berlin, Monachium, Kopenhaga-Malmö, Zurych).

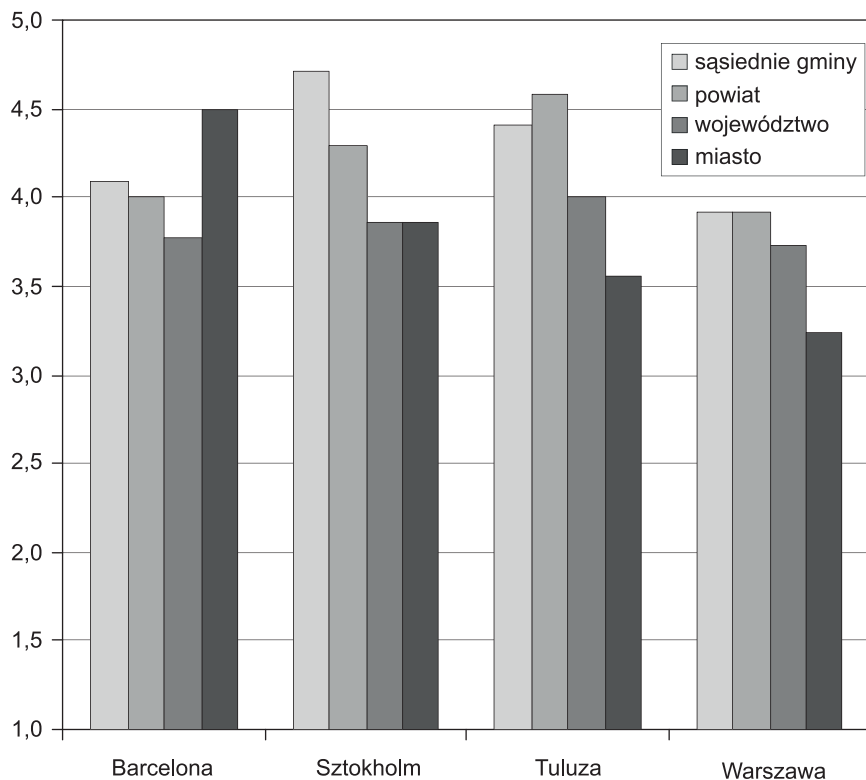
Istnienie wybieralnych władz, odpowiedzialnych za zintegrowane planowanie strategiczne w skali metropolii, uwzględniające wszystkie podstawowe aspekty jej rozwoju, wymaga z reguły głębokiej przebudowy struktur samorządu terytorialnego na poziomie lokalnym. Niewątpliwie jest to zadanie trudne i jak do tej pory rzadko stosowane. Znacznie częściej wykorzystuje się formy zarządzania rozwojem metropolii polegające na dobrowolnej współpracy istniejących jednostek samorządu terytorialnego oraz rozwiązywaniu określonych problemów, związanych przede wszystkim z transportem i rozwojem gospodarczym. Narastająca presja ze strony układu globalnego i lokalnego skłania do tworzenia różnych

Tabela 48. Model zarządzania obszarami metropolitalnym a wykonywane zadania

Model	Planowanie przestrzenne	Infrastruktura	Środowisko	Gospodarka	Spoleczeństwo
Kompleksowy	Planowanie metropolitalne	Drogi Transport publiczny Gosp. wodna Gosp. ściekowa	Administracja formami ochrony przyrody	Agencje rozwoju Agencje szkoleniowe	Ochr. zdrowia Edukacja Szkol. wyższe Opieka społ. Budownictwo społ.
Wybranych zadań	Planowanie metropolitalne	Drogi Transport publiczny	Agencje ochrony środowiska	Agencje rozwoju	
Doradczy	Planowanie metropolitalne				

Źródło: opracowanie na podstawie METREX (2004).

zinstytucjonalizowanych form tej współpracy, co umożliwiłoby efektywniejsze wykonywanie zadań. Wydaje się, że w przypadku właściwie funkcjonujących regionalnych i krajowych strategii zajmujących się tymi problemami, przy zaangażowaniu najważniejszych lokalnych i regionalnych aktorów oraz istnieniu sprawnych sieci współpracy na poziomie metropolitalnym, tworzenie form zinstytucjonalizowanych nie jest aż tak konieczne (METREX 2004).



Rycina 56. Ocena współpracy z miastem centralnym przez gminy obszaru metropolitalnego

Źródło: opracowanie własne.

We wszystkich badanych makroregionach metropolitalnych z wyjątkiem Barcelony współpraca na linii miasto centralne – gminy położone w jego najbliższym otoczeniu układała się gorzej niż w międzygminnych sieciach współpracy (ryc. 56). Najniżej współpraca gmin obszaru metropolitalnego z ośrodkiem metropolitalnym była oceniana w Warszawie i Tuluzie (w tym drugim przypadku było to efektem przyjętego modelu rozwiniętych sieci współpracy horyzontalnej). W Sztokholmie współpraca

ta była oceniana jako dobra, ale jednak znacznie słabiej niż współpraca z sąsiednimi gminami. Natomiast bardzo dobra współpraca na linii Barcelona – gminy obszaru metropolitalnego mogła częściowo wynikać ze słabej współpracy gmin z władzami regionalnymi.

Ramka 7. Niespójność podziałów administracyjnych i planistycznych w Katalonii

W Katalonii widoczna była niespójność tradycyjnego, pochodzącego jeszcze z początków XIX w. podziału administracyjnego z podziałami planistycznymi, niewątpliwie lepiej dostosowanymi do rzeczywistej struktury aktywności gospodarczej i zaludnienia po okresie industrializacji Katalonii. Dwoistość podziałów (administracyjny i planistyczny) ma też tło polityczne (odmienności interesów, które dzielą także wspólnotę katalońską). Przykładem niech będzie powołanie władz obszaru metropolitalnego Katalonii i ich rozwiązanie. Silne władze metropolitalne, reprezentujące większość ludności regionu, nie spotkały się z życzliwością ani elit politycznych Barcelony, ani tym bardziej regionu autonomicznego Katalonii.

W badanych miastach nie obowiązywały zazwyczaj odgórne regulacje dotyczące współpracy w obrębie całych obszarów metropolitalnych. Można jednak odnotować, jak dotąd nieskuteczne, próby ich wdrożenia w Polsce, a także ich funkcjonowanie w Glasgow (Ramka 8) i Katalonii, które jednak głównie na skutek konfliktów politycznych zostały zaniechane.

Ramka 8. Likwidacja obszaru metropolitalnego Glasgow

W latach 1975–1996 w Szkocji obowiązywał dwustopniowy system administracji lokalnej. W tym okresie miasto Glasgow funkcjonowało w ramach Strathclyde Regional Council, który był największym ludnościowo i powierzchniowo dystryktem w Szkocji. W gestii tej jednostki leżały między innymi: edukacja, transport i planowanie strategiczne. Wśród powodów jej likwidacji wskazywano między innymi chaos kompetencyjny oraz jej niedopasowanie do zasięgu przestrzennego świadczonych usług. Regionalni eksperci podkreślają jednak, że istotną rolę w tym procesie odegrały interesy polityczne, a reforma 1996 r. była w zachodniej Szkocji błędem. Obecnie nie ma ani woli politycznej, ani społecznej powrotu do poprzedniej organizacji samorządu regionalnego.

W Barcelonie trudności pod tym względem są wielowymiarowe i związane z zaangażowaniem w ten proces, poza władzami regionalnymi i miejskimi, także władz krajowych. Jak wspomniano wyżej, przyczyniły się do tego także interesy wewnątrzregionalne, które przesądziły o likwidacji istniejącej zaledwie 13 lat korporacji (władzy) metropolitalnej.

W Szwecji nie podejmowano dotychczas prób wprowadzania rozwiązań odgórnych, natomiast szeroko stosowane są prawne formy oddolnego zrzeszania się władz lokalnych m.in. w oparciu o tzw. zwykłą umowę (*ordinary contract*), dotyczącą konkretnego przedmiotu współpracy,

zrzeszenie samorządów lokalnych (local government federation), czyli formę współpracy pomiędzy władzami różnych szczebli administracji samorządowej i centralnej (jest ich w całej Szwecji ponad 60), oraz dotowana z budżetu centralnego Rada Współpracy Regionalnej (Regional Co-operation Council), w której znajdują się przedstawiciele gmin całego regionu i można do niego zaprosić przedstawicieli podregionów.

Oddolne inicjatywy wydają się w tej sytuacji kluczem do właściwego zarządzania obszarami metropolitalnymi. Napotykają one jednak na wiele barier związanych po pierwsze z brakiem zaufania między władzami ośrodka metropolitalnego i otaczających go gmin (przykład Warszawy, gdzie mimo istniejących rozwiązań prawnych, regulujących funkcjonowanie związków celowych gmin, współpraca jest słabo rozwinięta). W przypadku Tuluzy w rdzeniu metropolii istnieją trzy konkurencyjne ogólne związki gmin, co wynika z chęci zaspokojenia lokalnych ambicji, utrudnia współpracę i komplikuje koordynację działań – jednak należy podkreślić, że rozbudowane struktury współpracy między różnymi jednostkami administracyjnymi (oraz ich związkami) umożliwiają sprawne zarządzanie obszarem metropolitalnym. Z kolei w obszarze metropolitalnym Sztokholmu działania są krępowane powolnym procesem decyzyjnym (kultura konsensu), ale ścisła współpraca i obejmuje wiele dziedzin, a nadzoruje ją zarząd powiatu (County Administrative Board), powoływany przez władze centralne. Planowanie regionalne dodatkowo utrudnia fakt, że gminy mają szerokie kompetencje w zakresie planowania przestrzennego i dopiero na podstawie planów sporządzonych przez gminy zarząd powiatu tworzy plan regionu, który jednak nie jest wiążący dla gmin. Z kolei w obszarze metropolitalnym Glasgow współpraca oddolna nie napotyka większych barier, co jest wynikiem podtrzymywania tradycyjnych więzów oraz silnych powiązań funkcjonalnych. Jednak zwraca się uwagę, że przydatna byłaby harmonizacja zasięgów terytorialnych porozumień lokalnych oraz organizacji do zadań wydzielonych. Najważniejszym przykładem współpracy na poziomie metropolii jest Clyde Valley Community Planning Partnership, które zostało powołane w 2003 r. przez liderów politycznych ośmiu samorządów lokalnych w celu podjęcia wspólnych strategicznych działań regeneracji obszaru metropolitalnego Glasgow.

Także w Barcelonie rzeczywisty obszar metropolitalny (rozumiany jako obszar koordynacji działań i wspólnie podejmowanych decyzji) jest wyznaczany przez współpracę gmin w trzech dziedzinach. Pierwsza dotyczy 31 gmin (z Barceloną) z kompetencjami w zakresie ochrony środowiska; druga obejmuje 18 gmin (także z Barceloną w zakresie transportu), a trzecia to 36 gmin współpracujących przy tworzeniu strategicznego planu rozwoju metropolitalnego. Mimo że brak im elementów integrujących, uważa się, że wspólnie wyrażają interes metropolii.

W zakres działań podejmowanych w obszarach metropolitalnych najczęściej wchodził transport i planowanie przestrzenne. Wszystkie badane obszary metropolitalne miały w tym zakresie pewne osiągnięcia – stosunkowo najmniejsze w przypadku Warszawy, a w pełni funkcjonujące w Sztokholmie i w Tuluzie (przy uwzględnieniu koordynacji działań między różnymi jednostkami administracyjnymi w ramach *communauté urbaine du Grand Toulouse*, który miał szerokie kompetencje: mieszkalnictwo komunalne, kultura, transport publiczny, planowanie przestrzenne, usługi komunalne (woda, kanalizacja), ochrona środowiska, usługi społeczne, rozwój gospodarczy). Działania obejmują też inne, bardziej specyficzne dziedziny, jak np. obsługa ruchu turystycznego oraz ochrona środowiska w Barcelonie (co wiąże się z zarządzaniem deficytowymi zasobami wodnymi) lub projekty rozwojowe w Glasgow (Advanced Research Centre, Science Technology Diamond).

W Barcelonie przedmiotem współpracy międzygminnej w rdzeniu obszaru metropolitalnego stała się także ochrona środowiska, w tym gospodarka wodno-ściekowa. Interesująca jest także próba współpracy otaczających Barcelonę miast przemysłowych (od Villanova, przez Martorell i Terrasa, po Mataro) wobec zagrożenia marginalizacją i kosztami deindustrializacji. Miasta te zabiegają o budowę łączącej je i otaczającej Barcelonę drogi.

W obszarze metropolitalnym Sztokholmu równolegle funkcjonuje administracja rządowa i samorządowa. Administracja rządowa (zarząd powiatu) jest odpowiedzialna za:

- Koordynację polityki rządowej na szczeblu regionalnym,
- Ochronę środowiska naturalnego,
- Monitorowanie i kontrolę samorządów lokalnych i subregionalnych.

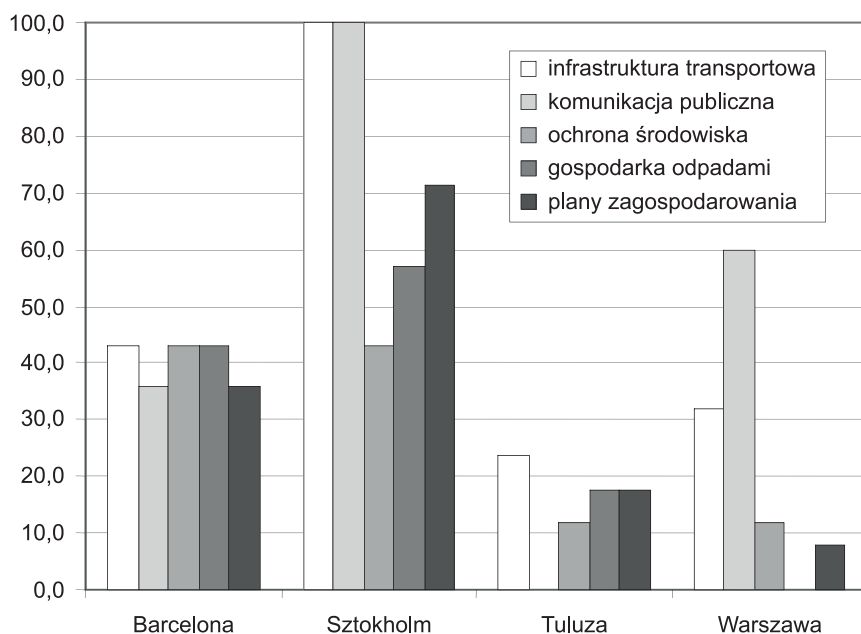
Zadania samorządu subregionalnego (rada powiatu – County Council) ograniczają się do obsługi systemu ochrony zdrowia, transportu publicznego, w tym transportu osób niepełnosprawnych, planowania regionalnego oraz w niewielkim zakresie szkolnictwa wyższego. Instytucją odpowiedzialną za planowanie regionalne i transport publiczny jest natomiast Biuro Planowania Regionalnego i Transportu.

Na podstawie ankiet gmin można ocenić, że do najważniejszych dziedzin współpracy w obszarach metropolitalnych należały (ryc. 57):

- Transport i komunikacja publiczna (Sztokholm, w mniejszym stopniu Barcelona i Warszawa),
- Ochrona środowiska i gospodarka odpadami (Barcelona i Sztokholm, pewne przejawy w Tuluzie),
- Planowanie przestrzenne (Sztokholm, pewne przejawy w Barcelonie, marginalnie w Tuluzie i Warszawie).

Należy jednocześnie zauważyć, że w przypadku regionu Sztokholmu sieci współpracy objęły również gminy położone dalej niż 50 km od miasta.

Większość gmin dotychczas niezaangażowanych we współpracę dostrzegało jej potrzebę. W obszarze metropolitalnym Barcelony dotyczyło to współpracy w zakresie transportu i komunikacji publicznej, ochrony środowiska oraz planowania (w różnym układzie gmin), w Tuluzie i Sztokholmie ochrony środowiska i planowania przestrzennego, a w obszarze metropolitalnym Warszawy dostrzegano potrzebę zacieśniania współpracy we wszystkich wymienionych wyżej dziedzinach.



Rycina 57. Zakres współpracy z miastem centralnym gmin obszaru metropolitalnego⁵⁴

Źródło: opracowanie własne.

⁵⁴ W przypadku Tuluzi należy pamiętać o specyficznej strukturze obszaru metropolitalnego, gdzie miasto centralne ma stosunkowo mały obszar. Dla respondentów istotniejszym punktem odniesienia mógł być najważniejszy związek gmin funkcjonujący w obszarze metropolitalnym, Communauté urbaine du Grand Toulouse – 25 gmin, w tym miasto centralne, posiadający dość rozległe kompetencje.

6.5. PERSPEKTYWY ROZWOJOWE

Właściwie we wszystkich przypadkach poza Katalonią oraz Midi-Pyrénées należy oczekiwać wzrostu różnic w poziomie rozwoju między metropolią i otaczającym ją regionem. W większości przypadków wiąże się to z polaryzacyjno-dyfuzyjnym modelem rozwoju, w którym zasięg rozprzestrzeniania procesów rozwojowych jest zazwyczaj niewielki, a wymywanie zasobów z dalej położonych części makroregionu metropolitalnego istotne. Klasycznym przykładem tego modelu jest Warszawa, ale jego elementy można też odnaleźć w Glasgow. Natomiast w przypadku Sztokholmu pewne znaczenie ma model komplementarny, związany z funkcjonowaniem rozwiniętego przemysłu poza obszarem metropolitalnym. W Barcelonie na razie nic nie wskazuje na polaryzację, aczkolwiek skutki przyspieszonej dezindustrializacji miast tzw. Łuku otaczającego Barcelonę mogą się przyczynić do wzrostu polaryzacji wewnątrz obszaru metropolitalnego. Po części jest to wynikiem wpływu globalizacji, gdyż otoczenie metropolii (w tym obszary wiejskie) raczej nie będzie dotknięte bezpośrednio tymi procesami.

Scenariusze dalszego rozwoju sytuacji są zróżnicowane i w dużej mierze uzależnione od kontekstu regionalnego. W pierwszym modelu najbardziej prawdopodobna jest postępująca depopulacja peryferyjnie położonych obszarów wiejskich. Szansą na przełamanie tego trendu jest rozwój w oparciu o lokalne zasoby (bardziej prawdopodobny w przypadku Glasgow) lub też inwestycje służące rozprzestrzenianiu zasięgu rozwoju metropolii (bardziej prawdopodobny w przypadku Warszawy). W Sztokholmie jednym z prawdopodobnych scenariuszy jest rozwój policentrycznego obszaru metropolitalnego, indukujący procesy rozwojowe w całym regionie. Przyszłość regionu Tuluzy jest z kolei w największym stopniu zależna od zdywersyfikowania gospodarki obszaru metropolitalnego, co może prowadzić do rozszerzenia dotychczasowych powiązań kooperacyjnych i większego zintegrowania zaplecza metropolii. Los Barcelony i Katalonii będzie zależał od zdolności sprostania wyzwaniom globalizacji i konkurencji międzynarodowej, co raczej nie będzie miało wpływu przestrzennego w skali regionu. Niewątpliwie niektóre układy lokalne w obszarze metropolitalnym Barcelony są zagrożone skutkami utraty znaczenia sektora przemysłowego, czemu jak dotąd region nie potrafił skutecznie zaradzić poprzez tworzenie alternatywnych miejsc pracy.

WNIOSKI

W latach 1995–2004 w badanych europejskich makroregionach metropolitalnych przeważały tendencje do wzrostu różnic w poziomie rozwoju między metropolią i otaczającym ją regionem. Jest to rezultat metropolizacji, która skutkuje szybszym rozwojem dużych ośrodków miejskich, skupiających zasoby istotne dla rozwoju gospodarki informacyjnej, kosztem ich otoczenia regionalnego, które często funkcjonuje w poprzednim, przemysłowo-rolniczym paradygmacie rozwoju. Wolniej rozwijają się również średniej wielkości miasta położone w cieniu dużej metropolii. Jednak w części makroregionów zachodziły przeciwne procesy, ale najczęściej było to rezultatem albo bardzo dużej skali wewnątrzregionalnych zróżnicowań, albo niższego tempa wzrostu gospodarczego krajów, w których były położone.

Kontekst krajowy ma duże znaczenie przy badaniu dynamiki rozwojowej metropolii, gdyż zazwyczaj istnieje silne powiązanie między ogólnokrajowym tempem wzrostu a tempem rozwoju obszarów metropolitalnych. Ponadto odniesienie tempa wzrostu części składowych makroregionów metropolitalnych do średniej krajowej umożliwia wskazanie czterech podstawowych typów regionów: takich, w których szybkiemu rozwojowi obszaru metropolitalnego towarzyszy stosunkowo szybki rozwój jego otoczenia, co może świadczyć o braku barier w rozprzestrzanianiu się procesów rozwoju; odwrotna sytuacja może wskazywać na różnice strukturalne lub bariery transportowe, utrudniające procesy rozprzestrzaniania, lub też na procesy wymywania zasobów rozwojowych z peryferii do regionu; w przypadku wolniejszego rozwoju centrum jego otoczenie dość często radziło sobie lepiej niż przeciętnie, co może świadczyć o stosunkowo słabych powiązaniach wewnątrzregionalnych lub o umiejętnym wykorzystaniu przez otoczenie regionalne endogennych zasobów, związanych np. z rozwojem turystyki lub nowoczesnych gałęzi przemysłu; istniały wszakże makroregiony, w których zarówno metropolia, jak i pozostała część regionu rozwijały się wyraźnie wolniej niż średnia krajowa, co może świadczyć o silnych powiązaniach wewnątrzregionalnych lub o podobieństwie strukturalnym.

Makroregiony metropolitalne były bardzo silnie zróżnicowane pod względem zgodności kierunków procesów demograficznych, zmian struk-

turalnych oraz zmian sytuacji na rynku pracy, zachodzących w badanych częściach składowych makroregionów metropolitalnych (tj. w obszarach metropolitalnych i ich otoczeniu regionalnym). Utrudnia to sformułowanie uogólnień i wskazuje na duże znaczenie krajowego i regionalnego kontekstu, ukazujące wyraźną specyfikę każdego z badanych makroregionów.

Tymczasem w większości makroregionów metropolitalnych można było obserwować wzrost liczby ludności, który wynikał przede wszystkim z napływu migracyjnego zarówno do obszaru metropolitalnego, jak i jego otoczenia regionalnego. Wynikało to prawdopodobnie z segmentacji procesów migracyjnych: młode osoby w wieku produkcyjnym imigrowały do obszarów metropolitalnych za pracą lub w celu zdobycia wykształcenia, a osoby w średnim wieku lub emeryci przenosili się na obszary położone dalej od centrum miasta w poszukiwaniu wyższej jakości życia i lepszych warunków mieszkaniowych.

Trudno jest natomiast wskazać powiązania między zmianami strukturalnymi zachodzącymi w metropoliach i ich otoczeniu regionalnym. W niektórych makroregionach zachodzą podobne procesy (np. rośnie rola usług), podczas gdy w innych obserwowane są tendencje przeciwstawne (np. wzrost znaczenia usług w gospodarce obszaru metropolitalnego przy jednoczesnej industrializacji jego otoczenia regionalnego). Zazwyczaj rozwój sektora usług w metropoliach wynikał ze wzrostu znaczenia usług wyspecjalizowanych, a takiemu zaawansowaniu usługowemu obszarowi metropolitalnego towarzyszyło zwykle większe usługowienie jego otoczenia regionalnego.

Z kolei wyraźne były powiązania między sytuacją na rynku pracy metropolii i jej otoczenia regionalnego. W większym stopniu dotyczyło to dynamiki niż sytuacji na makroregionalnym rynku pracy i wynikało przede wszystkim z koniunktury ogólnokrajowej. Jednocześnie należy zauważyć dużą stabilność makroregionalnych rynków pracy, gdyż wzrost gospodarczy był przede wszystkim rezultatem wzrostu wydajności pracy. Te różnice w wydajności między metropoliami i ich otoczeniem wciąż pozostawały stosunkowo duże, zarówno w sektorze przemysłowym, jak i usługowym.

Do najważniejszych czynników różnicujących zarówno badane metropolie, jak i ich otoczenie regionalne należał poziom nowoczesności struktury gospodarczej, wyrażający się dużym udziałem usług, w tym wyspecjalizowanych i ściśle powiązanych z poziomem rozwoju gospodarczego. Innym ważnym czynnikiem były różnice w potencjale ludnościowym, świadczące o wielkości lokalnych zasobów pracy oraz rynków zbytu, co z reguły sprzyjało również rozwojowi sektora usług. W przypadku obszarów metropolitalnych duże znaczenie różnicujące miała ich pozycja gospodarcza w krajowych systemach osadniczych oraz stopień zintegrowania strefy podmiejskiej z ośrodkiem metropolitalnym, wyrażający się

różnicami struktury gospodarczej i wydajności pracy. Natomiast w przypadku otoczenia regionalnego metropolii znaczenie różnicujące miała też sytuacja na rynku pracy, często zależna od stopnia uprzemysłowienia gospodarki regionalnej, oraz dualność gospodarki, czyli różnice wydajności pracy między rolnictwem a działalnością pozarolniczą.

Na podstawie powyższych wymiarów zróżnicowań można wskazać kilka głównych typów uwarunkowań relacji gospodarczych w układzie metropolia–region w Europie. Większość wyróżnionych typów makroregionów miała charakter ogólnoeuropejski, o czym świadczy duży stopień ich przestrzennego rozproszenia, jednak można było wskazać grupy podobnych makroregionów położonych w jednym lub w kilku sąsiadujących krajach (np. południowe Niemcy, północne Włochy, Austria i Słowenia, a także pozostałe makroregiony dużych miast niemieckich). Z kolei na tle innych makroregionów najbardziej wyróżniały się regiony stołeczne krajów Europy Środkowej i Wschodniej. W tej grupie bardzo wyraźny był proces odrywania się metropolii od regionalnego zaplecza. Prawdopodobną przyczyną tego zjawiska było włączanie się metropolii stołecznych w nurt otwartej gospodarki sieciowej, przy jednoczesnej dominacji tradycyjnych funkcji (nisko wydajne rolnictwo i schyłkowe branże przemysłu) w gospodarce ich otoczenia regionalnego. Ten typ reprezentowały także regiony mniejszych, z reguły peryferyjnie położonych miast, ale stopień ich makroregionalnej dywergencji był mniejszy. Z kolei makroregiony charakteryzujące się wysokim poziomem uprzemysłowienia („przemysłowe” i „problemowe”) były najbardziej spójne wewnętrznie. W obliczu adaptacji ich struktur gospodarczych do uwarunkowań globalnej gospodarki informacyjnej, stopień ich wewnątrzregionalnej konwergencji ulegał jednak zazwyczaj zmniejszeniu na skutek szybszej i sprawniejszej restrukturyzacji ośrodków metropolitalnych. Natomiast pozostałe typy regionów były dość zróżnicowane wewnętrznie mimo podobnego stopnia wewnątrzregionalnych różnic w poziomie rozwoju. Niewielka dywergencja przeważała zarówno w dobrze rozwiniętych regionach monocentrycznych, jak i policentrycznych, chociaż w tych pierwszych następowało to w otoczeniu bardzo rozbudowanej i złożonej sieci przepływów migracji i powiązań między lokalnymi rynkami pracy, podczas gdy w regionach monocentrycznych stopień złożoności tych relacji był znacznie mniejszy. Natomiast największą stabilnością pod względem różnic w poziomie rozwoju między metropolią i regionem charakteryzowały się makroregiony metropolitalne położone w Niemczech oraz w Austrii i Słowenii, co wynikało przede wszystkim z podobnej sytuacji na makroregionach rynkach pracy, i co mogło świadczyć o dużym stopniu zintegrowania regionalnych systemów produkcyjnych. Z tej próby uogólnienia w największym stopniu wyłamywały się makroregiony stołeczne, zwłaszcza mniejszych krajów,

których specyfika nadawała uwarunkowaniom relacji metropolia–region niepowtarzalny charakter.

Kluczowym czynnikiem wpływającym na różnice w poziomie rozwoju gospodarczego i ich zmianę było podobieństwo struktury gospodarczej części składowych makroregionu metropolitalnego. Podobna struktura gospodarcza mogła świadczyć o bezpośrednich lub pośrednich powiązaniach między obszarami metropolitalnymi i ich otoczeniem regionalnym, które niwelowały różnice w poziomie rozwoju. Z kolei większe różnice strukturalne przekładały się na różne ścieżki rozwojowe metropolii i regionu, i skutkowały dywergencją makroregionalną. Jednak upodabnianie się struktur gospodarczych w układzie metropolia–region nie było – przynajmniej w badanym okresie – istotnym czynnikiem konwergencji makroregionalnej.

Podobieństwo sytuacji na rynku pracy było z kolei przejawem niewielkich różnic wewnątrzregionalnych w poziomie rozwoju gospodarczego, co może świadczyć o powiązaniach w ramach makroregionalnego rynku pracy. Ponadto poprawa sytuacji na rynku pracy metropolii, przy jednoczesnym jej pogorszeniu w otoczeniu regionalnym, była główną przyczyną (lub skutkiem) wzrostu makroregionalnej dywergencji w poziomie rozwoju. W zestawieniu z odpływem migracyjnym z otoczenia regionalnego do metropolii mogło to świadczyć o wymywaniu zasobów rozwojowych, zwłaszcza kapitału ludzkiego, z peryferii do rdzenia.

Wydajność pracy była bardzo silnie powiązana z poziomem rozwoju, co w pewnej mierze wynikało ze zróżnicowania strukturalnego i przejawiało się między innymi różnicami w wydajności pracy w przemyśle, które mogły świadczyć o różnej kapitałochłonności tego sektora, a tym samym prawdopodobnie o stopniu jego zaawansowania technologicznego.

Należy jednocześnie zauważyć, że zarówno skala różnic wewnątrzregionalnych, jak i jej zmiana była dość znacznie zależna od krajowego i regionalnego kontekstu, a wykorzystane wskaźniki i opracowane modele regresji pozwoliły wskazać tylko część czynników je determinujących. Prawdopodobnie uwzględnienie w tych modelach wskaźników związanych z jakością kapitału ludzkiego oraz innowacyjnością sektora przedsiębiorstw pozwoliłoby lepiej wyjaśnić obserwowane zróżnicowania wewnątrzregionalne i ich zmianę. Ponadto z tej próby generalizacji w największym stopniu wyłamywały się makroregiony stołeczne, w tym zwłaszcza mniejszych państw, których specyfika nadawała relacjom metropolia–region szczególny charakter.

Wybrane do badań studia przypadku (Barcelona w Katolonii, Glasgow w zachodniej Szkocji, Sztokholm w regionie Mälardalen, Tuluza w Midi-Pyrénées, Warszawa na Mazowszu) reprezentowały sytuacje skrajne pod względem skali i dynamiki wewnątrzregionalnych zróżnicowań. Taki dobór

umożliwił przedstawienie szerokiego wachlarza mechanizmów relacji między metropolią i regionem. Te badania umożliwiły pokazanie czynników, dla których nie istniały porównywalne dane statystyczne na poziomie europejskim, a które były istotne dla relacji między metropolią a regionem. Jednocześnie uwzględniono opinie władz regionalnych i lokalnych.

W badanych przypadkach (poza Katalonią) otoczenie regionalne nie odgrywało istotnej roli w rozwoju metropolii. Świadczyło o tym między innymi to, że mocne i słabe strony badanych miast były związane przede wszystkim z ich funkcjonowaniem w wymiarze międzynarodowym. Ponadto procesy gospodarcze były z reguły domknięte w obszarach metropolitalnych, a regionalne powiązania przedsiębiorstw były dość luźne na tle ich powiązań krajowych lub zagranicznych. Z kolei otoczenie regionalne nie potrafiło zazwyczaj wykorzystać szans oferowanych przez ośrodek metropolitalny, co zwykle prowadziło do przewagi procesów wymywania zasobów rozwojowych nad procesami rozprzestrzeniania.

Do najważniejszych czynników sprzyjających silnym powiązaniom w układzie metropolia–region należało wewnątrzregionalne podobieństwo struktur społeczno-gospodarczych (w tym zwłaszcza jakość kapitału ludzkiego oraz stopień innowacyjności). W tym kontekście ważną rolę odgrywała jakość życia w otoczeniu metropolii, kluczowa dla utrzymania lub przyciągnięcia najwyższej klasy specjalistów. Istotnym czynnikiem wewnątrzregionalnej integracji była również dostępność transportowa – szczególnie istotna w odległości od 80 do 160 km od centrum (przy dużym znaczeniu izohrony 90 minut czasu dojazdu dla natężenia powiązań między ośrodkiem regionalnym i jego otoczeniem). Pewną rolę odgrywała również policentryczna struktura obszaru metropolitalnego, ułatwiająca dostęp do metropolitalnego rynku pracy mieszkańcom otoczenia regionalnego oraz sprzyjająca powiązaniom przedsiębiorstw w skali regionalnej.

W badanych regionach do najczęściej podejmowanych przez władze publiczne działań w kontekście relacji między metropolią i regionem należał rozwój infrastruktury transportowej, zwłaszcza połączeń ponadregionalnych miasta z innymi ośrodkami metropolitalnymi. W rezultacie prowadziło to do powstawania korytarzy transportowych (drogowych i kolejowych), stanowiących osie rozwojowe, a także biegunów lub sektorów wzrostu, położonych w sąsiedztwie lotnisk regionalnych. Rozwój infrastruktury transportowej był też powiązany z próbami tworzenia policentrycznej struktury obszarów metropolitalnych. Ważne były także nakłady na rozwój kapitału ludzkiego, czyli budowę ośrodków akademickich w otoczeniu regionalnym metropolii. Powodzenie tych przedsięwzięć było zróżnicowane, gdyż ośrodki te z reguły nie stanowiły realnej konkurencji dla potencjału akademickiego metropolii – jakość ich oferty edukacyjnej była stosunkowo niższa, a jej zakres węższy.

ANEKSY

ANEKS 1. DOBÓR I DELIMITACJA MAKROREGIONÓW METROPOLITALNYCH NA POTRZEBY BADAŃ

Aneks przedstawia sposób doboru makroregionów metropolitalnych do badań relacji między miastem i regionem. W rezultacie zastosowanej procedury powstała typologia regionów NUTS3 państw obszaru ESPON wskazująca z jednej strony obszary metropolitalne, a z drugiej ich regionalne zaplecze. Pozwoliło to przewyciężyć ograniczenia związane z brakami części danych na poziomie miast i obszarów miejskich, a ponadto umożliwiło diagnozę sytuacji w otoczeniu regionalnym metropolii.

Przy formułowaniu zasad i kryteriów kierowano się regułami stosowanymi wcześniej w następujących opracowaniach:

- Identifying European metropolitan and urban regions based on the Urban Audit's Larger Urban Zones (2008),
- ESPON 1.4.3. Study on Urban Functions (2007),
- ESPON 3.4.3. The Modifiable Areas Unit Problem (2006).

Na potrzeby delimitacji makroregionów metropolitalnych przyjęto arbitralnie następujące założenia:

- znaczenie miasta rośnie do pewnego stopnia wraz z jego wielkością wyrażoną liczbą ludności,
- zasięg oddziaływania miasta rośnie wraz z jego wielkością,
- siła oddziaływania miasta maleje wraz ze wzrostem odległości od jego centrum,
- granice administracyjne jednostek wyższego rzędu (NUTS0, NUTS2) wpływają na zasięg regionów metropolitalnych.

W pierwszym kroku podjęto próbę wskazania obszarów metropolitalnych, zestawiając dane o większych obszarach miejskich (LUZ) na podstawie Urban Audit z danymi o liczbie ludności na podstawie NUTS3. Kierowano się przy tym trzema zasadami:

1) ZASADA WIELKOŚCI

1. W badaniach zostały uwzględnione tylko LUZ o liczbie ludności powyżej 250 tys. Mieszkańców.
2. W przypadku gdy wielkość LUZ przekracza 1 mln, region NUTS3 nazywano obszarem metropolitalnym, a od 250 tys. obszarem miejskim.

2) ZASADA DOPASOWANIA

1. W badaniach były uwzględniane tylko LUZ o liczbie ludności przekraczającej 70% ludności NUTS3 (MA_REG).
2. W przypadku gdy LUZ obejmował więcej niż jeden NUTS3 w skład obszaru metropolitalnego wchodziły te NUTS3, których ponad połowa ludności mieszka na obszarze uznanym jako LUZ (MA_REG_PART).

3) ZASADA ŁĄCZENIA

Za metropolitalny obszar policentryczny (MA_POLI) uznawano regiony obszarów metropolitalnych, gdy:

1. Maksymalna odległość między głównymi ośrodkami miejskimi LUZ wynosiła a) 60 km w przypadku, gdy co najmniej 1 LUZ ma liczbę ludności powyżej 500 tys. mieszkańców b) 30 km w przypadku mniejszych aglomeracji.
2. LUZ-y były położone na obszarze tego samego NUTS2.

W kolejnym kroku podjęto próbę delimitacji stref wpływu wyznaczonych obszarów metropolitalnych, które nazwano zapleczem regionalnym. W tym przypadku wykorzystano kolejny zestaw zasad.

4) ZASADA SĄSIEDZTWA

1. W skład regionu metropolitalnego wchodzi wszystkie bezpośrednio sąsiadujące z nim NUTS3 (RM), a w przypadku gdy metropolitalny NUTS3 obejmuje swoim zasięgiem cały NUTS2, w skład regionu metropolitalnego wchodzi również NUTS3 należące do sąsiadujących NUTS2.
2. W skład regionu metropolitalnego wchodzi również te NUTS3, których co najmniej 75% powierzchni położonych jest nie dalej niż odległość między głównym ośrodkiem miejskim LUZ a najodleglejszym punktem jednego z sąsiadujących NUTS3.

5) ZASADA PODZIAŁU ADMINISTRACYJNEGO

W skład regionu metropolitalnego wchodzi również NUTS3 niesąsiadujące z metropolitalnym NUTS3 pod warunkiem, że stanowią pozostałą część regionu NUTS2, w którym położony jest metropolitalny NUTS3.

Ustala się maksymalną odległość od ośrodka miejskiego największego LUZ w zależności od wielkości LUZ

- powyżej 5 mln – 200 km
- powyżej 3 mln – 175 km
- powyżej 1,5 mln – 150 km
- powyżej 1 mln – 100 km
- powyżej 750 tys. – 75 km
- poniżej 750 tys. – 50 km

6) ZASADA DOMINACJI

Jeżeli dwa metropolitalne NUTS3 sąsiadują ze sobą lub gdy metropolitalny NUTS3 leży w strefie oddziaływania innego metropolitalnego NUTS3, to gdy różnica wielkości LUZ jest większa niż 3, NUTS3 mniejszego LUZ wchodzi w skład regionu metropolitalnego większego LUZ

7) ZASADA ROZŁĄCZNOŚCI

Jeżeli w wyniku zastosowania powyższych zasad dany NUTS3 wchodzi w skład dwóch różnych regionów metropolitalnych i nie sąsiaduje z nimi, to zostaje włączony do regionu metropolitalnego większego LUZ pod warunkiem, że różnica wielkości LUZ wynosi 3.

Tabela 1. Przyporządkowanie podregionów NUTS3 do makroregionów metropolitalnych

Skrót	Kod	Nazwa	Charakterystyka
Regiony NUTS3 wybrane do badań			
MA_REG	1,0	Obszar metropolitalny – dopasowany	LUZ powyżej 250 tys. mieszkańców
MA_REG_PART	1,1	Obszar metropolitalny – część składowa	LUZ obejmuje więcej niż 1 NUTS3
MA_POLI	1,2	Policentryczny – obszar metropolitalny	Stworzony z MREG sąsiadujących ze sobą przy założonej maksymalnej odległości między centrami LUZ
RH	2,0	Region metropolitalny	NUTS3 sąsiadujący z MREG lub położony w pewnej maksymalnej odległości
RH_MA_REG	2,1	NUTS3 z własnym dopasowanym LUZ	LUZ trzykrotnie mniejszy od LUZ regionu sąsiadującego
RH_MAREG<70	2,2	NUTS3 z własnym niedopasowanym LUZ	Udział ludności LUZ w NUTS3 > 0,7
Pozostałe regiony NUTS3			
MA_REG<70	3,0	Obszar metropolitalny – niedopasowany	Udział ludności LUZ w NUTS3 < 0,7
MA_SMALL	4,0	Obszar miejski poniżej 250 tys.	Region NUTS3 z mniejszym LUZ poza oddziaływaniem MAREG
NUTS3_IND	5,0	Region niezależny	Region NUTS3 znajdujący się poza oddziaływaniem MAREG lub znajdujący się w strefie oddziaływania dwóch różnych MA_REG

Źródło: opracowanie własne.

ANEKS 2. CHARAKTERYSTYKA MAKROREGIONÓW METROPOLITALNYCH

Tabela 2 przedstawia charakterystykę wybranych elementów krajowych systemów osadniczych uwzględniającą szersze obszary miejskie (LUZ) zdefiniowane na potrzeby Urban Audit oraz podregiony statystyczne (poziomu NUTS3). W tabeli wskazano w szczególności wszystkie obszary miejskie (LUZ) o liczbie ludności przekraczającej 250 tys., które zostały pominięte w badaniach z uwagi na niespełnianie kryteriów przedstawionych w Aneksie 1, tj. zasady 2 (dopasowania), zasady 5 (dominacji) oraz zasady 6 (rozłączności). Osobno przedstawiono również skład wyodrębnionych na podstawie zasady 3 (łączenia) wielośrodkowych regionów metropolitalnych charakterystycznych dla Holandii, Belgii, Środkowej Anglii oraz północnej Hiszpanii (tabela 3).

Tabela 2. Charakterystyka badanych makroregionów metropolitalnych według krajów

Kraj	Liczba badanych makro-regionów	Cechy charakterystyczne	Obszary miejskie liczące ponad 250 tys. mieszkańców, które nie zostały zbadane z uwagi na:		
			a) zasadę dopasowania	b) zasadę dominacji	c) zasadę rozłączności
Austria	5	Relatywanie mały LUZ Wiednia w porównaniu z innymi miastami kraju. Potencjalne powiązania transgraniczne Wiednia.	–	–	–
Belgia	2	Jeden dominujący wielośrodkowy region metropolitalny z uwagi na bliskie położenie Brukseli, Antwerpii, Gandawy i Charleroi.	–	–	–
Bułgaria	2	Makroregion stołeczny pokrywa znaczną część zachodniej części kraju.	Plowidiv	–	–
Cypr	0	Bariery geograficzne związane z wyspiarskim położeniem oraz polityczne – związane z podziałem wyspy i miasta na część grecką i turecką.	Nikozja		
Czechy	1	Duża powierzchnia LUZ Pragi skutkująca również bardzo dużym zasięgiem makroregionu metropolitalnego zawierającego mniejsze ośrodki miejskie. Przenikające się zasięgi oddziaływania dużych miast Śląska i Moraw.	Brno	Pilzno	Ostrawa
Dania	2	Przenikające się zasięgi oddziaływania miast położonych na Półwyspie Jutlandzkim. Potencjalne relacje transgraniczne Kopenhagi. Znaczenie barier geograficznych w przypadku Odense.	–	–	Aalborg, Odense
Estonia	1	Makroregion stołeczny pokrywa znaczną część kraju.	–	–	–

Tabela 2 – cd.

Kraj	Liczba badanych makro-regionów	Cechy charakterystyczne	Obszary miejskie liczące ponad 250 tys. mieszkańców, które nie zostały zbadane z uwagi na:		
			a) zasadę dopasowania	b) zasadę dominacji	c) zasadę rozłączności
Finlandia	1	Makroregion stołeczny pokrywa znaczną i najgęściej zaludnioną część kraju.	Tampere	Turku	–
Francja	4	Duża liczba obszarów miejskich (LUZ) nieobjęta badaniami na skutek słabego dopasowania do podziału na podregiony NUTS3. Duży makroregion Paryża, obejmujący szereg LUZ mniejszych ośrodków miejskich. Przenikające się zasięgi oddziaływania miast w Alzacji i Lotaryngii oraz Prowansji.	Lille, Nice-Grasse, Marsylia, Metz, Nancy, Strasbourg, Dijon, Caen, Rennes, Nancy, Tours, Limoges	Amiens, Rouen, Orleans, Reims, Clermont-Ferrand, Grenoble	–
Grecja	2	Makroregion Aten obejmuje dużo wysp.	–	–	–
Hiszpania	6	Bardzo duży makroregion Madrytu. Przenikające się oddziaływanie miast w Andaluzji i makroregionie Walencji. Obszary miejskie (LUZ) Saragossy i Sewilli zajmują bardzo dużą powierzchnię. Wielośrodkowy makroregion obejmujący Kraj Basków i Kantabrie.	Badajoz, Oviedo, Gijon, Vigo, Cordoba, Malaga, Pamplona	Valladolid, Alicante, Murcia	–
Holandia	2	Jeden dominujący wielośrodkowy makroregion metropolitalny z uwagi na małe odległości między ośrodkami miejskimi w Randstad Holland, a także takimi ośrodkami miejskimi, jak: Breda, Tilburg,	Twente	–	–

Tabela 2 – cd.

Kraj	Liczba badanych makro-regionów	Cechy charakterystyczne	Obszary miejskie liczące ponad 250 tys. mieszkańców, które nie zostały zbadane z uwagi na:		
			a) zasadę dopasowania	b) zasadę dominacji	c) zasadę rozłączności
		Eindhoven, Arnhem i Nijmegen. Relatywnie duże znaczenie Groningen, położonego w północnej części kraju.			
Irlandia	1	Dość sztuczny zasięg granic makroregionu Dublina jako efekt podziału kraju na podregiony NUTS3.	–	–	–
Litwa	1	Przenikające się zasięgi oddziaływania Wilna i Kowna, LUZ tych miast obejmuje dużą powierzchnię.	Kaunas	–	–
Luksemburg	1	Silne oddziaływania transgraniczne.	–	–	Luksemburg
Łotwa	1	Makroregion stołeczny obejmuje prawie cały kraj.	–	–	–
Malta	0	Bariera geograficzna jako rezultat wyspiarskiego położenia.	–	–	–
Niemcy	18	Małe podregiony NUTS3 sprzyjają dopasowaniu obszarów miejskich (LUZ) do podregionów. Umożliwiło to delimitację makroregionów także w przypadku mniejszych ośrodków miejskich (np. Göttingen). Bardzo duży LUZ Berlina jako wynik podziału administracyjnego na poziomie powiatów. Częste przenikanie się oddziaływania ośrodków miejskich. Makroregion Hamburga obejmuje część podregionów wchodzących w skład b. NRD.		Kilonia, Schwerin, Karlsruhe	Koblencja

Tabela 2 – cd.

Kraj	Liczba badanych makro-regionów	Cechy charakterystyczne	Obszary miejskie liczące ponad 250 tys. mieszkańców, które nie zostały zbadane z uwagi na:		
			a) zasadę dopasowania	b) zasadę dominacji	c) zasadę rozłączności
Norwegia	2	Duża powierzchnia regionów NUTS3 skutkowała dużymi makroregionami Oslo i Bergen.	Stavanger	–	–
Polska	6	Polityczna sieć osadnicza z dużą liczbą mniejszych miast, która utrudniała dopasowanie LUZ do regionów NUTS3. Przenikające się oddziaływanie ośrodków miejskich. Duża powierzchnia obszarów miejskich (LUZ) Szczecina, Gdańsk i Łódź.	Kraków, Poznań, Olsztyn, Opole, Kielce, Bydgoszcz, Toruń,	Częstochowa, Radom	–
Portugalia	2	Małe obszary miejskie (LUZ) Lizbony i Porto.	–	–	–
Rumunia	1	Małe obszary miejskie (LUZ) spowodowały słabe dopasowanie LUZ do regionów NUTS3. Bardzo mały obszar miejski Bukaresztu.	Cluj-Napoca, Craiova, Timișoara	–	–
Słowacja	1	Oddziaływanie transgraniczne Bratysławy. Przenikające się zasięgi oddziaływania mniejszych ośrodków miejskich.	Košice	–	–
Słowenia	1	Makroregion stołeczny obejmuje znaczną część kraju.	Maribor	–	–
Szwajcaria	1	Oddziaływanie transgraniczne.	Berno	–	Genewa, Lozanna.
Szwecja	1	Duża powierzchnia podregionów NUTS3. Oddziaływanie transgraniczne Malmö.	Goeteborg, Malmö		

Tabela 2 – cd.

Kraj	Liczba badanych makro-regionów	Cechy charakterystyczne	Obszary miejskie liczące ponad 250 tys. mieszkańców, które nie zostały zbadane z uwagi na:		
			a) zasadę dopasowania	b) zasadę dominacji	c) zasadę rozłączności
Węgry	1	Makroregion stołeczny obejmuje znaczną część kraju. Przenikające się zasięgi oddziaływania miast położonych we wschodniej części kraju.	Miskolc, Debreczyn	–	–
Wielka Brytania	10	Bardzo duży wielośrodkowy makroregion środkowej Anglii. Obszary miejskie (LUZ) Aberdeen, Kingston-upon-Hull, Newcastle upon Tyne mają bardzo dużą powierzchnię. Przenikające się oddziaływania ośrodków miejskich: Glasgow-Edinburgh i Bristol-Cardiff.	Exeter	Cambridge, Portsmouth, Stoke-on-Trent, Worcester, Wrexham	
Włochy	8	Duża liczba wielośrodkowych makroregionów metropolitalnych: Bologna- Modena, Wenecja-Padwa, Neapol-Caserta-Salerno. Makroregion Genui ma specyficzny kształt, będący pochodną barier geograficznych. Przenikające się zasięgi oddziaływania miast położonych w północy i południowej części kraju..	Werona, Bari, Pescara	Brescia	Taranto

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3. Charakterystyka wielośrodkowych makroregionów metropolitalnych

Nazwa	Liczba obszarów miejskich (LUZ)	Nazwy	Ludność obszarów metropolitalnych [mln]	Ludność otoczenia regionalnego [mln]
Centralna Anglia	10	Wolverhampton Leicester Sheffield Wrexham Manchester Liverpool Bradford-Leeds Birmingham Nottingham Coventry	12,0	8,8
Ren-Ruhra	6	Bonn Kolonia Düsseldorf Mönchengladbach Wuppertal Ruhrgebiet	10,2	6,2
Holandia	9	Utrecht Breda Eindhoven Tilburg Arnhem/ Nijmegen Rotterdam s' Gravenhage Amsterdam	7,1	5,0

Tabela 3 – cd.

Nazwa	Liczba obszarów miejskich (LUZ)	Nazwy	Ludność obszarów metropolitalnych [mln]	Ludność otoczenia regionalnego [mln]
Frankfurt am Main	4	Mainz Darmstadt Wiesbaden Frankfurt am Main	3,8	3,0
Centralna Belgia	4	Gandawa Charleroi Antwerpia Bruksela	3,5	3,8
Monachium	2	Monachium Augsburg	3,2	2,9
Neapol	3	Salemo Caserta Napoli	3,1	2,1
Bilbao-Santander	3	Santander Bilbao Vitoria/Gasteiz	1,5	1,2
Leipzig-Halle	2	Leipzig Halle an der Saale	1,4	1,7
Bolonia-Modena	2	Modena Bologna	1,1	2,0
Padwa-Wenecja	2	Padwa Wenecja	1,2	2,2
Genewa-Lozanna	2	Lozanna Genewa	0,8	–

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 4. Liczba ludności w poszczególnych typach podregionów NUTS3

Relacja między liczbą ludności obszarów miejskich (LUZ) i podregionów (NUTS3)	N	% ogółem	Ludność (LUZ)	% ogółem	Ludność (NUTS3)	% ogółem	Stosunek LUZ / NUTS3
Obszary metropolitalne (dopasowane)	126	40,9	172 177 948	77,3	188 560 444	37,5	91,3
– pojedynczy podregion (NUTS3)	36	11,7	50 352 896	22,6	57 538 575	11,4	87,5
– agregacja kilku podregionów (NUTS3)	36	11,7	73 797 740	33,1	78 408 726	15,6	94,1
– wielośrodkowa konurbacja	48	15,6	48 027 312	21,6	52 613 143	10,5	91,3
Obszary metropolitalne (niedopasowane)	63	20,5	30 921 373	13,9	59 011 649	11,7	52,4
Obszary metropolitalne (LUZ 250 000 i więcej mieszk.) wchodzące w skład makroregionów metropolitalnych	21	6,8	8 499 365	3,8	14 383 432	2,9	59,1
Obszary miejskie (LUZ poniżej 250 tys. mieszk.) wchodzące w skład makroregionów metropolitalnych	33	10,7	5 089 015	2,3	15 216 131	3,0	33,4
Obszary miejskie (LUZ poniżej 250 tys. mieszk.)	65	21,1	11 164 121	5,0	27 082 682	5,4	41,2
Pozostałe podregiony (NUS3) (848)	:	:	:	:	198 834 137	39,5	:
Ogółem	308	100,0	222 762 807	100,0	503 088 475	100,0	44,3

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 4 przedstawiono zestawienie 308 obszarów miejskich (LUZ) (w tym również Marsylii, Lille i Nicei-Grasse) w krajach UE27 oraz Norwegii i Szwajcarii, z których 126 (40%) zostało wybranych do dalszych analiz. Należy zauważyć, że ich udział w liczbie ludności wszystkich obszarów miejskich wynosił około 80%. Wśród nich znalazły się 72 obszary miejskie o charakterze monocentrycznym, podczas gdy pozostałych 48 obszarów miejskich wchodziło w skład 11 wielośrodkowych konurbacji (o charakterze co najmniej bipolarnym). Jednocześnie w przypadku 63 obszarów miejskich napotkano na barierę związaną z ich słabym dopasowaniem do podziału administracyjnego na poziomie NUTS3. Należy zauważyć, że były to przede wszystkim mniejsze obszary miejskie, które miały udział nieprzekraczający 15% ludności wszystkich obszarów miejskich zdefiniowanych w ramach Urban Audit. Kolejną grupę stanowiły te obszary, które włączono do otoczenia regionalnego większych ośrodków miejskich. Pomimo że było ich aż 54, ich udział w ogólnej liczbie ludności wynosił zaledwie 6%. Pozostałe obszary miejskie, liczące poniżej 250 tys. Mieszkańców, miały bardzo mały udział w ogólnej liczbie ludności, co z reguły skutkowało ich bardzo słabym dopasowaniem do podziału NUTS3 (przeciętnie tylko 40%).

ANEKS 3. DOSTĘPNOŚĆ WYBRANYCH DANYCH NA POZIOMIE NUTS3

	Pracujący B+R (2002, 2005)	Ludność z wykształceniem wyższym (2001/2002)	Korzystający z noclegów (2002, 2005)
Austria	–	+	+
Belgia	–	–	–
Bułgaria	–	+	+
Czechy	+	+	+
Dania	–	–	–
Estonia	–	+	+
Finlandia	+	+	+
Francja	–	+	–
Grecja	–	–	–
Hiszpania	–	+	–
Holandia	–	+	–
Irlandia	–	+	–
Litwa	–	+	+
Luksemburg	–	–	–
Łotwa	–	+	+
Niemcy	–	–	–
Norwegia	–	–	–
Polska	+	+	+
Portugalia	–	+	–
Rumunia	+	+	+
Słowacja	+	+	+
Słowenia	+	+	+
Szwajcaria	–	+	–
Szwecja	–	+	–
Węgry	+	+	+
Wielka Brytania	–	+	–
Włochy	–	–	–
Cypr	Nie uwzględniano w ramach badań relacji metropolia – region		
Islandia			
Malta			

+ dane dostępne

– dane niedostępne

ANEKS 4. GŁÓWNE SKŁADOWE ZRÓŻNICOWANIA OBSZARÓW METROPOLITALNYCH (PO ROTACJI VARIMAX)

Zmienne	Główne składowe			
	„Modern economy”	„Potencjał ludnościowy”	„Krajowy obszar wzrostu”	„Słaba suburbanizacja”
Wartość	4,6	2,8	2,2	2,2
Udział w wariancji (%)	25,5	15,8	12,2	12,2
Ludność	0,00	0,75	0,07	-0,35
Gęstość zaludnienia (os./ km2)	0,10	0,53	0,22	-0,43
PKB per capita (EUR)	0,89	0,06	-0,09	-0,12
PKB per capita (kraj = 100)	0,16	0,16	0,84	0,20
Ludność obszaru metropolitalnego	-0,04	0,81	0,10	0,04
Udział ośrodka metropolitalnego w liczbie ludności obszaru metropolitalnego (%)	-0,13	0,11	0,10	0,56
WDB rolnictwo (%)	-0,57	-0,29	-0,04	-0,09
WDB przemysł (%)	-0,03	-0,71	0,28	-0,28
Produktywność w rolnictwie (EUR)	0,42	0,14	-0,10	-0,77
Produktywność w przemyśle (EUR)	0,74	-0,10	-0,10	-0,29
Produktywność w rolnictwie (średnia = 100)	-0,12	0,11	-0,03	-0,74
Produktywność w usługach (średnia = 100)	-0,46	0,18	0,23	0,22
WDB usługi proste (%)	-0,73	0,07	0,41	0,23
WDB usługi zaawansowane (%)	0,62	0,66	0,01	0,02
WDB usługi publiczne (%)	0,17	0,07	-0,88	0,04
Udział usług zaawansowanych w WDB sektora usług (%)	0,74	0,44	0,12	-0,10
Pracujący na 100 mieszkańców	-0,67	-0,01	0,41	0,33
Stopa bezrobocia (%)	-0,73	0,02	-0,39	0,01

Źródło: opracowanie własne

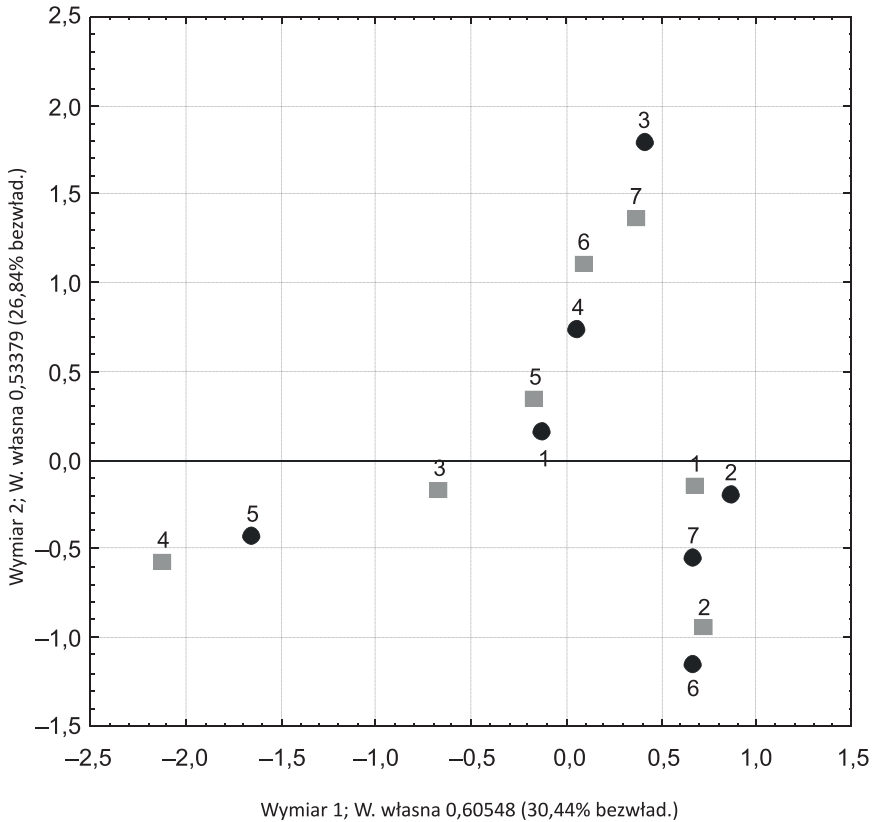
ANEKS 5. GŁÓWNE SKŁADOWE ZRÓŻNICOWANIA OTOCZENIA REGIONALNEGO (PO ROTACJI VARIMAX)

Zmienne	Główne składowe			
	„Nowoczesna gospodarka”	„Rozwinięty rynek pracy”	„Potencjał ludnościowy”	„Dualność gospodarki”
Wartość	3,8	3,0	2,6	1,9
Udział w wariancji (%)	19,9	16,0	13,8	10,1
Ludność	0,10	0,15	0,81	-0,06
Gęstość zaludnienia (os./ km ²)	0,34	0,23	0,61	-0,15
PKB per capita (EUR)	0,78	0,43	0,06	-0,14
PKB per capita (kraj = 100)	0,00	0,59	0,30	0,40
Ludność największego miasta	0,06	0,06	0,84	-0,16
WDB rolnictwo (%)	-0,67	-0,37	-0,08	0,06
WDB przemysł (%)	-0,46	0,59	0,04	-0,14
WDB usługi (%)	0,92	-0,22	0,04	0,07
Produktywność w rolnictwie (EUR)	0,70	0,04	0,45	-0,01
Produktywność w rolnictwie (średnia = 100)	0,16	-0,30	0,54	-0,46
Produktywność w przemyśle (średnia = 100)	-0,03	0,12	-0,14	0,69
Produktywność w usługach (średnia = 100)	-0,28	-0,23	0,06	0,70
WDB usługi proste (%)	0,03	-0,01	-0,18	0,59
WDB usługi zaawansowane (%)	0,68	0,08	0,42	-0,20
WDB usługi publiczne (%)	0,58	-0,57	-0,11	-0,25
Pracujący na 100 mieszkańców	0,21	0,75	-0,03	-0,04
Wskaźnik zatrudnienia (%)	0,01	0,56	0,08	-0,12
Stopa bezrobocia (%)	-0,22	-0,72	-0,01	0,01

Źródło: opracowanie własne.

ANEKS 6. ANALIZA KORESPONDENCJI OBSZARÓW METROPOLITALNYCH I OTOCZENIA REGIONALNEGO

Wykres 2W współrzędnych wierszy i kolumn; wymiar: 1 x 2
Tabela wejśc. (wiersze*kol.): 7 x 7
Standaryzacja: Profile wierszy i kol.



- obszary metropolitalne – typy
- otoczenie regionalne – typy

ANEKS 7. TYPOLOGIA MAKROREGIONÓW METROPOLITALNYCH – DOBÓR STUDIUM PRZYPADKU

Typologia makroregionów		Zmiana stosunku PKB per capita OM/ZR				
		wzrost		stabilny		spadek
		wysoki wzrost PKB OR	niski wzrost PKB OR	wysoki wzrost PKB OR	niski wzrost PKB OR	niski wzrost PKB OR
Stosunek PKB per capita między obszarem metropolitalnym (OM) i otoczeniem regionalnym		wysoki wzrost PKB OM	Tallinn Madryd Ryga <u>Sztokholm</u> Lublana Bratysława Sofia Edynburg Hamburg Kopenhaga Paryż	Regensburg Monachium	Graz <u>Luluza</u> Lizbona	
	wysoki	Budapeszt <u>Warszawa</u> Bukareszt		Linz	Dublin Groningen Porto Środkowa Belgia Frankfurt	Wiedeń
	średni	Lyon Holandia Norymberga Rzym	Helsinki Wilno Gdańsk Praga Drezno	Bordeaux Mediolan		

ANEKS 8. STRUKTURA WYWIADU POGLĘBIONEGO

CZĘŚĆ 1: REGION METROPOLITALNY I JEGO CZĘŚCI SKŁADOWE

1. Jaki jest zasięg przestrzennego oddziaływania ośrodka metropolitalnego na otoczenie regionalne pod różnymi względami?
2. Czy istnieje powszechnie uznawana delimitacja obszaru metropolitalnego, a jeśli tak to na bazie jakich kryteriów powstała?
3. Czy istnieje administracyjny lub statystyczny odpowiednik zasięgu oddziaływania ośrodka metropolitalnego (region metropolitalny)?
4. Czy obecny podział administracyjny odpowiada powiązaniom funkcjonalnym: a) w ramach obszaru metropolitalnego, b) w ramach regionu metropolitalnego?

CZĘŚĆ 2: RELACJE MIĘDZY METROPOLIĄ I REGIONEM

1. Jakie są najważniejsze przejawy powiązań między metropolią i otaczającym ją regionem?
2. Czy istnieją duże różnice między metropolią i jej otoczeniem regionalnym pod względem a) gospodarczym b) społecznym?
3. Czy w odniesieniu do metropolii i regionu obserwuje się upodobnienie pod względem a) struktury gospodarczym b) struktury społecznej?
4. Czy można wskazać przejawy współpracy lub konkurencji władz publicznych w ramach regionu metropolitalnego? Co przeważa?

CZĘŚĆ 3: CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA RELACJE MIĘDZY METROPOLIĄ I REGIONEM

1. Jakie są najważniejsze czynniki wpływające na powiązania między metropolią i regionem?
2. Czy między tymi czynnikami występują powiązania?

CZĘŚĆ 4: ZNACZENIE POWIĄZAŃ DLA ROZWOJU REGIONU METROPOLITALNEGO

1. Jakie są najważniejsze przejawy rozprzestrzeniania się rozwoju?
2. Jakie są najważniejsze przejawy wymywania zasobów rozwojowych z regionu do metropolii?
3. Czy metropolia i jej otoczenie regionalne są sobie wzajemnie potrzebne?
4. Czy metropolia potrzebuje regionu? b) Czy region potrzebuje metropolii?

CZĘŚĆ 5: SILNE I SŁABE STRONY METROPOLII I REGIONU

1. Jakie są najważniejsze silne i słabe strony obszaru metropolitalnego?
2. Jakie są najważniejsze silne i słabe strony otoczenia regionalnego metropolii?
3. Czy można wskazać zależności między silnymi i słabymi stronami obszaru i regionu metropolitalnego?

CZĘŚĆ 6: DZIAŁANIA WŁADZ PUBLICZNYCH

1. Czy w regionie metropolitalny podejmowane są skoordynowane działania na poziomie a) obszaru metropolitalnego b) regionu metropolitalnego?
2. Czy działania władz publicznych uwzględniają zróżnicowania wewnątrzregionalne?
3. Jakie działania podejmuje się w celu zwiększania zasięgu rozprzestrzeniania rozwoju z rdzenia?
4. Jakie działania podejmuje się w celu ograniczenia wymywania zasobów rozwojowych z peryferii?

CZĘŚĆ 7: PERSPEKTYWY ROZWOJOWE

1. Czy różnice między metropolią i regionem będą się zwiększać czy też zmniejszać?
2. Co będzie główną przyczyną tych procesów?

[illegible]

– lokują na terenie gminy swoje filie produkcyjne	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
– lokują na terenie gminy swoje filie handlowe	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
– lokują na terenie gminy swoje filie usługowe	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
– lokują na terenie gminy magazyny, składy itp.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9. Czy na terenie gminy (miasta) istnieją następujące obiekty?	Jeśli tak, proszę wstawić „x”	Liczebność			Jeżeli istnieją, proszę ocenić ich wpływ na rozwój gminy				
		dużo	średnio	mało	pozytywny	neutralny	negatywny	trudno powiedzieć	
– zespoły mieszkaniowe budownictwa wielorodzinnego zamieszkane przez warszawiaków*	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
– zamknięte zespoły mieszkaniowe budownictwa jednorodninnego zamieszkane przez warszawiaków*	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
– domy jednorodzinne zamieszkane przez warszawiaków*	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
– domy wypoczynkowo-rekreacyjne należące do warszawiaków	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
– ogródki działkowe należące do warszawiaków	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
– obiekty noclegowe (konferencyjne) obsługujące mieszkańców i firmy warszawskie	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
– gospodarstwa agroturystyczne	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
– prywatne domy opieki dla osób starszych z Warszawy	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
– centra dystrybucyjne obsługujące warszawskie przedsiębiorstwa	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
– składowiska odpadów przyjmujące odpady z Warszawy	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	

* Określenie warszawiacy oznacza mieszkańców Warszawy, którzy przeprowadzili się do gminy w ostatnich 5 latach.

DZIAŁ 3. Współpraca

10. Czy gmina (miasto) współpracuje z:	Jeśli tak, proszę wstawić „x”	Ocena współpracy				
		bardzo dobra	dobra	średnia	zła	bardzo zła
Sąsiednimi gminami	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Powiatem	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Samorządem wojewódzkim	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Władzami Warszawy	☐	☐	☐	☐	☐	☐

11. Jeżeli gmina współpracuje lub zamierza współpracować z władzami Warszawy, to jakie są (lub mogłyby być) dziedziny współpracy?	Obecnie (proszę wstawić znak „x”)	W przyszłości (proszę wstawić znak x”)	Trudno powiedzieć
Infrastruktura transportowa	☐	☐	☐
Komunikacja publiczna	☐	☐	☐
Ochrona środowiska	☐	☐	☐
Gospodarka odpadami	☐	☐	☐
Plany zagospodarowania przestrzennego	☐	☐	☐
Inne (jakie?)	☐	☐	☐

ANEKS 10. ANKIETA PRZEDSIĘBIORSTW

DZIAŁ 1. Informacje podstawowe

1. Rodzaj podstawowej działalności przedsiębiorstwa	Przemysł	Branża (lub kod PKD 2004)	Usługi	Branża (lub kod PKD 2004)	
	☐		☐		
2. Miejsce lokalizacji przedsiębiorstwa	Miasto w granicach administracyjnych	☐			
	Obszar metropolitalny	☐			
3. Jaka jest liczba osób zatrudnionych w przedsiębiorstwie?	1–9	☐	4. Od ilu lat przedsiębiorstwo prowadzi działalność?	do 2 lat	☐
	10–24	☐		3–5 lat	☐
	25–49	☐		6–10 lat	☐
	50–249	☐		11–20 lat	☐
	250 i więcej	☐		20 i więcej lat	☐
5. Czy w przedsiębiorstwie jest zainwestowany kapitał zagraniczny?			tak	☐	
			nie	☐	

DZIAŁ 2. Powiązania przestrzenne

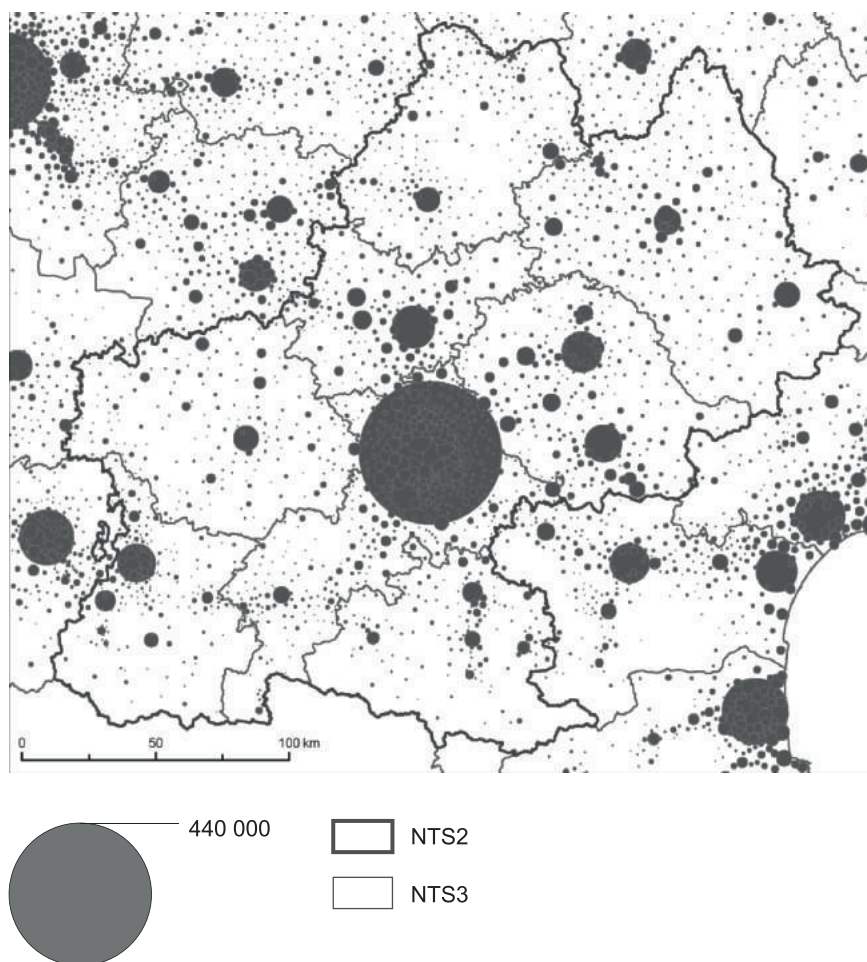
Struktura organizacyjna			Proszę podać gdzie zlokalizowana jest centrala lub filie można wstawić więcej niż jeden „x”				
			W-wa i obszar metropolitalny	pozostała część woj. mazowieckiego	inne regiony kraju	kraje UE	inne kraje
6. Czy przedsiębiorstwo jest filią / oddziałem większej firmy?	tak	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	nie	☐					
7. Czy przedsiębiorstwo ma własne filie/ oddziały?	tak	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	nie	☐					
8. Czy firma planuje utworzyć nowe filie w najbliższych 3 latach?	tak	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	nie	☐					

9. Jaki jest przestrzenny zasięg kontaktów przedsiębiorstwa?	Proszę wstawić znak „x” dla co najwyżej dwóch (2) najważniejszych rynków / zasięgów				
	W-wa i obszar metropolitalny	pozostała część woj. mazowieckiego	inne regiony kraju	kraje UE	inne kraje
lokalizacja dostawców dóbr	☐	☐	☐	☐	☐
lokalizacja dostawców usług prostych (np. sprzątanie, ochrona itp.)	☐	☐	☐	☐	☐
lokalizacja dostawców usług zaawansowanych (np. reklama, księgowość, doradztwo itp.)	☐	☐	☐	☐	☐
lokalizacja odbiorców/klientów	☐	☐	☐	☐	☐
lokalizacja konkurentów	☐	☐	☐	☐	☐
rekrutacja pracowników	☐	☐	☐	☐	☐

DZIAŁ 3. Środowisko lokalne

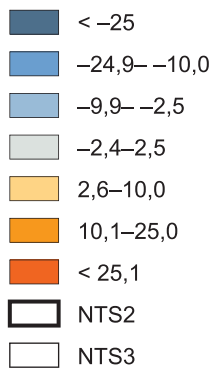
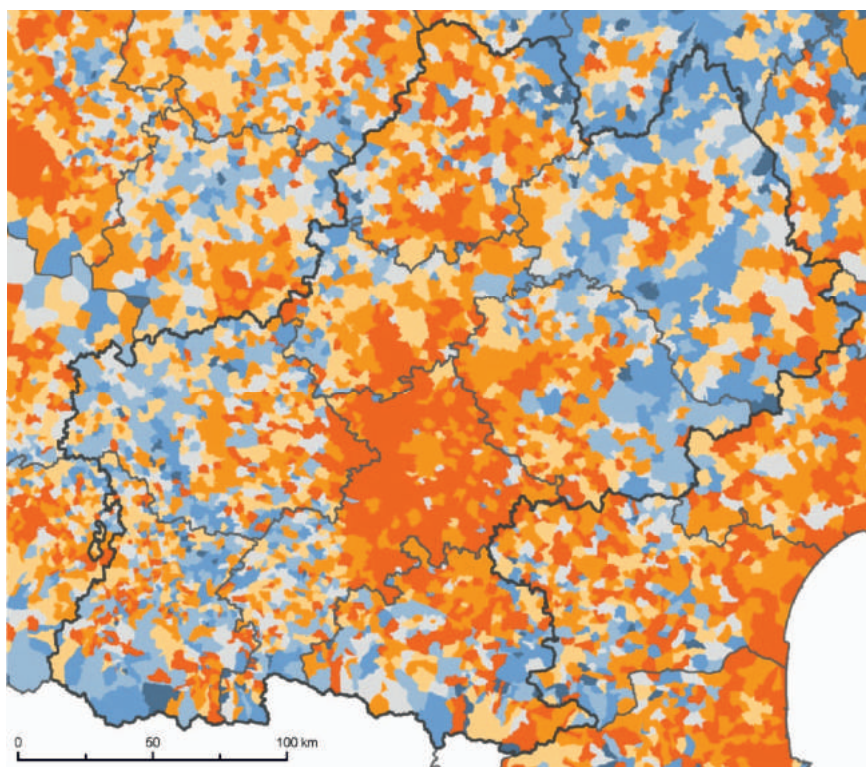
[illegible]

ANEKS 11. SIEĆ OSADNICZA I ZMIANA LICZBY LUDNOŚCI W BADANYCH REGIONACH METROPOLITALNYCH



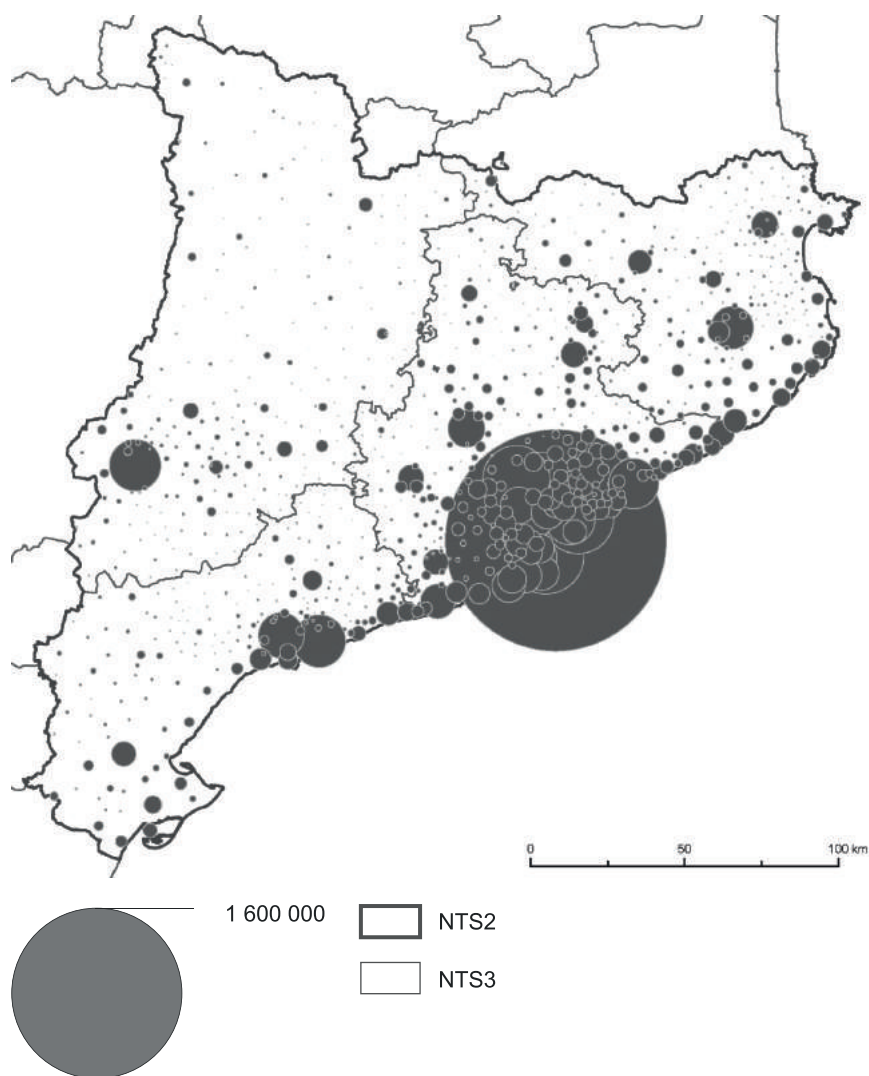
Rycina 1a. Midi-Pyrénées (Francja) – ludność 2006

Źródło: opracowanie własne



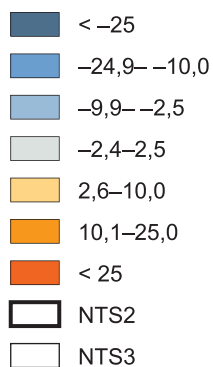
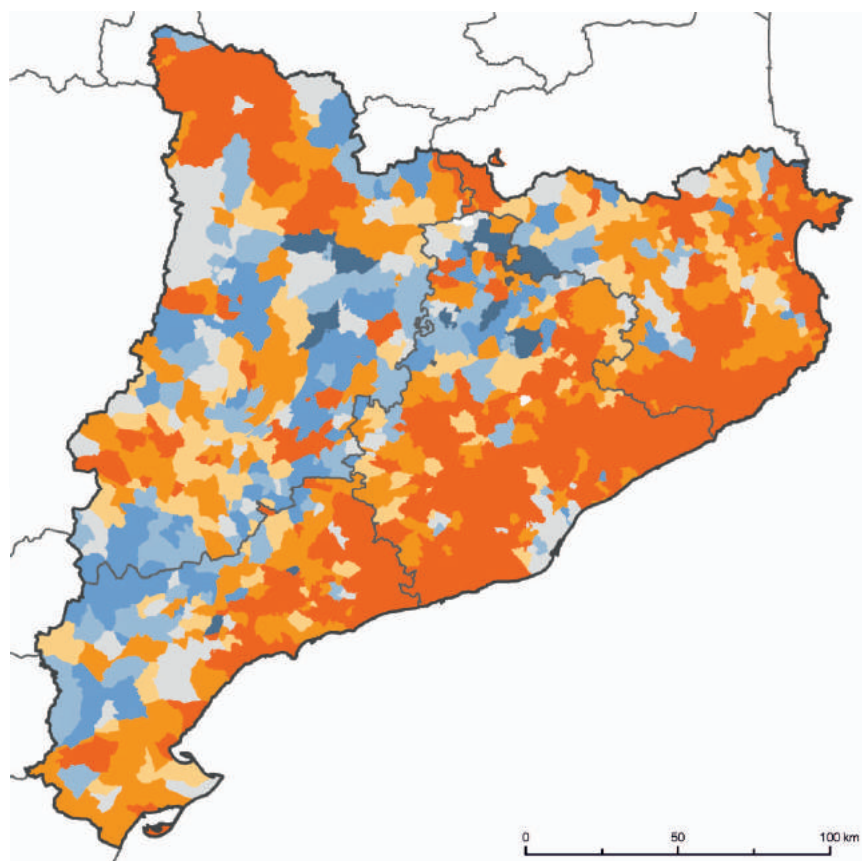
Rycina 1b. Midi-Pyrénées (Francja) – zmiana liczby ludności (%) (1990–2006)

Źródło: opracowanie własne.



Rycina 2a. Katalonia (Hiszpania) – ludność 2006

Źródło: opracowanie własne.



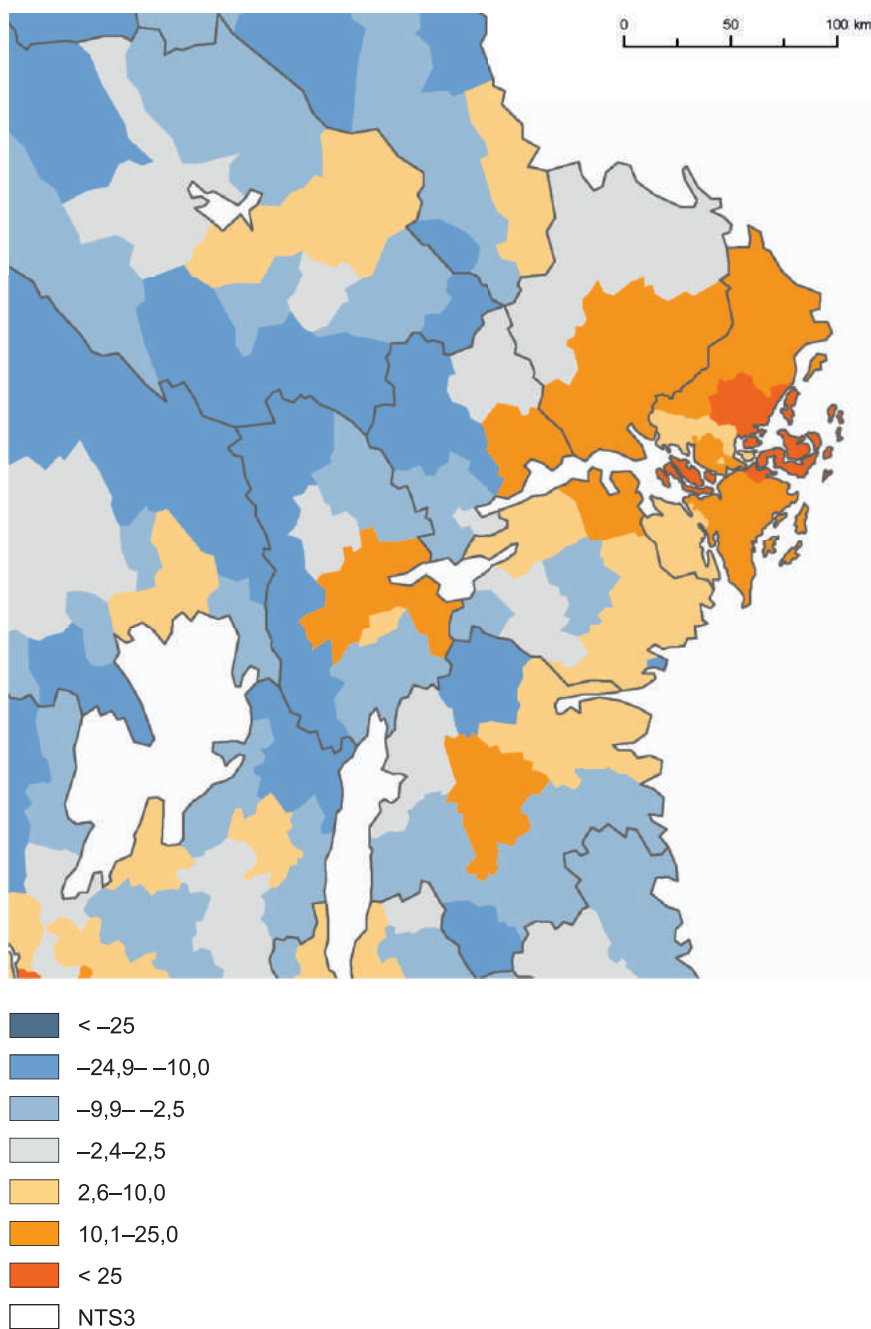
Rycina 2b. Katalonia (Hiszpania) – zmiana liczby ludności (%) (1991–2006)

Źródło: opracowanie własne.



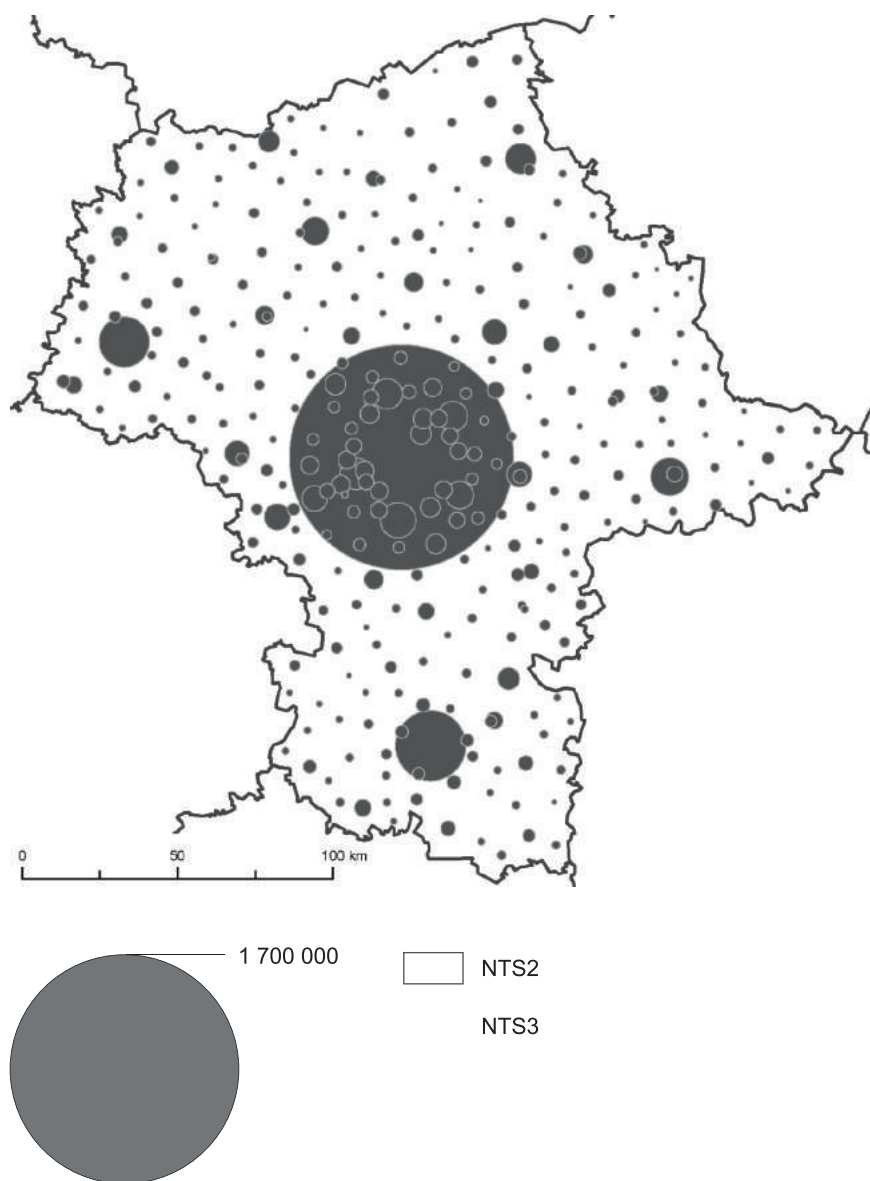
Rycina 3a. Region Malar (Szwecja) – ludność 2006

Źródło: opracowanie własne.



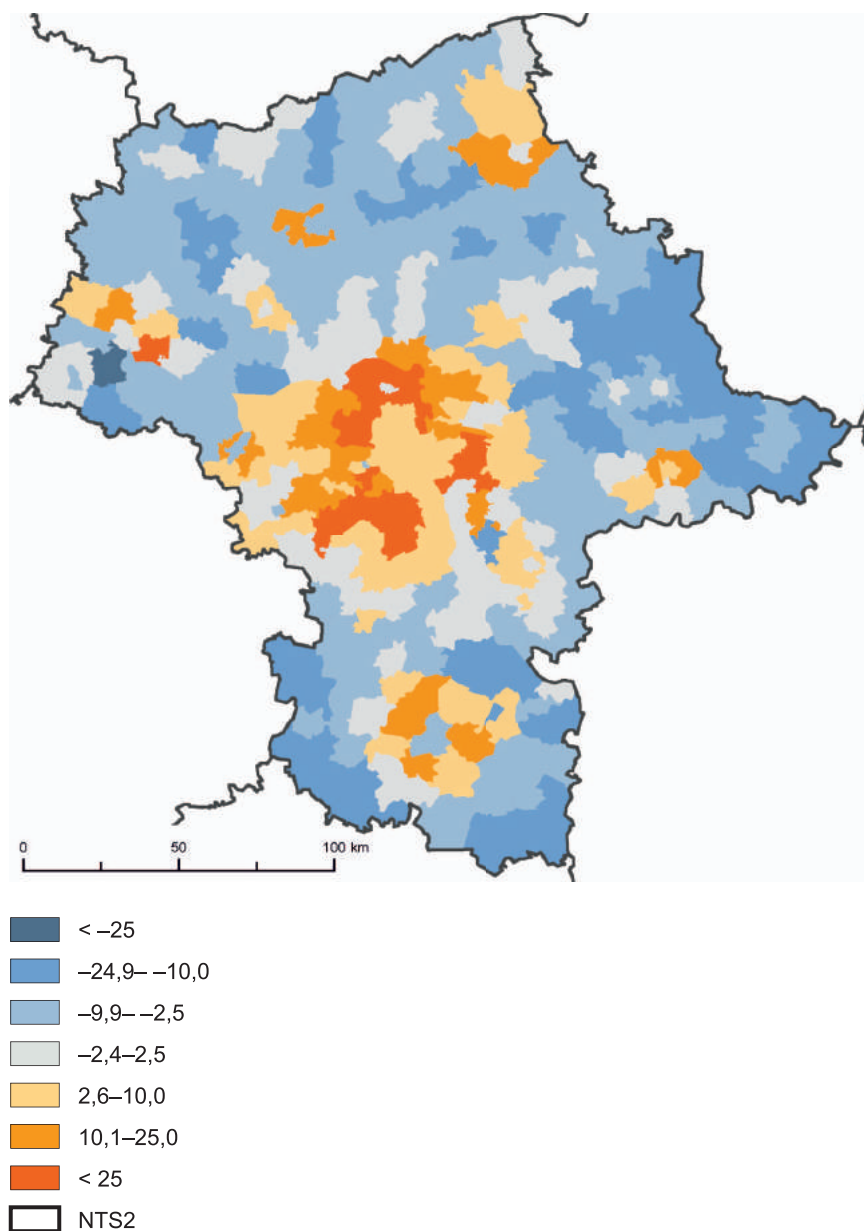
Rycina 3b. Region Malar (Szwecja) – zmiana liczby ludności (%) (1990–2006)

Źródło: opracowanie własne.



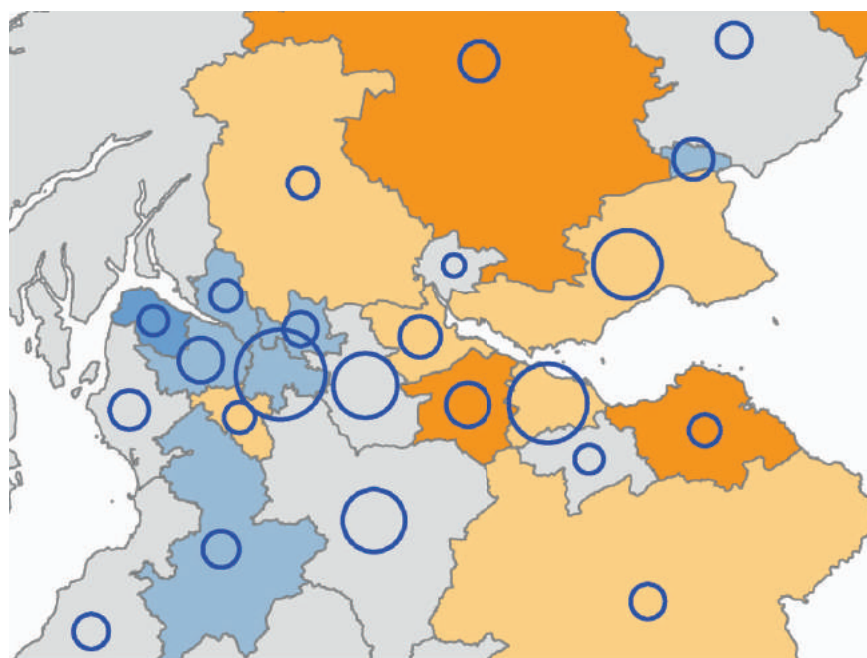
Rycina 4a. Województwo mazowieckie – ludność 2008

Źródło: opracowanie własne.

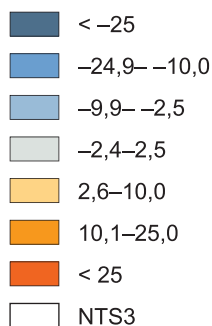


Rycina 4b. Województwo mazowieckie – zmiana liczby ludności (%) (1995–2008)

Źródło: opracowanie własne.



Population change (%)

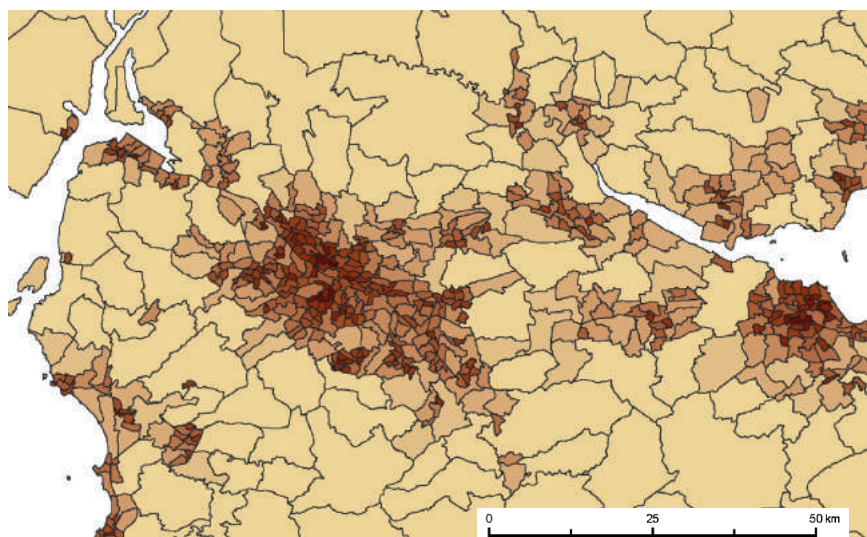


Population



Rycina 5a. Szkocja – liczba ludności 2006 i zmiana liczby ludności (%) (1990–2006)

Źródło: opracowanie własne.



Rycina 5b. Szkocja – gęstość zaludnienia (2001)

Źródło: opracowanie własne.

LITERATURA

- Abbott A., 2005, *France lays plans for premier cancer centre in Toulouse*, „Nature”, 3.03.2005, t. 434, nr 7029.
- Adam B., 2006, *Medium-sized cities in urban regions*, „European Planning Studies”, t. 14(4), s. 547–555.
- Aerospace Valley, INSEE, 2008, *Aéronautique – espace en aquitaine et Midi-Pyrénées regions d'Aerospace Valley*, Aerospace Valley, INSEE.
- Aguilera A., 2005, *Growth in commuting distances in French polycentric metropolitan areas: Paris, Lyon and Marseille*, „Urban Studies”, t. 42(9), s. 1537–1547.
- Åkerlund M., Legerius B., 2009, *The Economy Report. On Swedish Municipal and County Council Finances – October 2008*, Stockholm.
- AMB (Area Metropolitana de Barcelona), 2003, *El Territori Metropolita de Barcelona. Datos basicos, evolucion reciente y perspectivas*, Barcelona.
- AUAT, 2005, *Charte interSCOT pour une de l'Aire Urbaine toulousaine*, Toulouse: AUAT.
- AUAT, 2006, *Qui sont les nouveaux arrivants dans l'aire urbaine de Toulouse*, Toulouse: AUAT.
- AUAT, 2009, *L'aire urbaine de Toulouse, une activité à dominante productive, Observatoire partenarial de l'économie et de l'emploi – janvier 2009*, Perspectives Villes, Toulouse.
- AUAT, INSEE, 2009, *Territoires et emploi – aire urbaine de Toulouse – les relations domicile – travail*, Toulouse : INSEE, AUAT.
- Barcelona, 2009, *Barcelona*, w: *Aglomeracions Metropolitanas Europeas, Regio Metropolitana de Barcelona. Territori-Estrategies-Planejament*, Papers 50, IERM, Barcelona.
- Batten D., 1995, *Network cities: creative urban agglomerations for the 21st century*, „Urban Studies”, t. 32(2), s. 312–327.
- Berggren H., Hermansson A., 2008, *Local government financial equalisation Information about the equalisation system for Swedish municipalities and county councils in 2008*, Stockholm: Ministry of Finance, Swedish Association of Local Authorities and Regions.
- Boudeville J.R., 1966, *Problems of Regional Economic Planning*, Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Braudel F., 1986, *L'identité de la France. Espace et histoire*, Paris.
- Camagni R., 1994, *From city hierarchy to city networks: reflections about emerging paradigm*, w: T.R. Lakshmanan, P. Nijkamp (red.), *Structure and Change*

- in the Space Economy: Festschrift in Honor of Martin Beckmann*, Berlin: Springer Verlag.
- Carmichael P., Midwinter A., 2000, *Metropolitan government in decline: lessons from Scotland*, „The American Review of Public Administration”, t. 30, t. 161–184.
- Castells M., 1982, *Kwestia miejska*, tłum. B. Jałowicki, J. Piątkowski, Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Castells M., 1998, *The Information Age: Economy, Society and Culture – The Rise of Network Society*, Oxford: Blackwell.
- Cattell R.B., 1966, *The screen test for the number of factors*, „Multivariate Behavioral Research”, t. 1(2), s. 245–276.
- Cebollada A., Riera P., 2008, *Daily mobility in the Comarques Centrals*, w: *La Mobilitat Quotidiana a Catalunya, Regio Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, Papers 48, IERM, Barcelona.
- Christaller W., 1933, *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Jena.
- CIEU - Centre interdisciplinaire d'études urbaines, 2002, *L'explosion de l'usine AZF à Toulouse : une catastrophe inscrite dans la ville*, „Mappemonde”, nr 65.
- Couch C., Karecha J., Nuissl H., Rink D., 2005, *Decline and sprawl: an evolving type of urban development – observed in Liverpool and Leipzig*, „European Planning Studies”, t. 13(1), s. 117–136.
- Dechy N., Bourdeaux T., Ayrault N., Kordek M., Le Coze J., 2004, *First lessons of the Toulouse ammonium nitrate disaster, 21st September 2001, AZF plant, France*, „Journal of Hazardous Materials”, t. 111(1-3), s. 131–138.
- DIBA (Diputacio de Barcelona), 2009, website, <http://www.diba.cat/ladiputacio/en/default.asp> (15.12.2009).
- Drewett R., Knight R., Schubert U., 1992, *The Future of European Cities. The Role of Science and Technology*, E.C. FAST Report FOP 306, Brussels.
- Dugot P., Laborderie S., Taulelle F., 2008, *Midi-Pyrénées, région d'Europe*, Toulouse: CRDP Midi-Pyrénées.
- Dziwowski K., 1971, *Baza ekonomiczna i struktura funkcjonalna miast. Studium rozwoju pojęć, metod i ich zastosowań*, Prace Geograficzne IG PAN, t. 87, Warszawa.
- Esparza A., Kremenec A., 1994, *Producer services trade in city systems. Evidence from Chicago*, „Urban Studies”, t. 31(1), s. 29–46.
- ESPON, 2004, *Project 1.1.1., Potentials for Polycentric Development in Europe*, NORDREGIO, Stockholm, <http://www.espon.eu>.
- ESPON, 2004, *Project 1.1.2., Urban-rural relations in Europe*, <http://www.espon.eu>.
- ESPON, 2006, *Project 1.4.1., The role of small and medium sized towns (SMESTO)*, Austrian Institute for Regional Studies and Spatial Planning, Wien, <http://www.espon.eu>.
- ESPON, 2006, *Project 1.4.3., Study on urban functions*, <http://www.espon.eu>.
- ESPON, 2007, *Project 1.4.4., Preparatory study on feasibility of flows analysis*, <http://www.espon.eu>.

- Estébe Ph., 2008, *Gouverner la ville mobile*, Paris: PUF.
- EUROSTAT, 2009, *Eurostat Regional Yearbook 2009*.
- Fishman R., 1990, *Americas's new city*, „The Wilson Quarterly”, 14, s. 24–48.
- Fleming A. D., 2005, *Scotland's Census 2001 – Statistics on Migration*, Edinburgh: General Register Office for Scotland.
- Gawryszewski A., Korcelli P., Nowosielska E., 1998, *Funkcje metropolitalne Warszawy*, Warszawa: IGiPZ PAN.
- Geurs K.T., van Wee B., 2006, *Ex-post evaluation of thirty years of compact urban development in the Netherlands*, „Urban Studies”, t. 43(1), s. 139–160.
- Glasgow and the Clyde Valley Joint Structure Plan 2006.
- Glückler J., 2007, *Economic geography and the evolution of networks*, „Journal of Economic Geography”, t. 7(5), s. 619–634.
- Gordon I.R., McCann P., 2005, *Innovation, agglomeration, and regional development*, „Journal of Economic Geography”, t. 5, s. 523–543.
- Goździak G., 1979, *Dobór zmiennych w statystycznej analizie porównawczej*, „Wiadomości Statystyczne”, nr 3 i 4.
- Goździak G., Smętkowski M., 2008, *Metropolis and its region – new relations in the information economy*, „European Planning Studies”, t. 16(6), s. 727–743.
- Gouardin E., 2008, *Etalement urbain et mobilité : quel avenir pour nos territoires? (Etude d'un cas français)*, www.vrm.ca/documents/Releve5_Elodie_Gouardin.pdf.
- Gravier J-F., 1947, *Paris et le désert français*, Paris: Flammarion.
- Grossetti M., 1995, *Science, industrie et territoire*, Toulouse: Presses Universitaires du Mirail.
- Grzeszczak G., 1999, *Bieguny wzrostu a formy przestrzeni spolaryzowanej*, Prace Geograficzne, nr 173, Wrocław: IGiPZ PAN, Continuo.
- Hall P., Pain K. (red.), 2007, *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-city Regions in Europe*, London: Earthscan.
- Hautreux J., Rochefort M., 1965, *Physionomie generale de l'armature urbaine française*, „Annales de Géographie”, t. 74, nr 406, s. 660–677.
- Healey M.J., Ilbery B.W. (red.), 1985, *The Industrialization of the Countryside*, Norwich: GeoBooks.
- Highlands & Islands Scotland European Regional Development Fund 2007-2011, 2008, *Structural Funds Operational Programme*, The Scottish Government 2008.
- Hirschman A.O., 1958, *The Strategy of Economic Development*, New Haven, Conn.: Yale University Press.
- Högberg, J. (red.), 2009, *Gemensam målbild för Stockholm-Mälarenregionen - en syntes av de regionala utvecklingsprogrammen*, Stockholm.
- Hoover E.M., 1980, *An Introduction to Regional Economics*, New York: Alfred A. Knopf.
- Hoyler M., Kloosterman R.C., Sokol M., 2008, *Polycentric puzzles – emerging mega-city regions seen through the lens of advanced producer services*, „Regional Studies”, t. 42(8), s. 1055–1064.
- INTERREG IIIB, 2005, *“SEBco” - City-hinterland cooperation as motor for regional development in the South Eastern Baltic*, <http://www.sebco.eu/>.

- Jalabert G. Zuliani, J.-M., 2009, *Toulouse, l'avion et la ville*, Toulouse: Privat.
- Jalabert G., 1995, *Toulouse métropole incomplète*, Paris: Anthropos.
- Jauhiainen, J., 2006, *Demographic, employment and administrative challenges for urban policies in Estonia*, „European Planning Studies”, t. 14(2), s. 273–283.
- Jones C., Leihnsman C., 2006, *Spatial dynamics of the housing market: an interurban perspective*, „Urban Studies”, t. 43, nr 7.
- Kaczmarek T., Mikula Ł., 2007, *Ustroje terytorialno-administracyjne obszarów metropolitalnych w Europie*, Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Keeble D., Tyler P., 1995, *Enterprising behaviour and the urban-rural shift*, „Urban Studies”, t. 32(6), s. 975–997.
- Kerrouche E., 2008, *L'intercommunalité en France*, Paris: Montchrestien.
- Korcelli P., 2000, *Europejski system miast*, „Przegląd Geograficzny”, t. LXXII, z. 4.
- Kozak M.W., 2009, *Turystyka i polityka turystyczna a rozwój: między starym a nowym paradygmatem*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Krätke S., 2007, *Metropolisation of the European economic territory as a consequence of increasing specialisation of urban agglomerations in the knowledge economy*, „European Planning Studies”, t. 15(1), s. 1–27.
- Kunzmann K.R., 1998, *World city regions in Europe: structural change and future challenges*, w: F. Lo, Y. Yeung (red.), *Globalisation and the World Large Cities*, Tokyo – New York – Paris: UN University Press.
- Lanusse B., 2006, *Toulouse: quel territoire pour quel projet?*, Agravox: <http://www.agravox.fr/actualites/info-locale/article/toulouse-quel-territoire-pour-quel-16909>.
- Le Boëtté I., Ruhlmann O., Laurin L., 2008, *La forte attractivité toulousaine infuse sur le marché du logement*, „6 pages de l'Insee Midi-Pyrénées”, nr 113.
- Lo F., Yeung Y. (red.), *Globalisation and the World Large Cities*, Tokyo–New York–Paris: UN University Press.
- Lösch A., 1961, *Gospodarka przestrzenna: teoria lokalizacji*, tłum. K. Dziewoński, W. Lissowski, Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne (oryg. *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*, 1944).
- Lowlands & Uplands Scotland European Regional Development Fund Programme 2007-13, 2008, Structural Funds Operational Programme, The Scottish Government.
- Maik W., 1997, *Podstawy geografii miast*, Toruń: Wydawnictwo UMK.
- Matheu J. M., 2003, *The Metropolitan Territory of Barcelona. Basic data, Recent Developments, Perspectives*, w: El Territori Metropolita de Barcelona.
- McConnell, 2006, *Central-local government relations in Scotland*, „International Review of Administrative Science”, t. 72(1), s. 73–84.
- McKenzie R.D., 1933, *The Metropolitan Community*, New York: McGraw-Hill.
- Metropolitan Glasgow – Our vision for the Glasgow city region 2008–2013*, http://www.glasgow.gov.uk/en/Business/Businesssupport/Research_statistics/metropolitanvision.htm.
- Minar Z., 1997, *The process of globalization and social transformation in Central and Eastern Europe*, Paper for European Science Foundation Conference, Prague.

- Miralles-Guasch, C., Donat, C., 2007, *Análisi de l'oferta i la demanda de polígons d'activitat a Catalunya, Polígonos de actividad económica: Tendencias de Localización y accesibilidad*, Revista Papers 45.
- Munoz-Torrent X., 2008, *Terrassa. The Gate of a Territorial Network*, speech for the opening session of eurocities's meeting of the Economic development Forum, Terrassa, April 2008.
- Myrdal G., 1957, *Economic Theory and Underdeveloped Regions*, London: Duckworth.
- National Planning Framework for Scotland 2, The Scottish Government b.r.w., <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/278232/0083591.pdf>.
- Nevers J.-Y., 2002, *Metropolitan government in Toulouse: From fragmentation to federalism*, „GeoJournal”, t. 58(1).
- Nicholls W.J., 2006, *Between growth and exclusion in technopolis: Managing inequalities in Toulouse, France*, „City and Community”, t. 5(3).
- Nowosielska E., 2002, *Sektor usług w aglomeracji warszawskiej w latach dziewięćdziesiątych*, w: G. Węclawowicz (red.), *Warszawa jako przedmiot badań w geografii społeczno-ekonomicznej*, Warszawa: IGiPZ PAN.
- OECD., 2006, *OECD Territorial Reviews Stockholm*, Sweden.
- Parr J.B., 2007, *Spatial definitions of the city: four perspectives*, „Urban Studies”, t. 44(2), s. 381–392.
- Perroux F., 1950, *Economic space: theory and applications*, „Quarterly Journal of Economics”, t. 64, s. 89–104.
- Poumarede J., 1991, *Préhistoire de Midi-Pyrénées*, „Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest”, nr 62, s. 245–264.
- Pred A., 1973, *The growth and development of systems of cities in advanced economies*, w: *Systems of Cities and Information Flows: Two Essays*, Lund: Gleerup, s. 1–82.
- Pred A., 1975, *On the spatial structure of organizations and complexity of metropolitan interdependences*, „Papers in Regional Science”, t. 35(1), s. 115–142.
- Pred A., 1976, *The interurban transmission of growth in advanced economies: empirical findings versus regional-planning assumptions*, IIASA, Laxenburg, Austria.
- Preston R.E., Mitchell C.J.A., 1990, *Notes on a combined economic base – central place theory and the study of urban systems*, w: L.S. Bourne, R. Sinclair, M. Ferrer, A. d'Entremont (red.), *The Changing Geography of Urban Systems*, Pamplona: University of Navarra Press.
- Progetti H., 2001, *Urbanisation croissante de la region*, „Le 6 pages de l'Insee Midi- Pyrénées”, nr 47.
- Rae G., Brown C., 1966, *A Geography of Scotland*, London: G. Bell and Sons Ltd.
- Redondo J. L., 2009, *The Regional Spatial Plan of the Metropolitan Region of Barcelona*, presentation ppt, 22.04.2009 (courtesy of Author).
- Région Midi-Pyrénées, 2009, *Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire*, www.midipyrenees.fr/Schema-regional-d-amenagement-et-de-developpement-durable-du.
- Regionplaneämnden, 2010, *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUF 2010*, Stockholm: Stockholm Läns Landstig.

- RTK., 2009, *Stockholmsregionen som kunskapsregion Stockholmsregionens behov, studenternas efterfrågan och lärosätenas attraktivitet*, Stockholm.
- RTK., 2009, *Årsstatistik 2009 för Stockholms län och landsting 2009*, Stockholm.
- RTK., 2009, *Regionala stadskärnor*, Stockholm.
- Ruhlmann O., 2007, *En Midi-Pyrénées, plus de 55 000 emplois salariés sont liés à l'industrie aéronautique*, „Le 6 pages de l'Insee Midi-Pyrénées”, nr 104.
- SALAR, 2009, *Levels of local democracy in Sweden*, Stockholm.
- Sassen S., 1991, *The Global City*, Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Sassen S., 2000, *Global city and global city-regions: A comparison*, w: A.J. Scott (red.), *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, Oxford: Oxford University Press.
- SBR, 2007, *Facts about Stockholm's business industry*, Stockholm.
- Schneider A., Woodcock C.E., 2008, *Compact, dispersed, fragmented, extensive? A comparison of urban growth in twenty-five global cities using remotely sensed data, pattern metrics and census information*, „Urban Studies”, t. 45(3), s. 659–692.
- Schöller P., 1953, *Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie*, „Erdkunde”, t. 7(3), s. 162–184.
- Scott A.J., 1998, *Regions and the World Economy: The Coming Shape of Global Production, Competition, and Political Order*, Oxford: Oxford University Press.
- Scott A.J., Agnew J., Soja E.W., Storper M., 2000, *Global city-regions*, w: A.J. Scott (red.), *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, Oxford: Oxford University Press.
- Simmie J., 2003, *Innovation and urban regions as national and international nodes for the transfer and sharing of knowledge*, „Regional Studies”, t. 37(6/7), s. 607–620.
- Simmie J., Sennett J., Wood P., Hart D., 2002, *Innovation in Europe: a tale of networks, knowledge and trade in five cities*, „Regional Studies”, t. 36(1), s. 47–64.
- Simmie J., Wood P., 2002, *Innovation and competitive cities in the global economy*, „European Planning Studies”, t. 10(2), s. 149–151.
- Śleszyński P., 2007, *Gospodarcze funkcje kontrolne w przestrzeni Polski*, Prace Geograficzne, nr 213, IGI PAN, Warszawa.
- SLL, 2009, *Review of the Draft Stockholm Region RUFs 2010*, Stockholm.
- Smętkowski M., 2000, *Przedsiębiorstwo zagraniczne w otoczeniu lokalnym*, „Studia Regionalne i Lokalne”, nr 4, s. 87–103.
- Smętkowski M., 2004, *Program Współpracy Przygranicznej Phare Polska-Niemcy 1994–1999 w opinii przedsiębiorców zlokalizowanych na obszarze wsparcia programu oraz wykonawców projektów*, w: G. Gorzelak, J. Bachter, M. Kasprzyk (red.), *Współpraca transgraniczna Unii Europejskiej: doświadczenia polsko-niemieckie*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Smętkowski M., 2005a, *New relationships between the metropolis and the region in information economy: Warsaw Metropolitan Region – a case study*, w: F. Eckardt, D. Hassenpflug (red.), *Paths of Urban Transformation, The European City in Transition*, nr 5, Frankfurt: Peter Lang Verlag.

- Smętkowski M., 2005b, *Rola infrastruktury transportowej w integracji obszaru metropolitalnego Warszawy*, w: Z. Makiela, T. Marszał (red.), *Infrastruktura techniczno-ekonomiczna w obszarach metropolitalnych*, Biuletyn KPZK PAN, z. 222, Warszawa.
- Smętkowski M., 2007, *Nowe relacje metropolia-region w gospodarce informacyjnej na przykładzie Warszawy i Mazowsza*, w: G. Gorzelak (red.), *Polska regionalna i lokalna w świetle badań EUROREG-u*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar, s. 163–188.
- Smętkowski M., Wójcik, 2009, *Regiony w Europie Środkowo-Wschodniej: tendencje i czynniki rozwojowe*, Raporty i Analizy EUROREG (3), Warszawa: CESRiL, Uniwersytet Warszawski.
- SPESP, 2000, *Study Programme on European Spatial Planning*, <http://www.nordregio.se>.
- Stadsledningskontoret, 2005, *Framtidsutredningen Stockholms stad Om stadens ekonomiska utveckling på lång sikt*, Stockholm.
- Stasiński M., 2008, *Barcelona zebrze o wodę*, „Gazeta Wyborcza”, 16.04.2008.
- STAT (Statistics), data for Catalunya and the Province of Barcelona (NUTS 3), based on EUROSTAT.
- Stephens G.R., Wikstrom N., 2000, *Metropolitan Government and Governance: Theoretical Perspective, Empirical Analysis and the Future*, New York–Oxford: Oxford University Press.
- Strijp A.G.P., 2008, *Administrative crowdedness in Barcelona. An exploration of the significance of a Dutch phenomenon in the context of a foreign metropolis, Report on a foreign internship of two months in the context of the MPA study programme at the Netherlands School of Public Administration (NSOB) in The Hague*, Barcelona (courtesy of Author).
- Tacoli C., 1998, *Rural-urban interactions: a guide to the literature*, „Environment and Urbanization”, t. 10(1), s. 147–166.
- Taylor P.J., 2007, *World City Network: A Global Urban Analysis*, London–New York: Routledge.
- The 22@ Barcelona Project*, <http://www.insyncbv.nl/pdf/22aBarcelona.pdf> (October 2009).
- The City Region Boundaries Study*, 2002, Scottish Executive Central Research Unit.
- Tidestav K., Zetterberg O., 2008, *Facts about business in Stockholm, Facts about Stockholm's business industry*, Stockholm.
- Tornéro M., 2009, *Augmentation record de la population en Haute-Garonne*, „6 pages de l'Insee Midi- Pyrénées”, nr 104, s. 122–131.
- Town and Country Planning (Development Planning) (Scotland) Regulations 2008, http://www.legislation.gov.uk/ssi/2008/426/pdfs/ssi_20080426_en.pdf.
- Turok I., 2007, *Urban policy in Scotland: New conventional wisdom, old problems?*, w: M. Keating (red.), *Social Democracy in Scotland*, Brussels: Peter Lang.
- Turok I., 2008, *Harnessing the potential of Scotland's cities*, „Scottish Affairs”, nr 63.
- Turok I., Bailey N., 2001, *Does Central Scotland need a development strategy?*, Urban Change and Policy Research Group, Discussion Paper No. 4, Glasgow: University of Glasgow.

- Turok I., Bailey N., 2004, The theory of polynuclear urban regions and its application to Central Scotland, „European Planning Studies”, t. 12, nr 3.
- Turok T., Bailey N., Atkinson R., Bramley G., Docherty, Gibb K., Goodlad R., Hastings A., Kintrea K., Kirk K., Leibovitz J., Lever B., Morgan J., Paddison R., Sterling R., 2003, *Twin Track Cities? Linking Prosperity and Cohesion in Glasgow and Edinburgh*, Department of Urban Studies, University of Glasgow and School of Planning and Housing, Heriot-Watt University.
- Ullman E.L., 1957, *American Commodity Flow*, Seattle, Washington: University of Washington Press.
- Urząd Marszałkowski, 2006, *Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do roku 2020*, Warszawa.
- Weil T., Fen Chong S., 2008, *Les pôles de compétitivité français*, „Futuribles”, nr 342, s. 5–26.
- West Region Economic Review, Scottish Enterprise, 2009.
- Winther L., Hansen H.G.K., 2006, *The economic geographies of the outer city: industrial dynamics and imaginary spaces of location in Copenhagen*, „European Planning Studies”, 14(10), s. 1387–1406.
- Wywiady 2009, przeprowadzone w Barcelonie w październiku 2009 przez Marka W. Kozaka.
- Zegar T., 2003, *Procesy integracji obszaru metropolitalnego Warszawy*, „Studia Regionalne i Lokalne”, nr 1, s. 75–96.

Strony internetowe:

<http://www.gvcvcore.gov.uk>

<http://www.gro-scotland.gov.uk>

<http://www.scotland.gov.uk>

<http://www.oultwood.com/localgov/countries/scotland.php>