

5 Ocena regionalnego systemu osadniczego

5.1 Hierarchia ośrodków miejskich

Krzysztof Gwosdz

5.1.1. Podstawy teoretyczne

Jedną z podstawowych właściwości systemu osadniczego, którego węzłowymi elementami są miasta, jest hierarchiczność. W sensie ogólnym, termin hierarchia wiąże się z dwoma cechami: podziałem na różne szczeble (rangi) i podległością szczebli niższych wobec wyższych. Badania nad hierarchicznym układem sieci miejskiej prowadzi się głównie w oparciu o teorię ośrodków centralnych. W. Christaller, autor tej fundamentalnej teorii, założył, że istnienie różnych rodzajów dóbr centralnych (tzn. świadczonych w danym miejscu na rzecz mieszkańców i firm zewnętrznych ciężących do tego miejsca oraz mieszkańców i firm z danego miejsca) o różnych zasięgach rynkowych wyznacza hierarchię osiedli, która wynika z nadwyżki znaczenia funkcji centralnych jednych osiedli w stosunku do innych, odznaczających się deficytem tych funkcji. Hierarchiczność osiedli centralnych wyraża się w tej teorii w postaci następujących twierdzeń (zob. Maik 1997):

1. Istnieje pewna liczba rzędów (szczebli hierarchii) osiedli centralnych, przy czym każdy rząd ma charakterystyczne dla siebie funkcje,
2. każdy rząd osiedli centralnych posiada zarazem funkcje wszystkich niższych od siebie rzędów,
3. każdej miejscowości centralnej wyższego rzędu podporządkowana jest pewna liczba osiedli centralnych niższego rzędu.

Zaletą teorii ośrodków centralnych jest m.in. to, że ujmuje ona hierarchię w sposób geograficzny (przestrzenny). Oznacza to, że w jej ramach można próbować odpowiedzieć na pytanie, dla jakich obszarów wykonywane są dane funkcje i w ten sposób ująć miasto jako część większej całości – systemu osadniczego (Jerczyński 1973, Trafas, Praweńska-Skrzypek, Zborowski 1999).

Uporządkowaną przestrzennie i hierarchicznie sieć ośrodków centralnych, które w teoretycznym (idealnym) ujęciu Christallera tworzą regularny sześciobok, zaburzają miasta o charakterze wyspecjalizowanym, które opierają swój wzrost nie na funkcjach centralnych, (świadczonych wobec zaplecza), lecz na rzecz rozproszonych geograficznie rynków. Szczególną postacią koncentracji ośrodków wyspecjalizowanych są konurbacje przemysłowe,

które charakteryzują się m.in. ciągłą rywalizacją o dominację w układzie osadniczym. Zdaniem niektórych autorów (np. Pietrucha 1977, Liszewski 2000) układy konurbacyjne są formą przejściową, która prowadzi w toku rozwoju do wykreowania wpierw kilku, a później pojedynczego centrum, które zdominuje pod względem pełnionych funkcji centralnych sąsiadujące ośrodki. Do zwycięstwa w takiej rywalizacji mogą się przyczynić zarówno cechy samego miasta (jego wielkość, funkcje i położenie) jak i czynniki zewnętrzne (np. nadanie mu wyższej niż innym rangi administracyjnej). Teorie ewolucyjne podkreślają, że szczególnym momentem, kiedy pojawiają się okazje, które w dłuższym okresie czasu mogą doprowadzić do poważnych zmian w hierarchii układów konurbacyjnych są tzw. okna sposobności lub punkty zwrotne.

Współczesnym procesem, który nakazuje częściowo zrewidować tradycyjne podejście do badania hierarchii sieci osadniczej są procesy metropolizacji przestrzeni. Wskutek dynamicznych współzależności funkcjonalnych wewnątrz obszaru metropolitalnego wykształcają się silne więzi pomiędzy tradycyjnymi a nowopowstałymi przestrzeniami koncentracji działalności gospodarczej, które trudno ująć w modelu hierarchiczno-funkcjonalnym, gdyż wyrażają one się pełniej poprzez powiązania sieciowe (zob. Zborowski, 2005). Takim zjawiskiem jest powstawanie np. ośrodków krawędziowych (Krzysztofik, 2007).

Badania hierarchii miast posiadają w Polsce długie tradycje. W ich ramach dominują dwa podejścia, które W. Maik (1997) określa jako skalarne i wektorowe. Pierwsze polega na ustaleniu centralności w oparciu o przyjęty wskaźnik, który zwykle buduje się na podstawie listy usług i dóbr centralnych. Podejście wektorowe opiera się na zidentyfikowaniu powiązań funkcjonalnych (ciężen) w ramach sieci osadniczej. O ile podejście skalarne ma głównie charakter rankingu, to podejście wektorowe pozwala na wydzielenie zaplecza ludnościowego i terytorialnego miasta. Oba podejścia powinny być stosowane łącznie i tak uczyniono w niniejszej analizie.

Podstawą do wyznaczenia pozycji miasta w sieci osadniczej Małopolski było pięć badań cząstkowych, które pozwoliły na określenie:

- rangi miasta w oparciu o wyposażenie w usługi (rozdział II.2.3),
- wielkości i kierunków ciężen do miasta, mierzonych głównie dojazdami do liceów ogólnokształcących (rozdział IV.2.1), a ponadto dojazdami do pracy dla wybranych miast (rozdział IV.2.2),
- dostępności komunikacją publiczną, co wyrażono przy pomocy indeksu połączeń (rozdział IV.1.1),

- wielkości bazy ekonomicznej w usługach rynkowych i nierynkowych (rozdz.II.2.1).

5.1.2 Hierarchia ośrodków miejskich województwa małopolskiego

Hierarchia miast jest zjawiskiem długiego trwania, a znaczące zmiany w krótkim okresie czasu są zazwyczaj niewielkie. Ostatnie dwie dekady obfitowały jednak w procesy, które mogły znacząco wpłynąć na pozycję poszczególnych małopolskich miast. Procesy te obejmowały reformę administracyjną, metropolizację, suburbanizację oraz przemianę bazy ekonomicznej miast związane głównie z tercjalizacją gospodarki. Pierwszy czynnik – reforma podziału administracyjnego kraju wprowadzona 1 stycznia 1999 r. miała szczególny wpływ na pozycję ośrodka regionalnego, następnie miast, które zostały zdegradowane w hierarchii administracyjnej (dawne miasta wojewódzkie) oraz tych, które awansowały (nowe ośrodki powiatowe). Metropolizacja wpłynęła przede wszystkim na funkcjonowanie ośrodka rdzeniowego (Krakowa), jak i otaczających go stref funkcjonalnych (podmiejską i dojazdów do pracy). Konieczność przebudowy struktury bazy ekonomicznej miast dotknęła głównie ośrodki przemysłowe zachodniej części województwa. Suburbanizacja demograficzna i gospodarcza miała także wpływ na rozmieszczenie funkcji centralnych, szczególnie w otoczeniu największych ośrodków miejskich województwa.

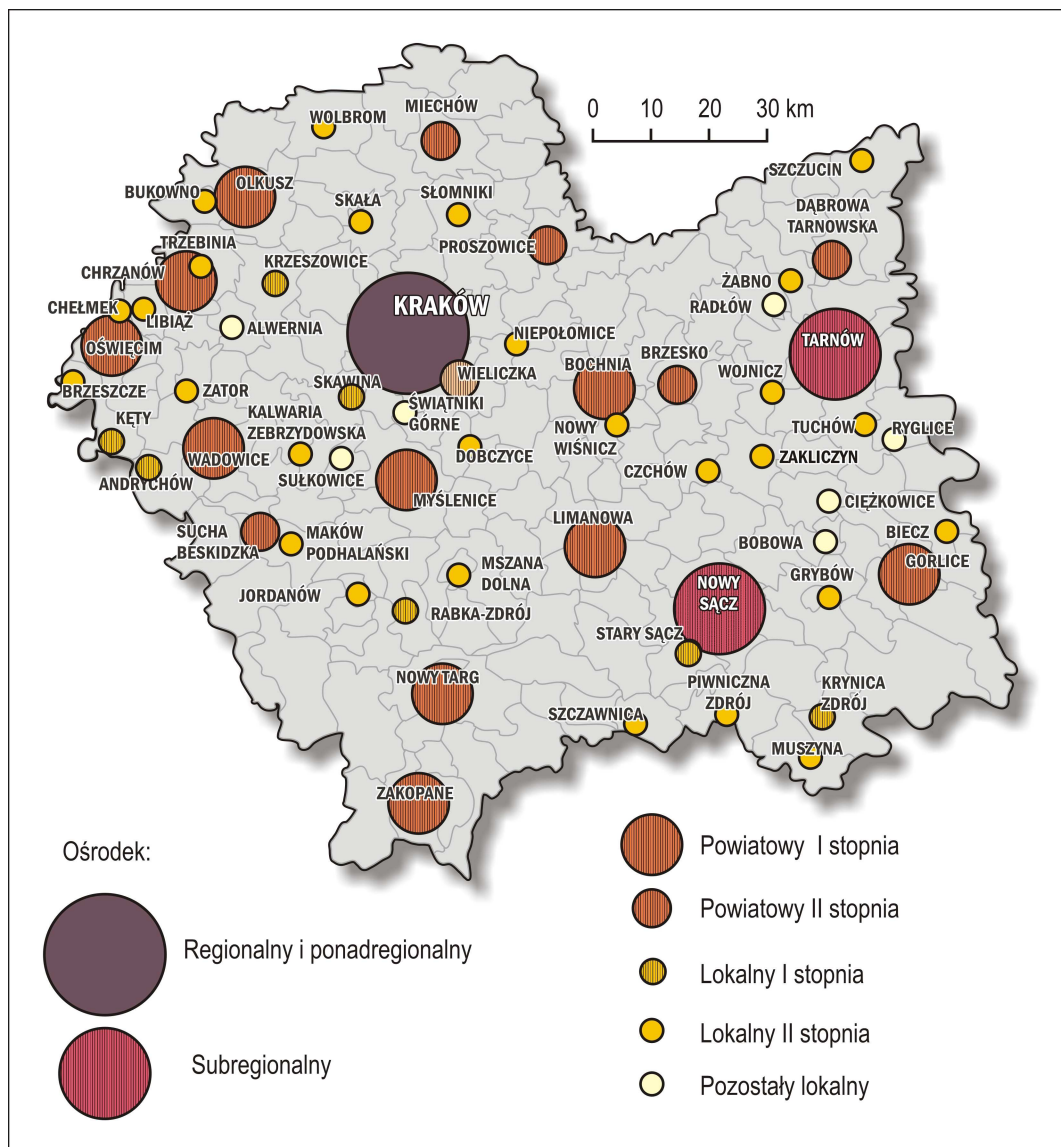
Można uznać, że rola wymienionych wyżej nowych procesów w przestrzeni województwa małopolskiego wpłynęła modyfikująco na dotychczas ukształtowaną jej strukturę. Opierając się na tradycyjnym podziale szczeblowym (rangowym) w systemie osadniczym województwa małopolskiego wyróżniamy na jego obszarze ośrodki (Rys.IV.71):

- ponadregionalny i regionalny: Kraków,
- szczebla subregionalnego: Tarnów i Nowy Sącz,
- ponadlokalny I stopnia: Oświęcim, Chrzanów, Nowy Targ, Bochnia, Zakopane, Olkusz, Myślenice, Gorlice, Limanowa, Wadowice,
- ponadlokalny II stopnia: Brzesko, Miechów, Wieliczka, Proszowice, Sucha Beskidzka, Dąbrowa Tarnowska,
- lokalny I stopnia: Andrychów, Skawina, Kęty, Rabka-Zdrój, Krynica-Zdrój, Stary Sącz, Krzeszowice,
- lokalny II stopnia: Niepołomice, Mszana Dolna, Wolbrom, Grybów, Libiąż, Tuchów, Dobczyce, Jordanów, Kalwaria Zebrzydowska, Brzeszcze, Słomniki, Maków Podhalański, Biecz, Szczawnica, Muszyna, Chełmek, Bukowno, Wojnicz,

Zakliczyn, Nowy Wiśnicz, Żabno, Czchów, Szczucin, Zator, Sułkowice, Skała, Alwernia, Piwniczna-Zdrój, Sułkowice,

- pozostałe ośrodki lokalne: Alwernia, Bobowa, Radłów, Ciężkowice, Sułkowice, Ryglice, Świątniki Górne.

Zaproponowany podział wymaga komentarza, co do przyjętych szczebli oraz zaklasyfikowania do nich poszczególnych ośrodków, szczególnie w odniesieniu do dokonywanych wcześniej klasyfikacji hierarchicznych miast województwa małopolskiego (Trafas, Praweńska-Skrzypek, Zborowski 1999, *Plan Zagospodarowania Przestrzennego* 2003)



Rys.IV.71. Hierarchia miast województwa małopolskiego

Źródło: opracowanie własne.

Pozycja Krakowa jako centrum ponadregionalnego i regionalnego jest bezdyskusyjna i nie wymaga dalszych uzasadnień. Istnieją rozbieżności co do klasyfikowania Tarnowa i Nowego Sącza jako ośrodków rangi regionalnej (*Plan Zagospodarowania Przestrzennego* 2003) albo subregionalnej jak uczynili to K. Trafas, G. Praweńska-Skrzypek i A. Zborowski (1999) oraz autorzy niniejszej ekspertyzy. Być może biorą się one z definicji ośrodka regionalnego – dla autorów niniejszej pracy ośrodek o randze regionalnej, to taki który wyposażony jest w co najmniej kilka funkcji o zasięgu oddziaływania widocznym na przeważającym obszarze województwa. W tym rozumieniu, jakkolwiek zarówno Nowy Sącz jak i Tarnów posiadają pojedyncze instytucje o zasięgu regionalnym (głównie szkoły wyższe), całokształt ich oddziaływania pozwala je zaliczyć jedynie do grona ośrodków subregionalnych. Natomiast trudno uznać za ośrodek o znaczeniu subregionalnym Oświęcim, gdyż nie pozwala na to ani jego bezwzględna siła oddziaływania, ani porównanie jego znaczenia z Tarnowem czy Nowym Sączem.

Zbiór miast ponadlokalnych I stopnia obejmuje te powiatowe ośrodki miejskie, które posiadają w pełni wykształcony zespół instytucji szczebla powiatowego, charakteryzują się ponadto co najmniej dobrym wyposażeniem w usługi rynkowe, silną bazą ekonomiczną w usługach, wreszcie posiadają odpowiedni obszar zaplecza i rolę węzłową w stosunku do niego. Najsilniejsze w tej grupie miast są Nowy Targ i Oświęcim. Są one wyposażone w pojedyncze funkcje centralne o randze subregionalnej.

Wyróżnienie ośrodków ponadlokalnych II stopnia uzasadnia ich względnie niższa pozycja niż ośrodków powiatowych I stopnia. W odróżnieniu od starszych klasyfikacji zaliczono do tego szczebla Brzesko i Miechów, co wynika po pierwsze ze znacznie słabszej bazy usług rynkowych w tych ośrodkach powiatowych, ustępują one też innym miastom powiatowym w zakresie wielkości zaplecza i siły skomunikowania z nim (rozdz.IV.4). Silne powiązania przestrzenno-funkcjonalne Wieliczki z Krakowem, głównie o charakterze hierarchicznym, ale i komplementarnym, sprawiają, że to podkrakowskie miasto nie jest w stanie wykształcić w pełni funkcji ośrodka powiatowego, niemniej jednak w porównaniu do sytuacji sprzed 10 laty jego pozycja wzrosła. Na tle pozostałych miast powiatowych II rzędu widoczny jest w Wieliczce względnie silny sektor usług rynkowych (Tab.IV.24). Ogólnie rzecz biorąc na niższą pozycję miast w tej grupie wpływa konkurencja innych, najczęściej większych i silniejszych gospodarczo ośrodków (Krakowa w przypadku Wieliczki, Proszowice i Miechowa; Tarnowa w przypadku Dąbrowy Tarnowskiej oraz Bochni i Tarnowa w przypadku Brzeska) lub położenie w rolniczym obszarze o mniejszej zamożności mieszkańców i niższej gęstości zaludnienia (Dąbrowa Tarnowska, Miechów, Proszowice).

Z punktu widzenia stopnia wyposażenia w usługi kilka ośrodków niebędących siedzibą powiatu nie ustępuje miastom powiatowym II rzędu, np. Kęty, Skawina, Andrychów. Przestrzenny zasięg oddziaływania tych miast nie jest jednak na tyle duży, by uznać je – w przeciwieństwie do miast powiatowych - za ośrodki ponadlokalne. Można je co najwyżej określić jako bardzo silne ośrodki lokalne (I stopnia). W porównaniu do starszych klasyfikacji zaliczono do tej grupy Andrychów i Stary Sącz.

Dwadzieścia osiem miast województwa tworzy sieć ośrodków lokalnych. Z tej licznej grupy wyróżniają się miasta posiadające pojedyncze wyspecjalizowane funkcje usługowe, których zasięg oddziaływania jest szerszy i wykracza nawet poza granice województwa. Dotyczy to miast o funkcji uzdrowiskowej (Szczawnica, Muszyna, Piwniczna-Zdrój), turystycznej i pielgrzymkowej (Kalwaria Zebrzydowska, Stary Sącz, Biecz, Tuchów). Również obecność funkcji przemysłowej poszerza zasięg oddziaływania miasta, które może dzięki temu wychodzić poza gminy bezpośrednio sąsiadujące z miastem (np. Wolbrom, Brzeszcze, Libiąż).

Elementem uzupełniającym sieć osadniczą Małopolski jest grupa miejscowości gminnych, które posiadają wystarczający potencjał by pełnić rolę ośrodków lokalnych co najmniej II szczebla. Do zbioru tego zaliczyć można w pierwszym rzędzie: Jabłonkę, Krościenko nad Dunajcem, Gdów, Zabierzów, Nowe Brzesko i Szczurową (zob. rozdział IV.4).

Zachodzące obecnie procesy w systemie osadniczym województwa małopolskiego wymagają bliższego przyjrzenia się tym relacjom na poziomie wybranych subregionów województwa małopolskiego, a w szczególności w zachodniej jego części, na terenie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego i na wschodzie województwa.

Znaną cechą przestrzennego układu sieci miejskiej Małopolski jest brak ośrodka subregionalnego w uprzemysłowionej zachodniej części województwa, przy czym wszystkie usytuowane tu miasta powiatowe należą do najsilniejszych na tym szczeblu hierarchii w regionie. Obecne procesy wskazują, że mimo przebudowy ich bazy ekonomicznej dochodzi tu raczej do utrwalania tego *quasi* konurbacyjnego (policentrycznego) układu niż do zdobywania przewagi przez jeden z tych ośrodków. Wydaje się, że bez znaczącej interwencji w istniejący układ nie dojdzie tu do zmiany tej tendencji. Jednym ze współczesnych uwarunkowań hamujących wykształcenie się tu silnego ośrodka są dominujące kierunki ciążenia komunikacyjnych, które wskazują, że główne ośrodki zachodniej Małopolski nie tworzą komplementarnego zespołu osadniczego. Jedynie powiązania pomiędzy Oświęcimiem a Chrzanowem można uznać za silne (zob. rozdział IV.2). Dla pozostałych par miast, tj.

Chrzanów-Olkusz, Oświęcim-Wadowice, Wadowice-Chrzanów, są one słabe lub bardzo słabe. Przeważają ciążenia o charakterze hierarchicznym do Krakowa lub konurbacji górnośląskiej.

Postępujące procesy metropolizacji wpływają na organizację powiązań w strefie dominujących wpływów Krakowa. Ponieważ wektory tych powiązań są różne w poszczególnych obszarach, odmiennie wpływają na pozycję poszczególnych miast. Obecne procesy suburbanizacji ludnościowej i gospodarczej przyczyniają się do wykształcania lub wzmocnienia w niektórych miastach Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego funkcji usługowych, produkcyjnych i mieszkaniowych. Dotyczy to przede wszystkim miast strefy podmiejskiej (Niepołomice, Wieliczka, Skawina, Świątyni Górne), ale i też niektórych ośrodków położonych w strefie dojazdów do pracy (Dobczyce, Myślenice). Współczesny rozwój Niepołomic i wschodniej części gminy Zabierzów nosi znamiona wykształcania się miast krawędziowych (*emerging edge cities*).

Ostatnia dekada przyniosła znaczny wzrost gęstości sieci miejskiej we wschodniej i północno-wschodniej części województwa małopolskiego, a szczególnie w powiecie tarnowskim. Wiązało się to z nadaniem, a właściwie restytucją, praw miejskich następującym miejscowościom: Czehów (2000 r.), Ryglice (2001 r.), Zakliczyn (2006 r.), Wojnicz (2007 r.), Bobowa (2009 r.), Szczucin (2009 r.) i Radłów (2010 r.). Widoczna jest tu jednak nierównowaga w postaci niedorozwoju silnych miast średniej wielkości.

Słabym wykształceniem silnych ośrodków powiatowych i niską gęstością sieci miejskiej odznacza się północna i północno-wschodnia część województwa małopolskiego (nie dotyczy to powiatu olkuskiego). Z wyjątkiem krańców wschodnich (powiat dąbrowski) miasta tej części województwa znajdują się jednak pod coraz większym wpływem procesów metropolizacji, co zmienia charakter tradycyjnych powiązań w tym obszarze między rolniczym zapleczem a obsługującym go ośrodkiem lokalnym lub ponadlokalnym.

Tab. IV.24. Typologia miast Małopolski z punktu widzenia ich pozycji w hierarchii osadniczej

Miasto	Wielkość i zasięg ciążenia	Wypożyczenie w usługi			Wielkość bazy ekonomicznej w usługach	Szczelbel hierarchii
		ogółem	w tym usługi nierynkowe	w tym usługi dla biznesu		
KRAKÓW	1	1	1	1	1	ponadregionalny i regionalny
Tarnów	2	2	2	2	2	subregionalny
Nowy Sącz	2	2	2	2	2	subregionalny
Nowy Targ	3	3	3	3	3	ponadlokalny I stopnia
Oświęcim	3	3	3	3	3	ponadlokalny I stopnia
Zakopane	4	3	3	3	2	ponadlokalny I stopnia
Olkusz	4	3	3	3	3	ponadlokalny I stopnia

Chrzanów	4	3	3	3	3	ponadlokalny I stopnia
Bochnia	3	3	3	3	4	ponadlokalny I stopnia
Myślenice	3	3	3	4	3	ponadlokalny I stopnia
Wadowice	4	3	3	4	3	ponadlokalny I stopnia
Gorlice	3	3	3	4	4	ponadlokalny I stopnia
Limanowa	3	4	3	4	3	ponadlokalny I stopnia
Wieliczka	4	4	4	4	3	ponadlokalny II stopnia
Brzesko	3	4	4	4	4	ponadlokalny II stopnia
Miechów	4	4	4	4	3	ponadlokalny II stopnia
Andrychów	4	4	5	4	4	lokalny I stopnia
Rabka-Zdrój	5	4	5	4	3	lokalny I stopnia
Dąbrowa Tarnowska	4	4	4	5	4	ponadlokalny II stopnia
Kęty	4	4	5	4	5	lokalny I stopnia
Skawina	4	4	5	4	5	lokalny I stopnia
Krynica-Zdrój	6	4	5	4	3	lokalny I stopnia
Sucha Beskidzka	5	4	4	5	4	ponadlokalny II stopnia
Proszowice	5	4	4	5	4	ponadlokalny II stopnia
Krzyszowice	5	4	5	4	5	lokalny I stopnia
Trzebinia	5	4	6	4	5	lokalny II stopnia
Stary Sącz	4	5	5	5	5	lokalny II stopnia
Niepołomice	5	4	5	4	7	lokalny II stopnia
Tuchów	5	5	5	5	5	lokalny II stopnia
Dobczyce	5	5	5	5	5	lokalny II stopnia
Mszana Dolna	5	5	6	5	5	lokalny II stopnia
Muszyna	6	5	5	5	5	lokalny II stopnia
Grybów	5	5	5	5	6	lokalny II stopnia
Libiąż	5	5	5	5	7	lokalny II stopnia
Wolbrom	5	5	5	5	7	lokalny II stopnia
Kalwaria Zebrzydowska	5	5	5	6	6	lokalny II stopnia
Szczawnica	6	5	5	6	5	lokalny II stopnia
Maków Podhalański	5	5	6	6	5	lokalny II stopnia
Słomniki	6	5	5	6	5	lokalny II stopnia
Chelmek	6	5	6	5	bd	lokalny II stopnia
Bukowno	6	5	7	5	5	lokalny II stopnia
Jordanów	5	5	6	5	7	lokalny II stopnia
Biecz	6	5	5	6	6	lokalny II stopnia
Zakliczyn	6	6	6	5	6	lokalny II stopnia
Brzeszcze	6	5	6	6	6	lokalny II stopnia
Żabno	6	6	5	6	6	lokalny II stopnia
Zator	6	6	6	6	6	lokalny II stopnia
Szczucin	6	6	6	6	bd	lokalny II stopnia
Skala	6	6	6	6	6	lokalny II stopnia
Wojnicz	7	6	6	6	5	lokalny II stopnia
Piwniczna-Zdrój	6	6	6	6	6	lokalny II stopnia
Czchów	6	6	6	7	6	lokalny II stopnia
Nowy Wiśnicz	6	7	6	7	5	lokalny II stopnia
Alwernia	7	6	6	6	7	pozostały lokalny
Bobowa	6	7	6	7	bd	pozostały lokalny
Radłów	6	7	6	7	bd	pozostały lokalny
Ciężkowice	7	7	6	7	6	pozostały lokalny
Sułkowice	6	7	6	7	7	pozostały lokalny
Ryglice	7	7	6	7	6	pozostały lokalny
Świątyniki Górne	7	7	7	7	7	pozostały lokalny

Źródło: opracowanie własne.

5.2 Spójność sieci miejskiej Małopolski

Andrzej Zborowski, Tomasz Chaberko, Robert Guzik, Nina Grad, Paweł Kretowicz

5.2.1 Wprowadzenie

Od szeregu lat w różnych zespołach i organach Unii Europejskiej toczy się dyskusja dotycząca osiągania spójności w Unii Europejskiej. Pierwotny akcent położony na spójność terytorialną na poziomie regionów ulega przesunięciu w kierunku uwzględniającym w większym zakresie spójność sieci miejskiej i jej policentryczność. Wyrazem tego są inicjatywy wspólnotowe takie jak URBAN I i URBAN II. Dzieje się tak w związku z uznaniem i docenieniem kluczowej roli miast oraz ich powiązań z obszarami wiejskimi w procesach rozwoju gospodarczego i społecznego jako biegunów wzrostu i innowacyjności. Nie bez znaczenia jest też powszechnie zachodzący proces metropolizacji przestrzeni przejawiający się szybszym wzrostem ludnościowym i rozwojem gospodarczym miast o znaczeniu metropolii oraz obszarów metropolitalnych względem pozostałych regionów. Efektem tych procesów jest podtrzymanie, a nawet powiększenie, istniejących różnicowań przestrzennych w sferze społecznej i gospodarczej. Odpowiedzią na te zjawiska jest polityka regionalna, która tak na poziomie UE jak i jej krajów członkowskich była dotąd ukierunkowana na redukcję tych różnic i wyrównywanie poziomu rozwoju.

Ograniczona skuteczność tych działań prowadzi do zmian w sposobie myślenia o zróżnicowaniach przestrzennych i uznaniu, że niektóre zróżnicowania są korzystne dla rozwoju. Często próby ich niwelowania, oprócz tego, że są niezwykle kosztowne, mogą prowadzić do ograniczenia rozwoju w regionie lepiej rozwiniętym lub całym kraju. Obecnie poszukuje się takich narzędzi polityki regionalnej, które nie hamując rozwoju najlepszych regionów sprawią, że rozwój będzie z nich promieniował na otoczenie, czyli że będą one biegunami wzrostu. Myślenie to dopuszcza nawet narastanie zróżnicowań gospodarczych pod warunkiem, że rozwój obejmuje wszystkie regiony. Zróżnicowania przestrzenne powinny być więc rozpatrywane z perspektywy długofalowych skutków, a także w świetle bezwzględnych miar rozwoju, a nie jak to ma najczęściej miejsce w oparciu o zmienne standaryzowane poprzez odniesienie do wartości średnich.

Najlepiej tę koncepcję wyraża Raport Banku Światowego (*World Development Raport 2009*, Domański 2009b), gdzie udokumentowano wynikami badań z różnych części świata, że rozwój gospodarczy był, jest i prawdopodobnie będzie niezrównoważony przestrzennie. Próby zmiany takiego stanu rzeczy, zarówno w skali między regionalnej jak i wewnątrzregionalnej, są niemal bez wyjątku nieskuteczne i często prowadzą do ograniczenia

rozwoju całego kraju lub regionu. Raport wskazuje, że zamiast bezskutecznie wyrównywać poziom rozwoju gospodarczego, należy zadbać o zaistnienie i intensyfikację mechanizmów rozprzestrzeniania się pozytywnych efektów rozwoju w biegunach wzrostu na słabiej rozwinięte obszary. Jednocześnie pokazuje, że możliwa jest z jednej strony dywergencja w zakresie rozwoju gospodarki, a z drugiej konwergencja w zakresie poziomu życia. Najważniejsze uwarunkowania realizacji takiego scenariusza to wzmacnianie spójności przestrzennej w każdej skali geograficznej (Domański 2009a). Umożliwia ona przepływ innowacji, kapitału, rozprzestrzeniania się pozytywnych efektów i integrowania gospodarczego zaplecza z ośrodkami wzrostu. Zapewnienie spójności przestrzennej jest kluczowe dla zastąpienia efektów wymywania, polegających na drenowaniu zasobów (kapitał ludzki i finansowy) peryferii przez rdzeń, jak to ma miejsce w modelu wymywania zaproponowanym przez Myrdala (1957), rozprzestrzenianiem rozwoju prowadzącym do równoważenia struktury przestrzennej między rdzeniem a coraz lepiej zintegrowanymi z nim peryferiami (Friedmann 1966).

Skoro motorami rozwoju są obecnie miasta, a receptą na wyrównywanie poziomu życia jest podnoszenie spójności terytorialnej, to kluczowego znaczenia nabiera spójność sieci miejskiej rozumiana zarówno jako spójność między miastami jak i spójność w relacjach miasta z jego zapleczem. Kluczowym elementem warunkującym spójność jest dostępność przestrzenna warunkująca przepływy osób, informacji, towarów, kapitału, innowacji, idei i innych nośników rozwoju. Dzięki dobrej dostępności możliwe staje się rozdzielanie miejsc wzrostu gospodarczego od miejsc zamieszkania, nauki, wypoczynku. Nawet w obszarach o najwyższym stopniu spójności, związanych z bardzo dobrą dostępnością komunikacyjną i innymi sieciami warunkującymi intensywne przepływy, występuje zjawisko oporu odległości. Dlatego drugim istotnym warunkiem rozprzestrzeniania się rozwoju jest odpowiednio gęsta sieć biegunów, z których promieniuje wzrost. W przypadku spójności sieci miast mowa jest wtedy o jej policentryczności. Sama policentryczność nie tylko zapewnia lepszą dostępność z peryferii, ale także poprzez mechanizmy konkurencji z innymi ośrodkami wyzwała nowe mechanizmy rozwojowe. Policentryczność jest przeciwieństwem monocentryczności i oznacza taką sieć miast, w której nie ma dominacji pojedynczych ośrodków miejskich osiagających wyraźną przewagę nad innymi ośrodkami tego samego rzędu. W policentrycznej sieci występuje za to komplementarność funkcjonalna ośrodków zajmujących różne szczeble w hierarchii osadniczej oraz wysoka spójność z zapleczem pozwalająca na pełne wykorzystanie potencjału i zasobów, a także efektywną alokację efektów rozwoju. Często podkreśla się, że system policentryczny jest korzystny z perspektywy polityki

zrównoważonego rozwoju, szczególnie w aspekcie zanieczyszczenia środowiska i zużycia energii (niższa presja na środowisko niż w systemach skoncentrowanych oraz niższe zużycie energii niż w przypadku systemów rozproszonych).

Polska, jak to wskazano w projekcie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030, będzie w najbliższej dekadzie beneficjentem polityki spójności prowadzonej w ramach UE. Sieć miast w Polsce wykazuje na tle innych krajów UE strukturę i układ najbardziej zbliżony do modelu policentrycznego. Tym bardziej działania w ramach realizacji polityki spójności mogą być zogniskowane na jej poprawie w zakresie transportu, budowy sieci łączności i innych elementów poprawiających integrację ośrodków miejskich między sobą oraz z ich zapleczem. Zwłaszcza, że właśnie w zakresie sprawności funkcjonalnej, system osadniczy w Polsce odbiega *in minus* od systemów krajów Europy Zachodniej (Ekspercki Projekt KPZK 2008). Wszystkie dokumenty związane z przygotowaniem Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, zarówno wersja ekspercka, jak i projekt rządowy, wskazują na wzmocnienie spójności terytorialnej kraju jako podstawowy priorytet rozwoju przestrzennego Polski. Ma się ona dokonywać m.in. poprzez rozwój infrastruktury transportowej, a także poprawę dostępności w różnych skalach przestrzennych zwłaszcza dostępności do usług publicznych.

W tej części opracowania zajęto się analizą spójności sieci miast województwa małopolskiego, będącej jednym z wymiarów spójności traktowanej w ujęciu funkcjonalnym (Faludi 2006). Tak rozumiana spójność zachodzi w trzech wymiarach: ekonomicznym, społecznym i terytorialnym. Ten ostatni wymiar warunkuje spójność w dwóch pierwszych wymiarach. Przez spójność terytorialną rozumie się sieciową organizację regionu, pozwalającą na osiągnięcie spójności w wymiarach społecznym i ekonomicznym, zapewniającą sprawne jego funkcjonowanie (Hauke 2010). Można też powiedzieć, że spójność terytorialna jest siecią powiązań w aspekcie transportowym, społecznym, gospodarczym i ekologicznym, które prowadzą do minimalizacji konfliktów przestrzennych oraz równoważenia potencjałów rozwojowych występujących w poszczególnych regionach. Podejście funkcjonalne nie oznacza wyrównywania istniejącej zróżnicowań, a raczej dążenie do uzyskiwania korzyści, m.in. z występowania różnic przy wykorzystaniu zasobów endogenicznych oraz wprowadzania systemu wieloszczeblowego zarządzania (Churski 2009).

W ramach badań spójności terytorialnej prowadzi się analizy dotyczące stanu rozwoju i struktury sieci osadniczej, stanu infrastruktury transportowej oraz związanej z nią dostępności komunikacyjnej pozwalającej na sprawne funkcjonowanie społeczeństwa i gospodarki regionalnej. W tej części opracowania spójność terytorialną województwa

małopolskiego opracowano biorąc pod uwagę cztery komponenty; 1) rozwój sieci osadniczej i jej strukturę oraz procesy urbanizacji; 2) dostępność przestrzenną do Krakowa oraz miast subregionalnych (Tarnowa, Nowego Sącza, Bielska-Białej i Katowic); 3) dostępność ośrodków ponadlokalnych i lokalnych i 4) hierarchię osadniczą. Syntezą wynikającą z analizy tych komponentów jest przedstawiony model polaryzacyjno-dyfuzyjny sieci miast województwa małopolskiego. Komponenty 2, 3 i 4 zostały szczegółowo omówione w poprzednich rozdziałach (IV.1, IV.2 oraz IV.5.1), tutaj wykorzystano jedynie wyniki zawartych tam analiz, dodatkowo posiłkując się przedstawionymi w rozdziale IV.4 wynikami delimitacji obszarów funkcjonalnych miast.

5.2.2 Poziom urbanizacji

Poziom urbanizacji został pomierzony jako udział ludności miejskiej w ogólnej liczbie mieszkańców. Jest to najczęściej stosowana w badaniach miara poziomu urbanizacji. Miernik ten jest jednak mało precyzyjny i tylko w części oddaje faktyczny poziom zaawansowania procesów urbanizacji regionu. Stosuje się go jednak ze względu na łatwość uzyskania danych statystycznych. Warto zwrócić uwagę, że urbanizację możemy mierzyć także w aspekcie ekonomicznym, morfologiczno-osadniczym czy też społecznym. Ocena poziomu urbanizacji za pomocą wymienionych aspektów wymaga jednak żmudnych obliczeń, zazwyczaj brak jest też odpowiednich danych.

Ocenę poziomu urbanizacji województwa małopolskiego przeprowadzono opierając się na powiecie jako jednostce podstawowej (Tab.IV.25). Zanim jednak przejdziemy do krótkiego komentarza warto zauważyć, że poziom urbanizacji województwa małopolskiego mierzony odsetkiem ludności miejskiej nie jest wysoki. W 2008 roku sięgał on 49,4%, przy średniej dla Polski 59,3%, najbardziej zurbanizowane województwo w Polsce tj. śląskie osiągnęło w tym czasie 78,2%. Poziom zurbanizowania w województwie małopolskim, mierzony odsetkiem ludności miejskiej, był faktycznie jeszcze niższy, ponieważ został podniesiony przez dużą wagę populacji miasta Krakowa. Tylko w trzech zachodnich powiatach liczba ludności miejskiej przekraczała połowę ogólnego stanu mieszkańców. Warto zauważyć, że poziom urbanizacji mierzony odsetkiem ludności w miastach był wyjątkowo niski w powiecie krakowskim, ludność w miastach stanowiła zaledwie 17% ogółu mieszkańców.

W rzeczywistości, jak to wykazano w rozdziale IV.2.4, dotyczącym procesów suburbanizacji, poziom urbanizacji morfologicznej, społecznej i ekonomicznej jest znacznie wyższy. Zaliczenie do ludności miejskiej mieszkańców gmin wchodzących w skład strefy

zurbanizowanej KOM, co jest zabiegiem uprawnionym merytorycznie, podniosłoby wskaźnik zurbanizowania do około 70%. Podobny zabieg powinien być dokonany w odniesieniu do miejscowości liczących co najmniej 10 tys. mieszkańców, które wytworzyły własne regiony funkcjonalne złożone z miasta centralnego i gminy lub gmin je otaczających. Wprowadzenie do statystyki regionów funkcjonalnych wskazałoby na rzeczywiste zawansowanie procesów urbanizacyjnych, które pod miastami ściśle łączą się z procesami suburbanizacji, w których bierze udział ludność zamieszkująca miasta. Zabieg ten jednoznacznie zaprzeczyłby pojawiającym się opiniom o ruralizacji przestrzeni i wynikających z tego konsekwencjach dla procesu spójności terytorialnej nie tylko województwa, ale i Polski.

Tab.IV.25. Poziom urbanizacji w województwie małopolskim w latach 1995-2009 według powiatów

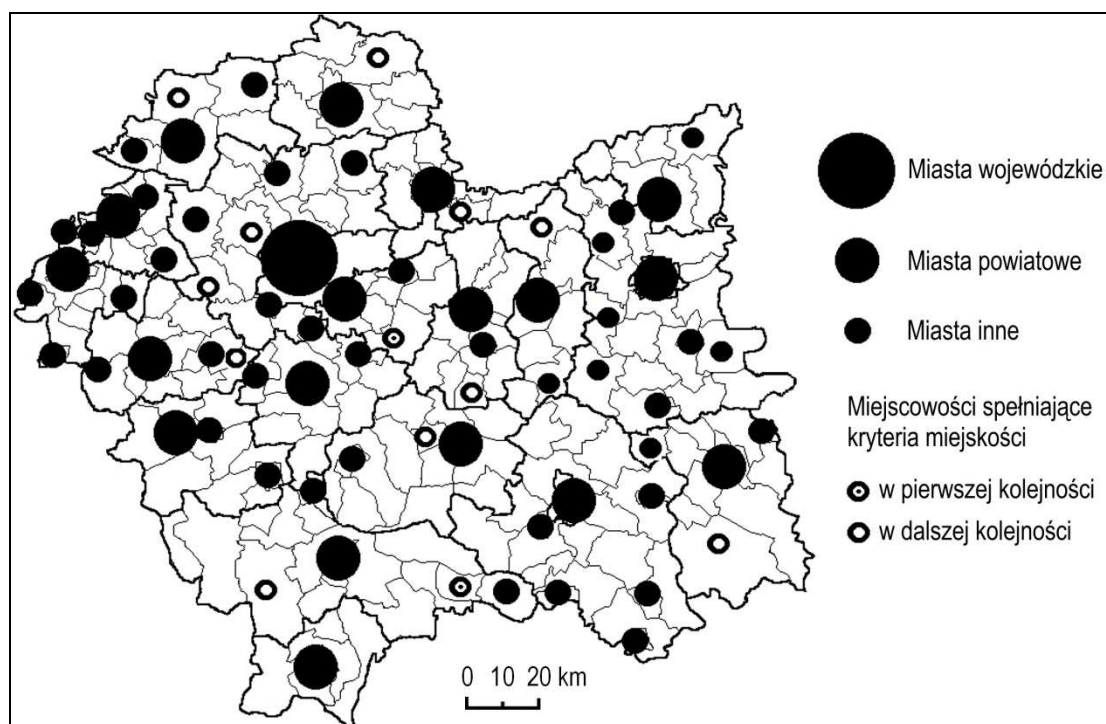
Powiat	Udział ludności zamieszkałej w miastach (w %)	
	1995	2009
m.Kraków	100,0	100,0
m.Nowy Sącz	100,0	100,0
m.Tarnów	100,0	100,0
chrzanowski	63,4	62,7
oświęcimski	58,1	54,4
olkuski	54,2	49,7
tatrzański	45,8	40,9
bocheński	32,7	33,6
gorlicki	33,3	31,8
nowotarski	31,0	28,9
wadowicki	31,5	28,4
dąbrowski	25,8	26,5
wielicki	25,7	24,8
suski	22,1	23,1
miechowski	21,4	20,3
nowosądecki	18,9	19,7
myślenicki	20,8	18,1
limanowski	18,3	18,0
krakowski	17,7	17,3
proszowicki	14,8	14,2
tarnowski	5,9	10,7

Źródło: opracowanie własne.

5.2.3 Sieć miejska i jej zmiany

Gęstość sieci miejskiej 3,6 miasta na 1 000 km², przy średniej dla Polski 2,8 miasta na 1 000 km² jest stosunkowo duża. Należy jednak pamiętać, że sieć tę tworzą w większości jednostki małe, a ich położenie w przestrzeni regionu jest nierównomierne (Rys.IV.72). W części zachodniej województwa sieć miejska jest bardzo gęsta i przekracza średnio 10

jednostek miejskich na 1000 km² (powiaty oświęcimski i chrzanowski), z kolei w części północno-wschodniej wskaźnik gęstości miast nie przekracza 2 ośrodków miejskich na 1000 km² (powiaty: brzeski, dąbrowski, miechowski). Pamiętać jednocześnie należy o licznej grupie zdegradowanych miasteczek, które w większości przypadków są siedzibami gmin i pełnią podobne funkcje lokalne jak większość małych miast niemających funkcji powiatowych. Wiele z gminnych ośrodków, szczególnie w ostatnim dziesięcioleciu, znacznie się rozwinęło tak pod względem społeczno-gospodarczym jak i infrastrukturalnym. Ich dalsze wzmocnienie przez nadanie niektórym z nich rangi miasta, w terenie o dużej gęstości zaludnienia obszarów wiejskich, wpisać się może w program rozwoju tych terenów.



Rys.IV.72. Sieć miejska w województwie małopolskim – stan na 01.01.2010

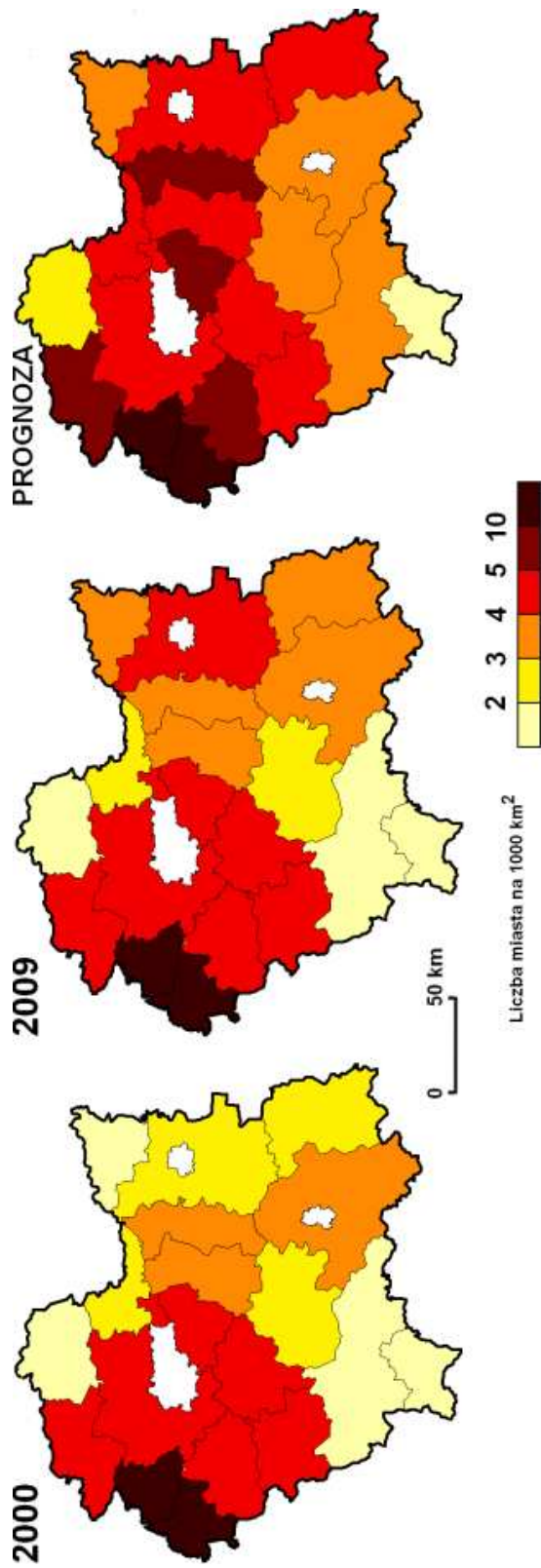
Źródło: opracowanie własne.

Na przestrzeni lat 2000-2009 nastąpiły pewne zmiany w gęstości sieci miejskiej (Rys.IV.73). W 2000 roku powiaty o najmniejszej liczbie miast na 1000 km² położone były w południowej i północnej części województwa, były to powiaty: miechowski, dąbrowski, nowotarski i tatrzański. Przeciwnieństwem były natomiast powiaty zachodniej części: chrzanowski i oświęcimski. W 2009 roku wzrost wartości wskaźnika wystąpił na wschodzie, gdzie aż sześć miast (Szczucin, Radłów, Bobowa, Ryglice, Wojnicz i Zakliczyn) otrzymało prawa miejskie. Gdyby uwzględnić również 14 miejscowości wiejskich pełniących de facto

funkcje usługowe na poziomie lokalnym (zob. rozdz. IV.4), lista miejscowości spełniających kryteria miejskości objęłaby łącznie 74 miejscowości. Ostatnia z map (Rys.IV.73) pokazuje gęstość sieci z uwzględnieniem dodatkowych miejscowości, które mają szanse w przyszłości stać się miastami (prognoza). Pomimo to, sieć miast wciąż wykazuje różnice w gęstości, co będzie przekładać się na gorszą dostępność miast, a tym samym niższą spójność sieci osadniczej w południowej części województwa (powiaty nowotarski, limanowski oraz nowosądecki, a także w powiatach miechowskim i dąbrowskim, gdzie dodatkowo ta niekorzystna sytuacja podkreślana jest przez słabą dostępność komunikacyjną (zob. rozdz. IV.1). Celowe działania z perspektywy kreowania spójności sieci miejskiej w kontekście jej gęstości polegać mogą na jej odpowiednim zagęszczaniu poprzez wzmacnianie najsilniejszych miejscowości wiejskich, czemu może służyć także zmiana ich statusu poprzez nadanie praw miejskich. Należy to jednak czynić roztropnie, gdyż równie niekorzystne z perspektywy spójności sieci jest kreowanie zbyt dużej liczby miast, szczególnie położonych w niedużej odległości od innych małych ośrodków, co podcina ich szanse rozwojowe. Miasto, aby mogło spełniać funkcje centralne, musi wytworzyć ciężące ku niemu zaplecze, o co w obszarach o dużej gęstości sieci miejskiej jest trudno szczególnie, że nowe, tworzone czasem na wyrost, miast muszą konkurować z ośrodkami o ugruntowanej pozycji i ustalonych ciężeniach. Dlatego, biorąc pod uwagę przeprowadzoną delimitację i faktycznie spełniane przez potencjalne ośrodki miejskie funkcje na pewno można rekomendować wzmocnienie sieci miast o następujące ośrodki:

- Krościenko nad Dunajcem (powiat nowotarski),
- Jabłonka (powiat nowotarski),
- Gdów (powiat wielicki),
- Nowe Brzesko (powiat proszowicki).

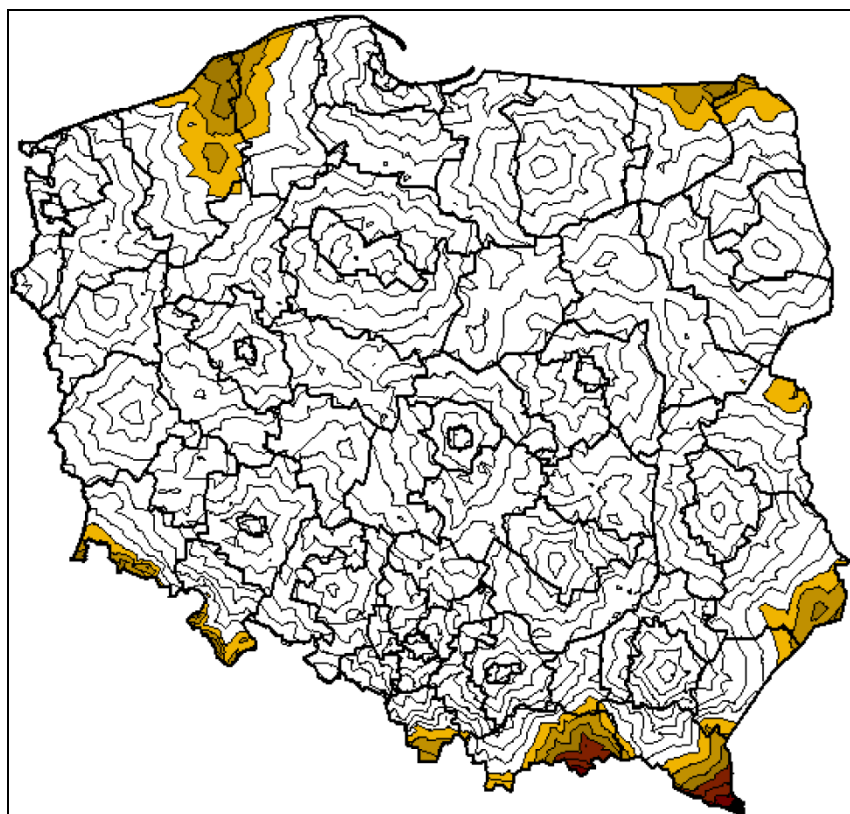
Postępująca suburbanizacja oraz rozwój Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego przyczynią się też do przejścia na ten poziom funkcjonalny, a być może w przyszłości do ubiegania się o status miejski, największych miejscowości gminnych (Zabierzów, Czernichów).



Rys.IV.73. Gęstość sieci miejskiej w województwie małopolskim w latach 2000 i 2009 oraz stan prognozowany
Źródło: opracowanie własne.

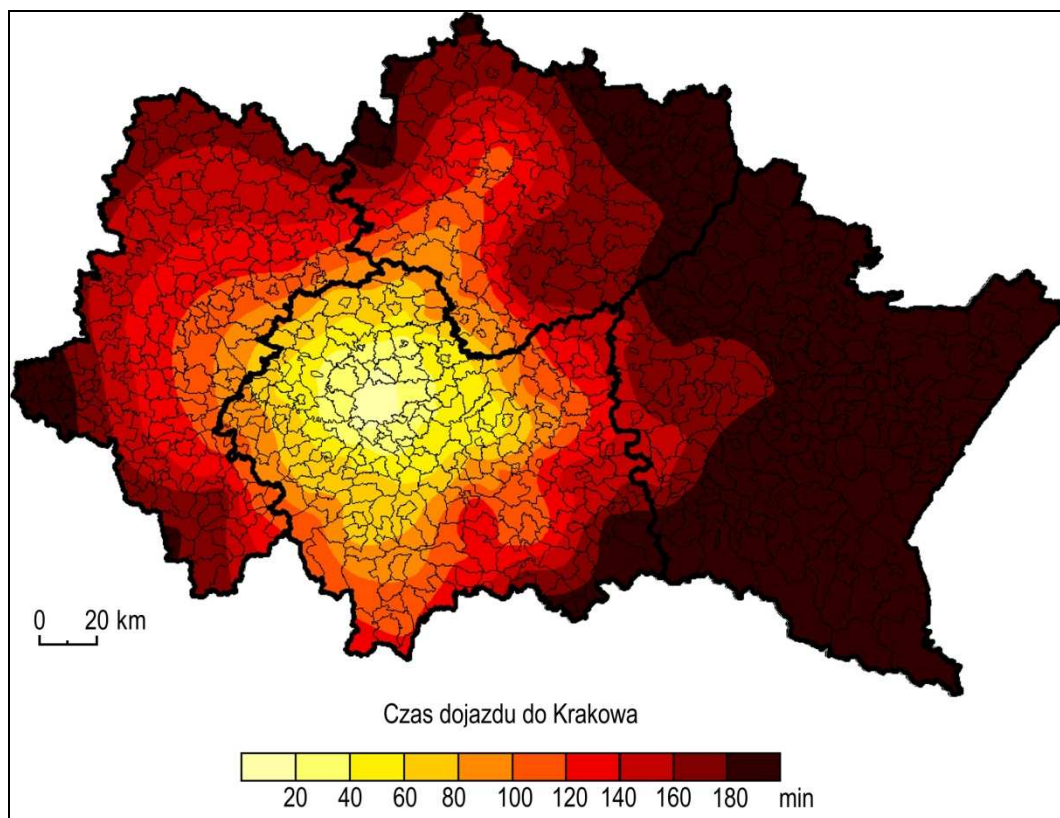
5.2.4 Dostępność przestrzenna

Niezwykle istotnym elementem z punktu widzenia spójności regionalnej w województwie małopolskim jest dostępność przestrzenna sprowadzająca się w skali regionalnej lub międzymiejskiej do dostępności komunikacyjnej. Przedstawione w poprzednich rozdziałach wyniki analizy dostępności wskazują jednoznacznie, że słaba dostępność komunikacyjna, uwarunkowana zarówno przez duże odległości jak i źle funkcjonującą komunikację publiczną, są i będą coraz ważniejszą barierą rozwojową wielu obszarów województwa. Szczególnie dotyczy to południowo-wschodniej części regionu, z czasem dojazdu samochodem osobowym do Krakowa między 120 a 180 minut (Rys.IV.74), komunikacją publiczną czas ten osiąga ponad 180 minut (Rys.IV.75). Drugim typem koncentracji obszarów o słabej dostępności są rolnicze, niewielkie ludnościowo wsie zajmujące znaczne części powiatów miechowskiego, proszowickiego oraz dąbrowskiego.



Rys.IV.74. Obszary o najniższej dostępności drogowej w Polsce – poza zasięgiem izochrony 120 minut od miasta wojewódzkiego

Źródło: T. Komornicki i in., *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008-2030*.



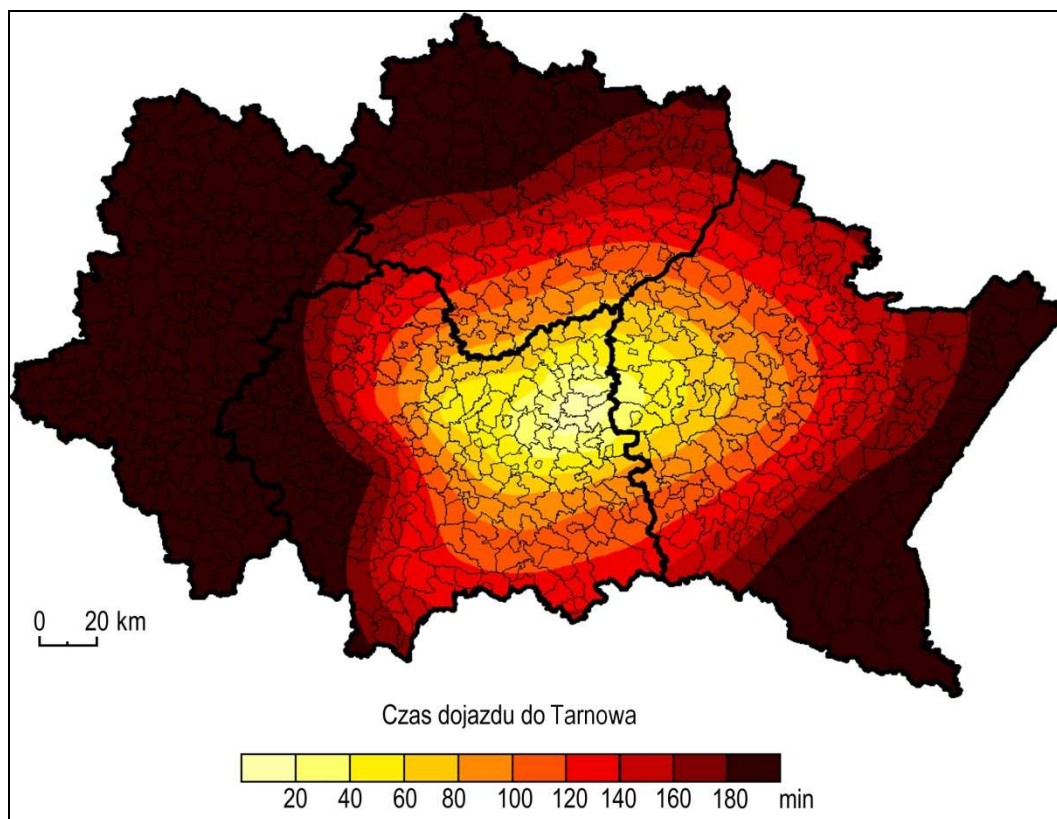
Rys.IV.75. Czas dojazdu do Krakowa autobusową komunikacją pasażerską w 2010 roku

Źródło: badania własne.

Z perspektywy poziomu życia a także spójności sieci osadniczej dostępność ośrodków subregionalnych jest równie ważna, o ile nie ważniejsza, jak dostępność do stolicy regionu. Przedstawione na kolejnych mapach izochrony czasu dojazdu do Tarnowa (Rys.IV.76) i Nowego Sącza (Rys.IV.77) a także Krakowa, który dla większej części województwa jest też najbliższym miastem, które pozwala zaspakajać potrzeby związane z poziomem subregionalnym (Rys.IV.75), pokazują że ze znacznej części województwa jest do takiego miasta dalej niż 60 minut. Najlepsza sytuacja pod tym względem panuje w pobliżu trzech wymienionych miast oraz w zachodniej części województwa. Powiaty oświęcimski, chrzanowski i zachodnia część powiatu olkuskiego znajdują się w zasięgu izochrony 60 minut od miast subregionalnych województwa śląskiego (Katowice i Bielsko-Biała).

Największym obszarem nie mieszczącym się w izochronie 60 minut jest powiat nowotarski i tatrzański. Z perspektywy wzmacniania spójności sieci miast Małopolski wsparcia wymaga być może właśnie Nowy Targ, którego wykreowanie na miasto subregionalne znacząco poprawiłoby dostępność do miast tego poziomu ze zmarginalizowanej pod tym względem południowej części województwa. Z drugiej strony argumentem przeciwko takiemu działaniu jest relatywnie małe potencjalne zaplecze Nowego

Targu (zob. rozdz.IV.4), wynikające z jego naturalnej izolacji od położonego na północ powiatu limanowskiego (Gorce). Drugim argumentem przeciwko takiemu rozwiązaniu jest osłabienie Nowego Sącza, który konkurowałby z Nowym Targiem o ciężenia z miejscowości położonych między Łąckiem a Krościenkiem nad Dunajcem.



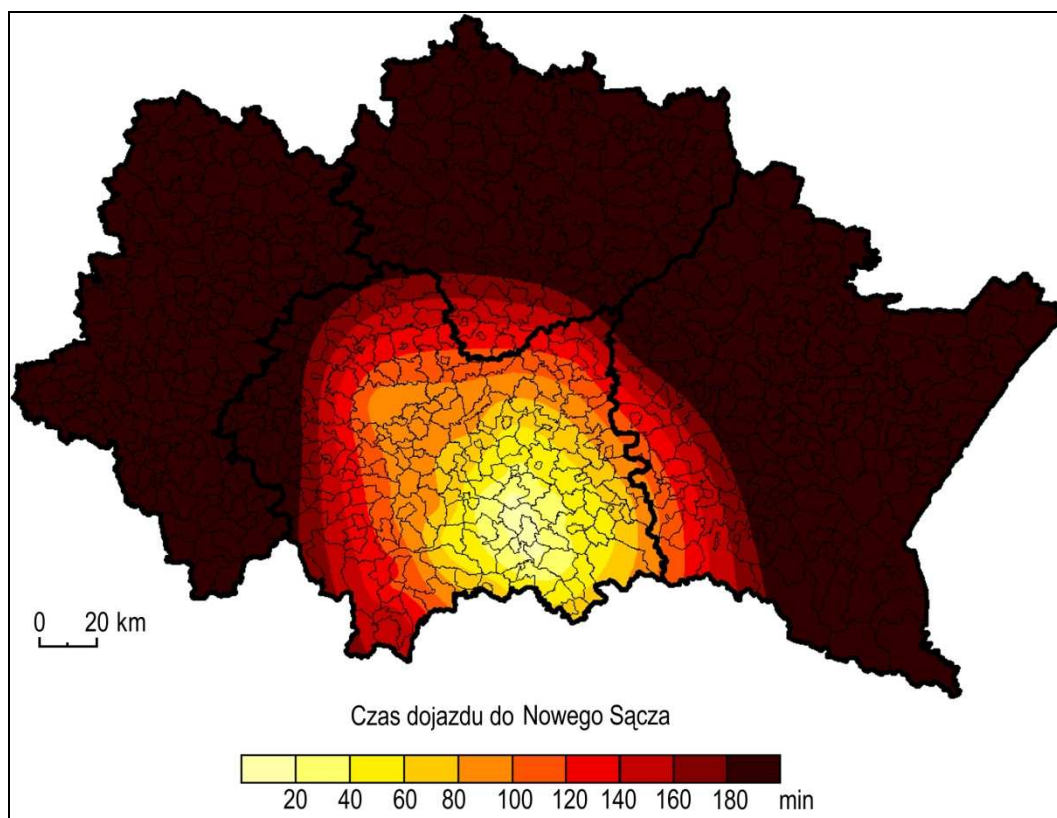
Rys.IV.76. Czas dojazdu do Tarnowa autobusową komunikacją pasażerską w 2010 roku

Źródło: badania własne

Należy w tym miejscu pamiętać, że przedstawione izochrony mówią tylko o jednym aspekcie dostępności, jakim jest czas dojazdu. Równie ważne są ilość kursów, godziny ich wyjazdów, a także powrotów (na wielu liniach ruch zamiera w godzinach popołudniowych). Warto wspomnieć sygnalizowany w rozdz. IV.1.3 problem miejscowości, które obecnie nie posiadają żadnej komunikacji publicznej, a znaczna część posiada komunikację o bardzo niskim wskaźniku połączeń.

Słaba dostępność jest czynnikiem w najwyższym stopniu obniżającym spójność sieci miast województwa małopolskiego i jej poprawa jest prawdopodobnie działaniem, które w dłuższej perspektywie czasu może przynieść najlepsze efekty prorozwojowe. Należy zdawać sobie sprawę, że efekty takich działań nie będą widoczne od razu, gdyż oparte na dobrej dostępności ciężenia komunikacyjne i powiązania kształtują się w najlepszym razie w okresie

od kilku do kilkunastu lat, a niektórych wypadkach jako struktury długiego trwania mogą ulegać jeszcze wolniejszym przemianom. Warto zdać sobie sprawę, że społeczne i gospodarcze skutki poprawy dostępności komunikacyjnej ukierunkowanej na poprawę dostępności usług publicznych w zakresie szkolnictwa dają realne efekty widoczne dopiero w następnej generacji.



Rys.IV.77. Czas dojazdu do Nowego Sącza autobusową komunikacją pasażerską w 2010 roku
Źródło: badania własne.

5.2.5 Podsumowanie – model polaryzacyjno-dyfuzyjny sieci miast województwa małopolskiego

Polaryzacja jest rozumiana jako koncentracja procesów rozwojowych sieci miast obejmujących miasto metropolitalne wraz z obszarem metropolitalnym oraz ośrodki subregionalne, tj. Tarnów i Nowy Sącz. Te trzy ośrodki tworzą główne węzły policentrycznego układu sieci osadniczej województwa małopolskiego. Nie sposób rozpatrywać sieć osadniczą w oderwaniu od sąsiadujących województw, zwłaszcza w kontekście wykazanych znacznych ciążen pomiędzy zachodnią częścią województwa a ośrodkiem regionalnym (Katowice) i subregionalnymi (Katowice i Bielsko-Biała) leżącymi w

województwie śląskim. Powiązania z ośrodkami województw podkarpackiego i świętokrzyskiego są natomiast relatywnie słabe.

Układ ten jest niezrównoważony, co wynika z dominującego potencjału demograficznego, społecznego i gospodarczego metropolii krakowskiej oraz konurbacji górnośląskiej z których rozprzestrzenia się rozwój na obszary peryferyjne.

Dyfuzja rozumiana jest jako rozprzestrzenianie się procesów rozwojowych z pięciu w/w obszarów rdzeniowych na tereny województwa małopolskiego, a więc obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami wspomnianych ośrodków. Model polaryzacyjno-dyfuzyjny rozwoju małopolski wymaga przede wszystkim wzmocnienia funkcji subregionalnych Tarnowa i Nowego Sącza, natomiast tworzenie warunków dla dyfuzji procesów rozwojowych z tych ośrodków będzie możliwe dzięki poprawie dostępności transportowej, a także kreowaniu warunków dla lokalizacji inwestycji i rozwoju przedsiębiorczości w centrach subregionalnych. Szczególnie istotne dla tworzenia warunków do dyfuzji z Nowego Sącza będzie poprawa miejsca tego miasta w systemie transportowym kraju. Obecnie ośrodek ten nie spełnia wszystkich warunków do wypełniania funkcji subregionalnej, a także do rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary południowej części województwa małopolskiego. Funkcja ta jest też osłabiona ze względu na brak dogodnych połączeń rozumianych jako standard sieci i czas przejazdów, z ośrodkiem metropolitalnym, tj. Krakowem.

Istotną rolę w modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnym rozwoju regionu należy przypisać Krakowowi i jego obszarowi metropolitalnemu koncentrującemu najbardziej konkurencyjną działalność gospodarczą oraz pełniącemu podstawowe funkcje gospodarcze, administracyjne, polityczne i kulturowe. Rozwój społeczno-gospodarczy ośrodków ponadlokalnych zarówno I jak i II stopnia, a także ich zaplecza wiejskiego będzie w dużej mierze uzależniony od stopnia integracji funkcjonalnej z głównymi miastami regionu, w tym przede wszystkim z Krakowem. Wpływ tego miasta na rozwój strefy zewnętrznej jego obszaru metropolitalnego jest już obecnie zaawansowany, co przejawia się w zwiększaniu dochodów mieszkańców miast i obszarów wiejskich, jak wykazały przeprowadzone badania. Wpływ ten jest również pozytywny na rozwój podstawowej bazy usług w ośrodkach ponadlokalnych, w których nastąpił wzrost pod wpływem czynników endogenicznych.

Przeprowadzona analiza na poziomie ośrodków lokalnych wykazała brak spójnej i zrównoważonej przestrzennie sieci miejskiej w województwie małopolskim, która wymaga uzupełnień. Są one szczególnie wskazane w południowej części województwa.

Delimitacja obszarów funkcjonalnych oraz związana z nią analiza hierarchii miast pokazują, że na poziomie ośrodków ponadlokalnych (miasta powiatowe) spójność sieci jest niska. Świadczą o tym różne rangi tych miast a także znaczne rozpiętości w obszarach obsługi. Spójność jest też obniżona przez kierunki ciążenia z wielu gmin do innych miast powiatowych niż stolica własnego powiatu (zob. rozdz. IV.1.3). Często jest to pozostałość po ciążeniach sprzed reformy administracyjnej 1999 roku. Tak więc część miast powiatowych nie spełnia wszystkich funkcji miasta o znaczeniu ponadlokalnym (Proszowice) a wiele innych nie obsługuje całego swojego powiatu.

W całym obszarze województwa koniecznym działaniem jest poprawa dostępności komunikacyjnej integrującej zaplecza ze swoimi ośrodkami centralnymi na każdym poziomie hierarchii osadniczej. W każdym przypadku wzmocni to spójność sieci, a w niektórych obszarach zmarginalizowanych komunikacyjnie jest wręcz warunkiem, żeby spójność mogła zaistnieć.

Przeprowadzona wcześniej analiza jak i zaprezentowany model polaryzacyjno-dyfuzyjny wskazują jednoznacznie, że w zachodniej części województwa znajdującej się jednocześnie w orbicie wpływów Katowic, Bielska-Białej i Krakowa nie ma miejsca na nowy ośrodek subregionalny. Jego kreowanie nie wzmocni spójności sieci i byłoby uzasadnione jedynie w przypadku gdyby granica z województwem śląskim była granicą państwa lub województwo małopolskie było wyspą. Jednocześnie sytuacja ta pokazuje, że z perspektywy spójności sieci i jej policentryczności korzystna będzie postępująca integracja funkcjonalna pogranicza tych województw, którą ułatwić powinny wspólne działania władz regionalnych i lokalnych w zakresie planowania przestrzennego czy też organizacji transportu publicznego. Miastem, które potencjalnie ma szansę stać się ośrodkiem subregionalnym jest Nowy Targ, co jednak z powodu jego izolowanego położenia oraz wielkości zaplecza, którego nie da się łatwo powiększyć kosztem sąsiadujących ośrodków na tym poziomie, może być bardzo trudne.