

miejsca. Naturalnie, znaczenie tych warunków w sensie lokalizacyjnym zmieniało się na przestrzeni dziejów. U zarania kształtowania się współczesnej sieci miejskiego osadnictwa zasadniczą wagę miały takie cechy przestrzenne jak naturalne warunki umożliwiające obronę i gwarantujące optymalne bezpieczeństwo, naturalna sieć dróg i ich skrzyżowań, łatwość dostępu do surowców naturalnych, zasobów wodnych, korzystne warunki prowadzenia produkcji rolnej stanowiącej zaplecze wyżywieniowe dla miasta.

Proces lokowania miast i ich rozwój podyktowany jest pewnymi, nie trudnymi do zidentyfikowania, prawidłowościami, a są nimi:

- umiejscowienie u zbiegu różnych stref przyrodniczych. Idzie tu o różnorodność i odmienność graniczących ze sobą krain przyrodniczych, a zatem także uwarunkowań gospodarczych. Ma to duży wpływ na strefy wpływów i kontaktów pomiędzy regionami. Wpływa ten fakt także na koncentrację produkcji i rodzaje wymiany, w oparciu o różnorodność wytwórczości. Z takimi dywersyfikacjami mamy do czynienia przede wszystkim na pograniczach dużych jednostek morfologicznych, tzn. obszarów nizinnych, wyżynnych, czy górskich z uwzględnieniem ich rozległości. Właśnie wzdłuż granic pomiędzy nimi zauważalna jest koncentracja miast,

- jest też kategoria miast, które są zlokalizowane w bezpośredniej bliskości wielkich rzek. To zjawisko charakterystyczne przede wszystkim dla obszarów nizinnych. Powodami są możliwości i konieczności wykorzystywania rzek jako naturalnych szlaków komunikacyjnych. Niebagatelnym powodem jest także łatwość i właściwie nieograniczoność możliwości zaopatrzenia w wodę, a także pozbywania się ścieków. Znaczenie mają również możliwości przeprawowe – przecinanie się cieków wodnych z naziemnymi szlakami komunikacyjnymi /istniejąca już lub dogodność stworzenia infrastruktury drogowo-mostowej/,

- wiele miast położonych jest przy ujściach rzek, chodzi w tym przypadku, oczywiście, o morskie ujścia rzek, a więc miasta portowe. Rozwijają się w nich przemysł, usługi, ale nade wszystko są one przysłowiowym oknem na świat, czyli ośrodkami międzynarodowej, w szczególności, wymiany handlowej,

- są miasta, które pełnią rolę swoistego łącznika komunikacyjnego. Jest to zjawisko charakterystyczne dla granic pomiędzy państwami /kontekst polityczny, wymiany handlowej, turystyki/, ale także wynika ono ze specyficznego położenia, bezpośrednio determinującego kontekst ściśle związany z wykorzystaniem dogodności komunikacyjnych: przełęcze górskie, obszary z dużym nasyceniem jezior, obszary zalewowe, bieg rzek, cieśniny morskie, obszary chronione z uwagi na walory przyrodnicze itp.

W zasadzie, jeśli chodzi o współczesność, rzadko mamy do czynienia z lokowaniem miast i budowaniem ich od podstaw. Powszechnym zjawiskiem jest natomiast rozwój miast w sensie przestrzennym. Zjawisko to uwarunkowane jest

cechami fizjograficznymi miast, a także sąsiedniego otoczenia. Znaczenie mają tu takie elementy jak położenie geograficzne, ukształtowanie i rzeźba terenu, morfologia gruntów, możliwości rolniczego wykorzystania, specyfika klimatu, uwarunkowania hydrologiczne, zalesienie itp.

Oczywistą i zdecydowaną barierą pożądanego, czy planowego, przestrzennego rozwoju miast są niesprzyjające warunki fizjograficzne. Należą do nich:

- „nieprzyjazne” ukształtowanie terenu /znaczne pofałdowanie terenu, mnogość wzgórz, stromizny/,

- uwarunkowania hydrologiczne /niekorzystny układ cieków wodnych, akwenów naturalnych oraz sztucznych – już istniejących, niezbędnych z punktu widzenia zaopatrzenia miasta/,

- uwarunkowania geologiczne /skalistość, piaszczystość, obszary bagienne, naturalne podziemne zbiorniki i ciek wodne/,

- struktura klasyfikacyjna gruntów /możliwość lub przeznaczenie, z uwagi na wysoką klasę, pod uprawy rolne,

- uwarunkowania botaniczne /zalesienie, specyfika i unikatowość roślinności/,

- zoologiczne /obszary hodowli zwierząt, tereny łowieckie, ostoje zwierzyny dzikiej/.

Całkowite zniesienie tych barier bywa w praktyce albo całkowicie lub częściowo niemożliwe, albo wymaga ogromnych nakładów. Im więcej barier tym koszty, oczywiście, są wyższe. Ograniczenia te są zatem bardzo poważnym problemem w procesach rozwojowych miasta.

Zdecydowana większość współcześnie istniejących miast jest swego rodzaju pochodną bardziej lub mniej odległych w czasie uwarunkowań historycznych. Sam fakt ich powstawania i lokalizacja wynikały z funkcji, które miały spełniać. Te, z kolei, na przestrzeni dziejów, w stosownej proporcji do stanu zagospodarowania, rozwoju społeczeństwa i jego potrzeb, ewoluowały.

Bez trudu zauważalną cechą miast, w szczególności tych o wielowiekowej tradycji, jest znaczne zróżnicowanie przestrzennego zagospodarowania i zabudowy. Wynika to stąd, że na krajobrazie miasta odcisnęły swe piętno elementy charakterystyczne dla dziejów i poszczególnych epok historycznych. Obecne miasta, można śmiało stwierdzić, swój kształt czerpały niejako z uwarunkowań historycznych. Uwarunkowania owe wpływają w znacznym stopniu na atrakcyjność miasta. Przesądzają o jego walorach, na przykład turystycznych, akademickich, atrakcyjności kulturalnej, ale mogą jednocześnie stanowić poważną barierę rozwojową. Bywa bowiem tak, że trzeba ponosić znaczne nakłady i wzbudzać inwencję planistyczno-organizacyjną, by dostosować historyczne obszary miasta do obecnych wymogów i zmieniających się funkcji miasta. Wymogi konserwatorskie oraz oczywista konieczność poszanowania dziedzictwa kulturowego i historycznego,

dotychczasowego układu urbanistycznego to nie lada wyzwanie i częstokroć bariera rozwojowa. Problemem jest także modernizacja i wymiana starej infrastruktury komunalnej w postaci instalacji wodno-ściekowej, sieci gazowniczej, ciepłowniczej, energetycznej, zdekapitalizowanej substancji mieszkaniowej, czy konieczność ponoszenia znacznych nakładów konserwatorskich na niszczące zabytki.

Powyżej opisane czynniki, tzn. wynikające ze środowiska geograficznego i dziedzictwa historycznego, bezwzględnie uzupełnić należy o te, które wpływają na współczesne funkcje miasta, a więc główne dziedziny działalności mieszkańców i osób związanych z miastem, a których „uprawianie” wpływa na rozwój miasta. Tymi funkcjami są przede wszystkim: przemysłowa, komunikacyjna, administracyjno-polityczna, handlowa, turystyczna i uzdrowiskowa, szeroko rozumiana funkcja usługowa /kulturalna, oświatowa, naukowa, ochrony zdrowia, mieszkaniowa, usług komunalnych [1, s. 67].

Naturalnie istnieją takie miasta, w których funkcje te mogą rozwijać się niejako samoistnie, bez szczególnej ingerencji w istniejące środowisko i dotychczasową strukturę, ale są też takie miasta, a jest ich zdecydowanie więcej, które wymagają tej ingerencji i inicjatywy. Wiąże się to ze spełnieniem kardynalnych warunków, a mianowicie prawidłowym zarządzaniem miastem i właściwym kreowaniem jego rozwoju, popartymi posiadaniem wystarczających środków finansowych, rzeczowych, kadr wykonawczych oraz możliwości organizacyjnych. Warto przy tym zaznaczyć, że funkcje te mogą występować łącznie, z różnym natężeniem i w różnej proporcji względem siebie, wzajemnie się przenikać i uzupełniać.

Z praktycznego punktu widzenia nie jest wystarczającym samo zidentyfikowanie czynników wpływających na rozwój miasta. Niezbędnym jest jednocześnie nadanie im odpowiednich wag, czyli określenie mierników, a jeszcze dokładniej odnosząc się do sprawy – wskaźników pomiaru rozwoju ośrodków miejskich.

Wedle, oczywiście słusznej, konstatacji R. Broła, „rozwój oznacza zarówno wzrost ilościowy, jak i idący za nim postęp jakościowy [2, s. 192]. Jakkolwiek do oceny wzrostu wykorzystuje się dane ilościowe, to wzbogacając tę analizę o zmiany jakościowe, pozyskujemy wiedzę o rozwoju miast. Efektem zaś rozwoju jest ujawnianie się nowych wartości i jakości. Opisywanie więc rozwoju, posługując się cechami jakościowymi, wskazuje na dynamikę tego procesu, jego intensywność oraz efektywność.

Skuteczna próba wystawienia oceny poziomowi rozwoju uzależniona jest od przyjęcia określonych wskaźników, odnoszących się do ocenianego przedmiotu – w interesującym nas przypadku, miasta, czyli cech charakterystycznych jego samego oraz jego otoczenia gospodarczego, społecznego i politycznego, które kształtowały w przeszłości i wywierają wpływ na nie aktualnie.

Rozwój jest pewnym ciągiem zdarzeń i zbiegu okoliczności – procesem. Zatem nie da się jednoznacznie określić ani jego punktu „zero”, ani ostatecznej granicy. Na jego przebieg wpływ mają takie elementy jak stan gospodarki, uwarunkowania demograficzne, geograficzne i przyrodnicze, a także sposób ich kształtowania przez człowieka [3, 23].

Zaprezentowane, w różnych układach, wskaźniki nie są, oczywiście, w stanie ukazać wszystkich aspektów związanych z rozwojem miasta. Wynika to stąd, że miasto jako przedmiot i podmiot jednocześnie, nie jest wyłącznie obiektem materialnym. Istotną rolę, bowiem, w procesach rozwojowych miasta odgrywają wiedza oraz informacje i ich wymiana, sieć powiązań pomiędzy poszczególnymi podmiotami działającymi w mieście, sposoby i kanały przesyłu, warunki i sposoby przemieszczania się, nasilenie wzajemnych powiązań.

O rozwoju miasta świadczą nie tylko zaistniałe fakty, czy ciągi zdarzeń, ale także ich jakość i zasięg. Określeniu poziomu rozwoju służy również analiza współzależności pomiędzy czynnikami rozwoju a zależnościami rozwojowymi. Wymaga to uwzględnienia poziomu wystarczalności usług, wystarczalności produkcji towarowej, możliwości technicznych i potencjału innowacyjnego, możliwości organizacyjno-administracyjnych, poziomu świadomości kulturowej, samorządowej i politycznej mieszkańców miasta, znaczenie ma również wyjątkowość miejsca i jego specyfika [4].

Omówione wskaźniki charakteryzują się uniwersalnością, dlatego, niezależnie od systemu gospodarczego, umożliwiają określenie i zinterpretowanie poziomu rozwoju miasta. Nie wolno jednak zapominać o tym, że zawsze trzeba uwzględniać specyfikę okresu, w którym gospodarka miasta funkcjonuje. Oczywiście jest przecież, że inne zgoła będą wyznaczniki rozwoju na etapie industrializacji, a inne na etapie postindustrialnym. Odmienne, w niektórych obszarach, wyznaczniki obowiązywać będą w takim lub innym ustroju polityczno-gospodarczym. Inne też wysuwać się będą na pierwszy plan w okresach transformacji ustrojowych.

Literatura:

1. Brol R., Maj M., Strahl D., *Metody typologii miast*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 1999.
2. Brol R., [red.], *Ekonomika ii zarządzanie miastem*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław 2001.
3. Domański R., *Przestrzenna transformacja gospodarki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997.
4. Szólek K., Wybrane problemy ekonomiczne obszarów metropolitarnych w Polsce, [w:] Wilk K., Łyszczak M. [red.], *Gospodarka – przestrzeń – rozwój*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław 2004.