

Iwona JAŻEWICZ*

MIEJSKA SIĘĆ OSADNICZA PROJEKTOWANEGO WOJEWÓDZTWA ŚRODKOWOPOMORSKIEGO

Zarys treści: Celem artykułu jest analiza miejskiej sieci osadniczej projektowanego województwa środkowopomorskiego. Badaniom poddano wybrane czynniki jej rozwoju, ze szczególnym uwzględnieniem uwarunkowań historycznych i przyrodniczych. Omówiono strukturę sieci miast oraz przedstawiono analizę układu hierarchicznego i koncentracji ośrodków miejskich. Przeprowadzona analiza pozwala stwierdzić, iż miejska sieć osadnicza projektowanego woj. środkowopomorskiego posiada historycznie ukształtowaną sieć o wystarczającej licznie węzłów, powiązanych szlakami komunikacyjnymi tj. lądowymi, wodnymi, powietrznymi, a także więziami społeczno-gospodarczymi.

Słowa kluczowe: województwo środkowopomorskie, miejska sieć osadnicza, miasta.

Wprowadzenie

W literaturze polskiej szczególne miejsce zajmują badania miejskich sieci osadniczych w układzie województw. Zgodnie z koncepcją województw jako regionów województwo to nie tylko jednostka podziału administracyjnego, ale to również podsystem terytorialny państwa, scalający i organizujący terytorialnie społeczną, ekonomiczną i kulturalną aktywność jego mieszkańców¹. System taki jest więc regionem, który w aspekcie strukturalnym cechuje: odpowiedni potencjał ludnościowy i gospodarczy oraz ukształtowany węzłowo układ osadniczy z ośrodkiem lub ośrodkami subkrajowymi, wyposażenie w instytucje samorządowe właściwe dla poziomu uprawnień i funkcji, jakie pełni, odrębność administracyjna, pewna tożsamość i który funkcjonalnie pełni rolę integrującą, polityczną i kulturalną, ukierunkowaną na realizację własnych i krajowych programów rozwoju społeczno-gospodarczego. Miejska sieć osadnicza stanowi więc układ węzłowo-przestrzenny miast oraz jest szkieletem strukturalno-funkcjonalnym regionu.

* Instytut Geografii i Studiów Regionalnych, Akademia Pomorska w Słupsku

¹ Z. Chojnicki, T. Czyż, *Nowa organizacja terytorialna Polski i układ regionalny*, „Czasopismo Geograficzne”, tom 71, z. 3-4, 2000, s. 261-277.

Projektowane woj. śródkowopomorskie należałoby do stosunkowo dużych regionów administracyjnych Polski, pod względem wielkości obszaru zajmowałoby 8 miejsce w skali kraju i byłoby największym woj. nadmorskim w Polsce, a koncentrowałoby 996,7 tys. mieszkańców. Natomiast gęstość zaludnienia według stanu na 2014 r. wynosiłaby 55 osób/km², przy średniej krajowej 123 osoby/km². Woj. śródkowopomorskie zostałyby utworzone na kanwie obecnego woj. pomorskiego, woj. zachodniopomorskiego i części woj. wielkopolskiego, z których zostałyby wyłączone:

- z woj. pomorskiego powiat grodzki Słupsk, powiat ziemski Słupsk, powiat bytowski i powiat człuchowski o łącznej powierzchni 6114 km²;
- z woj. zachodniopomorskiego powiat grodzki Koszalin, powiat ziemski Koszalin, powiat białogardzki, powiat drawski, powiat kołobrzesci, powiat świdwiński, powiat szczecinecki i powiat wałecki o łącznej powierzchni 10 404 km²;
- z woj. wielkopolskiego powiat złotowski o łącznej powierzchni 1660 km².

W momencie ewentualnego utworzenia woj. śródkowopomorskiego tworzyłoby go 12 powiatów ziemskich i 2 powiaty grodzkie (Koszalin, Słupsk). Biorąc pod uwagę wielkość zajmowanego obszaru największym powiatem ziemskim w woj. śródkowopomorskim byłby powiat słupski (2304 km²), najmniejszym zaś powiat kołobrzesci (726 km²). Najwięcej mieszkańców wśród powiatów ziemskich liczyłby powiat słupski (97,7 tys. mieszkańców), najmniej zaludnionym powiatem byłby powiat świdwiński (48,3 tys. mieszkańców).

Cel i metody badawcze

Celem niniejszego opracowania jest analiza miejskiej sieci osadniczej projektowanego woj. śródkowopomorskiego.

Cele szczegółowe:

- analiza uwarunkowań historyczno-geograficznych powstania, funkcjonowania i rozwoju miejskiej sieci osadniczej,
- analiza struktury ilościowej i wielkościowej miast,
- rozpoznanie przemian w układzie hierarchicznym i koncentracji miejskiej sieci osadniczej.

Przedmiotem zaś badań są przemiany występujące w miejskiej sieci osadniczej projektowanego woj. śródkowopomorskiego. Zakres przestrzenny pracy obejmuje planowane woj. śródkowopomorskie, którego obszar został omówiony szczegółowo we wprowadzeniu. Natomiast wnikliwej analizie poddano 37 miast funkcjonujących w 2014 r. na terenie projektowanego woj. śródkowopomorskiego, przy czym były one rozpatrywane jako pojedyncze jednostki, ale również

w określonych kategoriach wielkościowych. Zakres czasowy pracy obejmuje w zasadzie lata 1988-2014, a więc stan sprzed i w czasie zachodzących przeobrażeń społeczno-gospodarczych, co dało możliwość rozpoznania mechanizmów wywołujących zmiany w miastach projektowanego woj. śródkowopomorskiego, a także określenia dynamiki i głębokości zachodzących przemian.

Problematyka opracowania oraz okres badań wymagały doboru odpowiednich metod i technik badawczych. Generalnie pierwsza część opracowania tj. dotycząca genezy miejskiej sieci osadniczej została oparta na materiałach archiwalnych uzyskanych w Książnicy Pomorskiej im. Stanisława Staszica w Szczecinie oraz licznych publikacjach pochodzących z różnych dziedzin nauki. W dalszej części opracowania zastosowano metody i techniki matematyczno-statystyczne. Wykorzystano wskaźniki empiryczne, które traktowano jako mierniki zjawisk społeczno-ekonomicznych, a w szczególności wskaźniki stanu i dynamiki oraz wskaźniki struktury i natężenia zjawisk. Przydatne okazały się również metody kartograficzne, które posłużyły do badań różnicowania przestrzennego. Należy zaznaczyć, iż wykonane prezentacje kartograficzne dawały podstawę do analizy merytorycznej, a zostały wykonane za pomocą programu ArcGIS oraz w programie graficznym CorelDraw 12. Z kolei do przedstawienia zmiany w hierarchii miast użytecznym narzędziem badawczym była reguła wielkości i kolejności G.Z.Zipfa. Daje ona bowiem możliwość nie tylko obserwacji zmian w ujęciu dynamicznym, ale pozwala również określić amplitudę zmian rangi poszczególnych ogniw sieci osadniczej oraz wskazać kategorie wielkościowe miast o największych zmianach². Niezwykle przydatna do uporządkowania zbioru miast projektowanego woj. śródkowopomorskiego okazała się metoda dendrytu wrocławskiego. Poprzez rozpięcie dendrytu określono rangę węzłów osadniczych, które wyznaczono w oparciu o liczbę krawędzi łączących wierzchołki, zmierzano również do ustalenia zależności pomiędzy rangą miasta, a jego wielkością, położeniem geograficznym i typem pełnionych funkcji.

Należy podkreślić, iż szczegółowe omówienie zastosowanych metod w odniesieniu do konkretnych problemów badawczych zostało przedstawione w poszczególnych podrozdziałach opracowania.

² I. Jażdżewska, *Przemiany miejskiej sieci osadniczej w Polsce w świetle metod matematycznych*, Uniwersytet Łódzki, Łódź 2008, s. 99.

Geneza miejskiej sieci osadniczej projektowanego województwa środkowopomorskiego

Miejska sieć osadnicza projektowanego woj. środkowopomorskiego jest rezultatem długotrwałego rozwoju historycznego. Współczesne funkcje miast, a przede wszystkim ich rozmieszczenie jest rezultatem warunków właściwych kapitalizmowi, a często także feudalizmowi. Początki sieci miejskiej ukształtowały się zasadniczo w dobie feudalizmu i w znacznej mierze wyrosły z sieci grodów wczesnohistorycznych. Ważne grody będące siedzibami kasztelanii istniały w Kołobrzegu, Białogardzie, Sławnie i Słupsku³.

Zdecydowana większość historycznie ukształtowanych obecnie miast potencjalnego woj. środkowopomorskiego powstała w XIII i XIV wieku (rys. 1). Najwięcej, bo aż 18 miast powstało w XIV wieku, 9 miastom nadano prawa miejskie w XIII wieku. Z pozostałej liczby miasto Krajenka uzyskało prawa miejskie w XV wieku, w XVII wieku Jastrowie (1602 r.), a XVIII wieku Miastko (1721 r.) i Okonek (1754 r.). W XX wieku natomiast powstały 3 miasta (Ustka 1945 r., Kępice 1967 r., Borne Sulinowo 1993 r.), zaś w 1958 r. przywrócono prawa miejskie Bobolicom. W XXI w. utworzono miasto Tychowo (2010 r.) i miasto Gościno (2011 r.).

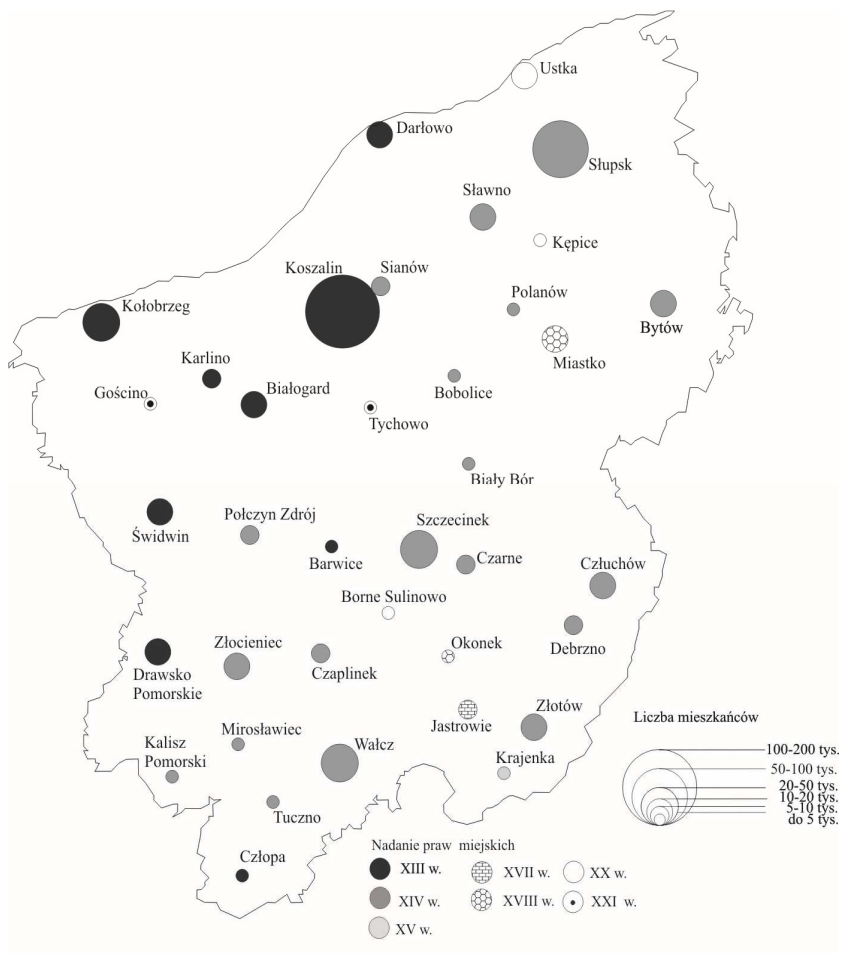
O lokacji miast decydowały zarówno warunki naturalne jak i funkcje, które przypisywano powstającym ośrodkom miejskim. Dynamicznie rozwijały się na ogół miasta pełniące funkcje handlowe oraz tranzytowe. Czynnikiem, który w istotny sposób wpływał na rozwój ośrodków feudalnych był handel wewnętrzny i dalekosiężny. Przez omawiany region przebiegały bowiem szlaki handlowe, którymi przepływała znaczna część masy towarowej, stanowiącej nadwyżkę produkcyjne ziem pomorskich (sól, воск, miód, futra, skóry, ryby, bursztyn i inne)⁴.

Do ważnych dróg handlowych należał szlak solny, który przyczynił się do rozwoju rzemiosła i handlu w Kołobrzegu, Karlinie, Barwicach oraz Czaplunku. W układzie równoleżnikowym ważne znaczenie posiadał szlak łączący Szczecin z Gdańskiem przez Dąbie, Stargard, Maszewo, Karlino, Koszalin, Sławno, Słupsk. Inne istotne połączenie w XIII wieku stanowił szlak komunikacyjny „Via Marchionis” tj. „droga margrabiów”, która przebiegała przez Mirosławiec, Kalisz Pomorski, Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Jastrowie i Człuchów. Droga ta służyła kupcom i podróżnikom, ale miała także znaczenie strategiczne. Krzyżacy bowiem nie czuli się pewnie na zagarniętych terenach,

³ E. Biderman, *Osadnictwo*, (w:) *Województwo koszalińskie. Monografia geograficzno-gospodarcza*, F. Barciński, B. Krygowski, S. Zajchowska (red.), Instytut Zachodni, Poznań 1965, s. 171-200.

⁴ I. Jażewicz, *Miejska sieć osadnicza regionu nadmorskiego*, Akademia Pomorska w Słupsku, Słupsk 2013, s. 24.

przebudowywali więc dawne grody i rozbudowywali istniejące założenia fortyfikacyjne oraz budowali nowe zamki w Bytowie czy Człuchowie. W ten sposób miasta otrzymywały również nowe funkcje administracyjne stając się siedzibami komturii krzyżackich.



Rysunek 1. Lokacje miast w projektowanym województwie środkowopomorskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: R. Krzysztofik, *Lokacje miejskie na obszarze Polski. Dokumentacja geograficzno-historyczna*, Uniwersytet Śląski, Katowice 2007, s.14-35.

Tabela 1. Typy genezy miast projektowanego województwa środkowopomorskiego

Typ genezy	Liczba miast	Kategorie wielkościowe miast (w tys.)					
		do 5	5-10	10-20	20-50	50-100	pow. 100
1. Miasta wklęsłych form terenowych	3	1	-	1	1	-	-
a) ośrodki mniejszych form terenowych na nizinach i wyżynach	2	-	-	Złotów	Białogard	-	-
b) miasta w dolinach i formach pasażowych	1	Krajenka	-	-	-	-	-
2. Miasta nadrzeczne	7	2	2	1	1	1	-
a) miasta u zbiegu rzek	1	-	Karlino	-	-	-	-
b) miasta na pomostach, brodach rzecznych lub przesmykach międzyjeziornych	6	Biały Bór Tuczno	Czaplinek	Sławno	Szczecinek	Słupsk	-
3. Miasta na granicach fizjograficznych	23	7	5	8	2	-	1
a) porty, miasta na granicy lądu i morza	3	-	-	2	1	-	-
rzeczne	3	-	-	Darłowo Ustka	Kołobrzeg	-	-
b) miasta na granicach utworów polodowcowych	20	Barwice Bobolice Człopa Kalisz Pomorski Miroslawiec Okonek Polanów	Czarne Debrzno Jastrowie Połczyn Zdrój Sianów	Bytów Człuchów Drawsko Pomorskie Miastko Świdwin Złocieniec	Wałcz		Koszalin
Miasta fabryczne	1	Kępice	-	-	-	-	-

Źródło: M. Janiszewski, *Geograficzne warunki powstania miast polskich*, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 1991, s.17-139.

Niezwykle istotnym czynnikiem powstania i rozkwitu gospodarczego miast było położenie nad Morzem Bałtyckim. Były to miasta portowe (Kołobrzeg, Darłowo, Ustka) przynależne do Związku Hanzeatyckiego, co dodatkowo umacniało ich rangę i przyspieszało rozwój gospodarczy. Trwałą pozostałością w miejskiej

sieci osadniczej przynależności do Hanzy są wykształcone bicentryczne powiązania funkcjonalne pomiędzy miastami, które leżały bezpośrednio nad morzem i miastami w bezpośrednim ich zapleczu, których interesy reprezentowały. Dobrymi przykładami miast tworzących taki układ jest: Ustka – Słupsk, Darłowo – Sławno i Kołobrzeg – Białogard. Inny był czynnik lokacji miast w południowej części prezentowanego regionu, o ile w części północnej o lokacji miast decydowały uwarunkowania gospodarcze to w części południowej miasta powstawały z pobudek politycznych, a ich rola sprowadzała się do funkcji obronnych zabezpieczając pogranicze pomiędzy Pomorzem a Wielkopolską. Unikalne położenie topograficzne umożliwiało lokację ośrodków miejskich w trudno dostępnych miejscach. Dobrym przykładem jest miasto Czaplino, które zostało ulokowane między południowym krańcem jeziora Drawsko i Czaplino, miasto Biały Bór między jeziorem Bielsko, Cieszęcino i Łobez, miasto Wałcz na przesmyku między jeziorem Zamkowym i Raduń, miasto Tuczno nad Jeziorem Zamkowym i Jeziorem Tuczno, czy Człuchów położony na Pojezierzu Krajeńskim wśród czterech jezior (Urzędowym, Miejskim Małym, Miejskim Dużym, Rychnowskim). Funkcje obronne pełniło również miasto Drawsko Pomorskie i Złocieniec usytuowane nad rzeką Drawą oraz Świdwin położony nad rzeką Regą.

Nieco inaczej rozwijały się miasta tj. Miastko i Polanów leżące z dala od ważniejszych szlaków komunikacyjnych i sprzyjających obronności warunkach naturalnych. Ich rola ograniczała się do lokalnych rynków handlowych. Miastko leżało w na terenie puszczańskim, a mieszkańcy utrzymywali się z eksploatacji drewna, rozwoju bartnictwa, wędkarstwa i łowiectwa. Polanów natomiast jako gród śródleśny dawał utrzymanie ludności przede wszystkim z rolnictwa⁵.

Współczesny układ miejskiej sieci osadniczej został ukształtowany w wyniku wielowiekowej działalności człowieka. Obok uwarunkowań historycznych niezmiernie ważne znaczenie miało środowisko geograficzne. Na zależność środowiska geograficznego i współczesnego układu miejskiej sieci osadniczej zwraca uwagę m.in. M. Janiszewski. Zgodnie z przeprowadzoną przez tego autora klasyfikacją miast polskich ośrodki miejskie planowanego woj. środkowopomorskiego reprezentowały 4 typy genetyczne (tab. 1). Z przeprowadzonych badań wynika, że zdecydowaną przewagę ilościową (67,6%) miały miasta położone na granicach fizjograficznych. Spośród 23 jednostek aż 20 to miasta na granicach utworów polodowcowych. W ogromnej większości były to miasta małe

⁵ I. Jażewicz, *Przemiany miejskiej sieci osadniczej województwa pomorskiego*, (w:) *Współczesne problemy przemian strukturalnych przestrzeni geograficznej*, I. Jażewicz (red.), Akademia Pomorska w Słupsku, Słupsk 2009.

położone w strefie pojezierzy, tylko Koszalin jako największe miasto omawianego regionu położony nad rzeką Dzierżęcinką w obrębie recesyjnych moren czołowych pomorskiego stadiału ostatniego zlodowacenia reprezentował miasta ze strefy pobraża. Kolejne miejsce zajmowały miasta nadrzeczne. Tylko miasto Karlino położone jest u zbiegu rzeki Radwi i Parsęty, pozostałych sześć miast powstało na pomostach, brodach rzecznych lub przesmykach międzyjeziornych. Na przesmyku jeziornym położone są 2 miasta małe (Biały Bór, Tuczo) i miasto średnie (Szczecinek), na równoleżnikowym przejściu przez dolinę rzeki leżą 3 miasta (Czaplinek, Sławno, Słupsk). Z kolei 3 ośrodki miejskie tj. Darłowo, Ustka i Kołobrzeg ulokowane są nad rzekami przy ich ujściu do morza.

Niewielka grupa, bo tylko 3 ośrodki miejskie związane są z wklęsłymi formami terenowymi. Ośrodki mniejszych form terenowych na nizinach i wyżynach reprezentował Białogard i Złotów. Jedynym w swoim rodzaju ośrodkiem miejskim są Kępice, które zaliczone zostały do miast fabrycznych.

Reasumując można stwierdzić, że miasta geograficznie dogodnie położone charakteryzują się większym tempem wzrostu demograficznego i szybszym rozwojem gospodarczym, dotyczy to głównie miast położonych w strefie Pobraża Pomorskiego. Miasta w strefie pojezierzy mają mniej korzystne warunki do rozwoju. Liczne jeziora, rozległe powierzchnie leśne, słabe gleby i urozmaicona rzeźba terenu nie sprzyjają osadnictwu miejskiemu, predestynując ten teren do rozwoju turystyki.

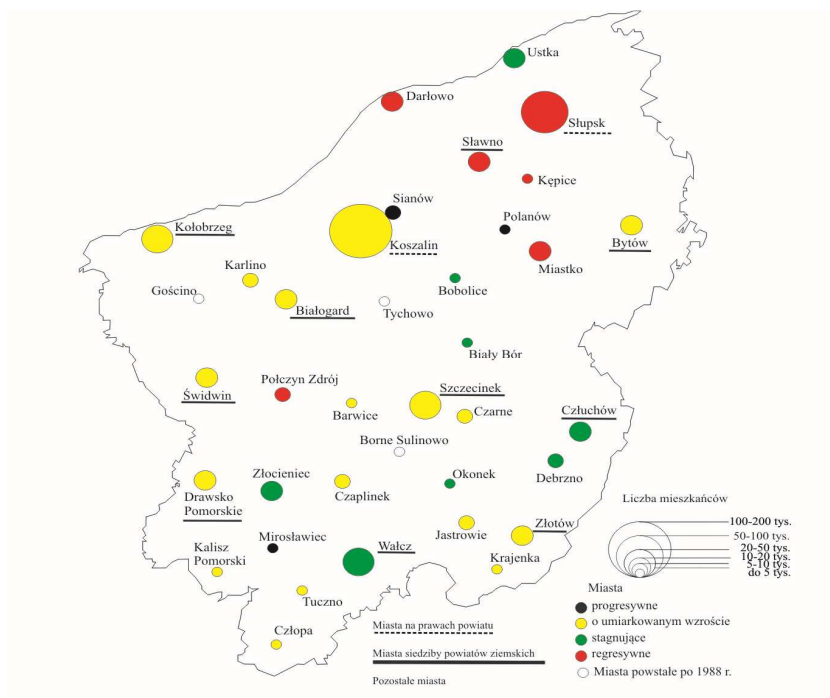
Struktura ilościowa i wielkościowa miast

Miejska sieć osadnicza projektowanego woj. środkowopomorskiego składałaby się z ogniw o zróżnicowanej strukturze wielkościowej (tab. 1 i rys. 2). Trzon sieci osadniczej tworzyłyby ośrodki wzrostu krajowego, obecnie miasta na prawach powiatu tj. Koszalin i Słupsk, podsystem ośrodków subregionalnych (Białogard, Kołobrzeg, Szczecinek, Wałcz) oraz podsystem małych miast. Łącznie byłoby to 37 miast, w tym 1 miasto duże, 5 średnich oraz 31 małych.

Najliczniejszą grupę stanowiły miasta małe, w 2014 r. stanowiły one 83,8% zbioru jednostek miejskich woj. środkowopomorskiego. Reprezentowało je 14 miast z kategorii poniżej 5 tys. mieszkańców, 7 miast liczących od 5 tys. do 10 tys. mieszkańców oraz 10 miast należących do grupy jednostek od 10 tys. do 20 tys. ludności. Zaznaczyć należy, że nieco inaczej wygląda sytuacja, jeśli analizie poddać stan zaludnienia w poszczególnych kategoriach wielkościowych małych miast (tab. 2, rys. 2). Miasta małe koncentrowały w 2014 r. największą liczbę ośrodków, ale skupiały 238,7 tys. ludności, tj. 41,3% ogółu ludności miejskiej, szczególnie korzystne tendencje ujawniły się w grupie miast najmniejszych (do 5 tys. ludności). Powstanie trzech nowych miast (Borne Sulinowo, Gościno,

Tychowo) doprowadziło w konsekwencji do zwiększenia stanu ich zaludnienia z 35,5 tys. osób w 1988 r. do 46,3 tys. w 2014 r.

Nieco inaczej zachowywały się miasta o zaludnieniu 5-10 tys. mieszkańców. W miastach tej kategorii w 2014 r. mieszkało tylko 8,3% ludności miejskiej planowanego woj. śródkowopomorskiego. Obecnie pełnią one z reguły rolę ośrodków centralnych, bądź posiadają funkcje wyspecjalizowane w zakresie turystyki (Czaplinek, Połczyn Zdrój) oraz przemysłu (Karlino).



Rysunek 2. Miejska sieć osadnicza projektowanego województwa śródkowopomorskiego w 2014 roku

Źródło: Opracowanie własne.

Kategorię wspomnianych małych miast uzupełnia sieć 10 ośrodków o zaludnieniu 10-20 tys. mieszkańców (rys. 2). Miasta tego przedziału wielkościowego w 2014 r. koncentrowały prawie ¼ ludności miejskiej. Specyficzną cechą omawianej kategorii wielkościowej jest fakt, iż 8 miast do 1975 r. było ośrodkami powiatowymi, o dobrze wykształconych powiązaniach z zapleczem poprzez ogniskowanie wielu instytucji centralnych średniego szczebla, tj. usług socjalnych, administracyjnych, a także placówek wyspecjalizowanych w obsłudze

głównie rolnictwa wielkoobszarowego. Jak wynika z prowadzonych badań przebudowa struktury terytorialno-administracyjnej kraju, wprowadzona w 1975 r. doprowadziła do wyraźnego osłabienia ukształtowanych w przeszłości funkcji byłych miast powiatowych w wyniku zdegradowania ich w hierarchii administracyjnej do rangi jednostek podstawowych. W wyniku reformy administracyjnej Polski z 1999 r. ponownie status miasta powiatowego zyskało 7 miast, z wyjątkiem Miastka, które należy do powiatu bytowskiego.

Tabela 2. Struktura ilościowa i wielkościowa miast projektowanego województwa środkowopomorskiego

Kategoria wielkościowa miast a – liczba miast b – liczba mieszkańców	1988		2008		2014	
	w l. b.	w %	w l. b.	w %	w l. b.	w %
Ogółem miasta						
a	34	100,0	35	100,0	37	100,0
b	569 114	100,0	568 725	100,0	578 344	100,0
do 5000						
a	11	32,4	12	34,3	14	37,8
b	35 459	6,2	40 333	7,1	46 311	8,0
5 000-10 000						
a	7	20,6	7	20,0	7	18,9
b	46 683	8,2	47 555	8,4	48 224	8,3
10 000-20 000						
a	10	29,4	10	28,6	10	27,0
b	144 837	25,4	143 342	25,2	144 139	24,9
20 000-50 000						
a	4	11,8	4	11,3	4	10,8
b	133 061	23,4	133 421	23,5	137 859	23,8
50 000-100 000						
a	1	2,9	1	2,9	1	2,7
b	98 521	17,3	97 087	17,1	93 206	16,1
100 000 i więcej						
a	1	2,9	1	2,9	1	2,7
b	105 553	19,4	106 987	18,7	108 605	18,8

Źródło: *Roczniki statystyczne województwa koszalińskiego, pilskiego, słupskiego 1988*, WUS, Koszalin, Piła, Słupsk, 1989; Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl (24.06.2016).

Kategorię małych miast uzupełnia sieć 5 ośrodków średniej wielkości, które w 2014 r. zamieszkiwało 231,6 tys. mieszkańców, co stanowiło 39,9% ogółu ludności miejskiej (tab. 2). Wśród miast średnich pod względem ilościowym i wielkościowym wyraźnie dominowały ośrodki miejskie z kategorii wielkościowej 20-50 tys. ludności, a przedział wielkościowy 50-100 tys. reprezentował jedynie

Słupsk. Miasta o zaludnieniu 20-50 tys. mieszkańców w 2014 r. skupiały 133,1 tys. mieszkańców, co stanowiło 23,8% ogółu ludności miejskiej. Jak wynika z prowadzonych badań tę kategorię wielkościową miast reprezentowały ośrodki subregionalne. Ich rozwój społeczno-gospodarczy w przeszłości wiązać należy z decyzjami centralnych organów władzy zmierzającymi do przyspieszonej industrializacji. W miastach tej grupy wielkościowej podjęto bowiem duże inwestycje przemysłowe, np. budowa zakładów przemysłu drzewnego (Szczecinek), czy też rozwój gospodarki morskiej (Kołobrzeg). Innym czynnikiem miastotwórczym sprzyjającym rozwojowi procesów urbanizacyjnych było położenie w miejscu krzyżowania się ważnych szlaków kolejowych oraz dróg kołowych o znaczeniu międzynarodowym, np. Białogard, Szczecinek czy Wałcz. W okresie zmian systemowych miasta omawianej kategorii wielkościowej oprócz Wałcza utraciły również funkcje militarne. Należy przypomnieć, iż na terenie Białogardu i Szczecinka istniały jedne z największych w Polsce garnizony wojsk radzieckich.

W 2014 r. grupę miast średnich liczących 50-100 tys. mieszkańców reprezentował tylko Słupsk, liczący 93,2 tys. osób, tj. 16,1% ogółu ludności miejskiej. W zasadzie do 1990 r. tempo wzrostu ludnościowego w Słupsku było wyraźnie zdynamizowane. Głównym czynnikiem rozwoju okazał się przemysł, a po 1975 r. nadany status miasta wojewódzkiego⁶. Wskutek podjętych działań industrialnych Słupsk stał się atrakcyjnym miejscem zatrudnienia i zamieszkania. Na koniec 1988 r. w Słupsku funkcjonowało 7 zakładów przemysłowych zatrudniających po ponad 500 osób. Do najbardziej znanych należały m.in. Północne Zakłady Przemysłu Skórzanego „Alka” (4279 osób zatrudnionych w 1988 r.), Słupskie Fabryki Mebli (1666 zatrudnionych), Fabryka Maszyn Rolniczych „Agromet-Famarol” (1139 zatrudnionych), Zakłady Przemysłu Cukierniczego „Pomorzanka” (834 zatrudnionych), czy Komunalne Przedsiębiorstwo Napraw Autobusów „Kapena” (601 zatrudnionych). Niestety w okresie transformacji systemowej rozwój demograficzny miasta został zahamowany. Jest to z jednej strony wynik odpływu ludności poza granice kraju oraz efekt procesu suburbanizacji.

Miasta duże w woj. śródkowopomorskim reprezentowałyby tylko Koszalin, który w 1984 r., przekroczył 100 tys. mieszkańców. Dotychczasowe badania jednoznacznie wskazują, że swoistym stymulatorem przyspieszonego rozwoju Koszalina okazały się przygotowania do organizacji Centralnych Dożynek, które odbyły się w dniu 7.09.1975 r. Rangę Koszalina dostrzegły również władze Kościoła Katolickiego ustanawiając od 1972 r. Koszalin siedzibą nowo utworzonej

⁶ E. Rydz, J. Zaleski, *Rola i funkcje Słupska na tle sieci osadniczej Środkowego Wybrzeża*, Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Słupsku, Słupsk 1992, s. 63-76.

diecezji koszalińsko-kołobrzeskiej. Poza tym Koszalin w latach 1975-1998 utrwalił funkcję miasta wojewódzkiego. Niestety w 1999 r. po raz pierwszy w historii tego miasta utracił rolę ośrodka o ważnej funkcji administracyjnej, należy w tym miejscu przypomnieć, iż nawet przed II wojną światową pełnił rolę stolicy rejencji koszalińskiej.

Interesujące pozostają wyniki badań dotyczące zmian zaludnienia w poszczególnych miastach planowanego woj. środkowopomorskiego. Dokonując wnikliwej analizy zmian zaludnienia pojedynczych ośrodków miejskich w latach 1988-2014 wyróżniono 4 grupy miast: miasta progresywne, miasta o umiarkowanym tempie przyrostu liczby ludności, miasta stagnujące i miasta depopulacyjne⁷.

Miasta progresywne (wzrost zaludnienia o ponad 10 punktów procentowych) obejmowały zaledwie 3 małe jednostki miejskie, z czego dwóch (Polanów, Sianów) rozwój demograficzny związany jest z położeniem w strefie bezpośredniego oddziaływania miasta Koszalina, z wyraźnie zarysowanymi procesami suburbanizacyjnymi.

Najliczniejszą grupę miast stanowiły jednostki o umiarkowanym rozwoju. Koncentrowała ona 17 jednostek, w tym: 13 miast małych, 3 miasta średnie i Koszalin z kategorii dużych. Większość z nich pełniła funkcje administracyjne szczebla powiatowego. Ośrodki te, przed 1989 r. były atrakcyjnym miejscem pracy i zamieszkania. Niestety w okresie zmian systemowych przestały być atrakcyjne pod względem zamieszkania, lepszej dostępności do usług, zwłaszcza w sferze kultury, czy ochrony zdrowia. Dodatkowo trudna sytuacja na rynku pracy wywołana poprzez najczęściej likwidację funkcji przemysłowej przyczyniała się do zahamowania rozwoju demograficznego. W szczególnie niekorzystnej sytuacji znalazły się małe miasta w przeszłości aktywizowane wskutek lokalizacji jednego zakładu przemysłowego. Przykładowo w Czarnem likwidacji uległo Przedsiębiorstwo Prefabrykacji Betonów, w Kaliszu Pomorskim Przedsiębiorstwo Przemysłu Betonów „Prefabet”, w Świdwinie Zakłady Przemysłu Dzierżawskiego, w Drawsku Pomorskim Zakłady Przemysłu Odzieżowego „Drawa” czy w Czaplunku Zakłady „Telkom-Telcza”. Negatywne skutki demograficzne i społeczne (utrata miejsc pracy przez pracowników cywilnych) oraz pozostawioną niezagospodarowaną przestrzeń w mieście w zbiorze omawianych miast przyniosła likwidacja jednostek wojskowych. Proces przemian rozpoczętych po 1989 roku nie ominął Wojska Polskiego. Wystąpienie ze struktur Układu Warszawskiego przyspieszyło proces zmiany lokalizacji przestrzennej polskich gar-

⁷ Przyjęto: miasta progresywne – wzrost liczby ludności o ponad 10%, miasta o umiarkowanym rozwoju – wzrost do 10%, miasta stagnujące – ubytek do 5%, miasta depopulacyjne – ubytek powyżej 5%; (za:) I. Jażewicz, *Miejska...*, op. cit.

nizonów wojskowych i ich redukcję. Szczególny przypadek dotyczy miasta Kołobrzeg, gdzie zgodnie z Lokalnym Programem Rewitalizacji Obszarów Powojсковych na terenach wykupionych przez miasto od Agencji Mienia Wojskowego zagospodarowano na cele mieszkaniowe prawie wszystkie obiekty (uzyskano 366 lokali), cena m² mieszkania kształtowała się na poziomie 130-270 zł. Również mieszkańcy Kołobrzegu w pełni akceptują prowadzone działania i uważają, że realizacja projektów przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności miasta. Wolne przestrzenie zaś wypełniono nowymi lokalami mieszkalnymi wraz z podziemnymi garażami. Dotychczasowe działania w zakresie ożywienia obszaru powojkowego tzw., Czerwonych Koszar uznane były przez ekspertów za wzorcowe, co skutkowało wieloma nominacjami w konkursach oraz przyznaniem w 2007 r. nagrody „Modernizacja Roku 2006” dla Kołobrzесьkiego Towarzystwa Budownictwa Społecznego. Rangę miast-garnizonów utracił także Białogard (3 zgrupowania jednostek Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej) oraz Szczecinek.

Miasta stagnujące obejmowały 8 jednostek, tj. prawie ¼ ogółu miast. Z prowadzonych badań wynika, że z jednej strony są to miasta o rozwiniętej funkcji turystycznej (Człuchów, Wałcz, Ustka). Szczególnie interesująca jest sytuacja nadmorskiego miasta Ustki o randze uzdrowiska statutowego. Należy sądzić iż ograniczony rozwój demograficzny to pochodna likwidacji miejsc pracy w sektorze publicznym reprezentowanym w przeszłości przez przemysł stoczniowy i przetwórstwa rybnego. W 1988 r. Stocznia „Ustka” zatrudniała 1235 osób, a Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab” w Ustce 1077 osób. Dodatkowo wymogi stawiane przez Unię Europejską w sektorze rybołówstwa i rybactwa doprowadziły do zmniejszenia roli rybaków indywidualnych. Wydaje się, że sezonowość funkcji turystycznej, brak kapitału na rozwój własnej działalności w turystyce przez mieszkańców, a ponadto proponowane niskie wynagrodzenia oraz napływ inwestorów z zewnątrz, powoduje odpływ z miast ludzi młodych. Z drugiej strony w analizowanej grupie miast znalazły się najmniejsze miasta w regionie środkowopomorskim tj. Biały Bór, Bobolice czy Okonek. Wymienione ośrodki utraciły podstawy egzystencji w rezultacie upadku funkcji usługowych na rzecz rolnictwa państwowego.

W zbiorze miast depopulacyjnych znalazło się 6 ośrodków miejskich. Tworzyły go trzy miasta (Kępice, Miastko, Sławno), które w przeszłości pełniły funkcje usługowe na rzecz rolnictwa wielkoobszarowego oraz były monoprodukcyjnymi jednostkami przemysłowymi. Dwa kolejne miasta (Darłowo, Połczyn Zdrój) to ośrodki o funkcjach turystycznych i jak wspomniano wcześniej brak perspektyw na podjęcie działalności w branży turystycznej wymusza migracje o podłożu zarobkowym. Niestety do miast regresywnych należał również Słupsk. Liczba mieszkańców zmniejszyła się z 98,5 tys. osób w 1988 r. do 93,2 tys.

w 2014 r. W tym przypadku czynnikiem kryzysogennym okazał się przemysł. Zostały zlikwidowane m.in. Północne Zakłady Przemysłu Skórzanego „Alka” (4279 zatrudnionych w 1988 r.), Słupskie Fabryki Mebli (1750), Zakłady Urządzeń Okrętowych „Sezamor” (482 zatrudnionych), Słupska Fabryka Obrabiarek „SAFO” (264 zatrudnionych). Dodatkowo procesy suburbanizacji rezydencjalnej spowodowały, że Słupsk kurczy się demograficznie.

Układ hierarchiczny i koncentracja miast

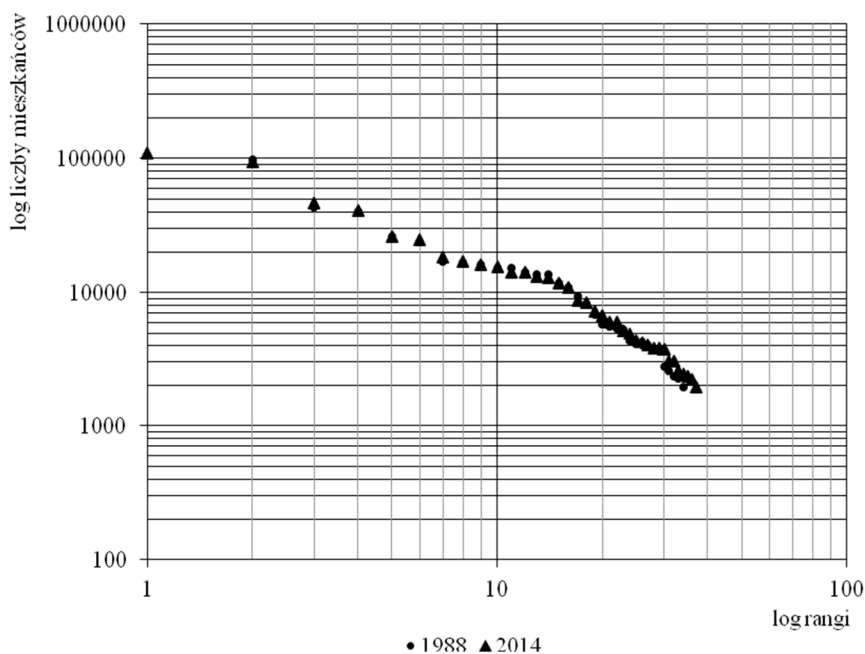
Hierarchizacja ośrodków miejskich pozostaje jednym z najczęściej podejmowanych problemów szczegółowych w geografii osadnictwa. Hierarchia miast to podział miast według stopnia ich ważności, czyli roli, jaką odgrywają poszczególne jednostki w postaci ogniw w układzie całej sieci⁸. W niniejszym opracowaniu do przedstawienia zmian w układzie hierarchicznym miast planowanego woj. śródkowopomorskiego wykorzystano regułę kolejności-wielkości Zipfa. Daje ona bowiem możliwość nie tylko obserwacji zmian w ujęciu dynamicznym, ale pozwala także również określić amplitudę zmian rangi poszczególnych ogniw sieci osadniczej oraz wskazać kategorie wielkościowe miast o największych zmianach⁹. Analizę zmian w układzie hierarchicznym przeprowadzono dla jednostek miejskich uporządkowanych według rangi dla dwóch przedziałów czasowych, tj. dla 1988 r. i 2014 r., a więc przed i w trakcie zachodzących przemian systemowych w Polsce (rys. 3).

Przeprowadzone badania jednoznacznie wskazują na istnienie trzech kategorii wielkościowych miast o różnej dynamice zmian rangi w sieci osadniczej. Jak wynika z badań istnieje stosunkowo duża rozpiętość pomiędzy największym miastem regionu śródkowopomorskiego jakim pozostaje Koszalin, który w 2014 r. liczył 108,6 tys. mieszkańców, a najmniejszym miastem Tuczno liczącym 1,9 tys. mieszkańców. Prezentowany rys. 3 uwidacznia ponadto dużą liczbę miast małych przede wszystkim z kategorii poniżej 10 tys. osób (21 miast tj. 56,7% ogólnej liczby miast), co predestynuje je jako istotne i wystarczające węzły obsługi na szczeblu lokalnym. Stosunkowo równomiernie rozkładają się miasta z przedziału 10-20 tys. mieszkańców, co może oznaczać, że omawiany region ma dobrze wykształcony system ośrodków o randze powiatowej. Niewielka pozostaje natomiast liczba miast średniej wielkości, przede wszystkim z przedziału wielkościowego 50-100 tys. mieszkańców (jedynie Słupsk). Należy podkreślić, iż wiodące znaczenie w regionie śródkowopomorskim przypadnie ośrodkom

⁸ M. Kielczewska-Zaleska, *Geografia osadnictwa*, PWN, Warszawa 1976, s. 131.

⁹ I. Jażdżewska, op. cit., s. 99.

z grupy 20-50 tys. ludności. Jednak ich nierównomierne rozmieszczenie w przestrzeni województwa z koncentracją w północnej części (Kołobrzeg, Białogard) wymagałoby wzmocnienia przede wszystkim usytuowanego na południu Szczecinka (największe miasto na południu województwa). Taką rolę moim zdaniem można byłoby przypisać miastu Wałcz dla części południowo-zachodniej województwa i miastu Złotów dla części południowo-wschodniej województwa.



Rysunek 3. Wykres kolejności-wielkości Zipfa miast projektowanego województwa środkowopomorskiego

Źródło: Opracowanie własne.

Zastosowana reguła wielkości i kolejności Zipfa pozwoliła zaobserwować zmiany rangi miast w sieci osadniczej. Jak wynika z przeprowadzonych badań ośrodki miejskie planowanego woj. środkowopomorskiego charakteryzują się stosunkowo trwałą pozycją w sieci osadniczej. W latach 1988-2014 po utworzeniu nowych miast (Borne Sulinowo, Tychowo, Gościno) rangę utraciła Człopa (spadek z 32 miejsca na 35), Biały Bór (spadek z 33 miejsca na 36) i Tuczno (spadek z 34 miejsca na 37).

Analiza odległości miast

Rozmieszczenie miast to jeden z ważniejszych problemów w badaniach układów osadniczych. Do zobrazowania układu przestrzennego miast potencjalnego regionu środkowopomorskiego zastosowano metodę dendrytu wrocławskiego. Konstrukcja dendrytu polegała na połączeniu odcinkiem każdego miasta z jego najbliższym sąsiadem. W ten sposób tworzy się określona liczba skupień pierwszego rzędu, które następnie łączymy w skupienia drugiego rzędu uzyskując najbliższych sąsiadów wśród elementów skupień pierwszego rzędu. Takie postępowanie badawcze powtarza się na coraz wyższym szczeblu aż do momentu, gdy cały zbiór badanych miast zostanie połączony w jeden spójny dendryt.

Dendrytowe uporządkowanie miast przedstawiono dla 2014 r., co pozwoliło na rozpoznanie układu przestrzennego ośrodków miejskich. W 2014 r. rozparty dendryt 37 miast regionu środkowopomorskiego miał długość 976 km, z czego połączenia I rzędu liczyły 364 km (rys. 4). Z badań jakie prowadzono wynika, że dominującymi były odległości między miastami w przedziale 12,5-15 km. Najkrótsza krawędź w dendrycie liczyła 8 km i łączyła miasto Złotów z Krajenką, najdłuższy zaś odcinek między miastem Kępice a Bytówem miał długość 40 km. Dendryt stał się spójny już po wykorzystaniu połączeń II rzędu. Usunięcie zaś połączeń drugiego rzędu spowodowało rozpad dendrytu na 15 skupień (rys. 4). Najliczniejszą grupę tworzyły układy bicentryczne aż 9 grup dwuelementowych, 5 grup o charakterze triady i jedna grupa czteroelementowa. Zawartość poszczególnych skupień przedstawia się następująco:

- układy bicentryczne: Słupsk – Ustka, Sławno – Darłowo, Koszalin – Sianów, Kołobrzeg – Gościno, Polanów – Kępice, Człuchów – Debrzno, Okonek – Jastrowie, Kalisz Pomorski – Mirosławiec, Złotów-Krajenka,
- układy o charakterze triady: Karlino – Białogard – Tychowo, Świdwin – Połczyn Zdrój – Barwice, Drawsko Pomorskie – Złocieniec – Czaplunek, Wałcz – Tuczno – Człopa, Borne Sulinowo – Szczecinek – Czarne,
- układ 4-elementowy: Bytów – Miastko – Biały Bór – Bobolice.



Rysunek 4. Dendryt wrocławski miast projektowanego województwa środkowopomorskiego w 2014 roku

Źródło: Opracowanie własne.

Biorąc pod uwagę rozkład przestrzenny miast i ich powiązania dendrytowe proponuję wydzielenie w projektowanym woj. środkowopomorskim dwóch miast na prawach powiatu tj. Koszalin (po włączeniu Sianowa w granice administracyjne Koszalina) z siedzibą Urzędu Wojewódzkiego i Słupsk z siedzibą Urzędu Marszałkowskiego oraz utworzenie 4 dużych powiatów. Po pierwsze powiat kołobrzegi, który tworzyłyby układy miast: Kołobrzeg – Gościno, Karłino – Białogard – Tychowo, Świdwin – Połczyn Zdrój – Barwice z dominującą funkcją turystyczną rozwojem gospodarki morskiej opartej o port w Kołobrzegu. Po drugie powiat słupski z układami miast: Słupsk – Ustka, Sławno – Darłowo, Polanów – Kępice i Bytów – Miastko – Biały Bór – Bobolice z dominacją gospodarki morskiej, funkcji turystycznej i przemysłu drzewnego (Polanów, Kępice, Miastko) oraz wykreowanie Bytowa jako ośrodka przemysłowego na bazie już

istniejących znanych w kraju i zagranicą zakładów przemysłowych. Trzeci powiat obejmowałby część południowo-zachodnią przyszłego województwa z siedzibą w Wałczu obejmując skupienia miast Drawsko Pomorskie – Złocieniec – Czaplunek, Wałcz – Tuczno – Człopa i Kalisz Pomorski-Mirosławiec z dominacją funkcji turystycznej, gospodarki leśnej i przemysłu drzewnego. Ostatni powiat szczeciński obejmowałby układy miast: Człuchów – Debrzno, Okonek – Jastrowie, Borne Sulinowo – Szczecinek – Czarne oraz Złotów – Krajenka z dominacją Szczecinka jako ośrodka przemysłowego i węzła komunikacyjnego, z funkcją turystyczną (Złotów, Krajenka) oraz przemysłem materiałów budowlanych (Jastrowie, Czarne).

Zakończenie

Przeprowadzona analiza pozwala stwierdzić, iż miejska sieć osadnicza projektowanego woj. środkowopomorskiego posiada historycznie ukształtowaną sieć osadniczą o wystarczającej licznie węzłów osadniczych, powiązanych szlakami komunikacyjnymi tj. lądowymi, wodnymi, powietrznymi, a także więziami społeczno-gospodarczymi.

Należy zaznaczyć, iż analiza różnych aspektów położenia geograficznego miast pozwoliła na wyjaśnienie i wskazanie podstaw ich rozwoju i funkcjonowania. Zaprezentowany czynnik historyczny pozwala stwierdzić, że układ przestrzenny i struktura hierarchiczno-funkcjonalna miejskiej sieci osadniczej potencjalnego województwa zostały ukształtowane w wyniku wielowiekowej działalności człowieka. Generalnie sieć miast ukształtowana została w okresie średniowiecza jako echo osadnicze dawnych stolic książęcych i biskupich, a także grodów kasztelańskich oraz siedzib krzyżackich mistrzów i komturów. Z badań jakie prowadzono wynika, że głównym czynnikiem lokalizacji miast w północnej części województwa we wczesnym średniowieczu było ich nadmorskie i nadrzeczne położenie. Natomiast w południowej części województwa bariery naturalne w postaci rozległych kompleksów leśnych, młodoglacjalnej rzeźby terenu oraz nadgraniczne położenie, sprzyjało rozwojowi funkcji obronnych. Wspomniane czynniki podzieliły w konsekwencji badany region na trzy pasma osadnicze układające się równoległe do wybrzeża Bałtyku. Pierwsze w strefie wybrzeża jest najbardziej zurbanizowane, posiada specyficzny układ powiązań bipolarnych, gdzie ośrodki miejskie położone w głębi lądu posiadają swe odpowiedniki – porty morskie na wybrzeżu tworząc układy osiedli sprzężonych (osiedla usługowe – port). W drugim (pojeziernym) i trzecim (w strefie sandrów) pasie osadniczym warunki przyrodnicze nie stwarzały podstaw do rozwoju dużych miast, opiera się ona głównie o sieć małych miast, z wyraźną asymetrią

zachodnią. Jak wykazały badania jednostki miejskie potencjalnego woj. środkowopomorskiego mają ukształtowaną strukturę hierarchiczną. Najczęściej zmianą pozycji w sieci osadniczej odznaczały się małe miasta, w przeciwieństwie do miast dużych, których pozycja jest trwała. Podkreślić należy, że zmiany rangi miast do końca lat osiemdziesiątych determinował wysoki przyrost naturalny, rosnące saldo migracji ze wsi do miast, czy intensywna industrializacja. Dopiero w okresie transformacji systemowej ujawniły się nowe czynniki, które obecnie decydują o pozycji miasta w hierarchii m.in. dogodne położenie komunikacyjne, atrakcyjność inwestycyjna czy kreatywność samorządu terytorialnego jako faktycznego gospodarza terenu. Przedstawione wyżej czynniki rozwoju miejskiej sieci osadniczej wpłynęły na jej rozmieszczenie przestrzenne.

Z kolei prowadzone badania z zastosowaniem dendrytowego uporządkowania miast pozwalają stwierdzić, że potencjalne województwo jest zróżnicowanie wewnątrzregionalnie jeśli chodzi o zagęszczenie miast i wykształcenie kilku skupisk (układów) osadniczych. Trwałe, stabilne i dominujące miejsce w sieci osadniczej mają ukształtowane dwa układy osadnicze, których jądra urbanizacyjne tworzą potencjalne bieguny polaryzacji tj. węzły efektywności, konkurencji, innowacyjności i przedsiębiorczości o randze podregionalnej (Koszalin) i regionalnej (Słupsk). Nowym węzłem w północnej Polsce o aspiracjach ośrodka regionalnego, być może z nową funkcją administracyjną, a z pewnością z koniecznością lokalizacji zamiejscowych wydziałów urzędu marszałkowskiego lub wojewódzkiego jest Kołobrzeg. Natomiast w południowej części regionu rdzenie układów osadniczych tworzą węzły średniej wielkości (Szczecinek, Wałcz), a tylko rdzeniem jednego układu osadniczego jest małe miasto – Złotów.

Reasumując należy stwierdzić, iż miejska sieć osadnicza projektowanego woj. środkowopomorskiego daje wystarczające podstawy do funkcjonowania w obrębie samodzielnego regionu w ujęciu metodologicznym i pragmatycznym.

Bibliografia

1. Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl, (24.06.2016).
2. Biderman E., *Osadnictwo*, (w:) *Województwo koszalińskie. Monografia geograficzno-gospodarcza*, F. Barciński, B. Krygowski, S. Zajchowska (red.), Instytut Zachodni, Poznań 1965, s. 171-200.
3. Chojnicki Z., Czyż T., *Nowa organizacja terytorialna Polski i układ regionalny*, „Czasopismo Geograficzne”, tom 71, z. 3-4, 2000, s. 261-277.
4. Janiszewski M., *Geograficzne warunki powstania miast polskich*, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 1991, s. 17-139.
5. Jądzewska I., *Przemiany miejskiej sieci osadniczej w Polsce w świetle metod matematycznych*, Uniwersytet Łódzki, Łódź 2008, s. 99.

6. Jażewicz I., *Miejska sieć osadnicza regionu nadmorskiego*, Akademia Pomorska w Słupsku, Słupsk 2013, s. 24.
7. Jażewicz I., *Przemiany miejskiej sieci osadniczej województwa pomorskiego*, (w:) *Współczesne problemy przemian strukturalnych przestrzeni geograficznej*, I. Jażewicz (red.), Akademia Pomorska w Słupsku, Słupsk 2009.
8. Kiełczewska-Zaleska M., *Geografia osadnictwa*, PWN, Warszawa 1976, s. 131.
9. Krzysztofik R., *Lokacje miejskie na obszarze Polski. Dokumentacja geograficzno-historyczna*, Uniwersytet Śląski, Katowice 2007, s. 14-35.
10. *Rocznik statystyczny województwa koszalińskiego 1988*, WUS, Koszalin 1989.
11. *Rocznik statystyczny województwa pilskiego 1988*, WUS, Piła 1989.
12. *Rocznik statystyczny województwa słupskiego*, WUS, Słupski 1989.
13. Rydz E., Zaleski J., *Rola i funkcje Słupska na tle sieci osadniczej Środkowego Wybrzeża*, Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Słupsku, Słupsk 1992, s. 63-76.

URBAN SETTLEMENT NETWORK IN DESIGNED ŚRODKOWOPOMORSKIE VOIVODESHIP

The aim of the article is to present the urban settlement network in designed Środkowopomorskie voivodeship. Selected development factors were analyzed, with particular regard to historical and natural conditions. The structure of the urban network was discussed. Analysis of hierarchical and concentration of urban centers was presented. The analysis leads to the conclusion that urban settlement network designed Środkowopomorskie voivodeship has historically shaped network with sufficient numbers of nodes, related communication routes – land, water, air, as well as socio-economic ties.

Keywords: środkowopomorskie voivodeship, urban settlement network, towns.