

Radosław Bul, Tomasz Kaczmarek

*Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
e-mail: bul@amu.edu.pl, tomkac@amu.edu.pl*

Rola Poznania jako ośrodka metropolitalnego i jego powiązania w województwie wielkopolskim

Zarys treści: W artykule przedstawiono istotę relacji Poznania jako ośrodka metropolitalnego z otoczeniem regionalnym w kontekście procesów absorpcji i dyfuzji. Przedmiotem badań jest pozycja społeczno-gospodarcza Poznania i jego obszaru metropolitalnego w województwie wielkopolskim. Analiza powiązań przestrzenno-funkcjonalnych dotyczy zasadniczo relacji Poznań–region i sprowadza się do powiązań transportowych, przepływów siły roboczej oraz zasięgu oddziaływania szkół wyższych. W konkluzji stwierdzono, że procesowi metropolizacji powinna towarzyszyć poprawa systemu transportowego oraz dyfuzja funkcji metropolitalnych do ośrodków subregionalnych. W tym celu wskazuje się na konieczne działania strategiczne samorządu regionalnego, zwiększające spójność i współpracę terytorialną w regionie.

Słowa kluczowe: metropolia, region, relacje przestrzenno-funkcjonalne, polityka regionalna, Poznań, województwo wielkopolskie

Wprowadzenie

Metropolizacja, czyli koncentracja funkcji rozwojowych o randze regionalnej, krajowej i międzynarodowej na obszarach silnie zurbanizowanych (metropolitalnych), jest jednym z najważniejszych wyznaczników współczesnego modelu rozwoju. Większość wielkich miast krajów wysoko rozwiniętych i niektóre z wielkich miast krajów rozwijających się stały się ośrodkami nowoczesnej, wysoko wydajnej gospodarki o dominacji usług – w tym naukowych, doradczych, finansowych czy medialnych. Proces metropolizacji jest szczególnie widoczny w krajach, które relatywnie niedawno włączyły się w obieg gospodarki globalnej, w tym w krajach postsocjalistycznych. W przypadku miast polskich można odpowiedzialnie mówić o wykształconym i rozwijającym się obszarze metropolitalnym Warszawy oraz o tworzących się obszarach metropolitalnych Poznania, Wrocławia, Krako-

wa, Trójmiasta i Katowic, a w perspektywie Łodzi, Szczecina i Lublina (zob. Jałowicki 2000, Smętkowski i in. 2008, Parysek 2010).

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie roli metropolii w regionie Wielkopolski. Analizie poddano potencjał społeczno-gospodarczy Poznania i jego obszaru funkcjonalnego na tle województwa wielkopolskiego oraz wybrane związki przestrzenno-funkcjonalne miasta z jego otoczeniem regionalnym. Artykuł opiera się w swej treści na ekspertyzie wykonanej dla Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu pt. „Analiza relacji funkcjonalnych aglomeracji poznańskiej z otoczeniem regionalnym w kontekście dyfuzyjno-absorpcyjnego modelu rozwoju” (2011). Zaprezentowane tam dane zostały w niniejszym artykule zaktualizowane i uzupełnione. Podmiotem badań jest miasto Poznań i jego obszar funkcjonalny w granicach pokrywających się z zasięgiem integrującego się politycznie i funkcjonalnie Stowarzyszenia Metropolia Poznań. Od 2014 r. jest ono związkiem międzygminnym Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT), instrumentu finansowego Unii Europejskiej wspierającego współpracę w miejskich obszarach funkcjonalnych.

Przedmiotem badań są wybrane relacje łączące miasto Poznań i jego obszar metropolitalny z pozostałą częścią województwa wielkopolskiego. W literaturze stwierdza się, że wraz z kształtowaniem się metropolii wzrasta jej znaczenie w strukturze regionalnej i kształtuje się nowy typ relacji między metropolią a jej otoczeniem regionalnym, które nie mają charakteru relacji symetrycznej (Sassen 1991, Castells 1998, Sagan 2009). Wynika to z właściwości sieciowej organizacji relacji przestrzennych, pozwalającej na budowanie zdecentralizowanych, niehierarchicznych powiązań, niezależnych od sąsiedztwa w przestrzeni fizycznej, a umocowanych w ponadregionalnej przestrzeni przepływów. Węzły tych sieci budują obszary metropolitalne, powstające w wyniku spontanicznej siły procesów urbanizacji (por. Markowski, Marszał 2006). W sposób naturalny są to obszary spójne funkcjonalnie, ale też tworzące znacznie silniejsze więzy społeczne. Mieszkańcy metropolii to w większości imigranci osiedlający się w mieście i jego strefie podmiejskiej z wyboru, a nie z konieczności lub w efekcie decyzji administracyjnej. Tym samym proces tworzenia się kapitału ludzkiego na obszarach metropolitalnych ma zupełnie inną dynamikę niż w skali całego regionu. Od niego zaś zależy kreatywność i innowacyjność środowiska społecznego. Cechy te z kolei przesądzają o potencjale gospodarczym, konkurencyjności inwestycyjnej i atrakcyjności mieszkaniowej miast.

Obszerne badania prowadzone przez zespół EUOREG (Gorzela 2007, Smętowski 2009, 2010) przynoszą interesujące pod tym względem wyniki. Analiza zmian stosunku wysokości PKB na mieszkańca na obszarach metropolitalnych i w ich otoczeniu regionalnym, przeprowadzona dla lat 1995–2004, wykazała wyraźne tendencje wzrostu różnic w poziomie rozwoju krajowych metropolii i ich regionalnego zaplecza. O utrzymywaniu się tych tendencji informowały także: raport Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (Rozwój regionalny... 2009, wg Sagan 2011), badania Churskiego i in. (2009, 2014) oraz międzynarodowy przegląd terytorialny opracowany przez Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (Przegląd polityki miejskiej OECD... 2011). Według tego ostatniego w Pol-

sce występują największe spośród krajów OECD i pogłębiające się dysproporcje wewnątrzregionalne, które wynikają głównie z rosnących różnic pomiędzy obszarami miejskimi (dużymi miastami, przede wszystkim Warszawą, Poznaniem i Krakowem) a obszarami w znacznej mierze wiejskimi i małomiasteczkowymi. Tym samym zakładane w „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2020” procesy dyfuzyjnego rozchodzenia się z centrum fali innowacyjno-modernizacyjnej nie przebiegają w oczekiwanym stopniu. Jak zauważa Sagan (2011), problem niespełnionego efektu rozchodzenia się fali wzrostowej generowanej w centrum rozwoju znany jest od czasu praktycznego wdrażania założeń innej teorii, a mianowicie teorii biegunów wzrostu (Perroux 1955, Boudeville 1966).

Analogiczne uwarunkowania wpływają na współczesne relacje Poznania z województwem wielkopolskim. W pierwszej części pracy przedstawiono, w oparciu o wybrane wskaźniki, znaczenie Poznania i jego obszaru funkcjonalnego w regionie. W drugiej części pracy analizie poddano dostępność transportową Poznania, uznając ją za bardzo ważny czynnik w procesie kształtowania się powiązań metropolia–region, takich jak dojazdy do pracy i korzystanie z usług wyższego rzędu.

Metropolia Poznań na tle województwa wielkopolskiego

Metropolia Poznań w granicach stowarzyszenia międzygminnego o tej nazwie to najszybciej rozwijający się obszar województwa wielkopolskiego. Położona jest w centrum regionu i skupia miasto Poznań oraz jego obszar funkcjonalny, w skład którego wchodzi 17 gmin powiatu poznańskiego oraz 4 jednostki (Śrem, Szamotuły, Oborniki i Skoki) położone w promieniu 30–40 km od miasta. Na analizowanym obszarze zachodzą najintensywniejsze zmiany społeczno-gospodarcze w regionie. Metropolia, pomimo że zajmuje jedynie 10,3% powierzchni województwa, jest zamieszkiwana przez ponad 27,7% ludności regionu. Oznacza to, że gęstość zaludnienia na jej terenie jest prawie trzykrotnie wyższa (327 os./km²) od gęstości zaludnienia w Wielkopolsce (122 os./km²). Na podstawie danych statystycznych GUS (tab. 1) można stwierdzić, że potencjał metropolii odpowiada 30–45% potencjału demograficznego, społecznego i gospodarczego województwa wielkopolskiego.

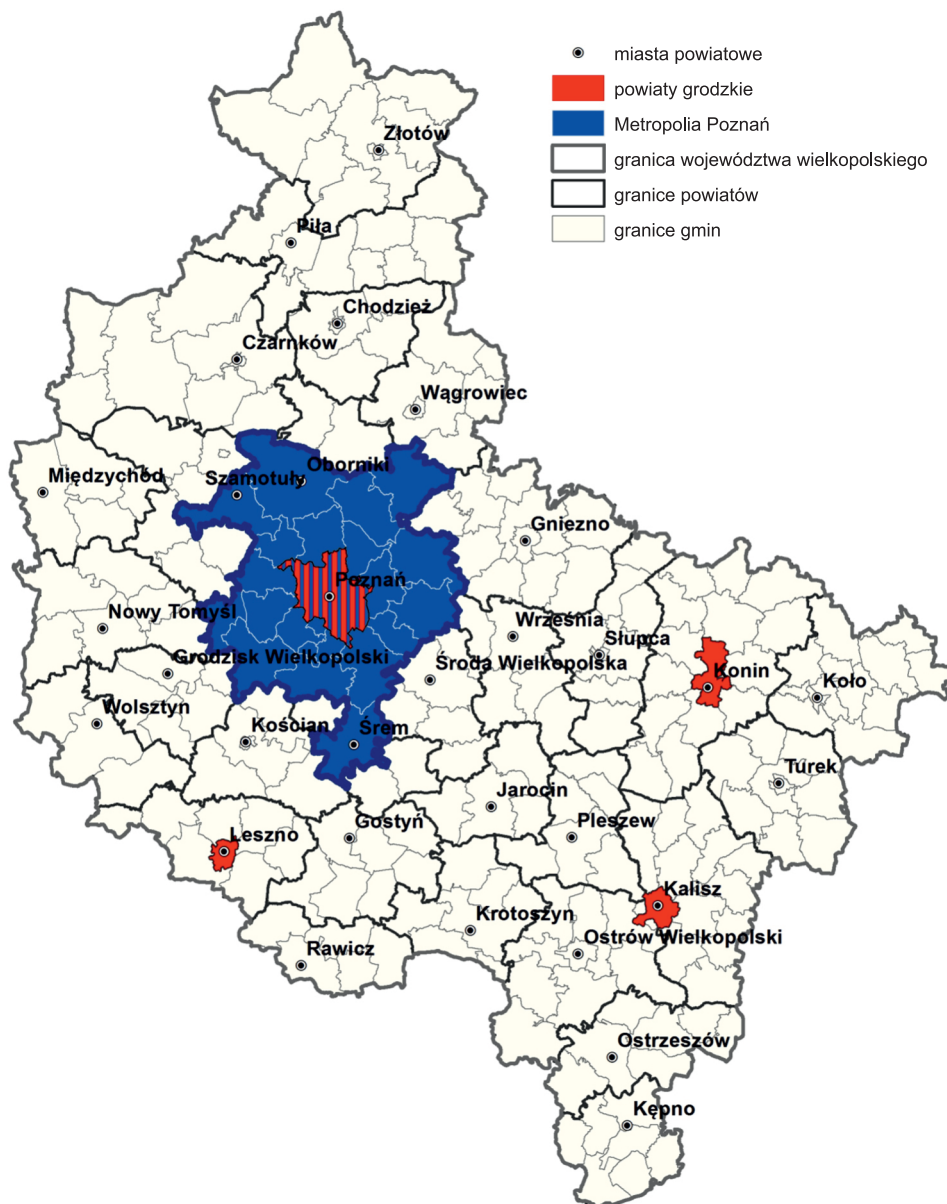
Poznań wraz z obszarem metropolitalnym to silny gospodarczo region, generujący drugi co do wielkości produkt krajowy brutto na jednego mieszkańca w Polsce. W nim wytwarza się rocznie blisko 5% całej produkcji sprzedanej w Polsce (Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej 2011). W Metropolii Poznań dynamicznie rozwija się duża i mała przedsiębiorczość. Na jej terenie działa 166 tys. podmiotów gospodarczych, co stanowi 42,8% podmiotów działających w województwie wielkopolskim. Metropolia ma zróżnicowaną strukturę gospodarki, obejmującą zarówno pracochłonne branże tradycyjne, jak i branże zaawansowane technicznie, takie jak produkcja samochodów, leków, komputerów, maszyn biurowych, narzędzi precyzyjnych, optycznych i medycznych. Siła gospodarcza metropolii przejawia się w liczbie podmiotów gospodarczych przypadających na 100 osób w wieku produkcyjnym. Na rycinie 2 przedstawiono silną koncentrację

cję funkcji gospodarczych na obszarze metropolitalnym Poznania. Inne ośrodki miejskie tworzą co najwyżej subregionalne centra gospodarcze. Należy także podkreślić, że liczba firm zakładanych na obszarze metropolii rośnie szybciej niż liczba podmiotów powstających na terenie województwa wielkopolskiego. Miasto Poznań to także wysoki standard usług społecznych. To dominujący w regio-

Tabela 1. Potencjał demograficzny i gospodarczy Poznania i jego obszaru metropolitalnego na tle województwa wielkopolskiego (2014 r.)

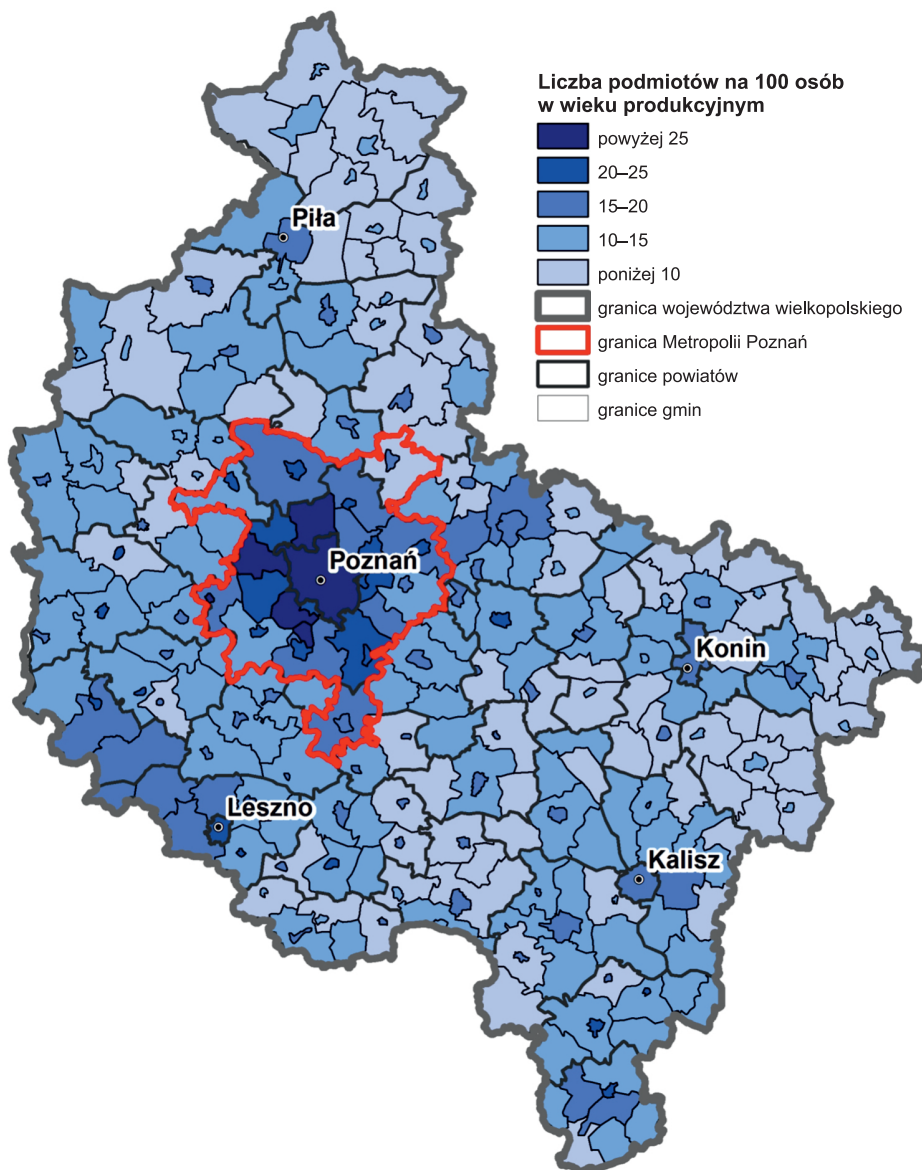
Wskaźnik	Poznań	Metropolia Poznań	Województwo	Udział metropolii w województwie [%]
Powierzchnia [km ²]	262	3078	29826	10,32
Liczba ludności	550742	1009028	3642196	27,70
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	84968	184604	669381	27,50
Ludność w wieku produkcyjnym	346120	646564	2206381	29,30
Ludność w wieku poprodukcyjnym	116940	183026	591254	30,96
Liczba podmiotów gospodarczych	102513	165964	387977	42,78
Liczba osób bezrobotnych	13686	26031	147902	17,60
Liczba mieszkań	244170	395 551	1149451	34,41
Liczba uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych	43153	86565	318024	27,22
Liczba studentów	121117	122392	143310	85,40
Liczba osób pracujących	228790	351367	849632	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	415	384	245	–
Udział bezrobotnych w ludności w wieku produkcyjnym (%)	3,9	4	6,7	–
Liczba podmiotów gospodarczych na 100 osób w wieku produkcyjnym	28,04	24,47	17,48	–
Liczba spółek handlowych na 1000 mieszkańców	29,6	21,1	9,5	–
Wydatki gmin na mieszkańca [zł]	5167,35	4281,1	3419,9	–
Odsetek osób korzystających z sieci kanalizacyjnej	90,9	76,6	63,9	–
Odsetek ludności obsługiwanej przez oczyszczalnie ścieków	90,9	80,3	66,2	–
Odsetek osób korzystających z sieci gazowej	83	71,2	47,6	–

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.



Ryc. 1. Poznań i jego obszar metropolitalny na tle podziału administracyjnego województwa wielkopolskiego
 Źródło: opracowanie własne.

nie ośrodek naukowy (85% studentów regionu), o imponującej jak na polskie warunki bazie usług zdrowotnych oraz stale rozbudowującej się bazie hotelowej i potencjale turystycznym (ok. 75% zagranicznych turystów województwa nocuje w Poznaniu; Kaczmarek i in. 2011).



Ryc. 2. Podmioty gospodarcze w województwie wielkopolskim według gmin (2014 r.)
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS (2014).

Powiązania Poznania z otoczeniem regionalnym

Przedmiotem poniższych rozważań jest identyfikacja wybranych powiązań metropolii Poznań z regionem Wielkopolski. Siła i zasięg oddziaływania Poznania

i jego obszaru funkcjonalnego w skali regionalnej zależy w dużym stopniu od powiązań transportowych: sprawnej sieci drogowej i przewozów transportem publicznym, głównie kolejowym. To one determinują skalę i zasięg dojazdów do pracy oraz powiązań usługowych, szczególnie w zakresie usług wyższego rzędu, a więc niedostępnych w innych częściach regionu. Z tego względu powiązania transportowe Poznania z województwem przedstawione zostały w pierwszej kolejności.

Dostępność transportowa Poznania

Dostępność transportowa miasta centralnego z jednostek regionalnych (gminnych, powiatowych) warunkuje siłę powiązań z tym miastem, co często ma kluczowe znaczenie dla rozwoju całego regionu. Dostępność transportowa uznawana jest za istotny element organizacji przestrzeni znajdujący odzwierciedlenie w zróżnicowaniu atrakcyjności i konkurencyjności poszczególnych miejsc (Guzik 2011). Pojęcie dostępności definiuje się najczęściej jako łatwość, z jaką można dotrzeć z jednego punktu do innego za pomocą wybranego środka transportu (Dalvi, Martin 1976).

W niniejszej pracy przeprowadzono analizy dostępności transportowej głównego miasta regionu w oparciu o miarę dostępności mierzonej odległością czasową (*distance-based accessibility*; Komornicki i in. 2010). Podstawową miarą wykorzystaną w pracy była dostępność wyrażona poprzez czas dojazdu do Poznania. W celu przeprowadzenia analiz dostępności dokonano pomiaru czasu dojazdu do Poznania z 45 miast położonych na obszarze województwa i 8 miast zlokalizowanych poza jego granicami. Analizie poddano dostępność drogową (transport indywidualny) oraz kolejową. Jako punkt docelowy pomiarów przyjęto dworzec Poznań Główny.

Najlepsza dostępność drogową charakteryzuje (wg stanu z 2016 r.) jednostki położone przy autostradzie A2 w okolicach węzłów. O sile oddziaływania autostrady świadczy fakt, że izochrony na mapie dostępności drogowej przebiegają równoleżnikowo. Dostępność metropolii jest zdecydowanie lepsza z kierunku wschód–zachód niż północ–południe. Najlepiej dostępnymi ośrodkami powiatowymi są Września, Nowy Tomyśl oraz Środa Wielkopolska. Najgorzej dostępne są powiaty położone peryferyjnie na północy i południu województwa (Złotów, Kępno, Ostrzeszów).

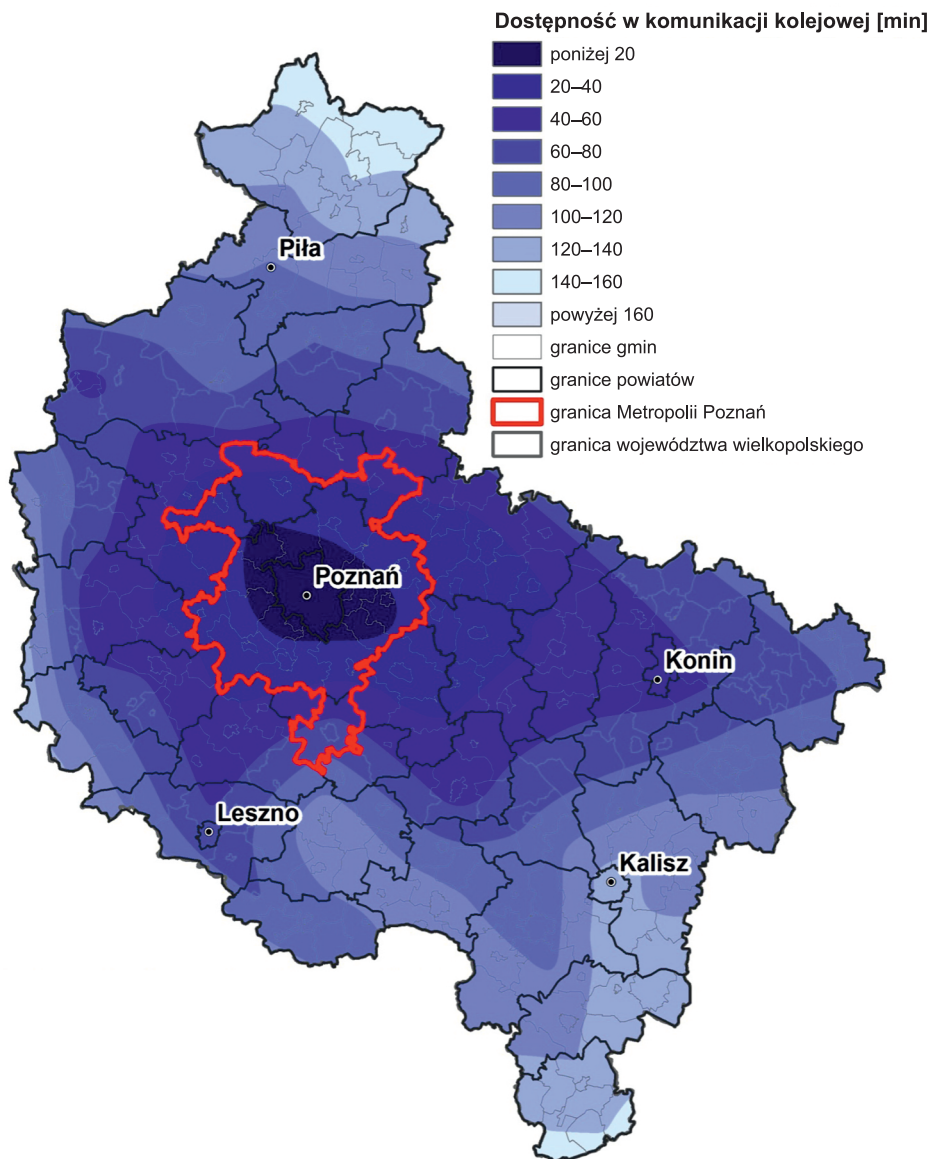
W porównaniu z dostępnością drogową o dostępności kolejowej decyduje więcej czynników. Obok położenia geograficznego i ukształtowania sieci ważne jest także znaczenie węzła kolejowego, które determinuje liczbę połączeń, oraz kategorie pociągów, które w danym mieście się zatrzymują. Wpływa to w istotny sposób na czas dojazdu do Poznania. Izochrony na mapie czasowej dostępności kolejowej odkształcają się wzdłuż głównych linii kolejowych (ryc. 4). Najlepsza dostępność charakteryzuje jednostki powiatowe leżące na szlakach prowadzących do Poznania (Września, Środa Wielkopolska, Kościan, Gniezno). Zdecydowanie słabiej na ich tle wypadają miasta, które nie mają bezpośredniego połączenia kolejowego z Poznaniem. Przykładem takiego miasta jest Gostyń, z którego pomi-



Ryc. 3. Czasowa dostępność Poznania w transporcie drogowym województwa wielkopolskiego (stan na 2016 r.)

Źródło: opracowanie własne.

mo znacznie mniejszej odległości podróż do Poznania trwa dłużej niż np. z Ostrowa Wielkopolskiego (ryc. 4). Bardzo słaba dostępność Poznania w komunikacji kolejowej charakteryzuje drugie co do wielkości miasto regionu – Kalisz. Jest to wynik ukształtowania sieci transportowej i w konsekwencji małego znaczenia



Ryc. 4. Czasowa dostępność Poznania w transporcie kolejowym województwa wielkopolskiego (stan na 2016 r.)

Źródło: opracowanie własne.

miasta jako węzła kolejowego. Uzupełnieniem sieci kolejowej jest sieć transportu autobusowego, którego znaczenie w przewozach regionalnych jest już jednak marginalne.

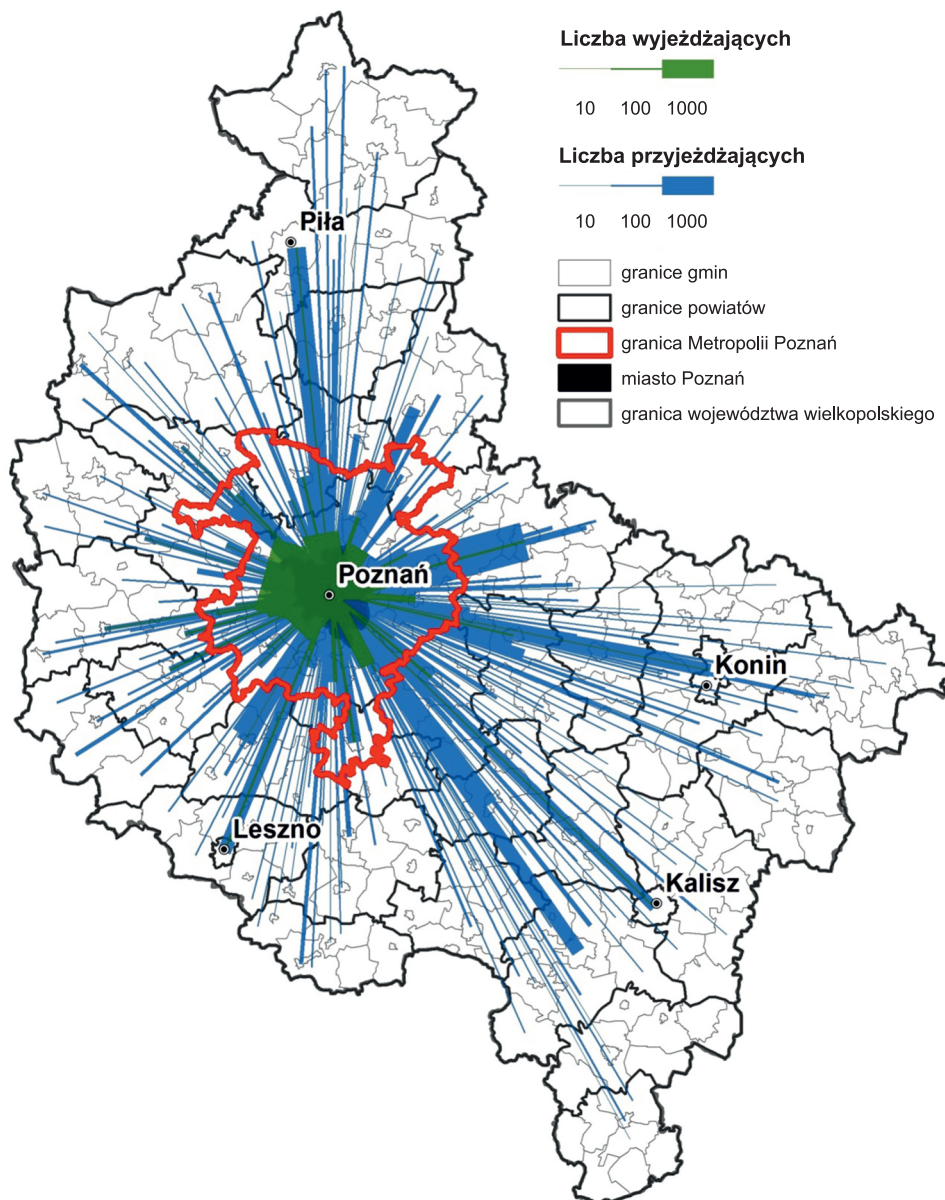
Powiązania w zakresie dojazdów do pracy

Dojazdy do pracy są jednym z kluczowych wskaźników powiązań funkcjonalnych w regionie. Dane statystyczne wykorzystane do przeprowadzenia poniższych analiz pochodzą z 2011 r. i stanowią jedyne aktualne źródło wiedzy o przemieszczeniach ludności związanych z wykonywaniem obowiązków zawodowych. Z informacji opublikowanych przez Główny Urząd Statystyczny wynika, że w Polsce w 2011 r. dojeżdżało do pracy 3,13 mln pracowników najemnych, co stanowiło 32,5% ogólnej ich liczby. Dane opublikowane przez GUS wskazują, że Poznań oraz otaczający miasto obszar funkcjonalny stanowią jeden z największych rynków pracy w Polsce. Miasto Poznań jest aktualnie 4. największym ośrodkiem dojazdów pracowniczych w kraju z liczbą blisko 91 tys. osób przyjeżdżających. Z kolei powiat poznański pod względem liczby osób przyjeżdżających do pracy zajmuje 9. miejsce wśród wszystkich jednostek powiatowych i bezwzględnie 1. miejsce wśród powiatów ziemskich. Dane te wskazują, że miasto i powiat tworzą największy rynek pracy w zachodniej Polsce, a o sile ekonomicznej metropolii świadczą przede wszystkim drugi najwyższy wskaźnik PKB per capita w kraju (po Warszawie) i najniższa w Polsce stopa bezrobocia (Bul 2015). Przytoczone wyniki pozwalają ponadto na stwierdzenie, że metropolia Poznań stanowi trzeci największy ośrodek dojazdów do pracy w Polsce z liczbą ponad 140 tys. osób przyjeżdżających.

Analizując strukturę przestrzenną dojazdów do pracy, należy stwierdzić, że metropolia Poznań jest przede wszystkim celem migracji codziennych dla mieszkańców środkowej części regionu Wielkopolski. Przyjazdy pracowników z innych województw występują rzadko, a główną przyczyną tego stanu jest duża powierzchnia województwa oraz słabość systemu transportowego, który sprawia, że podróże dzienne powyżej 50 km w jedną stronę są uciążliwe. Liczba pracowników najemnych dojeżdżających do metropolii zależy przede wszystkim od odległości miejsc zamieszkania od miejsc pracy, liczby i częstotliwości połączeń komunikacyjnych, a także od szeroko rozumianego poziomu rozwoju gmin. Szczególnie istotnym wskaźnikiem jest poziom bezrobocia w gminie, który w dużym stopniu warunkuje konieczność przemieszczania się osób do ośrodków dysponujących miejscami pracy (Bul 2011).

Dojazdy do pracy do Poznania odnotowuje się również z terenu gmin leżących w odległości do 50–60 km poza powiatem poznańskim. Najwięcej osób dojeżdżających pochodzi z powiatów: szamotulskiego, nowotomyskiego, kościańskiego, średzkiego, wrzesińskiego, gnieźnieńskiego, wągrowieckiego i obornickiego. Wysokim udziałem osób przyjeżdżających do Poznania cechują się przede wszystkim gminy leżące na szlakach kolejowych łączących Poznań z miastami powiatowymi. Silna pozycja miasta centralnego widoczna jest też w wynikach badań migracji pracowników w powiatach przyległych do powiatu poznańskiego. Każdy z badanych powiatów graniczących z powiatem poznańskim ma ujemne saldo migracji pracowniczych. Najwyższe wartości dotyczą powiatów gnieźnieńskiego, kościańskiego i szamotulskiego (ponad 4 tys. osób).

Metropolia Poznań to obszar, na którego potencjał ekonomiczny składa się nie tylko miasto centralne, ale także jednostki położone w powiecie poznańskim. Poza Poznaniem, który skupia najwięcej miejsc pracy w metropolii, duży potencjał rynku pracy cechuje gminy: Tarnowo Podgórne (18,7 tys. miejsc pracy)



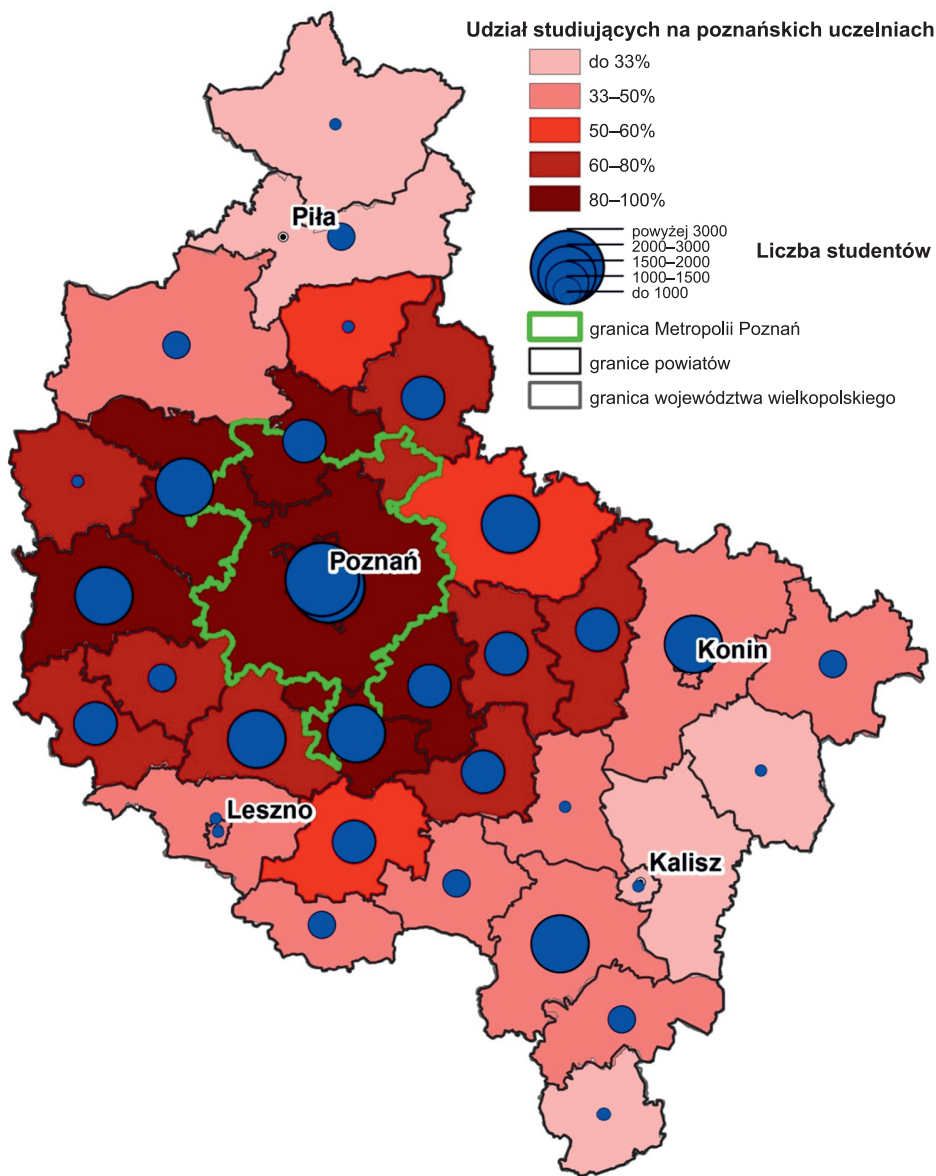
Ryc. 5. Dojazdy do pracy z i do Poznania w granicach województwa wielkopolskiego (2011 r.)
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (2011).

i Swarzędz (14,0 tys.) oraz Kórnik i Suchy Las. Dane opublikowane przez GUS wskazują też na dużą rolę w kreowaniu lokalnych rynków pracy ośrodków subregionalnych, takich jak Kalisz, Ostrów Wielkopolski, Konin, Leszno i Piła. Spośród siedmiu największych miast Wielkopolski, wszystkie mają dodatnie saldo migracji pracowniczych. Na tym tle wyróżnia się Gniezno, które znajduje się w strefie dojazdów do Poznania, wskutek czego dodatnia wartość salda migracji jest niewielka. Powyższe miasta stanowią silne centra subregionalne, co przekłada się na zjawisko migracji pracowniczych. Warto podkreślić, że również w przypadku tych miast mamy do czynienia z aglomeracyjnym rynkiem pracy. Jak się okazuje nie tylko Konin, Kalisz czy Leszno stanowią centrum dojazdów, ale także jednostki zlokalizowane w powiatach ziemskich miast są miejscem docelowym migracji. Pod tym względem wyróżniają się powiat ostrowski, miasto Kalisz, powiat leszczyński i miasto Leszno, powiat wolsztyński oraz powiat koniński wraz z miastem Koninem. Wszystkie te jednostki charakteryzuje liczba osób dojeżdżających do pracy na poziomie powyżej 2,5 tys. dziennie

Skala i kierunki dojazdów do pracy na terenie województwa wielkopolskiego wskazują na istnienie jednego dużego i kilku mniejszych regionalnych rynków pracy. W przeciwieństwie do Warszawy, Poznań „nie zasysa” aż tak bardzo potencjału regionu, choć należy także zaznaczyć, że jest jednostką dominującą i stanowi niewątpliwie regionalny biegun wzrostu. Dzięki sporej odległości i mniejszej dostępności transportowej Poznania, obok stolicy regionu wykształciły się 4 relatywnie silne subregionalne rynki pracy (kalisko-ostrowski, koniński, pilski i leszczyński), które uzupełniają w dużym stopniu potencjał metropolii Poznań.

Powiązania poznańskich uczelni wyższych z regionem.

Powiązania pomiędzy Poznaniem a regionem dotyczą różnego rodzaju usług, szczególnie tych o wysokim stopniu centralności. Jednym z przykładów jest istnienie relacji pomiędzy metropolią a regionem wyrażające się poprzez funkcjonowanie szkolnictwa wyższego. Poznań jako ośrodek akademicki niewątpliwie odgrywa dominującą rolę w regionie. W województwie wielkopolskim w roku 2014 studiowało łącznie 143 tys. studentów, z czego 122 tys. osób pobierało naukę na uczelniach zlokalizowanych na obszarze Poznania. Oznacza to 85% studiujących w stolicy województwa i wskazuje na wyraźną dominację jednego ośrodka akademickiego w województwie. Należy w tym miejscu podkreślić, że jest to sytuacja w Polsce typowa. W rzadko którym województwie istnieje więcej niż jeden silny ośrodek akademicki. Dla określenia oddziaływania regionalnego miasta jako ośrodka akademickiego zbadano pochodzenie terytorialne studentów uczelni poznańskich, wykorzystując – z braku nowszych danych – wyniki badań Herbsta (2009). Autor ten na podstawie danych z portalu społecznościowego Nasza-Klasa przeprowadził charakterystyki studentów poszczególnych ośrodków akademickich. Badania te zostały wykonane w oparciu o dane około 2 mln studentów, którzy na ww. portalu utworzyli konta. Ich wyniki wykazały, że Poznań jest ośrodkiem akademickim, który jest atrakcyjny głównie dla studentów z północno-zachodniej części kraju. Co zrozumiałe, największa liczba osób studiują-



Ryc. 6. Pochodzenie terytorialne studentów poznańskich uczelni według powiatów województwa wielkopolskiego (2009 r.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Herbst (2009).

cych w Poznaniu pochodzi z Wielkopolski. Ponadto Poznań jako miejsce studiów wybierają często maturzyści z województw ościennych, szczególnie kujawsko-pomorskiego (Bydgoszcz, Inowrocław, Włocławek), lubuskiego (Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra) i zachodniopomorskiego (Szczecin, Koszalin).

Badania Herbsta (2009) wykazały silne oddziaływanie ośrodka wrocławskiego na południowe powiaty województwa wielkopolskiego. Szczególnie wysoki odsetek osób wybierających Wrocław jako miejsce studiów charakteryzował powiaty kępiński, ostrzeszowski i rawicki. W tym aspekcie spójność województwa nie jest pełna. Bez wątplenia obok atrakcyjnej oferty kształcenia w ośrodku wrocławskim wpływ na to zjawisko ma mniejsza odległość do Wrocławia niż do Poznania. Dobra dostępność transportowa Wrocławia pozwala w przypadku Kępna i Rawicza nawet na codzienne dojazdy do tego miasta.

Jak już wskazano, w Poznaniu studiuje ponad 85% studentów województwa wielkopolskiego. Warto jednak zwrócić uwagę na próbę rozproszenia usług związanych ze zdobywaniem wykształcenia wyższego, czego efektem miałyby być ich lepsza dostępność dla mieszkańców pozostałych części województwa, co wpływałoby na podniesienie rangi i prestiżu ośrodków subregionalnych. Jednym z przykładów wzmocnienia powiązań metropolii z regionem jest tworzenie filii i ośrodków zamiejscowych poznańskich uczelni w miastach powiatowych.

W 2014 r. w województwie wielkopolskim funkcjonowało 5 filii i 8 ośrodków zamiejscowych poznańskich uczelni. Najwięcej uruchomionych zostało przez Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu (1 filia i 6 ośrodków zamiejscowych). Utworzenie filii i ośrodków zamiejscowych związane było z dyfuzją, inwestycji (budowa nowoczesnych budynków akademickich, np. w Gnieźnie, Pile i Kaliszu) oraz migracją kadry naukowej z Poznania do regionu. Od około 15 lat próbuje się stworzyć układ, w którym obok dominującego ośrodka akademickiego w Poznaniu działać będą subregionalne centra akademickie. Pełną realizację takiego modelu przestrzennego szkolnictwa wyższego utrudniają koszty finansowe nowych inwestycji oraz koszty związane z utrzymaniem budynków akademickich. W przypadku kadry dydaktycznej są to również koszty dojazdów do tych ośrodków. Problemem okazało się także relatywnie małe zainteresowanie tymi ośrodkami ze strony studentów, a od około 5 lat narastający niż demograficzny w pokoleniu w wieku akademickim. W szczególności odbija się on na naborze do szkół prywatnych, ale też filii dużych uczelni publicznych, hamując tym samym ich dalszy rozwój.

Podsumowanie

Na podstawie przedstawionych analiz można stwierdzić, że relacje Poznań–województwo wielkopolskie funkcjonują w oparciu o zdecydowanie bardziej absorpcyjny niż dyfuzyjny model rozwoju (szerzej zob. Kaczmarek i in. 2011). Z jednej strony istnieje dominujący ośrodek metropolitalny, którego baza ekonomiczna ma, co wykazano na podstawie analizy dojazdów do pracy, bezpośredni zasięg 50–60 km od granic miasta. Z drugiej strony w regionie istnieją 4 relatywnie silne ośrodki subregionalne, które spełniają część funkcji ośrodka głównego dla obszarów położonych powyżej 60 km od Poznania. Są to w większości funkcje subregionalne, aczkolwiek podejmowane są również próby implementacji pewnych funkcji o zasięgu wojewódzkim (np. prywatne uczelnie wyższe, wyższe szkoły zawodowe oraz

filie dużych uczelni publicznych). Do jednostek tych należą: Kalisz, Konin, Leszno i Piła (a także w pewnym stopniu Gniezno i Ostrów Wlkp). Są to w większości miasta, których obecna pozycja jest efektem potencjału własnego, który wykształcił się głównie dzięki pełnieniu przez nie funkcji wojewódzkich w latach 1975–1998.

Drugim czynnikiem determinującym policentryczny charakter regionu jest jego duża powierzchnia i nie zawsze dobra dostępność transportowa metropolii, zwłaszcza w częściach peryferyjnych województwa. Z punktu widzenia poprawy spójności regionu oraz dostępności jego stolicy istotne znaczenie ma budowa drogi ekspresowej do Wrocławia, a w przyszłości poprawa przejezdności odcinków do Piły i Ostrowa Wielkopolskiego. Pomimo dobrych wyników dostępności kolejowej Poznania, należy działać w celu rozwoju tego środka transportu. Z uwagi na zły stan infrastruktury kolejowej i olbrzymi potencjał tkwiący w rozwoju połączeń kolejowych powinno się modernizować główne szlaki kolejowe. Należy prowadzić działania na rzecz poprawy stanu technicznego linii kolejowych (podniesienie parametrów linii Warszawa–Berlin E20, przebudowa linii E59, szczególnie na odcinku od Krzyża Wielkopolskiego do Rawicza). Z punktu widzenia metropolii i jej powiązań z regionem bardzo ważnym zadaniem jest uruchomienie kolei metropolitalnej, która powinna odciążać układ drogowy miasta Poznania i skomunikować w jeszcze lepszym stopniu Poznań z ośrodkami powiatowymi.

Warto zatem podkreślić, że województwo wielkopolskie wraz z Poznaniem jako ośrodkiem metropolitalnym mają szansę być jednostkami funkcjonującymi w oparciu o dyfuzyjno-absorpcyjny model rozwoju. Analizując spójność terytorialną województwa wielkopolskiego, należy podkreślić problem powiatów peryferyjnych. Szczególnie silne oddziaływanie ośrodka wrocławskiego powinno zmusić do refleksji i zastanowienia się nad próbą „odzyskania” utraconych jednostek.

Wobec faktu, że dysproporcje wewnątrzregionalne wy wpływają z różnego tempa wzrostu metropolii i jej otoczenia regionalnego, rodzi się pytanie, czy omawiana dywersyfikacja stanowi faktycznie zjawisko, któremu należy przeciwdziałać. Otóż jest to dylemat natury ogólnej, związany z polaryzacją nie tylko w wymiarze terytorialnym, ale przede wszystkim społecznym. Silne dysproporcje w poziomie rozwoju wpływają na pogorszenie subiektywnie odczuwanej jakości życia w wolniej rozwijających się jednostkach. To z kolei intensyfikuje procesy emigracyjne, czyli odpływu kapitału ludzkiego, a w dłuższej perspektywie przyczynia się do stagnacji i degradacji obszaru, co w konsekwencji obniża efektywność całego układu (Smętkowski 2009, Sagan 2011). Fakt ten nie pozostawia wątpliwości co do konieczności udziału władz regionu w procesie wyrównywania różnic regionalnych, a zwłaszcza poprawy spójności regionalnej.

Jednym z istotniejszych zadań władz regionalnych są działania mające na celu regionalne umocowanie metropolii, zarówno w wymiarze gospodarczym, jak i społecznym. Przeciwdziałanie wyalienowaniu obszarów metropolitalnych z ich regionalnego otoczenia ma również wymiar pragmatyczny, jako że wspieranie rozwoju metropolii ma szansę uzyskać silniejsze poparcie polityczne wówczas, gdy będzie interesem społeczności całych regionów (Domański 2008). Regiony

nie powinny zatem biernie oczekiwać na rezultaty działań na rzecz powołania obszarów metropolitalnych jako jednostek zarządzania i programowania, tylko aktywnie je współtworzyć. Etap administracyjno-prawnych negocjacji, mających ustawowo określić przyszły kształt obszarów metropolitalnych w kraju, jest uniikatową szansą dla władz regionalnych służącą wzmocnieniu powiązań wewnątrz-regionalnych poprzez współdziałanie i współtworzenie metropolitalnych struktur terytorialno-organizacyjnych.

Literatura

- Boudeville J.R. 1966. *Problem of Regional Economic Planning*. Edinburgh University Press, Edinburgh.
- Bul R. 2011. Dojazdy ludności do pracy w aglomeracji poznańskiej. [W:] W. Starowicz (red.), *Transport miejski i regionalny*. Wydawnictwo PiT, Kraków, s. 31–38.
- Bul R. 2011. Dostępność transportowa. [W:] T. Kaczmarek (red.), *Pozycja konkurencyjna Poznania i aglomeracji poznańskiej w sieci metropolii europejskich i krajowych*. Centrum Badań Metropolitalnych, Poznań.
- Bul R. 2015. Dojazdy do pracy w aglomeracji poznańskiej 2011r. *Rozwój regionalny i polityka regionalna*, 32: 147–170.
- Castells M. 1998. *The information age: Economy, Society and Culture – The rise of network society*. Blackwell, Oxford.
- Cities, Regions and Competitiveness. Second Report from the Working Group of Government Departments. 2003. Office of Deputy Prime Minister, London.
- Churski P. (red.) 2009. *Spójność i konkurencyjność regionu wielkopolskiego*. Wyniki projektu badawczego zrealizowanego w ramach konkursu dotacji Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w zakresie wdrażania funduszy strukturalnych na poziomie Narodowej Strategii Spójności. Umowa: DKS/DEF-VIII/POPT/04/275/09. Wersja CD. Poznań.
- Churski P. (red.) 2014. *Rozwój społeczno-gospodarczy a kształtowanie się obszarów wzrostu i obszarów stagnacji gospodarczej*. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 25: 1–149.
- Dalvi M., Martin K. 1976. The measurement of accessibility; some preliminary results. *Transportation*, 5: 17–42
- Dojazdy do pracy. *Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011*. 2014. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Domański B. 2008. *Rozwój polskich metropolii a regiony peryferyjne*. Bezzwrotna separacja czy współzależność rozwoju? *Studia KPZK PAN*, 120.
- Gorzelał G. 2009. *Metropolizacja a globalizacja*. [W:] B. Jałowiecki (red.), *Czy metropolia jest miastem?* Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Gorzelał G., Smętowski M. 2005. *Metropolia i region w gospodarce informacyjnej*. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Guzik R. 2011. *Dostępność komunikacyjna wybranych miast Małopolski 2011–2020*. Ekspertyza zrealizowana na zlecenie Departamentu Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. Kraków.
- Herbst M. 2009. *Tworzenie i absorpcja kapitału ludzkiego w polskich miastach akademickich w kontekście realizacji Narodowej Strategii Spójności*. Raport na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Warszawa
- Kaczmarek T. 2005. *Struktury terytorialno-administracyjne i ich reformy w krajach europejskich*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Kaczmarek T. 2008. *Agglomeracja poznańska jako przedmiot badania i działania*. [W:] T. Kaczmarek, A. Mizgajski (red.), *Powiat poznański. Jakość przestrzeni i jakość życia*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.

- Kaczmarek T., Kaczmarek U., Bul R. 2011. Analiza relacji funkcjonalnych aglomeracji poznańskiej z otoczeniem regionalnym w kontekście dyfuzyjno-absorpcyjnego modelu rozwoju. Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, Poznań (maszynopis).
- Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W. 2010. Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej. Biuletyn KPZK, 241.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. 2011. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Krajowa Strategia Rozwoju Kraju 2010–2020. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Markowski T., Marszał T. 2006. Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe. KPZK PAN, Warszawa.
- Perroux F. 1955. Note sur la notion de pole de croissance. *Economie Appliquee*, 7.
- Polska regionalna i lokalna w świetle badań EUROREG-u. 2007. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Przegląd polityki miejskiej OECD. Polska. Ocena i rekomendacje. 2011. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Sagan I. 2009. Czym są i jak funkcjonują dzisiejsze regiony Polski? [W:] J. Szomburg (red.), Jak uczynić regiony motorami rozwoju i modernizacji Polski. *Polskie Forum Obywatelskie* 19. Gdańsk.
- Sassen S. 1991. *The global city*. Princetown University Press, Princetown.
- Smętkowski M. 2009. Nowe relacje między metropolią i regionem: od terytorialnej do sieciowej organizacji przestrzeni. [W:] B. Jałowiecki (red.), *Czy metropolia jest miastem?* Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Smętkowski M. 2010. Konwergencja międzyregionalna w europejskich makroregionach metropolitalnych. *Studia Regionalne i Lokalne*, 2. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Smętkowski M., Jałowiecki B., Gorzelak G. 2009. Obszary metropolitalne w Polsce: problemy rozwojowe i delimitacja. Raporty i Analizy EUROREG. Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych EUROREG, Warszawa.
- Stoker C. 1989. *Regime theory and Urban politics*. [W:] D. Judge, G. Stoker, H. Wolman (red.), *Theories of urban politics*. Sage Publications. London
- Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej – metropolia Poznań 2020. 2011. Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań.

Poznań role as a metropolitan center and its relationships in the region of Wielkopolska

Abstract: The article presents the essence of the relationship between metropolis and the region in the context of the processes of absorption and diffusion. The aim of the research is to define the socio-economic position of Poznań and its metropolitan area in the region of Wielkopolska. Analysis of spatial and functional connections concerns basically the relation Poznań–region, brought transport links, commuting and the range of influence of universities. The conclusion was that the process of metropolisation should be accompanied by improving the transport system and the diffusion of metropolitan functions of the sub-regional centers. For this purpose, it indicates the necessary strategic actions of regional government, to increase cohesion and cooperation in the region

Key words: metropolis, region, spatial and functional relations, regional policy, Poznań, Wielkopolska