



You have downloaded a document from  
**RE-BUŚ**  
repository of the University of Silesia in Katowice

**Title:** Interurbacje na terenie Polski w ujęciu geograficzno-historycznym

**Author:** Robert Krzysztofik

**Citation style:** Krzysztofik Robert. (2009). Interurbacje na terenie Polski w ujęciu geograficzno-historycznym. "Geographia. Studia et Dissertationes" (T. 31 (2009), s. 105-125).



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersYTET ŚLĄSKI  
W KATOWICACH



Biblioteka  
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki  
i Szkolnictwa Wyższego

ROBERT KRZYSZTOFIK\*

---

---

## Interurbacje na terenie Polski w ujęciu geograficzno-historycznym

### Zarys treści

Artykuł omawia jeden z typów form układów osadniczych, jakim są miasta bliźniacze. Pod pojęciem tym kryje się zespół dwóch sąsiadujących z sobą miast, o odmiennych lub podobnych funkcjach i genezie. Przedstawiono stan dotychczasowych badań miast bliźniaczych oraz zaproponowano własne rozwiązania, jeśli chodzi o ich typologię. Z uwagi na złożone mechanizmy rozwoju interurbacji, typowe zarówno dla aglomeracji, jak i konurbacji, wskazano na potrzebę zdefiniowania ich jako układów mieszanych. Rozwinięto także dotychczas stosowaną typologię interurbacji, proponując kolejne kryteria mogące stanowić podstawę porównań różnych zespołów miejskich (genetyczne, dynamiczne, historyczne, stopnia złożoności, wielkościowe, bazy ekonomicznej czy funkcjonalne). Poszczególne typy interurbacji omówiono w ujęciu geograficzno-historycznym. Podkreślono znaczenie typu układów bliźniaczych w czasie i przestrzeni na ziemiach współczesnej Polski. Zaznaczono ich przejściowy charakter, a co za tym idzie — krótkotrwałość funkcjonowania.

### Wprowadzenie

O randze procesów urbanizacji na świecie świadczy między innymi przywołany przez M. Pacionego (2005, s. 36) fakt, że po raz pierwszy w dziejach ludzkości ludność miast przewyższyła ludność wsi. Postęp urbanizacji jednak przejawia się nie tylko we wzroście liczby ludności miejskiej, ale także ekspansją i zmiennością wszelkich znanych dotąd form układów osadniczych. Wielu badaczy (Stasiak, 1973; Liszewski, Maik, 2000; Kaplan i in., 2004; Pacione,

---

\* Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi, ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec.

2005) zwraca w tym kontekście szczególną uwagę na różnego rodzaju formy zaglomerowane i ich otoczenie. Jedną z nich są tzw. miasta bliźniacze.

Termin interurbacja zaproponował w 1959 r. szwedzki geograf Nils Björnsjö dla określenia zespołu miast bliźniaczych „nie mogących bez siebie istnieć” (Beaujeu-Garnier, Chabot, 1971, s. 274). Podając przykład dwóch miasteczek: Skutskär — o wyspecjalizowanych funkcjach przemysłowych — i lokalnego ośrodka centralnego Upplandsbodarna, badacz ten wskazywał na istotne i zdeterminowane współzależności rozwoju obu ośrodków.

Pojęcie „interurbacja” nie przyjęło się jednak w większym stopniu w literaturze. Nadal posługiwano się szerszymi znaczeniowo oraz nadrzędnymi terminami, takimi jak: miasta bliźniacze (*twin cities*), aglomeracje, aglomeracje dwuogniskowe, układy bipolarne, konurbacje, zespoły miejskie, dipola czy duopolis. Problem w tym, że żadne z tych określeń nie oddaje w pełni trzech zasadniczych cech interurbacji: liczby ośrodków budujących zespół, ich wielkości oraz zróżnicowania funkcjonalnego.

Zasadne jest więc pytanie o małą popularność terminu „interurbacja”. Przyczyn jest kilka, chociaż jedna z nich, mianowicie brak większego zainteresowania badaczy tym zagadnieniem, wydaje się najistotniejsza. Podstawowym czynnikiem, który miał wpływ na ten fakt, był rozwój badań nad większymi aglomeracjami miejskimi w Polsce, co naturalnie ograniczało problem interurbacji jako mikroform, oraz ich krótkotrwałość.

W pierwszym przypadku należy podkreślić, iż w przeważającej większości interurbacje są zespołami najwyżej kilkudziesięciotysięcznymi, a studia im poświęcone mają charakter lokalny lub regionalny. Jest zatem niewielka szansa na ich prezentację w najważniejszych periodykach geograficznych o znaczeniu krajowym czy międzynarodowym. Nie bez znaczenia jest też sprzeciw części środowiska naukowego wobec używania nowych terminów, definiujących tylko wybrane typy form lub procesów osadniczych. Krótkotrwałość interurbacji należy natomiast rozpatrywać w trzech aspektach:

- prawno-administracyjnym, gdy po krótkim okresie funkcjonowania dwóch osobnych miast następuje ich formalnoprawna integracja,
- funkcjonalnym, gdy po pewnym czasie dochodzi do upodobnienia bazy ekonomicznej obu jednostek miejskich,
- przestrzennym, kiedy to często wewnątrz układu bipolarnego powstaje nowy element łącznikowy, który staje się jednostką dominującą, marginalizując tym samym dotychczasowe dwa główne jądra osadnicze.

Z tego punktu widzenia interurbacje często uważa się tylko za etap rozwoju przestrzenno-funkcjonalnego wybranych miast. W tym przypadku integracja jednego z miast interurbacji, mimo wyraźnych różnic jakościowych, jest traktowana równoznacznie z przyłączeniami sąsiednich obszarów o formalnie wiejskim statusie.

Płynność określeń (interurbacja-konurbacja) widać zresztą w pracy J. Beaujeu-Garniera i G. Chabota (1971, S. 253—256, 274—276), którzy byli

skądinąd „autorami” największej światowej promocji omawianego zagadnienia. O interurbacji nie wspomina między innymi skorowidz pojęć i terminów w specjalnym tomie „Biuletynu KPZK PAN” (1973) poświęconym zagadnieniom aglomeracji i obszarów zaglomerowanych. Brak też odnośników do tego określenia w wydanych ostatnio studiach podejmujących problem bipolarnego rozwoju polskich aglomeracji (Kuciński i in., 2002; *Multipolar patterns...*, 2002 czy *Bipolarny rozwój aglomeracji...*, 2003).

W polskiej literaturze geograficznej pojęcie interurbacji pojawiło się w nieco szerszym ujęciu np. w pracy S. Liszewskiego i W. Maika (2000, s. 264). Wcześniej natomiast, w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego wieku, na forum badań urbanistyczno-planistycznych zaproponowano termin „organiczny zespół miejski”. Autorką szczegółowego studium na ten temat jest między innymi J. Guzicka (1970).

P. Eberhardt i S. Herman (1973, s. 31, 41) w autorskiej typologii obszarów zaglomerowanych sklasyfikowali omawiany układ interurbacji w grupie pozostałych zespołów jednostek osadniczych lub tzw. aglomeracji dwubiegunowych. Poparcie dla takiego sformułowania wyszło także ze strony K. Dziewońskiego z zespołem (1973, s. 183). Grupa badaczy była jednakże przeciwna określeniu **aglomeracje bicentryczne**.

E. Jakubowicz i S. Ciok (2003) proponują natomiast w ramach autorskiej klasyfikacji **układów bipolarnych** pojęcie zespołów o charakterze lokalnym. W tej kategorii ujmują ogół miast bliźniaczych, łącznie z układami już zintegrowanymi. Na podstawie wskazanych przykładów zaliczają do nich zarówno interurbacje (np. Kędzierzyn i Koźle), jak i dawne układy konkurencyjne (jak Golub i Dobrzyń).

S. Liszewski (2002) w pracy poświęconej genezie i przemianom aglomeracji miejskich proponuje, by odrębność dwóch różnych miast o odmiennym genotypie funkcjonalnym definiować układem: stare miasto (jądro osadnicze) — tzw. Nowe Miasto. Autor ten, powołując się między innymi na przykład XIX-wiecznej Łodzi, wskazuje na silną presję układów dwubiegunowych do integracji przestrzenno-funkcjonalnej i administracyjnej.

Z kolei R. Szmytkie (2005a; 2005b) zaproponował ostatnio dla miast zintegrowanych, a więc między innymi także w odniesieniu do dawnych interurbacji, określenie „miasta-zlepieńce”.

W zagranicznej literaturze geograficznej zróżnicowanie funkcjonalne dipola w obrębie metropolii definiuje się ostatnio jako sprzężenie wielkomiejskiego i usługowego miasta centralnego z podmiejskim, produkcyjnym miastem krawędziowym (Garreau, 1991; Hall, 1997). W przypadku ośrodków o podobnych funkcjach i znacznym potencjale demograficznym używa się pojęcia miasta bliźniacze (Kaplan i in., 2004; Nelson, 2005).

Nie ma natomiast szczegółowych studiów empirycznych podejmujących to zagadnienie jako podstawowy przedmiot badań. Częściowo problem ten realizo-

wany był w licznych monografiach poszczególnych miast zlokalizowanych w interurbacjach (np.: *Dzieje Sochaczewa*, 1970; *Łowicz. Dzieje miasta*, 1986; *Historia Elbląga*, 1993; *Kędzierzyn-Koźle*, 2001; *Sanok*, 1995 i in.)<sup>1</sup>. Na szczególną uwagę zasługują także niektóre tomy periodyków „Ziemia Kozielska” (1971, 1972, 1974) oraz „Szkice Kędzierzyńsko-Kozielskie” (1985, 1987). Podjęto tam wiele interesujących zagadnień geograficznych związanych z funkcjonowaniem i oddziaływaniami ekonomiczno-społecznymi interurbacji Koźle-Kędzierzyn (por. zwłaszcza prace S. Liszewskiego i S. Pączki oraz J. Szczygielskiego, S. Czecha i J. Szukałowskiego). Problem funkcjonowania wymienionego układu miast od strony socjologicznej i geografii społecznej przedstawiono natomiast w „Szkicach Kędzierzyńsko-Kozielskich”, 1985, 1987). Z kolei z badań urbanistycznych należy wspomnieć cytowane wcześniej studium J. Guzickiej (1970) o interurbacji Kraków-Nowa Huta.

## Pojęcie interurbacji

J. Beaujeu-Garnier i G. Chabot (1971, s. 274) oraz S. Liszewski i W. Maik (2000, s. 264) definiują interurbacje jako rodzaj układu konurbacyjnego. Za takim ujęciem przemawia na pewno fakt, że oba te ośrodki mogą do pewnego stopnia funkcjonować niezależnie. Pierwszy z nich, ten o funkcjach „centralnych”, nie uzyska jedynie tak dużej dynamiki wzrostu, którą osiągnąłby dzięki obsłudze ludności mieszkającej w ośrodku wyspecjalizowanym. Miasto wyspecjalizowane też może funkcjonować bez sąsiedniego miasta centralnego, dzięki rozbudowanemu endogenicznemu sektorowi usług zgłaszanych przez miejscową ludność. W rzeczywistości geograficznej obie sytuacje stanowią dość powszechną normę.

W wielu przypadkach stwierdzamy także, że miasto „centralne” ma w istocie funkcje mieszane: centralne i wyspecjalizowane. Często funkcje wyspecjalizowane są analogiczne zarówno w jednym, jak i w drugim ośrodku (np. przemysł środków transportu w interurbacji Sanok-Zagórz).

Wskazane możliwości rozwoju niezależnego predestynują niewątpliwie interurbacje do przejścia w „zminiaturyzowane konurbacje”. Problem z taką klasyfikacją interurbacji pojawia się natomiast wtedy, gdy przyjrzeć się mechanizmom rozwojowym omawianego tu zespołu miast. W tym miejscu powinniśmy odnieść się do tzw. modelu kumulacyjnej przyczynowości Preda (Kaplan i in., 2004,

---

<sup>1</sup> Autor artykułu na potrzeby badań nad interurbacjami Polski zgromadził ponad 300 opracowań monograficznych i szkiców podejmujących wybrane tematy z życia ekonomiczno-społecznego miast bliźniaczych.

s. 66). W najszerszym rozumieniu zakłada on, że po pewnym czasie rozwoju miasta (centralnego) i jego otoczenia lokalnego rodzi się dodatkowa inwencja społeczności do wprowadzania innowacji ekonomicznych, służących dalszej kumulacji tego wzrostu (*possibilities of inventions and innovations*). Możliwości tego rozwoju wynikają oczywiście także ze specyfiki panujących warunków systemu polityczno-społecznego oraz przede wszystkim postępu gospodarczego.

W efekcie działania tego mechanizmu miasto „absorbuje” z systemu ekonomiczno-społecznego nowe elementy służące rozwojowi inicjowanych przedsięwzięć. Niemal zawsze mają one charakter wybitnie wyspecjalizowany.

Interurbacje w nawiązaniu do przedstawionego mechanizmu przekształceń funkcjonalnych miasta powstają wszędzie tam, gdzie na drodze do pozyskania nowych możliwości rozwojowych pojawiają się bariery: polityczno-administracyjne, społeczne, przestrzenne, ekonomiczne, a nawet psychologiczne. W efekcie wspomnianych barier rozwój potencjalnie nowych funkcji zostaje skierowany do miejsca położonego w sąsiedztwie, które spełnia wymogi nowej lokalizacji<sup>2</sup>.

Opisane procesy sugerują z kolei rozwój podobny do tego, jaki odbywa się w typowych aglomeracjach. Zewnętrzne impulsy wzmacniające, na skutek działających barier lub ograniczeń, po odpowiedniej transformacji zostają tam odbite od centrum układu i skierowane do strefy zewnętrznej (por. Grzeszczak, 1998).

Mechanizm rozwoju interurbacji oraz jej funkcjonowania w przestrzeni ekonomiczno-społecznej jako układu niezależnego i jednocześnie współdziałającego ma zatem cechy typowe zarówno dla konurbacji, jak i aglomeracji.

Przedstawione wątpliwości co do klasyfikacji interurbacji sugerują zatem sięgnięcie po termin aglomeracji policentrycznej. Określenie to w dużym stopniu równoważy w tym przypadku niedogodności definicji aglomeracji i konurbacji (tabela 1).

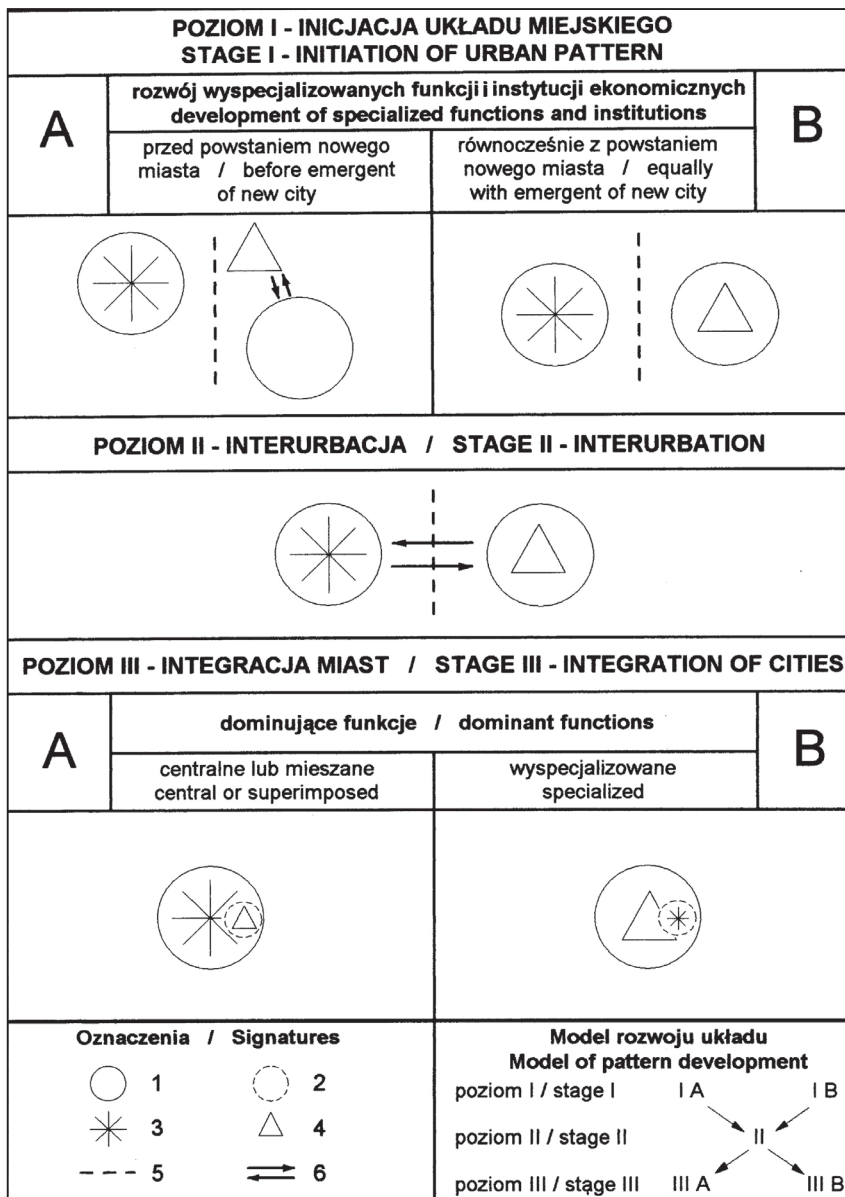
Wieloośrodkowe i bliźniacze zespoły miejskie  
Egzemplifikacja układów zachowujących ciągłość administracyjną miast  
Polynucleated and twin urban patterns  
Examples of patterns having an administrative continuity

TABELA 1  
TABLE 1

Układy aglomeracji monocentrycznych	Układy aglomeracji policentrycznych	Układy o charakterze konurbacji
Układy wieloośrodkowe		
Warszawa, Łomianki, Piastów i inne	Gdańsk, Gdynia, Sopot i inne	Bytom, Ruda Śląska, Zabrze i inne
Układy miast bliźniaczych		
Białystok, Wasilków	Kraśnik i Kraśnik Fabryczny	Karpacz, Kowary

Źródło: Opracowanie własne.

<sup>2</sup> W niektórych przypadkach interurbacja powstaje lub funkcjonuje nawet po zniesieniu bariery, która stała u jej genezy. Dotyczy to zwłaszcza układów dawnych miast nadgranicznych, jak Zbąszyń-Zbąszynek (por. *Zbąszyń...*, 1985), lub obszarów stykowych, jak Kalisz-Nowe Skalmierzyce (por. Maik, 1976).



Rys. 1. Interurbacja. Model rozwoju:

1 — miasta, 2 — zanikająca odrębność przestrzenno-funkcjonalna, 3 — funkcje i instytucje o charakterze centralnym, 4 — funkcje i instytucje o charakterze wyspecjalizowanym, 5 — bariery: przestrzenne, polityczne, ekonomiczne, społeczne, 6 — powiązania przestrzenno-funkcjonalne między jednostkami

Fig. 1. Interurbation. Model of development:

1 — cities, 2 — vanishing spatial-functional divergences, 3 — functions nad institutions of central type, 4 — functions and institutions of specialized type, 5 — spatial, political, economic, social barriers, 6 — spatial-functional interconnections between units

W nawiązaniu do zaprezentowanych dotychczas wywodów pod pojęciem interurbacji rozumieć należy zespół dwóch miast:

- położonych blisko siebie (do 8—10 km);
- o podobnych proporcjach potencjału demograficznego, które nie powinny być większe niż 1 : 5 lub przekraczać więcej niż o jeden poszczególnych przedziałów wielkościowych miast (do 10 tys., 10,1—50,0 tys., 50,1—100,0 tys., 100,1—250,0 tys.);
- o odmiennych, uzupełniających się funkcjach; pierwsze, z reguły starsze, miasto definiujemy tu umownie jako ośrodek o charakterze centralnym, a drugie, nowsze — jako ośrodek o charakterze wyspecjalizowanym (por. rys. 1); z uwagi na zróżnicowanie funkcjonalne obu ośrodków, układ ten dopełnia się pod względem lokalnej i regionalnej bazy ekonomicznej.

W nawiązaniu do kryterium lokalizacyjnego wydzielenia interurbacji należy podkreślić, że podana wartość graniczna odnosi się głównie do interurbacji XX-wiecznych. W zespołach miejskich omawianego typu istniejących w okresach wcześniejszych, zwłaszcza w epoce feudalnej, odległość ta nie przekraczała 1—3 km, a rodzajem szczególnym interurbacji były i są zespoły cechujące się ciągłością przestrzeni administracyjnej.

Odnosnie do zaprezentowanego kryterium demograficznego na podkreślenie zasługuje fakt, że w większości przypadków potencjał demograficzny całej interurbacji z reguły nie przekracza 80—100 tys. mieszkańców, w przeszłości odpowiednio: 5—6 tys. (XIII—XVIII w.), 20 tys. (XIX—I poł. XX w.) oraz 50—60 tys. (II poł. XX w.). Wyraźna dysproporcja między liczbą ludności w miastach zespołu bliźniaczego dowodzi, że mamy do czynienia nie tyle z interurbacją, ile z bardzo słabo rozwiniętą aglomeracją (por. Białystok-Wasilków). Inną kwestią jest zjawisko przekształcania się interurbacji w klasyczne aglomeracje lub konurbacje w sytuacji, gdy liczba ludności jednego z miast zespołu przekroczy 60—70 tys. mieszkańców.

Specyfikę zróżnicowania funkcjonalnego w układach zaglomerowanych dobrze oddaje projekt Z. Zioly (2003), w tym także interurbacji. Autor ten proponuje wydzielić jednostki funkcjonalne o charakterze **endogenicznym** (wewnętrznym) z funkcjami standardowymi i lokalnymi oraz o charakterze **egzogenicznym** (zewnętrznym) z funkcjami wiodącymi, komplementarnymi i regionalnymi. W interurbacji funkcje endogeniczne będą w znacznym stopniu definiować ośrodek o charakterze centralnym, podczas gdy funkcje egzogeniczne — ośrodek o charakterze wyspecjalizowanym.

Interurbację stanowi niekiedy para miast granicznych, ale tylko w sytuacji ograniczonego „domknięcia” rozdzielającej je granicy politycznej. Interurbacje „graniczne” powstają niemal wyłącznie w efekcie podzielenia dotąd pojedynczego miasta na dwa ośrodki, rzadziej w przypadku rozwoju osiedli przy wcześniejszej wytyczonej granicy państwowej.

Specyfikę funkcjonalną miast tworzących wybrane interurbacje prezentują tabele 2 i 3. W zestawieniach tych znalazło się odpowiednio 6 i 14 par ośrodków



miejskich, dla których wskazano różne cechy społeczno-ekonomiczne. Doboru dokonano na zasadzie reprezentatywności, tzn. uwzględniono różne typy i wielkości zespołów interurbacyjnych funkcjonujących w II poł. XX w.

Wybrane cechy społeczno-ekonomiczne miast tworzących niektóre interurbacje na terenie Polski na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku

TABELA 2 Certain social-economic features of cities making some interurbations in the area of Poland  
TABLE 2 in the '60s and '70s of the 20th century

Interurbacja miast	Charakter przestrzeni śródmiejskiej	Typ funkcjonalny w latach 1970—1973	Funkcje powiatowe	Liczba mieszkańców przypadających na 1 sklep	Liczba liceów ogólnokształcących i domów kultury	Cechy ogółem
Aleksandrów Kujawski	1	2	3	3	2	11
Ciechocinek	0	0	0	3	1	4
Razem	1	2	3	6	3	15
Kraśnik	2	3	3	3	2	13
Kraśnik Fabryczny	0	0	0	1	1	2
Razem	2	3	3	4	3	15
Sochaczew	2	3	3	3	2	13
Chodaków	0	0	0	2	0	2
Razem	2	3	3	5	2	15
Opole Lubelskie	2	2	3	4	2	13
Poniatowa	0	0	0	2	1	3
Razem	2	2	3	6	3	16
Sanok	2	1	3	3	3	12
Zagórz	0	0	0	3	1	4
Razem	2	1	3	6	4	16
Koźle	2	2	3	3	2	12
Kędzierzyn	0	0	0	2	1	3
Razem	2	2	3	5	3	15

Charakter przestrzeni śródmiejskiej: układ ulicowy lub kolonijny (rozproszony) o genezie XX-wiecznej — 0 pkt., układ zwarty, rynkowy lub ulicowo-rynkowy o genezie XIX-wiecznej — 1 pkt., układ zwarty, rynkowy o genezie feudalnej — 2 pkt.

Typ funkcjonalny: przemysłowy lub wyspecjalizowanych usług — 0 pkt., przemysłowo-usługowy i rolniczo-usługowy — 1 pkt., usługowo-rolniczy i usługowo-przemysłowy — 2 pkt., usługowy — 3 pkt.

Funkcje i instytucje szczebla powiatowego: występują — 3 pkt., nie występują — 0 pkt.

Liczba mieszkańców przypadających na 1 sklep: 0—100 — 4 pkt., 101—200 — 3 pkt., 201—300 — 2 pkt., 301—400 — 1 pkt.;

Liczba liceów ogólnokształcących i domów kultury: za każdą placówkę — 1 pkt.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: K. Dziewoński, M. Jerczyński (1977); *Statystyka miast...* (1967); R. Krzysztofik (2003) oraz wybranych monografi miast.

Wybrane cechy społeczno-ekonomiczne grup miast tworzących niektóre interurbacje na terenie Polski na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w.

Certain social-economic features of groups of cities making some interurbations in the area of Poland in the '60s and '70s of the 20th century

TABELA 3

TABLE 3

Typy miast interurbacji	Charakter przestrzeni śródmiej-skiej	Typ funkcjonalny w latach 1970—1973	Funkcje powiatowe	Liczba mieszkańców przypadających na 1 sklep	Liczba liceów ogólnokształcących i domów kultury	Cechy ogółem
Miasta centralne	1,9	1,5	2,4	3,1	1,4	<b>10,3</b>
Miasta wyspecjalizowane	0,1	0,1	0,2	2,1	0,6	<b>3,1</b>

W tabeli wskazano uśrednione wartości dla następujących par miast (pierwsze miasto o charakterze centralnym, drugie — o charakterze wyspecjalizowanym): Aleksandrów Kujawski-Ciechocinek, Kraśnik-Kraśnik Fabryczny, Rozwadów-Stalowa Wola, Sanok-Zagórz, Sochaczew-Chodaków, Wodzisław Śląski-Radlin, Koźle-Kędzierzyn, Zbąszyń-Zbąszynek, Szprotawa-Małomice, Opole Lubelskie-Poniatowa, Krapkowie-Gogolin, Rymanów-Iwonicz-Zdrój, Chrzanów-Trzebinia, Koziencice-Pionki.

Punktacja cechy poszczególnych miast jak w objaśnieniach do tabeli 2.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: K. Dziewoński, M. Jerczyński (1977); *Statystyka miast...* (1967); R. Krzysztofik (2003) oraz wybranych monografii miast.

Analiza danych zawartych w obu wymienionych tabelach potwierdza zróżnicowanie funkcjonalne i infrastrukturalne w obrębie interurbacji we wszystkich badanych elementach. Umownie należy przyjąć, że funkcje centralne (lokalne) miast definiuje działalność usługowa, a wyspecjalizowane — przemysł. W gronie miast wyspecjalizowanych znalazły się jednak trzy ośrodki z usługami ponadlokalnymi: zdrojowiska Ciechocinek i Iwonicz-Zdrój oraz węzeł kolejowy Zbąszynek. Z tabel 2 i 3 można także wysnuć wniosek, że większość „miast centralnych” uzupełniała swą bazę ekonomiczną wyspecjalizowanymi funkcjami przemysłowymi. Z punktu widzenia pełnionych funkcji mają więc w rzeczywistości charakter mieszany.

## Typologia interurbacji na obszarze Polski w ujęciu geograficzno-historycznym

Pojawienie się interurbacji w przestrzeni geograficznej ma z jednej strony bardzo zróżnicowane uwarunkowania rozwojowe, z drugiej zaś — poszczególne układy bicentryczne przybierają często odmienne formy i skalę powiązań. Uwzględniając te odmienności, w ujęciu geograficzno-historycznym można wydzielić kilka różnych kryteriów podziału omawianego typu układów bliźniaczych:

- genetyczne,
- dynamiczne (prawno-administracyjne),

- historyczne,
- stopnia złożoności,
- wielkościowe,
- bazy ekonomicznej,
- funkcjonalne.

Zróznicowanie kryteriów wyznaczania badanego typu układów bliźniaczych stanowi także potwierdzenie ważnej roli, jaką odgrywają interurbacje w dynamicznej analizie regionalnych systemów osadniczych.

**Kryterium genetyczne** zespołów interurbacyjnych ma na celu wskazanie pierwotnych uwarunkowań powstania konglomeratu miejskiego. Chodzi tu o zdefiniowanie kwestii następującej zależności: na ile rozwój miasta wyspecjalizowanego wynika z mechanizmu przedstawionego przez A. Preda, a na ile z czynników niezależnych, np. zalegania nieeksploatowanych dotąd surowców mineralnych, niewykorzystywanych dotąd walorów wypoczynkowych itd.

Jeśli rozwój interurbacji nastąpił jedynie w efekcie „rozszczerzenia” impulsów zewnętrznych, to układ przybiera charakter zależny (rozwój ośrodka wyspecjalizowanego uzależniony jest ściśle od sytuacji w ośrodku centralnym). W przypadku gdy przesłanki rozwoju nie są bezpośrednio związane z ośrodkiem centralnym, układ ma charakter niezależny. Każde z tych miast i tak by powstało. Uwzględniając to stwierdzenie, można się zastanowić, czy w ogóle układ niezależny można traktować jako interurbację. Z uwagi na bliskość przestrzenną oraz istotne interakcje i przepływy międzymiejskie teza ta potwierdza się w badanych układach krajowych.

Przykład klasycznej interurbacji zależnej stanowi dawny (1954—1975)<sup>3</sup> zespół miast: Kraśnik-Kraśnik Fabryczny (*Miasta polskie...*, T. 1, s. 715—716; Kwiatek, Lijewski, 1998, s. 374—375). Z kolei do układu niezależnego trzeba zaliczyć restytuowany niedawno (1954—1975 i od 1997 r.) układ miejski: Wodzisław Śląski-Radlin (Kwiatek, Lijewski, 1998, s. 708—709, 1009—1010; *Miasta polskie...*, T. 1, s. 461—462, 481—482).

W pierwszym przypadku wyspecjalizowane miasto Kraśnik Fabryczny powstało w efekcie oddalenia od miasta centralnego Kraśnika dużej fabryki amunicji wraz z kilkunastotysięcznym osiedlem mieszkaniowym (wymogi lokalizacyjne przemysłu zbrojeniowego). W tym przypadku zależność podkreśla nawet identyczna nazwa obu miast, które w jeden organizm zespolono w 1975 r.

W rozwoju drugiego z prezentowanych zespołów widać natomiast spowodowaną eksploatacją górnictw niezależność miasta wyspecjalizowanego (Radlin) od centralnego (Wodzisław). Niezależność została w tym układzie symbolicznie zaznaczona przez ponowne powstanie interurbacji.

**Kryterium dynamiczne (prawno-administracyjne)** rozwoju interurbacji obejmuje cztery podstawowe fazy rozwojowe:

- interurbację istniejącą (uprawomocniona administracyjnie),

---

<sup>3</sup> W nawiasach podano okres istnienia interurbacji.

- interurbację rozwijającą się i interurbację zanikającą (częściowo uprawomocniona administracyjnie),
- interurbację zdegradowaną (nieuprawomocniona administracyjnie — dwa ośrodki wiejskie),
- interurbację zintegrowaną (nieuprawomocniona administracyjnie — jeden ośrodek miejski).

Z formalnego punktu widzenia interurbacją jest tylko pierwszy ze wskazanych typów, biorąc jednak pod uwagę ujęcie geograficzno-historyczne (i efekt retrospekcji badań), może nią być każda z wymienionych. Zależy to jedynie od okresu rozwoju miejskiej sieci osadniczej, który analizujemy.

**Interurbacja istniejąca** to zespół funkcjonujący współcześnie lub w przypadku badań historyczno-geograficznych w okresie, który w danym momencie analizujemy. Współcześnie (od 1954 r.) jest nią np. zespół: Opole Lubelskie-Poniatowa (Kwiatek, Lijewski, 1998, s. 588—589, 659; *Miasta polskie...*, T. 1, s. 722—723, 725—726). W badaniach nad urbanizacją XIV—XV-wiecznego państwa zakonnego kryteria interurbacji spełniał natomiast bicentryczny układ Elbląg (Stary)-Nowe Miasto Elbląg (*Historia Elbląga*, 1993).

**Interurbacja rozwijająca się** to zespół dwóch miejscowości, z których co najmniej jedna w analizowanym okresie ma prawa miejskie, natomiast druga straciła już swe przywileje bądź uzyskała je wkrótce. Górną granicą tego etapu jest oczywiście nadanie drugiemu (wyspecjalizowanemu) ośrodkowi praw miejskich, a za dolną (umowną) granicę trzeba przyjąć moment pojawienia się podstawowego czynnika miastotwórczego. W przypadku wspomnianego Kraśnika i Kraśnika Fabrycznego należy wziąć tu pod uwagę okres między 1939 r. (powstanie zakładu przemysłowego w Kraśniku Fabrycznym) a 1954 r. — uzyskanie przez tę miejscowość praw miejskich, a zatem ukształtowanie się interurbacji uprawomocnionej administracyjnie.

**Interurbacja zanikająca** odnosi się do pary miejscowości, z których jedna straciła prawa miejskie okresowo lub na stałe. W tym drugim przypadku górną granicę funkcjonowania takiego zespołu wyznacza czynnik miastotwórczy, dzięki któremu jednostka ta uzyskała prawa miejskie. W tym przypadku ośrodkiem tracącym swój status jest najczęściej miasto centralne. Ośrodek wyspecjalizowany przejmuje wtedy także funkcje centralne.

Ilustracją tej sytuacji jest przykład Krzeszowic i Nowej Góry w latach 1933—1939 (Kiryk, Kryszałowicz, 1986; Kwiatek-Sołtys, 1996; *Ziemia chrzanoska...*, 1969). Po utracie praw miejskich przez Nową Górę (miasto centralne) w 1933 r. lokalne funkcje centralne przejęły całkowicie sąsiednie Krzeszowice<sup>4</sup>. Po 1939 r. Nowa Góra zatraciła niemal całkowicie charakter miejski.

Ostatnie dwa typy kryterium dynamicznego to **interurbacje zdegradowana** i **zintegrowana** (tzw. miasto-zlepieniec). W modelu pierwszym oba ośrodki stra-

---

<sup>4</sup> Proces ten trwał już zresztą od przełomu XIX/XX w.

ciły prawa miejskie i obecnie są wsiami. Słaby był tu na pewnym etapie rozwoju zarówno potencjał funkcji centralnych, jak i wyspecjalizowanych. Przyczyną degradacji prawno-administracyjnej mogło być też rozczłonkowanie potencjału na dwa ośrodki, zwłaszcza gdy dochodziło między nimi do rywalizacji ekonomicznej. Egzemplifikacją zanikłej interurbacji jest układ dawnych miast zachodniej Wielkopolski: Kopanica-Lampartopol (Kopanica Nowe Miasto), funkcjonujący w latach 1641—1800 (Wróblewska, 1977).

Drugi przypadek to interurbacja zanikła z uwagi na połączenie się obu miast, np. zespół Braniewa i Nowego Miasta Braniewa, zintegrowanych w 1772 r. (*Braniewo*, 1995) czy Sochaczewa i Chodakowa połączonych w 1977 r. (*Dzieje Sochaczewa*, 1970). Układy tego typu przyjmują postać tzw. miast-zlepieńców (por. Szmytkie, 2005). Jednak nie wszystkie miasta-zlepieńce zdaniem autora tej koncepcji to dawne interurbacje, a nawet miasta bliźniacze.

Często unifikacja taka miała charakter nietrwały (Wodzisław Śląski-Radlin, Szczawnica-Krościenko). Inny interesujący przykład to połączenie obu miast (Ostrowiec Świętokrzyski-Denków)<sup>5</sup>, przy czym jedno z nich nie ma już w tym czasie formalnego statusu miejskiego, chociaż nadal pełni funkcje miejskie (*Miasta polskie...*, T. 1, s. 525—526; Kwiatek, Lijewski, 1998, s. 596—597).

**Kryterium historyczne** wyznaczania interurbacji sprowadza się do zdefiniowania okresu powstania lub funkcjonowania omawianego zespołu miast w kontekście czterech podstawowych przedziałów czasowych umiastowienia obszaru Polski: feudalnego (przed 1800 r.), industrialnego (lata 1801—1945), powojennego (lata 1946—1989) i współczesnego (po 1990 r.). Zasadność tej klasyfikacji wynika z faktu odmiennych warunków systemowych rozwoju procesów urbanizacji panujących w poszczególnych okresach, a w związku z tym różnicowania się osadniczych form przestrzenno-funkcjonalnych. Różnice odnoszą się już nie tylko do typów wyspecjalizowanej działalności ekonomicznej (np. zastąpienie rzemiosła przemysłem), ale także do zwiększenia się odległości pomiędzy dwoma ośrodkami interurbacji. O ile w średniowieczu i epoce wczesnonowożytnej nie była ona większa niż 0,1—2,0 km (Toruń-Toruń Nowe Miasto, Bojanowo-Bogusławowo), o tyle w XIX i XX w. z uwagi na postęp w dziedzinie komunikacji oraz wzrost przestrzenności miast przesunąć ją można do około 5—15 km (Adamski, 1975; Wróblewska, 1977; Soja, 1986; Böhm-Drożdżyński, 1987; *Historia Torunia*, T. 1, T. 2, cz. 1 i cz. 2, 1992—1996).

**Kryterium stopnia złożoności** wprowadzono dla uwypuklenia często skomplikowanej ewolucji niektórych spośród interurbacji. Pod pojęciem „interurbacja prosta” należy rozumieć układ dwóch miast tworzących w określonym czasie omawiany w artykule zespół aglomeracyjny, np. Łowicz Stare Miasto i Łowicz Nowe Miasto (*Łowicz...*, 1986). Z interurbacją złożoną („wędrującą”) mamy do czynienia

---

<sup>5</sup> Ostrowiec Świętokrzyski prawa miejskie ma od 1624 r., a Denków miastem był w latach 1564—1869. W 1954 r. obszar dawnego miasta włączono do Ostrowca Świętokrzyskiego (Krzysztofik, 2003, s. 151—152, 236—237).

wtedy, gdy interurbację tworzą trzy lub więcej miast, ale tylko dwa jednocześnie. W rzeczywistości zjawisko to ma miejsce, gdy ośrodek wyspecjalizowany zostaje zastąpiony nowym. Poprzedni ośrodek zostaje wchłonięty przez miasto centralne bądź zdegradowany i pozbawiony funkcji miejskich. Powstanie nowego ośrodka wyspecjalizowanego może być w tym przypadku związane z czynnikiem miastotwórczym, podobnie jak w przypadku miasta zanikłego, może też opierać się na zupełnie nowym elemencie funkcjonalnym. Z pierwszą ze wskazanych dróg rozwojowych mieliśmy do czynienia w rejonie Rakowa koło Kielc: Raków-Rembów (1588—1607), Raków-Raków Nowe Miasto (1607—po 1607 r.), (*Miasta polskie...*, T. 1, s. 535—536; *Raków*, 1968).

Drugą sytuację oddaje szczególnie złożony przykład ewolucji toruńskiego ośrodka miejskiego: Toruń Stare Miasto-Toruń Nowe Miasto (1264—1454), Toruń-Nieszawa Stara (około 1425—1460) oraz Toruń-Podgórz (1555—1833 i 1924—1938), (*Historia Torunia*, T. 1, T. 2, cz. 1 i cz. 2).

W badaniach interurbacji istotną rolę odgrywa także **kryterium wielkościowe**. Ten element badań nad miastami bliźniaczymi omawianego typu jest jednak ściśle powiązany z okresem rozwoju danej interurbacji. Odnosi się to szczególnie do zespołów dużych (100,1—500,0 tys. mieszkańców). Do tego typu interurbacji zaliczyć trzeba liczący ponad 200 tys. mieszkańców zanikły układ Kraków-Nowa Huta.

W niektórych starszych pracach (np. Piotrowski, 1969) podejmowano także kwestię relacji stołecznej Warszawy i przemysłowej Łodzi jako ośrodków uzupełniających się i tworzących do pewnego stopnia układ interurbacyjny. Problem ten jest także przedmiotem współczesnych badań (Kuciński, 2003). Biorąc pod uwagę specyfikę przestrzenno-funkcjonalną oraz liczbę ośrodków współtworzących dzisiejsze układy zaglomerowane wokół największych polskich miast, za najbardziej trafne trzeba uznać określenie aglomeracji bipolarnych (Jakubowicz, Ciok, 2003; Kudłacz, Markowski, Stawasz, 2003; Trafas, 2003).

Ogromna większość interurbacji na terenie Polski należała bądź należy do grup średniej (10/20—100 tys. mieszkańców) i małej (poniżej 10 tys. mieszkańców). Dotyczy to zwłaszcza interurbacji feudalnych, gdzie z wyjątkiem sprzężenia Gdańsk-Chełm<sup>6</sup> (1772—1817) nie było zespołów przekraczających 20 tys. mieszkańców. Z uwagi na często niewielką liczbę ludności miast przedindustrialnych niektóre interurbacje, takie jak Ożarów-Janików (II poł. XVI w.) nie miały nawet 1 tys. mieszkańców (Kiryk, 1994, s. 50, 95).

**Kryterium bazy ekonomicznej** odniesiono w niniejszym artykule do układów o funkcjach lokalnych i ponadlokalnych. Zasadność wydzielenia tego kryterium wynikała z faktu, iż w dużej części ośrodków wyspecjalizowanych ich funkcje były zorientowane niemal wyłącznie na zaplecze lokalne (regionalne). Funkcjonowały dzięki wydzieleniu się jednego, dwóch segmentów funkcji centralnych,

---

<sup>6</sup> Nazwy niemieckie — Immediastadt Stolzenberg (Kombinierte Stadte Stolzenberg).

przy wyraźnym niedorozwoju pozostałych. Konglomeraty tego typu reprezentowane były przede wszystkim przez karłowate miasteczka ery wczesnonowoczesnej. Specyficzne powiązania w ramach gospodarki folwarczno-pańszczyźnianej w małych ośrodkach były przyczyną ograniczenia rozwoju funkcji wyspecjalizowanych skierowanych na rynki ponadlokalne. Jednakże kryzys funkcji centralnych sprawiał, że często rozwarstwiały się one w skali lokalnej na dwa lub więcej ośrodków. W efekcie tworzyły się miasteczka wyspecjalizowane wyłącznie w uzupełnianiu funkcji centralnych innej miejscowości (piwowarstwo, szewstwo, kuśnierstwo i inne). W ten sposób rozwijały się między innymi zgrupowania miast Serokomla-Hordzież (1552—1652) czy Seroczyn-Wodynie (1573—1600, 1661—1674 i 1739—1821) (Kiryk, 1972; Pazyra, 1959).

W większości przypadków jednak funkcje wyspecjalizowane obejmowały i obejmują obszar większego ponadlokalnego zaplecza. Dotyczy to głównie takich specjalizacji, jak górnictwo, przemysł czy usługi turystyczne (np. Inowrocław-Janikowo, Dzierżoniów-Bielawa czy zanikły w 1973 r. układ Stalowa Wola-Rozwadów) (Sakowska-Knapp, 1991; Garbacz, 1994; Szymańska, Stachowski, Rudnicki, 1995; *Dzierżoniów...*, 1998; Kwiatek, Lijewski, 1998).

**Kryterium funkcjonalne** skonstruowano na podstawie tzw. funkcji selektywnych miast wyspecjalizowanych, a więc wskazując podstawowy czynnik miastotwórczy, dzięki któremu powstał drugi z ośrodków interurbacji. Możliwości podziałów jest wiele.

W przypadku sektora I można wydzielić między innymi interurbacje funkcji rolniczych czy górniczych, w ramach II sektora zaś — interurbacje funkcji produkcyjnych (przemysł, rzemiosło). Największe zróżnicowanie występuje w obrębie sektora III — usługowego; są to interurbacje funkcji: handlowych, transportowych, turystycznych czy religijnych.

W przypadku I sektora gospodarki mamy na ogół do czynienia z interurbacją niezależną. Dotyczy to zwłaszcza górnictwa, w przypadku rolnictwa często jednak intensyfikacja produkcji rolniczej wynika z elementu tzw. korzyści aglomeracji (np. jurydyki wielu dawnych miast). Najwięcej miast bliźniaczych z rozwiniętą funkcją rolniczą powstało w okresie XVI—XVIII w., a mechanizm ich rozwoju był podobny jak w przypadku interurbacji endogenicznych. Produkcja rzemieślnicza w takich ośrodkach została zastąpiona produkcją rolniczą. W ramach układu lokalizacyjnego miast typu **system** — **sieci** (*network system*) na obszarze wschodniej i centralnej Polski powstały wtedy setki małych miasteczek rolniczych. Wiele wcześniej istniejących się zagraryzowało (Krzysztofik, 2003, s. 504—510). Dobrym przykładem interurbacji, a właściwie aglomeracji rolniczej jest zespół miast: Ożarów, Janików, Gliniany, Lasocin. Produkcja rolnicza i „potencjał demograficzny” ostatnich trzech miast w istotny sposób pobudzały rozwój funkcji centralnych Ożarowa.

Najczęstszym powodem interurbacji jest jednak kwestia regionalnej dyslokacji przemysłu, a dawniej — produkcji rzemieślniczej. Z przykładów historycz-

nych na uwagę zasługują dziesiątki tzw. nowych miast wielkopolskich zakładanych w XVI—XVIII w. Najbardziej znanym i jednym z największych był zespół miejski Wschowy, funkcjonujący w latach 1624—1794, a obejmujący: Wschowę, Wschowę Dolne Nowe Miasto oraz Wschowę Górne Nowe Miasto (Rolbiecki, 1951; Wróblewska, 1977).

Z przykładów XX-wiecznych interurbacji wspomnieć należy dwa zespoły miejskie — Koźle-Kędzierzyn i Chrzanów-Trzebinia (*Kędzierzyn-Koźle...*, 2001; *Ziemia chrzanowska i Jaworzno*, 1969; *Ziemia Kozieska...*, 1971, 1972), które powstały wskutek lokalizacji w drugim mieście ważnego węzła kolejowego, a w jego następstwie — licznych inwestycji przemysłowych<sup>7</sup>.

W wielu wypadkach lokalizacja węzła kolejowego lub stacji rozrządowej nie pociągała jednak za sobą rozwoju przemysłu, albo miał on w stosunku do nich charakter uzupełniający, jak w Zbąszyniu i Zbąszynku (od 1945 r.) (*Miasta polskie...*, T. 2, s. 670; Kwiatek, Lijewski, 1998, s. 1057—1058). Z uwagi na różnego rodzaju bariery (naturalne, polityczne) węzłowy dworzec kolejowy znalazł się w oddaleniu od miasta centralnego, a wokół niego wyrosło nowe miasto. Interesującym przykładem z przeszłości jest natomiast powstanie miasteczka Oleszyce koło Lubaczowa (1578—1896), wyspecjalizowanego w organizacji transportu płodów rolnych z Rusi do Gdańska (Krzysztofik, 2009).

Interurbacje, w których ośrodek wyspecjalizowany rozwinął się z uwagi na funkcje turystyczno-wypoczynkowe, należą do układów niezależnych, w związku z czym relacje z sąsiednim miastem nie zawsze są wyraźne. Często w zderzeniu wymagań osób odwiedzających miasto turystyczno-wypoczynkowe z ograniczoną sferą usług dostępnych w sąsiednim mieście centralnym to pierwsze współdziała w dużym stopniu również z pobliskim ośrodkiem stojącym wyżej w regionalnej hierarchii struktury osadniczej. Przykłady takich układów stanowią między innymi Rymanów z Iwoniczem-Zdrojem oraz Krosno (*Iwonicz-Zdrój*, 1984; *Krosno...*, 1973; *Rymanów...*, 1985) czy Ciechocinek z Aleksandrowem Kujawskim oraz Toruń (Nowakowska, 1957; Kwiatek, Lijewski, 1998, s. 70).

Dla interurbacji agregujących w sobie miasto o funkcjach religijnych można na ziemiach polskich wskazać trzy drogi rozwojowe. W pierwszej ośrodek pątniczy zostaje zintegrowany z miastem centralnym w jeden organizm miejski, co miało miejsce w przypadku Częstochowy i Częstochówki (Groch, 1996; *Częstochowa...*, 2002). W drugim przypadku ośrodek pątniczy wzmacnia swą pozycję w regionalnej sieci osadniczej (często przez rozwój nowej funkcji wyspecjalizowanej) i doprowadza do upadku miasta centralnego. Tak właśnie należy zilustrować *casus* miast Lanckorona-Kalwaria Zebrzydowska (1715—1934) oraz Czersk-Góra Kalwaria (1670—1870).

---

<sup>7</sup> Rozwój przemysłu został tu „wzmocniony” lokalnym górnictwem węgla kamiennego i rud cynkowo-olowiowych.



Ostatni przykład to degradacja prawno-administracyjna i ekonomiczna obu miast, czego przykładem są Rybotycze i Kalwaria Pałacowska (1717—około 1750), (*Miasta polskie...*, 1967, s. 359, 384; Książek, 1988).

Kwestią osobną w typologii funkcjonalnej interurbacji jest zagadnienie występowania w nich miast o funkcjach mieszkaniowych (funkcjonujących dzięki dojazdowi do pracy w sąsiednim większym ośrodku oraz wewnętrznym funkcjom endogenicznym).

W większości przypadków miasta tego typu występują w dużych aglomeracjach policentrycznych. Jednak w przestrzeni geograficznej Polski jest kilka mniejszych tego typu układów bicentrycznych (m.in.: Starachowice-Wąchock, Zdzeszowice-Leśnica, Kędzierzyn-Koźle-Ujazd), (*Miasta polskie...*, 1965, s. 543—545, 550—551; *Ziemia kozielska*, 1971, 1972; *Szkice z dziejów Leśnicy*, 1977, s. 161—165; Kwiatek, Lijewski, 1998, s. 406, 938, 982—983; *Kędzierzyn-Koźle...*, 2001). Zjawisko to można nazwać **interurbacją odwróconą** i jest to w większości przypadków końcowy etap istnienia takiego zespołu. Powstaje on w efekcie „depresji ekonomicznej”, wywołanej przez bardzo silny i dynamiczny rozwój miasta powstałego później (wyspecjalizowanego), które po pewnym czasie kumuluje niemal cały lokalny potencjał ekonomiczny, włącznie z funkcjami centralnymi. Dawne miasto centralne podtrzymuje swą niezależność praktycznie tylko dzięki czynnikowi tradycji miejskich. Jednak w większości przypadków jest to bardzo słaby impuls rozwojowy; po pewnym czasie i tak zostanie ono pozbawione samodzielności prawno-administracyjnej. Tak stało się w przypadku Starachowic i dawnego miasteczka Wierzbnika. Jego przestrzeń „awansowała” jednak, co interesujące, do rangi centrum miasta (*Miasta polskie...*, 1965, s. 543—545; Kwiatek, Lijewski, 1998, s. 982—983).

## Zakończenie

Interurbacje to formy przestrzenne osadnictwa występujące w różnych okresach historycznych i na różnych kontynentach (Ateny-Pireus, Helsinki-Espoo, Houston-Galveston, Kalkuta-Howrah, Lima-Callao, Londyn-Southwark, Pau-Lacq, Saint Paul-Minneapolis, Vänersborg-Trollhättan, Halle-Halle Neustadt, Seul-Inchon, Oakland-Berkeley koło San Francisco i inne). Na ziemiach Polski w okresie od XIII w. do XX w. powstało około 80 tego typu zespołów. Rozwój dalszych kilkudziesięciu można zdefiniować jako podobny do interurbacji. Ostrożnie można przyjąć, że w badanych w pracy układach funkcjonowało około 10—15% wszystkich miast, które kiedykolwiek powstały na ziemiach polskich. Tak wysoki odsetek dowodzi, że zespoły interurbacyjne stanowiły istotny element rozwoju regionalnych układów osadniczych.

Jednocześnie trzeba zwrócić uwagę na fakt stosunkowo słabej trwałości interurbacji. W większości przypadków dualna polaryzacja funkcji miejskich jest zjawiskiem przejściowym. Nie trwa z reguły więcej niż 50 lat. Z kolei zespoły, które oparły się unifikacji często tracą charakter interurbacji jako układu uzupełniającego się. Tworzą różnego typu aglomeracje policentryczne, w których każdy z ośrodków spełnia zarówno funkcje centralne, jak i wyspecjalizowane. Określić je można jako układy miast konkurencyjnych, rywalizujących, a nie współdziałających. Procesowi temu sprzyja współcześnie (od lat osiemdziesiątych, a zwłaszcza po 1989 r.) restrukturyzacja i spadek znaczenia funkcji przemysłowych, przy jednoczesnym wzroście znaczenia działalności usługowych — endogenicznych i egzogenicznych. Zjawisko to dobrze widoczne było między innymi w Koźlu i Kędzierzynie. Pierwsze z miast uzupełniało funkcje centralne wyspecjalizowanymi (przemysłowymi), w drugim zaś następował ewolucyjny (ograniczenia okresu socjalistycznego) wzrost sfery handlowo-usługowej (*Kędzierzyn-Koźle...*, 2001). Zmiany funkcjonalne widoczne są także w przypadku tych par miast, które nie podlegały integracji przestrzenno-administracyjnej. W tym przypadku konkurencja jest o tyle bardziej zaawansowana, że dotyczy dwóch osobnych miast, a nie jak poprzednio dzielnic.

Kolejny problem stanowi kwestia zasadności wydzielenia interurbacji w epoce pomiaru odległości skalą czasu, a nie odległości geograficznej. Rosnąca dostępność komunikacyjna oraz mobilność społeczeństwa powodują, że poszczególne miasta kooperują z jednostkami, z którymi współpraca im się opłaca, a nie z tymi, które leżą w sąsiedztwie. W wielu przypadkach, zwłaszcza na obrzeżach dużych aglomeracji i konurbacji, miejscowości takich może być nawet kilka. Analogiczne zjawiska występują także w sąsiedztwie dużych miast.

Biorąc pod uwagę wszystkie wspomniane wątpliwości, interurbacje mają (bądź zyskują) współcześnie charakter miast bliźniaczych, dla których w równym stopniu istotna jest bliskość przestrzenna, jak i relacje z otoczeniem leżącym poza danym układem. Globalizacja gospodarki oraz układów powiązań przestrzennych sprawia, że impulsy pobudzające i rozwojowe współczesnych miast mają swe źródło i ujście z dala od rynków lokalnych. Rynki lokalne w coraz większym stopniu mają więc tylko charakter uzupełniający.

## Literatura

- Adamski F., 1975: Nowa Huta na tle procesów urbanizacyjnych Polski powojennej. *Roczniki Nauk Społecznych*, T. 3, s. 223—237.
- Aglomeracje miejskie w Polsce. Pojęcie i terminologia, 1973. *Biuletyn KPZK PAN*, z. 79.
- Beaujeu-Garnier J., Chabot G., 1971: *Zarys geografii miast*. Warszawa, 513 s.

- Bipolarny rozwój aglomeracji — kierunki rozwoju układów bipolarnych, 2003. Biuletyn KPZK PAN, z. 209, s. 159.
- Böhm-Drożdżyński T., 1987: Dzieje Bojanowa. Poznań.
- Braniewo, 1995. Red. S. Achremczyk, A. Szorc. Olsztyn, 340 s.
- Częstochowa. Dzieje miasta i klasztoru jasnogórskiego. T. I: Okres staropolski, 2002. Red. R. Kołodziejczyk, F. Kiryk. Częstochowa.
- Dzieje Sochaczewa i ziemi sochaczewskiej. Studia i materiały, 1970. Red. S. Russocki. Warszawa, 175 s.
- Dzierżoniów. Zarys monografii miasta, 1998. Red. S. Dąbrowski. Wrocław—Dzierżoniów, 497 s.
- Dziewoński K., Grabowiecki R., Karłowicz R., Zarzycki J., 1973: Pojęcie i terminologia dotycząca aglomeracji miejskich. Próba podsumowania dyskusji. W: Aglomeracje miejskie w Polsce. Pojęcie i terminologia. Biuletyn KPZK PAN, z. 79, s. 181—185.
- Dziewoński K., Jerczyński M., 1977: Statystyczna charakterystyka miast. Funkcje dominujące. Statystyka Polski [Warszawa], nr 85, 116 s.
- Eberhardt P., Heřman S., 1973: Podstawowe pojęcia dotyczące zagadnień aglomeracji miejskich. W: Aglomeracje miejskie w Polsce. Pojęcie i terminologia. Biuletyn KPZK PAN, z. 79, s. 29—41.
- Garbacz D., 1994: Stalowa Wola 1945—1953. Czas nadziei. T. 3. Stalowa Wola, 261 s.
- Garreau J., 1991: Edge Cities. Life on a new frontier. New York, 548 s.
- Groch J., 1996: Miastotwórcza funkcja sanktuarium jasnogórskiego. Peregrinus Cracoviensis, z. 3, s. 205—218.
- Grzeszczak J., 1998: Przesunięcie „miasto-wieś” w przemyśle krajów europejskich. Zeszyty IGiPZ PAN, nr 55, 67 s.
- Guzicka J., 1970: Organiczny zespół miejski. Warszawa, 179 s.
- Hall P., 1997: Modelling the post-industrial city. Futures, vol. 29, s. 311—322.
- Historia Elbląga. T. 1, 1993. Red. S. Gierszewski, A. Groth. Gdańsk, 303 s.
- Historia Torunia. T. 1, 1999. Red. M. Biskup. Toruń, 343 s.
- Historia Torunia. T. 2, cz. 1, 1992. Red. M. Biskup. Toruń, 260 s.
- Historia Torunia. T. 2, cz. 3, 1996. Red. M. Biskup. Toruń, 483 s.
- Iwonicz-Zdrój. Monografia, 1984. Red. J. Cwanek i in. Iwonicz Zdrój, 232 s.
- Jakubowicz E., Ciok S., 2003: Wybrane problemy układów bipolarnych w sieci osadniczej, W: Bipolarny rozwój aglomeracji — kierunki rozwoju układów bipolarnych. Red. Z. Ziolo. Biuletyn KPZK PAN, z. 209, s. 59—73.
- Kaplan D.H., Wheeler J.O., Holloway S.R., Hodler T.W., 2004: Urban Geography. Hoboken, 484 s.
- Kędzierzyn-Koźle. Monografia miasta, 2001. Red. E. Nycz, S. Senft. Opole, 463 s.
- Kiryk F., 1972: Z badań nad urbanizacją Lubelszczyzny w dobie jagiellońskiej. Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP w Krakowie, nr 43, s. 93—165.
- Kiryk F., 1994: Urbanizacja Małopolski: województwo sandomierskie XIII—XVI wiek. Kielce, 180 s.
- Kiryk F., Kryszalowicz U., 1986: Rzemiosło krzeszowickie na tle dziejów wsi i miasta. Krzeszowice, 158 s.
- Krosno. Studia z dziejów miasta i regionu, T. 2. 1973. J. Garbacz. Krosno, 486 s.
- Krzysztofik R., 2003: Rozmieszczenie miast i umiastowienie obszaru Polski w okresie od XIII do XX wieku. Maszynopis rozprawy doktorskiej. Sosnowiec.
- Krzysztofik R., 2009: Układ lokalizacyjny miast typu system — sieci na obszarze Polski. Katowice.
- Książek M., 1988: Zagadnienia genezy rozplanowania i typologii miast prywatnych XVI, XVII wieku w południowej Małopolsce. Kraków, 248 s.

- Kuciński K., 2003: Koncepcja bipolarnego rozwoju Łodzi i Warszawy. W: Bipolarny rozwój aglomeracji — kierunki rozwoju układów bipolarnych. Red. Z. Ziło. Biuletyn KPZK PAN, z. 209, s. 75—93.
- Kuciński K., Kudłacz T., Markowski T., Ziobrowski Z., 2002: Zintegrowany rozwój aglomeracji a konkurencyjność polskiej przestrzeni. Studia KPZK PAN, T. 111, 216 s.
- Kudłacz T., Markowski T., Stawasz D., 2003. Bipolarność w systemie osadniczym kraju — kontekst teoretyczny i praktyczny. W: Bipolarny rozwój aglomeracji — kierunki rozwoju układów bipolarnych. Z. Ziło. Biuletyn KPZK PAN, z. 209.
- Kwiatkiewicz J., Lijewski T., 1998: Leksykon miast polskich. Warszawa, 110 s.
- Kwiatkiewicz A., 1996: Krzeszowice — studium funkcjonalne małego miasta. Czasopismo Geograficzne, T. 67, z. 3—4, s. 365—375.
- Liszewski S., 2002: Aglomeracja miejska — geneza. Przemiany. W: Współczesne formy osadnictwa miejskiego i ich przemiany. 15. Konwersatorium Wiedzy o Mieście. Red. I. Jażdżewska. Łódź, s. 21—34.
- Liszewski S., Maik W., 2000: Osadnictwo. Geografia Świata. T. 19. Poznań, 350 s.
- Łowicz. Dzieje miasta, 1986. Red. R. Kołodziejczyk. Warszawa—Łowicz, 632 s.
- Maik W., 1976: Analiza funkcjonalna sieci osadniczej podregionu kalisko-ostrowskiego. Ser. Geografia nr 11. Poznań, 113 s.
- Miasta polskie w tysiącleciu, T. 1, 2, 1965—1967. Red. M. Siuchniński. Wrocław—Warszawa—Kraków—Gdańsk, 703 s.
- Multipolar patterns of urban development — Polish perspective, 2002. Red. T. Markowski, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 201, 179 s.
- Narodowy atlas Polski, 1973—1978. Wrocław—Warszawa—Kraków—Gdańsk.
- Nelson M.K., 2005: Rethinking Agglomeration Economies and Role of the Central City. The Public Accounting Industry in Chicago and Minneapolis-St. Paul. Journal of Planning Education and Research, T. 24, s. 331—341.
- Nowakowska L., 1957: Ciechocinek. W: Studia geograficzne nad aktywizacją małych miast. Red. K. Dziewoński i in. Warszawa, s. 285—300.
- Pazyra S., 1959: Geneza i rozwój miast mazowieckich. Warszawa, 449 s.
- Piotrowski W., 1969: Czy Warszawa łączy się z Łodzią. W: Socjologiczne zagadnienia stolicy i aglomeracji. Red. S. Nowakowski. Warszawa, s. 383—402.
- Poniatowska-Jaksch M., 2002: Rozwój lokalny w strefach bipolarnych (na przykładzie Warszawy i Łodzi). W: Multipolar patterns of urban development — Polish perspective. Red. T. Markowski, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 201, s. 23—42.
- Raków — ognisko arianizmu, 1968. Red. S. Cynarski. Kraków, 229 s.
- Rolbiecki G.J., 1951: Prawo przemysłowe miasta Wschowy. Poznań, 578 s.
- Rymanów. Dzieje miasta i Zdroju, 1985. Red. F. Kiryk. Rzeszów, 426 s.
- Sakowska-Knapp B., 1991: Zespół miast Tarnobrzeg, Sandomierz, Stalowa Wola. Analiza planów zagospodarowania przestrzennego z lat 1937—1983. Warszawa, 163 s.
- Sanok. Dzieje miasta, 1995. Red. F. Kiryk. Kraków, 1011 s.
- Soja M., 1986: Huta im. Lenina a miasto Kraków. Czasopismo Geograficzne, T. 57, z. 4, s. 565—568.
- Stasiak A., 1973: Rozwój aglomeracji w Polsce. Warszawa.
- Statystyka miast i osiedli 1945—1965, 1967. Red. H. Białczyński. Ser. Statystyka Regionalna. Z. 6. Warszawa, 965 s.
- Szkice kędzierzyńsko-kozielskie. T. 1, 1985. Red. S. Senft. Opole, 236 s.
- Szkice kędzierzyńsko-kozielskie. T. 2, 1987. Red. S. Senft. Opole, 163 s.
- Szkice z dziejów Leśnicy, 1977. Red. F. Hawranek. Opole, 206 s.
- Szmytkie R., 2005a: Boguszów-Gorce — zespół małych miast. W: Problemy rozwoju małych miast w wymiarze lokalnym i regionalnym. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 220, s. 145—155.

- Szmytkie R., 2005b: Dezintegracja miast-zlepieńców. W: Współczesne procesy urbanizacji i ich skutki. 18. Konwersatorium Wiedzy o Mieście. Red. I. Jażdżewska. Łódź, s. 379—387.
- Szymańska D., Stachowski J., Rudnicki R., 1995: Miasto i gmina Janikowo — wczoraj, dziś, jutro. Toruń—Janikowo, 120 s.
- Trafas K., 2003: Układ metropolitalny a bipolarny. W: Bipolarny rozwój aglomeracji — kierunki rozwoju układów bipolarnych. Red. Z. Zioło. Biuletyn KPZK PAN, z. 209, s. 95—113.
- Wiśniewski E., 2002: Kooperacja gospodarcza dipola Koszalin-Kołobrzeg. W: Multipolar patterns of urban development — Polish perspective. Red. T. Markowski, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN, z. 201, s. 73—82.
- Wróblewska G., 1977: Rozplanowanie nowożytnych miast w Wielkopolsce od XVI do końca XVIII w. Warszawa—Poznań, 222 s.
- Zbąszyń. Zarys dziejów miasta, 1985b. Zielona Góra, 105 s.
- Ziemia chrzanowska i Jaworzno, 1969. Red. B. Ferens. Kraków, 498 s.
- Ziemia kozielska. Studia i materiały. T. 1, 1971. Red. J. Kroszel. Opole, 316 s.
- Ziemia kozielska. Studia i materiały. T. 2, 1974. Red. J. Kroszel. Opole, 275 s.
- Ziemia kozielska. Studia i materiały. T. 2, 1972. Red. J. Kroszel. Opole, 388 s.
- Zioło Z., 2003. Model funkcjonowania układu bipolarnego. W: Bipolarny rozwój aglomeracji — kierunki rozwoju układów bipolarnych. Red. Z. Zioło. Biuletyn KPZK PAN, z. 209, s. 29—51.

Роберт Кшиштофик

ИНТЕРУРБАЦИИ ТЕРРИТОРИИ ПОЛЬШИ  
— ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ И ИСТОРИЧЕСКИЙ ПОДХОДЫ

Резюме

Статья обсуждает один из видов форм поселений, каким являются города-близнецы, то есть соседствующее города об иных функциях и генезисе. В статье представлено современное состояние научных исследований городов-близнец и предложено собственные решения, касающиеся типологии. В связи со сложными механизмами развития интерурбации, типичное так для агломерации, как и для конурбации, указано цель называть их мешенными системами. Развинуто также до сих пор существующую типологию интерурбации, предлагая следующие критерии, разрешающие сравнивать разные виды городских ансамблей (генетическое, динамическое, историческое, зависимое от степени сложности, величества, экономической базы, функциональное). Отдельные виды интерурбации обсуждено в географическо-историческом контексте. Подчеркнуто роль близнячих форм поселений во времени и в пространстве на землях современной Польши. Замечено их переходность, а что с этим связано — кратковременность функционирования.

INTERURBATIONS IN THE AREA OF POLAND  
IN GEOGRAPHICAL-HISTORICAL PERSPECTIVE

Summary

The aim of this paper is to pay attention to important geographical problem, i.e. interurbations and to present the role, which they play in regional settlement systems. The term interurbation, introduced into the geography more than the half of century ago, did not see the separate theoretical-explaining or empirical study done in the Polish geographical literature.

The given paper is an attempt to solve both of above-mentioned currents. But the common background is the geographical-historical aspect of explanations presented.

This study emphasizes that in respect of specific spatial-functional connection scheme the interurbations can be considered from the point of view of agglomerations as well as conurbations. The overlapping of elements typical for two different types of settlement patterns induced the author of the given paper to treat them as the separate form, which is only subordinated to so-called twin cities.

Finally the interurbation was defined as the complex of two neighbouring, nearly located (to 10—12 km) cities of different, but complementary functions and thus unifying the whole pattern.

Figure 1 and table 1 serve to present the picture of interurbations in Poland. In the first case the most essential elements defining the development mechanism of the pattern discussed were pointed out. The table was constructed to present the selected socio-economical features differing both types of cities and being a part of interurbation.

In the further part of the paper the typology of interurbations was made basing on criteria as follows:

- genetic,
- dynamical (legal-administrative),
- historical,
- complexity,
- size,
- economical base,
- functional.

The list of typological criteria presented was constructed to include different elements of geographical research: spatial, economical, functional or social. Particular criteria were supported by examples from contemporary and historical interurbations, located in the area of Poland.

Interurbations in the area of Poland played the essential role in the shaping of regional settlement networks. In the period from the 13<sup>th</sup> century till the 20<sup>th</sup> century about 80 complexes of this type originated. It can be assumed in a rather careful way that in patterns investigated in this study about 10—15% of all cities functioned, which ever originated in Polish lands. It seems that the high number of cities located in twin patterns of this type should cause larger interest in this problem.

Actual problem is still the question of necessity to distinguish interurbation in the epoch of distance measuring in the scale of time not in geographical distance. Taking into account every above-mentioned doubt, interurbations can contemporarily have the character of twin cities, where spatial nearness as well as relations with neighbourhood lying beyond the given pattern is treated to an equal degree. Economy and spatial connection scheme globalisation causes that stimulating and development impulses of the contemporary cities have their source and mouth back from local markets. But the last-mentioned ones to larger and larger degree have only completing character.