

STRESZCZENIE ROZPRAWY DOKTORSKIEJ PT.

Ścieżki rozwoju miast województwa łódzkiego

Rozprawa doktorska wpisuje się w teorię zależności od ścieżki (*path dependence theory*). Teoria ta powstała w latach 80. XX w. i miała posłużyć do wyjaśnienia procesów adaptacji nowych technologii i rozwoju przemysłu, zyskała również popularność w naukach społecznych m.in. w socjologii, naukach politycznych oraz geografii ekonomicznej. Głównym założeniem twórców koncepcji było zwrócenie uwagi na znaczenie historii i powiązanie kluczowych decyzji podjętych w przeszłości ze stanem aktualnym oraz przyszłym. Znalazła zastosowanie w wyjaśnianiu dynamicznych procesów ekonomicznych, społecznych czy przestrzennych, o charakterze przypadkowym, które są nieodwracalne lub trudne do zmiany. Koncepcja jest także wykorzystywana do wyjaśnienia wyników nietypowych, które nie są zgodne z przewidywaniami ogólnie przyjętych teorii. W geografii teoria posłużyła do wyjaśnienia lokalizacji i koncentracji działalności gospodarczej w przestrzeni oraz mechanizmów rozwoju różnego rodzaju jednostek przestrzennych tj. miasta, regiony.

PRZEDMIOTEM BADAŃ pracy były 43 miasta tworzące sieć miejską województwa łódzkiego (jednostki osadnicze posiadające prawa miejskie 1 stycznia 2011 r.; z badań wyłączono stolicę województwa – Łódź), a **PODMIOTEM** – ścieżki rozwoju tych miast. Autorka sformułowała następujące **HIPOTEZY BADAWCZE**:

1. Rozwój demograficzny miasta wpływa na złożoność jego ścieżki rozwoju (im ludniejsze miasto tym bardziej złożona jego ścieżka rozwoju);
2. Głównym czynnikiem decydującym o rozwoju miast jest jego lokalizacja/położenie w przestrzeni.

Wyznaczone zostały następujące **CELE PRACY**:

1. Weryfikacja przyjętych hipotez;
2. Prześledzenie ścieżek rozwoju badanych miast na trzech płaszczyznach: społeczno-kulturowej, gospodarczej i administracyjnej, od momentu ich powstania do 2011 r.;
3. Określenie wpływu położenia/lokalizacji danego miasta na jego rozwój.

Za punkt początkowy rozwoju ścieżki przyjęto otrzymanie przez jednostkę praw miejskich. Autorka założyła, że przez cały okres istnienia miasta rozwijana była ścieżka handlowo-rzemieślnicza/usługowa.

Badane ośrodki tworzyły zbiór niejednorodny. W jego skład wchodziły jednostki stare, o średniowiecznym rodowodzie (36 jednostek) oraz miasta młode lokowane w XIX i XX w. (7 jednostek). Dla miast lokowanych do 1793 r. autorka wyznaczyła czynniki inicjujące rozwój ścieżki (przyspieszające nadanie praw miejskich). Były to: warunki naturalne środowiska geograficznego (położenie nadrzeczne badanych miast); położenie badanych miast względem szlaków komunikacyjnych oraz status własnościowy miasta. Osobną kategorię utworzyły miasta lokowane po 1793 r. Były to ośrodki, o których powstaniu decydował przemysł (6 miast). Jedynym wyjątkiem były Koluszki, których lokacja związana była z komunikacją (stacja węzłowa kolei).

Na podstawie przeprowadzonych badań dla okresu do 1793 r. autorka wyróżniła 6 typów ścieżek: administracyjną (12 miast), akademicką (2), komunikacyjną (16), przemysłową (1), specjalizacji rzemieślniczej (8) oraz noclegową (1). W latach 1793-1939 najintensywniej rozwijana była ścieżka przemysłowa, która wykształciła się w 19 miastach. Kontynuowana była ścieżka administracyjna (15 miast). Również, tak jak w wiekach wcześniejszych rozwijano ścieżkę

komunikacyjną (7 miast) oraz akademicką (2). Do nowych typów ścieżek zainicjowanych w latach 1793-1939 należały: rezydencjonalna (1 miasto); wypoczynkowo-turystyczna (3) i zdrowotna (2).

W okresie po 1945 r. najpowszechniej występującym typem ścieżki była ścieżka przemysłowa, która pojawiła się w 39 miastach. Dość powszechnie występowała również ścieżka administracyjna, która najczęściej miała tradycje średniowieczne (20 miast). Kontynuacją ścieżki akademickiej była ścieżka naukowo-badawcza, którą odnotowano w 16 miastach. Znacząco wzrosła liczba miast ze ścieżką wypoczynkowo-turystyczną (z 3 do 8 jednostek). W 9 ośrodkach zaobserwowano ścieżkę komunikacyjną. Do 2 miast ze ścieżką zdrowotną dołączyło trzecie – Zgierz. Wyróżniono także 2 nowe typy ścieżek. Pierwszy z nich, ścieżka kulturowa, wystąpił w 10 miastach, drugi – ścieżka wyspecjalizowanego handlu hurtowego w 2. Reasumując, do 2011 r. w badanych miastach wyróżniono 11 typów ścieżek rozwojowych. Miasta zostały podzielone ze względu na stopień rozbudowania ścieżki. Wyróżniono ścieżki proste (17 miast), złożone (13 miast) i wielokrotnie złożone (13 miast).

Przeprowadzone badania pozwoliły na weryfikację przyjętych hipotez. Pierwsza z nich zakładała, że rozwój demograficzny wpływa na złożoność ścieżki rozwoju miasta. Hipoteza ta została zweryfikowana pozytywnie. Zaobserwowano silną zależność pomiędzy stopniem rozbudowania ścieżki rozwoju miasta a liczbą jego ludności ($r-P=0,548$ $p<0,001$). W drugiej z hipotez przyjęto, że głównym czynnikiem decydującym o rozwoju miast jest jego lokalizacja/położenie w przestrzeni. Tę hipotezę autorka zweryfikowała negatywnie. Położenie miasta miało znaczenie jedynie w okresie przedprzemysłowym (do 1793 r.) jako czynnik inicjujący lokację. W tym okresie zaobserwowano przeciętną (istotną statystycznie) zależność pomiędzy czasem lokacji badanych miast a ich położeniem względem sieci rzek ($r-S=0,33$; $p=0,005$) oraz względem sieci komunikacyjnej ($r-S=-0,49$; $p=0,002$). Dla lat 1793-1939 autorka przyjęła, że o rozwoju miasta decydowało położenie na linii kolejowej. Oceny wpływu kolei na rozwój miasta dokonano na podstawie przyrostu ludności w okresie pomiędzy rozpoczęciem budowy linii i 10 lat później. Jeżeli średnie tempo wzrostu liczby ludności przekroczyło 25% to uznawano, że przeprowadzona linia kolejowa miała wpływ na rozwój miasta (do grupy tej zaliczono 8 miast). Jednak zdaniem autorki wyniki te nie potwierdzają wiodącej roli położenia (komunikacyjnego) w rozwoju miast, które miało jedynie charakter wspomagający. Lata 1793-1939 to czas rozkwitu demograficznego badanych miast, który spowodowany był zachodzącymi w tym okresie procesami uprzemysłowienia. Wysokie tempo przyrostu liczby ludności zauważono praktycznie we wszystkich badanych jednostkach. Po 1945 r. zbadano położenie badanych miast na tle systemu komunikacyjnego województwa łódzkiego (sieci autostrad i dróg krajowych oraz linii kolejowych; stan na 2011 r.). Również w tym okresie położenie nie było głównym czynnikiem rozwoju miast (zaobserwowano zależność nieistotną statystycznie).