

# PRZESTRZENNE ODDZIAŁYWANIE ZAKOPANEGO I NOWEGO TARGU NA TLE POWIĄZAŃ SPOŁECZNO-GOSPODARCZYCH NA PODHALU

Paweł Kretowicz\*

*Zakład Geografii Ludności, Osadnictwa i Rolnictwa, Instytut Geografii i Gospodarki  
Przestrzennej UJ, ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków*

Kretowicz P., 2009, Przestrzenne oddziaływania Zakopanego i Nowego Targu na tle powiazań społeczno-gospodarczych na Podhalu, *Czasopismo Geograficzne* 80(4):241–256.

Artykuł wpłynął do redakcji 18.06.2010; po recenzji zaakceptowany 15.11.2010.

---

## Streszczenie

Artykuł przedstawia genezę współczesnych związków społeczno-gospodarczych w obrębie Podhala wraz z próbą określenia zasięgu oddziaływania przestrzennego największych miast tego regionu. Wykorzystano cztery sposoby badania wzajemnego oddziaływania przestrzennego dla Zakopanego i Nowego Targu. Pod uwagę wzięto takie mierniki jak dojazdy do pracy, dojazdy do szkół średnich, usługi wyższego rzędu (szpitale miejskie), a także funkcjonowanie komunikacji autobusowej o zasięgu ponadlokalnym. Analizę rozkładu przestrzennego analizowanych zjawisk poprzedzono charakterystyką uwarunkowań historyczno-kulturowych, a także powiazań istniejących w tym regionie w okresie realnego socjalizmu. Głównym rezultatem przeprowadzonych badań jest wskazanie obszarów o dominacji oddziaływania Zakopanego i Nowego Targu, które nie zawsze pokrywały się z przebiegiem granic administracyjnych. Określono również szereg przyczyn istniejących różnicowań przestrzennych mających swoje źródło zarówno w cechach fizycznogeograficznych, historii, a także różnicowaniu kulturowym badanego regionu. Podkreślono również utrzymujący się stopień trwałości powiazań społeczno-przestrzennych niektórych miejscowości z miastami powiatowymi, które nie zostały osłabione nawet przez nowy podział administracyjny.

---

## Wprowadzenie

Celem niniejszego opracowania jest rozpoznanie charakteru, siły i kierunków powiazań społeczno-ekonomicznych gmin i miejscowości podhalańskich z ośrodkami wyższego rzędu, znajdującymi odbicie w przestrzennym różnicowaniu zasięgu dojazdów ludności do Nowego Targu i Zakopanego. Obydwa mia-

sta od 1999 r. pełnią rolę siedzib powiatów, gdzie skoncentrowane są różnego rodzaju usługi o zasięgu ponadlokalnym. Specyficzny układ społeczno-przestrzenny tych dwóch blisko ze sobą związanych ośrodków wynika z położenia w obrębie historycznego regionu Podhala, a także z wysokiej atrakcyjności turystyczno-krajobrazowej całego regionu, przede wszystkim powiatu ta-

---

\* E-mail: p.kretowicz@geo.uj.edu.pl

trzańkiego. Świadczy to o ponadregionalnej roli Podhala jako regionu turystycznego o zasięgu ogólnopolskim, a także symbolu polskiej kultury znajdującego odbicie w kultywowaniu tradycji, zwyczajów i patriotyzmu przez grupę etnograficzną górali. Znaczne zróżnicowanie kulturowe współczesnego Podhala wynika z uwarunkowań historycznych. Już w dwudziestoleciu międzywojennym wyodrębniono tam aż osiem grup etnograficznych [Leszczycki 1938]. Region ten pozostał w kręgu zainteresowań geografów społeczno-ekonomicznych również po wojnie, szczególnie z ośrodka krakowskiego [m.in. Górz 1994, 2002, 2003, Guzik 2003, 2003a, 2004].

W opracowaniu skoncentrowano się na przestrzennym oddziaływaniu Nowe-

go Targu i Zakopanego na początku XXI w. i porównaniu ich z przestrzenną strukturą dojazdów ludności do pracy na Podhalu w okresie realnego socjalizmu. Z powodu trudności w uzyskaniu aktualnych danych o dojazdach do pracy przestrzenny wymiar powiązań społeczno-ekonomicznych określono za pomocą dojazdów do szkół średnich, korzystania ze szpitali powiatowych oraz funkcjonowania lokalnych przewoźników świadczących usługi pomiędzy analizowanymi powiatami.

### Zakres opracowania

W granicach badanego obszaru znajdują się tereny włączone do Polski w 1920 r.: część Orawy (gminy Jabłonka



Ryc. 1. Gminy powiatów nowotarskiego i tatrzańskiego wraz z lokalizacją wybranych miejscowości w 2008 r.: 1 – siedziby powiatów, 2 – siedziby gmin, 3 – wybrane miejscowości, 4 – granice gmin, 5 – granice powiatów.

Fig. 1. The municipalities of Nowotarski and Tatrzański counties along with the location of the selected villages in 2008: 1 – county seats, 2 – municipality seats, 3 – selected villages, 4 – municipality borders, 5 – county borders.

i Lipnica Wielka) oraz Spiszu (gmina Łapsze Niżne, wschodnia część gminy Bukowina Tatrzańska, południowo-wschodnia część gminy Nowy Targ). Współcześnie, głównym miejscem pracy dla wiejskiej ludności Podhala jest blisko 34-tysięczny Nowy Targ, dokąd w 2006 r. dojeżdżało 3511 osób w porównaniu z 2243 osobami dojeżdżającymi do 27-tysięcznego Zakopanego. Na trzecim miejscu plasuje się nie uwzględniona w niniejszym opracowaniu 13-tysięczna Rabka-Zdrój – 1103 osób dojeżdżających (według danych Banku Danych Regionalnych GUS). Należy dodać, że przytaczane dane nie obejmują osób prowadzących własną działalność gospodarczą, których w powiecie tatrzańskim jest z pewnością więcej.

Obszar badań stanowią powiaty nowotarski (1474 km<sup>2</sup>, 184,7 tys. mieszkańców w 2008 r.) i tatrzański (472 km<sup>2</sup>, 65 tys. mieszkańców w 2008 r.). Omawiany obszar stanowi 12,8% powierzchni oraz zamieszkuje w nim 7,6% ludności województwa małopolskiego (ryc. 1).

W 2008 r. w powiecie nowotarskim znajdowało się 15 gmin (12 wiejskich, 2 miejsko-wiejskie, 1 miejska). Poza stolicą powiatu największe z nich to: gmina wiejska Nowy Targ (22,5 tys. mieszkańców) i Czarny Dunajec (21,5 tys. mieszkańców). W powiecie nowotarskim pod uwagę wzięto w sumie 88 miejscowości. W powiecie tatrzańskim w 2008 r. znajdowało się 5 gmin, w tym jedna gmina miejska Zakopane. Największą gminą wiejską jest Bukowina Tatrzańska (12,6 tys. mieszkańców). W powiecie tatrzańskim pod uwagę wzięto łącznie 24 miejscowości.

## Przegląd literatury

Przestrzenne związki i relacje pomiędzy ośrodkami miejskimi, a także miastami i ich otoczeniem stanowią tradycyjne pole badawcze geografii społeczno-ekonomicznej. Wśród wielu ist-

niejących podejść do tego problemu największą popularnością cieszyły się badania przepływów ludności, a szczególnie dojazdów do pracy [Lijewski 1967, Cegielski 1977, Gawryszewski, Potrykowska 1980, Ohme 1988, Zborowski 2002]. Analizy migracji wahadłowych bardzo często są podstawą delimitacji regionów o różnych cechach społeczno-gospodarczych, wskazują na niefortunne przeprowadzenie istniejących granic administracyjnych, a także przyczyniają się do wyznaczenia obszarów oddziaływania miast z punktu widzenia ich funkcji [Gocał, Rakowski 1991, Łodyga 1995, Zborowski 2005]. Najczęściej dojazdy do pracy badane są w celu wyznaczenia zasięgu oddziaływania dużego miasta [Dzieciuchowicz 1979, Hołowiecka 2004]. Badanie oddziaływań miast w sieci osadniczej cieszyło się większym zainteresowaniem badaczy w okresie przeprowadzania w Polsce Spisów Kadrowych. Obszerne studia, w których wykorzystano dane o dojazdach do pracy wykonane zostały, między innymi, przez Namysłowskiego [1980] oraz Korcellego i in. [1981]. Obecnie próbuje się powracać do badań oddziaływania miast jako zasięgu dojazdów do pracy w kontekście przemian społeczno-gospodarczych okresu transformacji [Długosz, Zborowski 1995, Zborowski 2009]. W mniejszym zakresie koncentrowano się na badaniach wzajemnego zasięgu oddziaływania wielu jednostek w jednym regionie – wyróżnić tu można prace traktujące o związkach pomiędzy dwoma miastami [Rydz 1984, 1988, Szymańska, Hołowiecka 2000] lub w obrębie sieci miast [Runge 1991, 1998, Sobala-Gwosdz 2005]. Prowadzono również badania powiązań dużego miasta z mniejszymi ośrodkami położonymi w ich strefie oddziaływania [Litwińska 2007, Zuzańska-Żyśko 2007].

Ośrodki miejskie to jednak nie tylko zgrupowanie miejsc pracy, ale także szeregu usług wyższego rzędu, z których

korzysta ludność zamieszkała w otaczającym obszarze. Oddziaływanie sieci usług znajduje odbicie w dojazdach do miasta w trybie codziennym (szkoły ponadpodstawowe), cyklicznym (zakupy, niektóre instytucje administracyjne, obiekty rozrywki i rekreacji) lub epizodycznym (ośrodki zdrowia, szpitale, biblioteki, sądy itp.). W największym stopniu badania przestrzennego oddziaływania miast w zakresie usług dotyczyły dojazdów do szkół ponadpodstawowych [Namysłowski 1977, Guzik 1997, Nawrot 2001, Jazewicz 2003]. Oddziaływanie miasta wyznacza się często na podstawie korzystania ludności z usług podstawowych, badając miejsce zamieszkania ludności dokonujących zakupów w mieście [Chaberko 2009]. Nieco mniej uwagi poświęcono obszarom oddziaływania innych usług publicznych, takich jak biblioteka miejska [Kretowicz 2010].

### **Przestrzenne powiązania Nowego Targu i Zakopanego w czasach realnego socjalizmu**

Odmiernym kierunkom rozwoju gospodarczego Nowego Targu i Zakopanego po II wojnie światowej towarzyszył stały i dynamiczny wzrost liczby ludności. Postępujący proces uprzemysłowienia w szczególności cechował Nowy Targ, natomiast Zakopane rozwijało się jako ośrodek turystyczny. Pierwszy spadek liczby ludności w Zakopanem zaobserwowano w 1988 r., a trzy lata później w Nowym Targu. Omawiane miasta przez całą powojenną historię pełniły funkcje administracyjne jako siedziby gromad i gmin miejskich. Do 1973 r. Nowy Targ był stolicą powiatu, który obejmował praktycznie cały obszar Podhala poza Zakopanem, które w owym czasie stanowiło oddzielny powiat miejski. Nowy podział administracyjny, po zniesieniu powiatów, był nieco odmienny od współczesnego. W 1976 r. rozporządzenie Ministra Administracji, Go-

spodarki Terenowej i Ochrony Środowiska przyczyniło się do zwiększenia centralizacji władzy w terenie, skutkiem czego połączono gminy Spytkowice i Raba Wyżna, Szaflary i Biały Dunajec oraz Lipnica Wielka i Jabłonka (Dz. U. 1976 nr 1 poz. 12). Dalsze zmiany przyniosło w 1977 r. kolejne rozporządzenie, na podstawie którego utworzono gminę tatrzańską obejmującą gminę Poronin, części gmin Biały oraz Czarny Dunajec i sołectwa: Kościelisko, Dzianisz oraz Witów [Dz. U. 1977 nr 20 poz. 82].

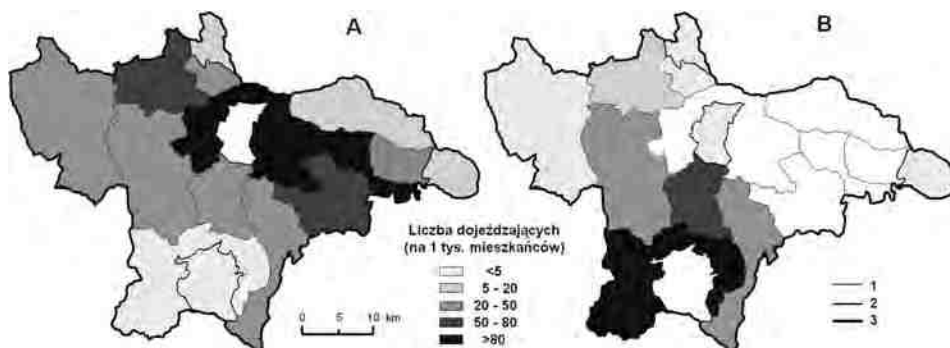
Nowy Targ i Zakopane w czasach realnego socjalizmu posiadały zasadniczo odmienne funkcje. Według Rajmana [1983], Nowy Targ był śródgórskim miastem o funkcji przemysłowej z dominantą usługową o oddziaływaniu nie tylko w skali lokalnej, ale również subregionalnej. Natomiast Zakopane reprezentowało funkcję typowo usługową związaną z infrastrukturą turystyczną, hotelarstwem i rekreacją. Najważniejszym zakładem pracy w regionie była uruchomiona w 1955 r. Fabryka Obuwia w Nowym Targu zatrudniająca w szczytowym okresie, pod koniec lat 60. XX w., ponad 7 tys. pracowników. Główną przyczyną lokalizacji fabryki na Podhalu było przeludnienie agrarne i związana z nim konieczność zapewnienia pracy znacznej nadwyżce ludności w obszarach wiejskich [Domański 1985]. Zbadany przez tego autora przestrzenny zasięg dojazdów do pracy do fabryki, w miarę upływu czasu i stopniowego zmniejszania się zatrudnienia po 1970 r., uległ zasadniczemu rozproszeniu. Wzrost natężenia dojazdów dotyczył głównie miejscowości, gdzie istniały niewielkie możliwości czerpania dochodów z turystyki – gminy Jabłonka, Łapsze Niżne oraz okolice gminy Raba Wyżna. Analizę dojazdów do fabryki obuwia po ogłoszeniu przez zakład upadłości (lata 1992–1994) ponownie przeprowadził Troc [1996]. Poza znacznym spadkiem liczby pracowników dojeżdżających do

pracy w zakładzie, zauważono wyraźną koncentrację dojazdów, które dotyczyły tylko gmin Łapsze Niżne, Czorsztyn oraz północnej części gminy Jabłonka.

Analizę układu przestrzennego dojazdów do pracy do Nowego Targu i Zakopanego w latach 80. XX w. umożliwiają wyniki przeprowadzonego w 1983 r. Spisu Kadrowego (ryc. 2). Zasięg dojazdów do pracy do Nowego Targu odpowiadał istniejącemu w owym czasie podziałowi administracyjnemu. Najwyższe natężenie dojazdów do stolicy Podhala w 1983 r. występowało przede wszystkim w gminach Nowy Targ oraz Czorsztyn, gdzie wynosiło odpowiednio 140 oraz 98 dojeżdżających na 1 tys. mieszkańców. Niewiele niższe natężenie dojazdów do pracy występowało w gminach Raba Wyżna i Łapsze Niżne, gdzie wiele osób znajdowało zatrudnienie w fabryce obuwia. Odpowiednio mniejsze oddziaływanie Nowego Targu występowało w gminach położonych na południe od miasta (poniżej 50 dojeżdżających na 1 tys. mieszkańców) oraz w miejscowościach uzdrowiskowych (Szczawnica, Rabka Zdrój – poniżej 20). Co interesujące, w gminie Biały Dunajec więcej ludzi dojeżdżało do Zakopanego

niz do Nowego Targu, mimo bezpośredniego sąsiedztwa ze stolicą Podhala. Najwyższa wartość natężenia dojazdów do pracy do Zakopanego w 1983 r. cechowała gminę tatrzańską, gdzie wynosiła 100 osób na 1 tys. mieszkańców. Zasięg oddziaływania Zakopanego sięgał północnej części omawianego regionu po gminę Raba Wyżna. Uogólniając, gminy cechujące się funkcjami turystycznymi były w zakresie dojazdów do pracy silnie powiązane z Zakopanem. Nie można wykluczyć również związków kulturowych w obrębie Podhala, które łączyła Zakopane oraz sąsiadujące gminy Czarny i Biały Dunajec. Z kolei gminy orawskie i położone we wschodniej części badanego regionu wykazywały silniejsze związki z Nowym Targiem.

Powiązania między ośrodkami miejskimi można wyrazić również przez natężenie wyjazdów do pracy. Znaczna liczba kierunków wyjazdów do pracy z miasta świadczy o wielofunkcyjności całego regionu, natomiast ich natężenie stanowi o poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego gmin i najczęściej ma związek ze stopniem zurbanizowania strefy podmiejskiej. Zjawisko stałych wyjazdów do pracy z miast często ma



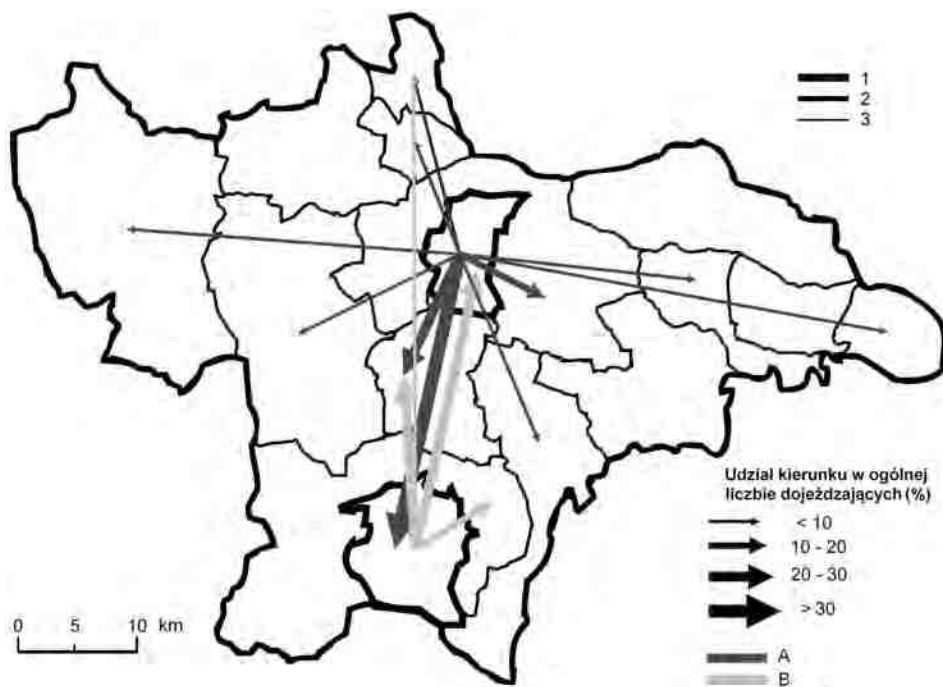
Ryc. 2. Liczba osób dojeżdżających do pracy do Nowego Targu (A) i Zakopanego (B) w 1983 r. (na 1 tys. mieszkańców): 1 – granice gmin, 2 – granice miast, 3 – granice powiatów. Źródło: opracowanie własne na podstawie *Spisu Kadrowego* [1983].

Fig. 2. The number of people commuting to Nowy Targ (A) and Zakopane (B) in 1983 (per 1 thousand inhabitants): 1 – municipality borders, 2 – town borders, 3 – county borders. Source: based on data from *Spis Kadrowy* [1983].

miejsce w regionach o dominacji funkcji turystycznej, która jest głównym czynnikiem kreującym miejsca pracy na wsi. Kierunki i udział dojazdów z Nowego Targu i Zakopanego w 1983 r. prezentuje ryc. 3.

Codziennie przepływy pracowników pomiędzy dwoma największymi miastami na Podhalu dotyczyły 336 osób, z czego aż 248 zamieszkiwało w nieco mniejszym wówczas Nowym Targu i dojeżdżało do pracy w Zakopanem. Tak olbrzymia różnica wynikała przede wszystkim ze struktury społeczno-zawodowej ludności pochodzącej ze stolicy Tatr, która najczęściej znajdowała pracę w branży turystycznej na miejscu. Z kolei znaczna część pracowników w Nowym Targu to mieszkańcy okolicz-

nych wsi – w efekcie część osób z tego miasta, zwłaszcza niewykształconych technicznie, miała większą szansę na znalezienie pracy w rozwijającym się usługowo Zakopanem. Zasięg dojazdów do pracy w tym obszarze w zasadzie zamykał się w obrębie trzech gmin, przy czym znacznie więcej osób znalazło zatrudnienie w gminie Biały Dunajec niż w gminie tatrzańskiej. Interesujące jest, że 16 osób z Zakopanego dojeżdżało do pracy w Rabce Zdroju, co także wynikało z zatrudnienia w usługach turystycznych. Zasięg wyjazdów do pracy z Nowego Targu był znacznie szerszy, lecz – poza Zakopanem – szczególnie dotyczył gmin sąsiadujących z miastem. Aż 23% dojeżdżających do pracy podróżowało do gminy Biały Dunajec, a 17% do gmi-



Ryc. 3. Kierunki dojazdów do pracy z Nowego Targu (A) i Zakopanego (B) oraz ich udział w sumie dojeżdżających w 1983 r. (w % według kierunku dojazdów): 1 – granice miast, 2 – granica obszaru badań, 3 – granice gmin. Źródło: opracowanie własne na podstawie *Spisu Kadrowego* [1983].

Fig. 3. Main directions of commuting from Nowy Targ (A) and Zakopane (B) and their share in total number of commuters in 1983 (in % by direction): 1 – town borders, 2 – research area borders, 3 – municipality borders. Source: based on data from *Spis Kadrowy* [1983].

ny Nowy Targ. Natomiast nikt z Nowego Targu nie pracował w gminach Łąpsze Niżne, Raba Wyżna oraz Krościenko nad Dunajcem. Zauważyć należy bardzo słabe powiązania z miastem powiatowym rolniczej gminy Ochotnica Dolna, w znacznej części położonej w paśmie Gorców.

### **Współczesne oddziaływanie Nowego Targu i Zakopanego w zakresie usług wyższego rzędu**

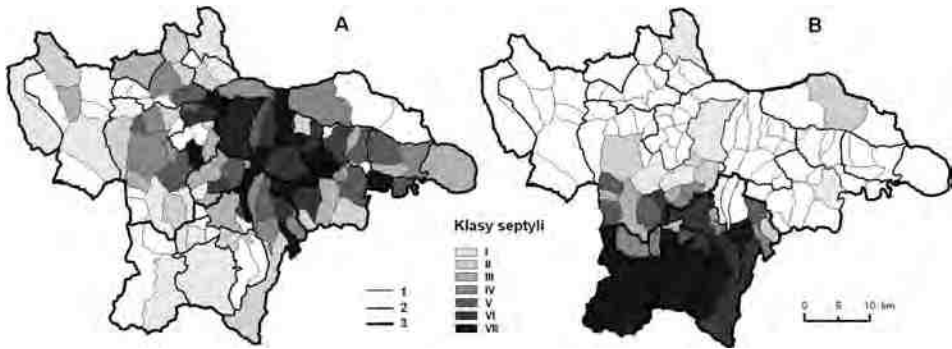
Współczesne powiązania społeczno-przestrzenne badanych miast można określić przez zasięg i natężenie dojazdów ludności korzystającej z usług wyższego rzędu. W niniejszym opracowaniu skupiono się na oddziaływaniu wybranych szkół średnich i szpitali powiatowych w Nowym Targu i Zakopanem. W przypadku dojazdów młodzieży do szkół najważniejszymi czynnikami decydującymi o wyborze określonych usług przez ludność zamieszkałą w regionie jest nie tylko ich jakość i odległość od miasta. W skali społeczności lokalnych niezwykle istotne są również związki funkcjonalne pomiędzy miejscowością i ośrodkiem miejskim, a także uwarunkowania społeczno-kulturowe. W związku z tym, decyzje niektórych osób o wyborze szkoły mogą być podejmowane pod wpływem sugestii nauczycieli szkół niższego szczebla, znajomych, a także rodziny. W niektórych miejscowościach nie bez znaczenia jest możliwość dojazdu uwarunkowana liczbą połączeń autobusowych i kolejowych oraz czasem podróży. Badania przeprowadzone przez Guzika [2003] wskazywały w analizowanym obszarze aż dziewięć miejscowości, skąd czas dojazdu do liceum (na godzinę 8:00) wynosił ponad godzinę. Głównie dotyczyło to wsi na Spiszu i Orawie, a także położonych w obrębie Pogórza Gubałowskiego.

Jako drugą miarę oddziaływania przestrzennego wybrano liczbę osób

zgłaszających się na Szpitalny Oddział Ratunkowy przy szpitalach powiatowych w Nowym Targu i Zakopanem. Do najważniejszych czynników wyboru szpitala należy czas i możliwość dojazdu do placówki, a także jej reputacja i postrzeganie przez mieszkańców. Niemniej jednak, w miejscowościach o zbliżonej dostępności do obu miast powiatowych najważniejszą rolę odgrywać będą czynniki o charakterze aprzestrzennym.

Wśród kilkunastu szkół średnich znajdujących się w regionie Podhala do analizy wybrano dwa licea ogólnokształcące, które zajęły najwyższe miejsca w małopolskim rankingu liceów opublikowanym w 2009 r. przez Gazetę Wyborczą. Najstarsze w regionie, I Liceum Ogólnokształcące im. Seweryna Goszczyńskiego w Nowym Targu, uplasowało się na 13. miejscu, natomiast I Liceum Ogólnokształcące im. Oswalda Balzera w Zakopanem zajęło 18. miejsce w skali województwa małopolskiego. Przy wyborze szkół kierowano się zasadą, że wyższa reputacja i prestiż poszczególnych liceów przyczyniają się do wzrostu przestrzennego oddziaływania placówek. Udział liczby mieszkańców w wieku 15–19 lat w ogóle ludności w omawianych gminach jest zróżnicowany i wynosi przeciętnie około 8,5% (od 7,3% w Zakopanem do 9,5% w gminie Lipnica Wielka – średnie wartości w latach 2005–2008 według GUS). W celu porównania natężenia dojazdów do wspomnianych szkół skonstruowano kartogram oparty o mapę septylową, gdzie uporządkowane rosnąco współczynniki dojeżdżających na 1 tys. mieszkańców poszczególnych miejscowości podzielono na siedem równych klas. Dane dotyczyły liczby uczniów z lat 2005–2008 (ryc. 4).

Przestrzenne oddziaływanie nowotarskiego liceum w szczególny sposób zaznacza się we wschodniej części powiatu nowotarskiego, skąd do szkoły dojeżdża największa liczba uczniów. Dotyczy to



Ryc. 4. Liczba uczniów I Liceum Ogólnokształcącego im. Seweryna Goszczyńskiego w Nowym Targu (A) i I Liceum Ogólnokształcącego im. Oswalda Balzera w Zakopanem (B) w latach szkolnych 2005/2006–2008/2009 (według miejscowości, na 1 tys. mieszkańców): 1 – granice wsi, 2 – granice gmin, 3 – granica powiatów i obszaru badań.

Fig. 4. The number of students from 1st Seweryn Goszczyński High School in Nowy Targ (A) and Oswald Balzer High School in Zakopane (B) between academic years 2005/2006 and 2008/2009 (by localities, per 1 thousand inhabitants): 1 – locality borders, 2 – municipality borders, 3 – research area and county borders.

przede wszystkim miejscowości położonych w gminie Nowy Targ i Łapsze Niżne. Niewątpliwie dużą rolę odgrywa tu wysoka dostępność komunikacyjna wsi położonych przy drodze krajowej nr 28, gdzie każdego dnia kursuje wiele autobusów i minibusów (trasa pomiędzy Nowym Targiem a Szczawnicą). Zauważa się wysokie natężenie dojazdów do nowotarskiego liceum z gmin Krościenko, Czorsztyn, a nawet Szczawnica, mimo że w obszarze tym znajduje się liceum ogólnokształcące w Krościenku nad Dunajcem. Można więc przypuszczać, że wybór liceum w Nowym Targu należy przypisać również prestiżowi tej szkoły.

Wyraźnie słabsze związki z Nowym Targiem w zakresie szkolnictwa ogólnokształcącego wykazują gminy położone na południe i zachód od miasta. Do wyjątków należą miejscowości położone w północnej części gminy Bukowina Tatrzańska, które cechują znacznie częstsze dojazdy do szkoły w Nowym Targu niż Zakopanem. W tym przypadku dużą rolę należy przypisać wysokiej dostępności komunikacyjnej, wynikającej po części z cech środowiska przyrodniczego. Miejscowości takie jak Białka Tatrzańska,

Groń i Leśnica posiadają więcej połączeń autobusowych z Nowym Targiem, czemu sprzyja ukształtowanie powierzchni (kotlina Orawsko-Nowotarska). Niewiele osób dojeżdża do liceum w stolicy Podhala z gminy Rabka Zdrój i Jabłonka, w których również znajdują się licea ogólnokształcące.

Stosunkowo słabe powiązania z Nowym Targiem cechują gminy orawskie. Niewielki odsetek ludności zamieszkałej w tym obszarze stanowi mniejszość słowacka. W Jabłonce od 1952 r. działa jedyne w Polsce liceum ogólnokształcące ze słowackim językiem nauczania, które posiada internat i obejmuje swym zasięgiem także Spisz [Sobczyński, Zawadzka 1988]. W 2009 r. do szkoły tej uczęszczały praktycznie wyłącznie osoby zamieszkałe w gminach Jabłonka, Lipnica Dolna i Czarny Dunajec. Niemniej jednak, sześć osób pochodziło ze wschodniej części powiatu nowotarskiego (Łapsze Niżne, Czorsztyn, Niedzica). Oddziaływanie liceum z Zakopanego w zasadzie zamyka się w granicach powiatu tatrzańskiego, z wyjątkiem miejscowości położonych w południowej części gminy Czarny Dunajec i Szaflary.

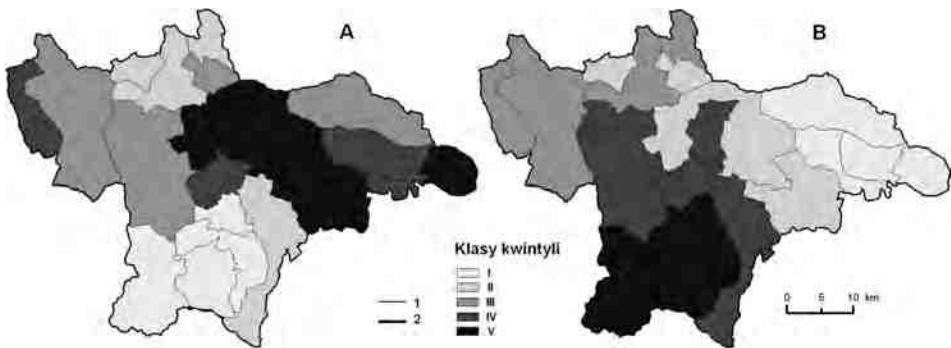


Obszary te posiadają tradycyjne powiązania z Zakopanem i okazuje się, że mimo położenia w powiecie nowotarskim oraz dobrej dostępności komunikacyjnej do stolicy powiatu uczniowie częściej wybierają naukę w liceum zakopiańskim.

Bardzo podobnym układem przestrzennym w zakresie oddziaływania usług cechują się w omawianym regionie dojazdy do szpitali. Pod uwagę wzięto liczbę pacjentów zgłaszających się na Szpitalny Oddział Ratunkowy Podhalańskiego Szpitala Powiatowego im. Jana Pawła II w Nowym Targu oraz Powiatowego Szpitala im. dr Tytusa Chałubińskiego w Zakopanem w latach 2005–2008. Należy wspomnieć, że nowotarski szpital posiada zespół wyjazdowy Oddziału Ratunkowego w Rabce Zdroju, który również dokonuje rejestracji pacjentów, czego niniejsza analiza nie uwzględnia. Zasięg oddziaływania wspomnianych szpitali prezentuje ryc. 5.

Zasięg oddziaływania Szpitalnego Oddziału Ratunkowego jest pod względem potencjalnej liczby korzystających znacznie szerszy niż wcześniej omawia-

nych szkół ze względu na charakter świadczonych usług. W latach 2005–2008 w obu analizowanych szpitalach pojawiali się pacjenci ze wszystkich gmin Podhala, a w przypadku szpitala w Zakopanem – także z wielu innych regionów Polski i zagranicy. Podobnie jak w przypadku szkół, nowotarską placówkę częściej wybierali mieszkańcy gmin położonych na południowy wschód od miasta. Dotyczy to przede wszystkim gminy Nowy Targ oraz Łąpsze Niżne położonych najbliżej stolicy Podhala. Bardzo interesująca sytuacja występuje w gminach Rabka Zdrój oraz Raba Wyżna, gdzie, mimo przewagi oddziaływania nowotarskiego szpitala, ale również placówki w Rabce, obserwuje się sporo pacjentów udających się do Zakopanego. Silniejsze oddziaływanie szpitala w Zakopanem zaobserwować można ponownie w gminie Czarny Dunajec. Niemniej jednak, do zakopiańskiego szpitala częściej udają się mieszkańcy gminy Bukowina Tatrzańska, chociaż zapewne sytuacja byłaby bardziej zróżnicowana przy podziale na poszczególne miejscowości. W celu porównania oddziaływania obu



Ryc. 5. Liczba pacjentów zgłaszających się na Szpitalny Oddział Ratunkowy Podhalańskiego Szpitala Powiatowego im. Jana Pawła II w Nowym Targu (A) oraz Powiatowego Szpitala im. dr Tytusa Chałubińskiego w Zakopanem (B) w latach 2005–2008 (według gmin, na 1 tys. mieszkańców): 1 – granice gmin, 2 – granica obszaru badań. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystyki szpitalnej i GUS.

Fig. 5. The number of hospital emergency room admissions of John Paul's II Hospital in Nowy Targ (A) and Tytus Chałubiński Hospital in Zakopane (B) between 2005 and 2008 (by municipalities, per 1 thousand inhabitants): 1 – municipality borders, 2 – research area border. Source: based on hospital statistics and Central Statistical Office (GUS).

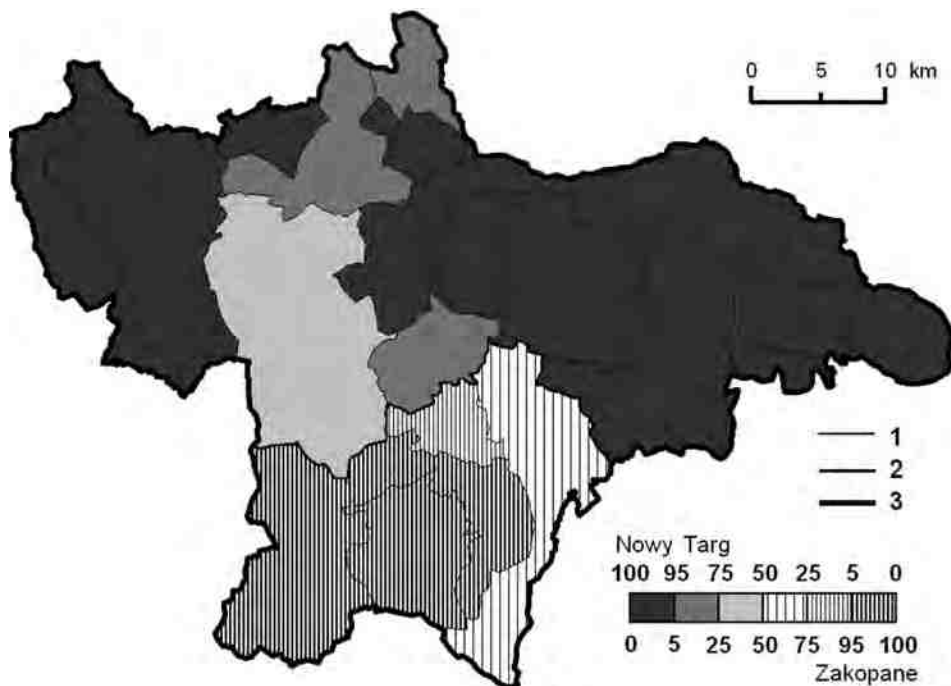
szpitali zestawiono udział pacjentów udających się do każdej z badanych placówek (ryc. 6).

Mimo że przestrzenne oddziaływanie szpitali w zasadzie odpowiada podziałowi administracyjnemu, łatwo zauważyć znaczne zróżnicowanie udziału pacjentów zgłaszających się na SOR w gminach Bukowina Tatrzańska i Czarny Dunajec. Choć większość pacjentów tych gmin dojeżdżała do szpitali we własnych siedzibach powiatów, to znaczna część mieszkańców wybierała także powiat sąsiedni. Powiązania z Zakopanem w zakresie korzystania z usług wyższego rzędu mieszkańców gmin Rabka Zdrój i Raba Wyżna znajdują odzwierciedlenie

w przestrzennym układzie udziału pacjentów przyjętych na szpitalny SOR, gdzie sporo ludności tych gmin wybrało szpital zakopiański, mimo znacznie bliżej położonych placówek w Rabce Zdroju i Nowym Targu.

### Powiązania komunikacyjne o zasięgu subregionalnym

Lokalna komunikacja autobusowa podlega w ostatnich latach dynamicznym przemianom związanym z prywatyzacją przedsiębiorstw PKS i wzrostem udziału prywatnych firm na rynku przewozów. W okresie gospodarki centralnie



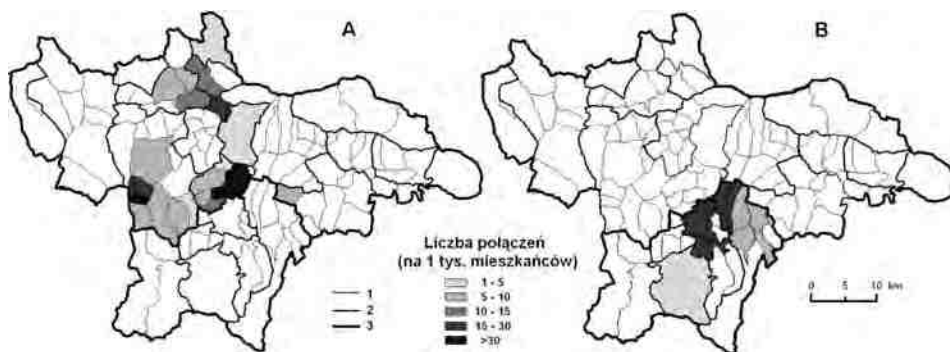
Ryc. 6. Udział pacjentów zgłaszających się na Szpitalny Oddział Ratunkowy Podhalańskiego Szpitala Powiatowego im. Jana Pawła II w Nowym Targu oraz Powiatowego Szpitala im. dr Tytusa Chałubińskiego w Zakopanem w latach 2005–2008 (według gmin): 1 – granice gmin, 2 – granice powiatów, 3 – granica obszaru badań. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystyki szpitalnej i GUS.

Fig. 6. The share of hospital emergency room patients admitted to John Paul's II Hospital in Nowy Targ and Tytus Chałubiński Hospital in Zakopane between 2005 and 2008 (by municipalities): 1 – municipality borders, 2 – county borders, 3 – research area. Source: based on hospital statistics and Central Statistical Office (GUS).

sterowanej głównym monopolistą na Podhalu, podobnie jak w całej Polsce, były Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej (PKS). Sytuacja zmieniła się po 1989 r. wraz z pojawieniem się komunikacji prywatnej. Dysponując niewielkimi minibusami, firmy transportowe oferowały usługi po niższych cenach, osiągając cel podróży w krótszym czasie. Dodatkowo, prywatne busy częściej jeździły do miejscowości trudniej dostępnych i dostosowywały swój grafik do potrzeb ludności miejscowej i turystów, sezonowo modyfikując rozkłady jazdy. Górz [2003] zauważa, że o powstaniu znacznie większej podaży transportu prywatnego w stosunku do potrzeb zadecydowało wysokie bezrobocie, z którym region borykał się na początku lat 90. XX w. W owym czasie komunikacja prywatna uzupełniała PKS, a teraz dominuje w regionie całego Podhala, zwłaszcza w przewozach lokalnych.

Powiązania komunikacyjne między Nowym Targiem i Zakopanem należy jednak rozpatrywać w skali subregionalnej, analizując te kursy przewoźników,

które przekraczają granice powiatu. Uzyskanie zezwolenia na przewozy regularne przez przewoźnika wymaga złożenia wniosku i zgody odpowiednich komórek Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego w Krakowie. Rozpoczęciu kursów przez prywatnych przewoźników na określonej trasie często towarzyszy element ryzyka związanego z niepewnością kształtowania się potoków pasażerów. Niemniej jednak, w badaniu wykorzystano przewoźników prywatnych w związku ze stosunkowo długą tradycją świadczenia usług przewozowych w regionie (od początku lat 90. XX w.) i znacznym rozeznanieniem w sytuacji na rynku lokalnym. Przedsiębiorcy ci to praktycznie wyłącznie lokalni mieszkańcy, często zrzeszeni w stowarzyszenia, takie jak, przykładowo, Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Zakopanem. Pod uwagę wzięto kursy regularne odbywające się przez co najmniej pięć dni w tygodniu i większą część roku. Rycina 7. prezentuje zasięg oddziaływania lokalnej komunikacji prywatnej przekraczającej granice po-



Ryc. 7. Liczba połączeń do Zakopanego (A) i Nowego Targu (B) wykonywanych przez przewoźników prywatnych świadczących usługi na Podhalu na trasach przekraczających granice powiatu nowotarskiego i tatrzańskiego w 2008 r. (na 1 tys. mieszkańców): 1 – granice wsi, 2 – granice gmin, 3 – granica powiatów i obszaru badań. Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy przewoźników prywatnych udostępnionych przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego.

Fig. 7. The number of bus connections to Zakopane (A) and Nowy Targ (B) exceeding county's borders served by private carriers in Podhale in 2008 (per 1 thousand inhabitants): 1 – locality borders, 2 – municipality borders, 3 – research area and county borders. Source: based on data from Marshal Office of the Lesser Poland Voivodeship.

wiatów nowotarskiego i tatrzańskiego w 2008 r. Wynika z niej, że układ powiązań przestrzennych jest niemal identyczny, jak w przypadku wcześniej omawianego oddziaływania innych usług. Uwagę zwraca wysoka dostępność komunikacyjna omawianych miejscowości mierzona liczbą połączeń autobusowych i nie dotyczy ona tylko miejscowości położonych przy głównych drogach.

Wsie powiatu nowotarskiego posiadające bezpośrednie połączenia obsługiwane przez lokalnych przewoźników z Zakopanem można podzielić na cztery zasadnicze grupy: gminę Szaflary, południową część gminy Czarny Dunajec, gminę Raba Wyżna oraz pozostałe miejscowości położone przy drodze krajowej nr 47 („Zakopiance”). O silnych związkach Zakopanego z miejscowościami znajdującymi się w gminie Szaflary i Czarny Dunajec, poza niewielką odległością od miasta, decyduje także czynnik kulturowy, czyli położenie w obrębie historycznego regionu Podhala. Nie bez znaczenia jest atrakcyjność turystyczna Zakopanego i okolic, co sprzyja powstawaniu wielu miejsc pracy przyciągających ludność z okolicznych wsi. Spadek znaczenia przemysłu w Nowym Targu zasadniczo przyczynił się do skierowania dojazdów do pracy w kierunku Zakopanego. Natomiast o znacznych powiązaniach Zakopanego z gminą Raba Wyżna decyduje struktura społeczno-zawodowa ludności oraz uwarunkowania historyczne. Część mieszkańców tej gminy dojeżdża do pracy w usługach turystycznych w Zakopanem. Ponadto, w gminie Raba Wyżna znajdują się dwie stacje i dwa przystanki kolejowe, co umożliwiło wytworzenie się silnych kontaktów mieszkańców z Zakopanem w przeszłości. Niemniej jednak, w granicach powiatu tatrzańskiego znajdują się miejscowości o wyraźnie większych związkach z Nowym Targiem, a mianowicie wsie Groń i Leśnica oraz do pewnego stopnia Białka Tatrzańska i Czarna

Góra. Miejscowości te znajdują się niemal w sąsiedztwie Nowego Targu, podczas gdy od Zakopanego dzielą je wzniesienia pogórza Gliczarowskiego. Miejscowości południowo-wschodniej części powiatu tatrzańskiego znajdują się zarówno w strefie oddziaływania Zakopanego jak i Nowego Targu. W granicach powiatu tatrzańskiego znajduje się jedna miejscowość, Rzepiska, która w 2008 r. nie posiadała żadnego połączenia z Zakopanem, natomiast kursowały tam autobusy PKS do Nowego Targu.

### Podsumowanie

W opracowaniu skoncentrowano się na ukazaniu zasięgu przestrzennego oddziaływania Nowego Targu oraz Zakopanego w regionie Podhala w czasach realnego socjalizmu oraz współcześnie. Głównym wnioskiem z przeprowadzonych badań jest dość znaczna trwałość przestrzennych powiązań w zakresie dojazdów ludności do omawianych miast powiatowych. Osłabienie pozycji Nowego Targu jako ośrodka przemysłowego i wzrost znaczenia funkcji administracyjnej zasadniczo nie zmieniły struktury przestrzennej dojazdów ludności do tego miasta. Obecnie pełni ono również funkcję ośrodka subregionalnego jako centrum komunikacyjne obsługujące całe Podhale. Nowy Targ cechuje wyraźne oddziaływanie w kierunku gmin wschodniej części powiatu, co szczególnie dotyczy miejscowości położonych w gminach Nowy Targ, Łapsze Niżne oraz Czorsztyń. Związków ze stolicą powiatu nie osłabia nawet oddziaływanie Szczawnicy i Krościenka nad Dunajcem. Obserwowany układ przestrzenny dojazdów do ośrodków wyższego rzędu nawiązuje do czasów realnego socjalizmu, kiedy mieszkańcy gmin położonych na wschód od Nowego Targu najczęściej pracowali w stolicy Podhala. Niewielkie osłabienie związków z Nowym Targiem dotyczy również gmin

Rabka Zdrój oraz Jabłonka, których główne ośrodki w pewnym zakresie wykształciły usługi wyższego rzędu. Trzecim obszarem o wyraźnej dominacji oddziaływania Nowego Targu są miejscowości położone w gminie Bukowina Tatrzańska, co wynika przede wszystkim z wysokiej dostępności komunikacyjnej. Należy natomiast wskazać gminę Szaflary i południową część gminy Czarny Dunajec jako obszary utraty oddziaływania Nowego Targu na rzecz Zakopanego. Miejscowości tam położone cechuje podobna dostępność komunikacyjna do obydwu analizowanych miast. O przechwytywaniu roli ośrodka centralnego przez Zakopane w tym obszarze decydują trzy czynniki: wzrost znaczenia Zakopanego jako miejsca zatrudnienia w usługach turystycznych, odległość od miasta, a także uwarunkowania kulturowe. Nie obserwuje się praktycznie żadnych związków

Zakopanego z gminami orawskimi, a także wschodnią części powiatu nowotarskiego. Niemniej jednak, zaobserwowano nadal znaczne dojazdy do Zakopanego mieszkańców gmin Raba Wyżna oraz, częściowo, Rabka Zdrój. Jest to efekt wysokiej dostępności komunikacyjnej (droga krajowa nr 47), ale przede wszystkim relacji społecznych wytworzonych w przeszłości. Największy wpływ na to miały połączenia kolejowe, a także zbliżona struktura zawodowa mieszkańców omawianych gmin i Zakopanego, którzy najczęściej znajdują zatrudnienie w usługach. Generalnie, na Podhalu obserwuje się współcześnie dwa silne ośrodki o zasadniczo różnych funkcjach, których zasięg oddziaływania jest bardzo trwały, czego jedną z przyczyn są powiązania społeczne silnie zakorzenione w społecznościach lokalnych.

## Literatura

- Chaberko T., 2009, *Ewolucja powiązań Krakowa i Krzeszowic w dobie transformacji*, [w:] I. Jażdżewska (red.), XXII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, tom 2, *Strefa podmiejska i małe miasta w okresie transformacji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, s. 79–90.
- Domański B., 1985, *Ocena lokalizacji fabryki obuwia w Nowym Targu*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego, Prace Geograficzne, 62, s. 37–53.
- Długosz Z., Zborowski A., 1995, *Changes in the Influence Zone in an Urban Region in the Process of Social and Economic Transformation: Bielsko-Biala, Socio-Economic Transformation of Old Urban and Industrial Agglomeration in Poland Against the Background of other East-Central European Countries*, Studia i Materiały, 3, UŁ, Łódź, s. 16–20.
- Dzieciuchowicz J. Z., 1979, *Rozkłady przestrzenne dojazdów do pracy ludności wielkiego miasta (na przykładzie Łodzi)*, Studia KPZK PAN, 66.
- Gawryszewski A., Potrykowska A., 1980, *Rozkłady odległości dojazdów do pracy wybranych miast w latach 1959–1973*, Przegląd Geograficzny, 53, 4, s. 789–807.
- Gocał T., Rakowski W., 1991, *Delimitacja regionów i subregionów migracyjnych w zakresie dojazdów do pracy*, Monografie i Opracowania SGPiS, Warszawa.
- Górz B., 1994, *Studia nad przemianami Podhala*. Wyd. Naukowe WSP, Kraków.
- Górz B., 2002, *Współczesne przemiany na obszarach wiejskich Podhala*, Przegląd Geograficzny 2002, 74, 3, s. 451–468.
- Górz B., 2003, *Spółczesność i gospodarka Podhala w okresie transformacji*, AP, Kraków.
- Guzik Cz., 2003, *Tradycje powiązań Podhala z Tatrami*, [w:] J. Partyka (red.), *Ochrona dóbr kultury w par-*

- kach narodowych*, Ojcowski Park Narodowy, Ojców, s. 651–674.
- Guzik Cz., 2004, *Tradycja i współczesność osadnictwa wiejskiego na Podhalu*, [w:] *Krakowskie Studia Małopolskie*, VIII, nr 8/2004, Wyd. Adam Marszałek, s. 267–279.
- Guzik Cz., Leśnicki J., 2003, *Development of Rural Settlement in Podhale*, *Prace Geograficzne*, 112, IGiGP UJ, s. 161–172.
- Guzik R., 1997, *Przestrzenne zróżnicowanie dostępności liceów ogólnokształcących w Polsce*, *Geografia w Szkole*, 2, s. 88–94.
- Guzik R., 2003, *Przestrzenna dostępność szkolnictwa ponadpodstawowego*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Hołowiecka B., 2004, *Oddziaływanie społeczno-gospodarcze miasta*, Wydawnictwo Naukowe UMK, Toruń.
- Jażewicz I., 2003, *Słupsk jako ośrodek szkolnictwa ponadpodstawowego*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, XVI Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Korcelli P., Potrykowska A., Bodzak D., 1981, *Układ przestrzenny i współzależności ośrodków dojazdów do pracy*, [w:] K. Dziewoński, P. Korcelli (red.), *Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego Polski*, *Prace Geograficzne*, IGiPZ PAN, 140, Warszawa, s. 213–233.
- Kretowicz P., 2010, *Zmiany przestrzenne oddziaływania Gorlic na lokalnym rynku pracy i usług w dobie transformacji*, *Acta Universitatis Lodzianae, Folia Geographica* (w druku).
- Leszczycki S., 1938, *Region Podhala – podstawy geograficzno-gospodarcze planu regionalnego*, *Prace Instytutu Geograficznego Uniwersytetu Jagiellońskiego*, Kraków.
- Lijewski T., 1967, *Dojazdy do pracy w Polsce*, *Studia KPZK PAN*, t. 15., Warszawa.
- Litwińska B., 2007, *Wybrane wskaźniki społeczno-demograficzne do badania wpływu metropolii na małe miasta (przykład Wrocławia)*, [w:] K. Heffner, T. Marszał (red.), *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*, *Biuletyn KPZK PAN*, 232, Warszawa, s. 131–146.
- Lodyga L., 1995, *Powiązania przestrzenne Wroniek w zakresie migracji stałych i dojazdów do pracy a podział administracyjny*, [w:] H. Rogacki (red.), *Studia z geografii społeczno-ekonomicznej*, Sprawozdania Wydziału Matematyczno-Przyrodniczego, *Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk*, 109/2, Poznań, s. 99–103.
- Namysłowski J., 1977, *Dojazdy uczniów do szkół ponadpodstawowych w głównych ośrodkach aglomeracji bydgosko-toruńskiej*, *Prace Wydziału Nauk Humanistycznych*, seria A, 19, Bydgoszcz, s. 9–25.
- Namysłowski J., 1980, *Główne ośrodki codziennych dojazdów i wyjazdów w Polsce*, UMK, Rozprawy, Toruń.
- Nawrot Z., 2001, *Struktura dojazdów do szkół w Rudzie Śląskiej*, *Geografia w Szkole*, 54, 3, s. 146–147.
- Ohme J., 1988, *Problemy i metody badania zasięgu i struktury dojazdów do pracy*, [w:] E. Biderman (red.), *Problemy geografii osadnictwa i ludności*, *Seria Geografia* 42, UAM, Poznań.
- Rajman J., 1983, *Funkcje miast karpacczych*, *Folia Geographica, Series Geographica-Oeconomica*, 15, Kraków.
- Rozporządzenie Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 8 stycznia 1976 r. w sprawie połączenia, zniesienia, utworzenia i zmiany granic gmin oraz utworzenia siedzib gminnych organów władzy i administracji państwowej w województwach bydgoskim, częstochowskim, jeleniogórskim, konińskim, koszalińskim, miejskim krakowskim, lubelskim,*

- nowosądeckim i olsztyńskim, Dz. U. 1976 nr 1 poz. 12.
- Rozporządzenie Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 16 czerwca 1977 r. w sprawie zniesienia, utworzenia i zmiany granic gmin oraz utworzenia siedzib gminnych organów władzy i administracji państwowej w województwie nowosądeckim, Dz. U. 1977 nr 20 poz. 82.
- Runge J., 1991, *Dojazdy do pracy w przestrzennej strukturze powiazań miast województwa katowickiego*, Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, 1198, Katowice, s. 70–81.
- Runge J., 1998, *Ruchliwość przestrzenna ludności województwa katowickiego na tle przemian społeczno-ekonomicznych regionu*, [w:] D. Szymańska, *Ruchliwość przestrzenna ludności w okresie transformacji ustrojowej*, Wyd. UMK, Toruń, s. 215–229.
- Rydz E., 1984, *Koszalin i Słupsk jako główne ośrodki codziennych dojazdów do pracy na Pomorzu Środkowym*, Prace Matematyczno-Przyrodnicze, 3, Słupsk.
- Rydz E., 1988, *Elementy powiazań wewnątrzregionalnych na przykładzie dojazdów do pracy i szkół do Koszalina i Słupska*, [w:] E. Biderman (red.), *Problemy geografii osadnictwa i ludności*, Seria Geografia, 42, UAM, Poznań, s. 123–133.
- Sobala-Gwosdz A., 2005, *Ośrodki wzrostu i obszary stagnacji w województwie podkarpackim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Sobczyński M., Zawadzka B., 1988, *Orawa Polska – problemy geograficzno-polityczne i społeczne*, Zarząd Wojewódzki PTTK, Regionalna Pracownia Krajoznawcza, Łódź.
- Spis Kadrowy, *Województwo Nowosądeckie, Dojazdy do pracy*, 1983.
- Szymańska D., Hołowiecka B., 2000, *Ruch wędrowniczy ludności i jego zasięg oddziaływania na przykładzie miasta Bydgoszczy i Torunia*, [w:] D. Szymańska (red.), *Procesy i formy ruchliwości przestrzennej ludności w okresie przemian ustrojowych*, Wyd. UMK, Toruń, s. 243–254.
- Troc M., 1996, *Proces upadłościowy Nowotarskich Zakładów Przemysłu Skórzanego "Podhale" w Nowym Targu*, [w:] Z. Ziolo (red.), *Wpływ procesów transformacji gospodarki narodowej na funkcjonowanie jednostek gospodarczych i układów przestrzennych*, Wydawnictwo Naukowe WSP, Kraków.
- Zborowski A., 2002, *Dojazdy do pracy w południowej Polsce w okresie przemian systemowych*, *Biuletyn Geograficzny*, 1, s. 133–146.
- Zborowski A., 2005, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*, IGI GP, Kraków.
- Zborowski A., 2009, *Zmiany zasięgu oddziaływania miast w Polsce w okresie transformacji systemowej, na przykładzie dojazdów do pracy*, [w:] Z. Górka, A. Zborowski (red.), *Człowiek i rolnictwo*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, UJ, s. 249–263.
- Zuzańska-Żyśko E., 2007, *Małe miasta w strefie oddziaływania ośrodków regionalnych*, [w:] K. Heffner, T. Marszał, (red.), *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*, *Biuletyn KPZK PAN*, 232, s. 62–78.

## Summary

### **Spatial effects of Zakopane and Nowy Targ as a measure of social linkages in the Podhale region**

This study concentrates on spatial effects of two middle-sized towns – Nowy Targ and Zakopane both located within historic and cultural region of Podhale. Podhale is located to the south of Malopolskie Voivodship and is known as one of the most popular touristic regions in Poland. The study area covers Nowotarski and Tatrzański counties, which are very diverse as far as their populations are concerned. As many as three cultural regions can be distinguished there: Spisz (eastern part of Nowotarski County), Orawa (western part of Nowotarski County) and the traditional region of Podhale (stretching from Zakopane and Nowy Targ).

This study aims to analyze the range of spatial impact of both Nowy Targ and Zakopane and to discover the reasons behind the disparities. These disparities mirror social relations between considered towns and within all of the villages in the whole region of Podhale. A compari-

son with the situation existing during the Communism times (on the example of commuting) is also made in order to find out whether any changes of spatial effects occurred during the last 20 years. A set of measures of spatial influence were adopted including commuting, school attainment, hospital emergency room utilization and subregional bus links connecting the two considered counties. As a result, one is able to distinguish areas which attract people to Zakopane from those, where population is more prone to commute to Nowy Targ. Author also attempted to explain discovered disparities by taking into account land relief, regional history, and cultural differences. A high level of persistence of socio-spatial relations ingrained in local population was observed, since the spatial effects have not changed much during the ongoing socio-economic transformation in Poland.