

ROZDZIAŁ 10

Struktura przestrzenno-funkcjonalna i powiązania małego miasta na przykładzie Rzgowa

Monika Mularska-Kucharek, Piotr Drzewiecki*

10.1. Wprowadzenie

Miasto Rzgów położone jest w województwie łódzkim, w strefie podmiejskiej Łodzi, na skrzyżowaniu drogi międzynarodowej nr 1 (Gdańsk–Cieszyn) oraz drogi krajowej nr 714 (Pabianice–Tomaszów Mazowiecki). Jego powierzchnia wynosi 16 km² i zamieszkane jest przez 3370 osoby. Korzystne położenie komunikacyjne w sąsiedztwie Łodzi od dość dawna wpływa na modyfikowanie funkcjonalnego i morfologicznego obrazu miasta. „Zmiany nabrały szybszego tempa szczególnie w okresie transformacji ustrojowej po 1989 roku aż do chwili obecnej” (Bińczyk, Jażdżewska 2005/2006, s. 116). Współczesna struktura miasta charakteryzuje się różnorodnością funkcji oraz form użytkowania terenu, co jest w dużej mierze konsekwencją położenia Rzgowa w strefie podmiejskiej dużego miasta.

Celem niniejszego opracowania jest charakterystyka struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz systemu transportowego wraz ze wskazaniem powiązań miasta z Łódzkim Obszarem Metropolitalnym.

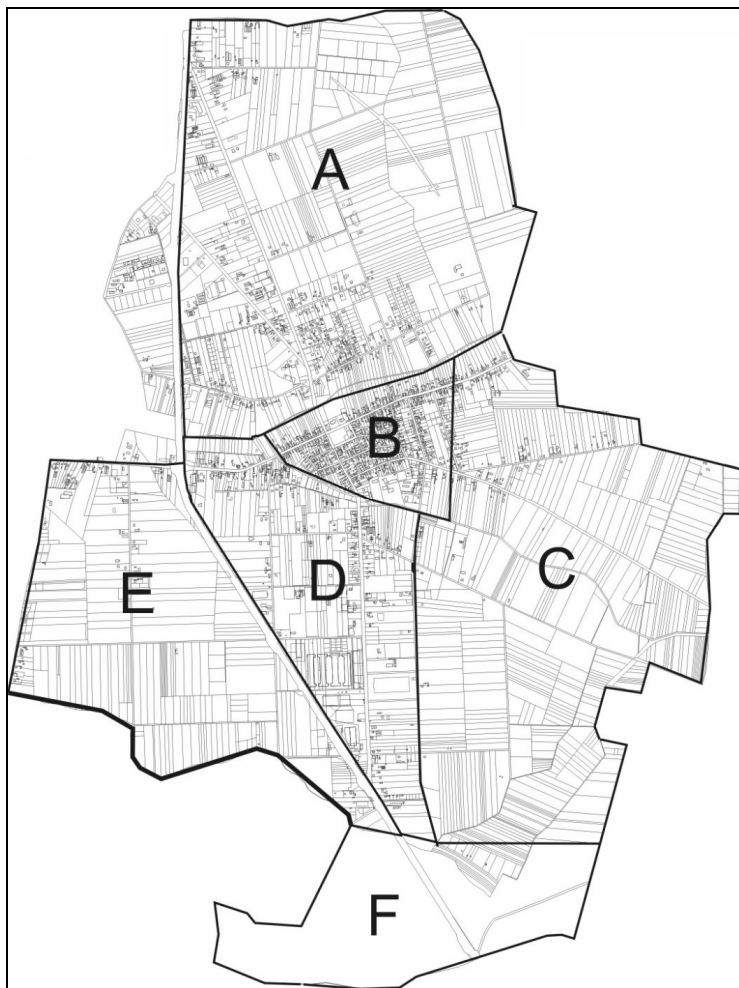
* Monika Mularska-Kucharek, mgr, Piotr Drzewiecki, mgr, Katedra Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej, Uniwersytet Łódzki.

Materiał badawczy, umożliwiający realizację wyżej wymienionych celów, został zebrany podczas ćwiczeń terenowych w czerwcu 2010 r. pod kierunkiem autorów niniejszego opracowania, w którym uczestniczyli studenci drugiego roku studiów licencjackich stacjonarnych na kierunku – geografia.

10.2. Struktura funkcjonalno-przestrzenna

Struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta Rzgowa kształtowała się przez wiele wieków i miała na nią wpływ różnorakie uwarunkowania. Do najważniejszych czynników należą warunki przyrodnicze oraz postępujący rozwój miasta. Uwzględniając takie czynniki, jak: dotychczasowe opracowania planistyczne, obecne zagospodarowanie, użytkowanie przestrzeni, bariery przestrzenne, a także kierunki rozwoju miasta, autorzy opracowania wydzielili kilka wyróżniających się przestrzennie stref o dominujących funkcjach. Każda wydzielona strefa posiada swoje granice, które często są wyraźnie widoczne, czasem jednak mają charakter bardziej umowny.

Północna strefa miasta powyżej rzeki Ner (A) obejmuje północny obszar miasta i ma dwie bardzo wyraźne granice: południową i zachodnią. Pierwszą stanowi rzeka Ner, drugą natomiast wyznacza droga krajowa nr 1, zwana „katowicką” (DK-1). W południowej i zachodniej części strefy dominuje zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna, przy czym grupie budynków towarzyszą liczne usługi podstawowe. Północno-wschodnią część strefy stanowią przede wszystkim grunty orne. W jej obrębie istnieje obszar usługowo-przemysłowy o znacznych rozmiarach (przy ul. Rudzkiej). Strefa ma charakter zwarty, a jej cechą charakterystyczną jest występowanie tylko dwóch połączeń ze strefą centrum (**B**).



Rys. 10.1. Strefy funkcjonalno-przestrzenne miasta Rzgowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych

Strefa centrum (B) obejmuje najstarszą część miasta – rynek wraz z zabudową pomiędzy rzekami Ner i Strugą. Dominującą rolę odgrywa w niej zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i w znikomym stopniu wielorodzinna. Zlokalizowane są tu także różnego rodzaju usługi, w tym m. in.: handel, gastronomia, administracja, kultura i nauki. Strefa wyróżnia się w przestrzeni miasta ze względu na wyraziste granice oraz występowanie barier przestrzennych w postaci rzek Ner i Struga.

Wschodnia strefa gruntów ornych (C) obejmuje rozległe tereny we wschodniej części miasta. W strefie, którą tworzą niemal wyłącznie tereny gruntów ornych, miejscami zaobserwować można również obszary zabudowy mieszkaniowej oraz nieliczne obszary usługowe. Jej granice nie są tak wyraźne, jak w przypadku innych stref.

Centralna strefa usługowo-mieszkaniowa (D) charakteryzuje się występowaniem wyraźnych granic zarówno przyrodniczych, jak i powstałych w wyniku działalności człowieka. Północną granicę stanowi rzeka Struga i droga powiatowa, zachodnią – DK-1, południową – obszar leśny, natomiast wschodnią – rozległe tereny gruntów ornych. W strefie przeważają obszary zabudowy mieszkaniowej (głównie przy ulicach Tuszyńskiej i Literackiej) oraz obszary usługowe. Znaczną jej część zajmują duże centra handlowe („C.H. Ptak” i „Polros”). Charakterystyczne jest również występowanie w tej strefie obszaru intensywnej uprawy podmiejskiej. Zaobserwować można tutaj również nieliczne grunty orne i nieużytki.

Zachodnia strefa gruntów ornych (E) znajduje się po lewej stronie DK-1, od północy graniczy z ul. Pabianicką, od południa natomiast z terenem leśnym. Strefa obejmuje przede wszystkim tereny rolnicze o niskich klasach bonitacyjnych. Na jej terenie znajduje się kilka dużych zakładów (m. in. „Volvo”, „Kerakoll”). Strefa z racji położenia przy DK-1 posiada bardzo dobre potencjalne połączenia komunikacyjne. W jej północno-zachodniej części znajdują się obszary zabudowy mieszkaniowej, a także nieliczne obszary nieużytków rolnych i łąk.

Południowa strefa miasta (obszar leśny) (F), jako najbardziej wysunięta na południe, niemal całkowicie zajęta jest przez obszar leśny. Tylko w jej północnej części występują nieliczne obszary zabudowy mieszkaniowej, a także grunty orne i nieużytki rolne. Przez centralną część strefy przebiega DK-1. Strefa ta nie ma typowych granic, jej zasięg pokrywa się z zasięgiem występowania terenu leśnego.

Na terenie miasta Rzgowa występują wszystkie klasy gruntu według sposobu użytkowania terenu, jakie określone zostały w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (załącznik nr 1 do rozporządzenia).

Tereny użytkowane rolniczo niewątpliwie dominują pod względem zajmowanej powierzchni (49,33% obszaru miasta Rzgowa) i stanowią bardzo ważny czynnik kształtujący krajobraz miasta Rzgów. Zaliczamy do nich grunty orne, stanowiące 42,44% całego obszaru Rzgowa, trwałe użytki zielone zajmujące 5,60% oraz sady i intensywne uprawy podmiejskie, których powierzchnia wynosi 1,29% powierzchni miasta. Rozległe obszary, użytkowane jako grunty orne, zlokalizowane są głównie na obrzeżach miasta, choć nierzadko stanowią one zwarty obszar, sięgający głęboko w kierunku centrum. Ten rodzaj terenów użytkowanych rolniczo charakterystyczny jest dla północno-wschodniej części miasta. Przez omawiany rodzaj terenów przebiegają takie ulice, jak: Wschodnia, Ustronna (od skrzyżowania z Górną) i Górna (głównie po prawej stronie). Grunty orne stanowią tutaj zwarty, wyróżniający się obszar, miejscami sąsiadujący z terenami o funkcji mieszkaniowej – bliżej centrum, funkcji usługowej i innymi terenami użytkowymi rolniczo. Kolejne duże powierzchnie, przeznaczone pod grunty orne, znajdują się w południowej części miasta, gdzie stanowią wyraźną większość w formie użytkowania terenu. Wyjątek stanowią tereny przyległe do europejskiej trasy E-75 i południowy kraniec miasta zajmowany przez las. Za zachodnią granicę gruntów ornych w tej części miasta (dokładnie południowo-wschodniej) można uznać, przebiegającą południkowo, ul. Literacką. Nieco mniej zwartym, ale

również rozległym obszarem, pełniącym funkcje gruntów ornych, jest południowo-zachodnia część Rzgowa, ulokowana po lewej stronie europejskiej DK-1.

Innego rodzaju terenami, zaliczanymi do użytkowanych rolniczo, są trwałe użytki zielone, czyli łąki i pastwiska. Dominującą formą trwałych użytków zielonych w Rzgowie są łąki. Występują one zazwyczaj fragmentarycznie, zajmując powierzchnię jednej działki. Jednak nie jest to regułą – całkiem duże skupienie łąk znajduje się w dolinie rzeki Ner (po obu jej brzegach), a także w nielicznych miejscach w północno-zachodniej części miasta. Nierzadko łąkom towarzyszą grunty orne, podobnie jak i tereny zabudowy mieszkaniowej.

Najmniejszą powierzchnię (1,29%) zajmują sady i uprawy podmiejskie, do których zaliczamy m. in.: uprawy pod szkłem, uprawy warzyw, krzewów owocowych i kwiatów. Obszary te w Rzgowie są rozdrobnione i ulokowane głównie w zachodniej części miasta.

Nieuzytki rolne, w tym ugory, zajmują powierzchnię 13,01%. Stanowią je niezagospodarowane i nieużytkowane obszary, często zaniebane i opuszczone ruiny budynków. Takich obszarów w Rzgowie nie ma wiele i nie są one uciążliwe dla krajobrazu. Występują fragmentarycznie, zajmując niewielkie powierzchnie lub skupiają w swoim zasięgu obszar kilku sąsiadujących ze sobą działek, np. w dolinie Neru i jej dopływu.

Tereny zieleni i wód zajmują blisko 9% powierzchni. Stanowią je: lasy, tereny zieleni urządzonej i cmentarze. Teren porośnięty lasem to południowy kraniec miasta (przebiega tam DK-1). Teren zieleni urządzonej w formie parku znajduje się na placu 500-lecia, natomiast cmentarz ulokowany jest przy ul. Cmentarnej.

Tereny zabudowy mieszkaniowej stanowią 16,42% powierzchni miasta. Funkcja mieszkaniowa występuje na obszarze całego miasta, jednak zdecydowanie mniejszy jej udział zaznacza się na południu Rzgowa. W tej części rzadko pojawiają się zwarte tereny zabudowy mieszkaniowej, została ona zdominowana przez tereny użytkowane rolniczo. Zupełne przeciwieństwo tego zjawiska ma miejsce w centrum

miasta. Można powiedzieć, że powierzchnia terenów o funkcji mieszkaniowej wykazuje cechy centralizacji – im bliżej centrum, tym więcej terenów zabudowy mieszkaniowej. Na terenie miasta wyróżnia się tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej. W przypadku zabudowy wielorodzinnej mamy do czynienia z kamienicami oraz zabudową blokową, która występuje jedynie przy ul. Nasiennej (północno-zachodni kraniec miasta). Zabudowa czynszowa (kamienice) znajdują się jedynie wokół placu 500-lecia.

Rzgów to miasto, gdzie dominuje zabudowa jednorodzinna, co sprzyja rozwojowi usług (głównie prywatnych firm). Dzięki temu zjawisku wiele działek miejskich posiada podwójne funkcje użytkowania terenu: mieszkaniową i usługową. Liczne takie tereny znajdują się np. przy ul. Cmentarnej, gdzie na jednej działce domu jednorodzinnego został ulokowany także punkt usługowy, jakim jest kwaciarnia.

Niespełna 6% ogólnej powierzchni Rzgowa to tereny zabudowy usługowej. Są to obszary, które cechują się nieregularnym rozmieszczeniem. Przykłady terenów usługowych znajdują się zarówno w centrum, jak i na krańcach miasta. Zakres oferowanych usług jest szeroko rozwinięty i związany z wieloma branżami. Spektakularnym przykładem dla Rzgowa, jak i dla całej aglomeracji łódzkiej, jest centrum handlowo-usługowe „Ptak”, znajdujące się tuż przy DK-1. Centrum łączy w sobie kilka różnych, ale wzajemnie się uzupełniających funkcji, m. in.: handlową, gastronomiczną, usługową. Stanowi także dużą promocję miasta, jak i całego regionu.

Także przy DK-1, przy granicy z Gadką Starą znajduje się „Makro”, nieopodal liczne salony samochodowe oraz hurtownie tkanin (m. in. „Poltex”). W centralnym punkcie miasta zlokalizowany jest Urząd Miasta, kościół św. Stanisława, urząd pocztowy oraz liczne sklepy i restauracje. Warto także wspomnieć o prywatnych podmiotach działalności gospodarczej, prowadzonych przez mieszkańców miasta, a świadczących usługi na skalę ponadlokalną (m. in. fabryka sarkofagów).

Tereny przeznaczone pod funkcje komunikacyjne zajmują ok. 4,54% powierzchni Rzgowa. Najważniejszą arterią komunikacyjną jest tranzytowa droga międzynarodowa nr 1 (Gdańsk–Cieszyn), nieco mniejsze znaczenie ma droga krajowa nr 714, prowadząca z Tomaszowa Mazowieckiego do Pabianic. Pozostałe drogi służą jako drogi dojazdowe do wymienionych głównych szlaków komunikacyjnych. Wśród parkingów największą powierzchnię zajmują te wybudowane na potrzeby centrum handlowo-usługowego „Ptak” oraz „Makro”. W centrum miasta parking ulokowano przy ul. Łódzkiej (w pobliżu skrzyżowania z ul. Pabianicką i ul. Grodzką).

Tereny zabudowy techniczno-produkcyjnej zajmują powierzchnię 1,63%. Jest to stosunkowo niewielki obszar i są one rozproszone w strukturze przestrzennej Rzgowa. Jako przykłady tego typu terenów stanowią, znajdujące się przy ul. Rudzkiej, rozlewnia wody mineralnej i fabryka okien.

Pozostałe tereny, zajmujące niespełna 1% powierzchni Rzgowa, to nieużytki miejskie. Na całość tego typu terenów składa się kilkanaście niewielkich działek zlokalizowanych przede wszystkim w strefie centralnej miasta. W ich sąsiedztwie przeważają tereny zabudowy mieszkaniowej.

10.3. System transportowy i sieć drogowa

Rola małych miast w sieci komunikacyjnej znacząco odbiega od tej pełnionej przez duże ośrodki miejskie. Niewielkie jednostki stanowią najczęściej punkt obsługi transportowej dla mieszkańców ze swojego najbliższego otoczenia, a zasięg ich oddziaływania ogranicza się przeważnie do obszaru gminy bądź powiatu. Rzadko zdarza się, aby pełniły one ważną funkcję w układzie transportowym. Wyjątkami są najczęściej węzły transportowe, będące jedynie kolejnym punktem wyznaczającym daną trasę (Bartosiewicz, Pielesiak 2009). Miasto Rzgów doskonale potwierdza tę tezę. Pomimo tego, że leży blisko

Łodzi, nie pełni żadnej ważnej funkcji komunikacyjnej na mapie regionu. Jest tylko kolejnym punktem na drodze krajowej nr 1, po której przebiega znaczny tranzyt w Polsce.

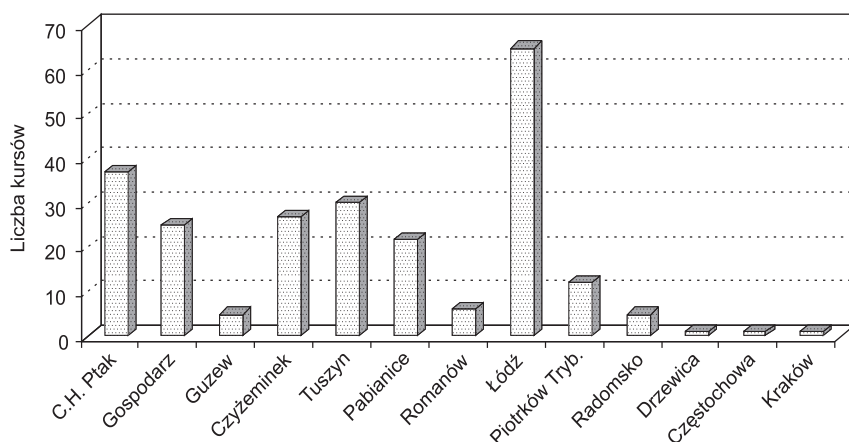
Rzgów jest jednym z wielu miast w województwie łódzkim, do którego dostać się można tylko i wyłącznie samochodem lub komunikacją zbiorową. Miasto nie posiada i nigdy nie posiadało połączenia kolejowego. W przeszłości do miasta można było dojechać także tramwajem, który od 1916 r. kursował pomiędzy Łodzią a Rzgowem. Jednak w wyniku restrukturyzacji sieci tramwajów podmiejskich, w 1993 r. połączenie to zlikwidowano.

Rzgów ma dogodne połączenia drogowe z większością ważnych miast w województwie łódzkim. Dzieli je 12 km od Łodzi, 10 km od Pabianic, 37 km od Bełchatowa, 46 km od Tomaszowa Mazowieckiego i 30 km od Strykowa.

Przez miasto Rzgów przebiega południkowo jedna z najważniejszych dróg w regionie łódzkim – droga krajowa nr 1 (DK-1), będąca jednocześnie częścią międzynarodowej trasy E-75. Łączy ona północ i południe Polski (Gdańsk–Cieszyn). Droga ta symbolicznie rozdziela Rzgów na dwie części. Nieco mniejsze znaczenie, głównie regionalne, ma przebiegająca równoleżnikowo, droga krajowa nr 714, łącząca Tomaszów Mazowiecki z Pabianicami. Kolejną ważną z punktu widzenia mieszkańców miasta arterią komunikacyjną jest droga krajowa nr 71, prowadząca ze Strykowa do Rzgowa. Obecnie stanowi ona najlepszy i najszybszy sposób dostania się z miasta do autostrady A-2, a w niedalekiej przyszłości do węzła autostradowego (A-1 i A-2). Droga krajowa nr 1, droga krajowa nr 71, droga wojewódzka 714 oraz ul. Rudzka odznaczają się największą przepustowością dla transportu kołowego.

Podstawę transportu w mieście stanowią połączenia autobusowe, obsługiwane przez kilku przewoźników. Praktycznie wszystkie kursy odbywają się w granicach administracyjnych województwa łódzkiego, tylko dwa realizowane są poza region (do Krakowa i do Częstochowy). Najwięcej połączeń ma Rzgów z Łodzią (12 km), do którego w ciągu

tygodnia jest dziennie 65 kursów (30 realizowanych przez PKS oraz 35 przez MPK Łódź). Drugim najczęściej obsługiwanym kierunkiem jest Centrum Handlowe „Ptak” (1,5 km), do którego z centrum miasta (plac 500-lecia) odjeżdża dziennie 37 autobusów. Do pobliskiego Tuszyń (7 km), w którym zlokalizowane jest targowisko, kursuje dziennie 30 autobusów, z których 12 dojeżdża do Piotrkowa Trybunalskiego (35 km). Mieszkańcy, chcący dojechać do Pabianic (7 km), mają do wyboru 15 połączeń realizowanych przez MZK Pabianice oraz 7 połączeń oferowanych przez PKS Łódź. W ciągu tygodnia do Czyżeminek (5 km) wykonywanych jest 27 kursów, do Gospodarza (2,5 km) – 25 kursów, do Guzewa (4,5 km) – 5. Do Romanowa (7 km) jeździ 6 autobusów dziennie, do Radomska (72 km) – 5, zaś do Drzewicy (75 km) – 1 autobus. Dwa kursy dziennie odbywają się poza granice województwa łódzkiego – jedno połączenie do Krakowa (197 km) (przez Przedbórz) oraz jedno do Częstochowy (106 km).



Rys. 10.2. Częstotliwość kursowania autobusów w Rzgowie

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych

Częstotliwość kursowania autobusów jest bardzo zróżnicowana i zależna od obciążenia trasy (rys. 10.2). W ciągu weekendu znacznie spada liczba kursów poszczególnych autobusów. Niekiedy przez kilka godzin nie ma autobusu do którejś z wcześniej wymienionych miejscowości. Z kolei w ciągu tygodnia najmniej kursów odbywa się w godzinach 14–17, co związane jest pośrednio z godzinami pracy CH „Ptak”, do którego w większości przyjeżdżają klienci z miejscowości obsługiwanych przez autobusy. Łódź i Pabianice stworzyły specjalne linie autobusowe, dowożące mieszkańców do CH „Ptak” (linia 70 z Łodzi i linia T z Pabianic). Poza połączeniami autobusowymi, mieszkańców i klientów centrów handlowych przewożą prywatne firmy busowe.

Na terenie miasta Rzgowa zlokalizowano dziewięć przystanków (obsługujących połączenia w dwie strony), na których zatrzymują się autobusy. Znajdują się one zarówno w centrum miasta, jak i przy trasie katowickiej. Na terenie CH „Ptak” wybudowany został dworzec autobusowy, z którego wyjeżdżają autobusy rozwożące pracowników i klientów do okolicznych miejscowości.

Na pięciu skrzyżowaniach zamontowano sygnalizację świetlną, upłynniającą ruch samochodowy (w tym tranzytowy) oraz ułatwiającą poruszanie się pieszych po mieście. W Rzgowie nie ma postoju taksówek. Wzdłuż ul. Tuszyńskiej poprowadzono ścieżkę rowerową.

W Rzgowie największe parkingi znajdują się na terenie CH „Ptak”, „Polgros”, gdzie miejsca parkingowe są wokół wszystkich hal targowych. Kolejnym miejscem, gdzie zlokalizowano parkingi, są tereny wokół m.in.: zakładów „Cosmo” i „Maritex”, przeznaczone dla pracowników i klientów. Nieliczne miejsca parkingowe są w okolicach stacji benzynowych przy ul. Katowickiej. Kilka miejsc parkingowych znajduje się w pobliżu Urzędu Miasta.

10.4. Powiązania z Łódzkim Obszarem Metropolitalnym

Powiązania społeczne miasta z jego otoczeniem kształtowane są przez procesy migracyjne, związane ze zmianą miejsca zamieszkania oraz dojazdami do pracy, szkół różnych poziomów nauczania, placówek handlowo-usługowych i usług wyższego rzędu.

W celu zbadania powiązań społecznych miasta Rzgowa z Łódzkim Obszarem Metropolitalnym przeprowadzono wśród mieszkańców Rzgowa ankietę, której celem było, po pierwsze: poznanie rodzaju powiązań gospodarstw domowych z innymi ośrodkami, po drugie: zbadanie dostępności wybranych usług znajdujących się na terenie Rzgowa. Badanie przeprowadzone zostało metodą *random-route* zgodnie z ustaloną wcześniej regułą, co zapewniło losowość doboru respondenta i reprezentatywną próbę. W sumie uzyskano 300 ankiet.

Pierwszym z analizowanych obszarów badania jest ocena dostępności wybranych usług, znajdujących się na terenie miasta Rzgowa. „Dostępność” przez długi czas uważana była za pojęcie nieostre (Taylor 1979). Najogólniej formułując, „dostępna” rzecz lub miejsce oznacza coś, co jest osiągalne (Moseley 1979a, za: Taylor 1999, s. 11). W literaturze ekonomicznej i geograficznej termin „dostępność” odnosi się zwykle do koncepcji bliskości, łatwości przestrzennej interakcji lub potencjalnych kontaktów z funkcjami.

W przypadku badanej zbiorowości ocena dostępności dotyczyła korzystania z wybranych usług funkcjonujących na terenie miasta Rzgowa. Zdecydowana większość z uwzględnionych w badaniu usług oceniona została pozytywnie. Najlepszy dostęp mieszkańcy Rzgowa mają jednak do sklepów odzieżowych. Jak wynika z tab. 10.1, ponad 80% badanych oceniło tę usługę pozytywnie. Jest to podyktowane w głównej mierze funkcjonowaniem na terenie miasta Rzgowa Centrum Odzieżowego „Ptak”. Równie dobrze ocenione zostały także takie usługi, jak: „sklepy spożywcze”, lekarz podstawowej opieki zdrowotnej”, „fryzjer/zabiegi kosmetyczne”. Oceny negatywne otrzymały następujące usługi: „miejsca rekreacji, uprawiania sportu”, „rozrywka”, „placówki kulturalne”, których *de facto* nie ma na terenie Rzgowa.

Tabela 10.1. Ocena dostępności wybranych usług na terenie Rzgowa

Rodzaj usługi	Dostępność				
	bardzo dobrze	raczej dobrze	raczej źle	zdecydowanie źle	brak
1. Sklepy spożywcze	40,3	46,3	11,0	1,3	0,7
2. Sklepy odzieżowe	55,7	31,7	11,7	0,3	0,3
3. Sklepy ze sprzętem AGD/RTV	7,3	23,3	39,0	24,7	5,3
4. Rozrywka (kino/teatr/dyskoteka itp.)	0,7	3,0	23,7	30,3	42,7
5. Placówki kulturalne (muzea, koncerty, wystawy itp.)	2,3	22,7	31,3	43,3	0,3
6. Basen	0	1,0	6,0	14,3	78,3
7. Lekarz podstawowej opieki zdrowotnej	49,0	43,7	5,0	2,0	0,3
8. Lekarz specjalista	26,3	42,3	25	5,3	0,7
9. Restauracje, bary itp.	15,0	33,3	38,0	11,3	1,7
10. Miejsca rekreacji, uprawiania sportu (siłownia, bieżnia, aerobik itp.)	1,0	10,7	35,0	30,3	22,0
11. Naprawa sprzętu domowego	8,3	16,3	25,7	27,0	18,3
12. Fryzjer/zabiegi kosmetyczne	39,7	35,0	17,3	7,7	0,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie praktyk terenowych

Kolejną ważną kwestią, poza próbą oceny dostępności wybranych usług, jest określenie kierunku zaspokojenia potrzeb uwzględnionych w badaniu. Dane przedstawiają się następująco. Wszystkie podstawowe potrzeby zaspokajane są na terenie Rzgowa (zakupy spożywcze, zakupy odzieżowe, korzystanie z opieki lekarskiej, usługi fryzjerskie i kosmetyczne), głównie ze względu na wystarczającą ofertę tego typu usług (tab. 10.2).

Tabela 10.2. Kierunek dojazdów a zaspokajanie wybranych potrzeb

Usługi	Miejscowość				
	Rzgów	Łódź	Tuszyn	Pabianice	Inne
1. Zakupy spożywcze	79	19,3	0,3	1,0	0,7
2. Zakupy odzieżowe	74,3	23	0,9	1,7	0,7
3. Zakupy sprzętu RTV i AGD	20	75,7	1,2	1,2	1,7
4. Lekarz podstawowej opieki zdrowotnej	88	11	2,4	0	0
5. Lekarz specjalista	45,2	48,3	4,6	0,3	0,7
6. Imprezy kulturalne (m.in. muzeum, koncert, wystawa itp.)	7,0	72	3,7	1,0	0,7
7. Basen	2	40	34	0,7	1,3
8. Rozrywka (kino/teatr/dyskoteka itp.)	4,7	71	0	0	0,7
9. Restauracje, bary, itp.	39	44	0	0,3	0
10. Miejsca rekreacji, uprawiania sportu (siłownia, bieżnia, aerobik itp.)	16,3	52	0,6	1	0
11. Naprawa sprzętu domowego	20,7	60	1,3	1	0
12. Fryzjer/zabiegi kosmetyczne	76,3	23,7	0	0	0,7
13. Kursy edukacyjne (np. nauka języków, prawo jazdy itp.)	13,6	55	0	0	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie praktyk terenowych.

Deficytowy charakter w opinii badanych mają natomiast usługi o charakterze kulturalnym, rozrywkowym, rekreacyjnym. W tym przypadku mieszkańcy w zdecydowanej większości korzystają z usług świadczonych na terenie Łodzi. Podobnie ma się rzecz w przypadku zakupów sprzętu RTV i AGD oraz jego naprawy ze względu na

dostępność usług o charakterze specjalistycznym. Łódź wybierana jest także, jeśli chodzi korzystanie z kursów edukacyjnych.

Analizując dojazdy do pracy i nauki, można stwierdzić, iż ponad połowa badanych, bo aż 189 osób zadeklarowało, że ktoś ze wspólnego gospodarstwa uczy się bądź pracuje w innej miejscowości niż Rzgów. Powodów tego stanu rzeczy może być kilka, w tym m. in.: wyższe zarobki poza Rzgowem i brak odpowiedniej oferty edukacyjnej (brak gimnazjów, szkół średnich i uczelni wyższych).

10.5. Podsumowanie

Zaprezentowane wyniki badań skłaniają do sformułowania następujących wniosków odnośnie do przestrzenno-funkcjonalnej struktury miasta Rzgowa i jego powiązań z Łódzkim Ośrodkiem Metropolitalnym. Po pierwsze, zmiany kierunków użytkowania ziemi badanego miasta potwierdzają przeobrażenia zachodzące w strefie podmiejskiej Łodzi. Przekształcenia te dotyczą w dużej mierze zastępowania użytków rolnych nieużytkami (przekształcania się użytków rolnych w nieużytki lub ugory oraz tereny zabudowane). Po drugie, przestrzeń Rzgowa dość poważnie zmieniła swój charakter w ciągu 20 lat transformacji. Dotyczy to głównie wzrostu inwestycji pełniących funkcję mieszkaniową i usługową. Przewiduje się, że zmiany te będą postępować w obecnym kierunku. Po trzecie, dominującym środkiem transportu mieszkańców Rzgowa jest samochód oraz często kursujące autobusy różnych firm przewozowych. Po czwarte, na terenie miasta brak jest jakichkolwiek usług o charakterze kulturalnym i rekreacyjnym. Najczęściej wybieranym miejscem dla zaspokajania potrzeb wyższego rzędu przez mieszkańców jest miasto Łódź, głównie ze względu na bogatą ofertę usług kulturalnych i rozrywkowych. Nie dziwi zatem fakt, że większość z badanych pracuje lub uczy się właśnie w tym mieście. Rzgów pełni funkcję miasta „sypialni” z rozwiniętą funkcją mieszkaniową i usługową w zakresie zaspokajania podstawowych potrzeb, przy zaniedbaniu wytworzenia innych istotnych funkcji miejskich.

Bibliografia

- Bartosiewicz B., Pieleśiak I. (2009), *Funkcja komunikacyjna małych miast w regionie łódzkim*, [w:] Marszał T. (red.), *Funkcja usługowa małych miast*, Wyd. UŁ, Łódź.
- Bińczyk, A., Jażdżewska I. (2005/2006), *Kierunki zmian użytkowania ziemi w Rzgowie w latach 1985–2005*, [w:] Heffner K., Marszał T. (red.), *Małe miasta – Studium przypadków*, Wyd. UŁ, Łódź.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 roku w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (załącznik nr 1 do rozporządzenia)*, (2003), Dz. U., nr 164, poz. 1587.
- Taylor Z. (1979), *Przestrzenna dostępność miejskiego systemu transportowego na przykładzie Poznania*, Studia KPZK PAN, t. 67.
- Taylor Z. (1999), *Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej*, IGiPZ PAN, Warszawa.