

412(438)

WSTĘPNA KONCEPCJA STRUKTURY PRZESTRZENNEJ KRAJU

W lutym r.b. ukończony został wstępny etap prac nad planem przestrzennego zagospodarowania kraju, prowadzonych w Głównym Urzędzie Planowania Przestrzennego. Prace w tej dziedzinie, zgodnie z brzmieniem dekretu z dn. 2.IV.46 obejmują: 1) Przeznaczenie terenów na potrzeby rolnictwa, leśnictwa, górnictwa, przemysłu i gospodarki wołnej, kultury, oświaty, zdrowia, odpoczynku i rezerwy przyrody. 2) Rozmieszczenie ludności i sieć głównych ośrodków miejskich z określeniem ich podstaw rozwoju i funkcji. 3) Sieć obsługi w dziedzinie komunikacji, energetyki i telekomunikacji. 4) Podział obszaru kraju na regiony jako podstawę jednolitego podziału administracyjnego państwa.

Teoretycznie ustalenie rozwiązań tych zagadnień możliwe jest w formie planu krajowego, opartego o szeroki wachlarz studiów obejmujących zarówno zagadnienie środowiska naturalnego, jak badanie demograficzne, gospodarcze i społeczne. Na podstawie dostępnych dziś danych studia te nie mogły być przeprowadzone w pełni i dostatecznie pogłębione. W praktyce jednak konieczne jest powzięcie szeregu decyzji, które już dziś przesądzają o przyszłej strukturze przestrzennej kraju. Dlatego jako podstawa tych decyzji opracowana została wstępna koncepcja planu krajowego, której rezultaty z konieczności mogą zawierać szereg błędów i niedociągnięć, niemniej jednak przedstawiają logiczny i co najmniej częściowo uzasadniony pogląd na całość zagadnień w tej dziedzinie. Koncepcję tę należy traktować jako hipotezę roboczą, która w miarę pogłębiania się studiów analitycznych będzie stopniowo korygowana.



W opracowaniu długofalowej koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju konieczne było przyjęcie całego szeregu założeń. Jakkolwiek rzeczywisty bieg życia odchyła się od linii wyznaczonej z góry przez założenia, to zawsze jednak pozostaje przynajmniej skala tego odchylenia, która pozwala w miarę potrzeby korygować plan. Dla ułatwienia tej kontroli i dla umożliwienia stopniowej realizacji, całość okresu planowania została podzielona na etapy, które zresztą nie odpowiadają jakiejś ściśle określonej ilości lat, ale raczej ujmują kolejne fazy przekształcenia struktury przestrzennej naszego kraju. Jedno z podstawowych założeń dotyczy stosunku jaki istnieje między składem procentowym struktury zawodowej ludności a osiąganym dochodem społecznym. Najogólniejszy podział tej struktury można przeprowadzić przez wyróżnienie trzech grup: 1. grupy zatrudnionej w eksploatacji surowców mineralnych i organicznych (górnictwo, rolnictwo), 2) grupy zatrudnionej w przemyśle przetwórczym i 3) grupy zatrudnionej w dziedzinie usług gospodarczych, społecznych i osobistych, do której można włączyć całą grupę niezależnych, niewielką zresztą w naszych warunkach^{po}wojennych.

Wiadomo, że obecnie przeważa u nas grupa zatrudniona w rolnictwie, która obejmuje około 55% ludności, podczas, gdy grupa zatrudniona w przemyśle wynosi około 22%, a w dziedzinie usług około 23%. Przewaga ludności pracującej w rolnictwie jest symptomem i jednocześnie przyczyną małej wysokości dochodu społecznego i wielkości standardu życia. Obserwując procesy strukturalne w wielu państwach nowoczesnych można stwierdzić znaczne zmniejszanie się ludności zatrudnionej w rolnictwie na rzecz przemysłu, a przede wszystkim - usług, których rozwój jest miarą wysokości standardu życiowego. Wynika stąd, że naczelnym zadaniem planu powinno być rozbudowanie funkcji przemysłowych i usługowych, aby mogły one

wchłonąć nadmiar ludności rolniczej.

Z opracowanych dotychczas map chłonności ludnościowej w rolnictwie wynika, że chłonność ta jest ograniczona liczbą około 10 milionów ludzi, z tendencją do zmniejszenia się w miarę wzrostu stopy życiowej. Przekroczenie tej granicy jest miarą spadku dochodu w rolnictwie i marnotrawienia sił produktywnych społeczeństwa. Ponieważ ostatni spis z lutego 1946 r. wykazał około 24 milionów ludności a należy liczyć się z przyrostem naturalnym, zatem cała ta zwiększająca się rzesza ludności powinna znaleźć zatrudnienie poza rolnictwem.

W tych warunkach narzuca się rozwiązanie tego zagadnienia na drodze rozbudowy przemysłu. Grupa ludności zatrudnionej w przemyśle nie powinna jednak przekroczyć około 30% ludności, jeśli polityka gospodarcza kraju nie ma mieć charakteru kolonialnego lub wojennego, co byłoby oczywiście nie do przyjęcia. Rozwój zresztą krajów takich, jak U.S.A. wskazuje wyraźnie, że postęp techniki produkcji pozwala obecnie w przemyśle na coraz większe ograniczanie zatrudnienia, któremu mimo to towarzyszy stały wzrost potencjału gospodarczego i możliwości produkcyjnych. Należy więc przewidywać, że dopiero wzrost grupy zatrudnionej w dziedzinie usług rozwiąże sprawę racjonalnego zatrudnienia przyrostu ludności. W planie krajowym przyjęto, że w okresach bliższych wzrastać będzie przede wszystkim zatrudnienie w przemyśle, podczas gdy w okresie dalszym dominować będzie pod tym względem grupa usług.

Z powyższego rozumowania wynika, że należy liczyć się ze znacznym wzrostem ludności mieszkającej w miastach. Przeważająca bowiem część grupy zatrudnionej w przemyśle i niemal cała grupa zatrudniona w dziedzinie usług, stanowią ludność miejską. Tak więc mimo, iż zagadnienia struktury wsi w Polsce są bardzo istotne, a ra-

czej właśnie dlatego, na czoło zadań planowania przestrzennego wysuwa się zagadnienie urbanizacji. W dotychczasowych studiach zostały w tym celu przeanalizowane podstawowe czynniki miasto-twórcze, którymi są: komunikacja, możliwości rozwoju przemysłowego, oraz wzrost usług wykonywanych przez ludność miejską. Odpowiednio do tych trzech czynników opracowana koncepcja planu krajowego zawiera trzy podstawowe człony: podział funkcjonalny kraju w oparciu o układ kierunkowy transportu, hipotezę uprzemysłowienia i hipotezę osadniczą.

Przewidywany funkcjonalny podział kraju został oparty na następujących przesłankach:

Zagadnienia w planowaniu przestrzennym podzielić można na dwa rodzaje: terenowe i ruchowe. Każdy teren posiada na podstawie swych cech naturalnych pewną wartość potencjalną, która może być zamieniona w wartość rzeczywistą na skutek działalności człowieka. W działalności tej podstawowe znaczenie ma czynnik transportu, wymiany dóbr, który organizuje przestrzeń. Z tego punktu widzenia można obszar kraju podzielić na strefy o intensywnych formach gospodarki opartych o silną obsługę komunikacyjną i strefy gospodarki ekstensywnej w postaci rolnictwa i leśnictwa. Oczywiście stref tych nie należy rozumieć jako jednorodnych obszarów. Chodzi raczej o podkreślenie dominującego ich charakteru. Komunikacja z jednej strony jest wynikiem życia gospodarczego, z drugiej stanowi podstawowy czynnik aktywizacji terenu. Każda inwestycja komunikacyjna w postaci nowej drogi, linii kolejowej, czy zmiany istniejącego węzła wywołuje szereg skutków wtórnych w postaci nowej lokalizacji urządzeń przemysłowych, czy mieszkaniowych oraz zmiany w dotychczasowym użytkowaniu terenów. Czy inwestycja będzie słuszną z punktu widzenia planowania, czy też nie, skutki wystąpią z tą samą

sia. Różnica polegać będzie tylko na tym, że w pierwszym wypadku zmiany będą scharmonizowane z całością planu, a pobudzenie gospodarcze wystąpi w miejscach korzystnych, w drugim zaś, niewłaściwie zlokalizowana aktywność gospodarza w jednej dziedzinie utrudni rozwój innych dziedzin życia, a przez to sama na dłuższą metę będzie ulegała zahamowaniu. Tak na przykład, źle umieszczony dworzec kolejowy może wykoszlawić całą strukturę osiedla i zamiast stać się czynnikiem jego rozwoju, wywoła tylko trudności w gospodarce komunalnej.

Ze względu na tę ważną rolę komunikacji, jednym z punktów wyjścia dla koncepcji planu były studia nad t.zw. tendencjami komunikacyjnymi. Przez pojęcie to rozumieć należy linie, na których na skutek warunków naturalnych lub wytworzonych przez człowieka może i powinna powstać wymiana dóbr. W obszarze kraju wyróżnić można tendencje zewnętrzne, czyli ruch tranzytowy, tendencje do i odśrodkowe, to znaczy eksport i import oraz kierunki wewnętrzne. Polska wchodząc w układ środkowej Europy musi w kontaktach zewnętrznych dostosować się do głównych szlaków europejskich. Mówiąc ogólnie można te szlaki podzielić na horyzontalne i biegnące z południa na północ. Kierunek wschód zachód biegnie przez Europę trzema szlakami: nadmorskim, podgórskim, który łącząc najintensywniej zagospodarowane obszary pokrywa się z osią demograficzną Europy, oraz kierunkiem pośrednim, który wiąże stolice północnych państw europejskich. Ten ostatni kierunek natrafiając na bagna Prypeci rozwidla się na terenie Polski na dwa odgałęzienia, które w miarę rozszerzenia się kontynentu ku wschodowi zdawajają szlaki poprzednio omówione. Kierunki południkowe tworzą na obszarze Europy środkowej wachlarz wiążący kraje Basenu Nadunajskiego w kierunku portów Bałtyku. Kierunki zewnętrzne nakładają się i splatają z tendencjami wewnętrznymi, które wystę-

pują jako powiązania głównych obszarów produkcji i konsumpcji z bramami wylotowymi i pomiędzy sobą.

Na podstawie tendencji kierunkowych ustalono układ kierunkowy komunikacji krajowej. Zadaniem jego jest w sposób najbardziej oszczędny powiązać obszary i ośrodki naszego kraju w jedną organiczną całość. Skoro bowiem liczyć można jedynie na określoną globalną długość nowych linii komunikacyjnych, to rozpraszanie ich w sposób mniej lub więcej przypadkowy na przestrzeni kraju jest gospodarczo nieuzasadnione. Konieczne jest opracowanie oszczędnego układu ogólnokrajowego, który stałby się kością dla lokalizacji wszelkich innych inwestycji. Jedynie bowiem zbieżność różnych działań polityki inwestycyjnej pozwoli na skumulowanie wysiłku gospodarczego państwa i społeczeństwa.

Tak rozumiany układ kierunkowy w toku dalszych prac został wyposażony w zespoły różnych sieci transportu, dostosowanych do możliwości fizjograficznych i opartych o dotychczasowe zainwestowanie komunikacyjne. Wiadomo, że sieć komunikacyjna w Polsce do dziś nosi na sobie ślady okresu porozbiorowego, które wyrażają się w znacznej jej nierównomierności w obsłudze terenu. Intencją projektowanego układu komunikacji jest zatem silniejsze rozwinięcie tej sieci na terenach centralnych i wschodnich oraz dostosowanie do potrzeb gospodarstwa polskiego sieci na terenie byłego zaboru pruskiego.

Sieć transportu stanowi podstawę do określenia stref, w których potencjalnie istnieją warunki dla lokalizacji przemysłu i urbanizacji. W ten sposób posługując się metodą izolacji w równaniu o wielu niewiadomych, jakim jest konstrukcja planu podstawiono określoną wartość pod czynnik transportu i wymiany dóbr, pomijając na razie wpływ innych czynników. Należało więc skorygować przyjętą koncepcję przez uwzględnienie wpływu wartości terenów i inwestycji,

ujętej z różnych punktów widzenia. Kolejno uwzględnione zostały własności glebowe, szata leśna, rozmieszczenie bogactw naturalnych, obecne zainwestowanie przemysłowe, rozmieszczenie skupisk ludności i wreszcie zniszczenia wojenne wsi i miast.

W wyniku tych prac powstał funkcjonalny podział kraju na strefy w określonej przewadze różnych podstawowych form gospodarki. W układzie tym wybitnie występuje aktywny pas południowy, który pokrywa się z obszarem największych naszych złóż mineralnych, dalej pas pionowy, który wiąże obszar Górnego Śląska z deltą Wisły i stanowić powinien niejako oś gospodarczą kraju i wreszcie pierścień wewnętrzny oparty o bieg Wisły i Odry. Pierścień ten, na którym znajdują się niemal wszystkie najważniejsze ośrodki wielkomiejskie posiada szereg powiązań zewnętrznych, z których najważniejsze są połączenia z obszarami portowymi Gdańsk i Szczecin. Wisła i Odra, których dorzecza pokrywają niemal bez reszty obszar Polski, stają się w tym układzie kołosem, na którym opiera się struktura przestrzenno-gospodarcza kraju. Przy tym nie ma tu mowy o wzajemnej konkurencji, gdyż każdej z tych rzek przypada inna funkcja podstawowa. Odra jest przede wszystkim arterią dla naszego obrotu zagranicznego, podczas, gdy Wisła przez sam swój bieg powinna stać się arterią obsługi wewnętrznej i organicznie powiązać ze sobą obszary Polski centralnej. Sprawa jej regulacji i uzbrojenia jest tylko w części związana z zagadnieniem żeglugi. Ślusznym wydaje się patrzeć na Wisłę także jako na przyszłe źródło energii, która powoła znowu do intensywnego życia sacofane dziś obszary.

Nie należy sądzić, że tak pomyślany podział funkcjonalny zaniedbuje obszary, które siłą rzeczy znajdują się poza strefami intensywnej gospodarki. Ta podstawowa tkanka kraju spełniająca funkcję

aprowizacji powinna być wyposażona z czasem w sieć niezbędnych inwestycji w postaci budowy osiedli melioracji, sieci dróg lokalnych oraz niezbędnych dolesień, która podniesie możliwości produkcji drewna, a nadto pozwoli osiągnąć równowagę biologiczną konieczną dla rolnictwa i opanowania klęsk powodzi.

Jest rzeczą zrozumiałą, że w ten sposób uzyskany układ stref aktywizacji posiada charakter pasmowy, co wynika ze związania go z układem kierunków transportu. Studia nad planem muszą zatem uwzględniać inne czynniki aktywizacji występujące punktowo na terenie kraju. Są nimi, obok sieci osadniczej, istniejące ośrodki i obszary przemysłowe oraz te punkty, w których przemysł powinien się rozwijać.

Badania nad istniejącymi zasięgami naszych funkcjonujących ośrodków przemysłu wykazują znaczne niedostrzeżenia obszarom kraju, zwłaszcza na północy i wschodzie. Stąd powstaje konieczność przewidywania nowych ośrodków, które zasięgiem swoim objęłyby te obszary gospodarczo bierne. Rozwiązanie tego zagadnienia zostało zarysowane w hipotezie uprzemysłowienia kraju. Hipoteza ta dotyczy lokalizacji przemysłu w dwu aspektach: decentralizacji przeciążonych już dziś obszarów przemysłowych oraz tworzenie nowych ośrodków. W zakresie decentralizacji należy podkreślić, że wpływ zjawiska aglomeracji stwarza pewną bezwładność, która skłania różnego rodzaju gałęzie przemysłu i ich ośrodki dyspozycyjną do lokowania się w obszarach już zagęszczonych, bez względu na to, czy istnieją obiektywne powody łatwej lokalizacji. Z drugiej strony istnieją obszary, ściśle powierzchniowo ograniczone pod względem występowania w nich określonych korzystnych warunków przyrodzonych. Tak na przykład ograniczony jest obszar możliwego wydobywania węgla w Zagłębiu —

Górno-Sląskim i ograniczona jest często pojemność terenów portowych jak to ma miejsce na przykład w obszarze Gdańska. Dlatego planowanie przestrzenne dąży do decentralizacji takich obszarów przez niedopuszczenie do nich nowych, nie związanych z nimi bezpośrednio zakładów przemysłowych, a nawet do ich usuwania. Decentralizacja przez rozluźnienie zainwestowania przemysłowego w obszarze danego regionu lub jego części jest ponadto uzasadniona po pierwsze, dlatego, iż wraz ze zwiększeniem się terytorialnym obszaru przemysłowego powiększa się ogólny jego zasięg komunikacyjny, po wtóre, ponieważ ułatwia przyjęcie do przemysłu okolicznej ludności niepotrzebnie zatrudnionej w rolnictwie.

Potrzeba stworzenia nowych ośrodków przemysłowych wynika z podstawowego założenia omówionego na wstępie. Lokalizacja ich powinna być dyktowana z jednej strony zasadą równomiernej, o ile możliwości, obsługi przemysłowej kraju, z drugiej zaś obiektywnymi warunkami dla powstawania przemysłu. Na podstawie dotychczasowych studiów wysuwają się trzy tego rodzaju punkty. Jednym z nich są okolice Piły. Powstanie ośrodka przemysłowego w tym miejscu wpłynęłoby ożywczo na obszar zachodniego Pomorza i umożliwiłoby rozwój Kołobrzeska, jako portu pomocniczego. Piła stanowi ponadto ważny węzeł komunikacyjny już obecnie dobrze zainwestowany i wyposażony w drogę wodną. Wybór właściwych gałęzi przemysłu, które należałoby w tym miejscu rozwijać musi być poprzedzony dokładnymi studiami. Na pierwszy rzut oka nasuwają się tu możliwości przemysłu drzewnego opartego o duże obszary leśne, wykorzystania złóż węgla brunatnego oraz rozwinięcie produkcji fosfatów w oparciu o import drogą wodną.

Drugim punktem, którego rozwój miałby analogiczne znaczenie dla Pomorza Mazurskiego są okolice Łomży. Teren ten wymagał-

by znacznych inwestycji komunikacyjnych, ale wykorzystanie wielkich torfowisk pod Wisłą przez budowę elektrowni ciepłej mogłoby umożliwić rozwój przemysłu głównie w oparciu o surowiec drzewny. Studia powinny iść w tym kierunku, by z chwilą wykorzystania torfu możliwym było przestawienie elektrowni na siłę wodną.

Trzecim punktem jest Sandomierz i obszary nad środkową Wisłą. Uprzemysłowienie tego obszaru jest szczególnie ważne ze względu na znaczne nadwyżki ludnościowe w rolnictwie oraz z uwagi na potrzeby ożywienia gospodarczego Lubelszczyzny. W układzie kierunkowym Sandomierz jest punktem wybitnie kwalifikującym się na węzeł komunikacyjny. Wprawdzie dzisiejsze jego wyposażenie pod tym względem pozostawia dużo do życzenia, ale silnie uzbrojenie komunikacyjne tego obszaru stanie się i tak konieczne. W stosunku do ograniczonych bogactw surowcowych poprzednio omawianych obszarów, okolice poniżej Sandomierza obfitują w doskonały surowiec do produkcji cementu. Ulokowanie w tym miejscu wielkich cementowni nie nasuwałoby zdaniem fachowców większych trudności, a przemysł ten stałby się zalążkiem nowego ośrodka przemysłowego. Obok przemysłu cementowego istnieją tu bowiem szczególnie dogodne warunki dla lokalizacji hut surowcowych pracujących na węglu ze Śląska i rudach importowanych z południa Związku Radzieckiego oraz drogą wodną ze Szwecji.

Niezależnie od próby wyznaczenia ośrodków nowych hipoteza przemysłu przewiduje również pasmowy rozwój istniejących obszarów dostosowany do istniejącej i projektowanej obsługi komunikacyjnej w pasach Ratywizacji.

Trzecim wreszcie członem planu krajowego jest struktura osadnicza. Hipoteza rozmieszczenia przyszłych ośrodków usługowych oraz ich rozwoju opiera się na hierarchii tych ośrodków jako stolic przyporządkowanych im obszarów. Na podstawie studiów osadniczych określona została potrzebna w naszych warunkach ilość poszczegól-

nych typów osiedli usługowych od stolicy kraju począwszy przez stolice prowincji, regionów i podregionów, aż do powiatów i gmin wiejskich. Istniejące dziś w Polsce struktura osadnicza wykazuje znaczną rozpiętość w obsłużeniu terenu i w rozwoju ośrodków. W dążeniu do równomiernego obsłużenia kraju należy liczyć się z podniesieniem rzędu wielkości wielu drobnych dzisiaj ośrodków, a nawet w szczególnych przypadkach z tworzeniem nowych osiedli. Szczególnie ważna jest sprawa rozwoju ośrodków małych i średnich, a to dlatego, że wielkie miasta przez swą siłę atrakcyjną mają zapewnione warunki rozwoju, często nawet zbyt wielkiego, natomiast brak jest ogniw pośrednich pomiędzy dużym miastem a wsią. Brak ten, wyraźnie u nas występujący jest symptomem wadliwej struktury osadniczej i zaniedbań gospodarczych. Forytowanie rozwoju osiedli pośrednich jest ponadto zgodne z zasadą decentralizacji nadmiernie zagęszczonych ośrodków wielkomiejskich.

Struktura osadnicza jest jednocześnie jednym z podstawowych punktów wyjścia regionalizacji kraju. Studia nad podziałami regionalnymi, jako podstawą dla właściwego podziału administracyjnego obejmują szeroki wachlarz badań geograficznych, gospodarczych i społecznych. Jest jednak rzeczą pewną, iż o właściwym podziale na regiony i mniejsze kolejne jednostki mówić można tylko w oparciu o ośrodki stołeczne tych obszarów, stworzenie zaś takich ośrodków jest warunkiem realizacji podziału w rzeczywistości.

W ten sposób przez nałożenie na siebie tych trzech podstawowych członów planu opracowana została wstępna koncepcja struktury przestrzennej kraju. Jak to już podkreślone zostało we wstępie, koncepcja ta ma charakter długofalowy. Niemniej jednak już obecnie wyraźnie zarysowują się trzy główne fazy realizacji tego planu.

Pierwsza faza powinna podnieść dochód społeczny w oparciu o uprzemysłowienie. Trzecią będzie charakteryzował wzrost usług zarówno pod względem ilości, jak i jakości, w wyniku czego kraj nasz rozwinię się we współczesny organizm gospodarczo-społeczny.

Rozwinięcie koncepcji wstępnej przez szczegółowe rozważenie podstawowych zmian strukturalnych w podanych okresach stanowi przedmiot dalszych prac w dziedzinie planowania krajowego.

Program tych prac przewiduje ustalenie podstawowych wytycznych dla przestrzennego rozwoju trzech omawianych grup zatrudnienia: rolnictwa, przemysłu i usług w kolejnych etapach. I tak w okresie odbudowy zadaniem planu jest rozładowanie nadwyżek ludnościowych w rolnictwie na Ziemiach Dawnych poprzez przeniesienie części nadwyżek na tereny Ziemi Odzyskanych. W dziedzinie przemysłu zadanie polega na uruchomieniu istniejących ośrodków. Znaczne obszary na północy i wschodzie pozostają przy tym poza zasięgiem należytej obsługi przemysłowej. W zakresie usług ciągle jeszcze występować będą duże różnice w rozmieszczeniu miast, wynikające z różnego przebiegu procesów urbanizacyjnych w poszczególnych regionach. W całym tym okresie na czoło wysuwa się likwidacja przeludnienia rolnego.

W okresie uprzemysłowienia reszta nadwyżek ludności rolniczej powinna być skierowana do rozbudowanych obszarów przemysłu podstawowego. W zakresie usług na pierwszy plany wysuwa się rozwój miast średnich i małych jako elementu wyraźnie upośledzonego w naszej dotychczasowej strukturze. W tym okresie dominuje zagadnienie przemysłu. W strukturze zawodowej ludności należy się liczyć ze znacznym wzrostem grupy zatrudnionej w przemyśle oraz ze zmniejszeniem się ludności rolniczej za rzecz przemysłu i usług.

W okresie urbanizacji rolnictwo powinno podlegać procesom specjalizacji w nawiązaniu do głównych ośrodków konsumpcji oraz jakości warunków przyrodzonych. Przemysł rozwinię się głównie w zakresie gałęzi usługowych, konsumpcyjnych, stwarzając równomiernie rozrzucone ośrodki przemysłu miejskiego. Pełna urbanizacja polegać będzie na wytworzeniu się ośrodków stołecznych rządów oraz na regionalizacji kraju opartej o główne ośrodki usługowe (stołeczne). Okres ten cechować się będzie przede wszystkim urbanizacją i rozwojem usług.

O ile w ówczesnych okresach decydujące znaczenie dla rozwoju struktury gospodarczo-przestrzennej mają plany gospodarcze oparte na planach produkcji, o tyle okres ostatni będzie kształtowany potrzebami pełnego obsłużenia ludności i terenu, wysuwając na plan pierwszy zagadnienie struktury osadniczej kraju.

