

PIOTR LYSOŃ

Główny Urząd Statystyczny w Warszawie

**WAHADŁOWA MOBILNOŚĆ PRZESTRZENNA
JAKO WAŻNY CZYNNIK ROZWOJU OBSZARÓW
WIEJSKICH – ANALIZA STANU OBECNEGO
I PERSPEKTYW DO 2025 R.
W UJĘCIU POWIATOWYM**

Abstract: Pendulum Spatial Mobility (Commuting) as an Important Factor for Rural Development – Analysis of the Current Situation and Perspectives until 2025 by Poviats in Poland. Quality of life seems to be crucial for rural development. As suggested in the Stiglitz-Sen-Fitoussi *Report* „Quality of life is a broader concept than economic production and living standards. It includes the full range of factors that influences what we value in living, reaching beyond its material side”. There is a more and more accepted need to go beyond GDP in analyses of the quality of life.

A pendulum spatial mobility understood as slightly broader term than commuting shall be an important factor for rural development serving not only as a tool for supplementing shortages of jobs on the local labour market but also as an instrument enabling rural areas inhabitants to benefit from an access to various services available in larger cities. Therefore the pendulum spatial mobility contributes to better quality of life and is an alternative for migration to cities.

Rural areas in Poland are different. In this elaboration there have been described differences resulting from location as well as quality of public or private transport to 22 largest Polish cities. There have been conducted an analysis for poviats in this elaboration. Polish poviats (380) can be classified into 3 groups: „A” consisting of poviats (217) with an opportunity to commute to at least one of 22 largest Polish cities within an hour in one direction; „B” consisting of 61 peripheral poviats (2016 as well as 2025); and „AB” consisting of 102 poviats currently peripheral but expected to be in the range of one hour commuting to at least one of 22 largest Polish cities until 2025. The results of the analysis of the perspectives of the pendulum spatial mobility by poviats until 2025 has been illustrated on a map and described – also the most

important for rural development pieces of investment in Polish transport network have been described. They should result in shifting more than 100 Polish poviats from the peripheral group „B” to the group of poviats „AB” – with an access to commuting.

Keywords: Cohesion Policy, households’ income, jobs, labour market, long term development, pendulum spatial mobility (commuting), peripheral areas, public services, quality of life, rural development, territorial differences.

1. Jakość życia

Jakość życia jest kluczowym pojęciem dla debaty o rozwoju obszarów wiejskich. Jest to pojęcie wielowymiarowe, które uwzględnia nie tylko kojarzone z nim zazwyczaj materialne warunki życia, ale także kilka innych sfer podlegających ocenie zarówno obiektywnej, jak i subiektywnej. Wśród nich warto zwrócić szczególną uwagę na szeroko rozumiany dostęp do usług publicznych, wśród których są nie tylko te świadczone lokalnie, ale także i usługi publiczne, do których dostęp jest uwarunkowany możliwościami dojazdu. W przypadku polskich obszarów wiejskich często barierą w dostępie zarówno do usług publicznych, jak i pracy zgodnej z kwalifikacjami jest właśnie brak należytej dostępności komunikacyjnej, który uniemożliwia lub utrudnia wahałową mobilność przestrzenną. Została ona szerzej opisana w następujących rozdziałach.

Jakość życia jest pojęciem, które zyskuje na znaczeniu. W raporcie Stiglitz *et al.* [2009] stwierdzono, że: *Jakość życia jest pojęciem szerszym niż produkcja w gospodarce i warunki życia. Obejmuje pełny zakres czynników, które wpływają na to, co w życiu uznajemy za ważne, wykraczając poza jego wymiar materialny.*

Przedstawiony w raporcie postulat „wyjścia poza PKB” (Beyond GDP) nie oznacza, że należy zrezygnować z PKB. Dostrzeżono w nim, że powiększa się luka między informacją zawartą w zagregowanym PKB a postrzeganiem jakości życia przez zwykłych ludzi. Podkreślono wagę zarówno obiektywnych, jak i subiektywnych miar oraz potrzebę oceny i analizy dochodów, konsumpcji i zamożności gospodarstw domowych.

W Raporcie zasugerowano zestaw wymiarów jakości życia, które jednocześnie powinny być uwzględnione:

- materialne warunki życia (dochody, konsumpcja i zamożność),
- zdrowie,
- edukacja,
- aktywność osób włącznie z pracą,

- rządzenie i głos w polityce,
- powiązania społeczne i relacje,
- środowisko (warunki aktualne i przyszłe),
- zagrożenia bezpieczeństwa w sferze ekonomicznej i fizycznej.

Takie podejście jest wielowymiarowe, ale trudno jest tak zarysowaną jakość życia zmierzyć. Można postawić hipotezę, że nie są to wszystkie istotne wymiary jakości życia, tym bardziej, że w OECD sformułowano nieco odmienną koncepcję jej opisu [Szukielojć-Bieńkuńska, Walczak 2011]. Trzeba jednak podkreślić, że raport Stiglitz-Sena-Fitoussi *et al.* jest mocnym głosem w Unii Europejskiej za nowym, wielowymiarowym podejściem do analiz jakości życia, wykraczającym poza prostą analizę PKB [Łysoń 2014, s.79-97].

W Głównym Urzędzie Statystycznym, wypracowany został katalog domen [*Jakość życia* 2015] branych pod uwagę przy ocenie jakości życia. Zaliczono do niego:

- materialne warunki życia;
- główny rodzaj aktywności, pracę;
- zdrowie;
- edukację;
- czas wolny i relacje społeczne;
- bezpieczeństwo ekonomiczne i fizyczne;
- państwo i podstawowe prawa, aktywność obywatelską;
- jakość środowiska w miejscu zamieszkania;
- subiektywny dobrobyt.

Jakość życia jest więc szerokim zestawem zagadnień, uwzględniającym najważniejsze wymiary służące ocenie poziomu zabezpieczenia różnych materialnych i niematerialnych potrzeb osób i rodzin. Wyrównywanie szans rozwojowych obszarów wiejskich powinno zatem koncentrować się na zmniejszaniu niedoborów w różnych wymiarach jakości życia w stosunku do poziomu osiągalnego dla mieszkańców miast, a szczególnie tych o najlepszym dostępie do pracy, źródeł dochodu i usług publicznych, a tego nie da się osiągnąć bez poprawy perspektyw wahadłowej mobilności przestrzennej mieszkańców obszarów wiejskich.

Trzeba jednak podkreślić, że w niektórych wymiarach jakości życia sytuacja na obszarach wiejskich może być lepsza niż w miastach i wówczas troska o rozwój obszarów wiejskich powinna być ukierunkowana na zapobieganie zjawiskom, które mogłyby ten stan pogorszyć. Dotyczy to w szczególności domen: „jakość środowiska w miejscu zamieszkania” oraz „czas wolny i relacje społeczne”.

2. Rola wahadłowej mobilności przestrzennej

Z punktu widzenia rozwoju obszarów wiejskich bardzo ważna jest wahadłowa mobilność przestrzenna, która silnie wpływa m.in. na: dostęp do pracy i źródeł dochodów, dostęp do usług publicznych, szczególnie tych o zasięgu ponadlokalnym oraz na poprawę atrakcyjności inwestycyjnej, co pośrednio także wpływa na poprawę dostępności pracy na obszarach wiejskich. *Wahadłowa mobilność przestrzenna* jest rozumiana jako przemieszczanie się w celu wykonywania aktywności zawodowej lub dostępu do usług bez zmiany miejsca zamieszkania.

Jednym z deficytów obszarów wiejskich jest dostęp do pracy i źródeł dochodu. Najczęściej lokalny rynek pracy (w skali miejscowości, gminy, najdalej powiatu) jest na obszarach wiejskich znacznie uboższy w oferty pracy niż w miastach, szczególnie tych największych. Oczywiście najlepszym rozwiązaniem jest poszerzenie możliwości znalezienia pracy czy prowadzenia działalności gospodarczej na miejscu. Jest to jednak trudne i najczęściej pozostają możliwości uprawiania aktywności zawodowej w rolnictwie, leśnictwie, rybactwie, edukacji, opiece zdrowotnej, pomocy społecznej, lokalnej administracji, turystyce, drobnym przetwórstwie czy usługach dla ludności lub gospodarstw rolnych. W konsekwencji występuje niedobór miejsc pracy lub miejsc pracy dla osób z wyższymi kwalifikacjami oraz ograniczenia w prowadzeniu działalności gospodarczej dotyczące m.in. dostępu do rynków zbytu, pewności dostaw energii czy niedoboru fachowego doradztwa. Stosunkowo rzadko można na lokalnym rynku pracy na obszarach wiejskich znaleźć przedsiębiorstwa, które oferują zróżnicowane co do poziomu kwalifikacji (włącznie z pracą dla wysoko wykwalifikowanych pracowników) miejsca pracy w dostatecznej liczbie.

Szansą na przełamanie albo ograniczenie skali tych niedoborów jest właśnie wahadłowa mobilność przestrzenna. Jest ona alternatywą dla postulowanej przez niektórych badaczy migracji ze wsi do miast i mimo koniecznych do poniesienia kosztów i czasu podróży jest w dłuższym okresie rozwiązaniem korzystniejszym. Migracje ze wsi do miast niosą ze sobą wiele opisanych poniżej problemów infrastrukturalnych, transportowych, mieszkaniowych i społecznych w związku z powstawaniem dzielnic biedy i deficytem zakorzenienia w miastach oraz infrastrukturalnych, demograficznych, społecznych i gospodarczych na wyludniających się obszarach wiejskich.

Zasoby miast i wsi są w dużym stopniu komplementarne. Problemem pozostaje ich niedopasowanie przestrzenne. Nie uda się i nie ma sensu dążyć

nie do skoncentrowania zasobów w miastach przez silne migracje ze wsi do miast. Takie działanie niesie negatywne konsekwencje zarówno dla wsi, jak i miast. Na wsi powoduje depopulację i deformację struktury wieku i płci – w pierwszej kolejności wyjadą młodzi i lepiej wykształceni, częściej kobiety niż mężczyźni – w konsekwencji tracą rację bytu niektóre ważne instytucje (np. szkoła), gmina będzie miała kłopot z utrzymaniem infrastruktury (dróg, wodociągów, kanalizacji), bo płacone będą niższe podatki, a z kolei pojawi się zapotrzebowanie na opiekę nad osobami starszymi, któremu trudno będzie sprostać zarówno rodzinom, jak i odpowiednim instytucjom, także zabudowania prywatne będą ulegać szybkiej dekapitalizacji, a niektóre – popadać w ruinę. W miastach zaś jeszcze trudniej będzie rozwiązać problemy transportowe oraz w zakresie infrastruktury komunalnej i społecznej, a ze względu na deficyt mieszkań i wyższe ich ceny niż na wsi tworzyć się będą dzielnice biedy ze wszystkimi tego negatywnymi konsekwencjami.

Jest jeszcze jeden istotny negatywny wymiar silnych migracji ze wsi do miast: rozrywają się więzi społeczne, rodzinne i sąsiedzkie na wsi a w miastach nie są one odtwarzane, przez co powstaje deficyt zakorzenienia, który zwiększa ryzyko niekorzystnych społecznie zjawisk, m.in. przestępczości czy rozwodów.

Wahadłowa mobilność przestrzenna związana z aktywnością zawodową pozwala ograniczyć przestrzenne niedopasowania popytu i podaży pracy. Jest zatem korzystna zarówno dla pracodawców poszukujących pracowników, jak i dla pracowników poszukujących pracy zgodnej z ich kwalifikacjami. Jest szansą na poprawę materialnych warunków życia (jedna z domen jakości życia) mieszkańców obszarów wiejskich, ale też prowadzi do lepszego wykorzystania zasobów w całej gospodarce. Nie ma zatem sprzeczności między rozwojem obszarów wiejskich i zrównoważonym rozwojem całej Polski, a dodatkowe koszty transportu są z całą pewnością znacznie niższe w dłuższym horyzoncie czasu niż opisane powyżej koszty wariantu alternatywnego – silnych migracji ze wsi do miast: dodatkowej rozbudowy miejskiej infrastruktury technicznej i społecznej, budowy mieszkań, wyższej przestępczości w miastach niż na wsi, ale też problemów materialnych i społecznych gmin wiejskich w wyniku depopulacji i związanej z nią niekorzystnej zmiany struktury demograficznej.

Wahadłowa mobilność przestrzenna może być także związana z usługami: edukacją, dostępem do lekarza, szpitala, kultury, sądu, banku, poczty, fachowego doradztwa, sklepów, ale także miejsc wypoczynku. Im jest ona łatwiejsza – krótsze i wygodniejsze jest podróżowanie – tym wyższa jest jakość życia. Jest to ważny czynnik wpływający na decyzje o pozostaniu w dotychczasowym

miejscu zamieszkania lub migracji, zarówno o wyjeździe ze wsi do miasta, jak i o osiedleniu się na obszarach wiejskich. Dla przedsiębiorców jest to także czynnik brany pod uwagę przy lokalizacji własnej działalności gospodarczej. Dostępność usług wpływa także na charakter obecności w miejscu zamieszkania: czy jest ono tylko miejscem nocowania czy też jest z nim związana aktywność w społeczności lokalnej własnej miejscowości. Lepsza dostępność komunikacyjna obszarów atrakcyjnych turystycznie poprawia także perspektywę uzyskiwania dochodów z turystyki na lokalnym rynku pracy.

Do oceny perspektyw wahadłowej mobilności przestrzennej związanej z pracą niezbędna jest następująca konstatacja: o ile lokalny rynek pracy można uznać za dostępny bez istotnych ograniczeń przestrzennych z wykorzystaniem transportu prywatnego (oczywiście bardzo istotne jest poprawianie licznych niedostatków lokalnej komunikacji publicznej), o tyle już rynek pracy znajdujący się poza powiatem zamieszkania uważamy za dostępny dla codziennej wahadłowej mobilności przestrzennej związanej z pracą, gdy czas dojazdu nie jest istotnie większy niż 1 godzina najszybszym środkiem transportu. Ponadto rynki pracy o największej podaży miejsc pracy i najlepszych perspektywach prowadzenia działalności gospodarczej koncentrują się w największych miastach i aglomeracjach. Na użytek prezentowanego opracowania przyjęta została sieć 22 takich ośrodków [Bański 2009; *Kierunki...* 2010], które spełniają co najmniej jeden z następujących warunków:

- miasto wojewódzkie,
- miasto lub zespół sąsiadujących miast liczących co najmniej 150 tys. mieszkańców.

W rezultacie otrzymujemy obok 18 miast wojewódzkich wraz z ich zespołami miejskimi¹ 3 miasta: Częstochowę, Radom i Bielsko-Białą oraz Rybnik z sąsiadującymi miastami.

Zgodnie z dokumentem *Kierunki rozwoju obszarów wiejskich*, przyjętym przez kierownictwo Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi (MRiRW) w styczniu 2010 r., a przygotowywanym z istotnym udziałem autora tego opracowania w latach 2006–2009, obszary wiejskie powinny być podzielone na 3 klasy względem ww. sieci 22 największych ośrodków miejskich (na użytek opracowania opis tych klas został nieco zmodyfikowany):

¹ Katowice wraz z 13 m.n.p.p., Warszawa, Kraków, Gdańsk z Sopotem i Gdynią (Trójmiasto), Łódź, Wrocław, Poznań, Szczecin, Bydgoszcz, Lublin, Białystok, Toruń, Kielce, Rzeszów, Olsztyn, Zielona Góra, Gorzów Wlkp. i Opole.

- a) obszary ściśle powiązane z dużym miastem – położone w bliskim sąsiedztwie ośrodka miejskiego i stanowiące jego strefę podmiejską;
- b) obszary w zasięgu oddziaływania dużego miasta – położone poza strefą podmiejską, ale z zadowalającą dostępnością czasową (do ok. 1 godz.) do ośrodka miejskiego najszybszym środkiem transportu;
- c) peryferyjne obszary wiejskie – nienależące do klas a. lub b.

Analogiczna klasyfikacja ma zastosowanie także do miast w zależności od dostępności czasowej najbliższego dużego ośrodka miejskiego.

Perspektywy wahałowej mobilności przestrzennej zostały określone przy założeniu, że może być ona realizowana na obszarze klas a i b w odniesieniu do sieci ww. 22 największych ośrodków miejskich. Porównany został stan obecny i perspektywy zmiany do 2025 r. dla poszczególnych powiatów ziemskich i miast na prawach powiatu w związku z planami budowy dróg ekspresowych i autostrad oraz modernizacji linii kolejowych, a także możliwościami, jakie tkwią w wykorzystaniu komplementarności inwestycji i poprawie lokalnych czy podregionalnych szlaków komunikacyjnych oraz komunikacji publicznej na tych obszarach.

Można wyróżnić następujące typy inwestycji służących poprawie wahałowej mobilności przestrzennej [Łyson 2016] (w nawiasach zostały podane skróty nazw programów operacyjnych na lata 2014-2020, w których takie inwestycje mogą być realizowane):

- Węzły przesiadkowe (POIŚ + RPO);
- Powiązania ze zjazdami z autostrad i dróg ekspresowych (POIŚ + RPO);
- Komunikacja publiczna lokalna: powiatowa i gminna (zapobieganie wykluczeniu komunikacyjnemu w dostępie do usług społecznych) (RPO);
- Sieć dróg w powiatach i w ujęciu podregionalnym (RPO);
- Dostępność komunikacyjna obszarów o wysokich walorach turystycznych (RPO);
- Dostępność komunikacyjna lokalnych centrów przedsiębiorczości i terenów inwestycyjnych (RPO);
- Koleje dojazdowe (RPO).

Wspólną cechą ww. 7 rodzajów inwestycji jest to, że są one możliwe w ramach programów polityki spójności na lata 2014-2020, ale nie są podejmowane lub w szerszym zakresie realizowane z powodu niedostatku koordynacji. Tymczasem wyobraźmy sobie, że autostrada czy droga ekspresowa nie tylko służy połączeniu miasta A z miastem B, ale na całym obszarze, przez

który przebiega, zapewniony jest sprawny system dróg doprowadzających ruch do zjazdów z dróg szybkiego ruchu, a w ich pobliżu powstają tereny inwestycyjne dobrze skomunikowane z siecią dróg krajowych i autostrad. Osiągamy w ten sposób następujące korzyści dla rozwoju obszarów wiejskich:

- ułatwiamy wahadłową mobilność przestrzenną związaną z pracą i korzystaniem z usług ponadlokalnych;
- uatrakcyjniamy obszary wiejskie jako miejsca prowadzenia działalności gospodarczej, co pośrednio przekłada się na zwiększenie liczby i różnorodności ofert pracy na lokalnym rynku pracy;
- w przypadku obszarów atrakcyjnych turystycznie ułatwiamy dostęp do nich poprawiając perspektywy uzyskiwania dochodów z turystyki.

Innym przykładem wartym rozważenia są wspomniane powyżej węzły przesiadkowe. Wówczas zamiast uciążliwych i często powolnych podróży bezpośrednich samochodem na większe odległości można by skorzystać z krótkiej podróży samochodem, autobusem czy rowerem (przy szlakach wodnych także łodzią czy wodnym tramwajem) do węzła przesiadkowego z odpowiednimi parkingami P+R i szybkimi dojazdami do peronów, a następnie przesiąść się do relatywnie szybszego pociągu. Ważnymi elementami są oczywiście koordynacja rozkładów jazdy i wspólny bilet na różne środki publicznego transportu.

Z kolei sieć dróg lokalnych i podregionalnych oraz komunikacja publiczna w gminach i powiatach ma ogromne znaczenie dla wahadłowej mobilności w układach lokalnych, zarówno związanej z pracą, jak i dostępem do usług. W sytuacji, gdy od wielu już lat mamy do czynienia z ograniczaniem komunikacji publicznej na obszarach wiejskich, należy ją odbudować, gdyż obecny stan znacznego wykluczenia komunikacyjnego części osób na obszarach wiejskich bardzo mocno utrudnia wahadłową mobilność przestrzenną na tych obszarach, a w konsekwencji niższa jest jakość życia, a zasoby pracy nie są należycie wykorzystane. Taki stan jest w sposób oczywisty przesłanką do depopulacji i związanej z nią niekorzystnej zmiany struktury demograficznej.

Koleje dojazdowe powinny funkcjonować w Polsce w znacznie szerszym zakresie. Jest dobry wzorzec: Warszawska Kolej Dojazdowa (pierwotnie Elektryczna Kolej Dojazdowa) zbudowana w 1927 r., pierwotnie łącząca funkcje tramwaju i pociągu. Obok relatywnie szybkiego transportu osób i dużej punktualności (ma własne tory), dzięki gęstej sieci przystanków stanowi bardzo wygodny lokalny środek transportu w terenie podmiejskim, porządkując procesy urbanizacyjne, które silnie koncentrują się wzdłuż jej przebiegu. Jest to zatem instrument ograniczania rozlewania się miast do dobrze skomuni-

kowanego pasma wzdłuż sprawnego środka transportu. Podobną rolę mogą oczywiście odgrywać także sprawnie i odpowiednio często kursujące pociągi regionalne czy szybka kolej miejska lub podmiejski tramwaj. W przypadku tego typu rozwiązań komunikacyjnych również warto zadbać o odpowiednie parkingi przy stacjach i powiązanie z lokalną komunikacją autobusową czy pełne węzły przesiadkowe.

Z kolei zadbanie o dostępność komunikacyjną obszarów o wysokich walorach turystycznych oraz lokalnych centrów przedsiębiorczości i terenów inwestycyjnych służy pośrednio rozwojowi lokalnego rynku pracy i podobnie jak poprawa rozwiązań komunikacyjnych w skali gminy i powiatu (drogi i komunikacja publiczna lądowa i wodna) służy lepszej dostępności pracy dla mieszkańców obszarów wiejskich na podstawie lokalnego rynku pracy z wykorzystaniem wahadłowej mobilności przestrzennej na krótsze dystanse.

3. Stan obecny dostępności komunikacyjnej do największych ośrodków miejskich

W tym rozdziale przeanalizowana została obecna dostępność komunikacyjna 22 największych ośrodków miejskich dla poszczególnych powiatów ziemskich i miast na prawach powiatu (m.n.p.p.). Powiat, który zaliczony został do grupy A – czyli powiatów posiadających dostęp do co najmniej jednego z 22 największych ośrodków miejskich – charakteryzuje się tym, że większość mieszkańców danego powiatu ma możliwość codziennego dojazdu do najbliższego dużego ośrodka miejskiego w czasie, który nie jest istotnie większy od 1 godziny przy wykorzystaniu najszybszego środka transportu lub kilku kolejnych (np. samochód i pociąg – przesiadka w węźle przesiadkowym). Z kolei do grupy B zaliczamy te powiaty i miasta na prawach powiatu, które takiego dostępu nie mają i uznajemy je za peryferyjne względem sieci 22 największych ośrodków miejskich.

Analiza czasu dojazdu najszybszym środkiem transportu według stanu na październik 2016 r. daje następującą statystykę:

- do grupy A należy łącznie 217 powiatów ziemskich i miast na prawach powiatu obejmujących 69,4% ludności Polski, w tym prawie 9 mln mieszkańców wsi (58,7%);
- do grupy B (peryferyjnej) należą łącznie 163 powiaty i miasta na prawach powiatu obejmujące 30,6% ludności naszego kraju, w tym 6,3 mln mieszkańców wsi (41,3%).

Warto przeanalizować największe skupiska powiatów peryferyjnych (należących do grupy B):

Największa ich zbiorowość znajduje się na terenie funkcjonalnej Polski Wschodniej² w większości na prawym brzegu Wisły (wyjątkiem są powiaty gostyński i część plockiego oraz powiaty we wschodniej części woj. świętokrzyskiego). Jest to zwarty obszar od Zalewu Wiślanego po Podhale z wyłączeniem okolic Olsztyna, Białegostoku, Lublina i Rzeszowa. Powiaty należące do niego znajdują się w woj.: pomorskim (3), kujawsko-pomorskim (3), warmińsko-mazurskim (14 + 1 m.n.p.p.), podlaskim (7 + 2 m.n.p.p.), mazowieckim (18 + 2 m.n.p.p.), lubelskim (13 + 3 m.n.p.p.), świętokrzyskim (7), podkarpackim (11 + 3 m.n.p.p.) oraz małopolskim (8 + 1 m.n.p.p.). Łącznie są to 84 powiaty i 12 m.n.p.p.

Drugą zwartą grupę powiatów peryferyjnych stanowi łuk powiatów położonych od wschodnich krańców Sudetów wzdłuż granicy z Republiką Czeską i Niemcami, a następnie wzdłuż północnej granicy woj. dolnośląskiego oraz południowej i wschodniej woj. wielkopolskiego po pow. mogileński w woj. kujawsko-pomorskim. Obok tego powiatu do grupy tej należą powiaty z województw: wielkopolskiego (11 + 2 m.n.p.p.), lubuskiego (1), dolnośląskiego (16 + 2 m.n.p.p.) oraz opolskiego (pow. nyski). Łącznie jest to 30 powiatów i 4 m.n.p.p.

Trzecią dużą i zwartą grupę powiatów peryferyjnych tworzą powiaty położone na historycznym Pomorzu poza zasięgiem oddziaływania Gdańska, Szczecina i Bydgoszczy oraz w północnej części historycznej Wielkopolski. Do grupy tej należy łącznie 25 powiatów i 3 m.n.p.p. z województw: zachodniopomorskiego (12 + 2 m.n.p.p.), pomorskiego (6 + 1 m.n.p.p.), wielkopolskiego (5) i kujawsko-pomorskiego (2).

4. Gra o 100 powiatów, czyli jak można poprawić perspektywy wahadłowej mobilności przestrzennej do 2025 r.

W ramach programu inwestycyjnego przewidzianego do 2025 r. ma powstać wiele inwestycji transportowych, które mogą i powinny poprawić

² *Funkcjonalna Polska Wschodnia* jest pojęciem nie ograniczonym do 5 województw (podkarpackiego, świętokrzyskiego, lubelskiego, podlaskiego i warmińsko-mazurskiego) tak sklasyfikowanych na potrzeby programów operacyjnych polityki spójności w Polsce. Obejmuje dodatkowo niektóre powiaty województw: mazowieckiego, małopolskiego, pomorskiego i kujawsko-pomorskiego – przede wszystkim na prawym brzegu Wisły.

perspektywy wahadłowej mobilności przestrzennej. Największe inwestycje drogowe zostały ujęte w *Programie budowy dróg krajowych i autostrad*. Z kolei inwestycje kolejowe są priorytetem w ramach inwestycji transportowych polityki spójności w ramach programów operacyjnych polityki spójności na lata 2014-2020 (22)³. Do tego dochodzą mniejsze inwestycje transportowe, możliwe do realizacji z funduszy UE i przewidziane w programach operacyjnych na okres 2014-2020 (22). W przypadku zapewnienia dobrej koordynacji przestrzennej i czasowej tych inwestycji mogą one zaowocować istotnym ograniczeniem skali peryferyjności powiatów w Polsce, w tym i obszarów wiejskich. Z przeprowadzonej przez autora analizy wynika, że największy wpływ na poprawę perspektyw wahadłowej mobilności przestrzennej mogą mieć następujące rodzaje inwestycji:

- Tworzenie spójnej sieci dróg ekspresowych i autostrad z dotąd najczęściej porzucanych odcinków dróg szybkiego ruchu – szczególnie szlaków drogowych prowadzących przez obszary peryferyjne z dużych ośrodków miejskich (częstym problemem jest brak sprawnego wyjazdu z dużego miasta).
- Modernizacja sieci dróg doprowadzających ruch do zjazdów z autostrad i dróg ekspresowych.
- Wykorzystanie węzłów przesiadkowych do powiązania transportu lokalnego z regionalnymi i krajowymi liniami kolejowymi.
- Usuwanie „wąskich gardeł” oraz modernizacja sieci dróg wojewódzkich i powiatowych.

Dzięki wspomnianym powyżej typom inwestycji i konkretnym planom przewidzianym w perspektywie do 2025 r. można znacznie ograniczyć grupę B powiatów peryferyjnych, liczącą obecnie 163 powiaty i miasta na prawach powiatu. Z grupy tej łącznie 102 powiaty i m.n.p.p. mogą uzyskać dostęp do co najmniej jednego z 22 największych ośrodków miejskich w czasie do ok. 1 godz., co umożliwiłoby mieszkańcom tych powiatów wahadłową mobilność przestrzenną związaną z pracą i usługami, jako wartościowe uzupełnienie lokalnego rynku pracy i usług. Na terenie tych 102 jednostek powiatowych mieszka 7,5 mln ludzi, z czego 4,1 mln na wsi i jest to 27% ogółu ludności wiejskiej w Polsce. Wówczas obszary peryferyjne w naszym kraju zmniejszyłyby się z 30,6% do 11,1% ludności Polski, a wśród mieszkańców wsi z 6,3 mln osób (41,3%) do 2,2 mln (14,2%). Innymi słowy można stwierdzić,

³ Zgodnie z zasadą n+2 na zakończenie inwestycji współfinansowanych ze środków UE i ich rozliczeniem są dodatkowe dwa lata w stosunku do końcowej daty perspektywy finansowej.

że dla ponad 4 mln mieszkańców obszarów wiejskich⁴ może otworzyć się perspektywa korzystania we własnej rodzinie z dochodów dzięki możliwości pracy z wykorzystaniem wahadłowej mobilności przestrzennej, co może być cennym uzupełnieniem perspektyw pracy na lokalnym rynku pracy. Oczywiście poprawa perspektyw wahadłowej mobilności przestrzennej ma również znaczenie dla dostępności ponadlokalnych usług publicznych oraz poprawy atrakcyjności inwestycyjnej.

Grupę powiatów AB – obecnie peryferyjnych, a w perspektywie do 2025 r. mogących uzyskać dostęp do wahadłowej mobilności przestrzennej w czasie do ok. 1 godziny dojazdu najszybszym środkiem transportu do jednego z 22 największych ośrodków miejskich – najliczniej tworzą powiaty z województw (ryc. 1):

- wielkopolskiego (15 powiatów i 2 m.n.p.p – w związku z budową dróg ekspresowych S-5 z Poznania do Wrocławia, S-11 z Poznania na Górny Śląsk, S-11 z Poznania do Koszalina, a także planami modernizacji linii kolejowych Poznań-Wrocław i Łódź – Kalisz oraz możliwościami lepszego wykorzystania autostrady A-2 dzięki usprawnieniu sieci dróg dojazdowych do zjazdów z tej autostrady oraz linii kolejowej Warszawa-Poznań dzięki węzłom przesiadkowym);
- mazowieckiego (12 powiatów i 1 m.n.p.p. – w związku z budową dróg ekspresowych S-10 w kierunku Torunia, S-7 do Gdańska, S-8 do Białegostoku, autostrady A-2 do Siedlec i S-17 do Lublina oraz możliwościami wykorzystania szybkich linii kolejowych do Gdańska i Białegostoku w węzłach przesiadkowych);
- dolnośląskiego (9 powiatów – w związku z budową S-3 z Nowej Soli do Lubawki i skrzyżowaniu z autostradą A-4 pod Legnicą oraz modernizacją A-4 i sieci dróg doprowadzających ruch do A-4 i S-3);
- lubelskiego (8 powiatów i 2 m.n.p.p. – w związku z budową dróg ekspresowych przechodzących przez Lublin (S-17, S-19 i S-12)).

Warto dodać, że obok powyższych szlaków komunikacyjnych bardzo ważną rolę dla zmniejszenia skali peryferyjności Pomorza odgrywa planowana droga ekspresowa S-6 ze Szczecina do Gdańska przez Kołobrzeg, Koszalin i Słupsk, a wraz z idącą z Poznania do Koszalina planowaną drogą ekspresową S-11 może bardzo istotnie ograniczyć skalę peryferyjności Pomorza i ułatwić

⁴ Jest to liczba mieszkańców a nie potencjalnych pracujących. Dojście do liczby potencjalnych pracujących wymaga głębszych analiz struktury demograficznej oraz liczby aktywnych i biernych zawodowo.

dostęp do atrakcyjnego turystycznie wybrzeża Bałtyku. Peryferyjny obszar Pomorza poza zasięgiem oddziaływania Gdańska i Szczecina jest szczególnie dotknięty problemami społecznymi wsi zdominowanych w poprzednich dekadach przez PGR-y.

Ze względu na wyłączenie grupy powiatów AB z grupy B powiatów peryferyjnych pozostałoby w niej jedynie 61 powiatów i m.n.p.p. obejmujących 11,1% ludności Polski, w tym poniżej 2,2 mln mieszkańców wsi (14,2% ludności wiejskiej). Warto przeanalizować rozkład terytorialny tych 61 peryferyjnych jednostek powiatowych. Nie tworzyłyby już one 3 tak dużych i zwartych skupisk, jak obecnie. Można wśród nich wyróżnić następujące znacznie mniejsze niż obecnie zbiorowości (ryc. 1):



Ryc. 1. Mapa powiatów według klas dostępności 22 największych ośrodków miejskich w okresie zakończenia edukacji formalnej na poziomie średnim i przejścia gospodarstwa rolnego

Źródło: Opracowanie własne.

- pomorsko-wielkopolską – obejmującą łącznie 12 powiatów i 1 m.n.p.p. (Koszalin) z województw: zachodniopomorskiego (8 + 1 m.n.p.p.), pomorskiego (3) i wielkopolskiego (1);
- mazursko-suwałsko-kurpiowską – obejmującą łącznie 16 powiatów i 2 m.n.p.p. z województw: warmińsko-mazurskiego (9), podlaskiego (4 i 1 m.n.p.p. (Suwałki)) i mazowieckiego (3 i 1 m.n.p.p. (Ostrołęka));
- nadbużańską – obejmującą 5 powiatów i 1 m.n.p.p. (Białą Podlaską) z województw: podlaskiego (1), mazowieckiego (2) i lubelskiego (2 + 1 m.n.p.p.);
- roztoczańską – obejmującą 4 powiaty z województw: lubelskiego (3), podkarpackiego (1);
- bieszczadzką – obejmującą 4 powiaty woj. podkarpackiego na półd-wsch. krańcu Polski;
- karpacką – obejmującą 5 powiatów i 1 m.n.p.p. (Nowy Sącz) z województw: małopolskiego (4 + 1 m.n.p.p.) i podkarpackiego (1);
- wschodnio-sudecką – obejmującą 3 powiaty i 1 m.n.p.p. (Wałbrzych) z woj. dolnośląskiego;
- sudecko-łużycką – składającą się z 4 powiatów i 1 m.n.p.p. (Jelenia Góra) z woj. dolnośląskiego.

Ponadto charakter peryferyjny ma powiat żuromiński, zlokalizowany w północno-zachodnim krańcu woj. mazowieckiego – powiat ten jest położony nie tylko daleko od największych ośrodków miejskich, ale i od głównych istniejących i planowanych szlaków komunikacyjnych.

W konkluzji można stwierdzić, że realizacja inwestycji transportowych przewidzianych bądź możliwych do realizacji do 2025 r. może bardzo ograniczyć skalę peryferyjności w Polsce – 102 powiaty ziemskie i m.n.p.p. skupiające 7,5 mln osób, w tym 4,1 mln mieszkańców obszarów wiejskich, mogą uzyskać szansę uzupełnienia niedoboru ofert pracy na lokalnym rynku pracy przez wahadłową mobilność przestrzenną, która jest ważnym składnikiem rozwoju obszarów wiejskich i zarazem ważnym instrumentem lepszego dopasowania popytu i podaży pracy w polskiej gospodarce – w wymiarze przestrzennym, bez konieczności zmiany miejsca zamieszkania.

5. Wahadłowa mobilność przestrzenna a turystyka

Innym rodzajem wahadłowej mobilności przestrzennej jest przemieszczanie się w związku z korzystaniem z ofert turystycznych. Podróże turystyczne mogą mieć różny charakter: np. biznesowy, wakacyjny, weekendowy czy

pielgrzymkowy. We wszystkich przypadkach łatwiejszy i szybszy dojazd jest przesłanką, dodatkową, ważną lub nawet decydującą o wyborze danego miejsca jako celu podróży turystycznej, która też ma charakter nieco innej, ale jednak wahadłowej mobilności przestrzennej. Czas dojazdu jest szczególnie istotny w przypadku krótszych podróży turystycznych, np. biznesowych czy weekendowych. Dla przykładu skrócenie czasu dojazdu na Warmię i Mazury może istotnie rozwinąć turystykę biznesową i weekendową w tej części Polski.

Przygotowane w 2015 r. opracowanie *Analiza walorów turystycznych powiatów i ich bezpośredniego otoczenia na podstawie danych statystycznych m.in. z zakresu bazy noclegowej, kultury i dziedzictwa narodowego oraz przyrodniczych obszarów chronionych* [Łysoń 2015] dostarcza wiedzy o atrakcyjności turystycznej poszczególnych powiatów w Polsce, wśród których, obok kilku największych miast, do najbardziej atrakcyjnych turystycznie na podstawie szczegółowej analizy zaliczono m.in. następujące powiaty ziemskie: kołobrzeski, słupski, jeleniogórski, kłodzki, tatrzański, nowotarski, nowosądecki, żywiecki, bieszczadzki, leski i sanocki. Wysokie wskaźniki atrakcyjności turystycznej uzyskały także inne powiaty nadmorskie oraz m.in. powiaty na Warmii i Mazurach, Podlasiu, Pomorzu, Dolnym Śląsku i w Małopolsce. Większość tych powiatów skorzysta czasem bardzo istotnie na skróceniu czasu podróżowania w wyniku znacznej części tych samych inwestycji, które służą poprawie wahadłowej mobilności przestrzennej związanej z pracą. Warto jednak podjąć działania specjalnie skierowane na ułatwienie dojazdu do miejsc atrakcyjnych turystycznie, gdyż turystyka, szczególnie taka, która nie ogranicza się wyłącznie do sezonu wakacyjnego, może być ważnym składnikiem lokalnej gospodarki na obszarach wiejskich, przyczyniającym się do większej podaży miejsc pracy na lokalnym rynku pracy.

W przypadku wielu obszarów atrakcyjnych turystycznie a położonych peryferyjnie istotne skrócenie czasu dojazdu, szczególnie z dużych miast oddalonych od najatrakcyjniejszych turystycznie części Polski, może doprowadzić do rozszerzenia ruchu turystycznego na miesiące inne niż wakacyjne, w szczególności w ramach turystyki weekendowej czy biznesowej. To w sposób oczywisty prowadzi do pojawienia się nowych miejsc pracy na lokalnym rynku pracy, związanych z turystyką również poza sezonem wakacyjnym. Z drugiej strony dla osób uprawiających aktywność zawodową niewymagającą codziennych dojazdów do pracy (dzięki m.in. telepracy) nawet odległe od dużych ośrodków miejskich obszary wiejskie mogą stać się atrakcyjnym miejscem zamieszkania (podstawowym lub w tzw. drugim domu) ze względu na atrakcyjność kulturową czy przyrodniczą, które są składnikami atrakcyjno-

ści turystycznej. Jednak także i w tym przypadku niezbędnym czynnikiem jest poprawa dostępności komunikacyjnej warunkującej korzystanie z wahadłowej mobilności przestrzennej, i to nie tylko tej codziennej związanej z aktywnością zawodową.

Podsumowanie

Poprawa jakości życia na obszarach wiejskich wymaga działań zarówno w wymiarze lokalnym, jak i kompleksowych oraz komplementarnych przedsięwzięć o szerszym zasięgu przestrzennym, w tym na rzecz wahadłowej mobilności przestrzennej, dzięki której możliwe jest uzupełnienie niedoboru miejsc pracy na lokalnym rynku pracy o dostęp do rynków pracy w innym miejscu, w szczególności w 22 największych ośrodkach miejskich. Dzięki temu mieszkańcy obszarów wiejskich mogą mieć realną alternatywę ograniczającą presję na migrację do miast, szczególnie silnie dotykającą osoby młodsze i lepiej wykształcone, których ubytek jest dużą stratą dla rozwoju obszarów wiejskich.

Dzięki inwestycjom planowanym i możliwym do realizacji do 2025 r. dodatkowo ponad 4 mln mieszkańców obszarów wiejskich może uzyskać możliwość korzystania w swoich rodzinach z aktywności zawodowej uprawianej dzięki wahadłowej mobilności przestrzennej – dołączają do niemal 9 mln mieszkańców obszarów wiejskich, wśród których osoby aktywne zawodowo mogą już teraz korzystać z wahadłowej mobilności przestrzennej.

Kompleksowe podejście do rozwoju obszarów wiejskich wymaga także zwrócenia uwagi na trzy inne elementy poprawiające jakość życia na obszarach wiejskich i wpływające pozytywnie na szanse znalezienia pracy i rozwoju zawodowego mieszkańców obszarów wiejskich: rozwój zdywersyfikowanej energetyki wraz z modernizacją sieci przesyłowych i dystrybucyjnych, dostępność narzędzi cyfrowych oraz zwiększenie możliwości wykonywania pracy w elastycznym czasie pracy, niepełnym wymiarze czasu pracy i pracy na odległość.

Opisana w opracowaniu wahadłowa mobilność przestrzenna i perspektywy jej poprawy do 2025 r. są istotnym składnikiem poprawy jakości życia na obszarach wiejskich, w tym możliwości dostępu do pracy zgodnej z kwalifikacjami czy dostępu do usług publicznych nie tylko lokalnych, ale także i tych o charakterze ponadlokalnym, świadczonych w większych miastach.

Literatura

- Bański J. (red.), 2009, *Analiza zróżnicowania i perspektyw rozwoju obszarów wiejskich w Polsce do 2015 r.* Studia Obszarów Wiejskich, t. 16, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Jakość życia*, GUS, grudzień, 2015.
- Kierunki rozwoju obszarów wiejskich*, dokument przyjęty przez kierownictwo MRiRW 2009/2010 – wersja ze stycznia, 2010.
- Ludność. Stan i struktura oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2015 r. Stan na 31 XII*, GUS, 2016, Warszawa.
- Łysoń P., 2009, *Możliwości poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej mieszkańców obszarów wiejskich do 2015 r.* IERGŻ-PIB, Komunikaty, raporty, ekspertyzy, nr 537, Warszawa.
- Łysoń P., 2013, *Obszary interwencji na rzecz rozwoju obszarów wiejskich w polityce spójności na lata 2014-2020 komplementarne do projektu PROW.* Ekspertyza dla Biura Analiz Sejmowych.
- Łysoń P. (red.), 2013a, *Sytuacja społeczno-ekonomiczna gospodarstw domowych w latach 2000-2011, zróżnicowania miasto – wieś.* GUS, Warszawa.
- Łysoń P., 2014, *Komplementarność inwestycji na rzecz rozwoju obszarów wiejskich.* Studia KPZK PAN, t. CLVI, Warszawa, s. 79-97.
- Łysoń P., 2014a, *Comprehensive Rural Development Policy – Non-Agricultural Perspective (The Case of Poland).* Studia Regionalia KPZK PAN, t. 39, Warszawa, s. 183-193.
- Łysoń P. (red.), 2015, *Analiza walorów turystycznych powiatów i ich bezpośredniego otoczenia na podstawie danych statystycznych m.in. z zakresu bazy noclegowej, kultury i dziedzictwa narodowego oraz przyrodniczych obszarów chronionych.* Raport badawczy przygotowany w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020, [<http://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/statystyka-dla-polityki-spojnosci/realizacja-prac-metodologicznych-analiz-ekspertyz-oraz-prac-badawczych-na-potrzeby-polityki-spojnosci/inne-prace-badawcze/>].
- Łysoń P., 2015a, *Kluczowe obszary inwestycji na rzecz rozwoju obszarów wiejskich w ramach polityki spójności w Polsce na okres programowania 2014-2020 – analiza i rekomendacje.* Ekspertyza dla Biura Analiz Sejmowych.
- Łysoń P., 2016, *Obszary tematyczne i przedsięwzięcia proponowane do ujęcia w Pakiecie dla obszarów wiejskich.* Opinia dla Biura Analiz Sejmowych.
- Plan na rzecz odpowiedzialnego rozwoju*, Ministerstwo Rozwoju, 2016.
- Program budowy dróg krajowych i autostrad na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*, 2015, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa.

- Rosner A., Stanny M., 2016, *Monitoring rozwoju obszarów wiejskich*. Etap II, Forum Inicjatyw Rozwojowych, FERWP i IRWiR PAN, Warszawa.
- Stiglitz J. E., Sen A., Fitoussi J-P., 2009, *Report by the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress*.
- Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju*, Ministerstwo Rozwoju, projekt z 29 lipca, 2016.
- Szukielójc-Bieńkuńska A., Walczak T., 2011, *Statystyczny pomiar postępu społeczno-gospodarczego w zmieniającym się świecie*. Wiadomości Statystyczne, 7/8, GUS.