

Tomasz Komornicki

Instytut geografii i Przestrzennego Zagospodarowania

Polska Akademia Nauk

Demografia a dostępność transportowa – konsekwencje dla zagospodarowania przestrzennego

Streszczenie prezentacji

Badania dostępności transportowej opierają się zwykle na komponentach transportowym oraz związanym z zagospodarowaniem przestrzennym. Drugi komponent wyznacza atrakcyjność celów potencjalnych podróży. W większości opracowań aproksymacją tej atrakcyjności jest liczba ludności. Tym samym zmiany w poziomie dostępności transportowej są nie tylko pochodną położenia geograficznego i stanu infrastruktury, ale także sytuacji demograficznej. W opracowaniu przedstawione zostaną najnowsze wyniki analiz dostępności (wg stanu na rok 2021) pochodzące z badań wykonanych dla Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, a także rezultaty studiów na poziomie europejskim. Badania europejskie w ramach programu ESPON dowodzą, że odległość geograficzna nie zawsze pozostaje kluczową determinantą intensywności powiązań i przepływów. W prezentowanych badaniach krajowych wykazano natomiast, że rozwój sieci transportowych może w pewnym stopniu równoważyć ubytki demograficzne. Jest to jednak możliwe jedynie do określonego poziomu. Istotne znaczenie ma tu założona motywacja podróży oraz stosowana w jej przypadku krzywa oporu odległości. Przykładem może być sytuacja na rynku pracy postrzegana zarówno z punktu widzenia pracownika, jak i pracodawcy. Lepsza infrastruktura powoduje poszerzenie geograficzne strefy dojazdów. Jeżeli jednak jednocześnie liczba ludności szybko się zmniejsza ogólny bilans staje się negatywny, nawet przy ogromnym wysiłku inwestycyjnym. Procesy zachodzące w przestrzeni oraz sferze społeczno-gospodarczej mogą zmieniać zarówno rozkład potencjału demograficznego (depopulacja, suburbanizacja, utrata funkcji przez miasta średnie), jak też modyfikować opór przestrzeni (np. upowszechniona w okresie pandemii COVID-19 praca zdalna). Efektem zmian jest m.in. poziom polaryzacji dostępnościowej badanych jednostek. Jak wykazują najnowsze badania polaryzacja ta w Polsce nadal wzrasta. Bardzo duża jest także różnica wielkości wskaźników pomiędzy dostępnością w transporcie indywidualnym i zbiorowym.

Wymienione zagadnienia są istotną przesłanką dla polityki przestrzennej wpływają na ocenę planowanych działań inwestycyjnych, szczególnie na poziomie krajowym i regionalnym. W opracowaniu przedstawione zostaną przykłady zastosowania analiz dostępności w planowaniu inwestycji europejskich, krajowych oraz regionalnych (w tym przygotowanych w ramach Regionalnych Planów Transportowych).