

PIOTR ŁYSON

Główny Urząd Statystyczny w Warszawie

OBSZARY WIEJSKIE W KONTEKŚCIE PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO I STRATEGICZNEGO

Czy mieszkańcy obszarów wiejskich będą musieli je opuścić i udać się do miasta za pracą? Nie będą musieli wyjechać, jeśli stać nas będzie na mądrą politykę rozwoju, która da szansę na dywersyfikację źródeł dochodów mieszkańców obszarów wiejskich bez konieczności zmiany miejsca zamieszkania. Wraz z prognozowanym dalszym zmniejszeniem zatrudnienia w rolnictwie niezbędne jest stworzenie lepszych perspektyw uzyskiwania dochodów z innych, pozarolniczych źródeł z zachowaniem możliwości pozostania w dotychczasowym miejscu zamieszkania na wsi. Czy jest to możliwe? Tak.

Alternatywą jest szkodliwy w dłuższym okresie proces przyspieszonej migracji ze wsi do miast, który dla wsi skończyłby się depopulacją, a więc i selektywnym odpływem osób najaktywniejszych i młodych, w tym przede wszystkim kobiet; dla miast zaś – pogłębieniem problemów mieszkaniowych, dzielnic biedy oraz niewydolności infrastruktury technicznej i społecznej.

Rozwiązaniem problemu dywersyfikacji dochodów mieszkańców obszarów wiejskich, w dłuższym czasie, znacznie lepszym i tańszym, jest jednoczesne zastosowanie następujących kierunków działań:

- rozwoju lokalnego rynku pracy w skali gminy czy powiatu;
- zastosowanie elastycznych form pracy, umożliwiających pracę w domu, telepracę, pracę w elastycznych godzinach czy w niepełnym wymiarze czasu;
- poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej;
- rozwoju kapitału ludzkiego, w tym i poprawy mobilności zawodowej.

Na lokalnym rynku pracy, w gminie, powiecie obok pracy w rolnictwie i związanych z nim przetwórstwem i usługach niezwykle istotne jest tworzenie miejsc pracy w turystyce i drobnej pozarolniczej wytwórczości, w tym w dziedzinie wykorzystania lokalnych źródeł energii odnawialnej. Ważne jest także tworzenie kompleksowo przygotowanych i dobrze zlokalizowanych terenów inwestycyjnych oraz dostępność instytucji otoczenia biznesu. Wielką szansą jest zastosowanie na obszarach wiejskich

elastycznych form pracy z wykorzystaniem Internetu, co zmniejsza barierę komunikacyjną i wpisuje obszary wiejskie w nowoczesne sektory gospodarki.

Poprawa wahadłowej mobilności przestrzennej i mobilności zawodowej pozwoliłyby mieszkańcom obszarów wiejskich korzystać w szerszym zakresie z regionalnego rynku pracy i ofert pracy w największych centrach rozwoju bez konieczności zmiany miejsca zamieszkania. Byłoby to korzystne nie tylko dla mieszkańców wsi i małych miast, ale także przyniosłoby całej Polsce poprawę wskaźnika zatrudnienia, a pracodawcom z dużych miast – większą dostępność pracowników. Kluczowe dla poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej mieszkańców wsi i małych miast są skoordynowane inwestycje i rozwiązania systemowe w dziedzinie komunikacji, oparte na kolei i węzłach przesiadkowych. W całej Polsce jest ok. 100 powiatów ziemskich, dziś odciętych od rynku pracy w największych miastach, które dzięki inwestycjom komunikacyjnym mogłyby uzyskać czas dojazdu do co najmniej jednego z największych ośrodków miejskich w czasie do 90 minut (najszybszym środkiem transportu). Jest to „gra o 100 powiatów”, którą trzeba wygrać.

Dla atrakcyjności obszarów wiejskich jako miejsca zamieszkania bardzo istotne są warunki życia gospodarstw domowych. Obok źródeł dochodów i warunków mieszkaniowych ogromne znaczenie mają dostępność i jakość usług publicznych oraz społeczność lokalna. Wśród usług publicznych należy przede wszystkim wymienić usługi edukacyjne, zdrowotne, środowiskowe, pocztowe, z zakresu bezpieczeństwa, w tym ratownictwa, komunikacji publicznej, podstawowej infrastruktury: dostawy wody, odprowadzania nieczystości czy w coraz większym zakresie – dostępu do Internetu. To właśnie dostęp do usług publicznych obok dostępu do źródeł dochodów należy uznać za podstawowe czynniki warunkujące atrakcyjność obszarów wiejskich jako miejsca zamieszkania. Innym bardzo istotnym czynnikiem jest społeczność lokalna, o którą bardzo trudno w dużych miastach, a która może mieć, a często ma kapitalne znaczenie dla rozwoju wsi i małych miast, szczególnie w kontekście zapewnienia usług publicznych. To właśnie dzięki dobrze funkcjonującej społeczności lokalnej w małych miejscowościach działają np. dobre lokalne szkoły, w których rodzice ściśle współpracują z nauczycielami w procesie wychowania dzieci czy ograniczane jest zagrożenie przestępczością dzięki sąsiedzkim więzom międzyludzkim.

W myśleniu strategicznym o obszarach wiejskich warto wyodrębnić trzy kategorie obszarów wiejskich:

- ściśle powiązane z dużymi miastami (zwane czasem strefą podmiejską), czyli takie, które funkcjonalnie związane są z dużym miastem lub aglomeracją;
- pod wpływem oddziaływania dużych miast, czyli takie, które ze względu na bliskość głównych szlaków komunikacyjnych mają atrakcyjne położenie względem sieci największych ośrodków miejskich;
- peryferyjne, czyli o słabej dostępności do największych ośrodków miejskich, jednocześnie w wielu przypadkach są to obszary bardzo atrakcyjne pod względem

turystycznym, co jak np. w strefie nadmorskiej, może być istotnym czynnikiem ich endogenicznego potencjału.

O ile dwie ostatnie kategorie nie budzą istotnych kontrowersji, o tyle obszary wiejskie ściśle powiązane z dużym miastem, zwane czasem strefą podmiejską są przedmiotem istotnych kontrowersji. Niektórzy uczestnicy debaty twierdzą, że nie są to już obszary wiejskie, ale obszary zurbanizowane, które powinny być przedmiotem polityki miejskiej. Z tezą tą nie można się zgodzić, gdyż przyjęcie takiego rozwiązania oznaczałoby zgodę na scenariusz „kolonizacji” tych obszarów przez duże miasta. Jak ona może wyglądać, można zaobserwować w wielu miejscach w Polsce, gdzie na jeszcze niedawno pięknych krajobrazowo obszarach wiejskich powstały miejskie „blokowiska”. Dlatego niezwykle ważne jest, aby nie dopuścić do scenariusza „kolonizacji” podmiejskich obszarów wiejskich. Jako alternatywę warto przyjąć model, w którym obszary wiejskie ściśle powiązane z dużymi miastami rozwijają powiązania funkcjonalne z ośrodkiem miejskim, ale zachowują istotne atrybuty wiejskości, w tym społeczność lokalną, krajobraz, typ zabudowy, obszary cenne przyrodniczo.

Ważnym problemem, także na obszarach wiejskich jest kwestia zapewnienia ładu przestrzennego. Obok niezbędnych rozwiązań prawnych warto sięgać po dobre wzorce i upowszechniać je. Jednym z takich wzorców jest pasmo rozwojowe wzdłuż Warszawskiej Kolei Dojazdowej (pierwotnie Elektrycznej Kolei Dojazdowej), które zaczęło powstawać w latach 20. w II RP. Jest to dobry przykład długookresowego myślenia strategicznego i roli, jaką dla rozwoju podmiejskich obszarów wiejskich może odegrać dojazdowa linia kolejowa, która na terenach silniej zurbanizowanych może także odgrywać rolę tramwaju lub nawet metra. Podobne rozwiązania można spotkać np. w Niemczech np. w Kolonii i Bonn czy w okolicy Frankfurtu nad Menem. W wielu miejscach w Polsce można także dziś o takie inwestycje się pokusić. Umożliwiłyby one złagodzenie problemu „korków” na drogach, wpłynęłyby stymulująco na rozwój podmiejskich obszarów wiejskich umożliwiając m.in. w szerszym zakresie wahadłową mobilność przestrzenną, a także zainicjowałyby proces koncentracji zabudowy wzdłuż linii kolejowej porządkując procesy urbanizacyjne. Podobną rolę mogłyby odegrać istniejące dalekobieżne linie kolejowe, pod warunkiem wprowadzenia rozwiązań systemowych integrujących komunikację lokalną w węzłach przesiadkowych z siecią regionalnych połączeń kolejowych.

W debacie o rozwoju Polski, w tym o rozwoju obszarów wiejskich nie można nie uwzględnić uwarunkowań historycznych. Wielokrotnie okazuje się, że spośród różnych granic historycznych w obecnych granicach Rzeczypospolitej najtrudniejsze do przewyciężenia są granice rozbiorowe z lat 1815-1914. Wynika to z wielu procesów, które w tym okresie zaistniały na ziemiach polskich pod zaborami pruskim, rosyjskim i austriackim, w tym m.in. z budowy infrastruktury, m.in. kolejowej oraz zmian ustrojowych i strukturalnych dot. własności ziemi. Mimo że w okresie II RP dokonano w istotnym zakresie „sklejenia” Polski z ziem trzech zaborów, to granice zaborcze, przede wszystkim ta pomiędzy zaborem pruskim a „kongresówką” nadal

bardzo silnie różnicują szanse rozwojowe w Polsce. Na szczęście z prezentowanych wyników badań wynika, że inna ważna granica – dawna granica polsko-niemiecka z lat 1921-1939 w wielu miejscach, przede wszystkim wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych, przestaje być silnie widoczna. Warto podkreślić, że granica ta nie jest tożsama z granicą Rzeczypospolitej z 1772 r., gdyż część ziem polskich utraconych na rzecz Prus w okresie rozbiorów wróciła do Polski dopiero w 1945 r. (np. Warmia, Elbląg, Gdańsk, Człuchów, Wałcz, Międzyrzecz, Babimost, Kargowa czy Wschowa), zaś inne obszary ziem zachodnich i północnych przez wieki stanowiły tereny pogranicza pozostając w różnych okresach częścią Polski, Czech, Brandenburgii, Prus czy Szwecji lub stanowiąc odrębne księstwa. Tę różnorodność historyczną związaną także z dziejami i miejscem pochodzenia obecnych mieszkańców tych ziem, często przesiedlonych po wojnie kresowiaków z ziem wschodnich II RP, warto odkrywać jako istotne składniki współczesnej tożsamości małych ojczyzn Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.