

Jaka infrastruktura dla policentrycznie rozwijającej się Polski?



Paweł Dobrowolski

Główny Ekonomista, Polski Fundusz Rozwoju

Od dwóch wieków, wraz z intensyfikacją kapitalizmu i rewolucji przemysłowej, ludzie coraz częściej migrują ze wsi do miasteczek, a z miasteczek do miast. W dużych miastach żyje i zarabia się więcej, łatwiej i przyjemniej. Urbanizacja będzie dalej rosła i będzie oznaczać wzrost największych aglomeracji. Potrzebujemy zaprząć rosnącą urbanizację do rozwoju Polski, możliwie chroniąc jakość życia w mniejszych ośrodkach.

Korzyści z aglomeracji są potężne. W największych miastach mieszkańcy łatwiej znajdują dobrze płatną pracę oraz szeroką ofertę publicznych i prywatnych usług. Firmy natomiast z większą łatwością zatrudniają potrzebnych im pracowników oraz wyspecjalizowanych poddostawców. W dużych miastach opłaca się specjalizować w wąskich zawodach, bo nawet wtedy jest szansa na znalezienie wielu pracodawców. Informacje i innowacje szybciej krążą tu pomiędzy zakładami i branżami, m.in. dlatego, że ich nośnikiem zazwyczaj są pracownicy zmieniający miejsce zatrudnienia, o co łatwiej w głębokich rynkach pracy. Twórcza destrukcja, zastępowanie starszych firm i technologii nowszymi, prostsza jest w większych miastach, gdzie ludzi i środki techniczne łatwiej „przesunąć” do nowych zastosowań.

Większość dobrze płatnych, wymagających zaawansowanych umiejętności miejsc pracy będzie powstawać w największych ośrodkach miejskich. Za pracą popłyną ludzie. Najszybciej starzeć się i wyludniać będą w Polsce mniejsze miejscowości, co doprowadzi do sprzężenia zwrotnego – spadającej atrakcyjności miasteczek i jeszcze większego odpływu ludności. Jeśli chcemy maksymalizować rozwój Polski i dobrostan Polaków, powinniśmy maksymalizować korzyści z aglomeracji oraz utrzymywać wysoką jakość życia w miejscowościach, które tracą mieszkańców. Potrzebujemy więcej, a nie mniej, aglomeracji. Bo dziś wybór, który stoi przed wieloma mieszkańcami naszych wsi i miasteczek, to migracja nie tylko do Lublina czy Warszawy, ale również do Dublina i Berlina. Nasze duże miasta muszą stać się jeszcze większe i bardziej atrakcyjne, tak aby pomieścić i spełnić aspiracje migrujących z całej Polski.



Potrzebujemy więcej, a nie mniej, aglomeracji. Bo dziś wybór, który stoi przed wieloma mieszkańcami naszych wsi i miasteczek, to migracja nie tylko do Lublina czy Warszawy, ale również do Dublina i Berlina. Nasze duże miasta muszą stać się jeszcze większe i bardziej atrakcyjne, tak aby pomieścić i spełnić aspiracje migrujących z całej Polski.

Polskę i państwa naszego regionu odróżnia od Zachodu Europy relatywnie niska urbanizacja. Po 1945 roku uprzemysłowienie naszego regionu odbywało się ze zmniejszoną – w porównaniu do Zachodu – koncentracją mieszkańców w dużych miastach. W latach 70. podjęto wręcz decyzję o tym, by, w obliczu wyżu demograficznego i braku środków na równoczesny rozwój przemysłu i budownictwa mieszkaniowego, stosownego do rosnącej liczby ludności w wieku produkcyjnym, budować dużą część fabryk w miejscowościach średniej wielkości. Wychodzono z założenia, że młode pokolenie wyżu demograficznego i tak już gdzieś mieszka, a władza w pierwszej kolejności powinna zapewnić młodym ludziom pracę. Dobra kalkulacja w krótkim okresie. W dłuższej perspektywie stworzono płytkie, nisko wydajne rynki pracy opierające się na jednym zakładzie.

Warszawa i inne duże miasta – wbrew rozpowszechnionym stereotypom o „wysysaniu” ludności z miasteczek – rosną wolno na tle dużych ośrodków w państwach rozwiniętych. Jak zauważa Rafał Trzeciakowski: „Warszawa rośnie wolno na tle metropolii w innych krajach UE i OECD. W latach 2000–2014 najszybciej rosnącym obszarem metropolitalnym w Polsce była Warszawa, ale jej 6-procentowy wzrost był powolny na tle innych stolic UE. Spośród tych stolic, dla których dostępne są dane, Warszawa jest szóstą najwolniej rosnącą”¹.

Wyludnianie się wielu obszarów jest wielodekadowym zjawiskiem, którego nie odwrócą możliwe do wdrożenia polityki państwa. Odrzucono w Polsce możliwość znacznego zwiększenia imigracji. „50 milionów Polaków w 2050 roku” pozostanie tylko hasłem. Ludność Polski będzie się kurczyć. Według GUS do 2060 roku liczba ludności Polski w scenariuszu głównym spadnie do 30,4 mln osób, w scenariuszu niskim – do 26,7 mln, a w scenariuszu wysokim – do 34,8 mln. Główny scenariusz GUS oznacza spadek liczby ludności w 91% powiatów do 2040 roku i 93% powiatów do roku 2060!

”

Według GUS do 2060 roku liczba ludności Polski w scenariuszu głównym spadnie do 30,4 mln osób. Oznacza to spadek w 91% powiatów do 2040 roku i 93% powiatów do roku 2060!

Racjonalny wzrost dużych miast będzie możliwy, gdy będą lepiej skomunikowane wewnątrz i ze swoim zapleczem. By korzyści z dużych miast były dostępne ogółowi Polaków, inwestycje miejskie powinny zwiększać użyteczność miast nie tylko dla mieszkańców ich śródmieści, ale również dla dojeżdżających do pracy spoza centrum oraz przyjeżdżających do dużego miasta spoza miasta. Zdolność do przemieszczania się wewnątrz miast ogranicza obszar, który może sprawnie funkcjonować jako jedno miasto. Od wieków krańce miasta mogły z siebie nawzajem korzystać, jeśli były oddalone nie więcej niż godzinę drogi w jedną stronę. Przeciętny pieszy przemieszcza się z prędkością około 5 km/h. Do XVIII wieku powierzchnia funkcjonalnych ośrodków miejskich ograniczona była do 25 km². Od XIX wieku zmiany w technologii transportu i architekturze, w tym zwłaszcza rozwój transportu szynowego, a później samochodowego, zmniejszały koszt przewozu ludzi oraz towarów i zwiększały opłacalny rozmiar miast.

Strategicznym priorytetem Polski jest to, by nasze największe miasta były miastami 45-minutowymi! Tak by z dowolnego krańca miasta można było w tym czasie dojechać do jego drugiego krańca. W państwach rozwiniętych tempo przemieszczania się w miastach jest o połowę szybsze niż w miastach państw biednych. Tempo przemieszczania się w miastach państw bogatych jest wyższe z powodu lepszej infrastruktury, zwłaszcza głównych dróg oraz mniejszego zagęszczenia ludzi w ścisłych centrach. W dużych miastach biednych państw ludzie skupiają się w samym centrum ze względu na słaby transport oraz brak skutecznych podatków od nieruchomości.

Dobre miasto służy nie tylko mieszkańcom jego śródmieścia, ale również mieszkańcom przedmieść oraz dalszych miejscowości przyjeżdżających do pracy, w interesach, po naukę, leczenie czy rozrywkę. By nasze największe miasta mogły pełnić tę rolę, konieczne jest eliminowanie wąskich gardeł na trasach wlotowych dużych miast. W tym celu potrzebne są nie tylko inwestycje w infrastrukturę, ale też zmiana mentalności oraz – być może – zmiana przepisów i finansowania infrastruktury z poziomu państwa.

¹ R. Trzeciakowski, *Deglomeracja – kosztowna redystrybucja prestiżu. Analiza Forum Obywatelskiego Rozwoju*. 2019.



Strategicznym priorytetem Polski jest to, by nasze największe miasta były miastami 45-minutowymi! Tak by z dowolnego krańca miasta można było w tym czasie dojechać do jego drugiego krańca. Dobre miasto służy nie tylko mieszkańcom jego śródmieścia, ale również mieszkańcom przedmieść oraz dalszych miejscowości przyjeżdżających do pracy, w interesach, po naukę, leczenie czy rozrywkę.

Walka o mieszkanie i mobilność w dużym mieście to serce walki o status społeczny. Włodarze największych miast, w interesie swoich wyborców, a na szkodę użyteczności miast dla wszystkich obywateli, ograniczają dostęp do zamieszkania i możliwość wjechania przyjeźdnym z przedmieść, miasteczek i wsi. W centrach dużych miast skoncentrowane są publiczne i prywatne usługi o dużej wartości dodanej oraz głębokie rynki pracy z największą ofertą ponadprzeciętnie płatnych miejsc pracy. Dostęp do nich jest kluczowym wyznacznikiem miejsca na drabinie społecznej.

W interesie mieszkańca centrum jest wydłużyć innym dojazd do niego. A jeśli posiada tam mieszkanie – to również zwiększać cenę mieszkań w centrum poprzez ograniczanie ich podaży. Gdy mieszkającym na obrzeżach, przedmieściach i w okolicznych miasteczkach czy wioskach wydłuży się czas dojazdu do śródmieścia, zmniejszy się liczba konkurentów do stanowisk pracy i usług publicznych tam dostępnych. Gdy zablokuje się budowę kolejnego budynku mieszkalnego w centrum, zwiększy się wartość swojego mieszkania.

Trudno oczekiwać, że prezydenci dużych miast będą brać pod uwagę potrzeby Polaków niebędących ich wyborcami. Dlatego państwo powinno uzależniać finansowanie wielkomiejskiej infrastruktury od inwestycji zwiększających atrakcyjność miast dla przyjeźdnym – zwłaszcza tych inwestycji, które mają na celu powiększenie przepustowości tras wlotowych i możliwości przemieszczania się po mieście (np. wkład w finansowanie mostów czy metra w Warszawie wiążąc z poprawą wjazdu do Warszawy).



Państwo powinno uzależnić finansowanie wielkomiejskiej infrastruktury od inwestycji zwiększających atrakcyjność miast dla przyjeźdnym – zwłaszcza tych inwestycji, które mają na celu powiększenie przepustowości tras wlotowych i możliwości przemieszczania się po mieście.

W mniejszych miejscowościach strategicznym wyzwaniem jest utrzymanie dostępności infrastruktury i usług w obliczu spadku ludności. Depopulacja skutkować będzie zmniejszeniem dochodów samorządów oraz ograniczaniem się gmin do świadczenia jedynie zadań obligatoryjnych na coraz słabszym poziomie, co przyspieszy wyludnianie. Utrzymanie infrastruktury i usług publicznych będzie coraz droższe w przeliczeniu na jednego użytkownika/mieszkańca i technicznie trudniejsze².

Sprostanie tego typu wyzwaniom wymaga umożliwienia samorządom wspólnego świadczenia wybranych usług publicznych i dowożenia mieszkańców poza obszar gminy do np. wspólnego punktu wydawania dowodów osobistych czy lecznicy wspólnej dla dwóch czy trzech gmin. Wygospodarowane w ten sposób

² Przykładowo: wodociągi, kanalizacje i oczyszczalnie ścieków są zoptymalizowane na konkretne przepływy. Woda z oczyszczalni musi dotrzeć do kranu w określonym czasie, by była zdatna do spożycia. Kanalizacja działa prawidłowo przy określonym wolumenie ścieków. Miasteczka rozwijające wodociągi i kanalizację do peryferyjnych osiedli i ulic w przyszłości coraz częściej będą borykać się z ich techniczną niesprawnością.

oszczędności będą mogły przeznaczyć na inwestycje zwiększające jakość życia: czyste ulice, zadbane parki i place czy zwiększenie oferty kulturalnej i rozrywkowej. Coraz częściej realna oferta polityczno-inwestycyjna dla mieszkańców mniejszych miast polegać będzie na podtrzymaniu atrakcyjności życia i stworzeniu szansy na to, że ich dzieci i wnuki zamiast za granicę wyjadą do dużego miasta w Polsce.

Koncentracja przestrzenna pozwala zmniejszyć koszt dystrybucji towarów, ludzi i myśli. Naczelnym wyzwaniem polityki przestrzennej Polski jest wyzyskać maksymalnie korzyści z rozwoju aglomeracji oraz minimalizować negatywne konsekwencje spadku liczby ludności wiejskiej i małomiasteczkowej. Stworzenie sprawnie działających aglomeracji jest warunkiem dalszego rozwoju Polski.

O autorze

Paweł Dobrowolski – główny ekonomista Polskiego Funduszu Rozwoju. Absolwent Harvardu. Prezes fundacji Świat Pieniądza. W latach 1989–91 pracował z profesorem Sachsem. Od 1995 zajmuje się doradztwem gospodarczym – pomaga zarządom i właścicielom spółek w podejmowaniu strategicznych decyzji. W tym czasie brał udział w ponad 50 transakcjach kupna i sprzedaży spółek, z czego około 20 doszło do skutku na łączną sumę ok. 1 miliarda euro.

Pomysłodawca wprowadzenia do polskiego porządku prawnego koncepcji publicznego wysłuchania. Autor książki *Podstawy Analizy Finansów Firm* oraz kilkudziesięciu raportów i artykułów o bankowości centralnej, upadłości, mediach oraz deregulacji. Strażak w Ochotniczej Straży Pożarnej.

Partnerzy



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



GDAŃSK

Pomorski Fundusz Rozwoju
sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku



Spółka Samorządu
Województwa Pomorskiego



POLSKO-AMERYKAŃSKA
FUNDACJA WOLNOŚCI

marites
ELECTRONIC COMPONENTS

Partnerzy numeru

100 | BGK
1924 - 2024 | POLSKI BANK
ROZWOJU

PFR
Polski Fundusz Rozwoju