



Trendy Rozwojowe Mazowsza

Policentryczność i uwarunkowania społeczno-demograficzne województwa z uwzględnieniem specyfiki subregionu ostrołęckiego

Konrad Czapiewski



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Wyniki dwóch projektów realizowanych w ramach Trendów Rozwojowych Mazowsza w IGiPZ PAN

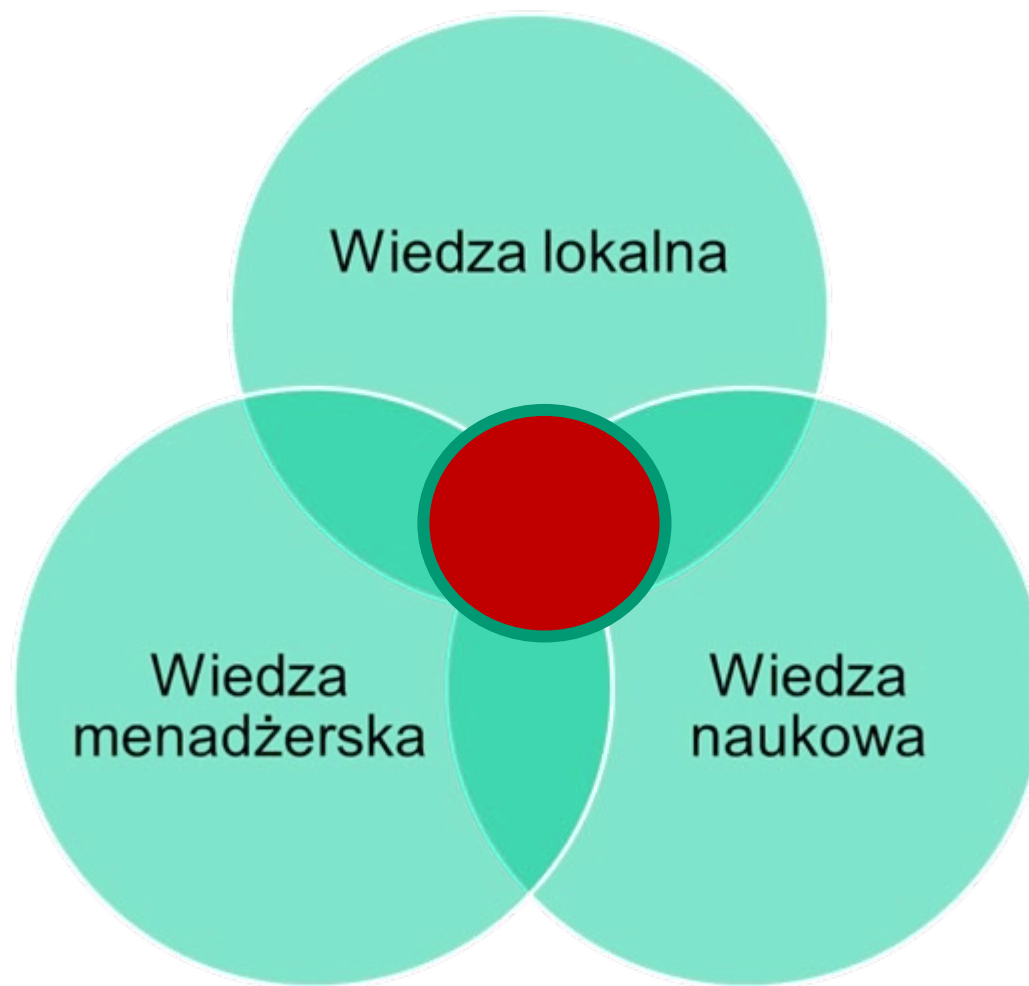
1. Społeczno-demograficzne uwarunkowania rozwoju Mazowsza
2. Zagospodarowanie infrastrukturalne i kapitał fizyczny oraz policentryczność rozwoju Mazowsza

dr hab. Przemysław ŚLESZYŃSKI, prof. IGiPZ PAN, dr hab. Tomasz KOMORNICKI, prof. IGiPZ PAN (kierownicy zespołów)

prof. dr hab. Piotr KORCELLI, prof. dr hab. Jerzy BAŃSKI, prof. Dr hab. Grzegorz WĘCŁAWOWICZ
dr Konrad Ł. CZAPIEWSKI, dr Dariusz ŚWIĄTEK, dr Piotr ROSIK, dr Marcin STĘPNIAK
dr Rafał WIŚNIEWSKI, dr Bożena DEGÓRSKA, dr Krzysztof JANC
mgr Piotr SIŁKA, mgr Marcin MAZUR, mgr Barbara SOLON



Trzy rodzaje wiedzy



Ramowy plan prezentacji

1. Położenie subregionu ostrołęckiego
2. Miejsca pracy
3. Procesy demograficzne
4. Migracje i dojazdy do pracy
5. Oddziaływanie Ostrołęki na otoczenie
6. Podsumowanie i scenariusze rozwoju

Szkielet sieci drogowej



Priorytety w zakresie transportu drogowego wymieniane w wywiadach z przedstawicielami władz powiatowych

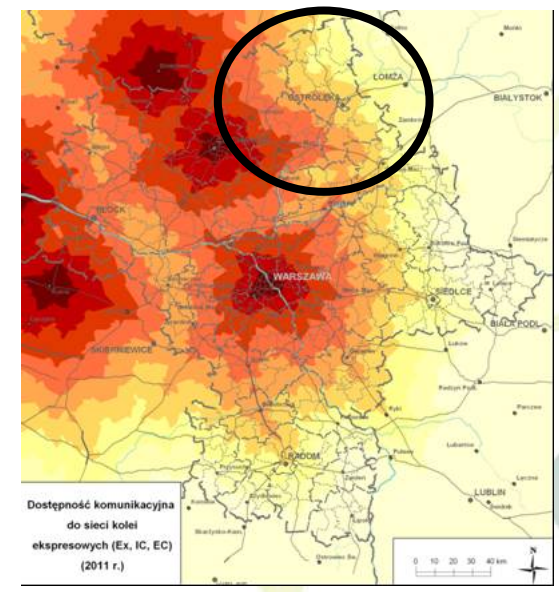
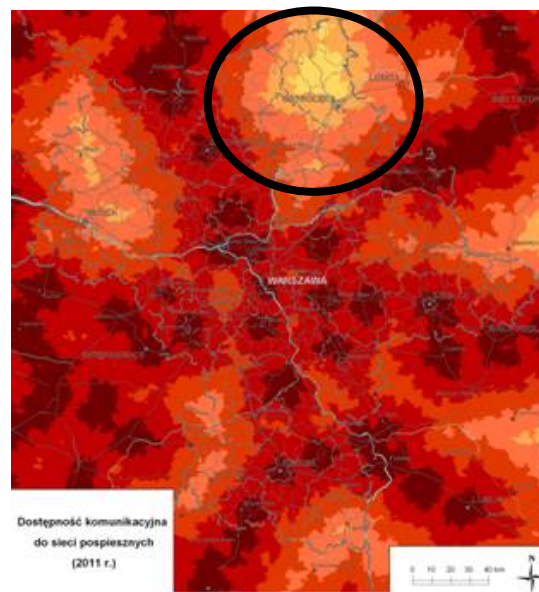
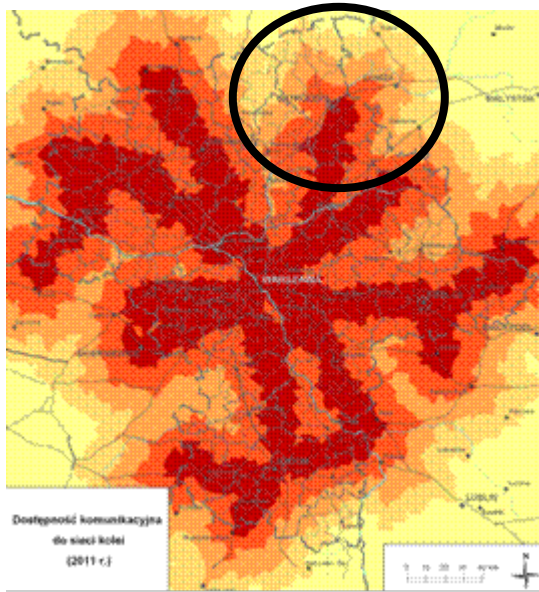
Najczęściej wymieniane przyszłe inwestycje na głównych drogach o znaczeniu krajowym:

- Budowa obwodnicy Marek w ciągu drogi ekspresowej S8
- Budowa odcinka Wyszaków-Ostrów Mazowiecka w ciągu drogi ekspresowej S8
- Modernizacja drogi krajowej Pułusk-Maków Mazowiecki-Chorzele (DK57)
- Budowa nowego mostu i obwodnicy Ostrołęki w ciągu drogi krajowej nr 61
- Budowa obwodnicy Pomiechówka w ciągu drogi krajowej nr 62

Inne inwestycje:

- Budowa południowej obwodnicy Sierpca
- Budowa obwodnicy Makowa Mazowieckiego
- Budowa drogi wojewódzkiej Wyszaków-Ostrołęka
- Budowa północnej obwodnicy Siedlec
- Budowa północnej obwodnicy Wyszakowa
- Przedłużenie drogi wojewódzkiej nr 747 (modernizowanej na odcinku od planowanego mostu w Kamieniu do Hłży) dalej do Szydłowca
- Modernizacja dróg powiatowych w sąsiedztwie Puszczy Kampinoskiej, dla lepszej obsługi ruchu turystycznego.

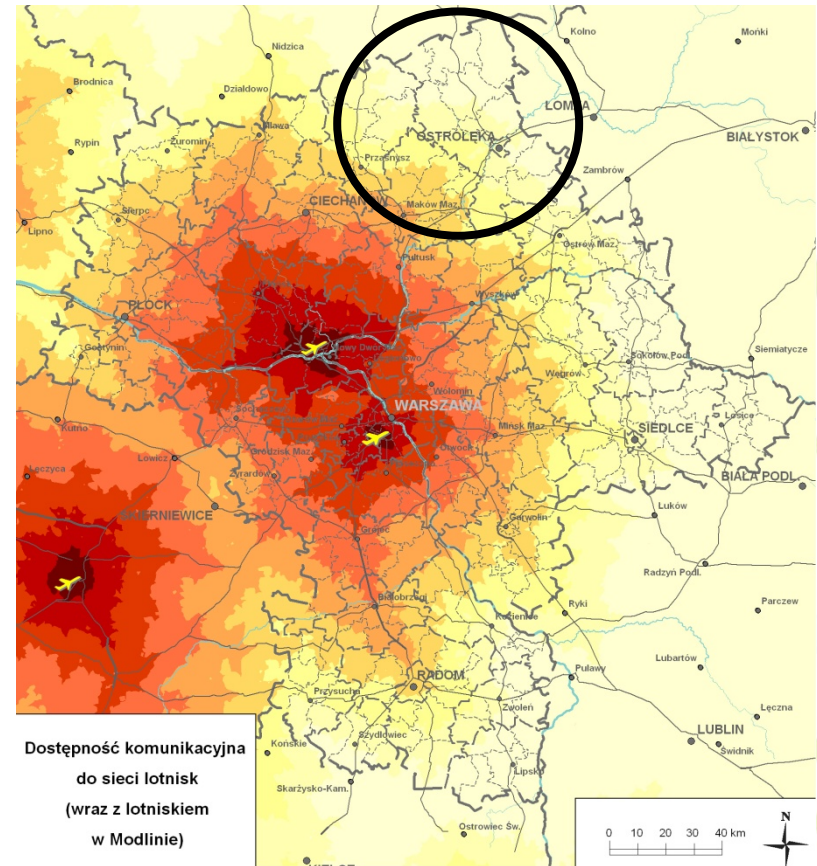
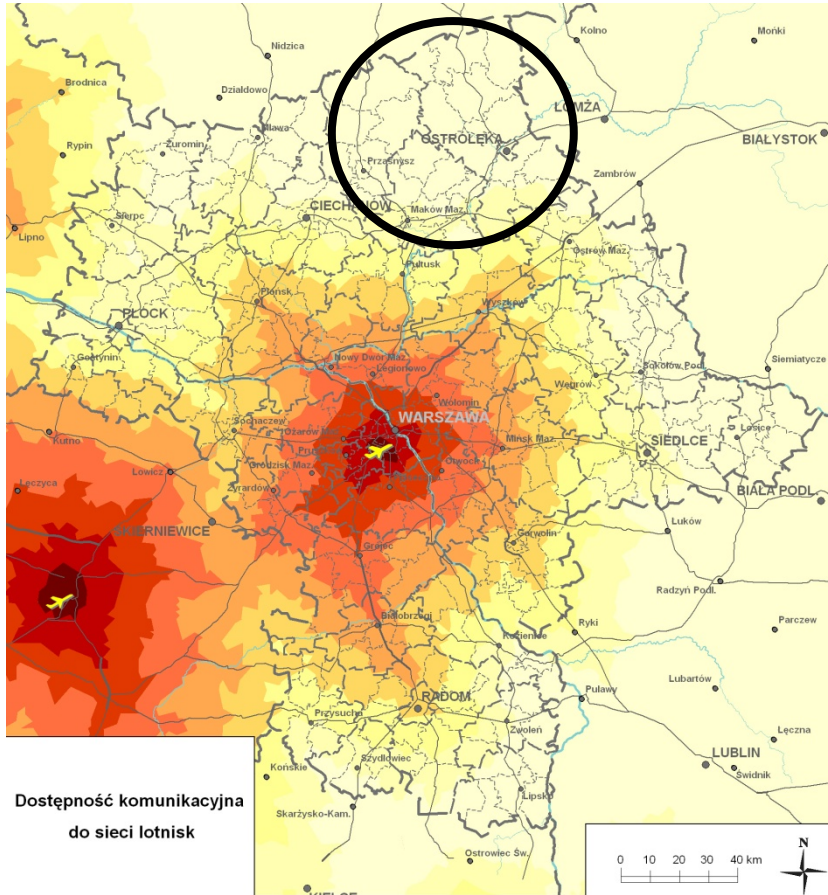
Dostępność do sieci kolejowej



Obszary o dostępności komunikacyjnej (czas przejazdu samochodem):



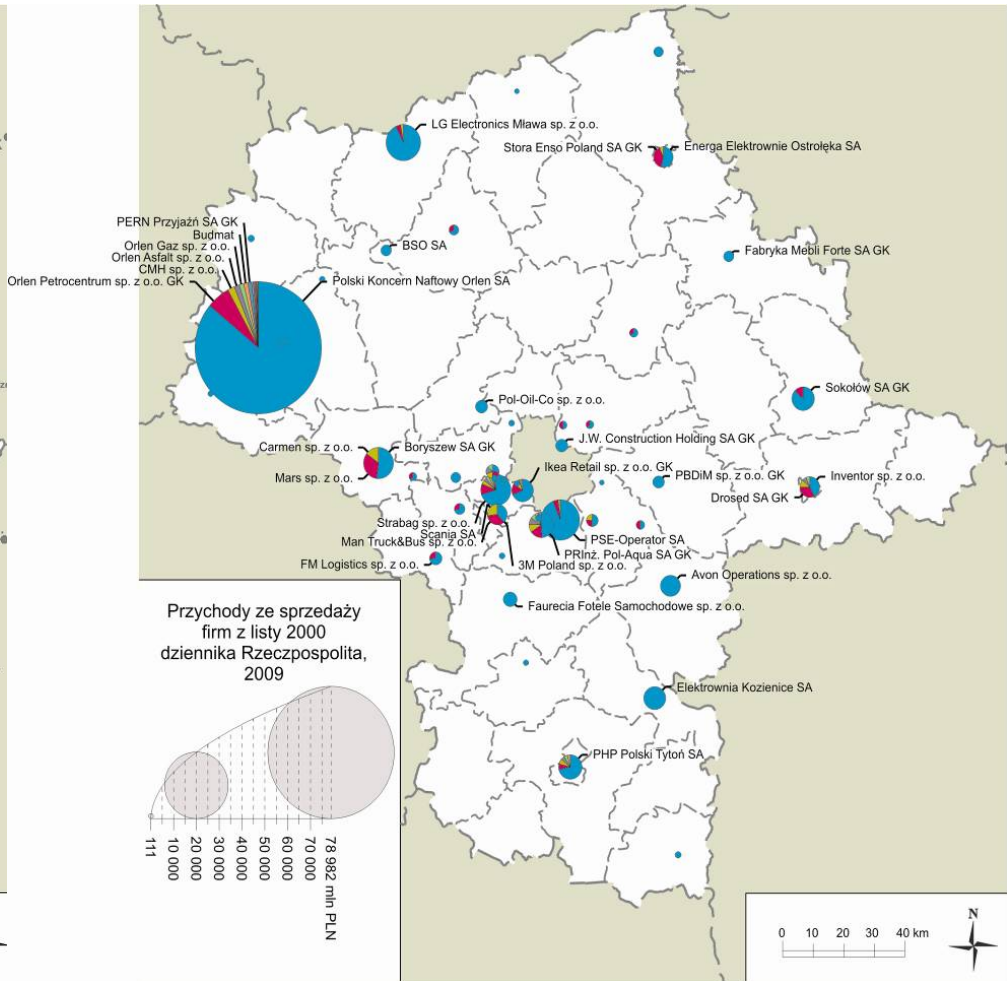
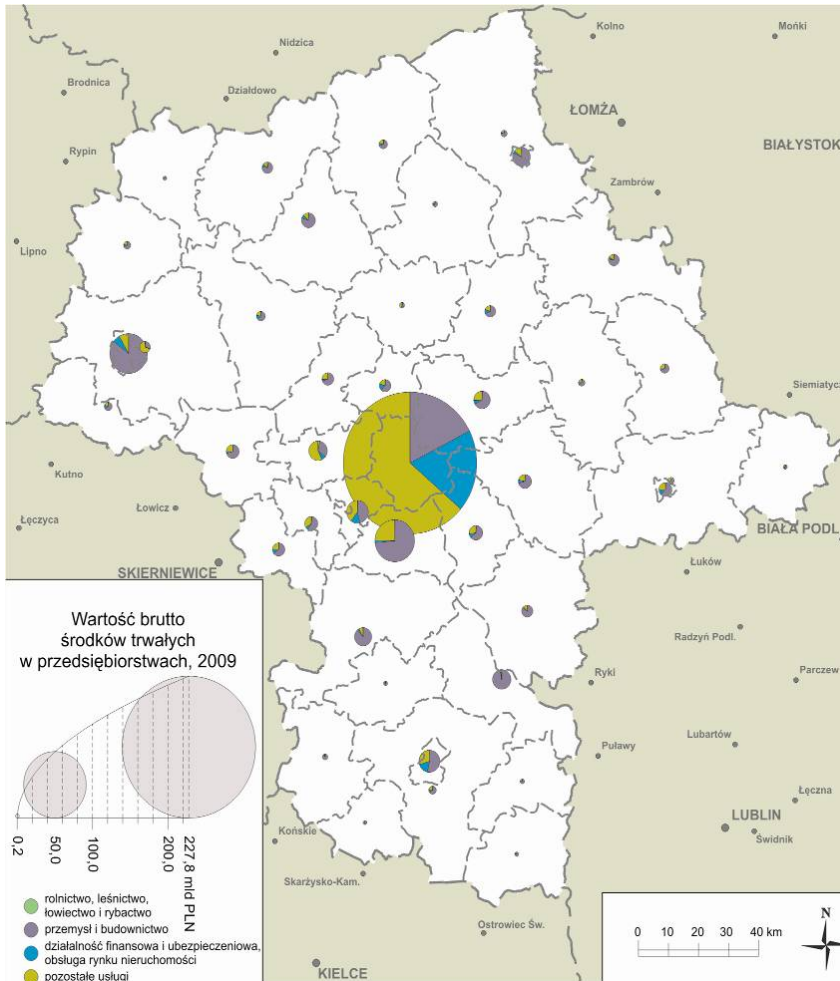
Dostępność lotnisk



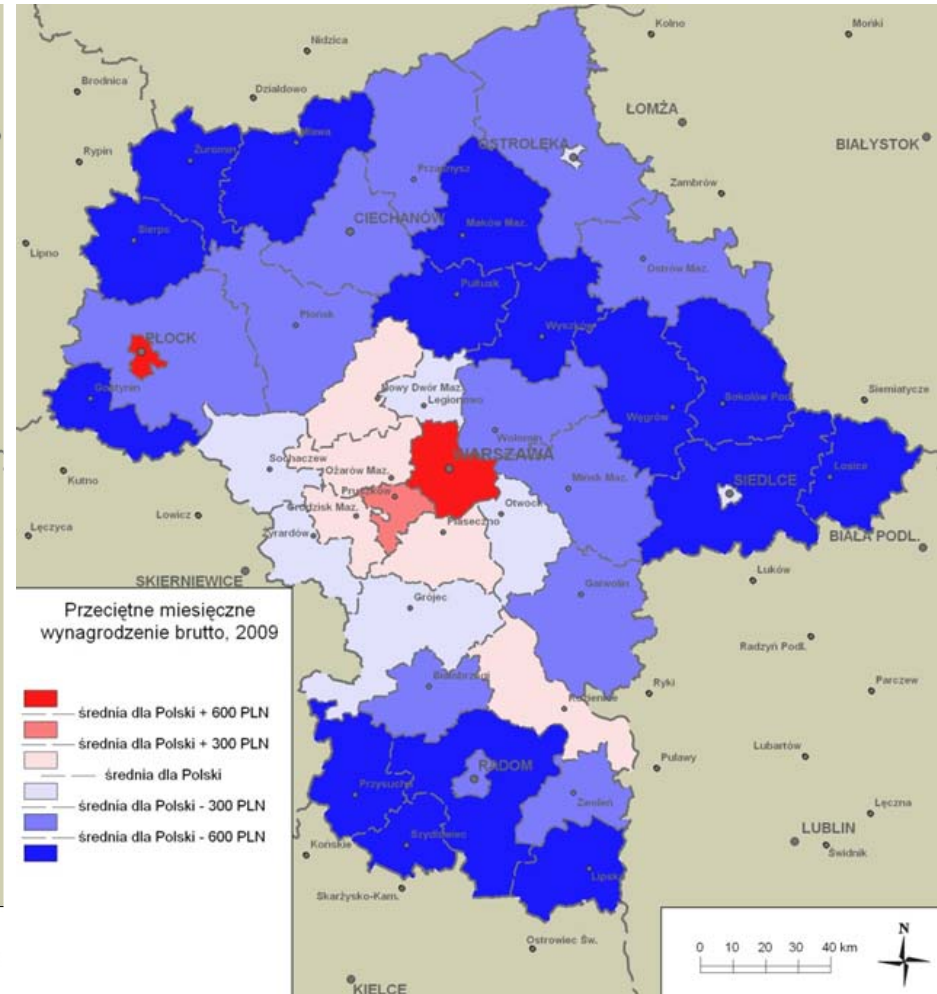
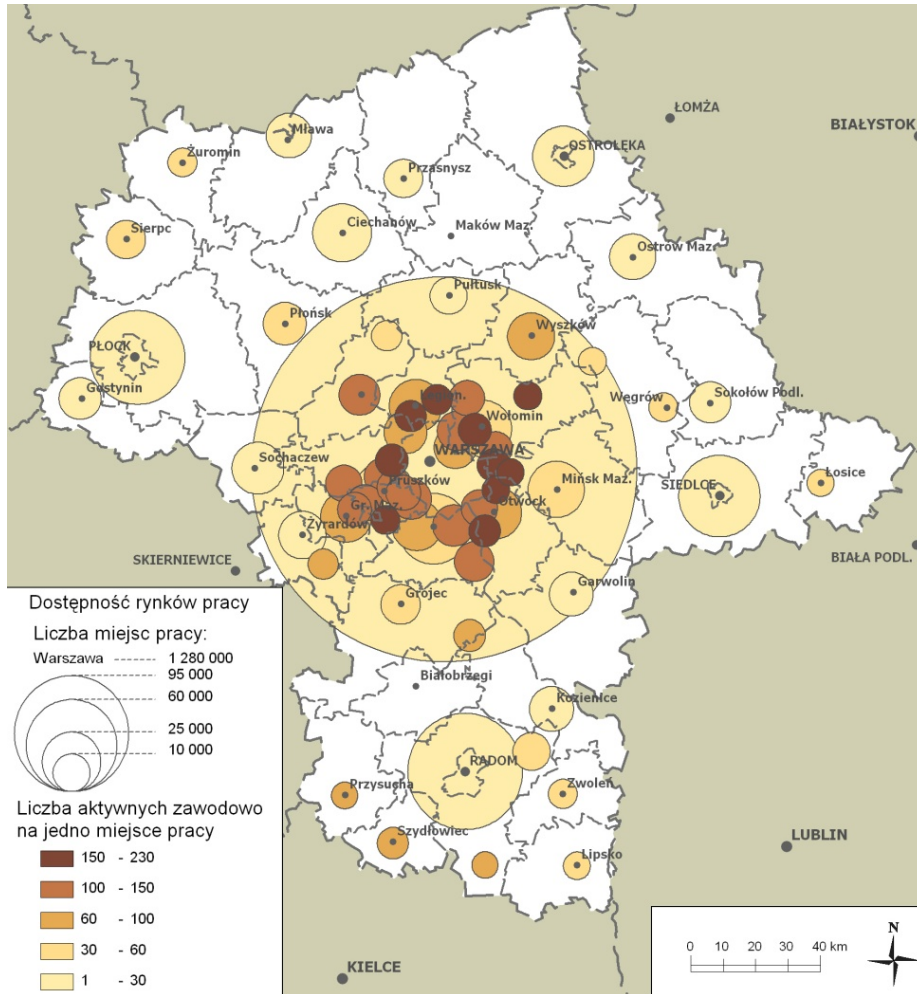
Obszary o dostępności komunikacyjnej (czas przejazdu samochodem):



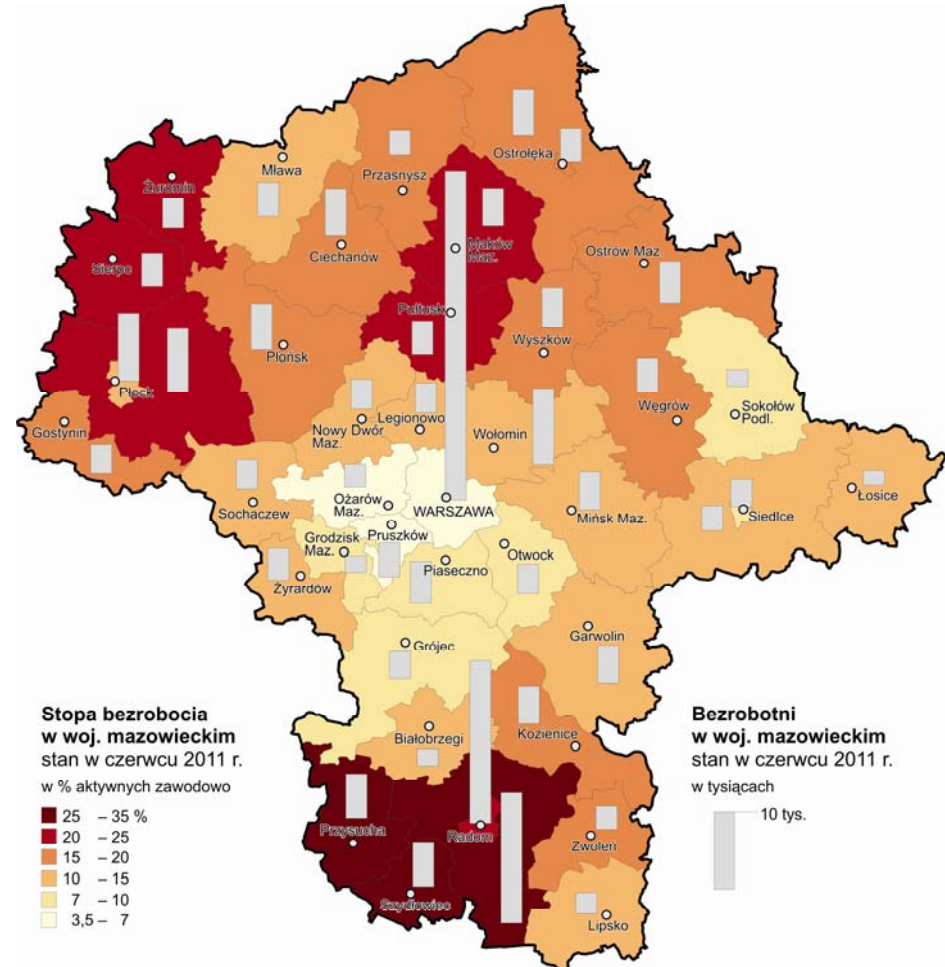
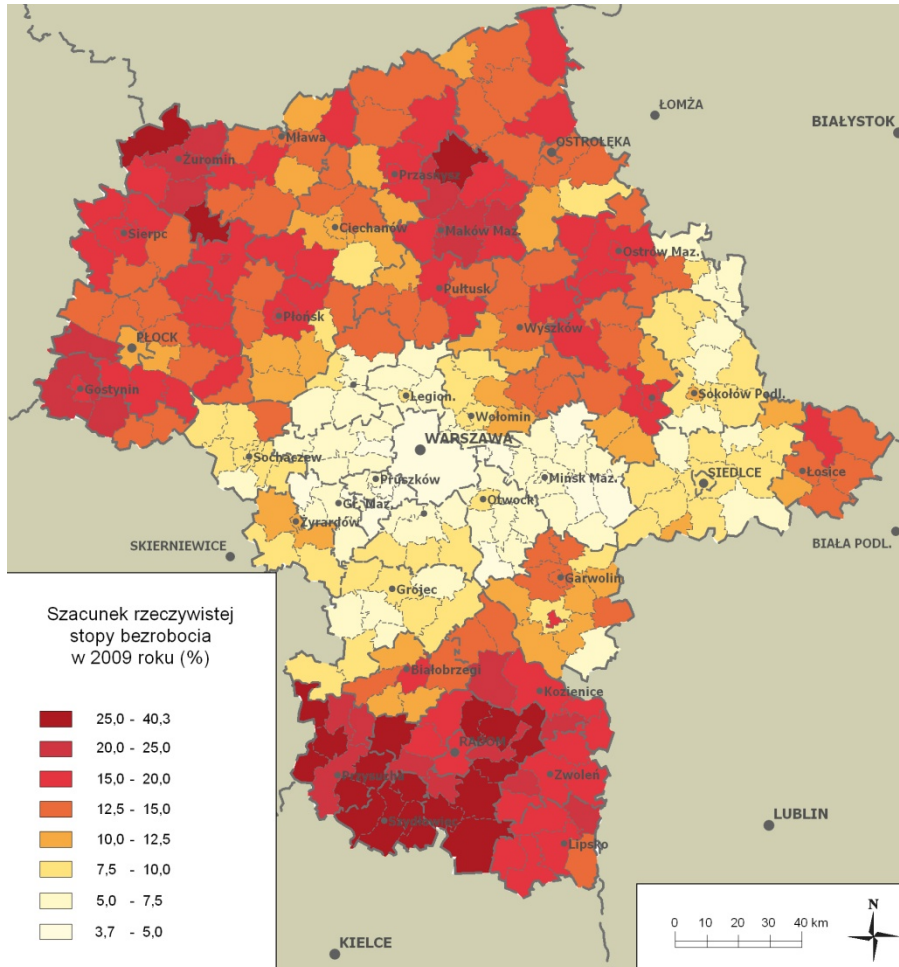
Kapitał fizyczny – majątek produkcyjny



Miejsca pracy a wynagrodzenia



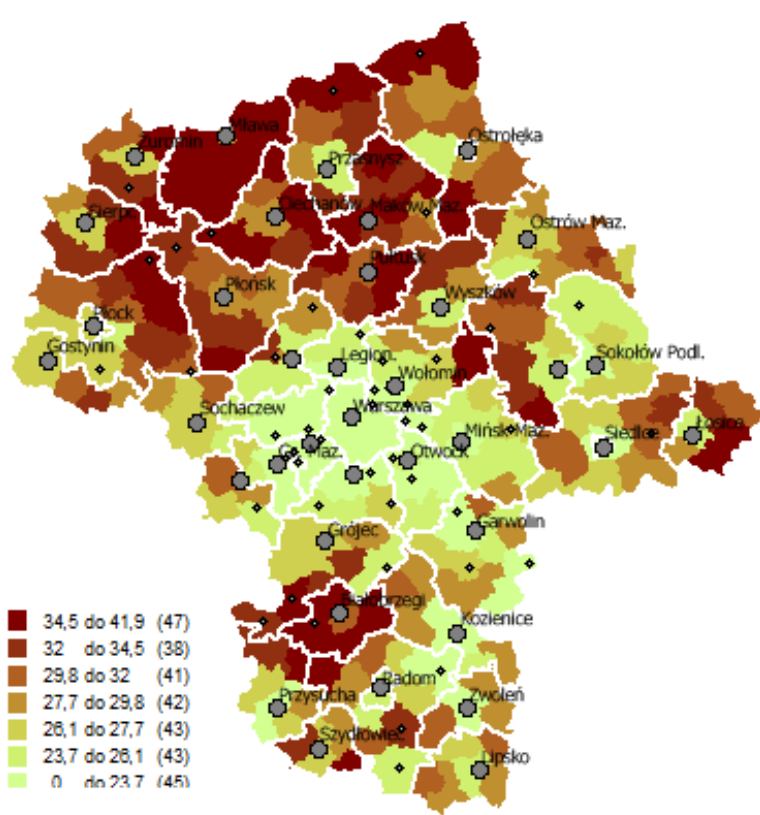
Stopa bezrobocia



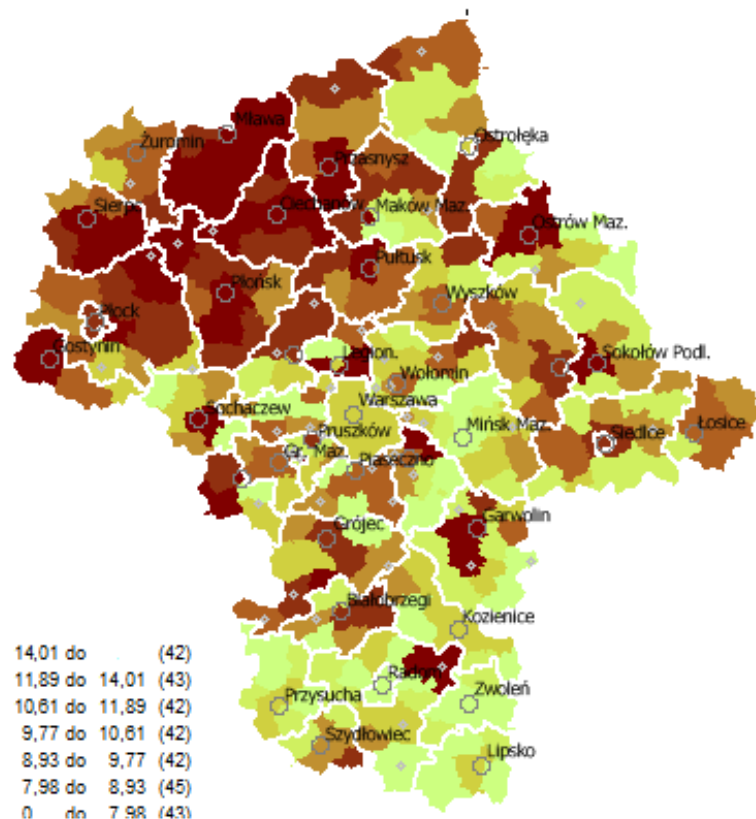
Zaległości płatnicze

zaległości płatnicze (>200 zł i >3 miesiący)

Na podstawie danych Infomonitor / BIK SA, 2009



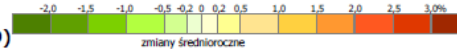
udział w liczbie



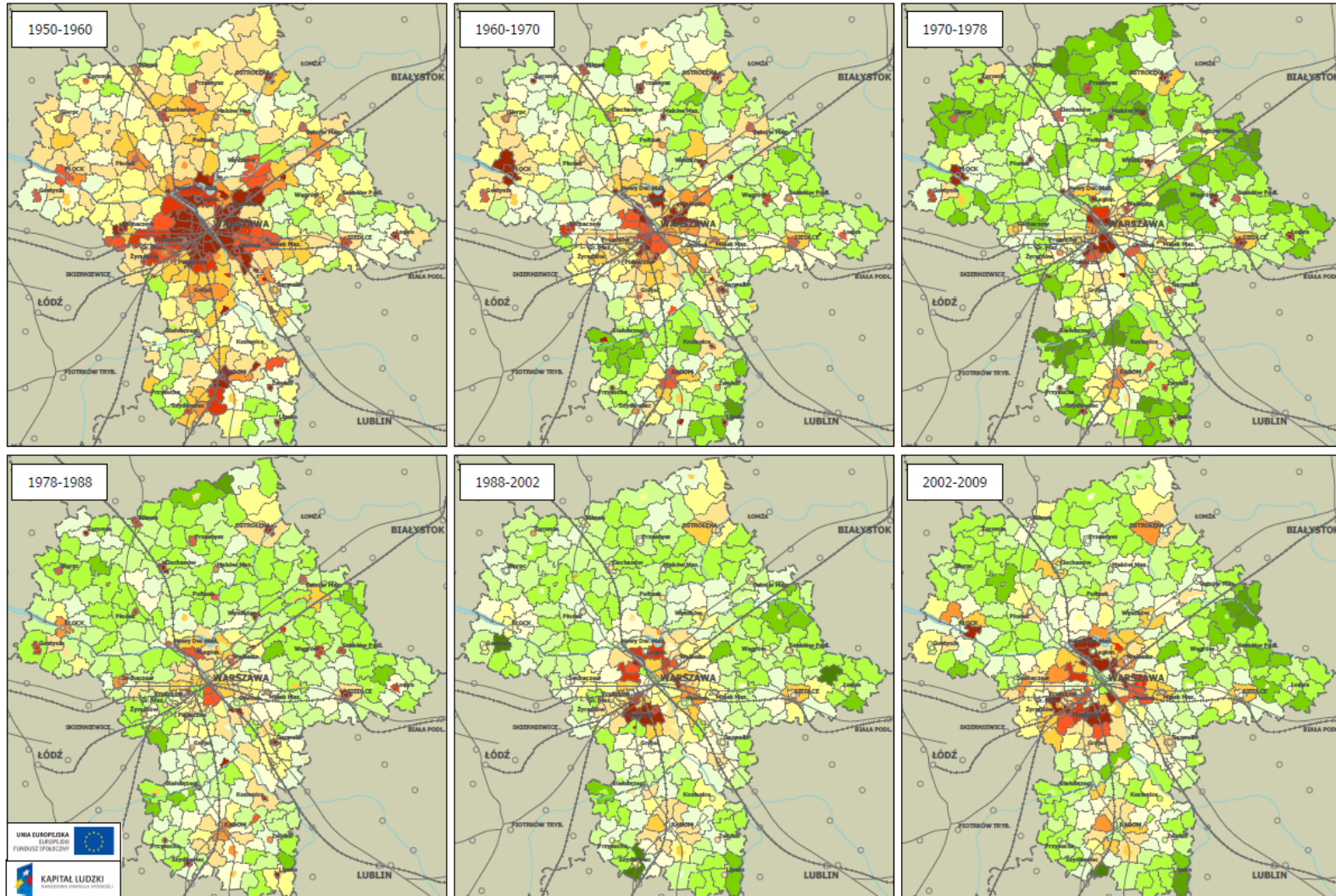
na 1000 dorosłej populacji

Depopulacja większości obszarów

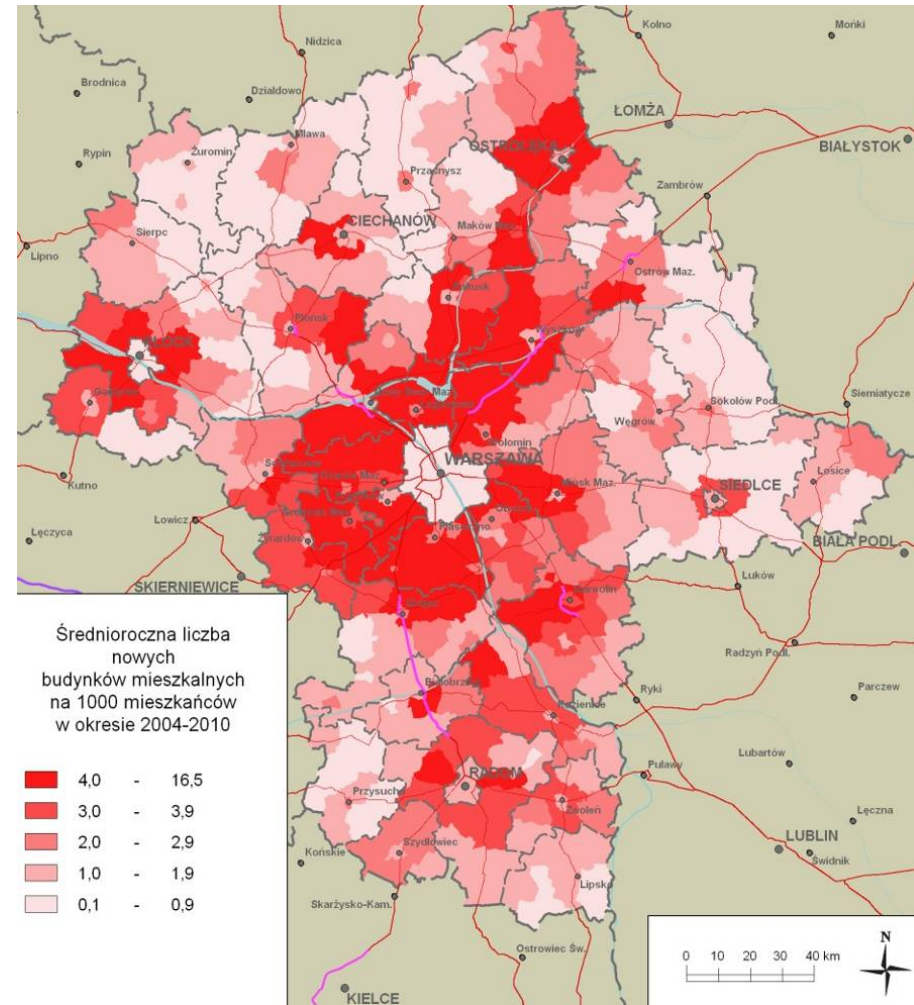
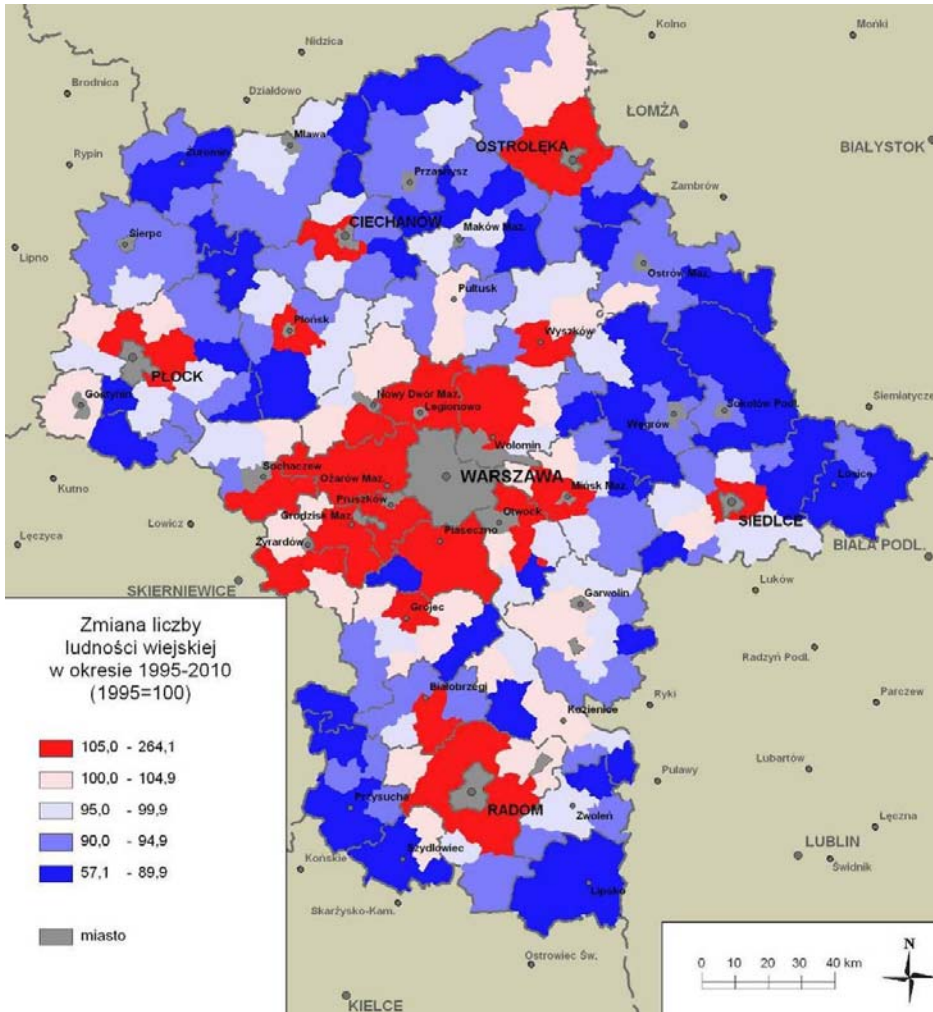
PLANSZA 2
ZMIANY ZAMELDOWANEJ LICZBY LUDNOŚCI (1960-2009)



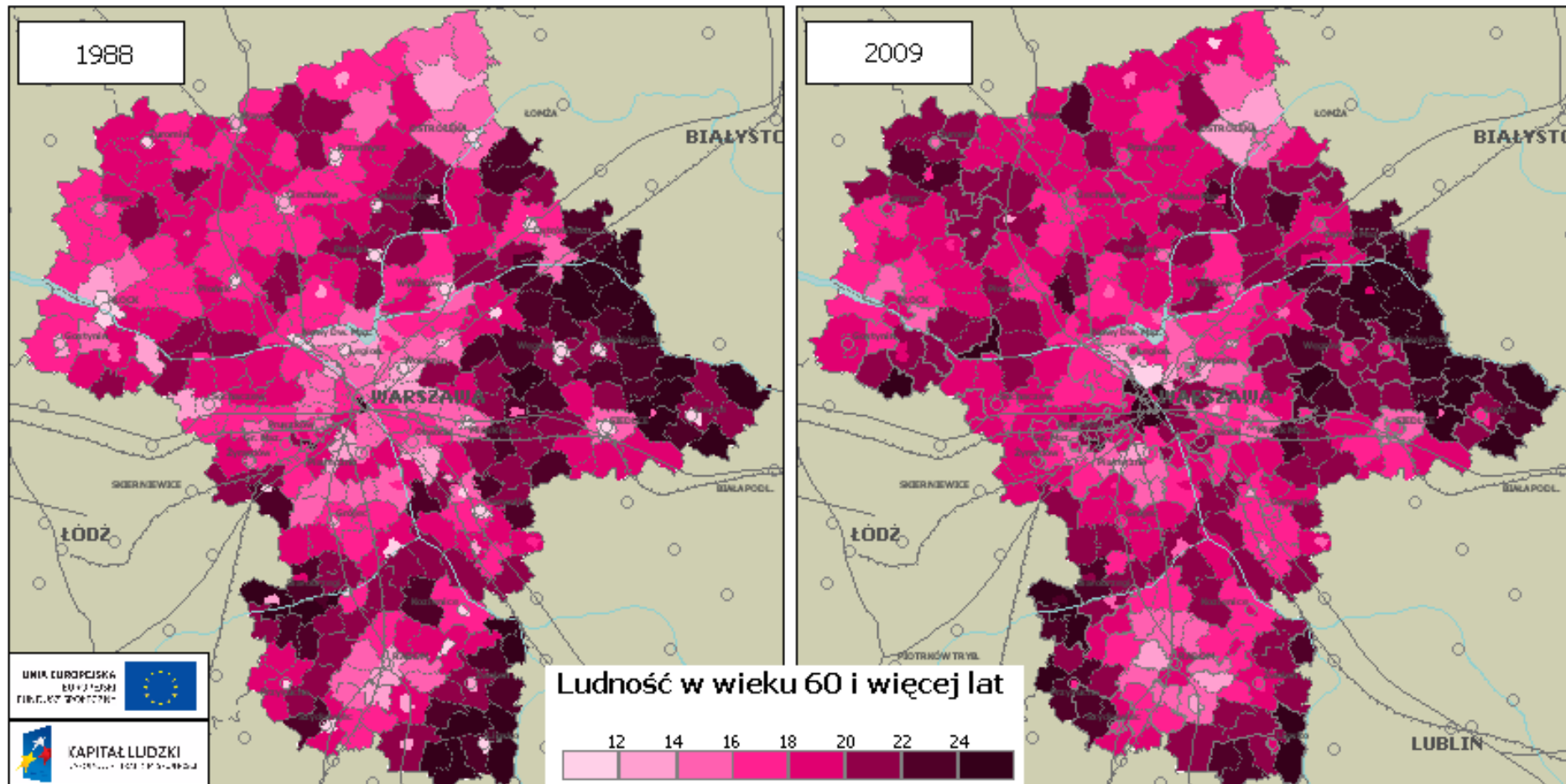
Skala 1:2 000 000
0 20 40 60 80 km



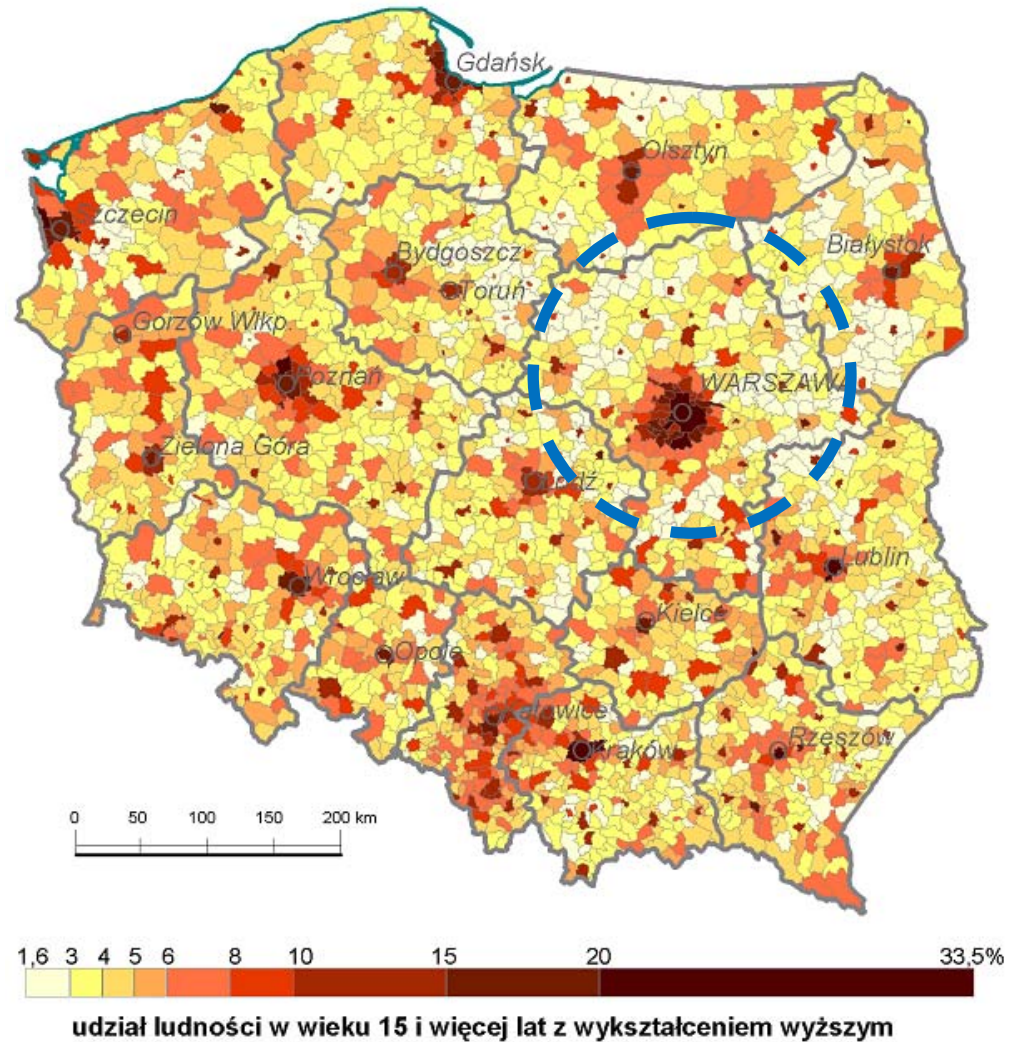
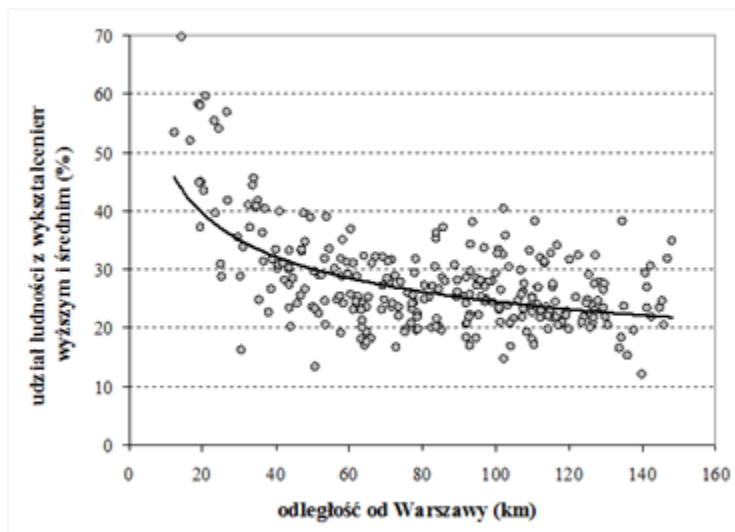
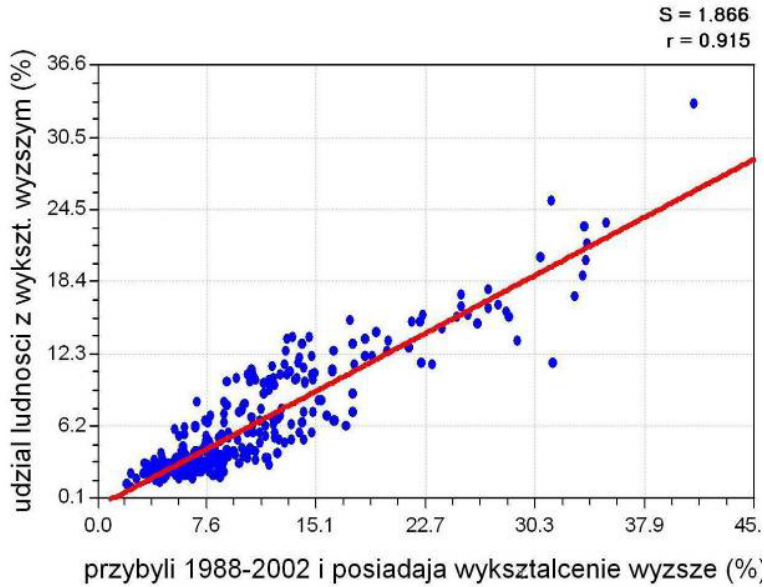
Migracje i ruch budowlany



Starzenie się społeczeństwa



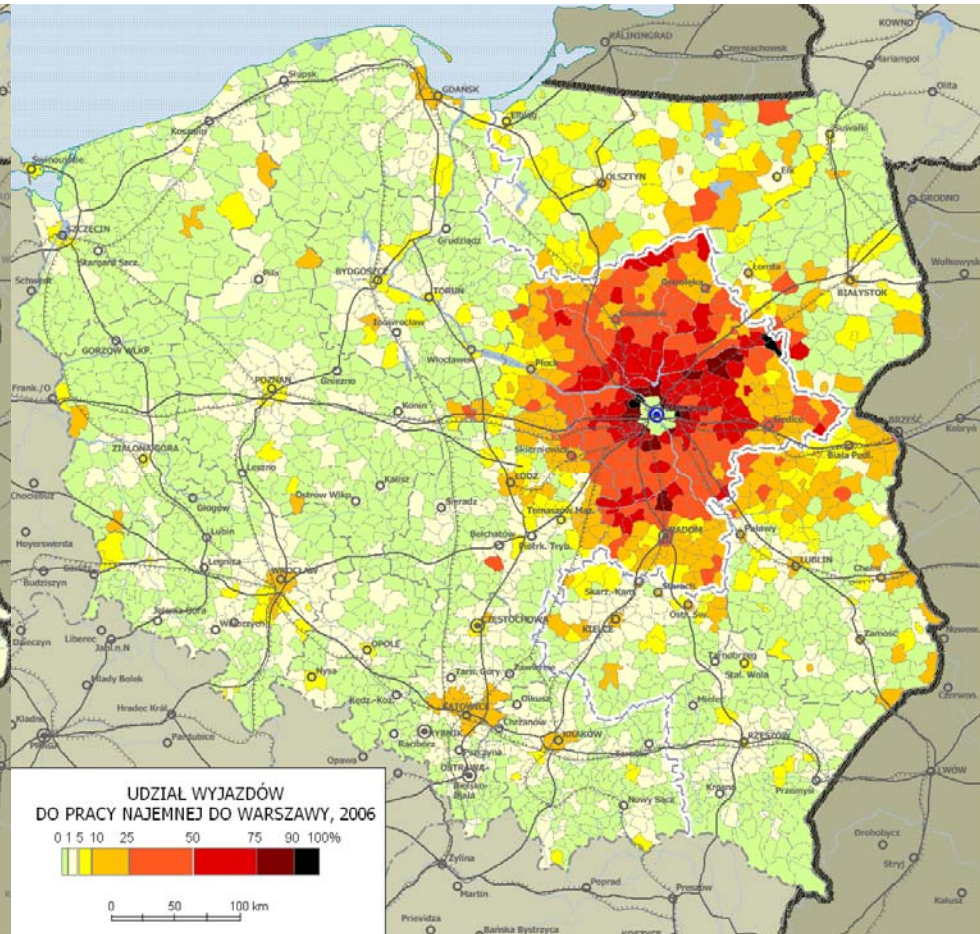
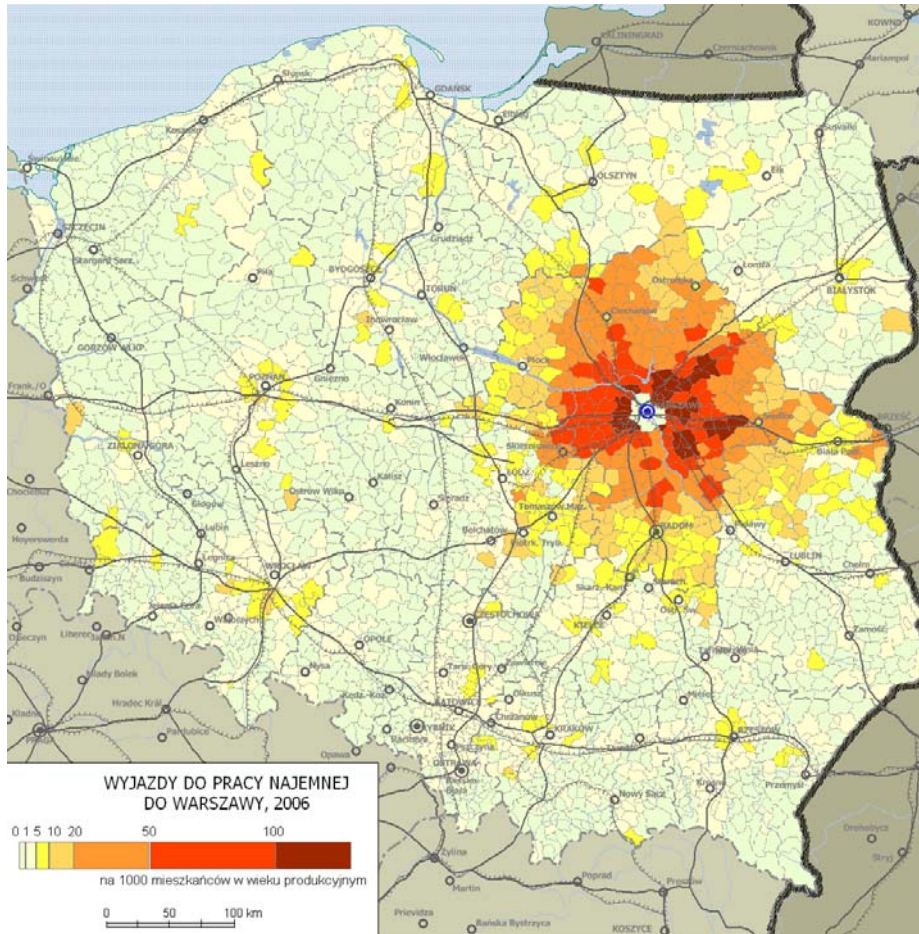
Poziom wykształcenia



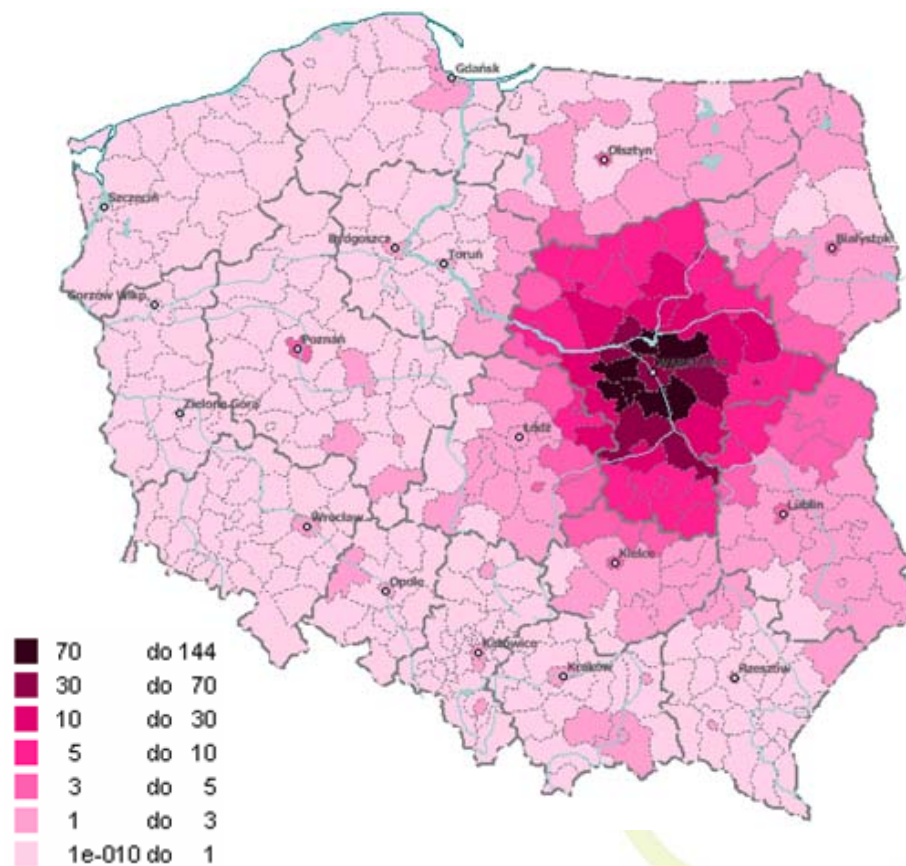
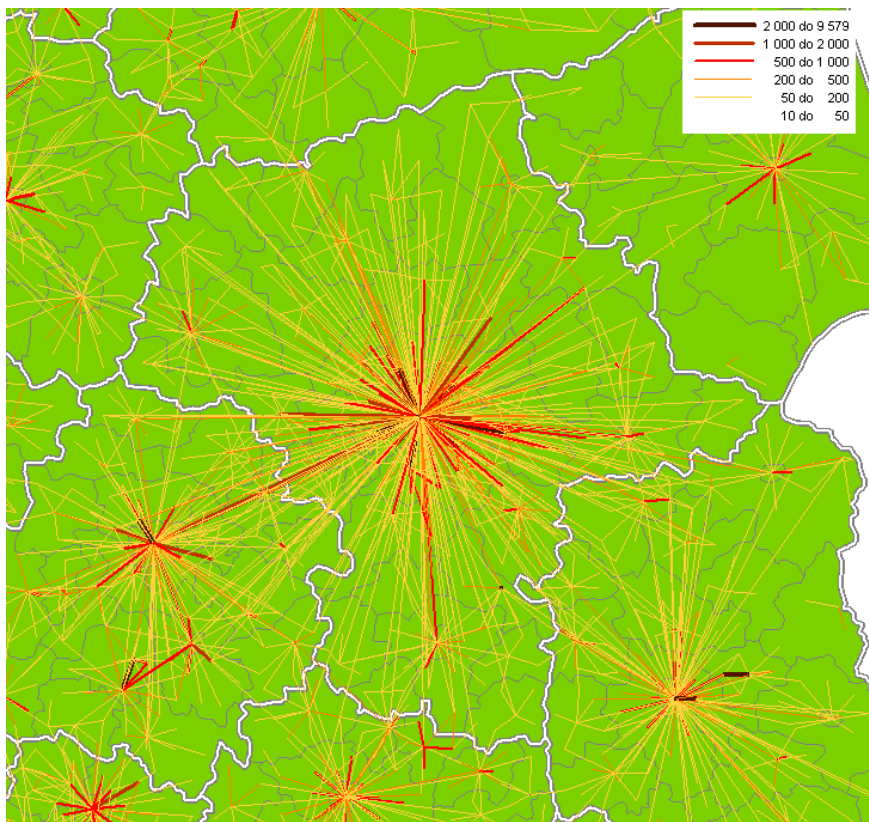
Dojazdy do pracy

dojazdy na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym

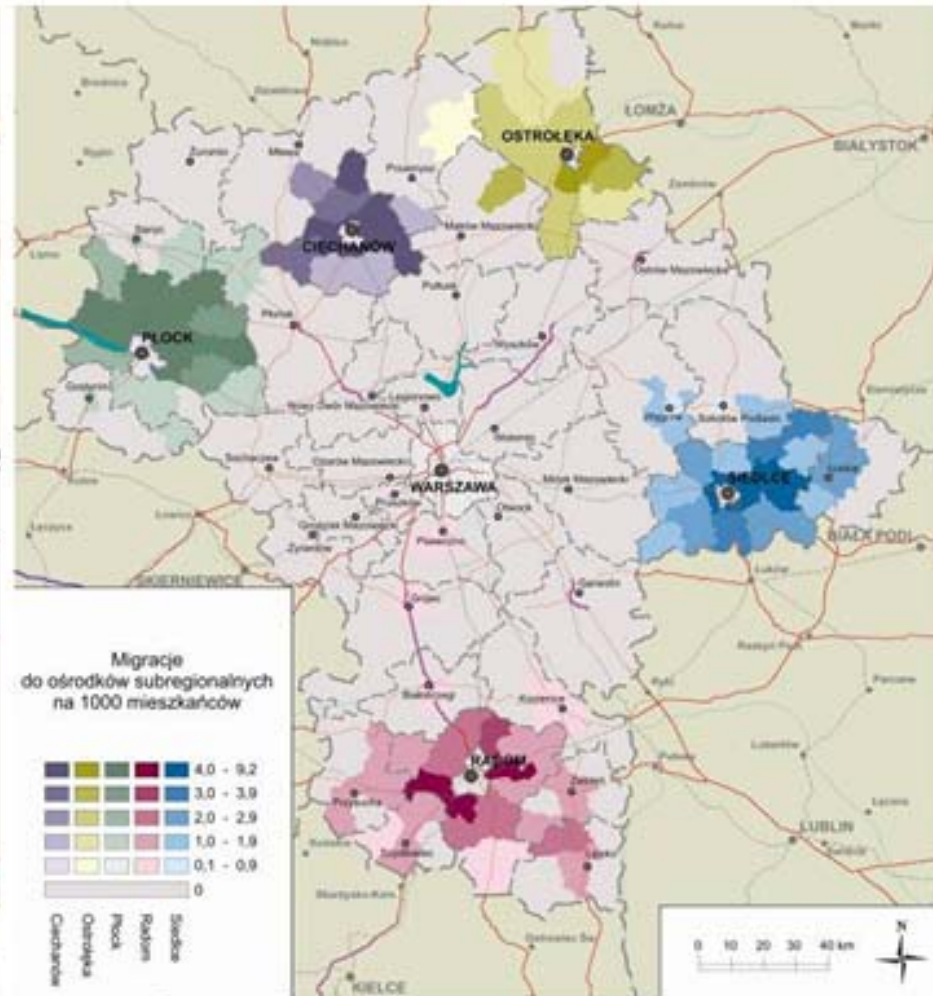
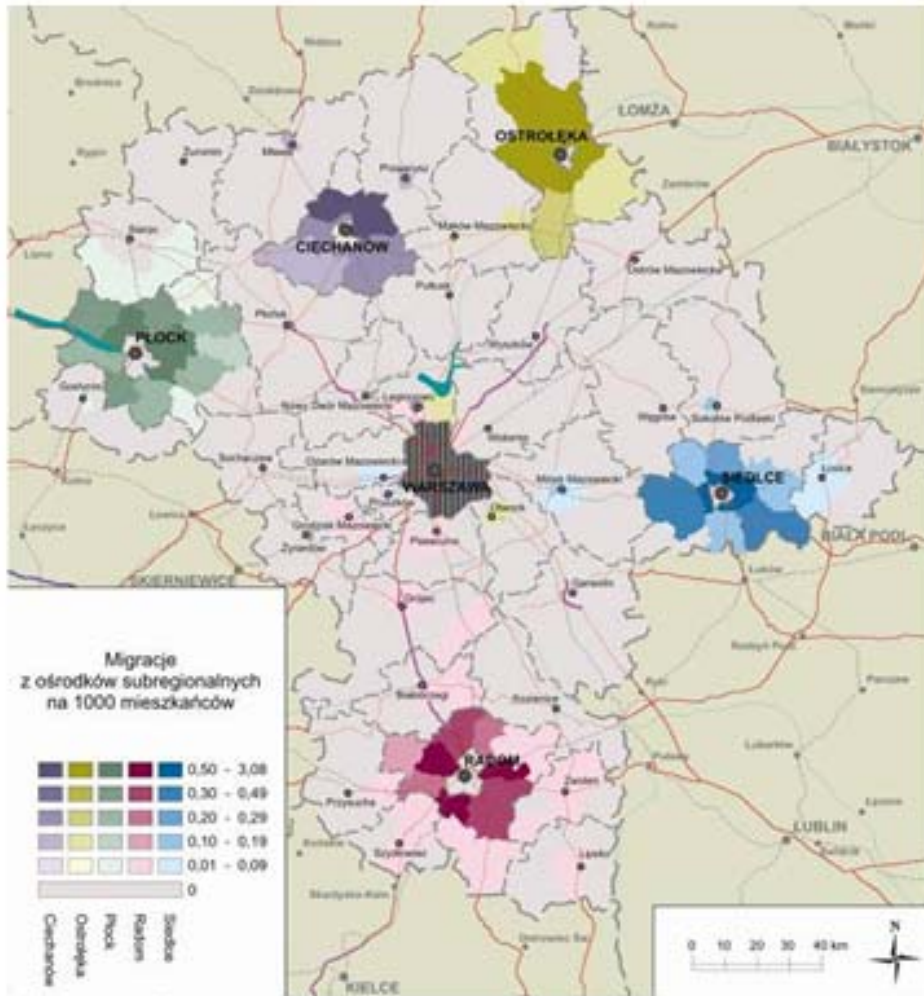
udział kierunku warszawskiego



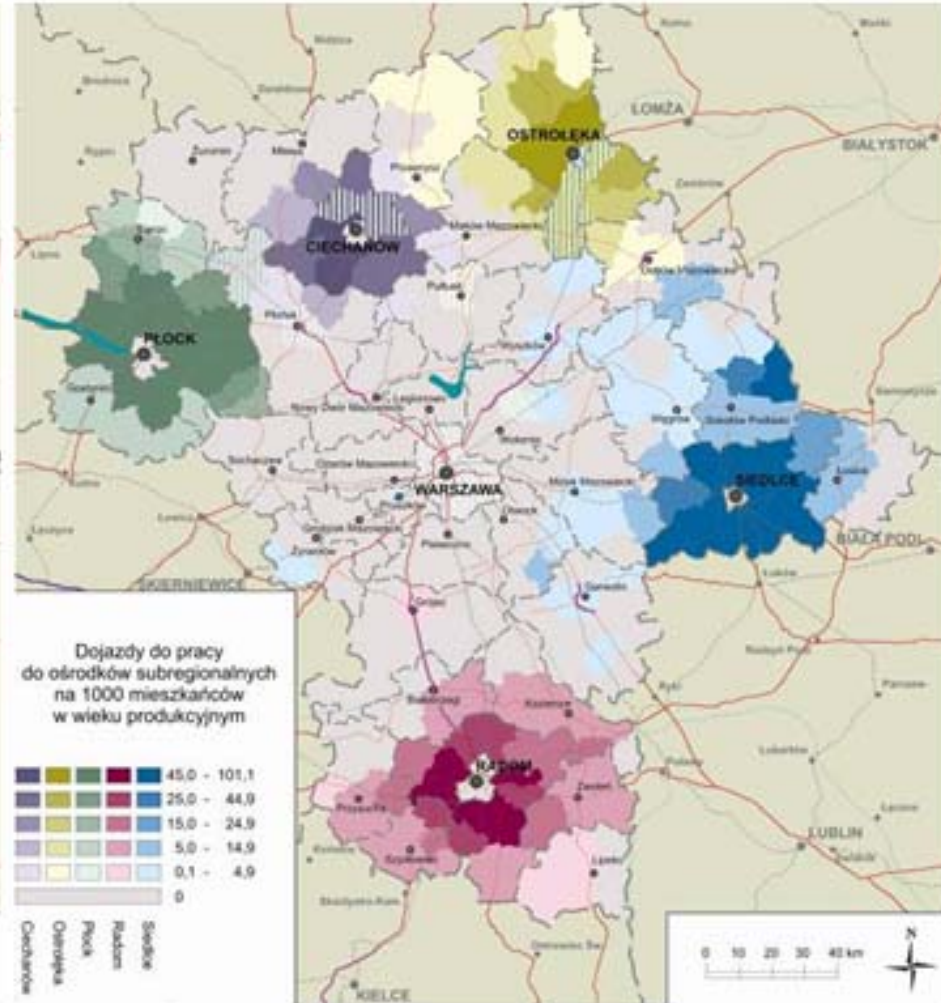
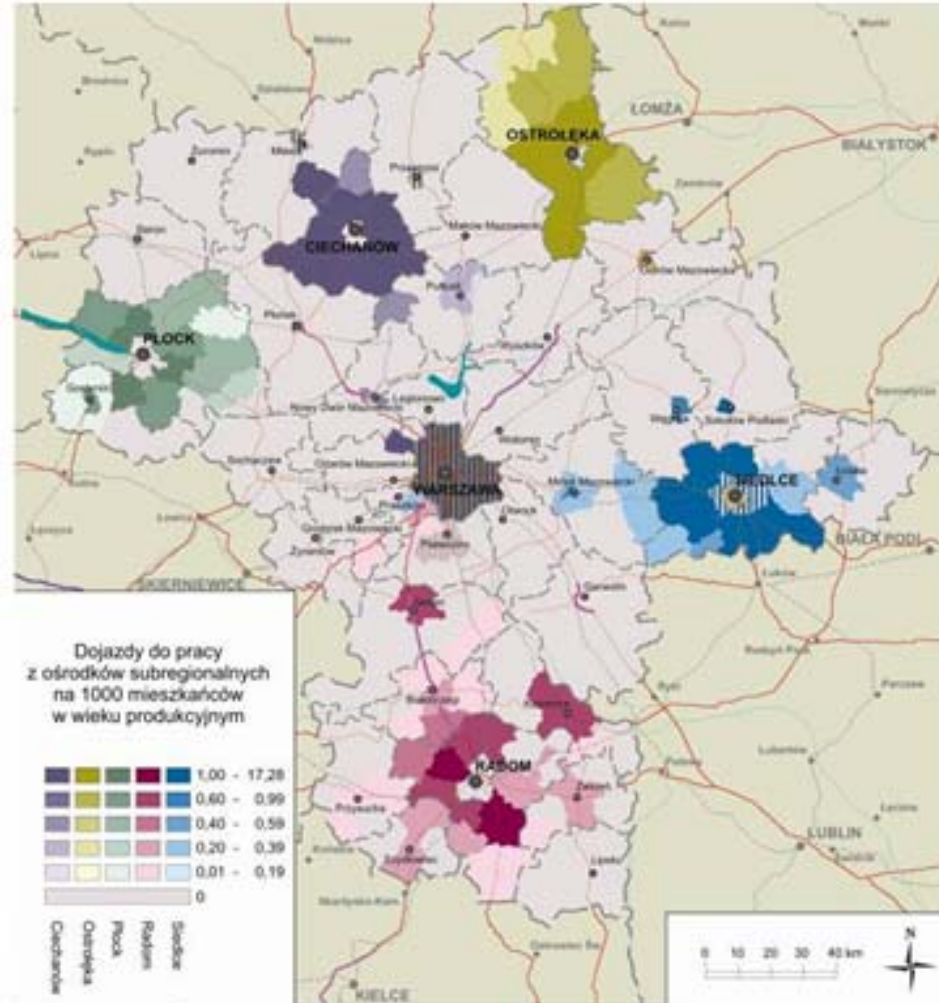
Dojazdy do pracy



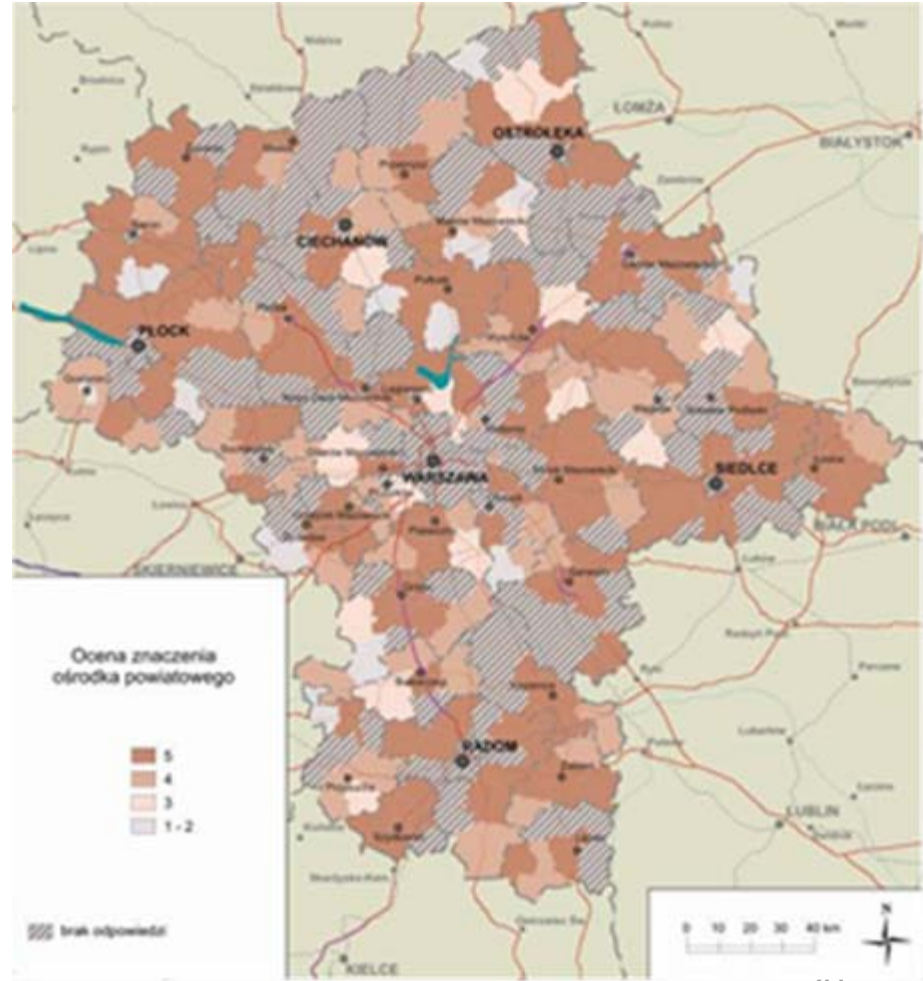
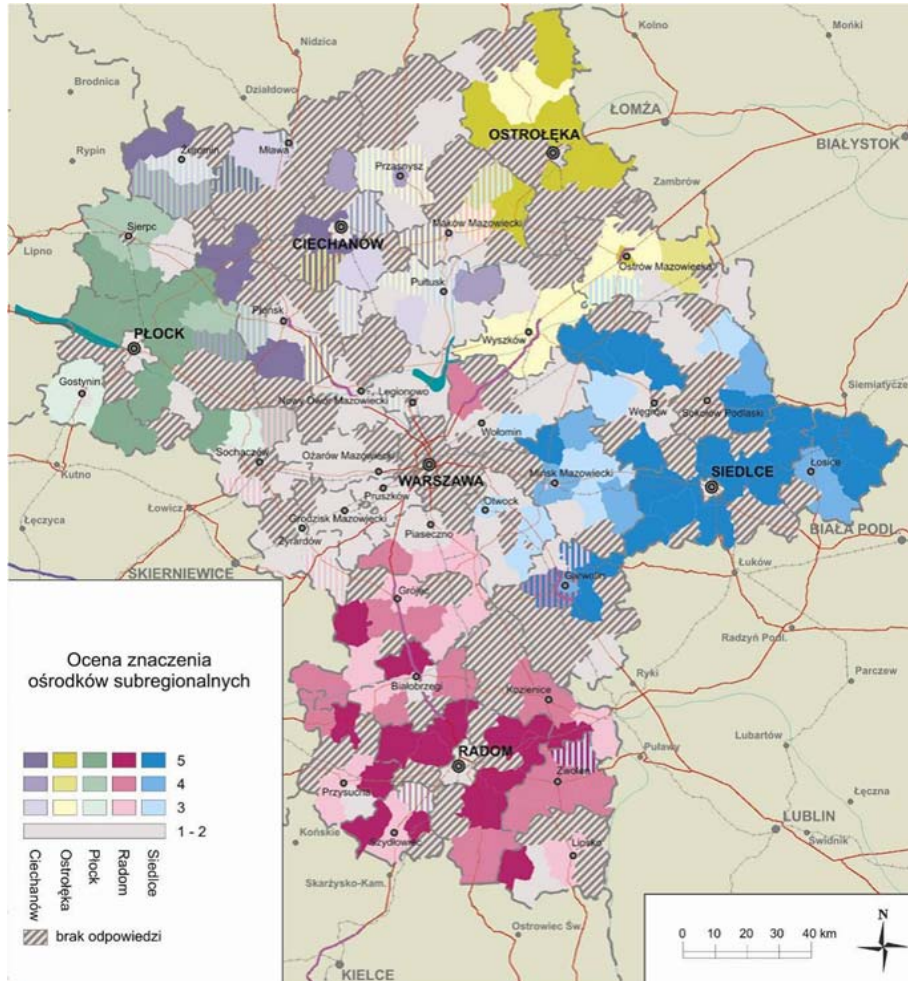
Oddziaływanie ośrodków subregionalnych - migracje



Oddziaływanie – dojazdy do pracy

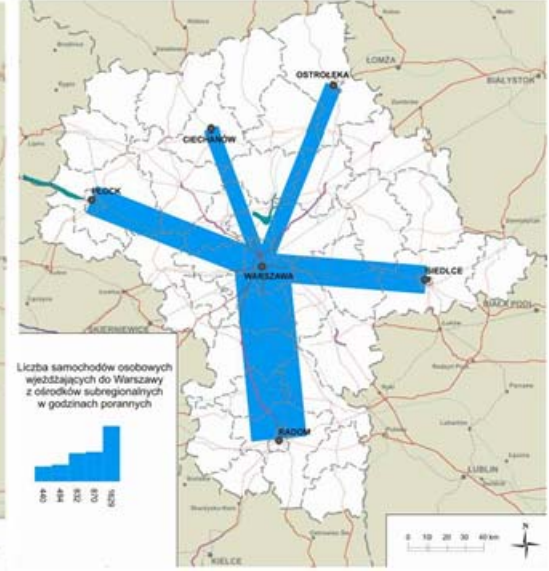
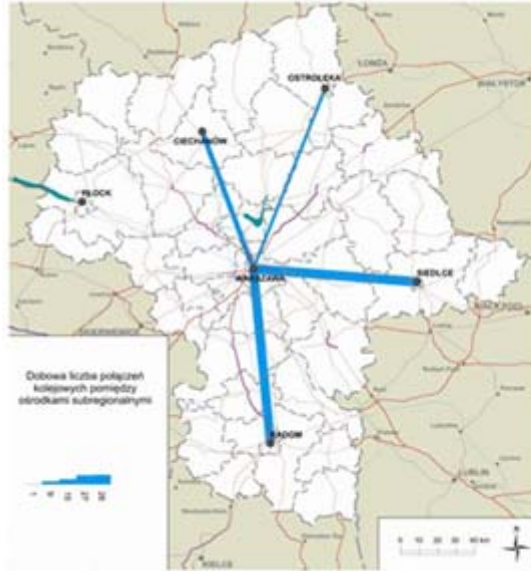


Opinie władz lokalnych – znaczenie miasta subregionalnego i powiatowego

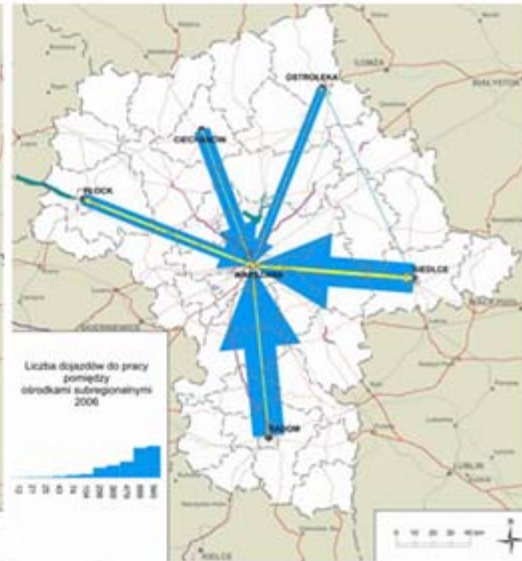
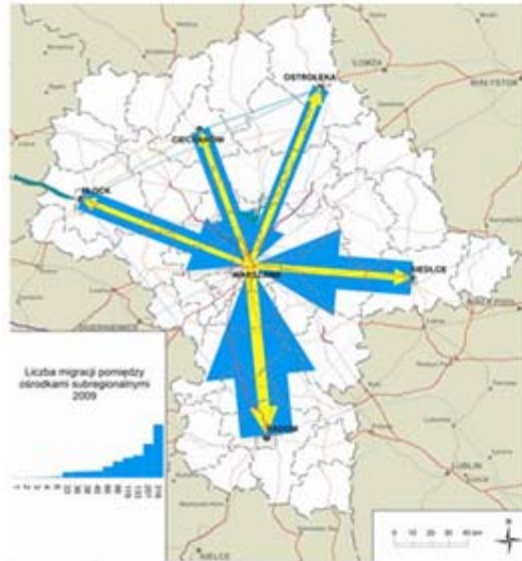


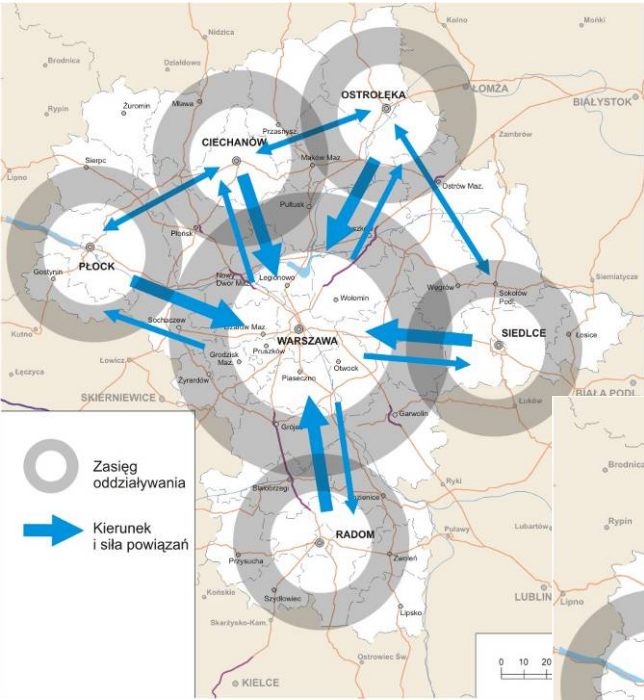
Powiązanie ośrodków subregionalnych

Komunikacyjne

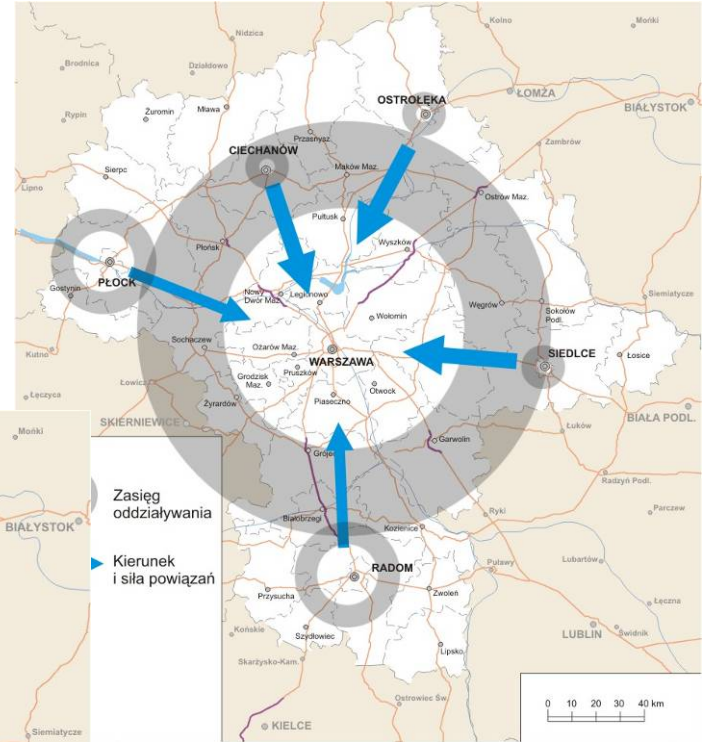


Ludnościowe

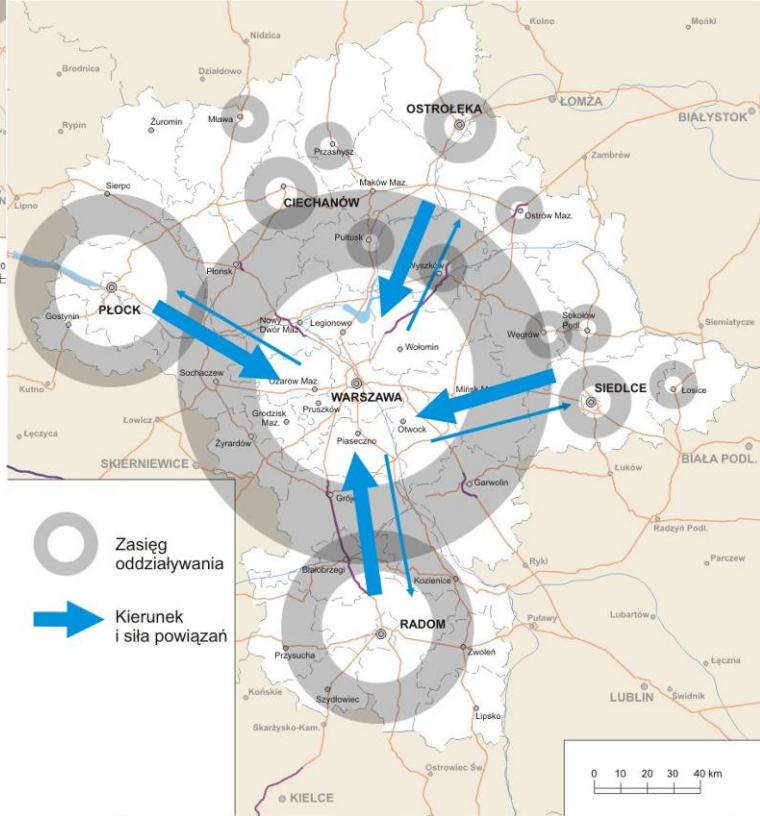




Optymistyczny



Pesymistyczny



Prawdopodobny

Rekomendacje

- Idea rozwoju policentrycznego regionu, w oparciu o ośrodek centralny i pięć ośrodków subregionalnych jest konstrukcją czysto teoretyczną. W sprzeczności z ideą policentrycznego rozwoju pozostają nadmierne różnice potencjału demograficznego i gospodarczego pomiędzy Warszawą, a ośrodkami subregionalnymi. Również w obrębie pięciu ośrodków subregionalnych różnice te wydają się zbyt duże. Szczególnie w północnej i północno-wschodniej części regionu należy zaproponować inną strukturę rozwoju osadnictwa, w której ośrodki powiatowe będą pełnić większość funkcji ośrodków subregionalnych.
- Aktualny i spodziewany polaryzacyjny model rozwoju Obszaru Metropolitalnego Warszawy względem pozostałych części województwa oraz kraju wymaga bardziej aktywnej polityki regionalnej i samorządowej. Powinna być ona skierowana na udrożnienie kanałów dostępności przestrzennej i społecznej, przede wszystkim w postaci rozwoju połączeń komunikacyjnych. Ważne jest, aby mieszkańcy mogli dojeżdżać do głównych rynków pracy, a nie do nich migrować – **aktualny czas dojazdu pociągiem z Ostrołęki do Tłuszcza (74 km) to 1 godz. 40 min.**

Przyjmę
opiekunkę do
dzieci

tel. kom.



Polska Akademia Nauk
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
Ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY

