

2. USTALENIE PROGNOZOWANYCH LICZEBNOŚCI OSÓB WYBRANYCH GRUP WIEKOWYCH W POSZCZEGÓLNYCH REJONACH TRANSPORTOWYCH

Podstawą wykonanej prognozy liczebności osób w danych grupach wiekowych w poszczególnych rejonach transportowych była prognoza demograficzna tych grup osób w poszczególnych gminach Obszaru Partnerstwa w rozbiciu na obszar zamieszkania (obszary wiejskie i miejskie) wykonana przez Główny Urząd Statystyczny w Warszawie w 2014 roku. Prognoza ta jest bardzo realistyczna, uwzględniająca aktualne realia kraju i poszczególnych jego terenów oraz najbardziej prawdopodobne przebiegi w przyszłych latach procesów:

- dzietności,
- umieralności,
- migracji krajowych (krótko i długookresowych),
- migracji zagranicznych (krótko i długookresowych),
- rozwoju społeczno-gospodarczego.

Prognozowaną liczbę mieszkańców w opisanych wyżej scenariuszach w podziale na wydzielone rodzaje obszarów przedstawiono w tabl. 2.1÷2.3. Opracowano je w czterech różnych scenariuszach możliwych zmian wyżej wymienionych procesów:

- niskim,
- średnim (najbardziej prawdopodobnym),
- wysokim,
- bardzo wysokim.

Na potrzeby niniejszego Studium autorzy założyli, dla poszczególnych przyjętych wcześniej scenariuszy rozwoju gospodarczego, następujące scenariusze demograficzne:

- dla optymistycznego scenariusza rozwoju gospodarczego – „wysoki” scenariusz demograficzny, uznając że rozwój gospodarczy z jednej strony spowoduje zwiększenie imigracji do Obszaru Partnerstwa, ale z drugiej nie wpłynie na zmianę obecnego trendu liczby urodzeń; przyczyni się jednak do ogólnego zwiększenia liczby mieszkańców w stosunku do scenariusza średniego (najbardziej prawdopodobnego) średnio o około 4%;
- dla zrównoważonego scenariusza rozwoju gospodarczego – „średni” scenariusz demograficzny, tj. najbardziej prawdopodobny;
- dla pasywnego scenariusza rozwoju gospodarczego – scenariusz demograficzny pośredni pomiędzy „wysokim” i „średnim”; uznano, że regres gospodarczy będzie z jednej strony sprzyjać emigracji, ale z drugiej – wyraźnemu wzrostowi liczby urodzeń (co wynika z doświadczeń wielu państw); w efekcie tego scenariusza uzyska się także wzrost liczby mieszkańców w stosunku do scenariusza „średniego”, ale o połowę mniejszy, niż w przypadku scenariusza „wysokiego” (średnio o ok 2%).

Następnie na bazie szczegółowych danych o udziale liczby mieszkańców danego rejonu transportowego w sumarycznej liczbie mieszkańców danej gminy (według danych zawartych w modelu transportowym dla stanu istniejącego), poszczególnym rejonom transportowym przypisano proporcjonalnie prognozowaną liczbę mieszkańców w odpowiednie grupy wiekowe i obszary zamieszkania w zależności od wielkości zabudowy mieszkaniowej.