

auto czy AUTOBUS

(Artykuł dyskusyjny)

ALEKSANDER ROSTOCKI

Przyszłość tak zwanej „motoryzacji indywidualnej” jest przedmiotem szeregu opracowań i szeregu poglądów. Przeważają dwa skrajnie różne stanowiska.

Zgodnie z pierwszym należałoby dążyć do umasowienia samochodu osobowego jako podstawowego środka komunikacyjnego. Potrzeby nasze nie powinny się w niczym różnić od potrzeb w innych krajach, niezależnie od ich struktury gospodarczej. Inaczej mówiąc – jako linie rozwojową w Polsce trzeba przyjąć rozwój motoryzacji na wzór krajów wysoko postawionych pod tym względem.

Według drugiego poglądu samochód osobowy jest luksusem, na który nas nie stać i który nam absolutnie nie jest potrzebny. W związku z tym nie istnieje konieczność rozwoju motoryzacji indywidualnej, ani w sensie szybkiego wzrostu ilości pojazdów, ani w sensie szybkiej budowy bazy produkcyjnej. Pewne szanse rozwojowe mają motocykle i pojazdy, głównie jednak naliczając rozwój komunikacji masowej (autobusy), a indywidualną ograniczyć przede wszystkim do rowerów.

Można chyba z góry powiedzieć, że tak jak przy wszystkich poglądach skrajnych, tak i tutaj prawda leży po środku. Spróbujmy zastanowić się nad obiektywnie istniejącymi potrzebami społecznymi w zakresie samochodów osobowych. Oczywiście można powiedzieć sobie, że przecież „każdy chciałby mieć samochód”, lecz to wcale nie znaczy, że „chcieć” to znaczy „potrzebować”, poza tym – „chcieć” wcale nie znaczy także i „móc”.

Przy różnorodności środków komunikacyjnych istnieje możliwość użycia przez każdego człowieka różnych środków transportowych przy wykonywaniu różnych funkcji. Jakże to mogą być funkcje?

- funkcje komunikacyjne związane bezpośrednio z podstawową działalnością określonego człowieka np. praca komiwojzera polega właśnie głównie na przenoszeniu się z miejsca na miejsce (jest to przykład najbardziej jasny, ale w wielu zawodach, na wielu stanowiskach pracy kwestia przenoszenia się z miejsca na miejsce jest niezbędnym czynnikiem pracy);

- funkcje komunikacyjne związane pośrednio z działalnością podstawową, a ograniczające się do dojazdu do pracy z miejsca zamieszkania i powrotu z pracy do domu;

- funkcje komunikacyjne, związane ze sprawami bytowymi człowieka, a więc dotyczące dokonywania zakupów, obsługi własnego domu czy mieszkania itp.;

- funkcje komunikacyjne polegające na tzw. „przejazdach”, kiedy sama jazda jakimś środkiem lokomocji stanowi bezpośrednio rozrywkę lub wypoczynek;

- funkcje komunikacyjne związane pośrednio z wypoczynkiem, czy rozrywką.

Spróbujmy zastanowić się, w jakich warunkach, jakie pojazdy mogą te funkcje najlepiej spełniać. Otóż wydaje się, że nie można tego

rozpatrywać w oderwaniu od warunków ekonomicznych danego kraju. Te zaś wynikają z warunków ustrojowych.

W krajach kapitalistycznych duża część czynności komunikacyjnych związanych bezpośrednio z działalnością podstawową określonego człowieka, jest wykonywana przez pojazd prywatny. Pojazd ten jednocześnie zaspokaja potrzeby komunikacyjne związane z dojazdem do pracy, z wypoczynkiem, z rozrywką itd. Takim uniwersalnym pojazdem jest samochód osobowy indywidualnego użytku. Stąd też wynika duże zapotrzebowanie na samochody osobowe w świecie kapitalistycznym, a przy dużym zapotrzebowaniu – duża produkcja, która z kolei umożliwia niski koszt produkcji i stosunkowo niską cenę zbytu pojazdów.

Innymi słowy – własny samochód osobowy w ustroju kapitalistycznym stanowi w pierwszym rzędzie komunikacyjny środek „businessu”, a dopiero w drugiej kolejności stanowi zabezpieczenie innych potrzeb komunikacyjnych. W sumie – jest uzasadnione ekonomicznie jego powszechne użycie i zastosowanie. Co innego, że odgrywa tu nie małą rolę i czynniki psychologiczne, jak reklama, moda, naśladownictwo itd. wynikające z określonych interesów silnych ekonomicznie grup społecznych, a nie ekonomicznie ugrupowanej klasy zarządzającej w produkcji samochodów.

Trochę odmiennie wygląda sprawa w gospodarce społecznej. Tutaj jedynie bardzo nieliczna grupa ludzi korzysta z indywidualnych środków komunikacyjnych dla zabezpieczenia potrzeb związanych z działalnością podstawową. W praktyce może to być jedynie niewielki odsetek ludzi posiadających prywatne warsztaty usługowe lub przedsiębiorstwa oraz niektóre przedstawiciele swobodnych zawodów – jak lekarze, weterynarze, adwokaci, literaci. Z tym, że jak wykazuje praktyka, na przykład lekarze w małym stopniu wykorzystują swe samochody do pracy, gdyż jeśli są zatrudnieni w lecznictwie społecznym, korzystają ze środków komunikacyjnych państwowych, jeśli zaś prowadzą praktykę prywatną, to przyjmują w swych gabinetach. Prywatny więc środek komunikacyjny jako narzędzie pracy – w chwili obecnej, w ustroju socjalistycznym traci nieomal rację bytu. Zastępuje go albo pojazd państwowy, albo komunikacja masowa.

Również funkcja dojazdu do pracy własnym środkiem lokomocji ma odmienny ekonomiczny charakter w naszym ustroju, niż w ustroju kapitalistycznym, gdyż w związku z zupełnie innym systemem płac i cen, państwo stara się zapewnić taną masową komunikację dojazdową. Co innego, że komunikacja ta jest deficytowa i w związku z tym

pośrednio płacą za nią wszyscy, jednakże w ten sposób wszyscy mają mniej więcej takie same koszty dojazdowe, niezależnie od tego, w jakiej odległości zamieszkują od miejsca pracy.

W każdym przypadku – samochód prywatny praktycznie nie może być u nas opłacalnym środkiem komunikacyjnym dla indywidualnego człowieka.

W ten sposób pozostają do zrealizowania przez indywidualne środki komunikacyjne jedynie funkcje wypoczynkowe, rozrywkowe i, w niewielkim stopniu, bytowe. Te ostatnie dlatego w niewielkim stopniu, że państwo stara się o zorganizowanie zabezpieczenia potrzeb bytowych w sposób centralny, a tym samym w maksymalnym stopniu eliminujący przenoszenie się obywatela z miejsca na miejsce.

Czy ten stan rzeczy jest korzystny z punktu widzenia ekonomicznego? Wydaje się, że nie wszystkie funkcje komunikacyjne związane z działalnością podstawową, są u nas zrealizowane szybko i sprawnie. W związku z tym wydajność poszczególnych ludzi jest mniejsza od požądanej. Indywidualny środek komunikacyjny bezsprzecznie może przynieść lepsze wykorzystanie produkcyjne czasu. Nie ulega wątpliwości, że gdyby urzędnik, rzemieślnik, pobożnik, technik, lekarz, zaopatrzeniowiec, czy też wielu, wielu innych ludzi szybciej przenosiło się z miejsca na miejsce w swej pracy zawodowej – wydajność ich byłaby o wiele większa.

Jednakże przy istniejących założeniach wynagrodzeniowych jest zupełnie nierealne, aby pracownicy ci w celach służbowych posługiwali się własnym pojazdem, a nieopłacalne byłoby wyposażenie tych pracowników w pojazdy państwowe. Aby samochód, czy też inny pojazd stał się pełnowartościowym środkiem zwiększenia „funduszu czasu”, a tym samym elementem przedłużenia życia ludzkiego, trzeba by było albo dostosować warunki eksploatacji (tzn. ceny pojazdów, koszt eksploatacji itd.) do warunków placowych, albo na odwrót.

Można sobie wyobrazić, że w przyszłości – w miarę dalszego rozwoju gospodarczego – ulegnie przekształceniu system bodźców ekonomicznych i plac w naszym ustroju i wówczas własny pojazd w pracy zawodowej będzie takim samym narzędziem pracy, jak dziś prywatne wleczone pido, „tankowane” prywatnym atamentem, a używane do celów „służbowych” i jednocześnie „pozasłużbowych”. Jednakże na razie na tych przesłankach trudno opierać plany potrzeb i plany rozwojowe na najbliższą przyszłość.

Stąd płyną dwa dalsze wnioski. Pierwszy – że, aby zabezpieczyć potrzeby komunikacyjne, musi się u nas bardzo poważnie rozwinąć komunikacja masowa (autobusowa,

trolebusowa, tramwajowa, taksówkowa, kolejowa, lotnicza), która jednakże nie zabezpiecza w tak elastyczny i wydajny sposób potrzeb komunikacyjnych, co pojazd indywidualny. Drugi – że pojazd właściciela, spełniając ograniczone funkcje, może być bardziej prymitywny. W tej sytuacji samochód osobowy w rzeczywistości nie może stać się środkiem masowego wykorzystania i nabiera nieomal charakteru luksusu, gdyż nie znajduje pełnego ekonomicznego uzasadnienia.

Oczywiście, nie można tego generalizować i wyciągać opacznych wniosków, że w ogóle samochody osobowe są u nas niepotrzebne. Są jednak mniej ekonomicznie uzasadnione w istniejących warunkach, niż w krajach kapitalistycznych, mniej spełniają funkcji i nie przynoszą zbyt wielkich korzyści społecznych. Natomiast funkcje wypoczynkowo-rozrywkowo-przyjemnościowe mogą być w dużym stopniu zaspokajane przez tańszy pojazd, jakim jest pojazd jednośladowy, tzn. motocykl, motorower, skuter itp. Tutaj zawsze zwraca się uwagę na jego sezonowość, ale jest rzeczą jasną, że w naszym klimacie wypoczynek na łonie natury jest też sprawą sezonową. Poza tym pojazd jednośladowy, w pewnym, ograniczonym co prawda, zakresie, może zabezpieczyć funkcję dojazdu do pracy.

W ten sposób porównując potrzeby komunikacyjne w ustroju kapitalistycznym i naszym, dochodzimy do

wniosku, że w najbliższej przyszłości (10–15 lat) inna musi być struktura pojazdów indywidualnego użytku w krajach kapitalistycznych, a inna u nas.

Jest jeszcze parę zagadnień, które warto poruszyć. Przede wszystkim wspomniana już sprawa nieślabnącego pędu do posiadania samochodu osobowego w Polsce. Wydaje się, że tutaj odgrywa rolę czynnik psychologiczny. Samochód stał się trudnym osiągalnym celem, do którego ludzie dążą. Jest jak gdyby „dyplomem” zdania egzaminu życiowego z pierwszej lokaty. Nie mało do tego przyczyniły się rozdawane w swoim czasie talony na samochody na Święto Górnika, Hutnika, Stoczniowca. Wystąpiła tu więc zupełnie nowa funkcja samochodu, jako elementu wyróżnienia.

Dużą rolę gra tu także zwykły snobizm. Interpretowanie kwestii rozwoju motoryzacji przez naszą i zagraniczną prasę w sposób demagogiczny, jako krańcowego naszego zacofania, też wywiera wpływ na psychikę nabywców.

Jeśli istnieje marnotrawstwo użycia sił i środków na pojazdy indywidualnego użytku w krajach kapitalistycznych, to jest to wynikiem reklamy, prowadzonej przez producentów i handlarzy pojazdów, wynika to z samej konstrukcji ustroju kapitalistycznego. Tymczasem z założeń naszego ustroju, z jego charakteru

planowego działania wynika, że mamy możliwość znalezienia takich rozwiązań, które by umożliwiali najlepsze zabezpieczenie potrzeb komunikacyjnych ludności. Najlepsze, to znaczy takie, które przy minimum nakładów zapewniałyby maksimum oszczędności czasu.

Niestety, dotychczas tych możliwości nie wykorzystujemy w pełni. I niejednokrotnie te czy inne wyniki gospodarki kapitalistycznej przyjmujemy nie jako efekty określonych warunków, lecz jako bezwzględne prawa, do urzeczywistnienia których dążymy, nie rozpatrując naszych konkretnych potrzeb, możliwości i warunków.

Warto zwrócić uwagę na jeszcze jedno, zupełnie niezbadane zjawisko. Jest to sprawa indywidualnej komunikacji ludności rolniczej. Struktura gospodarcza wsi już uległa zmianie i następuje jej stałe, dalsze przekształcanie. Dotychczas koń spełniał rolę uniwersalnego środka transportu wiejskiego, pasażerskiego oraz siły napędowej maszyn i narzędzi rolniczych. Obecnie ciągniki, samochody ciężarowe, silniki stacjonarne wypierają z większości funkcji konia. A co z funkcją komunikacji pasażerskiej? Przecież koń nie pozostanie jedynie do tej funkcji, bo wtedy w ogóle mechanizacja rolnictwa straciłaby sens. „Coś” musi konia zastąpić. Autobus, samochód osobowy, motocykl, motorower, czy rower?

Jest to wielki problem, który dotychczas w ogóle prawie nie został ruszony. Osobiście uważam, że wszystkie te środki komunikacyjne rozwijać trzeba po prostu – jednakże największe i najpopularniejsze zastosowanie znajdzie tu niechybnie motorower. W każdym razie na przestrzeni najbliższych 15–20 lat.



Polskie mikrobusy cieszą się dużym zainteresowaniem na Targach Poznańskich

Rada Ekonomiczna przy Radzie Ministrów

UZUPEŁNIENIE DO PRZEGLĄDU „Sytuacja gospodarcza kraju w roku 1960”

Ze względu na wczesne opublikowanie przeglądu sytuacji gospodarczej kraju w roku 1960 w opracowaniu, dołączonym do nr 14 „Zycia Gospodarczego” zostały wykorzystane niekompletne, lub prowizoryczne dane cyfrowe. Obecnie, gdy są już dostępne ściślejsze dane, charakterystyczne sytuację gospodarczą w IV kw. 1960 r. i w I kw. 1961 r., a roczne dane prowizoryczne zostały zastąpione danymi ostatecznymi, niezbędne jest uwzględnienie niektórych uzupełnień.

Nowe i zmienione dane potwierdzają, a w szeregu przypadków jeszcze zaostrzają tezę o wysokim tempie wzrostu, charakterystycznym rok 1960.

Produkcja globalna przemysłu państwowego wyniosła 333 489 mln zł, co stanowi 112,1% produkcji roku 1959, a więc o 0,1% więcej niż podano w opracowaniu. Produkcja globalna przemysłu państwowego wyniosła 379 939 mln zł, a więc odpowiednio 111,1% i 0,2%. Produkcja globalna przemysłu spółdzielczego wyniosła 46 450 mln zł – wskaźnik pozostaje bez zmian.

Wskaźnik zatrudnienia (poszczególne miesiące roku 1960 w stosunku do analogicznych miesięcy roku 1959) podany w opracowaniu dla stycz-

nia (99,3%), kwietnia (100,1%), lipca (100,5%) i października (101,7%) ukształtował się w grudniu na poziomie 104,8%. W warunkach wysokiego zatrudnienia (grudzień 1960 roku – 7529 tys.) liczba wolnych miejsc pracy na jednego zarejestrowanego, poszukującego pracy była na koniec grudnia 1960 r. dla mężczyzn znacznie wyższa niż na koniec grudnia 1959 r. (5,4 w stosunku do 1,6), a dla kobiet nieco wyższa (0,23 w stosunku do 0,20).

Dynamika średnich plac nominalnych, która w pierwszych trzech kwartałach roku 1960 była wolniejsza, niż w analogicznych okresach lat poprzednich, wzrosła w IV kwartale na tyle, że dynamika średniej płacy w ciągu całego roku 1960 okazała się w rezultacie wyższą niż dynamika lat poprzednich. W wyniku omówionej sytuacji sezonowej, dynamika funduszu płac ukształtowała się wyżej niż podano w opracowaniu. Place nominalne, które według pierwotnych danych GUS wzrosły o 2,1%, według danych ZUS wzrosły o 3,5%.

Obniżka płacy realnej wyniosła więc nie ponad 2%. Jak podano w tekście opracowania, lecz około 1,5% w stosunku do roku 1959. Dochody nominalne ludności, utrzymującej się z gospodarki społecznej, wzrosły nie o 1,5%, lecz o 2,7%. Wskaźnik wzrostu tych dochodów był zatem wyższy od wskaźnika przyrostu ludności, a tym samym nastąpił nieznaczny wzrost



Komunikat Głównego Urzędu Statystycznego

o wstępnych wynikach Spisu Powszechnego z dnia 6 grudnia 1960 r. dotyczących mieszkań i izb

Według wstępnych wyników Spisu Powszechnego z dnia 6 grudnia 1960 r.:

- Liczba mieszkań wynosiła 7 030 tys. i w porównaniu z danymi spisu 1950 r. była wyższa o 1 188 tys., tj. o 20,3%,
- Liczba izb w 1960 r. wynosiła 17 243 tys., co w porównaniu z 1950 r. oznacza wzrost o 3 564 tys., tj. o 26,1%,
- Liczba ludności zamieszkałej w mieszkaniach wzrosła w tym okresie o 19,6%.

Dane spisu 1960 r. wskazują na poprawę warunków mieszkaniowych ludności, wyrażającą się w zmniejszeniu przeciętnej liczby osób przypadającej na 100 izb. Na 100 izb przypadało przeciętnie w 1950 r. 175, zaś w 1960 r. - 166 osób. W Polsce przedwojennej, według wyników spisu 1931 r., wskaźnik ten wynosił 268 osób na 100 izb.

Przyrost liczby mieszkań i izb w miastach w każdorazowych granicach wyniósł odpowiednio 44,9% i 47,7%, zaś ludności zamieszkałej w mieszkaniach - 46,5%. Przyrost liczby mieszkań i izb na wsi w każ-

dorazowych granicach wyniósł 2,5% i 9,1%, a ludności zamieszkałej na wsi - 2,6%.

Należy podkreślić, że na zmiany liczby mieszkań i izb w miastach, zachodzące w okresie między spisami z lat 1950 i 1960, wpływało nie tylko nowe budownictwo, ale także zmiany granic administracyjnych, tj. tworzenie osiedli i nowych miast oraz zmiany granic miast istniejących. Na zwiększenie liczby ludności miejskiej - oprócz przyrostu naturalnego i ruchów wędrownych ze wsi do miast - miały wpływ również wspomniane zmiany w podziale administracyjnym.

Dla właściwego porównania wyników obydwóch spisów należy więc wyeliminować czynnik zmian granic administracyjnych, przez przedstawienie danych spisu 1950 r. według aktualnego podziału administracyjnego.

Poniżej podaje się wyniki spisów z lat 1950 i 1960, dotyczące mieszkań, izb i ludności w nich zamieszkałej, w przekroju terytorialnym, przedstawione w podziale administracyjnym z dnia 1 stycznia 1961 r.

to wynikało wyłącznie z przyrostu naturalnego na terenach miejskich. Liczba ludności zamieszkałej w mieszkaniach w miastach w ujęciu porównywalnym (w obecnych granicach administracyjnych) zwiększyła się o 33,3%, zaś na wsi - o 9,4%. Dlatego, mimo dużego przyrostu liczby izb w miastach (o 34,7%), wskaźnik zaludnienia na 100 izb zmniejszył się tylko nieznacznie.

Na wsi natomiast, mimo mniejszego przyrostu izb, spadek wskaźnika zaludnienia na 100 izb wystąpił wyraźniej, w związku z tym, że przyrost liczby ludności zamieszkałej na wsi (9,4%) był znacznie niższy, niż przyrost liczby izb (18,0%).

Obrazują to dane o liczbie osób przypadającej na 100 izb:

	1950	1960
ogółem	175	166
w miastach i osiedlach	155	153
na wsi	186	180

W 1960 r. wskaźniki zaludnienia na 100 izb kształtowały się niejednakowo w poszczególnych województwach, przy czym rozpiętość wskaźników między poszczególnymi województwami zmniejszyła się w porównaniu z 1950 r. Wskaźniki te w 1950 r. wahały się w miastach od 109 osób na 100 izb w woj. koszalińskim, do 196 w woj. kieleckim, a na wsi od 117 w woj. zielonogórskim do 277 w woj. kieleckim. zaś w 1960 r. - w miastach od 127 w woj. opolskim do 183 w woj. kieleckim, a na wsi od 129 w woj. zielonogórskim do 238 osób na 100 izb w woj. kieleckim.

Wyraźna poprawa nastąpiła w tych województwach, w których w 1950 r. wskaźnik zaludnienia na 100 izb był większy od przeciętnego dla kraju. Wskaźnik zaludnienia na 100 izb w tych województwach zmniejszył się: w m. st. Warszawie o 33 osoby, w m. Łodzi o 15 osób, w m. Krakowie o 14, w m. Poznaniu o 12, zaś w miastach województw: lubelskiego o 14, kieleckiego o 13, rzeszowskiego o 12, katowickiego o 11, warszawskiego oraz krakowskiego o 10 osób na 100 izb. Na wsi w tych województwach wskaźnik ten zmniejszył się: w kieleckim o 41 osób na 100 izb, w rzeszowskim o 34, w krakowskim o 33, w łódzkim o 31, w lubelskim oraz białostockim o 30, w katowickim o 29 i w warszawskim o 28 osób na 100 izb.

Zmniejszył się również wskaźnik zaludnienia na 100 izb na wsi w niektórych województwach, gdzie w 1950 r. wskaźnik ten kształtował się poniżej przeciętnego dla kraju, a mianowicie: w woj. poznańskim o 11 osób na 100 izb i w woj. bydgoskim oraz opolskim o 9 osób na 100 izb. W miastach tych województw omawiany wskaźnik uległ nieznacznemu zwiększeniu.

W pozostałych województwach, w których zarówno w miastach jak i na wsi wskaźniki zaludnienia na 100 izb w 1950 r. były niższe od przeciętnych dla kraju, nastąpił w okresie między spisami bardzo poważny wzrost liczby ludności. Uwzględniając więc wyłącznie przyrost naturalny, liczba ludności w 1960 r. wzrosła by w stosunku do 1950 r.: w woj. wrocławskim - o 29,6%, w woj. szczecińskim - o 35,8%, w woj. koszalińskim - o 34,4%, w woj. zielonogórskim - o 32,6%, w m. Wrocławiu - o 31,7%, w woj. olsztyńskim - o 30,7%, w woj. gdańskim - o 27,4%, przy czym w omawianym okresie wzrost ten dla całego kraju wynosił 19,9%. W związku z tym wskaźnik zaludnienia na 100 izb zwiększył się w tych województwach, kształtując się jednak nadal poniżej przeciętnego dla kraju, z wyjątkiem miast woj. olsztyńskiego, gdzie wskaźnik ten kształtuje się na poziomie wskaźnika krajowego.

Jak zaznaczono, z porównania danych spisów z lat 1950 i 1960 wynika, że przyrost izb wyniósł 3 564 tys.

Według danych bieżącej sprawozdawczości, w okresie tym przybyło z nowego budownictwa (łącznie z izbami uzyskanymi z kapitalnych remontów) ok. 2 800 tys. izb. Różnica pomiędzy danymi z wymienionych źródeł wynika przede wszystkim z tego, że bieżąca sprawozdawczość nie obejmuje całości wybudowanych w okresie dziesięciolecia mieszkań i izb (głównie w zakresie budownictwa prywatnego, a zwłaszcza w budynkach o kubaturze mniejszej od 100 m³). Na różnicę tę wpłynął również fakt odzyskania na cele mieszkalne lokali zajmowanych poprzednio na inne cele (np. na biura), co nie jest objęte bieżącą sprawozdawczością. Ponadto w 1950 r. część izb w większych mieszkaniach nie była użytkowana na cele mieszkalne i prawdopodobnie nie została objęta ówczesnym spisem.

Różnica między przyrostem liczby izb na podstawie danych spisów a danymi ze sprawozdawczości bieżącej, wystąpiła głównie w miastach, gdyż około dwóch trzecich tej różnicy przypada na miasta, a tylko około jednej trzeciej - na wieś. Stosunkowo większą różnicę w liczbie izb, w porównaniu z danymi sprawozdawczości bieżącej, wykazał spis 1960 r. w województwach: zielonogórskim, wrocławskim i m. Wrocławiu, szczecińskim, białostockim, warszawskim, rzeszowskim, opolskim, poznańskim i m. Poznaniu, koszalińskim oraz gdańskim.

Biorąc pod uwagę dane sprawozdawczości bieżącej z zakresu budownictwa, ruchu naturalnego i ruchu wędrownego ludności w latach 1951-1955 można wnioskować, że wskaźnik zaludnienia na 100 izb w miastach uległ w tym okresie pogorszeniu, gdyż z ogólnego (w ciągu dziesięciolecia) przyrostu liczby izb w miastach z nowego budownictwa (łącznie z izbami uzyskanymi z kapitalnych remontów) na lata te przypada 38,9%, zaś z ogólnego (w ciągu dziesięciolecia) przyrostu naturalnego i salda ruchów wędrownych ludności przypada 51,5%. Na lata 1956-1960 przypada natomiast 61,1% przyrostu liczby izb oraz 48,5% przyrostu liczby ludności.

Gdyby więc uwzględnić tylko wspomniane czynniki przyrostu liczby izb oraz przyrostu ludności (abstrahując od nieznanego bliżej ubytku liczby izb oraz zmian granic administracyjnych miast), wskaźnik zaludnienia na 100 izb w miastach w 1955 r. wyniósłby 163 osoby na 100 izb, czyli w porównaniu z 1950 r. nastąpiłoby zwiększenie wskaźnika zaludnienia o 8 osób na 100 izb. Uwzględniając działanie tych samych czynników w następnym pięcioletniu, wskaźnik zaludnienia na 100 izb w 1960 r. wyniósłby 160 osób, co oznaczałoby poprawę sytuacji mieszkaniowej i spadek wskaźnika zaludnienia w porównaniu z 1955 r. o 3 osoby na 100 izb, lecz w porównaniu z 1950 r. oznaczałoby jednak wzrost tego wskaźnika o 5 osób na 100 izb. Ponieważ spis 1960 r. wykazał znacznie większą liczbę izb w miastach, w porównaniu z danymi bieżącej sprawozdawczości, w rzeczywistości wskaźnik zaludnienia w miastach uległ w porównaniu z 1950 r. zmniejszeniu o 2 osoby na 100 izb.

Jak więc z powyższego wynika, w latach 1956-1960 nastąpiła poprawa wskaźnika zaludnienia na 100 izb, przekraczająca założenia planowe.

*

W miastach liczących 100 tys. i więcej mieszkańców, liczba mieszkań w porównaniu z 1950 r. zwiększyła się o 375 tys., tj. o 31,8%, zaś liczba izb - o 992 tys., tj. o 35,5%. Wskaźnik zaludnienia na 100 izb w tych miastach zmniejszył się ze 182 do 154 osób.

Dane dotyczące tych miast przedstawiają się, jak następuje:

MIESZKANIA I IZBY W MIASTACH LICZĄCYCH 100 TYS. I WIĘCEJ MIESZKAŃCÓW
Dane spisów z lat 1950 i 1960 w podziale administracyjnym z dnia 1 stycznia 1961 r.

Miasto	Mieszkania			Izby			Ludność w mieszkaniach			Na 100 izb przypada osób	
	1950	1960	waka- nik 1950= 100	1950	1960	waka- nik 1950= 100	1950	1960	waka- nik 1950= 100	1950	1960
	w tysiącach			w tysiącach			w tysiącach				
MIASTA I OSIEDLA OGÓŁNIE	2706,6	3559,2	131,5	6576,6	8860,4	134,7	10176,4	13562,7	133,3	155	153
w tym MIASTA LICZĄCE W 1960 R. 100 TYS. I WIĘCEJ MIESZKAŃCÓW											
RAZEM	1177,5	1552,4	131,8	2797,0	3788,7	135,5	4533,2	5839,2	128,8	162	154
M.st. Warszawa	199,2	307,6	154,4	414,8	695,9	167,8	793,3	1098,5	138,5	191	158
Bydgoszcz	37,5	50,9	135,7	105,7	141,6	134,0	161,0	223,4	138,7	152	158
Toruń	19,2	23,4	121,8	55,0	66,1	120,2	77,8	99,2	127,6	141	150
Poznań	66,0	87,9	133,3	187,1	253,2	135,3	511,7	392,0	125,7	167	155
Łódź	172,2	203,4	118,1	313,1	391,0	124,9	603,6	694,8	115,1	193	178
Radom	22,1	29,9	135,3	43,8	63,1	144,1	91,4	126,7	138,6	209	201
Lublin	27,9	41,2	147,5	57,0	88,8	155,8	123,0	170,1	138,3	216	191
Białystok	19,9	30,2	152,2	45,4	73,3	161,2	70,8	116,6	164,7	156	159
Odańsk	43,8	64,3	146,7	133,3	185,2	159,0	193,0	273,1	141,5	145	147
Gdynia	24,3	34,1	140,5	64,0	91,2	142,5	103,7	143,0	137,9	162	157
Szczecin	45,7	59,6	130,2	157,2	197,6	125,7	174,7	258,9	148,2	111	131
Wrocław	77,7	101,7	130,9	220,3	283,0	128,4	291,5	409,3	140,4	132	145
Wałbrzych	27,9	31,5	113,1	69,0	78,6	113,9	90,3	115,0	127,4	131	146
Katowice	57,4	71,2	124,0	145,4	182,9	125,8	216,4	252,1	116,5	149	138
Zabrze	49,8	56,1	112,6	127,4	143,3	112,5	169,5	181,5	107,1	133	127
Bytom	44,9	49,7	110,7	111,8	124,7	111,5	165,1	171,7	104,0	148	138
Częstochowa	32,2	43,6	135,6	58,7	90,8	154,7	116,9	157,5	134,7	199	173
Chorzów	35,7	40,2	112,6	83,1	95,3	114,7	126,7	138,2	109,1	153	145
Gliwice	32,4	37,1	114,6	92,1	106,2	115,3	115,2	127,0	110,2	125	119
Somowice	30,9	37,5	121,3	62,0	81,4	131,3	104,7	125,5	119,9	169	154
Ruda Śląska	30,1	35,8	118,7	67,9	83,9	123,5	110,0	122,9	111,8	161	147
Kraków	80,7	115,5	143,1	182,9	271,6	148,5	322,9	442,2	136,9	177	163

U w a g a. Dane nie obejmują ludności zamieszkałej w gospodarstwach zbiorowych, w pomieszczeniach prowizorycznych oraz ludności nie uwzględnionej w podziale terytorialnym, a także pomieszczeń zamieszkałych przez tę ludność.

Wskaźnik zaludnienia na 100 izb zmniejszył się w miastach liczących 100 tys. i więcej mieszkańców w większym stopniu, niż przeciętnie we wszystkich miastach łącznie.

Natomiast w związku z poważnym przyrostem ludności wskaźnik zaludnienia na 100 izb zwiększył się w niektórych miastach, a mianowicie: w Bydgoszczy, Toruniu, Białymstoku, Gdańsku, Szczecinie, Wrocławiu i Wałbrzychu. W miastach tych (z wyjątkiem Bydgoszczy i Białogostoku) wskaźnik zaludnienia na 100 izb kształtuje się jednak poniżej przeciętnego dla wszystkich miast.

*

W niniejszym komunikacie nie uwzględniono danych o ludności zamieszkałej w gospodarstwach zbiorowych (np. w domach studenckich, bursach, internatach, w domach dla rencistów, w zakładach dla inwalidów, w zakładach dla przewlekłych chorych, domach dziecka, klasztorach) oraz w pomieszczeniach prowizorycznych (np. na strychach, w piwnicach, w pomieszczeniach gospodarczych, w pomieszczeniach rucho-
mym).

Wyniki liczebności w gospodarstwach zbiorowych wzrosła w porównaniu z 1950 r. do 581 tys. w 1960 r.

W wyniku likwidacji zniszczeń wojennych liczba ludności zamieszkałej w pomieszczeniach prowizorycznych zmniejszyła się prawie trzykrotnie, a mianowicie: z 240 tys. w 1950 r. do 93 tys. w 1960 r.

*

Podane wyżej wstępne wyniki spisu 1960 r. mogą ulec pewnym zmianom w szczegółowym opracowaniu.

*) Dane o liczbie izb nie obejmują izb (w mieszkaniach), użytkowanych stale i wyłącznie na cele niemieszkalne.

ZYCIE
5
ZWIĘKSZYŁ SIĘ

U w a g a. Dane nie obejmują ludności zamieszkałej w gospodarstwach zbiorowych w 1950 r. - 378,2 tys., w 1960 r. - 581,1 tys., w pomieszczeniach prowizorycznych w 1950 r. - 259,6 tys., w 1960 r. - 93,0 tys., oraz ludności nie uwzględnionej w podziale terytorialnym w 1950 r. - 394,5 tys., w 1960 r. - 369,8 tys., a także pomieszczeń zamieszkałych przez tę ludność.

Dane te wskazują, że w 1960 r., w porównaniu z 1950 r., liczba mieszkań w miastach zwiększyła się o 853 tys., tj. o 31,5%, zaś liczba izb - o 2 284 tys., tj. o 34,7%. Na wsi natomiast liczba mieszkań zwiększyła się o 335 tys., tj. o 10,7%, zaś liczba izb - o 1 281 tys.,

tj. o 18,0%. Przyrost absolutny i dynamika wzrostu liczby mieszkań i izb były więc znacznie wyższe w miastach, niż na wsi.

W związku z odpływem ludności wiejskiej do miast, ludność miejska wzrosła w większym stopniu, niżby



Mówiąc i pisząc o budownictwie mieszkaniowym najczęściej ma się na myśli budownictwo miejskie. A tymczasem wiele istotnych problemów nasuwa również budownictwo wiejskie i właśnie o nim pisze (na następnej stronie) Adam Orłowski.

