



URZĄD STATYSTYCZNY
W BYDGOSZCZY

Potencjał społeczno-gospodarczy i turystyczny gmin województwa kujawsko-pomorskiego położonych na szlaku Międzynarodowych Dróg Wodnych E-40 i E-70 w 2012 r.

<http://bydgoszcz.stat.gov.pl>

OPRACOWANIA SYGNALNE

Bydgoszcz, czerwiec 2014 r.

Śródlądowe drogi wodne – tworzą rzeki żeglowne uregulowane, skanalizowane odcinki rzek, kanały oraz inne drogi wodne, w tym jeziora żeglowne i zbiorniki retencyjne (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 77, poz. 695)).

Transport multimodalny – zintegrowany system transportowy, polegający na przewozie towarów wraz z usługami towarzyszącymi przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu na podstawie jednej umowy transportowej.

Wielkość ruchu turystycznego – liczba udzielonych noclegów na 100 mieszkańców.

Wskaźnik funkcji turystycznej Baretje'a – liczba miejsc noclegowych w przeliczeniu na 100 mieszkańców.

Wskaźnik intensywności ruchu turystycznego według Charvata – liczba udzielonych noclegów przypadającą na 100 mieszkańców.

Wskaźnik wykorzystania pojemności noclegowej – relacja udzielonych noclegów do liczby miejsc noclegowych.

Wskaźnik obciążenia demograficznego – ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym. Przez ludność w wieku nieprodukcyjnym rozumie się ludność w wieku przedprodukcyjnym, tj. do 17 lat oraz w wieku poprodukcyjnym, tj. mężczyźni – 65 lat i więcej, kobiety - 60 lat i więcej. Przez ludność w wieku produkcyjnym rozumie się ludność w wieku zdolności do pracy. Dla mężczyzn przyjęto wiek 18-64 lata, dla kobiet 18-59 lat.

Lesistość (wskaźnik lesistości) – stosunek procentowy powierzchni lasów do ogólnej powierzchni geograficznej danej jednostki terytorialnej.

Źródłem prezentowanych danych są zasoby statystyki publicznej, Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii oraz Eurostatu.

Wstęp

Występująca w obecnych warunkach ruchu różnica w kosztach zasobów między siecią drogową eksploatowaną (funkcjonującą) a siecią eksploatowaną w idealnych warunkach, a także działania podejmowane na rzecz ochrony środowiska powodują, że coraz częściej zwraca się uwagę na liczne korzyści płynące z rozwinięcia śródlądowego transportu wodnego, m.in. ze względu na: małe zużycie energii, niską emisję zanieczyszczeń powietrza, możliwość znacznego zmniejszenia zatłoczenia na drogach w wyniku przejścia przewozów transportu samochodowego, niższe koszty zewnętrzne. W celu zwiększenia roli śródlądowego transportu wodnego w ostatnich latach podejmuje się liczne inicjatywy, zarówno na szczeblu międzynarodowym, jak i krajowym, mające na celu rozwój infrastruktury sieci śródlądowych dróg wodnych.

Krokiem milowym w działaniach mających na celu stworzenie europejskiej sieci dróg wodnych było przyjęcie w 1996 r. przez Stały Komitet Transportu Wewnętrznej Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ „Porozumienia o Śródlądowych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia” (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance – AGN). W dokumencie tym wytyczono sieć europejskiego systemu dróg wodnych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Spośród szlaków żeglugowych znajdujących się w wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych międzynarodowego znaczenia zawartych w „Niebieskiej Księdze” wydanej na podstawie porozumienia AGN przez terytorium Polski przebiegają trzy z nich:



- **E-30** – droga wodna łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem, która w Polsce biegnie Odrzańską Drogą Wodną od Świnoujścia, przez Szczecin i Wrocław, do granicy z Czechami;
- **E-40** – droga wodna łącząca Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym, która prowadzi z Gdańska przez Toruń do Warszawy, a następnie Narwią i Bugiem do Brześcia, po czym dalej łączy się z drogą wodną prowadzącą do Dniepru;
- **E-70** – droga wodna wschód-zachód łącząca Europę Zachodnią z rejonem Kaliningradu, której polski odcinek biegnie od kanału Odra-Havela do śluzy Hohensaten, Odrą do Kostrzyna, gdzie łączy się z Międzynarodową Drogą Wodną (MDW) E-30 i drogą wodną Odra–Wisła, następnie odcinkiem dolnej Wisły (MDW E-40) biegnie przez Nogat do Zalewu Wiślanego.

Rys. 1. Przebieg międzynarodowych dróg wodnych w Polsce



Potrzebę rozwoju transportu śródlądowego zapisano również w opracowaniu „BIAŁA KSIĘGA. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” przyjętym przez Komisję Europejską w marcu 2011 r. W dokumencie tym zwraca się uwagę na niewykorzystany potencjał śródlądowych dróg wodnych i konieczność zwiększenia jego udziału w transporcie towarów. Jednym z celów wyznaczonych w Białej Księdze jest przeniesienie do 2030 r. 30% transportu drogowego na odległościach większych niż 300 km na inne środki transportu, m.in. transport wodny. Do 2050 r. udział ten powinien wynosić ponad 50%.

Śródlądowe drogi wodne w Polsce

W 2012 r. długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce wynosiła 3 659 km (w tym 2 413 km uregulowanych rzek żeglownych, 644 km skanalizowanych odcinków rzek, 344 km kanałów i 258 km jezior żeglownych), przy czym faktycznie eksploatowanych przez żeglugę było 3 347 km dróg żeglownych (91,5%). Polska należy do państw o najdłuższej sieci dróg śródlądowych w Europie, zajmując czwarte miejsce po: Finlandii (8 013 km), Niemczech (7 728 km) i Francji (5 019 km)¹. Pomimo korzystnych warunków dla rozwoju żeglugi śródlądowej, o czym świadczy relatywnie wysoki wskaźnik gęstości sieci, który wyniósł w Polsce 11,7 km dróg żeglownych na 1000 km² powierzchni (średnia UE 27

¹ dane za 2011 r., źródło: Eurostat.



9,5 km/1000km²)², udział transportu śródlądowego w przewozach ładunków ogółem w 2012 r. w Polsce stanowił jedynie 0,3%³.

Jedną z przyczyn niedostatecznego wykorzystania żeglugi śródlądowej w Polsce jest zły stan techniczny infrastruktury sieci dróg wodnych. W Polsce w 2012 r. tylko 5,8% ogółu długości stanowiły drogi o znaczeniu międzynarodowym (drogi wodne należące do klasy IV, Va, Vb według Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych). Pozostałą część sieci dróg wodnych tworzyły drogi o znaczeniu regionalnym (klasy Ia, IIb, II i III), których łączna długość w 2012 r. wyniosła 3 445 km⁴.

Specjaliści prognozują, że przeniesienie części transportu drogowego na transport śródlądowy korzystnie wpłynie nie tylko na środowisko (np. poprzez ograniczenie emisji dwutlenku węgla do atmosfery), ale i rozwój gospodarki. Użegłownienie polskich odcinków Międzynarodowych Dróg Wodnych (MDW) powinno ponadto wpłynąć na wzrost atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej regionów oraz rozszerzenie oferty usługowej ośrodków gospodarczych położonych wzdłuż tych szlaków⁵.

Międzynarodowe drogi wodne w województwie kujawsko-pomorskim

Przez województwo kujawsko-pomorskie przebiegają dwie z trzech biegnących przez terytorium Polski Międzynarodowych Dróg Wodnych: E-70 i E-40. MDW E-70 przebiega od zachodniej granicy województwa Notecią, następnie Kanałem Bydgoskim i Brdą, dalej łączy się z Wisłą, gdzie pokrywa się biegiem z MDW E-40, którą w województwie kujawsko-pomorskim wytycza Wisła.

W celu wykorzystania potencjału tkwiącego w tych drogach wodnych władze samorządowe w województwie kujawsko-pomorskim podejmują liczne działania mające na celu rozwój sieci śródlądowych dróg wodnych. Należą do nich m.in.:

- rozbudowa infrastruktury wodnej wzdłuż projektowanej MDW E-70, np. rozbudowa przystani w Nakle nad Notecią⁶ czy budowa nowoczesnej przystani na Wyspie Młyńskiej w Bydgoszczy⁷;
- sygnowanie wraz z władzami województwa pomorskiego i mazowieckiego listu intencyjnego na rzecz aktywizacji gospodarczej wzdłuż projektowanej MDW E-40 na odcinku Gdańsk-Bydgoszcz-Toruń-Warszawa⁸;
- wystosowanie do władz rządowych stanowiska w sprawie ustanowienia Zarządu Dorzecza Dolnej Wisły w województwie kujawsko-pomorskim z siedzibą w Bydgoszczy⁹;
- wystosowanie listu intencyjnego w sprawie utworzenia Kujawsko-Pomorskiego Klastra Wodnego, którego celem jest „zакtywizowanie działań na rzecz rewitalizacji i rozwoju dróg wodnych w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem odcinków projektowanych Międzynarodowych Dróg Wodnych (MDW) E-40 i E-70 na obszarze Województwa Kujawsko-Pomorskiego”¹⁰;
- podpisanie wraz z władzami samorządowymi województw lubuskiego, pomorskiego, warmińsko-mazurskiego i wielkopolskiego *Deklaracji Współpracy w sprawie rozwoju wzdłuż Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70*¹¹.

² EU transport In figures. Statistical pocketbook 2012, European Commission.

³ Transport- wyniki działalności w 2012 r., GUS.

⁴ Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2012, GUS.

⁵ Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Gus-Puszczewicz A., 2011, *Analiza popytu na przewozy ładunków o pasażerów drogą wodną E-70*, Sopot.

⁶ Uchwała nr CXXIII/396/2009 Zarządu Powiatu w Nakle nad Notecią z dnia 12 marca 2009; Uchwała nr LXXXIII/302/2012 Zarządu Powiatu w Nakle Nad Notecią z dnia 3 września 2012; Uchwała nr LXXXIV/303/2012 Zarządu Powiatu w Nakle Nad Notecią z dnia 12 września 2012.

⁷ Lokalny Program Rewitalizacji dla Miasta Bydgoszczy uchwalony uchwałą nr XLIII / 914 / 2005 z dnia 23 lutego 2005 r. uzupełniony uchwałą nr LIV/1077/05 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 28 września 2005 r., Prezydent Bydgoszczy, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Bydgoszcz 2005.

⁸ List intencyjny w sprawie woli współpracy przy aktywizacji gospodarczej wzdłuż projektowanej Międzynarodowej Drogi Wodnej E40 na odcinku Gdańsk-Bydgoszcz-Toruń-Warszawa z dnia 5.03.2012 r., Toruń.

⁹ Stanowisko Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 25 lutego 2013 r. w sprawie ustanowienia Zarządu Dorzecza Dolnej Wisły w województwie kujawsko-pomorskim z siedzibą w Bydgoszczy; Interpelacja nr 17177 do Ministra Środowiska w sprawie utworzenia Zarządu Dorzecza Dolnej Wisły, Poseł Janusz Dzieciół Grudziądz, dnia 8 kwietnia 2013 r.

¹⁰ List intencyjny w sprawie utworzenia Kujawsko-Pomorskiego Klastra Wodnego z dnia 22 czerwca 2013 r., Bydgoszcz.

¹¹ Deklaracja Współpracy w sprawie rozwoju wzdłuż Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 na obszarze Polski podpisana przez Marszałków województw: kujawsko-pomorskiego, lubuskiego, pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego w dniu 5 sierpnia 2006 r., Kąty Rybackie.



Również w „Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”, bardzo duży nacisk kładzie się na odtworzenie transportowego znaczenia dróg wodnych (zwłaszcza MDW E-40), ale także na ich wykorzystanie turystyczne (zwłaszcza MDW E-70, Wielka Pętla Wielkopolski, Kanał Notecki, Noteć powyżej Nakła). Rozwój transportu wodnego umożliwi rozwój w pełnym zakresie idei transportu multimodalnego, którego głównym węzłem powinien być terminal (platforma multimodalna) w rejonie Solca Kujawskiego – Bydgoszczy Łęgnowa.

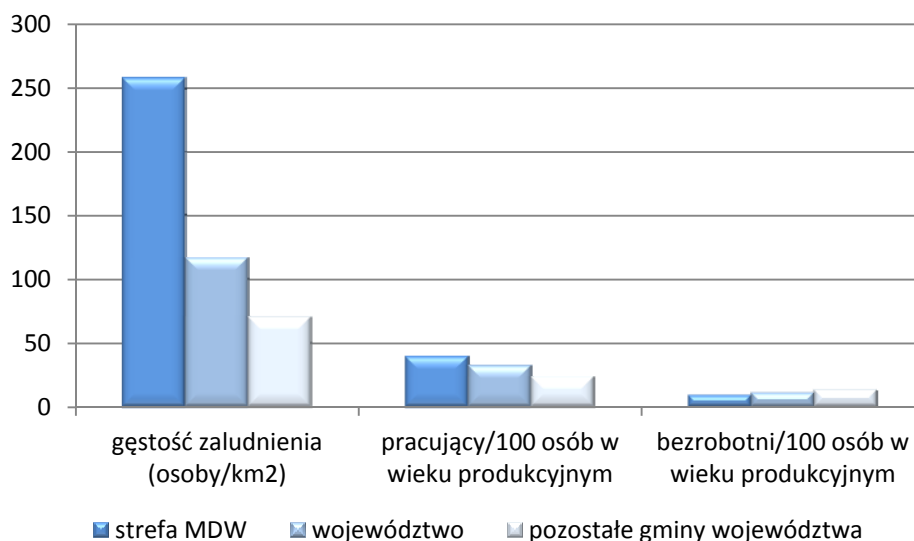
Rys. 2. Gminy województwa kujawsko-pomorskiego położone wzdłuż MDW E-40 i E-70



W celu ukazania potencjału społeczno-gospodarczego obszarów województwa kujawsko-pomorskiego położonych wzdłuż projektowanych MDW E-40 i E-70, na potrzeby tego opracowania wytyczono potencjalny zasięg ich oddziaływania nazwany **strefą MDW**. Przyjęto, że w początkowym etapie bezpośrednie skutki rozwoju międzynarodowych dróg wodnych obejmą gminy położone w odległości 2 km od osi rzek. Do analizowanej strefy MDW zakwalifikowano więc 37 gmin mających część wspólną z wyznaczonym buforem (rys. 2). W efekcie w strefie MDW znalazło się 8 miast, w tym 4 miasta na prawach powiatu, tj. Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Grudziądz, 6 gmin miejsko-wiejskich i 23 gminy wiejskie. Łącznie gminy te zajmowały powierzchnię 4 466 km², co stanowiło 24,8% ogółu powierzchni województwa. Na koniec 2012 r. w strefie MDW mieszkało 1,2 mln osób, tj. 54,9% ogółu ludności województwa kujawsko-pomorskiego. Potencjał społeczno-gospodarczy i turystyczny tego obszaru scharakteryzowano w oparciu o 11 wskaźników (tabl. 1). Przyjęte wskaźniki społeczno-gospodarcze w strefie MDW analizowano w odniesieniu do pozostałych gmin w województwie oraz sytuacji w województwie ogółem.



Wykres 1. Porównanie wartości wybranych wskaźników dla gmin strefy MDW, województwa kujawsko-pomorskiego ogółem oraz pozostałych gmin województwa w 2012 r.



W 2012 r. strefa MDW odznaczała się znacznie wyższą niż średnio w województwie i w pozostałych gminach gęstością zaludnienia. Wynosiła ona odpowiednio: 257,9 osób/km², 116,6 osób/km² oraz 69,9 osób/km². Jednocześnie strefę MDW cechowała korzystniejsza sytuacja na rynku pracy. W 2012 r. przypadało tu relatywnie więcej, bo 39,7 pracujących na 100 mieszkańców w wieku produkcyjnym (w województwie 32,4 i w pozostałych gminach 23,5 pracujących na 100 mieszkańców) oraz relatywnie mniej, bo 9,2 bezrobotnych na 100 mieszkańców w wieku produkcyjnym (w województwie 11,1 i w pozostałych gminach 13,3 bezrobotnych na 100 mieszkańców w wieku produkcyjnym). Natomiast struktura ludności według ekonomicznych grup wieku, zarówno w strefie MDW, jak i w województwie oraz w pozostałych gminach były podobne. Wyraża to także wskaźnik obciążenia demograficznego. Wynosił on w 2012 r. odpowiednio: 55,9, 56,0 i 56,1 osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym.

Biorąc pod uwagę wybrane aspekty gospodarcze, zauważa się, że położone w strefie MDW gminy są w nieco mniejszym stopniu zagospodarowane rolniczo niż w pozostałych gminach województwa. W 2012 r. udział użytków rolnych w ogóle powierzchni wynosił tu 53,7% i był o 11,7 p. proc. niższy niż w województwie ogółem oraz o 15,6 p. proc. niższy niż w pozostałych gminach. Z kolei korzystniej kształtowała się aktywność gospodarcza wyrażona liczbą podmiotów w rejestrze REGON na 10 tys. mieszkańców. Wskaźnik ten wynosił dla strefy MDW 1051 podmiotów na 10 tys. mieszkańców, średnio w województwie – 897 i w pozostałych gminach – 709 podmiotów na 10 tys. mieszkańców.

Do atutów sprzyjających zagospodarowaniu terenów wokół dróg wodnych należą również walory naturalne. Udział elementów przyrody żywej, takich jak lasy i obszary prawnie chronione w ogólnej powierzchni wskazuje, że strefa MDW jest lepiej wyposażona niż średnio w województwie i w pozostałych gminach. W 2012 r. wskaźnik lesistości łącznie w 37 gminach strefy MDW wynosił 30,0% i był wyższy niż średnio w województwie o 6,6 p. proc i wyższy niż w pozostałych gminach o 8,8 p. proc. Wyższy był też w omawianej strefie udział terenów prawnie chronionych w ogólnej powierzchni, który wynosił 36,7%. W województwie udział terenów prawnie chronionych stanowił 31,8% ogólnej powierzchni, w pozostałych gminach zaś 30,2%. Atrakcyjność tych walorów dla turystów potwierdza liczba miejsc noclegowych oraz udzielonych noclegów. Zgodnie ze stanem w dniu 31 VII 2012 r. w turystycznych obiektach zbiorowego zakwaterowania w gminach należących do strefy MDW było 13,3 tys. miejsc noclegowych, co stanowiło 49,9% ogólnej liczby miejsc noclegowych w turystycznych obiektach zbiorowego zakwaterowania w województwie. W obiektach tych zlokalizowanych na terenie strefy MDW z noclegów skorzystało w 2012 r. 2,1 mln osób, co stanowiło 65,4% ogólnej liczby noclegów udzielonych w województwie.

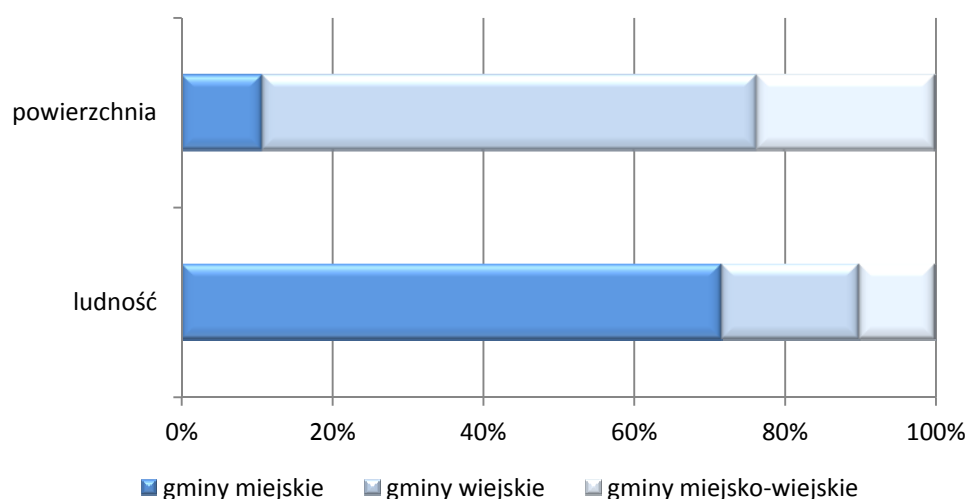


Przedstawione wskaźniki mają swoje odzwierciedlenie w intensywności ruchu turystycznego. Do jego oceny wykorzystano wskaźnik funkcji turystycznej Baretje'a oraz wskaźnik intensywności ruchu turystycznego według Charvata. Wskaźnik funkcji turystycznej Baretje'a wyrażony liczbą miejsc noclegowych w przeliczeniu na 100 mieszkańców w gminach należących do strefy MDW wyniósł 1,2, podczas gdy w województwie ogółem - 1,3, a w pozostałych gminach 1,4. W obrębie wyznaczonej strefy MDW, ale też w całym województwie, najwięcej miejsc noclegowych w przeliczeniu na 100 mieszkańców znajdowało się w Ciechocinku 44,2. Dostępne na terenie tego miasta miejsca noclegowe stanowiły 35,9% ogólnej liczby miejsc noclegowych strefy MDW oraz 17,9% miejsc noclegowych w województwie. Wskaźnik intensywności ruchu turystycznego według Charvata wyraża relację udzielonych noclegów przypadającą na 100 mieszkańców danego obszaru. W gminach należących do strefy MDW wyniósł on 178,6 udzielonych noclegów na 100 stałych mieszkańców, przy średniej w województwie 150,0 i średniej w pozostałych gminach równej 115,3. Wskaźnik ten osiągnął najwyższe wartości w Ciechocinku, gdzie w 2012 r. na 100 stałych mieszkańców przypadło 11735,3 udzielonych noclegów. Wysokie wartości mierników rozwoju funkcji turystycznych w gminie Ciechocinek spowodowane są tym, że gmina ta posiada status uzdrowiska. Na jego terenie na koniec 2012 r., działały 23 zakłady lecznictwa uzdrowiskowego w których dostępnych było 4 042 łóżek dla kuracjuszy.

W 2012 r. w gminach należących do strefy MDW zanotowano również wyższy niż w województwie ogółem i w pozostałych gminach wskaźnik wykorzystania pojemności noclegowej, obrazujący relację udzielonych noclegów do liczby miejsc noclegowych. Wskaźnik ten wyniósł w strefie MDW 155,0, podczas gdy w województwie ukształtował się na poziomie 118,4, a w pozostałych gminach osiągnął wartość 81,9 udzielonych noclegów na 1 miejsce noclegowe. Najwyższe wartości tego wskaźnika w województwie (powyżej 200) odnotowano w gminach: Ciechocinek (265,7), Brześć Kujawski (259,0), Inowrocław (256,0), Raciążek (244,0) i Gniewkowo (215,7). Spośród nich w strefie MDW leży Ciechocinek i Raciążek.

Przyjęte do analizy wskaźniki pozwalają przyjąć, że strefa MDW charakteryzuje się relatywnie korzystniejszą sytuacją społeczno-demograficzną, wyższą przedsiębiorczością oraz większą atrakcyjnością turystyczną niż w pozostałe gminy w województwie. Jednak wewnątrz obszaru ten wykazuje duże zróżnicowanie.

Wykres 2. Struktura powierzchni i liczby ludności strefy MDW wg rodzaju gmin



W 2012 r. większość ludności gmin położonych w strefie MDW zamieszkiwała w miastach (78,1%), podczas gdy w strukturze powierzchni przeważały gminy wiejskie (65,6%). W efekcie, w gminach miejskich gęstość zaludnienia wynosiła 1719,2 osoby/1 km², w gminach miejsko-wiejskich 109,9 osób/1 km², a w gminach wiejskich 71,9 osób/1 km². Biorąc pod uwagę strukturę ludności według ekonomicznych grup wieku relatywnie najmłodsze społeczności występowały w gminach wiejskich (22,1% ludności w wieku



0–17 lat i 13,0% ludności w wieku: kobiety 60 lat i więcej, mężczyźni 65 lat i więcej), najstarsze natomiast w gminach miejskich (odpowiednio 16,3% i 19,8%). Wskaźnik obciążenia demograficznego obrazujący relacje między ekonomicznymi grupami wieku wynosił: dla gmin miejskich – 56,4, dla gmin miejsko-wiejskich – 55,2 i dla gmin wiejskich – 54,3 osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym.

W obrębie strefy MDW gminy miejskie odznaczał niższy niż w strefie MDW ogółem udział użytków rolnych (o 30,9 p. proc.) oraz wyższa niż średnio na tym obszarze liczba podmiotów wpisanych do rejestru REGON na 10 tys. ludności wynosząca odpowiednio 1121 i 1051. Udział użytków rolnych w gminach wiejskich i miejsko-wiejskich zaliczonych do strefy MDW był znacznie wyższy i wynosił odpowiednio 56,6% i 59,7%. W gminach wiejskich tej strefy wyższa też była niż w gminach miejsko-wiejskich aktywność gospodarcza zobrazowana liczbą podmiotów wpisanych do rejestru REGON na 10 tys. ludności. Wynosiła ona dla tych grup gmin odpowiednio 917 i 789.

Gminy wiejskie w obrębie strefy MDW odznaczały się wyższym niż pozostałe rodzaje gmin udziałem lasów oraz obszarów prawnie chronionych. Stanowiły one odpowiednio 31,8% i 42,8% w ogólnej powierzchni tych gmin. Stosunkowo dużą lesistością odznaczały się również gminy miejsko-wiejskie – lasy zajmowały 28,1% ich powierzchni. W miastach MDW wskaźnik lesistości ukształtował się na poziomie średniej w województwie i wynosił 23,4%. Obok znacznego zalesienia gminy wiejskie w strefie MDW wyróżniał wysoki udział obszarów chronionych w ogólnej powierzchni.

Pod względem przygotowania infrastruktury turystycznej w postaci bazy noclegowej na obszarze MDW wyraźnie wyróżniały się miasta. W nich zlokalizowane było 91,2% ogólnej liczby miejsc noclegowych w obiektach zbiorowego zakwaterowania na obszarze MDW. W efekcie wskaźnik funkcji turystycznej Baretje'a dla miast MDW wynosił 1,5 miejsc noclegowych w przeliczeniu na 100 mieszkańców, podczas gdy w gminach wiejskich MDW wyniósł 0,4, a w gminach miejsko-wiejskich MDW 0,3. Wskaźnik intensywności ruchu turystycznego według Charvata w gminach MDW pozostawał w ściślejszej zależności ze wskaźnikiem funkcji turystycznej Baretje'a (korelacja $r=0,998$). Najwyższą jego wartość odnotowano w miastach strefy MDW, było to 240,7 udzielonych noclegów na 100 mieszkańców. Spośród pozostałych rodzajów gmin wyższą intensywnością ruchu turystycznego odznaczały się gminy miejsko-wiejskie. Wskaźnik ten wyniósł w nich 26,5 udzielonych noclegów na 100 mieszkańców, podczas gdy w gminach wiejskich – 18,7.

Rozkład intensywności ruchu turystycznego w strefie MDW według rodzajów gmin znajduje swoje potwierdzenie we wskaźnikach wykorzystania pojemności noclegowej. W 2012 r. w miastach strefy MDW przypadało 164,3 udzielonych noclegów na 1 miejsce noclegowe. W tej strefie w gminach miejsko-wiejskich udzielono średnio 78,1 noclegów na 1 miejsce noclegowe, zaś w gminach wiejskich wskaźnik ten osiągnął wartość 50,6.



Tabl. 1. Wartości zmiennych diagnostycznych dla gmin strefy MDW w 2012 r.

Gminy strefy MDW	Ludność ^a na 1 km ² powierzchni ogólnej	Wskaźnik obciążenia demograficznego ^a	Udział użytków rolnych w powierzchni ogółem ^b	Lesistość ^a	Udział powierzchni o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronionej ^a w powierzchni ogółem	Liczba miejsc noclegowych na 100 mieszkańców ^c	Wielkość ruchu turystycznego ^d	Wskaźnik wykorzystania pojemności noclegowej	Pracujący ^e	Bezrobotni zarejestrowani ^e	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON na 10 tys. ludności ^e
Strefa MDW	257,9	55,9	53,7	30,0	36,7	1,2	178,6	155,0	39,7	9,2	1051
Aleksandrów Kujawski (1) ¹	1791,4	55,5	26,6	22,7	10,0	–	–	–	39,0	14,5	888,0
Aleksandrów Kujawski (2)	88,4	54,0	73,9	16,4	20,4	–	7,5	–	7,8	15,2	727,0
Białe Błota (2)	152,0	52,6	29,4	53,1	35,8	0,4	30,7	86,9	54,1	5,3	1501,0
Bobrowniki (2)	33,2	56,9	39,4	51,5	99,6	–	–	–	10,5	21,2	590,0
Bydgoszcz (1)	2052,6	57,6	16,9	27,9	34,6	0,7	68,2	95,6	49,9	6,1	1201,0
Chełmno (1)	1486,6	55,5	46,9	3,9	100,0	0,9	66,5	70,3	32,8	12,2	860,0
Chełmno (2)	49,3	56,9	72,0	12,4	98,5	0,2	5,6	24,2	8,4	12,9	493,0
Ciechocinek (1)	719,4	68,9	48,7	4,8	100,0	44,2	11735,3	265,7	46,2	11,5	1432,0
Czernikowo (2)	52,4	57,3	44,5	45,3	67,4	–	–	–	11,5	16,8	670,0
Dąbrowa Chełmińska (2)	63,4	53,2	42,4	44,0	48,5	0,2	11,0	48,2	17,0	7,3	785,0
Dobrcz (2)	81,6	56,5	82,6	6,9	17,5	–	–	–	15,2	6,5	798,0
Dobrzyń nad Wisłą (3)	69,1	55,1	83,7	2,5	–	–	–	–	12,3	17,2	534,0
Dragacz (2)	63,9	53,1	52,2	28,3	96,6	0,9	100,4	110,5	12,1	10,9	961,0
Fabianki (2)	126,9	50,5	68,9	21,3	1,7	–	–	–	15,6	15,2	942,0
Grudziądz (1)	1689,2	56,9	36,8	20,2	22,9	0,9	59,5	63,1	35,0	13,4	812,0
Grudziądz (2)	72,3	54,5	65,0	24,0	51,3	1,8	37,2	20,2	25,5	12,8	885,0
Kcynia (3)	46,0	56,5	70,7	21,7	0,2	–	–	–	16,0	13,2	562,0
Lubanie (2)	68,2	56,8	71,7	21,3	6,1	–	–	–	15,0	14,0	657,0
Lubicz (2)	178,7	52,0	67,9	18,8	36,4	–	–	–	25,9	8,3	997,0
Nakło nad Notecią (3)	173,9	55,2	69,3	18,3	1,9	0,1	6,1	50,5	30,4	11,3	819,0
Nieszawa (1)	199,3	54,6	73,5	2,8	–	–	–	–	16,6	18,8	828,0
Nowe (3)	100,3	54,4	58,9	25,0	67,4	1,0	75,7	75,2	23,4	15,9	523,0
Obrowo (2)	84,4	55,0	52,9	38,2	0,9	0,2	9,9	44,9	11,0	9,3	915,0
Osielsko (2)	117,4	52,4	30,3	56,7	35,2	1,5	31,5	21,6	28,8	4,9	1615,0
Pruszcz (2)	67,9	57,0	88,7	2,1	19,4	–	–	–	18,7	9,2	730,0
Raciążek (2)	96,1	54,0	83,7	5,3	95,8	0,4	92,4	244,0	14,6	14,0	603,0
Sadki (2)	47,6	56,8	76,6	15,0	15,2	–	–	–	11,8	12,8	509,0
Sicienko (2)	53,9	53,1	71,4	19,2	5,3	0,2	2,1	9,1	14,4	6,9	884,0
Solec Kujawski (3)	96,0	56,9	14,8	74,1	63,6	1,0	70,3	71,2	44,8	6,6	928,0
Świecie (3)	196,2	54,2	60,1	22,1	48,4	0,2	25,9	109,7	42,5	9,0	924,0
Toruń (1)	1761,2	53,8	19,6	23,9	6,1	1,5	170,5	116,2	47,3	6,6	1209,0
Unisław (2)	96,1	55,5	79,7	9,3	54,3	–	–	–	16,0	12,9	716,0
Waganiec (2)	83,2	53,9	89,3	1,2	40,6	–	–	–	13,0	15,1	525,0
Wielka Nieszawka (2)	22,3	58,6	8,0	82,9	72,5	1,6	89,3	56,6	34,6	7,9	1107,0
Włocławek (1)	1375,5	56,1	15,3	24,4	0,6	0,5	46,2	84,8	42,5	14,8	1027,0
Włocławek (2)	31,4	53,2	34,1	49,0	55,5	–	–	–	20,6	17,7	758,0
Zławieś Wielka (2)	72,9	54,7	64,5	24,5	40,9	0,6	57,6	90,0	15,5	7,8	916,0

**Objaśnienie znaków umownych:**

¹cyfra w nawiasie obok nazwy gminy oznacza jej rodzaj:

(1) – gmina miejska

(2) – gmina wiejska

(3) – gmina miejsko-wiejska

(-) zjawisko nie wystąpiło

a Stan w dniu 31 XII. *b* Stan w dniu 1 I. *c* Stan w dniu 31 VII. *d* W ciągu roku.

Autorzy opracowania: *dr Wiesława Gierańczyk, Marta Kobyłecka*

– Referat Analiz i Badań Regionalnych; tel. 56 6117128

Redakcja merytoryczna, techniczna, skład i grafika komputerowa: *Marta Kobyłecka, Małgorzata Górka, Anna Nakielska, Rafał Lis* – Kujawsko-Pomorski Ośrodek Badań Regionalnych – pod kierunkiem *Małgorzaty Rybak*

Informatorium: e-mail: InformatoriumUSBDG@stat.gov.pl, tel. 52 3669400