

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia Geographica IX (2015)

ISSN 2084-5456

Monika Panecka-Niepsuj

Przestrzenne zróżnicowanie miast średniej wielkości w Polsce wg dojazdów do pracy

Streszczenie

Skuteczne zarządzanie i planowanie rozwoju miast wymaga uwzględniania coraz mocniejszych powiązań pomiędzy miastami i ich zapleczem. Obecne tendencje sprawiają, że nie można spoglądać na miasta jako odrębne jednostki funkcjonalne. Część funkcji miasta, przekracza bowiem jego granice administracyjne. W związku z tym wokół niemal każdego miasta tworzy się strefa z gęstymi powiązaniem, która wraz z miastem tworzy funkcjonalny obszar miejski. Oddziaływanie każdego miasta jest wprost proporcjonalne do jego wielkości i rangi, natomiast odwrotnie proporcjonalne do odległości. Powiązania między miastem i jego otoczeniem określane są za pomocą powiązań funkcjonalnych, tj. dojazdów do pracy, edukacji, usług itp. Te przemieszczenia wahadłowe nabierają coraz większego znaczenia praktycznego, przy tworzeniu planów zagospodarowania przestrzennego, polityk transportowych i strategii mobilności. Autorka ukazuje przestrzenne zróżnicowanie miast średniej wielkości w Polsce pod względem wielkości dojazdów do pracy. Badanie opiera się na miernikach określających migracje wahadłowe były to: współczynniki wyjazdów, przyjazdów, salda przepływów oraz ilorazu przepływów. Polacy są mobilnym narodem. Co czwarty mieszkaniec Polski dojeżdża do pracy poza gminę swojego zamieszkania. Miasta średnie pozostają w cieniu dużych pod względem atrakcyjności ich rynków pracy. Największe przepływy ludności z miast średniej wielkości notuje się w granicach największych aglomeracji, na co zasadniczy wpływ ma bliskość wielu miast oraz dogodne połączenia między nimi. Jednostki te odznaczają się ujemnym saldem przepływów, podczas gdy w obszarach peryferyjnych saldo to dla miast średnich cechuje się dodatnimi wartościami.

Słowa kluczowe: dojazdy do pracy; mierniki mobilności; migracje wahadłowe; strefa dojazdów do pracy

Spatial differentiation of medium-sized cities in Poland by volume of commuting to work

Abstract

Effective management and planning of urban development requires taking into account links between cities and their backends, which are stronger and stronger. Current trends indicate that we should look at the city as a distinct functional unit. Some of its functions cross administrative borders. Consequently, a dense zone of influence is formed around each city.

This zone, together with the inner city, creates a functional urban area. The impact of each city is proportional to its size and importance, and inversely proportional to the distance from it. The relationship between the city and its surroundings is determined using functional links, for example commuting to work, education, services, etc. In fact, these shuttle migration is gaining ever greater practical importance in providing foundation for land-use planning, transport policy or strategy. The aim of the article was to show the spatial differentiation of medium-sized cities in Poland in terms of commuting. The study is based on measures concerning shuttle migrations. The analysis uses indices of departures, arrivals, the balance of flows and the quotient factor too. Poles are a mobile nation. One in four inhabitant commutes to work outside the municipality of their residence. Medium-sized cities remain in the shade of large cities in terms of their labour market attractiveness. The largest flows of population to/from medium-sized cities are noted within the largest ones, which have a considerable number of urban units and easy access to them. These medium cities show negative balance of everyday flows, while in remote areas the saldo is positive.

Key words: commuting to work; mobility measures; shuttle migrations; commuting area

Wstęp

Procesy urbanizacyjne przyczyniły się do powstania tzw. „pól miejskich”, przez co konieczne stało się badanie miast nie tylko w ich granicach administracyjnych. Do tworzenia regionów miejskich przyczyniły się w znacznej mierze procesy suburbanizacji, związane z odpływem ludności ze stref centralnych do stref okalających miasto. W ten sposób nastąpiło „wylewanie się” zabudowy o miejskim charakterze poza administracyjne granice jednostek miejskich (Zborowski 2005), a działalność człowieka uległa rozproszeniu na przestrzeni, zwanej regionem miejskim (Boustedt 1970), bądź szerzej funkcjonalnym regionem miejskim (Hall, Hay 1980; van den Berg i in. 1982).

Koncepcja „regionu miejskiego” charakteryzuje się teoretyczną przejrzystością wewnętrznej struktury w postaci stref funkcjonalno-przestrzennych. Region miejski utożsamiany jest z dziennym systemem miejskim porównywanym do układu dwóch części, tj. miasto i jego otoczenie, pomiędzy którymi następują przepływy osób, usług, kapitału, dóbr, technologii, informacji, postaw, idei (Zborowski 2005).

Dzienne systemy miejskie są szczególnym przypadkiem regionów funkcjonalnych (Klapka i in. 2010). „Systemem miejskim” określa się zbiór współzależnych miejsc. Termin ten wprowadzony został przez Berry’ego (1964) jako część analizy systemów i teorii w badaniach ogólnego systemu miejsc centralnych. Na tej podstawie regionem miejskim określa się obszar przestrzennie ciągły i stosunkowo zamknięty w zakresie codziennych migracji do pracy, edukacji, usług, rekreacji i kontaktów społecznych.

Znajomość tych powiązań ma istotne znaczenie w analizie funkcjonowania systemu społeczno-gospodarczego. Identyfikacji powiązań między miastem a jego otoczeniem dokonuje się za pośrednictwem powiązań funkcjonalnych. Diagnoza owych powiązań pozwala na określenie kierunków, natężenia relacji w sieci osadniczej, a ponadto jej hierarchizację (Śleszyński 2011).

Zagadnieniem dojazdów do pracy w okresie, kiedy tematyka ta była chętnie podejmowana przez badaczy, zajmował się Lijewski (1967). O funkcjonowaniu regionu miejskiego pisał również Korcelli (1981). Natomiast Dziewoński (1977) zaprezentował problematykę dojazdów do pracy w kontekście geografii ludności.

Po okresie dużego zainteresowania problematyką dojazdów do pracy, co było związane z uprzemysłowieniem Polski po II wojnie światowej i zwiększonym natężeniem dojazdów do zakładów pracy, nastąpił pewien spadek tego zainteresowania, zwłaszcza w okresie przemian ustrojowych. Informacji o dojazdach pracowniczych dostarczały spisy kadrowe. Ostatni z nich miał miejsce w 1983 roku. Informacje o ówczesnych dojazdach do pracy można uzyskać z materiałów Głównego Urzędu Statystycznego, zgromadzonego w trakcie spisu powszechnego w 1988 roku.

W nowej rzeczywistości podmioty gospodarcze, powołując się na ochronę danych osobowych i informacji o funkcjonowaniu przedsiębiorstw, ograniczyły możliwości prowadzenia badań w tym zakresie (Wiśniewski 2012). Dopiero w latach 20. XX w. wznowiono próby zebrania materiału o dojazdach do pracy. Dojazdy do pracy dla mniejszych miast, takich jak Gorlice i Chełmek, badał Zborowski (2009, 2011). Wśród nowszych publikacji dotyczących tego zagadnienia można także wymienić kolejną jego pracę (2005), w której autor posiłkował się, oprócz spisu kadrowego, również badaniami ankietowymi. W 2006 roku GUS zebrał dane szacunkowe o wielkości przepływów na podstawie zbiorów systemu podatkowego urzędów skarbowych, gromadzone w bazie POLTAX. Informacje te pochodziły z zeznań podatkowych według formularzy PIT-11/8B i PIT-40 (Informacja o wynikach badania..., 2009). Na podstawie tych badań nie można uzyskać struktury dojeżdżających do pracy. Dokładniejsze dane o dojazdach do pracy można było uzyskać z Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011.

Przemieszczenia wahadłowe, związane z pracą czy edukacją stanowią obecnie najważniejszy element dziennej ścieżki życia ludności. Ten typ migracji cechuje znaczna częstotliwość i cykliczność, co ma liczne konsekwencje ekonomiczne, społeczne i przestrzenne. Migracje wahadłowe stanowią przedmiot badań wielu dyscyplin naukowych: geografii, socjologii, urbanistyki, ekonomii oraz nauk technicznych. Warto wspomnieć, iż badania te nabierają coraz większego znaczenia praktycznego, co ma zastosowanie przy tworzeniu planów zagospodarowania przestrzennego, polityk transportowych i strategii mobilności. Dzięki dobremu rozeznananiu w tej kwestii, możliwe jest zoptymalizowanie systemu transportowego. W związku z tym rozpoznanie zjawiska migracji wahadłowych nabiera coraz większego znaczenia, ze względów teoretycznych i praktycznych (Bul 2013). Określanie zasięgu, kierunków oraz natężenia codziennych dojazdów do pracy pozwala na poznanie organizacji systemu przestrzenno-gospodarczego obszaru. W związku z tym na tej drodze możliwe jest poznanie skali interakcji pomiędzy obszarami oraz wyznaczenie zasięgów oddziaływania poszczególnych ośrodków (Śleszyński 2012; Tacoli 1998). Odpowiednie rozpoznanie zjawiska dojazdów do pracy jest konieczne dla efektywnego realizowania polityki rozwoju społeczno-gospodarczego danej jednostki (Rakowska 2014).

Źródłem informacji dla autorki w oszacowaniu skali przepływów ludności związanych z zatrudnieniem było badanie dojazdów do pracy przeprowadzone na podstawie danych zawartych w rejestrach administracyjnych pozyskanych na potrzeby Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań (NSP 2011). Metodyka ta została przeprowadzona na podstawie poprzedniego projektu *Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2006 r.*, dla którego źródłem informacji były rejestry podatkowe. Wzbogacenie o zasoby innych gestorów pozwoliło na dokładniejszą charakterystykę dojeżdżających do pracy.

Cel i metody badań

W analizie posłużono się pojęciami „dojeżdżający do pracy”, „wyjeżdżający do pracy” i „przyjeżdżający do pracy”. Według definicji GUS, za dojeżdżających do pracy rozumie się zatrudnionych mieszkających w danej jednostce terytorialnej, których miejsce pracy położone jest w jej granicach lub poza nią. Wyjeżdżających do pracy stanowią pracownicy najemni (zatrudnieni), którzy wyjeżdżają/przyjeżdżają z gminy zamieszkania do innej, gdzie znajduje się ich miejsce pracy. Natomiast przyjeżdżający do pracy to pracownicy najemni (zatrudnieni), którzy przyjeżdżają z gminy swojego zamieszkania do danej, w której mieści się ich miejsce pracy.

Wielkość przepływów w zakresie dojazdów do pracy określa faktycznie występujące przemieszczenia ludności. Analizy mobilności dokonano przy wykorzystaniu wskaźników:

- wskaźnik wyjazdów

$$Ww = \frac{\text{liczba osób wyjeżdżających}}{\text{liczba ludności w wieku produkcyjnym}} \times 1000$$

- wskaźnik przyjazdów

$$Wp = \frac{\text{liczba osób przyjeżdżających}}{\text{liczba ludności w wieku produkcyjnym}} \times 1000$$

- wskaźnik salda przepływów

$$Wsp = \text{wskaźnik przyjazdów} - \text{wskaźnik wyjazdów};$$

- wskaźnik ilorazu przepływów

$$Wip = \frac{\text{liczba przyjeżdżających do pracy}}{\text{liczba wyjeżdżających do pracy}}$$

Analizę przepływów przeprowadzono w układzie miast średniej wielkości w Polsce. W przyjętych przedziałach wielkości zaludnienia (20–100 tys. ludności) w 2011 roku były 184 miasta. Stanowiły one nieco ponad 1/5 ogółu polskich miast, skupiając 7,5 mln osób, czyli blisko 1/3 ludności miejskiej Polski i 1/5 ogółu mieszkańców kraju. Te jednostki miejskie stanowią ważny element struktury przestrzennej kraju, zajmując pośrednią pozycję na kontinuum miasto duże – miasto małe. W Polsce miasta średnie są niezwykle interesującym przedmiotem badań, ze względu na różnorodność zjawisk społeczno-gospodarczych zachodzących w nich, podczas szeroko rozumianej transformacji kraju. Jak wskazuje Kunzmann (2010), współcześnie problematyka ta staje się coraz bardziej istotna, gdyż ośrodki te odczuwają negatywne skutki nadrzędnej polityki czasów globalizacji i konkurencji regionalnej.

Zasadniczym celem autorki artykułu było ukazanie przestrzennego zróżnicowania polskich miast średnich pod względem dojazdów do pracy i próba wskazania

czynników wpływających na ich sytuację pod tym względem. W analizie wskazano również tendencje w układzie wojewódzkim w zakresie dojazdów do pracy.

Mobilność zasobów pracy ogółu miast w Polsce według województw

Według danych GUS, w 2011 roku w Polsce poza gminą zamieszkania pracowało ponad 2,7 mln osób, czyli 23% ogółu pracowników najemnych. Natężenie dojazdów do pracy wykazywało znaczne zróżnicowanie regionalne (tab. 1). Najwięcej osób wyjeżdżających do pracy miały województwa śląskie (445 tys.), mazowieckie (343 tys.), wielkopolskie (310 tys.) oraz dolnośląskie, małopolskie i łódzkie (ponad 200 tys.), natomiast najmniej: podlaskie (54 tys.), opolskie, lubuskie, zachodniopomorskie i warmińsko-mazurskie (wszystkie poniżej 83 tys.). Bardziej wyrównane były liczby przyjeżdżających do pracy. Stosunek liczby przyjeżdżających do pracy do liczby wyjeżdżających do pracy można traktować jako wskaźnik atrakcyjności danego rynku pracy. Wartość tego ilorazu przepływów przekłada się na aktywność społeczno-gospodarczą jednostki. Im jest ona wyższa, tym wyższa jest aktywność. Wartość tego ilorazu przepływów w układzie województw wahała się od 0,70 dla województwa łódzkiego do 1,27 dla województw mazowieckiego i małopolskiego. Dodatni miały również województwa śląskie (1,00), dolnośląskie (1,03), wielkopolskie (1,04), opolskie (1,08) i pomorskie (1,13). Wśród województw o deficycie przepływów w zakresie przyjazdów do pracy w stosunku do wyjazdów znalazły się przede wszystkim województwa podlaskie (0,71), warmińsko-mazurskie (0,77) i lubuskie (0,78).

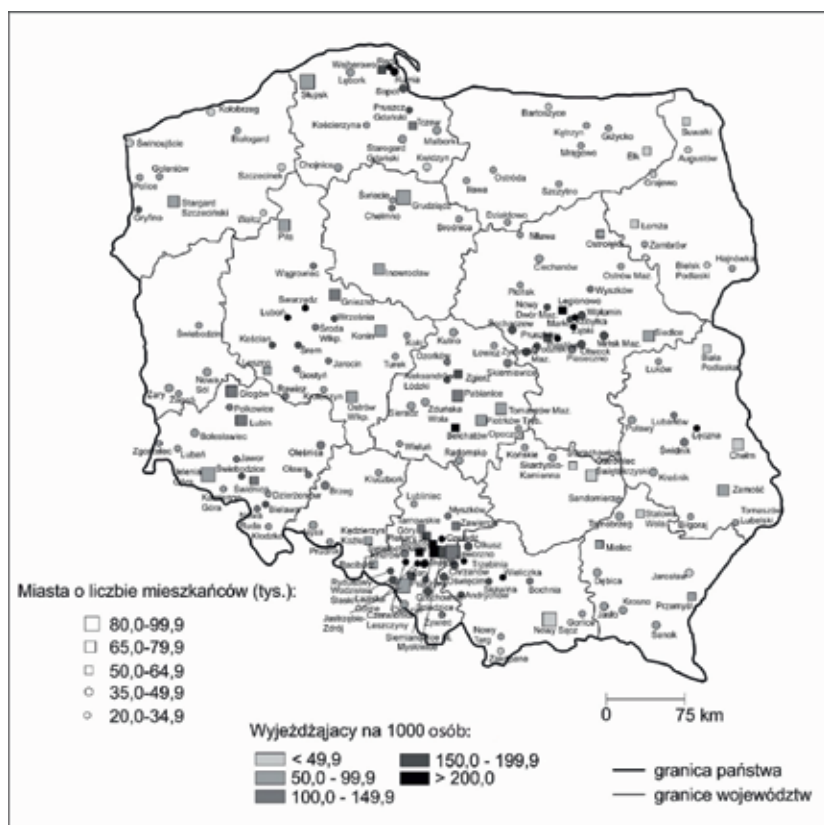
Tab. 1. Dojazdy do pracy ogółem według województw w Polsce w 2011 r.

Województwo	Liczba osób wyjeżdżających do pracy	Liczba osób przyjeżdżających do pracy	Saldo przyjazdów i wyjazdów	Iloraz przepływów
dolnośląskie	207 586	213 708	6 122	1,03
kujawsko-pomorskie	120 380	110 268	-10 112	0,92
lubelskie	122 859	104 927	-17 932	0,85
lubuskie	82 202	64 030	-18 172	0,78
łódzkie	206 978	144 634	-62 344	0,70
małopolskie	207 417	263 024	55 607	1,27
mazowieckie	343 130	434 843	91 713	1,27
opolskie	64 617	70 079	5 462	1,08
podkarpackie	193 308	173 833	-19 475	0,90
podlaskie	54 376	38 606	-15 770	0,71
pomorskie	140 792	158 719	17 927	1,13
śląskie	445 444	446 625	1 181	1,00
świętokrzyskie	91 516	73 744	-17 772	0,81
warmińsko-mazurskie	83 943	64 292	-19 651	0,77
wielkopolskie	310 156	321 543	11 387	1,04
zachodniopomorskie	83 395	75 224	-8 171	0,90

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Zróżnicowanie przestrzenne dojazdów do pracy miast średniej wielkości w Polsce

Wartość wskaźnika wyjazdów na 1000 osób informuje o natężeniu tych przepływów. Dla miast średnich jego wartość w 2011 r. wahała się od 21,1 (Świnoujście) do 270,5 (Swarzędz), przy średniej wartości równej 110,7. Małe przepływy ludności w zakresie wyjazdów do pracy dotyczą miast średnich województwa podlaskiego (5 jednostek) i zachodniopomorskiego (4). W drugiej kategorii (50,0–99,9) znalazło się najwięcej średnich miast – aż 44,6% ogółu. W grupie miast o największym odpływie ludności zdecydowanie dominują miasta województwa śląskiego (7) oraz mazowieckiego (4). Graficzna analiza wskaźnika wyjazdów dowiodła, iż największe natężenie wyjazdów charakteryzuje średnie miasta satelity miast dużych – Warszawy, Krakowa, Poznania i Gdańska, jak również zaznaczają się w okolicach Łodzi, Wrocławia i Lublina. Na Górnym Śląsku występuje największe nagromadzenie miast średnich o najwyższych wartościach wskaźnika wyjazdów. Reszta Polski charakteryzuje się niższym natężeniem tych wyjazdów (ryc. 1).



Ryc. 1. Liczba wyjeżdżających do pracy na 1000 osób w wieku produkcyjnym w miastach średniej wielkości w Polsce (W_w)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS i wyników NSP 2011

Większe zróżnicowanie ma przestrzenny układ wskaźnika przyjazdów do pracy (ryc. 2). Średnia jego wartość dla ogółu miast średnich wynosi 129,5, przy czym wartości te wahały się od 18,1 dla Świnoujścia do 762,0 dla Polkowic. W klasie o najmniejszej mobilności przestrzennej w zakresie dojazdów do pracy dominują średnie miasta województwa podlaskiego (5). W grupie miast o najwyższym wskaźniku przyjazdów najwięcej natomiast było miast województwa śląskiego (6) oraz podkarpackiego i małopolskiego (po 5). Większe przepływy w zakresie przyjazdów do pracy notują miasta województw małopolskiego, podkarpackiego i wielkopolskiego, a przeciętnie województw pomorskiego, dolnośląskiego, łódzkiego, lubelskiego i świętokrzyskiego. Pozostałe województwa cechują się niskim wskaźnikiem przyjazdów. Warto podkreślić, iż wśród miast Górnego Śląska zaznacza się znaczne zróżnicowanie pod względem wartości tego wskaźnika przyjazdów, choć województwo to wypada przeciętnie na tle pozostałych.



Ryc. 2. Liczba przyjeżdżających do pracy na 1000 osób w wieku produkcyjnym w miastach średniej wielkości w Polsce (W_p)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS i wyników NSP 2011



Ryc. 3. Saldo przepływów w zakresie dojazdów do pracy dla miast średniej wielkości w Polsce (W_{sp})
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS i wyników NSP 2011

Porównując wartości wskaźnika wyjazdów i przyjazdów otrzymano wskaźnik salda przepływów. Niespełna 40% miast średnich charakteryzowało się ujemnym saldem przepływów w zakresie dojazdów do pracy, czyli nadwyżką wyjeżdżających nad przyjeżdżającymi. Ogół miast średnich odznaczał się niskim dodatnim saldem wynoszącym 18,8. Wskaźnik salda przepływów wahał się od -180,7 dla Lubonia do 657,0 dla Polkowic. W grupie o najniższych wartościach wskaźnika dominują miasta województw śląskiego (9) i mazowieckiego (6). Natomiast wśród miast w najlepszym położeniu przeważają miasta województw południowych podkarpackiego (7) i małopolskiego (6). W znacznej mierze obraz wskaźnika salda przepływów w zakresie dojazdów do pracy jest zbieżny z obrazem wskaźnika wyjazdów. Miasta średnie w pobliżu dużych charakteryzują się ujemnym saldem. Bliskość tych ośrodków ma zasadniczy wpływ, gdyż są one bardziej atrakcyjnym rynkiem pracy niż miasta średnie (ryc. 3).

Pod względem wskaźnika ilorazu przepływów polskie miasta średnie w 2011 r. prezentowały w miarę jednorodny poziom (ryc. 4). Średnio na jedną osobę



Ryc. 4. Iloraz przepływów w zakresie dojazdów do pracy dla miast średniej wielkości w Polsce (W_{ip}).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS i wyników NSP 2011

wyjeżdżającą przypadało 1,5 przyjeżdżających. Wartości tego wskaźnika wahały się między 0,2 dla Legionowa, Czerwonki-Leszczyny, Piastowa i Bielawy do 7,3 dla Polkowic. W przypadku aż 38% miast średnich wyjazdy do pracy nie były rekompensowane przez przyjazdy. Dotyczyło to głównie województw: śląskiego (14), mazowieckiego (13), łódzkiego (8), wielkopolskiego (7), dolnośląskiego (6) oraz pomorskiego i zachodniopomorskiego (po 5). Żadne z miast średnich województwa podkarpackiego i świętokrzyskiego nie znalazło się w klasie o wartości wskaźnika ilorazu przepływów poniżej 1,0. Liczną zaś była kategoria miast o wskaźniku między 1,0 a 1,9, skupia bowiem niemal 40% wszystkich miast średnich. Zdecydowanie wśród miast zaliczonych do tej klasy (o najlepszej sytuacji) dominowały miasta średnie województwa podkarpackiego. Na 9 miast tej grupy, aż 5 leżało właśnie tam. Pod tym względem korzystnie prezentowały się też miasta średnie województwa małopolskiego, a także świętokrzyskiego. W pozostałych województwach były jedynie pojedyncze miasta o najkorzystniejszej sytuacji pod względem ilorazu przepływów w zakresie dojazdów do pracy.

W analizie uwzględniono również kategorie miast w zależności od liczby ludności, hierarchii w krajowym systemie osadniczym, relacji funkcji usługowej i przemysłowej oraz relacji funkcji usługowej rynkowej i nierynkowej (tab. 2). Najwyższy współczynnik wyjazdów dotyczył w 2011 r. miast o liczbie ludności 20–64,9 tys., zdecydowanie niepowiatowych, centrów przemysłu i rynkowych usług. Wyraźnie mniej ludności do pracy wyjeżdżało z miast 65,0–99,9 tys., dawnych stolic województw, ośrodków przemysłowo-usługowych i rynkowych usług. Natomiast najwyższe przyjazdy do pracy notowały miasta o liczbie ludności 20–50 tys. i 80,0–99,9 tys., a także ośrodki powiatowe, miasta przemysłowe i przemysłowo-usługowe oraz centra rynkowych usług. Najmniejsze przyjazdy i wyjazdy do pracy dotyczyły miast średnich między 65,0 a 79,9 tys. ludności. Ponadto, niższe przyjazdy notowały zdecydowanie miasta nie powiatowe i ośrodki usługowe, w tym nierynkowe. Najwyższe saldo przepływów dotyczyło miast średniej wielkości powyżej 80,0 tys. mieszkańców, dawnych stolic województw, przemysłowych i przemysłowo-usługowych oraz ośrodków nierynkowo-rynkowych. Natomiast najmniej korzystny bilans miały miasta średnie od 50,0 do 64,9, niepowiatowe, ośrodki usługowe i rynkowe. Współczynnik ilorazu przepływów wskazuje, iż najbardziej atrakcyjnym rynkiem pracy wśród miast średnich są jednostki powyżej 80,0 tys. mieszkańców, dawne stolice województw, przemysłowe i przemysłowo-usługowe oraz nierynkowo-rynkowe i rynkowo-nierynkowe. Najsłabiej pod tym względem wypadają miasta średnie o liczbie mieszkańców 65,0–79,9 tys., niepowiatowe, usługowe i rynkowe.

Tab. 2. Średnie wartości wskaźników mobilności w zakresie dojazdów do pracy miast średniej wielkości w Polsce

Kategorie miast średnich		W_w	W_p	W_{sp}	W_{ip}
miasta średnie razem		110,7	129,5	18,8	1,50
miasta według liczby mieszkańców	80,0–99,9 tys.	76,2	127,9	51,7	1,83
	65,0–79,9 tys.	63,0	95,5	2,5	1,16
	50,0–64,9 tys.	116,6	107,2	-9,4	1,36
	35,0–49,9 tys.	105,4	135,5	30,1	1,64
	20,0–34,9 tys.	117,6	139,3	21,7	1,50
miasta według hierarchii administracyjnej	dawne stolice województw (1975–1998)	65,2	118,3	53,1	1,84
	miasta na prawach powiatu	93,4	120,8	27,3	1,56
	powiatowe	100,4	136,1	35,7	1,64
	niepowiatowe	194,6	99,6	-95,0	0,54
miasta według proporcji funkcji przemysłowej i usługowej	przemysłowe	123,3	170,1	46,7	1,82
	przemysłowo-usługowe	98,5	145,3	46,8	1,83
	usługowo-przemysłowe	111,9	117,3	5,5	1,30
	usługowe	110,7	105,2	-5,5	1,28
miasta według proporcji funkcji usługowej rynkowej i nierynkowej	rynkowe	166,8	158,4	-8,4	1,27
	rynkowo-nierynkowe	105,5	121,0	15,5	1,53
	nierynkowo-rynkowe	96,1	131,6	35,5	1,62
	nierynkowe	106,3	113,4	7,1	1,35

Źródło: Opracowanie własne

Podsumowanie

Co czwarty mieszkaniec Polski w 2011 r. dojeżdżał do pracy poza gminę swojego zamieszkania. Rozpatrując miasta średniej wielkości w Polsce w układzie województw zauważa się, iż ich sytuacja różniła się od ogółu miast w Polsce. Największe przyjazdy i wyjazdy do pracy dotyczyły, co prawda województw zamożniejszych, jednak województwo mazowieckie, które dla ogółu miast wykazało najwyższe wartości współczynnika ilorazu przepływów, w przypadku swych miast średnich, wykazało najniższy wskaźnik (0,87). Deficyt przyjazdów w stosunku do wyjazdów do pracy dotyczył również województwa podlaskiego (0,95). Pozostałe województwa pod tym względem wypadły zdecydowanie lepiej, przy czym największa nadwyżka dotyczyła miast średnich województw: podkarpackiego (3,96) i świętokrzyskiego (2,63), które to przy rozpatrywaniu ogółu miast znajdowały się poniżej wartości granicznej 1,00. Tabela 3 zawiera zestawienie wszystkich ujętych w analizie wskaźników mobilności w zakresie dojazdów do pracy dla miast średnich w Polsce.

Tab. 3. Średnie wartości wskaźników mobilności ludności w zakresie dojazdów do pracy miast średniej wielkości według województw

Jednostka	W_w	W_p	W_{sp}	W_{ip}
dolnośląskie	109,5	149,2	39,7	1,53
kujawsko-pomorskie	70,0	106,9	36,8	1,72
lubelskie	84,6	118,2	33,6	1,77
lubuskie	74,7	132,0	57,3	1,83
łódzkie	107,6	109,4	1,9	1,21
małopolskie	130,0	209,0	79,1	2,23
mazowieckie	148,3	101,7	-46,7	0,87
opolskie	88,2	98,3	10,0	1,17
podkarpackie	59,5	229,5	169,9	3,96
podlaskie	49,7	43,2	-6,6	0,95
pomorskie	119,0	124,8	5,8	1,32
śląskie	161,9	139,3	-22,5	1,03
świętokrzyskie	63,4	172,3	108,9	2,63
warmińsko mazurskie	65,3	75,9	10,6	1,14
wielkopolskie	128,9	148,5	19,6	1,48
zachodniopomorskie	72,2	66,6	-5,6	1,16

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS i wyników NSP 2011

Analiza powyższa dowiodła, iż Polacy są mobilnym narodem, jednak zmiana miejsca pracy nie wiąże się jednocześnie ze zmianą miejsca zamieszkania. Przeprowadzka jest zbyt droga i niejednokrotnie bardziej kalkuluje się dojeżdżać, niż kupować nowe mieszkanie lub wynajmować jakieś w miejscowości – miejscu pracy. Należy jednak mieć na uwadze, iż takie stałe dojazdy źle odbijają się na zdrowiu i życiu rodzinnym. Niewątpliwie na mobilność zasadniczy wpływ ma poprawa infrastruktury drogowej, przez co zmniejsza się czas dojazdu. Pod względem atrakcyjności rynku pracy miasta średnie zdecydowanie pozostają w cieniu dużych. Bliskość miast

dużych oraz dogodne połączenia decydują o tym, że największe przepływy ludności z miast średniej wielkości istnieją w obrębie największych aglomeracji w Polsce. Miasta średnie – satelity największych, cechują się ujemnym saldem przepływów. W obszarach peryferyjnych, tam gdzie nie ma takiej konkurencji, saldo przepływów charakteryzuje się dodatnimi wartościami. Generalnie, atrakcyjność miast średnich w Polsce, mierzona ilorazem wahadłowych przepływów, znajduje się na zbliżonym niskim poziomie. Korzystniejsza jest sytuacja miast średnich w województwach podkarpackim i małopolskim, a także w świętokrzyskim.

Literatura/References

- Berg van den, L., Drewett, R., Klaassen, L.H., Rossi, A., Vijverbeg, C.H.T. (1982). *Urban Europe. A Study of Growth and Decline*. Oxford: Pergamon Press.
- Berry, B.J.L. (1964). Cities as System Within Systems of Cities. *Papers (and Proceedings) of the Regional Science Association*, 13, 147–163.
- Boustedt, O. (1970). Stadtregionen, Akademie für Raumforschung u. Landesplanung: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Hannover.
- Bul, R. (2013). Migracje wahadłowe mieszkańców aglomeracji poznańskiej w okresie intensywnej suburbanizacji. Rozprawa doktorska, Poznań, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.
- Dziewoński, K. (1977). Rozmieszczenie i migracje ludności a system osadniczy Polski Ludowej. *Prace Geograficzne*, 117, 191–225.
- Hall, P., Hay, D. (1980). *Growth Centres in the European Urban System*. Heinemann Educational Books, London.
- Informacja o wynikach badania przepływów ludności związanych z zatrudnieniem w Polsce. (2009). Główny Urząd Statystyczny.
- Klapka, P., Frantál, B., Halás, M., Kunc, J. (2010). Spatial organisation: development, structure and approximation of geographical systems. *Moravian Geographical Reports*, 3/2010, 53–66.
- Korcelli, P. (1981). Regiony miejskie w systemie osadniczym Polski. W: K. Dziewoński, P. Korcelli (red.), *Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce*, *Prace Geograficzne IGIPZ PAN*, 140, 189–212.
- Kruszka, K. (2010). Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem. Poznań: Główny Urząd Statystyczny Urząd Statystyczny w Poznaniu.
- Kunzmann, K.R. (2010). Medium-sized Towns, Strategic Planning and Creative Governance in the South Baltic Arc. *Making Strategies in Spatial Planning Urban and Landscape Perspectives*, 9, 27–45.
- Lijewski, T. (1967). Dojazdy do pracy w Polsce. *Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN*, 15, Warszawa.
- Rakowska, J. (2014). Codzienne dojazdy do pracy jako ekonomiczne kryterium rządowych klasyfikacji i delimitacji obszarów. *Studia Regionalne i Lokalne*, 3(57), 46–59.
- Śleszyński, P. (2011). Identyfikacja i ocena powiązań funkcjonalnych. W: P. Śleszyński (red.), *Znaczenie ośrodków miejskich oraz ich hierarchicznych powiązań dla regionalnego i lokalnego rozwoju ekonomicznego i społecznego Polski Wschodniej*, PAN Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego, Ekspertyza wykonana na

- zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego na potrzeby aktualizacji Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020, Warszawa, 59–83.
- Śleszyński, P. (2012). Struktura przestrzenna dojazdów pracowniczych w Polsce w 2006 r. W: R. Rosik, R. Wiśniewski (red.), *Dostępność i mobilność w przestrzeni*, IGI GP PAN, Warszawa, 23–34.
- Tacoli, C. (1998). Rural-urban interactions: a guide to the literature. *Environment and Urbanization*, 10(1), 147–166.
- Wiśniewski, R. (2012). Codzienne dojazdy do pracy – metodyczne aspekty badania wielkości i struktury dojazdów na przykładzie Białegostoku. *Studia Regionalne i Lokalne*, 3(49), 50–64.
- Zborowski, A. (2005). Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa). Kraków, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.
- Zborowski, A. (2009). Zmiany zasięgu oddziaływania miast w Polsce w okresie transformacji systemowej, na przykładzie dojazdów do pracy. W: Z. Górka, A. Zborowski (red.), *Człowiek i rolnictwo*, Kraków, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, 249–262.
- Zborowski, A. (2011). Changes in the Range of Influence of Medium-size Towns in South-eastern Poland in the Turn of the 21st Century. W: A. Runge, A. Kluczabski (red.), *Medium-size Towns of Central-eastern Europe in the Period of Economic System Transformation and Social Changes*, Kharkiv, Publishing House ADNDU, 117–133.

Opisowa notka biograficzna o autorze: doktorantka, Uniwersytet Jagielloński, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Zakład Geografii Ludności, Osadnictwa i Rolnictwa. Jej zainteresowania badawcze skupiają się wokół zagadnień związanych z regionami miejskimi, w szczególności wyznaczania stref dojazdów do pracy, edukacji.

Biographical note of author: Ph.D. student, Jagiellonian University, Institute of Geography and Spatial Management, Department of Geography of Population, Settlement and Farming. Her research interests are: urban regions, in particular commuting zones, commuting to education.

Monika Panecka-Niepsuj, mgr
Uniwersytet Jagielloński
Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej
Zakład Geografii Ludności, Osadnictwa i Rolnictwa
ul. Gronostajowa 7
30–387 Kraków
monika.panecka@gmail.com