

2015



Wojewódzki Urząd Pracy
w Krakowie

Dojazdy do pracy w województwie małopolskim 2006–2011



Dojazdy do pracy w województwie małopolskim 2006-2011



Opracowanie powstało na zlecenie Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Krakowie, w ramach projektu Małopolskie Obserwatorium Rynku Pracy i Edukacji.

Autor:

dr Robert Guzik – Zakład Rozwoju Regionalnego, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński

Zespół redakcyjny:

Marcin Węgrzyn

Agata Chrześcijanek

Ewa Guzik

Copyright by Wojewódzki Urząd Pracy w Krakowie

Kopiowanie i rozpowszechnianie może być dokonywane z podaniem źródła.

ISBN: 978-83-63961-30-5

Wydawca:

Wojewódzki Urząd Pracy w Krakowie

pl. Na Stawach 1

30-107 Kraków

tel.: 12 428 78 70

faks: 12 422 97 85

kancelaria@wup-krakow.pl

www.wup-krakow.pl

Layout środka publikacji:

Robert Krzeszowiak, www.robuska.com

Skład i opracowanie graficzne:

LOOZ DESIGN Tomasz Merwart, www.looz-design.pl

Publikacja jest dystrybuowana bezpłatnie.

Kraków 2015

Spis treści

I. Cel, zakres i metody badania	5
1.1 Dojazdy do pracy: wprowadzenie	5
1.1.1 Dojazdy do pracy do 1989 roku i ich badania	5
1.1.2 Badania dojazdów do pracy po transformacji ustrojowej 1989 roku	6
1.1.3 Gospodarcze i społeczne uwarunkowania dojazdów do pracy	6
1.1.4 Dojazdy do pracy jako wskaźnik powiązań funkcjonalnych	7
1.1.5 Dojazdy do pracy i funkcjonowanie rynków pracy a dostępność przestrzenna	8
1.2 Cel i zakres badania	9
1.2.1 Cel i pytania badawcze	9
1.2.2 Zakres przestrzenny i czasowy badań	10
1.3 Źródła danych i metody badania	10
1.3.1 Badanie dojazdów do pracy GUS 2006	10
1.3.2 Badanie dojazdów do pracy GUS 2011	11
1.3.3 Terminy i pojęcia	12
1.3.4 Wskaźniki	12
1.3.5 Metody analizy	13
II. Dojazdy do pracy w Małopolsce na tle innych regionów kraju	15
2.1 Dojazdy w 2006 roku	15
2.2 Dojazdy w 2011 roku	18
2.2.1 Liczba osób dojeżdżających i jej dynamiczny wzrost	18
2.2.2 Skala i natężenie dojazdów według województw	19
2.2.3 Natężenie dojazdów w układzie gmin	20
2.2.4 Przepływy międzyregionalne	22

2.2.5 Płeć i wiek dojeżdżających	23
III. Przestrzenne zróżnicowanie skali i natężenia dojazdów w województwie małopolskim w latach 2006–2011	25
3.1 Skala i natężenie dojazdów w Małopolsce	25
3.1.1 Przyjeżdżający do pracy	25
3.1.2 Wyjeżdżający do pracy	27
3.2 Dynamika i kierunek zmian dojazdów do pracy w latach 2006–2011	30
3.2.1 Dynamika wyjazdów do pracy	30
3.2.2 Dynamika przyjazdów do pracy	32
IV. Najważniejsze ośrodki dojazdów do pracy w Małopolsce w 2011 roku i delimitacja rynków pracy	35
4.1 Dojazdy do Krakowa	35
4.2 Dojazdy do pozostałych ośrodków	38
4.3 Dojazdy do ośrodków w województwie śląskim	46
V. Podsumowanie	49
Bibliografia	51
Spis map	53
Spis tabel	54
Spis wykresów	55

I. Cel, zakres i metody badania

1.1 Dojazdy do pracy: wprowadzenie

Jedną z najczęstszych i najbardziej regularnych form mobilności człowieka są przepływy związane z zatrudnieniem, określane w literaturze mianem dojazdów do pracy. Jednocześnie są one najważniejszym i najbardziej widocznym przejawem powiązań przestrzenno-funkcjonalnych, jakie występują między różnymi miejscowościami, gminami, powiatami lub innymi typami regionów. Dzięki temu dojazdy do pracy są istotnym przedmiotem nie tylko dociekań naukowych, ale też planowania przestrzennego czy zarządzania na różnych szczeblach administracji.

1.1.1 Dojazdy do pracy do 1989 roku i ich badania

Badania dotyczące dojazdów do pracy w Polsce mają stosunkowo długą tradycję. Do roku 1989 powstało kilkaset studiów poświęconych temu zagadnieniu - przegląd tych prac i krytyczne omówienie zawiera ją m.in. opracowania T. Lijewskiego (1967), A. Gawryszewskiego (1974), J. Dziechciuchowicza (1979) oraz J. Kitowskiego (1988). Popularność tematu wynikała z jego ważkości dla praktyki gospodarczej, gdzie procesy industrializacji i powstawanie nowych ośrodków przemysłowych wymuszały znaczące przepływy migracyjne i w zakresie dojazdów do pracy. Do tego dochodziła niska wydajność pracy, która generowała olbrzymi popyt na siłę roboczą, który przy słabości budownictwa mieszkaniowego w miastach mógł być zaspakajany przez dojazdy pracowników z obszarów wiejskich. Tutaj warto wspomnieć o słabym, rozproszonym i niskotowarowym rolnictwie indywidualnym, które wymuszało - zwłaszcza na obszarach z małymi gospodarstwami i gorszymi warunkami naturalnymi dla rolnictwa - dwuzawodowość i istnienie dużej grupy tzw. chłoporobotników. Ten ostatni czynnik miał szczególne znaczenie w Polsce południowej - szczególnie na terenach, które kiedyś wchodziły w skład zaboru austriackiego (duże rozproszenie i mała powierzchnia gospodarstw). Dlatego w tym czasie, poza strefami dojazdów do dużych miast, właśnie obszary obecnych województw podkarpackiego i małopolskiego odznaczały się na tle Polski najwyższą intensywnością dojazdów do pracy. Badanie tych zjawisk było wówczas dość proste, gdyż sprzyjała temu zarówno organizacja statystyki publicznej (dane o dojazdach były zbierane przy okazji powojennych spisów powszechnych), jak i dostępność danych o zatrudnieniu (przekazywały je przedsiębiorstwa). Warto wskazać, że w tym czasie dojazdy były traktowane jako swego rodzaju zło konieczne, marnotrawstwo czasu i środków dojeżdżających, a także zasobów gospodarki. Pisano o nich jako manifestacji stanu nierównowagi przestrzennej, którą miały niwelować migracje i postępująca urbanizacja. Nierównowaga ta dotyczyła przede wszystkim liczby mieszkań i miejsc pracy, ale także szans życiowych i poziomu wy-

nagrodzeń. W 1983 roku poza miejsce swojego zamieszkania dojeżdżało 3,03 mln osób (Kitowski 1988), a więc nieco ponad ćwierć (26,7%) ogółu zatrudnionych w gospodarce społecznej. Wśród dojeżdżających dominowali mężczyźni (dwie trzecie), z czego większość miała od 20 do 34 lat. Z uwagi na fakt, że dojeżdżano głównie z obszarów wiejskich do pracy w przemyśle, a na drugim miejscu do pracy w budownictwie, to przemieszczenia obejmowały głównie osoby o wykształceniu zawodowym i zajmujące niższe stanowiska. Osiąganie wyższego statusu zawodowego najczęściej wiązało się z możliwością rozwiązania kwestii mieszkaniowej i przeprowadzenia się do miasta.

1.1.2 Badania dojazdów do pracy po transformacji ustrojowej 1989 roku

Po przemianach ustrojowych w 1989 roku kierunki dojazdów i ich skala uległy przekształceniom. Zmieniła się też charakterystyka społeczno-demograficzna dojeżdżających. Niewykształceni chłoporobotnicy w pierwszej kolejności byli obejmowani zwolnieniami grupowymi i redukcjami zatrudnienia, a dodajmy, że to właśnie duże przedsiębiorstwa państwowe, które kiedyś były celem masowych dojazdów, najboleśniej zostały dotknięte przez transformację ustrojową. Niestety od 1989 do 2006 roku przemieszczenia związane z miejscem zatrudnienia w wymiarze ogólnopolskim nie były przedmiotem szerszego zainteresowania ze strony służb statystyki publicznej (Kruszka 2010). Ich analizy w okresie transformacji bazowały na wyrwykowych danych, zbieranych dla ograniczonych obszarów, z wykorzystaniem tradycyjnych metod ankietowych (Śleszyński 2012). Zmieniło się to w 2006 roku, w którym szeroko zakrojone badania omawianego zjawiska przeprowadził Główny Urząd Statystyczny (GUS). Zostały one powtórzone w 2011 roku. I właśnie z tej drugiej edycji pochodzą dane, na których oparte jest niniejsze opracowanie. Charakterystykę badań GUS zawarto w rozdziale 1.3, przy okazji opisu źródeł danych.

Dostępność danych GUS dotyczących dojazdów do pracy zaowocowała pojawieniem się wielu opracowań na nich bazujących i omawiających zjawisko w różnych skalach przestrzennych - kraju (np. Śleszyński 2012) bądź regionów (np. Guzik, Wiedermann 2012, Guzik i in. 2014; Śleszyński 2013; Wiśniewski 2013). Do tej drugiej grupy należy także zaliczyć niniejsze opracowanie.

1.1.3 Gospodarcze i społeczne uwarunkowania dojazdów do pracy

Po 1989 roku zmianie uległy nie tylko kierunki, skala i charakterystyki dojazdów, ale także dyskurs i narracja w opisie i interpretacji zjawiska. Dojazdy nie są już bolączką i słabością gospodarki, a raczej jej naturalnym stanem. Czasem wręcz interpretuje się je jako przejaw jej żywotności i rozwoju. Przemiany jakie zachodzą w gospodarce i na rynkach pracy (związane z odejściem od modelu stałej i jedynej posady przez cały okres życia zawodowego, a także pojawianiem się nowych zawodów i koniecznością nie tylko podnoszenia kwalifikacji, ale także przekwalifikowania się) są tylko jednym z czynników rodzących popyt na pracowniczą mobilność. Innym istotnym czynnikiem jest wzrastająca koncentracja działalności, zwłaszcza w sektorze nowoczesnych usług. Jej przejawem jest postępująca metropolizacja przestrzeni, a za nią wzrost znaczenia oraz rozwój ilościowy i jakościowy ośrodków metropolitalnych. Nie wchodząc tutaj w szczegółowy opis tego procesu, należy tylko za głównymi przedstawicielami tzw. nowej geografii ekonomicznej, np. noblistą P. Krugmanem (Eckey, Kosfeld 2004), stwierdzić, że jest to proces, który jest korzystny i trudny do zatrzymania. Jakiegokolwiek próby ograniczania przestrzennej koncentracji działalności gospodarczej nie dość, że nie przyniosą oczekiwanych efektów, to jeszcze mogą się przyczyniać do ograniczenia wzrostu gospodarczego całego kraju prowadzącego taką politykę regionalną. To co należy robić, to integrować miejsca o szybkim rozwoju (metropolie) z obszarami peryferyjnymi, tak aby mogła zachodzić konwergencja w poziomie życia, a nie poziomie rozwoju gospodarczego (Domański 2010). Jeśli tak, to wzrost metropolii, a co za tym idzie całych obszarów metropolitalnych, dla których są one biegunem wzrostu, będzie generował coraz większe dojazdy. Z jednej strony koncentracja powoduje wzrost cen nieruchomości, czyli eroduje możliwości stałych migracji (koszty mieszkania), z drugiej strony rosnąca specjalizacja i efektywność wiąże się z wyższym poziomem wynagrodzeń, czyli wzrostem atrakcyjności dojazdów nawet z większych odległości. Coraz większa skala dojazdów na danym kierunku wiąże się z poprawą zakresu i jakości transportu publicznego. Dzięki inwestycjom infrastrukturalnym poprawia się również dostępność drogowa. Wszystko to ułatwia przemieszczenia i generuje zwiększenie ich skali.

Nie bez znaczenia pozostają tutaj procesy wzrostu mobilności przestrzennej, które umożliwiła masowa motoryzacja oraz organizacja nowoczesnych systemów transportu zbiorowego (Urry 2009). Jest w tym pewien paradoks, gdyż jak zauważa S. Hanson (1995) motoryzacja i mobilność pozwoliły na rozproszenie i oddalenie miejsc pracy i zamieszkania. Tym samym wygenerowały dodatkowe przemieszczenia, choćby

przez sam fakt fragmentaryzacji przestrzeni, którą pocięto trudno przekraczalnymi barierami w postaci linii kolejowych, sieci autostrad itp. Tym samym zwiększyły się odległości do różnych istotnych miejsc dla miast i życia człowieka.

Czynnikiem wzmagającym skalę dojazdów są przemiany funkcjonalne obszarów wiejskich. Działalność rolnicza nie wiąże się obecnie z dużym zapotrzebowaniem na pracowników. Postępująca modernizacja i mechanizacja pracy w rolnictwie sprawiła, że znajduje w nim zajęcie zaledwie kilka procent mieszkańców wsi. Pozostali zmuszeni są do jego szukania w innych sektorach, co najczęściej wiąże się z dojazdami poza własną miejscowość.

Innego rodzaju bodźcem wzmagającym skalę dojazdów do pracy są procesy suburbanizacji osadniczej i gospodarczej, zresztą silnie splecione z trendami wzmiankowanymi powyżej. Wzrost poziomu życia i zamożności społeczeństw wraz z aktywnością różnego typu „akwizytorów marzeń” reprezentujących interesy deweloperów, pośredników nieruchomości, kredytodawców czy branży budowlanej, ale także wietrzących dobry interes samorządów podmiejskich gmin, spowodowały w większości krajów wysoko-rozwiniętych bardzo silną presję suburbanizacyjną. W Polsce procesy te zaznaczały się silniej dopiero w latach 90. XX wieku, a swoje apogeum osiągnęły w latach boomu budowlanego z lat 2007–2008. Niektóre gminy podmiejskie od 1989 roku zwiększyły liczbę mieszkańców nawet dwukrotnie, podczas gdy większość miast centralnych w tym czasie odnotowało ich spadek. Suburbanizacji osadniczej towarzyszy suburbanizacja gospodarcza, tyle że ta generuje odwrotny kierunek dojazdów, tym razem z miasta na wieś. Ma ona związek z rozwojem stref podmiejskich (suburbanizacja osadnicza), a także z wypychaniem z miast centralnych wielu działalności, które były tam albo środowiskowo uciążliwe, albo nieopłacalne. Jako przykład można podać migrację wielu zakładów przemysłowych, które przeniosły się z Krakowa do podmiejskich gmin – jak choćby fabryka cukiernicza Wawel (wyprowadzka do Dobczyc), czy też producent nakrętek Whitecap (do Niepołomic). Innym aspektem suburbanizacji gospodarczej, a zarazem zmian w organizacji handlu, jest rozwój wielkopowierzchniowych centrów handlowych, które z racji lepszej dostępności terenów i łatwiejszego dojazdu lokują się na obrzeżach miast lub na terenie sąsiadujących gmin. Sztandarowymi przykładami w Polsce są podwarszawskie Janki, podwrocławskie Kobierzyce czy podkrakowska Modlniczka (Centrum Handlowe Futura Park). Każde takie centrum to kilkaset dojeżdżających do pracy osób, przy czym tylko kilka procent z nich mieszka w gminie, na terenie której położony jest kompleks. Innym typem dużego pracodawcy, który pojawił się w przestrzeni podmiejskiej, są centra logistyczne, które jeszcze dwadzieścia lat temu były zupełnie nieobecne w krajobrazie gospodarczym. Ich pojawienie się i obecność wprost wynikają z opisanych wyżej procesów, na przykład metropolizacji czy wzrostu mobilności, a także coraz większego usieciowienia gospodarki i społeczeństw. Można tutaj odwołać się do koncepcji społeczeństwa sieci Manuela Castellsa (2007), ale także do koncepcji postfordowskiej organizacji produkcji (zob. Domański 1992), zakładającej rezygnację z magazynowania wyrobów i materiałów na rzecz ich ciągłych dostaw w systemie just-in-time. Temu z kolei towarzyszą przemiany w podziale modalnym transportu z erozją roli kolei na rzecz bardziej elastycznego transportu samochodowego. W rezultacie powstają dodatkowe miejsca pracy, których zapełnienie rodzi w wielu przypadkach konieczność dojazdu pracownika do siedziby firmy.

1.1.4 Dojazdy do pracy jako wskaźnik powiązań funkcjonalnych

Omawiając różne generalne prawidłowości związane z zagadnieniem dojazdów, nie można pominąć ich hierarchicznego charakteru. Zwracali na to uwagę i badali takie zależności m.in. Korcelli et al (1981), wyróżniając w Polsce pięć poziomów hierarchicznych. Analizując dojazdy do pracy ustalono relacje nadrzędności–podrzędności między pięcioma poziomami jednostek osadniczych. Generalnie dojazdy zachodzą w górę takiej struktury, w której mieszkańcy jednostek zajmujących najniższy szczebel hierarchii przemieszczają się do jednostek położonych wyżej na drabinie hierarchii. Przepływy w drugą stronę są sporadyczne i stanowią ułamek wszystkich dojazdów. Współcześnie można do tego dodać obserwację, że o ile przepływy w górę hierarchii wciąż dominują, to te w dół hierarchii lub w kierunku peryferii są związane z kiedyś mało istotnymi, a dzisiaj coraz powszechniejszymi dojazdami specjalistów, managerów czy wyższych urzędników.

Z hierarchicznością przemieszczeń, a także z faktem, że ilustrują one faktyczne powiązania i relacje w sieci osadniczej, wiąże się wykorzystanie wskaźnika dojazdów do delimitacji obszarów funkcjonalnych. **Funkcjonalny obszar miejski (FOM)** to przestrzeń, jaką tworzy miasto wraz z jego strefą zewnętrzną. Strefa ta charakteryzuje się największą gęstością sieci powiązań i różnych relacji gospodarczych, społecznych i międzyludzkich oraz tworzy z miastem funkcjonalnie jeden organizm (Guzik 2014). Można ją zaobser-

wować wokół niemal każdego ośrodka miejskiego. Obecnie każdy zamieszkały przez człowieka fragment przestrzeni geograficznej podlega jakiemuś oddziaływaniu miast, a siła tego oddziaływania jest wprost proporcjonalna do wielkości miejscowości i jej znaczenia, a odwrotnie proporcjonalna do odległości od niej. Jeśli podzielimy całą geograficzną przestrzeń między obsługujące ją ośrodki miejskie, to otrzymamy **regiony miejskie**, określane także jako obszary obsługi miast. Natomiast tę część regionu miejskiego, gdzie gęstość relacji jest najwyższa, nazywamy właśnie funkcjonalnym obszarem miejskim (FOM). Wyznaczanie FOM, w którym wskaźnik dojazdów do pracy odgrywa kluczową rolę, nabiera w ostatnich latach szczególnego znaczenia w związku ze zmianą filozofii polityki regionalnej. FOM z regionów o znaczeniu poznawczym stały się regionami o znaczeniu praktycznym – narzędziami działania i realizacji polityki regionalnej. Uznano, że nie da się skutecznie prognozować rozwoju, ani nim zarządzać, jeśli będziemy myśleć o przestrzeni i relacjach, jakie w niej zachodzą, w ciasnym gorsecie granic administracyjnych. W przypadku wielu procesów i zjawisk lepiej rozważać i analizować, a potem planować i wdrażać różne działania właśnie w obrębie obszarów funkcjonalnych. Relacyjne myślenie próbujące uchwycić złożoność współczesnego świata jest też przejawem rosnącej refleksyjności społeczeństw. Ta z kolei skutkuje coraz większą świadomością, a także znajomością mechanizmów oraz trajektorii rozwojowych i ich uwarunkowań. Dzięki temu wszystkim koncepcja funkcjonalnych obszarów miejskich na trwałe weszła do kanonu i instrumentarium polityki regionalnej Unii Europejskiej, a w konsekwencji także jej krajów członkowskich. Zgodnie z dwoma najważniejszymi dokumentami strategicznymi rozwoju Polski: „Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030” (MRR 2012) oraz „Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010–2020” (MRR 2010) przystąpiono do wyznaczania różnych typów obszarów funkcjonalnych jako podmiotów i narzędzi polityki regionalnej (MRR 2013). Natężenie dojazdów do pracy jest podstawowym wskaźnikiem wykorzystywanym do delimitacji różnych typów FOM. Przy czym wykreśla się je nie tylko wokół miast, ale też wokół aglomeracji czy obszarów metropolitalnych (złożone FOM, Smetkowski 2007).

1.1.5 Dojazdy do pracy i funkcjonowanie rynków pracy a dostępność przestrzenna

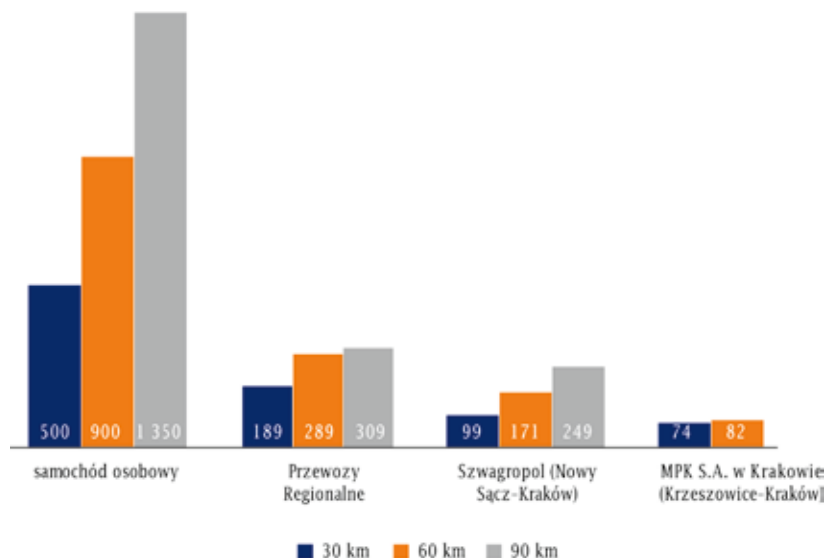
Dojazdy do pracy wynikają zarówno z nierównowagi między popytem a podażą miejsc pracy, jak i z niepełnego dopasowania rynków oraz zasobów pracy do wymaganych przez pracodawców kwalifikacji i wykształcenia lub do oczekiwań płacowych po stronie pracobiorców. Inną przyczyną dojazdów są różnice w dochodach oraz szansach życiowych. Można przyjąć, że im społeczeństwo jest bardziej mobilne, tym łatwiej o niwelowanie opisanych rozbieżności i nierówności.

Poziom bezrobocie, poza nielicznymi obszarami o silnym długotrwałym bezrobociu strukturalnym, w dużym stopniu zależy od możliwości dopasowania popytu na pracę do jej podaży. Kluczowe dla tego dopasowania są wiedza o tych możliwościach i albo skłonność do dojeżdżania do pracy, albo do zmiany miejsca zamieszkania. Ta druga opcja jest o wiele trudniejsza, gdyż często zderza się z czynnikami kotwiczącymi osoby poszukujące pracy w ich dotychczasowym miejscu zamieszkania. Nie są to czynniki niemożliwe do przewyciężenia, ale często okazują się silniejszymi argumentami niż z korzyści wynikające z przeprowadzki za pracę. Przykładem takich czynników może być posiadanie domu lub mieszkania, sytuacja rodzinna (np. praca małżonka), miejsce uczęszczania dzieci do szkoły, opieka nad chorym lub starszym członkiem rodziny. Jeśli mowa jest o osobach bezrobotnych lub podejmujących pierwszą pracę, to także względy finansowe mogą wykluczać opcję przeprowadzki. Dlatego przy relatywnie niskich kosztach transportu znacznie prostszą opcją wydają się codzienne dojazdy, nawet o sporym zasięgu.

Tutaj jednak dochodzimy do kwestii **dostępności przestrzennej**, przez którą rozumiemy łatwość osiągnięcia w przestrzeni określonej formy działalności z badanego miejsca przy pomocy określonego transportu (Black, Conroy 1977). Kontekst transportowy sprawia, że często dookreśla się ją jako **dostępność transportową**. Zależy od rozmieszczenia miejsc lub dóbr oraz od sieci drogowej, transportu publicznego, występowania różnorodnych barier. Dostępność jest cechą jakiegoś miejsca lub obszaru i wyraża możliwość zaistnienia interakcji przestrzennej, ale nie jest z nią tożsama. Dostępność jest więc **szansą** skorzystania z pewnych funkcji czy szansą zajścia interakcji przestrzennej, a **mobilność** jest faktycznym przemieszczeniem w przestrzeni w celu realizacji konkretnego celu. Dzięki kluczowemu dla życia człowieka i jego dobrobytu znaczeniu dostępności do edukacji, służby zdrowia czy miejsc pracy może być ona wyznacznikiem szans życiowych (Pacione 1989), a jej brak – podstawowym czynnikiem wykluczenia społecznego (Cass i in. 2005; Farrington 2007). Dzięki zwrotowi mobilnościowemu w naukach społecznych, znajdującemu wyraz w socjologii mobilności J. Urry’ego (2009), mobilność i warunkująca ją dostępność stały się kluczowymi elementami dyskursów poświęconych sprawiedliwości społecznej, wykluczeniu

społecznemu, spójności społecznej czy zrównoważonemu rozwojowi (Guzik 2015). Ta pierwsza jest nawet określana jako jedna z podstawowych potrzeb człowieka (Adey 2010).

Wykres 1. Porównanie kosztów dojazdów do pracy różnymi środkami transportu



Uwaga: Koszty według cen w styczniu 2015. Dla samochodu osobowego uwzględniono tylko koszty eksploatacyjne (bez kosztu ubezpieczenia, amortyzacji pojazdu/spadku wartości). Dla MPK Kraków – dla 60 km przyjęto trasę Krzeszowice–Pobiednik i zakup biletu miesięcznego na dwie linie.

Źródło: opracowanie własne.

Tak więc aby mogły zaistnieć mobilność pracownicza i dojazdy do pracy musi być zapewniona dostępność przestrzenna. O ile w przypadku własnego samochodu jest ona w głównej mierze funkcją odległości i klasy dróg, o tyle w przypadku transportu zbiorowego zależy od jego organizacji i funkcjonowania. Dojeżdżanie własnym samochodem wiąże się z wysokimi kosztami (wykres 1), czasem również z dodatkowymi trudnościami – jak choćby z niedostatkiem miejsc parkingowych w pobliżu miejsca pracy, zwłaszcza w centrach miast. Drugim, rzadko podnoszonym aspektem jest kwestia zrównoważonego transportu, który jest elementem konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju (Guzik 2015). Słabość funkcjonowania transportu publicznego w Polsce, na którą składają się niska częstotliwość kursowania, brak możliwości przesiadek, niedorozwój systemów intermodalnych i słaba informacja pasażerska sprawiają, że w większości obszarów wiejskich, skąd rekrutuje się najwięcej osób dojeżdżających do pracy poza własną miejscowość, nie istnieją alternatywy inne niż dojeżdżanie do własnego miasta powiatowego lub stolicy regionu. Jako wzór dobrych praktyk w tym zakresie można podać rozwiązania stosowane w Szwajcarii lub w Czechach (zob. Guzik 2015). W tych krajach dąży się do stworzenia taktowych rozkładów jazdy (częstotliwość kursowania środków transportu np. co godzinę lub co 30 minut), zapewnia dojazd do węzła przesiadkowego (najczęściej stacji kolejowej), a także maksymalny czas oczekiwania na przesiadkę równy pięciu minutom (w każdym kierunku).

1.2 Cel i zakres badania

1.2.1 Cel i pytania badawcze

Wojewódzki Urząd Pracy w Krakowie, w ramach projektu Małopolskie Obserwatorium Rynku Pracy i Edukacji, zlecił analizę przemieszczeń za pracę, doceniając istotność zagadnienia, a także dostępność danych GUS na ten temat. Celem badania było określenie skali, kierunków oraz zasięgów dojazdów do pracy osób mieszkających lub/i pracujących w województwie małopolskim. Podstawą rozważań były dane GUS o dojazdach do pracy w 2006 oraz w 2011 roku. Badanie objęło także analizę wybranych czynników warunkujących zjawisko (np. dostępności przestrzennej, dostępności w systemie transportu publicznego, bezrobocia czy poziomu kapitału ludzkiego).

Kierunek badania i jego osie wyznaczały postawione pytania badawcze:

1. Jaka jest skala dojazdów do pracy w województwie małopolskim na tle kraju?
2. Jak zróżnicowane jest natężenie dojazdów do pracy w obrębie województwa małopolskiego?
3. Jak zmieniały się skala, kierunki i natężenie dojazdów w okresie 2006-2011?
4. Jakie są zasięgi i natężenie dojazdów do najważniejszych ośrodków pracy w województwie małopolskim?

Pytania badawcze określiły też strukturę opracowania: w kolejnych rozdziałach lub podrozdziałach udzielono na nie szczegółowych odpowiedzi.

1.2.2 Zakres przestrzenny i czasowy badań

Poziom przestrzenny analizy odpowiada strukturze danych GUS. Odnoszą się one do gmin, przy czym w przypadku gmin miejsko-wiejskich odrębnie dla miasta i części wiejskiej. Tylko w wybranych przypadkach posłużono się danymi agregowanymi do poziomu powiatów bądź województw. Zakres przestrzenny analiz nie ogranicza się do samej Małopolski, gdyż uwzględniono wszystkie dojazdy, których koniec lub początek - miejsce pracy lub miejsce zamieszkania - są położone w tym regionie. W rezultacie, dzięki szerokim i dalekim powiązaniom Krakowa, obejmują one przestrzeń całego kraju i dotyczą niemal połowy polskich gmin.

Zakres czasowy badania zamyka się w latach 2006-2011, czyli tych, dla których GUS zebrał dane o dojazdach. Podstawowym przekrojem czasowym pozostaje jednak rok 2011 - dla niego wykonano wszystkie analizy. Natomiast przekrój dla 2006 roku wykorzystano tylko do analiz dynamiki i zmian w zakresie dojazdów.

1.3 Źródła danych i metody badania

1.3.1 Badanie dojazdów do pracy GUS 2006

W 2010 roku GUS opublikował opracowanie pt.: „Przeptywy ludności związane z zatrudnieniem w 2006 r.” (Kruszka 2010), a w 2011 roku udostępnił macierze przepływów międzygminnych. Badanie zostało wykonane przez Ośrodek Statystyki Miast GUS w Poznaniu we współpracy z Ministerstwem Finansów, które udostępniło informacje z systemu informacji podatkowej POLTAX. Za osoby dojeżdżające do pracy przyjęto wszystkich podatników, którzy w formularzach podatkowych PIT11/B lub PIT40 za rok 2006 wykazywali zwiększone koszty uzyskania przychodów z tytułu dojazdów do pracy, a ich miejsce zamieszkania (gmina) było inne niż gmina zatrudnienia. Zgodnie z tą definicją w Polsce w 2006 roku populacja dojeżdżających do pracy liczyła 2 340 tys. osób, czyli o jedną trzecią mniej niż w ostatnim badaniu GUS z 1983 roku. Ten spadek jest jednak pozorny i ma związek z przyjętą metodologią. Wyliczenie GUS dla 2006 roku obejmowało wyłącznie osoby zatrudnione, czyli wykluczało samozatrudnionych (według Śleszyńskiego 2010 stanowili oni około jednej czwartej wszystkich pracujących i o tyle można zwiększyć szacunek dojeżdżających do pracy). Nie obejmowało także osób, którym pracodawca nie powiększał kosztów uzyskania przychodów z tytułu dojazdów. W tym przypadku trudno oszacować wygenerowaną lukę (5-10%). Drugie istotne zastrzeżenie wynikające z przyjętej przez GUS metody jest związane z różnicą między faktycznym miejscem zamieszkania a miejscem podawanym w sprawozdaniach PIT (najczęściej jest to miejsce zameldowania). Ta różnica dotyczy najczęściej osób o wysokim statusie społecznym i zawodowym. Można wśród nich wydzielić dwie grupy. Pierwsza to migranci wahadłowi - pracujący w ciągu tygodnia w dużych miastach (Warszawa, Kraków), a więc niedojeżdżający do pracy codziennie. Druga to osoby mieszkające w strefach suburbanizacji, faktycznie dojeżdżające do miasta, ale jednocześnie w nim zameldowane (posiadające tam nieruchomości). Nie zostały zatem objęte badaniem, bo nie wystąpiła różnica między gminą zameldowania a gminą pracy. O skali niedoszacowania faktycznych dojazdów mogą też świadczyć wyniki badań reprezentatywnych aktywności ekonomicznej ludności (BAEL). Według tego źródła w Polsce w 2008 roku poza swoją gminą było zatrudnionych 3,39 mln pracujących, w 2009 wartość ta urosła do 3,81 mln, a w 2010 było to już 3,96 mln, co stanowiło 22% ogółu pracujących.

Druga istotna uwaga metodyczna związana jest z udostępnioną macierzą przepływów. GUS, kierując się tajemnicą statystyczną, udostępnił informację tylko o przepływach powyżej 10 osób, co obejmuje tylko 89,8% wszystkich przepływów. O ile nie ma to większego znaczenia dla dużych gmin i obszarów o silnych ciężeniach, o tyle w peryferyjnych obszarach wiejskich może znacząco zaburzać ocenę kierunków ciężeni.

Łatwo wyobrazić sobie sytuację, gdy na gminę przypadają niewielkie dojazdy rozkładające się na wiele kierunków – na przykład po dziewięć osób do pięciu miast (razem 45 osób) i do dwóch miast po 11 osób (razem 22 osoby). W takim wypadku w macierzy znajdują się tylko dwa ostatnie kierunki, a to może istotnie wypaczyć obraz faktycznych powiązań przestrzennych.

Na szczęście na poziomie gmin znana jest także ogólna liczba wyjeżdżających do pracy i przyjeżdżających z niej, gdyż takie dane GUS opublikował w Banku Danych Lokalnych (BDL). Niestety nie zrobił tego dla badania z 2011 roku. Na koniec warto zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt omawianych badań – na znaczenie skali przestrzennej, w jakiej rozpatruje się dojazdy. Te na odległość 500 metrów poza granicę miasta są przedmiotem analizy i rozważań, a te do innej dzielnicy w obrębie tej samej miejscowości, mimo że mogą zajmować nawet godzinę i więcej, nie są. Optymalnym rozwiązaniem byłoby uwzględnienie danych adresowych lub wiedzy o kierunku dojazdu i pokonywanej odległości. Obecnie takie dane statystyczne są zbierane i wykorzystywane tylko w niektórych krajach, na przykład w Stanach Zjednoczonych.

1.3.2 Badanie dojazdów do pracy GUS 2011

Kolejną edycję badania dojazdów do pracy GUS przeprowadził w roku 2011. Jego wyniki znalazły się w opracowaniu „Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Ludności i Mieszkań 2011” (GUS 2014). Także tym razem udostępniona została macierz przepływów międzygminnych. Metodyka badania była podobna do wcześniejszej edycji, z dwoma istotnymi różnicami. Po pierwsze zmieniono podstawowe źródło informacji – dane z systemu podatkowego Poltax stały się źródłem dodatkowym, a badanie oparto na informacjach z zasobów Zakładu Ubezpieczeń Społecznych na temat płatników składek i ubezpieczonych. Aby zidentyfikować osoby prowadzące indywidualne gospodarstwa rolne skorzystano również z danych KRUS, ale potem wykluczono je z badania. Drugą różnicą było uwzględnienie wyników badań reprezentatywnych dotyczących dojazdów, jakie wykonano przy okazji Spisu Powszechnego 2011. Dzięki nim na poziomie kraju i regionów dało się przedstawić ogólne charakterystyki społeczne i demograficzne dojeżdżającej populacji. Skorzystanie z danych ZUS pozwoliło objąć badaniem osoby samozatrudnione oraz te, które bądź nie składały zeznań podatkowych, bądź nie korzystały z pomniejszenia kosztów uzyskania przychodów z tytułu dojazdów do pracy. W ten sposób ustalono ogólną liczbę osób dojeżdżających do pracy w Polsce na 4 462,5 tys.

Dla zachowania porównywalności wyników z badaniem z 2006 roku GUS z wszystkich otrzymanych danych o dojazdach utworzył nową bazę (i tę udostępnił w postaci macierzy przepływów). Tak jak w 2006 roku obejmowała ona jedynie pracowników najemnych, dla których źródłem przychodu były wynagrodzenia ze stosunku pracy, służbowego, spółdzielczego i z pracy nakładczej, a także zasiłki pieniężne z ubezpieczenia społecznego wypłacane przez zakład pracy. W ten sposób okrojona baza obejmowała już tylko 3 130,6 tys. dojeżdżających do pracy. Udostępniona do analiz macierz przepływów, podobnie jak we wcześniejszej edycji badania, obejmowała tylko potoki powyżej 10 osób.

Mimo poczynionych przez GUS starań oba badania nie są w stu procentach kompatybilne i porównywalne, choć z pewnością zmiana procedury pozyskiwania danych i tak w mniejszym stopniu zaburzyła prawdziwą zmianę ciężarów, jaka mogła zajść w okresie 2006–2011, niż fakt nieuwzględnienia w macierzy przepływów (oraz w opartych na tej macierzy analizach międzygminnych) dojazdów mniej niż 10 osób.

W przypadku badania z 2011 roku udostępniono tylko dane macierzowe, co jest regresem względem roku 2006, kiedy mieliśmy do dyspozycji także informację o sumie przyjeżdżających i wyjeżdżających z danej jednostki przestrzennej (BDL GUS). Wykonane na potrzeby niniejszego opracowania analizy wskazują, że macierz powiązań obejmuje 90% wszystkich dojazdów. Dla dużych miast wskaźnik ten nieznacznie przekracza 93%, a dla małych gmin wiejskich wynosi od 40% do 95%. Aby pokazać dynamikę dojazdów między 2006 a 2011 rokiem konieczne okazało się wykonanie szacunku. Obliczono zatem współczynniki (osobno dla wyjazdów do pracy i przyjazdów do pracy) między danymi macierzowymi 2006 a pełniejszymi danymi sumarycznymi BDL 2006 i przemnożono przez nie dane sumaryczne dla gmin z macierzy przepływów 2011. Dla 10 gmin o największych przyjazdach i największych wyjazdach do pracy w każdym województwie GUS udostępnił pełne dane i te wprowadzono do bazy w miejsce szacunku, jednocześnie oceniając sam szacunek, który okazał się być bardzo bliski danym GUS (+/- 1,5%). Otrzymane dane sumowano dla województw, co pozwoliło na ich odniesienie do danych pełnych, które dla województw opublikował GUS (różniły się w zakresie +/- 0,5%). Możliwe było również uzyskanie wskaźnika korekty, przez który przemnożono bazę (z tego oszacowania wyłączone były gminy, dla których posiadano pełne dane).

1.3.3 Terminy i pojęcia

Kluczowe w niniejszym opracowaniu terminy i pojęcia, wymagające dla pełnej jasności analizy swoich definicji, to:

- **Dojazdy do pracy** - przepływy między miejscem zamieszkania a miejscem pracy przekraczające granicę gmin, a w przypadku gmin miejsko-wiejskich także granicę między częścią wiejską a miejską.
- **Dojeżdżający do pracy** - osoby mieszkające w danej jednostce (powiat, województwo, kraj), które dojeżdżają do pracy, czyli mieszkają w innej gminie niż pracują. Warto zaznaczyć, że kategoria dojeżdżających do pracy ma sens tylko dla jednostek terytorialnych większych od gminy.
- **Wyjeżdżający do pracy** - pracownicy najemni (zatrudnieni), którzy wyjeżdżają do pracy z danej jednostki terytorialnej (gminy, powiatu, województwa) do innej jednostki terytorialnej, w której znajduje się ich miejsce pracy.
- **Przyjeżdżający do pracy** - pracownicy najemni (zatrudnieni), którzy przyjeżdżają do pracy do danej jednostki terytorialnej (gminy, powiatu, województwa) z innej jednostki terytorialnej (gminy, powiatu, województwa), w której znajduje się ich miejsce zamieszkania.

Najwięcej niejasności wiąże się z kategorią dojeżdżających. Na pozór nie różni się ona od kategorii wyjeżdżających do pracy. Kategoria ta jest zrozumiała dopiero po uwzględnieniu uwagi, że odnosi się do jednostek terytorialnych większych niż gmina. Trudno byłoby inaczej scharakteryzować skalę dojazdów do pracy w powiecie czy województwie - używanie kategorii przyjeżdżających do pracy lub wyjeżdżających byłoby prawidłowe tylko w odniesieniu do dojazdów przekraczających granicę odpowiednio powiatu lub województwa, ale nie obejmowałoby przemieszczeń między gminami, domkniętymi w danej jednostce przestrzennej.

Analogicznie do przyjętych definicji kategorii osób (wyjeżdżający, przyjeżdżający) używane będą określenia przyjazdy do pracy oraz wyjazdy do pracy, oznaczające strumień przepływów do gminy (przyjazdy) lub z gminy (wyjazdy).

1.3.4 Wskaźniki

Analizując dojazdy do pracy, warto wyjść poza prezentację i omawianie wartości bezwzględnych. Warto przyjąć wskaźniki, dzięki którym możliwa będzie ocena i percepcja natężenia zjawiska. Dojazdy 100 pracowników z jednego dużego miasta do drugiego nie świadczą tak samo o powiązaniach czy mobilności pracowniczej, jak dojazd tej samej liczby osób z jednej małej gminy wiejskiej do drugiej o podobnej wielkości. Używanie miar względnych wymaga znalezienia i wyboru zjawiska, którym normalizowane byłyby wielkości dojazdów do pracy.

Naturalnym i przychodzącym jako pierwszy na myśl byłby wskaźnik dojazdów odniesiony do liczby osób pracujących. Niestety, niedostatki polskiej statystyki publicznej każą go odrzucić, gdyż na poziomie gminnym nie dysponujemy pełnymi danymi o liczbie osób pracujących. Statystyka publiczna oferuje tutaj tylko dane dla podmiotów zatrudniających powyżej dziewięciu osób. Odnoszenie wielkości dojazdów do liczby mieszkańców, choć możliwe, nie wydaje się w pełni satysfakcjonującym rozwiązaniem. Gminy różnią się istotnie pod względem struktur demograficznych, przez co nie byłyby w pełni porównywalne. Większość miast podlega dość intensywnym procesom starzenia. Duże różnice występują także między gminami pod względem dzietności. Rozwiązaniem zatem jest uwzględnienie - zamiast prostej liczby mieszkańców - tylko tych w wieku produkcyjnym. Oczywiście dalej pozostaje kwestia różnic w poziomie aktywności zawodowej, ale lepszej dostępnej opcji w tym momencie nie ma.

Podstawowe wskaźniki, które znalazły zastosowanie w niniejszym opracowaniu, to:

- **WW_x - wskaźnik intensywności wyjazdów** = liczba osób wyjeżdżających z gminy X na 100 mieszkańców gminy X w wieku produkcyjnym.
- **WP_x - wskaźnik intensywności przyjazdów** = liczba osób przyjeżdżających do pracy w gminie X na 100 mieszkańców gminy X w wieku produkcyjnym.
- **WM_x - wskaźnik ruchliwości dojazdów pracowniczych** = suma liczby osób wyjeżdżających z gminy X do pracy w innych gminach i liczby osób przyjeżdżających do pracy do gminy X z innych gmin na 100 mieszkańców gminy X w wieku produkcyjnym.
- **WS_x - wskaźnik ilorazu dojazdów do pracy** = liczba osób wyjeżdżających z gminy X podzielona przez liczbę osób przyjeżdżających do pracy do gminy X.

Dla analiz na poziomie powiatów, a także dla charakterystyki ogółu dojazdów, możliwe jest zastosowanie większej liczby wskaźników - na tych poziomach pojawiają się dane o zatrudnieniu / pracujących pochodzące z BAEL (Badanie Aktywności Ekonomicznej Ludności), a także dane o bezrobociu. Tam, gdzie to było możliwe i zasadne, posługiwano się tymi dodatkowymi wskaźnikami.

1.3.5 Metody analizy

Przeprowadzone na potrzeby niniejszego opracowania analizy ograniczały się do statystycznych, w tym do obliczenia wskaźników intensywności dojazdów do pracy, oraz przestrzennych, które oparte były na wizualizacjach kierunków (mapy wektorów) i natężenia (kartogramy wskaźników intensywności dojazdów), wykonanych z wykorzystaniem systemów informacji geograficznej GIS.

II. Dojazdy do pracy w Małopolsce na tle innych regionów kraju

2.1 Dojazdy w 2006 roku

W 2006 roku w skali kraju w innej gminie niż miejsce zamieszkania było zatrudnionych aż 2 340 tys. osób (przy uwzględnieniu przepływów pomiędzy miastami i obszarami wiejskimi w gminach miejsko-wiejskich) (tabela 1). Oznacza to, że prawie co czwarty zatrudniony (24,6%) dojeżdżał do pracy poza swoją gminę. Województwami o największej liczbie dojeżdżających były województwo śląskie, wielkopolskie, mazowieckie i małopolskie. Są to jednocześnie największe regiony kraju, więc dla oceny znaczenia dojazdów warto posłużyć się miarami względnymi. W tabeli 1 przedstawiono dwie takie miary - udział dojeżdżających w ogóle pracujących najemnie (kolumna trzecia) oraz stosunek udziału dojeżdżających do pracy w danym województwie do udziału ludnościowego tego regionu (ostatnia kolumna). Według pierwszej najwyższym odsetkiem dojeżdżających odznacza się województwo podkarpackie (41,1%). Zdecydowanie wyprzedza ono następną grupę województw, w których osoby dojeżdżające to nieco ponad 30% ogółu zatrudnionych. Są to województwa śląskie, małopolskie i świętokrzyskie. Omawiany wskaźnik jest uwarunkowany poziomem aktywności zawodowej oraz strukturą gospodarki. To one bowiem mają wpływ na poziom odniesienia - liczbę pracowników najemnych w regionie.

Tabela 1. Dojazdy do pracy w województwie małopolskim na tle innych województw w 2006 r.

województwo	liczba dojeżdżających do pracy najmniej	udział w ogóle pracujących najmniej	udział w ogóle dojeżdżających w Polsce	udział w liczbie mieszkańców Polski	stosunek udziału dojeżdżających do udziału ludnościowego
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[4]÷[5]
POLSKA	2 339 743	24,6	100	100	1,00
śląskie	394 073	32,0	16,8	12,2	1,38
podkarpackie	170 048	41,1	7,3	5,5	1,33
wielkopolskie	269 192	28,7	11,5	8,9	1,29
małopolskie	235 294	31,0	10,1	8,6	1,17
dolnośląskie	175 946	23,8	7,5	7,6	0,99
pomorskie	134 327	25,3	5,7	5,8	0,98
opolskie	59 862	29,4	2,6	2,7	0,96
świętokrzyskie	74 011	30,8	3,2	3,4	0,94
lubuskie	57 406	26,4	2,5	2,7	0,93
łódzkie	145 225	24,7	6,2	6,7	0,93
mazowieckie	265 373	13,7	11,3	13,6	0,83
lubelskie	103 966	27,2	4,4	5,7	0,77
kujawsko-pomorskie	92 916	20,5	4,0	5,4	0,74
warmińsko-mazurskie	60 823	21,4	2,6	3,7	0,70
zachodniopomorskie	67 830	18,6	2,9	4,4	0,66
podlaskie	33 451	15,7	1,4	3,1	0,45

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Dla pełnego obrazu skali dojazdów warto odnieść ich wielkość do liczby mieszkańców. Zaprezentowany w ostatniej kolumnie wskaźnik można interpretować w taki sposób, że wartość 1 oznacza średnie natężenie dojazdów w Polsce. Takim wskaźnikiem cechują się województwa dolnośląskie i pomorskie. Regionem o największej względnej skali dojazdów okazuje się także lider w wartościach bezwzględnych, czyli województwo śląskie. W jego przykładzie dużą rolę odgrywa układ osadniczy konurbacji katowickiej, w której nawet przy krótkich dojazdach łatwo o przekroczenie granicy własnej gminy¹. Inne regiony o wskaźniku intensywności dojazdów istotnie wyższym od średniej dla Polski to województwa podkarpackie, wielkopolskie i małopolskie.

Najniższe natężenie dojazdów cechuje województwa, których stolica nie należy do największych ośrodków metropolitalnych (ośrodki te zwykle poprzez swoją siłę oddziaływania istotnie zwiększają wielkość dojazdów do pracy). Jednocześnie są to województwa na tle Polski słabe gospodarczo. Do grupy tej zaliczyć można województwa kujawsko-pomorskie, warmińsko-mazurskie, zachodniopomorskie oraz podlaskie. Wszystkie wymienione regiony cechują się ponad dwukrotnie niższym udziałem dojeżdżających w ogóle zatrudnionych niż regiony o najintensywniejszych dojazdach i dwa do trzech razy niższym udziałem dojeżdżających względem ich udziału ludnościowego.

Zaskakiwać może odległa pozycja województwa mazowieckiego. Warszawa była największym celem dojazdów do pracy w 2006 roku (tabela 2). Jednak województwo obejmuje także obszary o bardzo niskiej intensywności przemieszczeń za pracą. Są to również tereny bardzo słabe gospodarczo, charakteryzujące się niską aktywnością zawodową i wysoką stopą bezrobocia (np. okolice Radomia, Ciechanowa, Mławy). To wszystko sprawia, że na poziomie całego regionu pod względem dojazdów Mazowsze plasuje się wśród województw o niskiej intensywności zjawiska.

1 Gdyby dzielnice Warszawy były osobnymi gminami, to także województwo mazowieckie miałoby wysoki wskaźnik natężenia dojazdów.

Szukając wyjaśnień wskazanych różnic regionalnych, tj. silnych dojazdów w Polsce południowej i Wielkopolsce, przeciętnych w regionie dolnośląskim i pomorskim oraz słabych w pozostałych regionach, można wskazać na następujące uwarunkowania:

- Gęstość zaludnienia i struktura osadnicza: południe Polski cechuje się wyższą gęstością zaludnienia, większymi miejscowościami, a zarazem mniejszymi powierzchniami gmin. W województwie podkarpackim oraz małopolskim spotkać można wiele gmin wiejskich, które tworzy jedna miejscowość wiejska (np. Osiek i Polanka Wielka w powiecie oświęcimskim). Mniejsza powierzchnia gmin powoduje, że często nawet dojazd na niewielką odległość wiąże się z przekroczeniem jej granicy. Wysoka gęstość zaludnienia sprzyja także lepszej organizacji transportu publicznego. Ta z kolei skutkuje dostępnością przestrzenną i większą mobilnością. Wpływ dostępności jest widoczny także przy dojazdach szkolnych (Guzik 2003) – na obszarach, gdzie jest ona wysoka, skala dojazdów do placówek edukacyjnych była większa. To przekładało się na wyższy poziom wykształcenia i aktywności zawodowej ludności, a w ostatecznym rozrachunku także na mobilność w zakresie dojazdów do pracy. Nie bez znaczenia jest fakt, że większe miejscowości na ogół cechują się większą atrakcyjnością mieszkaniową, gdyż łatwiej w nich zorganizować i oferować usługi publiczne i komercyjne. To powstrzymywało ludzi przed migracjami – wśród obszarów o największych dojazdach znajdują się te, w których nie zaznaczały się w przeszłości procesy depopulacyjne.
- Tradycje dojazdów do pracy w przemyśle związane z dwuzawodowością na obszarach wiejskich. Jak zaznaczono w rozdziale pierwszym, w okresie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (1945–1989) na obszarach wiejskich, których nie dotknęła kolektywizacja i uspołecznienie rolnictwa, i które dodatkowo odznaczały się niekorzystnymi warunkami przyrodniczymi (np. niskiej jakości glebami) i wielkościami (małą powierzchnią, rozproszeniem działek) utrzymanie gospodarstwa wiązało się z koniecznością pozyskania innego źródła dochodów. Niska towarowość większości gospodarstw lub jej brak (rolnictwo samozaopatrzeniowe) wymuszały podjęcie pracy poza rolnictwem, a to najczęściej wiązało się z codziennymi² dojazdami do pracy lub migracjami do miast. Regionami o największym znaczeniu dwuzawodowości były obszary, które obecnie wchodzi w skład województwa podkarpackiego, południowych części województw małopolskiego i śląskiego. Mimo że minęło sporo czasu od okresu, o którym mowa, to obecnie sytuacja nie uległa większej zmianie. Struktura gospodarstw i ich niska towarowość została zakonserwowana środkami finansowymi z Unii Europejskiej. Ponadto tradycja dojeżdżania wytworzyła silne relacje przestrzenne, przekładające się na zarówno sferę behawioralną (wiedza o możliwościach, przyzwyczajenia itp.) a także infrastrukturalną (dostępność).

Inne uwarunkowania mają charakter uniwersalny i omówiono je w rozdziale pierwszym.

Na wielkość dojazdów istotny wpływ ma istnienie silnych ośrodków gospodarczych, które dzięki swojemu szybkiemu rozwojowi generują więcej miejsc pracy, niż są w stanie zapełnić swoimi mieszkańcami (tabela 2). Takimi ośrodkami są polskie metropolie, a także miejscowości, w których zlokalizowane są duże zakłady pracy – na przykład kopalnie (rud miedzi, węgla kamiennego, węgla brunatnego), elektrownie, duże fabryki przemysłu przetwórczego.

Tabela 2. Dojazdy do pracy do Krakowa na tle dużych miast Polski

miasto	przyjeżdżający do pracy z innych gmin	wyjeżdżający do pracy do innych gmin	WS - wskaźnik ilorazu dojazdów do pracy
Warszawa	167 407	12 808	13,07
Katowice	104 228	11 936	8,73
Kraków	61 863	8 855	6,99
Poznań	61 488	14 209	4,33
Wrocław	41 845	6 836	6,12
Rzeszów	34 746	4 078	8,52
Łódź	31 967	8 934	3,58

² Praca i codzienne dojazdy utrudniały prowadzenie gospodarstwa – wśród dwuzawodowych pracowników absencja chorobowa była nawet dwa razy wyższa niż wśród pozostałych pracujących, zwłaszcza w okresie żniw. Powszechną praktyką było ubieganie się przez te osoby o renty. I tak w latach osiemdziesiątych XX wieku odsetek rencistów wśród osób w wieku produkcyjnym był w województwie rzeszowskim czy nowosądeckim ponad dwukrotnie wyższy niż w przypadku regionów Polski północnej czy zachodniej.

miasto	przyjeżdżający do pracy z innych gmin	wyjeżdżający do pracy do innych gmin	WS - wskaźnik ilorazu dojazdów do pracy
Gdańsk	30 744	12 250	2,51
Lublin	26 789	5 714	4,69
Bielsko-Biała	24 302	4 701	5,17
Gdynia	21 878	10 438	2,10

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Kraków był w 2006 roku trzecim największym ośrodkiem w Polsce pod względem liczby przyjeżdżających do pracy (tabela 2), ustępując jedynie Katowicom i Warszawie, a walcząc o pozycję na podium z Poznaniem.

Podsumowując, należy powtórzyć, że Małopolska, dzięki splotom czynników historycznych, a także siły i znaczenia swojej stolicy - Krakowa, należy do obszarów Polski o najintensywniejszych dojazdach do pracy.

2.2 Dojazdy w 2011 roku

2.2.1 Liczba osób dojeżdżających i jej dynamiczny wzrost

Według badania przeprowadzonego przez GUS w 2011 roku liczba osób dojeżdżających do pracy w skali Polski wyniosła 3 130 tys., co oznacza wzrost względem roku 2006 o ponad jedną trzecią! Przy czym nie można tego wzrostu przypisać odmiennej metodologii zbierania danych - prezentowane w tabeli 3 wartości są tymi, które zostały odpowiednio przeliczone: tak aby odpowiadały metodologii z 2006 roku. Pełna liczba dojeżdżających ustalona w 2011 roku (wraz z samozatrudnionymi) wyniosła ponad 4,4 mln osób. Istnieje kilka czynników, które mogą ten spektakularny wzrost dość łatwo wyjaśnić:

- W 2006 roku liczba zarejestrowanych w Polsce bezrobotnych wynosiła 2 309 tys. osób, a w 2011 - 1 983 tys., czyli była o 300 tys. osób niższa.
- Między 2006 a 2011 rokiem wzrósł poziom motoryzacji społeczeństwa mierzony liczbą zarejestrowanych samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców: z 351 do 472. Tym samym osiągnął poziom zbliżony do krajów Europy Zachodniej. Miało to związek z rekordową liczbą pojazdów sprowadzonych do Polski zza granicy. W 2007 roku przekroczyła ona 900 tys., a w 2008 - 1 052 tys.
- W analizowanym okresie zachodziły dość intensywnie procesy suburbanizacji osadniczej i gospodarczej. Zjawiska te wydatnie przyczyniają się do zwiększenia skali dojazdów do pracy. Między 2006 a 2011 rokiem z miast na wieś przemeldowało się 848,6 tys. mieszkańców. Ruch w odwrotnym kierunku objął tylko 599,9 tys. osób. Najwyższe dodatnie saldo migracji na wieś w historii odnotowano w 2007 roku - 47,9 tys. osób.
- Po 2006 roku zaobserwowano zahamowanie regresu transportu publicznego, który był szczególnie głęboki w latach dziewięćdziesiątych XX wieku. Na obszarach o wysokim poziomie rozwoju, a to przecież tam koncentrują się dojazdy do pracy, zaobserwowano nawet poprawę funkcjonowania transportu publicznego i tym samym poprawę dostępności, jaki on zapewnia (Guzik 2015).
- Przez cały analizowany okres w różnych dziedzinach gospodarki zachodziły procesy przekształceń strukturalnych. Na przykład wzrost liczby wielkopowierzchniowych obiektów handlowych i związana z nimi koncentracja zatrudnienia wiąże się ze zwiększeniem zasięgu i skali dojazdów do pracy w nich. Przykłady takich przemian w strukturze gospodarki można by mnożyć, wykracza to jednak poza ramy niniejszego opracowania.
- Zmiany w podziale administracyjnym. Między 2006 a 2011 roku 19 gmin wiejskich, dzięki nadaniu praw miejskich ich stolicom, stało się gminami miejsko-wiejskimi, a przepływy pracownicze między nowo powstałym miastem a częścią wiejską gminy zaczęły być ujmowane w statystyce jako dojazdy do pracy. Warto o tym wspomnieć, gdyż aż w pięciu przypadkach dotyczyło to Małopolski (Wojnicz, Szczucin, Bobowa, Radłów, Nowe Brzesko). Suma przepływów wewnątrz tych gmin w 2011 roku to 860 osób³. W skali województwa nie odkrywają one dużej roli (0,3%), ale lokalnie już tak - zwłaszcza na poziomie gmin, a w mniejszym stopniu powiatów.

3 W 2006 roku zapewne dojazdy te również występowały, ale były one wtedy domknięte w obrębie gminy wiejskiej i nie podlegały klasyfikacji. Pokazuje to istotność skali przestrzennej, w jakiej zbierane są dane i następnie analizowane. Rozwiązaniem byłaby analiza (i dane) na poziomie miejscowości, a jeszcze lepiej - punktów adresowych, co pozwalałoby je kategoryzować

- Metropolizacja przestrzeni (zob. punkt 1.1.3).

2.2.2 Skala i natężenie dojazdów według województw

Największą skalą dojazdów do pracy cechowały się w 2011 roku województwa: śląskie (487,3 tys. osób), wielkopolskie (363,2 tys. osób), mazowieckie (356,6 tys. osób) oraz małopolskie (311,4 tys. osób) (tabela 3). Ponadto, poza Wielkopolską, cechowały się one wzrostem liczby dojeżdżających do pracy zbliżonym do tego obserwowanego dla Polski. Najszybciej dojazdy rosły w województwach, które w 2006 roku cechowały się ich niskim natężeniem (np. w podlaskim, warmińsko-mazurskim). Z jednej strony wiąże się to ze skromną bazą (łatwiej o większy wzrost), z drugiej z faktem, że na regiony te w większym stopniu oddziaływały wymienione wyżej czynniki wzrostu. Wielkopolska już wcześniej odznaczała się największym wskaźnikiem motoryzacji. Ponadto w 2006 roku była obszarem o bardzo niskiej, na tle kraju, stopie bezrobocia. Stąd też wzrost liczby dojazdów w tym regionie może nie być tak duży, jak na przykład w województwie warmińsko-mazurskim, gdzie istotnie poprawiła się i stopa motoryzacji, i transport publiczny wokół Olsztyna, i obniżeniu uległ poziom bezrobocia. W tym kontekście wzrost liczby dojeżdżających w Małopolsce o jedną trzecią – w regionie, który już wcześniej charakteryzował się intensywnymi dojazdami – należy ocenić jako bardzo znaczący.

Tabela 3. Dojazdy do pracy w województwie małopolskim na tle innych regionów w 2011 roku

województwo	liczba dojeżdżających do pracy w 2011 roku	zmiana liczby dojeżdżających 2006-2011 (2006=100)	dojeżdżający do pracy na 1 000 osób w wieku produkcyjnym	udział dojeżdżających do pracy w ogóle zatrudnionych [%]
Polska	3 130 614	133,8	127	32,5
śląskie	487 295	123,6	163	38,0
wielkopolskie	363 207	121,5	163	37,6
mazowieckie	356 637	134,4	107	26,0
małopolskie	311 403	132,3	146	37,7
dolnośląskie	237 273	134,8	125	32,5
podkarpackie	206 591	121,5	152	43,2
łódzkie	192 428	132,5	120	29,0
pomorskie	180 258	134,2	123	31,0
lubelskie	144 404	138,9	105	31,3
kujawsko-pomorskie	141 878	152,7	105	27,0
zachodniopomorskie	98 137	144,7	87	24,9
świętokrzyskie	95 577	129,1	118	34,2
opolskie	90 923	151,9	137	38,1
warmińsko-mazurskie	88 798	146,0	94	25,8
lubuskie	82 956	144,5	124	32,6
podlaskie	52 849	158,0	69	21,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie: GUS (2014).

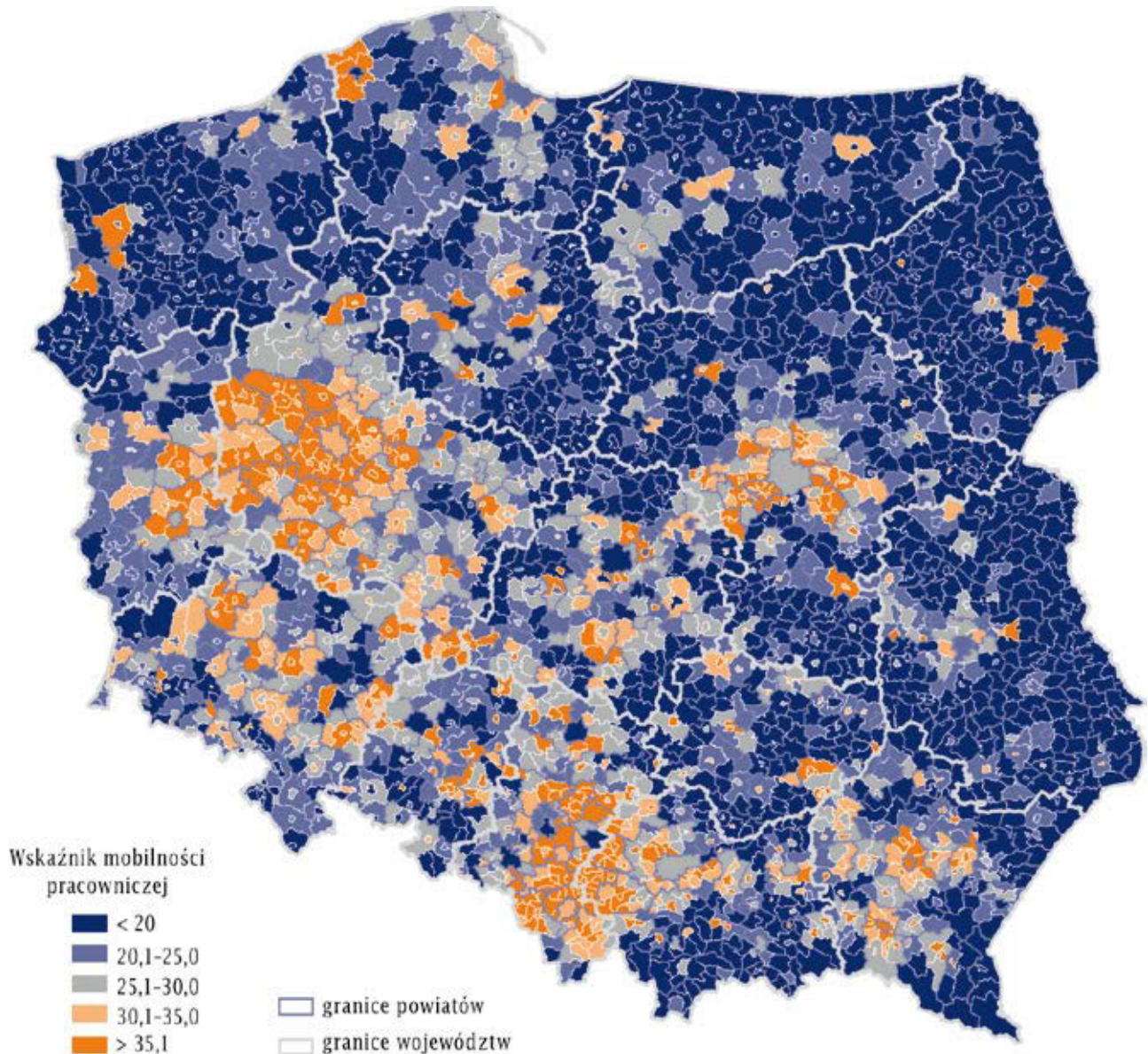
Widać to w miarach względnych – przy odniesieniu dojazdów do liczby osób w wieku produkcyjnym czy w udziale dojeżdżających do pracy w ogóle zatrudnionych. Biorąc pod uwagę oba te wskaźniki, Małopolska utrzymała swoją pozycję wśród regionów o największej skali dojazdów (podkarpackie, śląskie, wielkopolskie).

zarówno pod względem przepływów ponad granicami administracyjnymi (miejsowości, gmin, powiatów), jak również według odległości dojazdów (na przykład w przedziałach kilometrowych).

2.2.3 Natężenie dojazdów w układzie gmin

Opisane powyżej różnice są jeszcze lepiej widoczne na poziomie gmin (mapa 1). Zaprezentowany na mapie wskaźnik ruchliwości dojazdów pracowniczych⁴, sumujący przyjeżdżających do pracy i wyjeżdżających z danej gminy w przeliczeniu na 100 mieszkańców w wieku produkcyjnym, pozwala na wyróżnienie skupień gmin o bardzo dużym natężeniu ruchliwości przestrzennej, związanej z dojazdami do pracy.

Mapa 1. Intensywność dojazdów do pracy w Polsce w 2011 roku



Źródło: opracowanie własne.

Największe, zwarte skupienie gmin o największej intensywności przepływów związanych z dojazdami do pracy występuje w centralnej Wielkopolsce, w centralnej i południowej części województwa śląskiego wraz z powiatami zachodniej Małopolski oraz wokół Warszawy. Mniejsze, wyraźne skupienia występują wokół Legnicy, Wrocławia, Brzegu, Opola, Krakowa, Rzeszowa, Krosna, Piotrkowa Trybunalskiego i Słupska. Mapa wskazuje również na konieczność prowadzenia analiz dojazdów do pracy w układzie gmin, gdyż różnice na tym poziomie są znacznie głębsze niż między powiatami czy województwami. Dobrym tego przykładem jest Małopolska – na zaliczenie jej do czwórki regionów o najbardziej intensywnych w Polsce dojazdach do pracy wpłynęła bardzo duża intensywność dojazdów wokół Krakowa i w zachodniej części

⁴ Obrazy przestrzenne innych wskaźników dojazdów do pracy na poziomie gminnym (np. odsetek dojeżdżających) prezentuje publikacja GUS (2014). Dodatkowo są one wszystkie bardzo wysoko skorelowane ze sobą, dlatego w niniejszym opracowaniu zrezygnowano z ich powielania.

województwa (powiaty oświęcimski, chrzanowski, wadowicki i olkuski), a także w gminach położonych wokół Tarnowa i wzdłuż korytarza transportowego Tarnów-Kraków. Jednocześnie w południowej części regionu (powiaty nowosądecki, limanowski, nowotarski) intensywność dojazdów jest podobna do tej obserwowanej w Polsce wschodniej i centralnej, czyli niska i bardzo niska. W skali kraju tylko w dwóch powiatach ziemskich (oświęcimski i będziński) wszystkie gminy cechowały się najwyższą intensywnością dojazdów.

Najwyższe wartości wskaźnika mobilności pracowniczej notowano w dwóch typach gmin. Pierwszy to niewielkie ludnościowo ośrodki, na terenie których zlokalizowany jest duży zakład generujący dojazdy do pracy. Najwyższy wskaźnik w Polsce (460) ma leżący w powiecie bełchatowskim Kleszczów (elektrownia i kopalnia węgla brunatnego), na drugim miejscu znajdują się Polkowice (obszar wiejski, położony w pobliżu kopalni rud miedzi; wskaźnik 166), a na siódmym - leżące w powiecie oświęcimskim Brzeszcze (kopalnia węgla kamiennego), ze wskaźnikiem 106. Drugim typem gmin o bardzo wysokich wartościach wskaźnika intensywności dojazdów do pracy są niektóre gminy podmiejskie, położone wokół dużych miast (np. Koberzyce, Tarnowo Podgórne, Zabierzów). W tym przypadku na liczbę przemieszczeń wpływają zarówno dojazdy z tych gmin (strefa suburbanalna) do miasta centralnego, jak i z miasta i innych gmin podmiejskich do zlokalizowanych na ich terenie dużych zakładów pracy (z dominującą rolą działalności handlowej).

Duże miasta cechują się niższymi wskaźnikami, gdyż mieszkańcy najczęściej znajdują pracę w ich obrębie. A zatem na wartość wskaźnika wpływają przede wszystkim dojeżdżający do nich. Należy jednak pamiętać, że nawet jeśli względna wartość wskaźnika nie jest najwyższa, to sama wielkość miast sprawia, że w ich przypadku potoki dojazdów są największe (tabela 4).

W 2011 roku, podobnie jak w 2006, wśród ośrodków o największych przyjazdach do pracy w Polsce Kraków plasował się na trzecim miejscu (tabela 4). Cechował się przy tym ponadprzeciętną dynamiką wzrostu liczby dojeżdżających. Warto odnotować, że średni wzrost tej liczby w okresie 2006-2011 wyniósł dla stolic województw aż 151%, podczas gdy dla ogółu dojazdów było to 133,8%. Wyraźnie wskazuje to na pogłębianie się procesów metropolizacji przestrzeni oraz na wzrost roli dojazdów do pracy w największych ośrodkach. Tak naprawdę w tzw. Polsce powiatowej dojazdy wzrosły tylko nieznacznie, a są powiaty, w przypadku których nastąpił nawet pod tym względem regres. Większość wzrostu została wypracowana w obszarach metropolitalnych największych miast. Procesy te znacznie lepiej ilustruje analiza wewnątrzregionalna dojazdów, której poświęcone są kolejne rozdziały niniejszego opracowania.

Tabela 4. Dojazdy do pracy do miast wojewódzkich

województwo	liczba osób przyjeżdżających do pracy	liczba osób wyjeżdżających do pracy	przyjeżdżający do pracy w 2011 roku 2006=100
Warszawa	276 366	26 299	165
Katowice	122 315	17 819	117
Kraków	96 540	30 823	156
Poznań	90 755	25 641	148
Wrocław	65 219	14 278	156
Łódź	49 206	19 407	154
Rzeszów	45 993	7 641	132
Gdańsk	45 227	18 539	147
Lublin	40 226	10 168	150
Bydgoszcz	29 930	10 194	152
Szczecin	25 755	8 595	168
Kielce	25 690	5 743	154
Opole	23 370	3 945	148
Olsztyn	18 328	4 678	154
Zielona Góra	17 341	4 846	135
Białystok	16 820	8 274	148

województwo	liczba osób przyjeżdżających do pracy	liczba osób wyjeżdżających do pracy	przyjeżdżający do pracy w 2011 roku 2006=100
Toruń	16 289	7 222	160
Gorzów Wielkopolski	6 938	2 822	180

Źródło: opracowanie własne na podstawie: GUS (2014).

2.2.4 Przepływy międzyregionalne

Analiza przepływów międzywojewódzkich (tabela 5) pozwala dostrzec wyraźnie dominującą pozycję Warszawy. Stolica wpływa na dodatni wskaźnik ilorazu przepływów dla Mazowsza. Ponad pięciokrotnie większa liczba osób, które dojeżdżają do tego województwa niż z niego wyjeżdżają, znajdując pracę w innych regionach, silnie rzutuje na wartości wskaźników dla pozostałych regionów. Małopolska ma wprawdzie ujemne saldo dojazdów, generowane przez wyjazdy w kierunku województwa śląskiego (z zachodniej Małopolski) oraz Warszawy (z całego regionu), ale jest trzecim regionem pod względem liczby osób przyjeżdżających do pracy (po Mazowszu i Wielkopolsce). Tę wysoką pozycję zawdzięcza swojej hierarchicznej, metropolitalnej pozycji - przyciągając mieszkańców z województw podkarpackiego i świętokrzyskiego, a w mniejszym stopniu ze śląskiego. Te same mechanizmy odpowiadają za wysoką pozycję i wysoki wskaźnik ilorazu dojazdów w przypadku regionu dolnośląskiego (przyjazdy z lubuskiego i opolskiego), wielkopolskiego (lubuskiego, kujawsko-pomorskiego, zachodniopomorskiego), a także wspomnianego wyżej mazowieckiego z Warszawą (przyjazdy z lubelskiego, podlaskiego, łódzkiego, warmińsko-mazurskiego). Po zsumowaniu liczby dojeżdżających i wyjeżdżających poza województwo okazuje się, że Małopolska ustępuje tylko Mazowszu. Świadczy to o znaczeniu powiązań i relacji przestrzennych dla poziomu życia mieszkańców i gospodarki regionu.

Tabela 5. Bilans dojazdów do pracy - wskaźnik ilorazu przepływów według województw w 2011 roku

województwo	liczba osób przyjeżdżających do pracy	liczba osób wyjeżdżających do pracy	przyjeżdżający do pracy na 100 osób wyjeżdżających do pracy
mazowieckie	168 212	33 445	503
dolnośląskie	35 708	30 151	118
wielkopolskie	46 007	40 261	114
śląskie	53 833	53 045	101
pomorskie	24 276	24 726	98
małopolskie	41 451	56 416	73
lubuskie	10 040	18 022	56
kujawsko-pomorskie	15 666	28 550	55
świętokrzyskie	12 271	22 416	55
opolskie	10 553	19 433	54
zachodniopomorskie	9 993	19 159	52
podkarpackie	12 643	25 909	49
podlaskie	5 073	11 881	43
łódzkie	18 858	44 456	42
warmińsko-mazurskie	7 232	21 348	34
lubelskie	9 196	31 794	29

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS (2014).

2.2.5 Płeć i wiek dojeżdżających

Korzystając z tego, że przeprowadzone w 2011 roku badanie GUS zostało powiązane z badaniami reprezentatywnymi dojazdów do pracy wykonanymi w ramach Narodowego Spisu Powszechnego, warto na koniec przyrzeć się ogólnym charakterystykom społeczno-demograficznym populacji osób dojeżdżających do pracy (tabela 6). Większość dojeżdżających to mężczyźni (w Małopolsce 57,9%), a dwie trzecie – osoby względnie młode, które nie ukończyły 45 lat. Pod względem struktury płci i wieku przemieszczających się różnice regionalne są bardzo niewielkie i uwypuklają się tylko w jednym przypadku. W województwach o wyższym poziomie bezrobocia, a zarazem niższym poziomie wykształcenia mieszkańców (np. warmińsko-mazurskie, kujawsko-pomorskie) wśród osób dojeżdżających jest więcej (nawet 13,5%) bardzo młodych (w wieku od 15 do 24 lat), a mniej w wieku produkcyjnym niemobilnym (powyżej 55 lat). Tym ostatnim trudniej o pracę na obszarach, gdzie jej brakuje.

Tabela 6. Osoby dojeżdżające do pracy w 2011 roku według płci i grup wieku

cecha		Polska	województwo małopolskie
dojeżdżający według płci (odsetek)	kobiety	42,1	43,3
	mężczyźni	57,9	56,7
dojeżdżający według grup wieku (odsetek)	15-24	10,5	10,7
	25-34	32,5	31,5
	35-44	26,1	26,9
	45-54	21,6	22,4
	55-64	8,7	8,0
	65 lat i więcej	0,5	0,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie: GUS (2014).

III. Przestrzenne zróżnicowanie skali i natężenia dojazdów w województwie małopolskim w latach 2006–2011

Dojazdy do pracy nie są równomiernie rozłożone w przestrzeni. Są wypadkową procesów ewolucji gospodarczej, społecznej i przestrzennej obszarów, na których występują. Ukształtowane w historycznym procesie sieci osadnicze i transportowe, a także powiązania gospodarcze i społeczne, w tym osobiste (rodzinne), wpływają zarówno na kierunki, jak i skalę powiązań. Na te historyczne uwarunkowania nakłada się szereg współcześnie zachodzących procesów. Wszystkie one nie występują w jednakowym natężeniu w różnych miejscach, stąd znaczące zróżnicowanie przestrzenne skali i zasięgu dojazdów do pracy. Pokazano to już w poprzednim rozdziale. Celem tej części opracowania jest przedstawienie najważniejszych wymiarów przestrzennego zróżnicowania dojazdów do pracy w województwie małopolskim oraz zmian, jakie zaszły pod tym względem w okresie 2006–2011.

3.1 Skala i natężenie dojazdów w Małopolsce

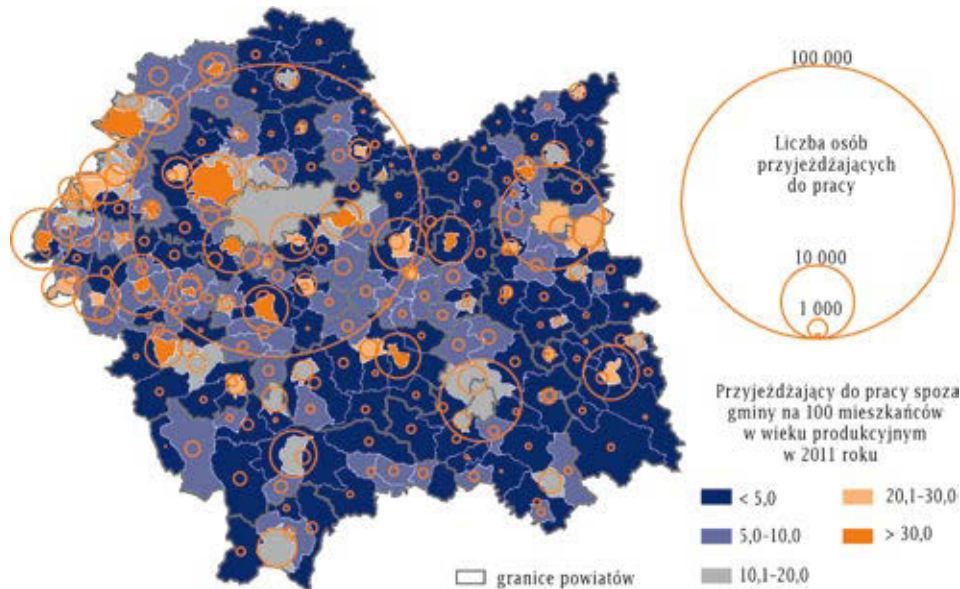
3.1.1 Przyjeżdżający do pracy

Przestrzenne zróżnicowanie skali, czyli wielkości dojazdów, wiąże się z rozmieszczeniem ludności oraz miejsc pracy. O wiele ciekawsze i więcej mówiące o silnych powiązaniach przestrzennych są wskaźniki intensywności – tutaj określone jako natężenie dojazdów do pracy – czyli wielkości dojazdów odniesione do liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym. Obie miary, zarówno skala, jak i natężenie, mogą być przedstawione osobno dla gmin, do których przyjeżdża się do pracy (przyjazdy) (mapa 2), a osobno dla gmin, z których się wyjeżdża (wyjazdy) (mapa 3). Wielkość przyjazdów przedstawiona na mapach w formie kołowych diagramów (mapa 2) jest omawiana również w następnym rozdziale (rozd. 4). W tym miejscu warto zwrócić uwagę na absolutną dominację Krakowa, a także na koncentrację względnie dużych ośrodków dojazdów do pracy w obszarze metropolitalnym Krakowa (m.in. Zabierzów, Skawina, Wieliczka, Niepołomice) oraz w powiatach zachodniej części regionu (olkuskim, chrzanowskim, oświęcimskim, wadowickim). Gminy o największej skali i natężeniu przyjazdów zostały wymienione w tabeli 7.

Obraz przedstawiający natężenie dojazdów do pracy różni się nieco od tego, na którym widnieje ich skala. Można przyjąć, że wskaźnik powyżej 10 osób przyjeżdżających do pracy w gminie na 100 jej mieszkańców

w wieku produkcyjnym świadczy o bardzo dużym znaczeniu dojazdów dla lokalnej gospodarki, a także o tym, że w połączeniu z odpowiednią skalą dojazdów muszą one być widoczne w postaci zwiększonego ruchu samochodowego czy popytu na usługi transportu publicznego.

Mapa 2. Natężenie i skala przyjazdów do pracy w województwie małopolskim w 2011 roku



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 7. Gminy o największej skali i natężeniu przyjazdów do pracy w 2011 roku

gmina	SKALA		NATEŻENIE	
	lokata	liczba osób przyjeżdżających do pracy	lokata	liczba osób przyjeżdżających do pracy na 100 mieszkańców w wieku produkcyjnym
Kraków	1	96 540	37	19,6
Tarnów	2	16 167	31	22,2
Nowy Sącz	3	10 668	36	19,8
Brzeszcze - miasto	4	6 323	1	84,5
Wadowice - miasto	5	6 191	3	50,7
Zabierzów	6	5 687	12	36,1
Skawina - miasto	7	5 481	13	35,1
Gorlice	8	5 289	19	28,3
Chrzanów - miasto	9	5 179	34	20,7
Bochnia	10	4 917	25	25,4
Oświęcim	11	4 715	39	19,0
Brzesko - miasto	12	4 117	10	36,7
Nowy Targ	13	4 018	43	18,7
Myślenice - miasto	14	3 869	15	33,4
Wieliczka - miasto	15	3 856	16	29,6
Kalwaria Zebrzydowska - miasto	31	1 583	2	54,5
Sucha Beskidzka	22	2 698	4	44,4
Niepołomice - miasto	19	2 950	5	44,0
Żabno - miasto	38	1 153	6	41,2

gmina	SKALA		NATEŻENIE	
	lokata	liczba osób przyjeżdżających do pracy	lokata	liczba osób przyjeżdżających do pracy na 100 mieszkańców w wieku produkcyjnym
Limanowa	17	3 806	7	39,6
Zakliczyn - miasto	91	405	8	38,9
Alwernia - miasto	51	856	9	36,8
Bukowno	24	2 483	11	36,6
Wolbrom - miasto	28	2 010	14	34,2

Uwaga: Tabela przedstawia 15 gmin o największej skali dojazdów do pracy i 15 gmin o największym natężeniu dojazdów. Częściowe pokrywanie się tych dwóch zbiorów ogranicza ogólną liczbę prezentowanych w tabeli gmin do 24.

Źródło: opracowanie własne.

Wśród gminy o największej skali przyjazdów dominują miasta. Jedynymi wyjątkami w tej grupie są podkrakowski Zabierzów (szósta pod względem wielkości przyjazdów do pracy gmina województwa) oraz gmina Skrzyszów, leżąca w strefie podmiejskiej Tarnowa (27. lokata, 2 089 dojeżdżających). Warto w tym miejscu wskazać gminy, w przypadku których zarówno skala, jak i natężenie przyjazdów do pracy należały do najwyższych. Wśród nich jest 10, które w obu wskaźnikach mieściły się w pierwszej dwudziestce gmin województwa. Należały do nich miasta: Brzeszcze, Wadowice, Skawina, Gorlice, Brzesko, Myślenice, Wieliczka, Limanowa i Niepołomice oraz gmina wiejska Zabierzów.

Największe natężenie przyjazdów do pracy charakteryzowało górnicze Brzeszcze, które są zarazem czwartym co do wielkości ośrodkiem pod względem wielkości przyjazdów. Kolejne miejsca zajmowały dwa miasta powiatu wadowickiego – Kalwaria Zebrzydowska (druga lokata) i Wadowice (trzecia lokata), które są zarazem piątym ośrodkiem pod względem wielkości przyjazdów. Ogólnie wyższe wskaźniki natężenia przyjazdów do pracy charakteryzują gminy miejskie, a w kontekście różnic regionalnych – te położone w części zachodniej województwa, w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym, a także w strefach podmiejskich Tarnowa i Nowego Sącza.

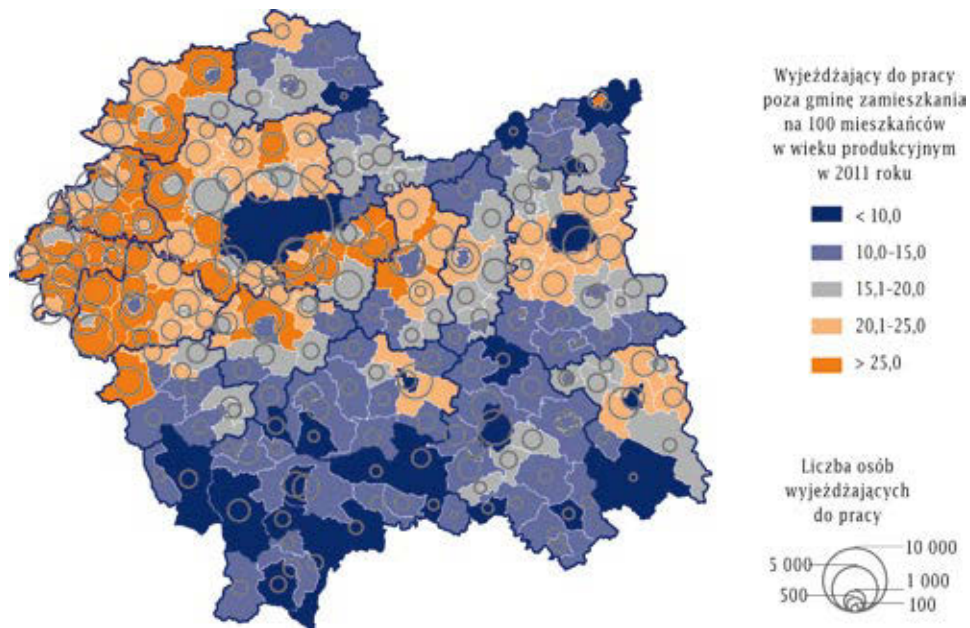
Rozpiętość tak wielkości, jak i natężenia przyjazdów do pracy jest bardzo duża. O ile do Krakowa dojeżdża ponad 96 tys. zatrudnionych, to średnia wielkość przyjazdów do 10 gmin o najmniejszych przyjazdach wynosi zaledwie 23 osoby, a mediana dla wszystkich gmin – 317 osób. Na 20 największych pod względem liczby przyjeżdżających do pracy gmin przypada aż 199,9 tys. (ponad dwie trzecie) ogółu przemieszczających się za pracą. Średnie natężenie wynosi dla wszystkich gmin 10,3 osoby na 100 mieszkańców w wieku produkcyjnym, a dla 20 gmin o najwyższym wskaźniku – 39,5 osoby. Mediana wskaźnika natężenia to 6,3, a wartość dla 10 gmin o najmniejszym natężeniu przyjazdów to zaledwie 0,73 osoby.

W grupie 50 gmin o bardzo małym znaczeniu jako ośrodki dojazdów do pracy znajdują się wyłącznie gminy wiejskie. W każdym powiecie – poza silnie uprzemysłowionym olkuskim oraz grodzkimi – znajdują się gminy, gdzie przyjazdy do pracy są bardzo rzadkie, w związku z czym nie odgrywają większej roli. Decyduje o tym bądź rolniczy, bądź suburbanalny charakter jednostek, a także brak większych pracodawców na ich terenie. Powiatami, na obszarze których znajduje się najwięcej gmin o bardzo małym znaczeniu dojazdów, są miechowski, gorlicki, dąbrowski, limanowski i proszowicki. Inne zwarte skupiska gmin tego typu występują w północnej części powiatów bocheńskiego i brzeskiego, w południowych częściach powiatów tarnowskiego, limanowskiego oraz suskiego, a także w powiecie nowotarskim.

3.1.2 Wyjeżdżający do pracy

O ile o przyjazdach do pracy decyduje w największym stopniu rozmieszczenie miejsc zatrudnienia i charakter funkcjonalny gminy, o tyle wyjazdy do pracy są w dużym stopniu zależne także od dostępności komunikacyjnej, poziomu mobilności, tradycji dojeżdżania do firmy czy przedsiębiorstwa oraz kwalifikacji mieszkańców. Oczywiście wyjazdy do pracy są w pewnym stopniu pochodną rozmieszczenia ośrodków, do których można dojeżdżać. O tym rozmieszczeniu decyduje dostępność komunikacyjna. A zatem przestrzenne zróżnicowanie wyjazdów nie będzie bardzo odbiegać od tego przedstawionego przy okazji analizy przyjazdów. Z największą skalą wyjazdów za pracą i natężeniem tego zjawiska mamy do czynienia w zachodniej części regionu, w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym oraz wokół pozostałych dużych ośrodków (tabela 7), w przypadku których notowano dojazdy do pracy (zwłaszcza wokół Tarnowa i Gorlic).

Mapa 3. Natężenie i skala wyjazdów do pracy w województwie małopolskim w 2011 roku



Źródło: opracowanie własne.

Różnice w skali wyjazdów, podobnie jak w przypadku przyjazdów, są bardzo duże. od 16 i 21 osób aż po ponad 30 tys. osób w Krakowie. Gminy o największej skali i natężeniu wyjazdów do pracy przedstawia mapa 3. Wymieniono je również w tabeli 8, skonstruowanej analogicznie jak tabela 7, która prezentowała przyjazdy do pracy.

Tabela 8. Gminy o największej skali i natężeniu wyjazdów do pracy w 2011 roku

gmina	SKALA		NATEŻENIE	
	lokata	liczba osób wyjeżdżających do pracy	lokata	liczba osób wyjeżdżających do pracy na 100 mieszkańców w wieku produkcyjnym
Kraków	1	30 823	224	6,3
Wieliczka - obszar wiejski	2	5 926	22	27,8
Olkusz - miasto	3	4 793	89	19,1
Tarnów	4	4 637	223	6,4
Oświęcim	5	4 601	96	18,6
Chrzanów - miasto	6	4 583	97	18,3
Andrychów - obszar wiejski	7	4 191	17	29,4
Myślenice - obszar wiejski	8	3 909	35	25,1
Oświęcim	9	3 870	6	34,1
Krzyszowice - obszar wiejski	10	3 588	32	25,4
Wadowice - obszar wiejski	11	3 401	19	28,8
Skawina - obszar wiejski	12	3 380	21	28,2
Tarnów	13	3 376	66	21,4
Bochnia	14	3 231	26	26,8
Kęty - obszar wiejski	15	3 206	8	33,5
Polanka Wielka	98	1 029	1	38,7
Brzeszcze - obszar wiejski	30	2 429	2	36,1

gmina	SKALA		NATEŻENIE	
	lokata	liczba osób wyjeżdżających do pracy	lokata	liczba osób wyjeżdżających do pracy na 100 mieszkańców w wieku produkcyjnym
Przeciszów	67	1 482	3	34,9
Osiek	48	1 768	4	34,6
Libiąż - obszar wiejski	88	1 172	5	34,6
Szczucin - miasto	106	935	7	33,6
Chełmek - obszar wiejski	122	821	9	32,7
Trzebinia - obszar wiejski	20	2 929	10	32,6
Chrzanów - obszar wiejski	38	2 036	11	31,6
Zator - obszar wiejski	93	1 097	12	31,1
Babice	47	1 768	13	30,8
Mucharz	131	764	14	30,6
Tomice	69	1 475	15	30,2

Uwaga: Tabela przedstawia 15 gmin o największej skali dojazdów do pracy i 15 gmin o największym natężeniu dojazdów. Częściowe pokrywanie się tych dwóch zbiorów ogranicza ogólną liczbę prezentowanych w tabeli gmin do 24.

Źródło: opracowanie własne.

Największa liczba osób wyjeżdża do pracy z Krakowa (30,8 tys. osób). Nie jest to dużo, biorąc pod uwagę wielkość miasta. Stolica Małopolski ma jeden z najniższych w regionie wskaźników natężenia wyjazdów do pracy – tylko w Nowym Sączu, Krynicy-Zdroju, Uściu Gorlickim i Zakopanem ich liczba w odniesieniu do liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym była niższa.

Gminy, z których wyjeżdża do pracy najwięcej osób, to albo największe miasta regionu, z dobrze rozwiniętą strefą podmiejską (Kraków, Tarnów, Nowy Sącz⁵, Oświęcim, Olkusz), albo gęsto zaludnione, duże ludnościowo, wiejskie gminy leżące w podmiejskiej strefy miast o dużych dojazdach (np. obszary wiejskie gmin Wieliczka, Andrychów, Myślenice, Krzeszowice, Wadowice; gminy wiejskie Tarnów, Bochnia, Oświęcim).

O wiele ciekawsze niż skala dojazdów (i więcej mówiące o znaczeniu zjawiska) jest natężenie dojazdów do pracy. Wysokie wartości wskaźnika natężenia cechują niemal wszystkie gminy powiatów zachodniej części regionu, szczególnie wiejskie powiatu oświęcimskiego. Gminy zajmujące pierwsze cztery miejsca w województwie pod względem natężenia wyjazdów do pracy są położone właśnie w tym powiecie. Duże potoki dojazdów do pracy wiążą się w okolicach Oświęcimia z dojazdami do pracy w kopalniach położonych na wschodnich obrzeżach konurbacji katowickiej (Kopalnia Węgla Kamiennego „Piast” w Bieruniu Nowym, KWK „Ziemowit” w Łędzinach) oraz w KWK „Brzeszcze” w leżących na terenie samego powiatu Brzeszczach. Wśród 20 gmin o największym znaczeniu dojazdów do pracy są wszystkie gminy wiejskie powiatu oświęcimskiego oraz gminy z powiatów chrzanowskiego i wadowickiego. Jediną gminą we wspomnianym przed chwilą zestawieniu leżącą poza zachodnią częścią Małopolski jest miasto Szczucin w powiecie dąbrowskim. Szczucin niegdyś posiadał znaczące zakłady produkujące materiały azbestowe, ale od czasu ich likwidacji w latach dziewięćdziesiątych XX wieku, podobnie jak pozostałe gminy powiatu dąbrowskiego, odznacza się wysoką w skali regionu stopą bezrobocia i niską przedsiębiorczością.

Najniższą intensywność wyjazdów obserwuje się w największych ośrodkach, o czym była mowa wyżej, oraz w peryferyjnie położonych gminach wiejskich. W przypadku wspomnianych gmin wiejskich peryferyjność ma charakter podwójny: odnosi się zarówno do województwa, jak i danego powiatu. Najwięcej można ich znaleźć w powiatach nowotarskim, nowosądeckim i dąbrowskim. Gminą o najniższej intensywności dojazdów do pracy jest Zakopane. W stolicy polskich Tatr wskaźnik natężenia wyjazdów wynosi 3,91 na 100 osób w wieku produkcyjnym, przy średniej dla województwa wynoszącej 17,62 i medianie 17,40. Przyczyny tego stanu leżą w atrakcyjności miejsc zatrudnienia w Zakopanem i ogromnym popycie na zasoby pracy, jakie miejscowość generuje. Ponadto w pobliżu nie ma innego atrakcyjnego ośrodka, który by przyciągał jej mieszkańców. Wyjeżdżający do pracy z Zakopanego kierują się głównie do Krakowa (33% wyjeżdżających), Warszawy (14%) i Kościeliska (15%). Warto zwrócić przy tej okazji uwagę, że o ile dojazdy w powiecie oświęcimskim niemal w stu procentach są dojazdami codziennymi (do Oświęcimia, Brzeszcz,

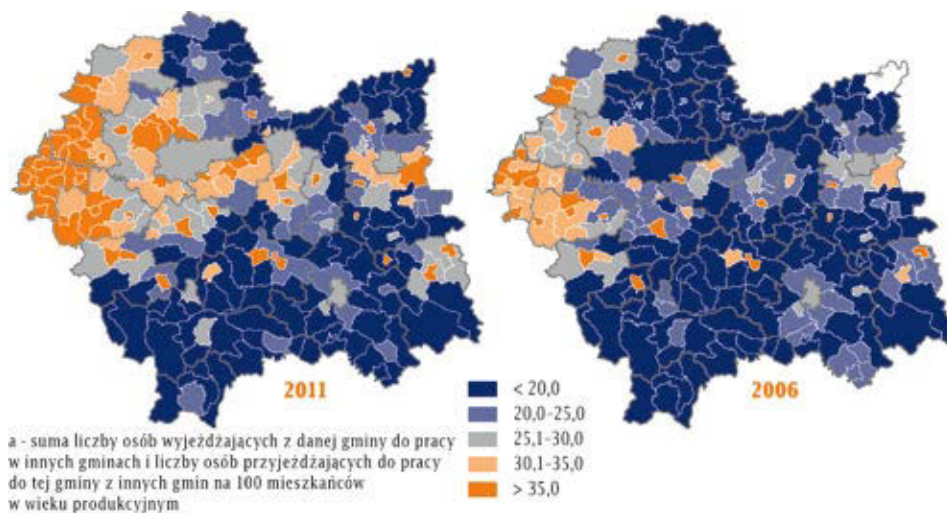
5 W 2011 r. z Nowego Sącza wyjeżdżało do pracy 3 052 osoby (17 lokata).

gmin województwa śląskiego), o tyle w przypadku Zakopanego ponad połowa z nich przypada na zbyt odległe jak na codzienne podróże Kraków i Warszawę. Oznacza to, że rzeczywista skala codziennych wyjazdów z tego miasta jest jeszcze mniejsza. Te do Warszawy lub Krakowa są albo związane z migracjami wahadłowymi (powroty weekendowe), albo w ogóle nie mają wiele wspólnego z omawianym w niniejszym opracowaniu zjawiskiem. Odzwierciedlają jedynie sytuację danej osoby w zakresie własności nieruchomości oraz związanych z tą własnością kwestii meldunkowych.

3.2 Dynamika i kierunek zmian dojazdów do pracy w latach 2006–2011

Przedstawiona wyżej sytuacja w zakresie przyjazdów i wyjazdów do pracy w 2011 roku powinna być traktowana jako pewna migawka, stan na osi czasu dość intensywnego procesu zmian. Dość dobrze ilustruje to ogólny wskaźnik ruchliwości, który sumuje przyjeżdżających i dojeżdżających do pracy na 100 mieszkańców gminy w wieku produkcyjnym (mapa 4). Analiza obrazu dla roku 2006 i 2011 pokazuje z jednej strony ogólny wzrost intensywności dojazdów do pracy – zwłaszcza w zachodniej części regionu i wokół Krakowa, a także Tarnowa i Gorlic, z drugiej zaś zmniejszenie intensywności dojazdów w powiecie nowosądeckim.

Mapa 4. Wskaźnik ruchliwości dojazdów pracowniczych^a w 2006 i 2011 roku



Źródło: opracowanie własne.

Jeszcze lepiej tendencje te widać na mapach dynamiki liczby osób przyjeżdżających i wyjeżdżających do pracy (mapa 5 i mapa 6). Dane dla gmin o największej dynamice zmian zawarto także w tabeli 9.

3.2.1 Dynamika wyjazdów do pracy

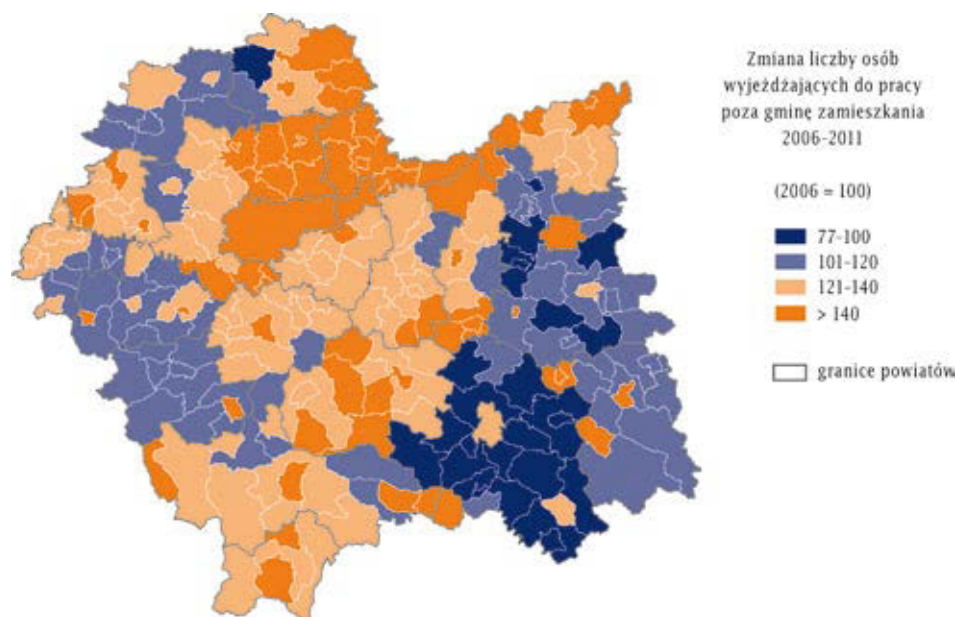
Liczba osób wyjeżdżających do pracy wzrosła między 2006 a 2011 rokiem średnio o 31,6%, a rozpiętość w tym zakresie zawierała się w przedziale bezprecedensowego wzrostu liczby osób wyjeżdżających z Krakowa (wzrost o 348%: z 8,8 tys. w 2006 do ponad 30 tys. w 2011 roku), po spadek nawet o 25% w niektórych gminach Sądecczyzny. W przypadku Krakowa wzrost był spowodowany powstaniem dużej liczby nowych miejsc pracy w gminach podkrakowskich – ze sztandarowym przykładem centrum biurowego „Kraków Business Park” w Rzęsce (gmina Zabierzów). Codziennie dojeżdża do niego, głównie z Krakowa, ponad 6 000 osób. Na jego terenie otwarto też, jedyną jak dotąd w Polsce, prywatną stację kolejową (trasa Trzebinia–Kraków Główny). Ma ona ułatwiać dojazdy do centrum biznesowego.

Inne gminy o wysokiej dynamice zmian liczby osób wyjeżdżających do pracy leżą na północ od Krakowa (powiaty krakowski, proszowicki, miechowski). Są to w przeważającej mierze tereny o funkcji rolniczej, gdzie wcześniej odnotowywano niewiele przemieszczeń związanych z miejscem zatrudnienia. Wzrost liczby wyjazdów wiąże się z rozwojem gospodarczym Krakowa i jego strefy podmiejskiej, generującym coraz większy popyt na pracę. Wcześniej kierunek północny i północno-wschodni słabo zaznaczały się w dojazdach do stolicy Małopolski. Wynikało to między innymi ze słabej dostępności komunikacyjnej pół-

nocnej części regionu, ale barierę tę osłabił wzrost wskaźników motoryzacji po 2006 roku. Należy jednak pamiętać, że dojazdy do pracy z omawianego kierunku nie są tak duże jak z zachodniego i południowego. Wysokie wskaźniki dynamiki zmian związane są z niskim poziomem wyjściowym z 2006 roku.

Zasięg dojazdów do Krakowa rozszerzył się również na gminy powiatu limanowskiego, a także południowe części powiatów bocheńskiego i brzeskiego. Jak sygnalizowano, opisywane procesy mają charakter ciągły. Zatem należy się spodziewać, że między 2011 a 2015 rokiem, kiedy powstawało niniejsze opracowanie, zaszły dalsze zmiany, zwłaszcza w powiatach na wschód od Krakowa. Stolica województwa stała się dla nich znacznie bardziej dostępna komunikacyjnie dzięki otwarciu autostrady A4 Kraków-Tarnów.

Mapa 5. Dynamika liczby osób wyjeżdżających do pracy poza własną gminę 2006-2011



Źródło: opracowanie własne.

Innym typem ośrodków, w których nastąpił istotny i wyraźny wzrost liczby dojazdów do pracy, są duże miasta regionu, wokół których zachodzi suburbanizacja gospodarcza, np. Tarnów i Oświęcim (tabela 9). Dodatkowym czynnikiem wzmagającym wyjazdy z tych miejscowości do innych gmin są procesy restrukturyzacji gospodarczej. I w Tarnowie, i w Oświęcimiu największym pracodawcą były duże fabryki chemiczne (Synthos S.A. w Oświęcimiu i Azoty S.A. w Tarnowie), które w okresie 2006-2011 redukowały zatrudnienie. Zmiany relacji popytu i podaży pracy mogły skłonić część mieszkańców miast do aktywnego poszukiwania posady w innych gminach.

Tabela 9. Gminy o największej skali zmian dojazdów do pracy w okresie 2006-2011

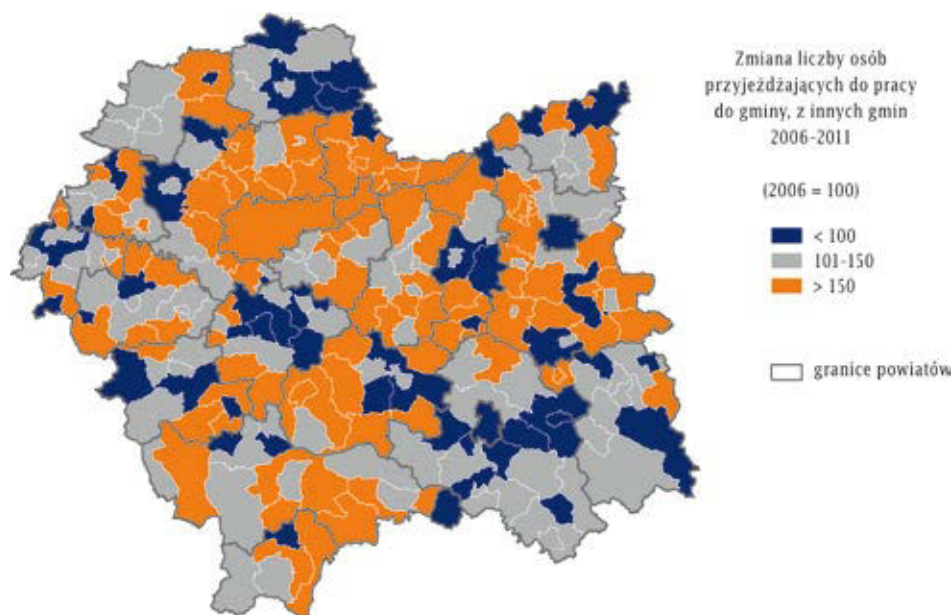
wyjeżdżający do pracy					przyjeżdżający do pracy				
gmina	2006 osoby	2011 osoby	zmiana	dynamika 2006=100	gmina	2006 osoby	2011 osoby	zmiana	dynamika 2006=100
Kraków	8 855	30 823	21 968	348,1	Kraków	61 863	96 540	34 677	156,1
Tarnów	2 819	4 637	1 818	164,5	Zabierzów	3 000	5 687	2 687	189,6
Wieliczka - obszar wiejski	4 493	5 926	1 433	131,9	Skawina - miasto	3 160	5 481	2 321	173,4
Trzebinia - miasto	1 730	2 977	1 247	172,1	Brzeszcze - miasto	4 279	6 323	2 044	147,8
Chrzanów - miasto	3 368	4 583	1 215	136,1	Niepołomice - miasto	1 231	2 950	1 719	239,6
Skawina - obszar wiejski	2 298	3 380	1 082	147,1	Zielonki	785	2 237	1 452	285,0
Myślenice - obszar wiejski	2 921	3 909	988	133,8	Bochnia	3 592	4 917	1 325	136,9
Zielonki	1 677	2 602	925	155,2	Wieliczka - miasto	2 584	3 856	1 272	149,2
Oświęcim	3 695	4 601	906	124,5	Chrzanów - miasto	4 019	5 179	1 160	128,9
Kocmyrzów- Luborzyca	1 093	1 997	904	182,7	Skrzyszów	968	2 089	1 121	215,8

Źródło: opracowanie własne.

Interesującą i wymagającą pogłębionych badań kwestią jest sytuacja w gminach, w których nastąpił spadek liczby wyjazdów do pracy. Gminy te znajdują się głównie w dwóch powiatach - nowosądeckim i tarnowskim, jedna położona jest w powiecie miechowskim (Charsznica). Co ciekawe w podtarnowskich gminach oraz w Charsznicy nastąpił w tym samym czasie wzrost liczby przyjazdów do pracy. Może to sugerować, że nastąpił na ich obszarze wzrost liczby miejsc pracy i wchłonięcie jej lokalnych zasobów. Zgoła odmienna sytuacja charakteryzuje większość gmin Sądecczyzny. W połowie przypadków zmniejszeniu liczby osób wyjeżdżających do pracy towarzyszył regres przyjazdów do pracy. W 2006 roku powiat nowosądecki (ziemski) odznaczał się najwyższą w województwie stopą bezrobocia rejestrowanego (21,7%). Do 2011 roku uległa ona nieznacznemu obniżeniu do 17,3%. Pozwoliło to jednak na wyprzedzenie powiatów dąbrowskiego i limanowskiego, gdzie bezrobocie było i wciąż jest wyższe. Spadek bezrobocia mimo spadku mobilności pracowniczej może być wytłumaczony m.in. ujemnym saldem migracji, jakie cechowało w tym czasie większość gmin powiatu nowosądeckiego (poza strefą podmiejską Nowego Sącza), wzrostem poziomu przedsiębiorczości oraz dynamiką przyrostu liczby lokalnych miejsc pracy (m.in. w turystyce). Ogólny spadek liczby dojazdów na omawianym obszarze wiąże się ze znaczącym regresem dojazdów do pracy w Nowym Sączu, o czym dalej.

3.2.2 Dynamika przyjazdów do pracy

Zmiany liczby osób przyjeżdżających do pracy według gmin wykazują jeszcze większą rozpiętość dynamiki niż te związane z wyjazdami. Największe cechują niewielkie gminy wiejskie, w których otwarcie lub zamknięcie jednego, średniej wielkości zakładu produkcyjnego całkowicie odmienna lokalny rynek pracy. Najwyższą dynamikę przyrostu liczby osób przyjeżdżających do pracy zanotowano dla gminy Trzyciąż (powiat olkuski), gdzie wzrost liczby przyjeżdżających z 59 osób w 2006 roku do 325 w 2011 roku oznaczał wskaźnik dynamiki zmian równy 550,8%! Przyczynę tego lokalnego cudu można wiązać z dynamicznym rozwojem zlokalizowanego w gminie producenta kabli, firmy Bitner. Podobne wyjaśnienia dają się znaleźć w przypadku większości gmin, w których odnotowano ponad dwukrotny wzrost liczby przyjeżdżających do pracy. W sumie było ich aż 51, w większości wiejskich, ale znalazły się w tej grupie również małe miasta (np. Skąła). Gminy te położone były głównie w powiecie krakowskim, proszowickim i bocheńskim, a więc dynamika zmian w ich przypadku może być związana ze wzrostem gospodarczym w obszarze metropolitalnym Krakowa.

Mapa 6. Dynamika liczby osób przyjeżdżających do pracy spoza gminy 2006-2011

Źródło: opracowanie własne.

Po przeciwnej stronie skali znalazło się 41 gmin, w których odnotowano regres dojazdów do pracy. Grupa ta objęła aż 15 miast, w tym duże ośrodki dojazdów pracowniczych – takie jak Nowy Sącz, Myślenice, Trzebinę i Tarnów. Spadek liczby przyjeżdżających w 2011 roku do pracy w Nowym Sączu do 83,5% poziomu z roku 2006 jest zarazem największym odnotowanym w województwie spadkiem w wartościach bezwzględnych (o 2 108 osób). W drugim ośrodku pod względem regresu dojazdów, czyli Trzebini, ubyłoby 644 dojeżdżających.

Pozostając przy zmianach w wartościach bezwzględnych – największy przyrost liczby osób przyjeżdżających do pracy zanotowano dla Krakowa (zmiana o 34,7 tys. osób, czyli o 156%). Inne gminy o największym bezwzględnym wzroście to Zabierzów (o 2,7 tys.), miasto Skawina (plus 2,3 tys.) oraz miasto Brzeszcze (plus 2,0 tys.) (tabela 9). Mimo że już wcześniej należały one do największych ośrodków przyjazdów pracowniczych, to wszystkie mogą pochwalić się dynamiką podobną lub nawet większą niż w przypadku Krakowa, a znacznie przekraczającą średnią dla województwa. Ta ostatnia mieści się w przedziale 148% (Brzeszcze) – 190% (Zabierzów). O ponad tysiąc wzrosła liczba przyjeżdżających do pracy także w innych podmiejskich gminach Krakowa (Niepołomicach, Wieliczce, Zielonkach). Przy czym większość tych nowych dojazdów ma związek ze wzmiankowanym wcześniej wzrostem wyjazdów do pracy z Krakowa.

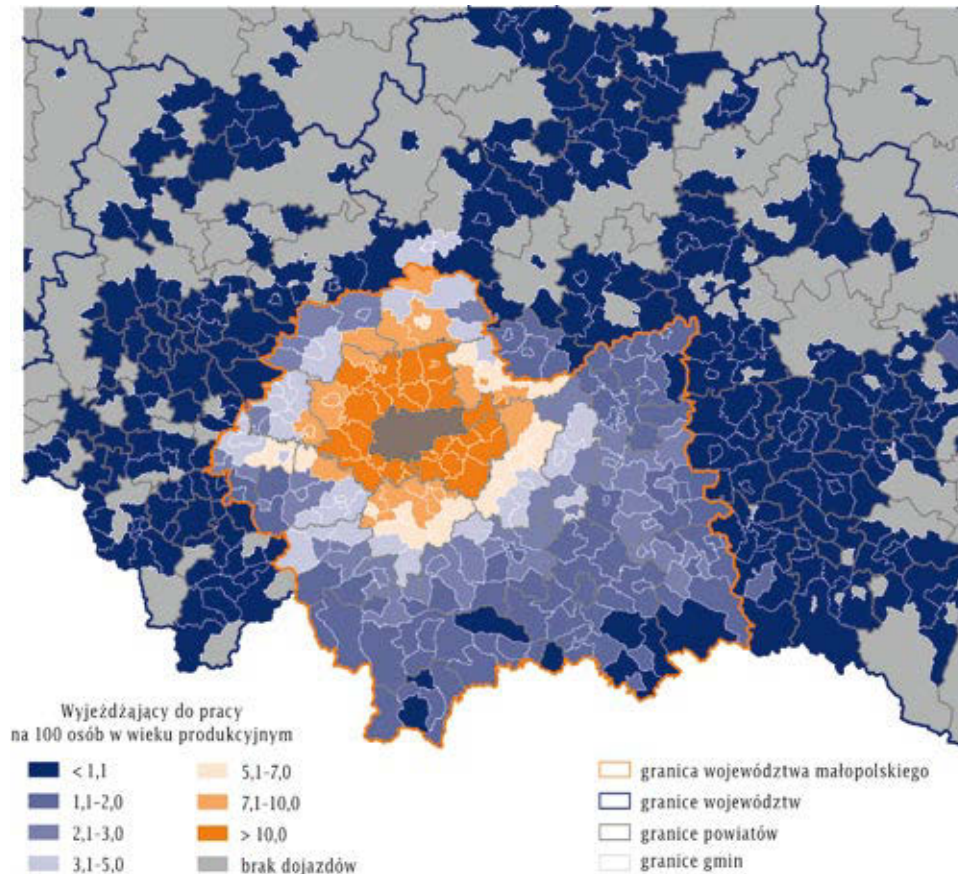
Obserwowane dynamiczne zmiany skali i natężenia dojazdów w okresie 2006-2011, koncentrujące się w przypadku wzrostów głównie w obszarze metropolitalnym Krakowa, a w przypadku regresów – na obszarach peryferyjnych regionu, są dowodem na intensywnie zachodzące procesy metropolizacji przestrzeni i na rosnącą rolę stolicy Małopolski. Zaskakująca jest bardzo wysoka dynamika tych procesów, które zaszły w relatywnie krótkim czasie (pięć lat). Wskazuje to na pilną potrzebę kontynuowania badań nad dojazdami do pracy – od 2011 roku mija niemal kolejne pięć lat i opisane procesy mogły jeszcze bardziej zmienić strukturę rynków pracy i dojazdów pracowniczych.

IV. Najważniejsze ośrodki dojazdów do pracy w Małopolsce w 2011 roku i delimitacja rynków pracy

W poprzednim rozdziale przedstawiono największe ośrodki dojazdów do pracy, bez szczegółowej analizy ich kierunków i zasięgu, co jest przedmiotem i celem niniejszego rozdziału. Nie ma on charakteru wyczerpującej analizy wszystkich istotnych miejscowości, ponieważ przekraczałoby to ramy tego opracowania. Jako ilustrację dojazdów do różnego typu i różnej wielkości ośrodków wybrano dwadzieścia jeden miast i dwie gminy wiejskie. Pokazano największe ośrodki oraz te, które uznano za interesujące dla ilustracji analizowanych cech dojazdów lub ich czynników. Aby zaoszczędzić miejsce, na niektórych mapach przedstawiono dojazdy do więcej niż jednego ośrodka. Ma to też walor poznawczy - gdyż ułatwia porównania. Chociaż przy wyborze miejscowości kierowano się przede wszystkim niepokrywaniem się stref dojazdów - z wyjątkiem Krakowa, w przypadku którego występowały dojazdy do niemal wszystkich analizowanych punktów.

4.1 Dojazdy do Krakowa

Najważniejszym ośrodkiem, koncentrującym najwięcej dojazdów z największej liczby kierunków jest Kraków. W 2011 roku dojeżdżało do niego ponad 96,5 tys. osób.

Mapa 7. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Krakowie

Źródło: opracowanie własne.

Natężenie dojazdów do Krakowa (mapa 7, mapa 8) jest funkcją jego dostępności i maleje w miarę posuwania się na zewnątrz granic miasta. Maleje ono wolniej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Widać to dobrze poza granicami Małopolski: gminy, z których do Krakowa dojeżdża więcej niż 10 osób, są położone wzdłuż ciągów dróg krajowych i linii kolejowych. Do stolicy Małopolski przyjeżdżają pracownicy z każdej małopolskiej gminy, z większości gmin sąsiednich województw (podkarpackiego, świętokrzyskiego i śląskiego), a także z pojedynczych gmin rozsianych po całym kraju. W sumie z aż 684 gmin odnotowano dojazdy powyżej 10 osób – ze średnią liczbą dojeżdżających równą 133 osobom i medianą o wartości 29 osób. Gminy te reprezentowały 229 powiatów i wszystkie polskie regiony. Rozkład dojazdów według województw, powiatów i gmin o największej liczbie mieszkańców zatrudnionych w Krakowie przedstawia tabela 10.

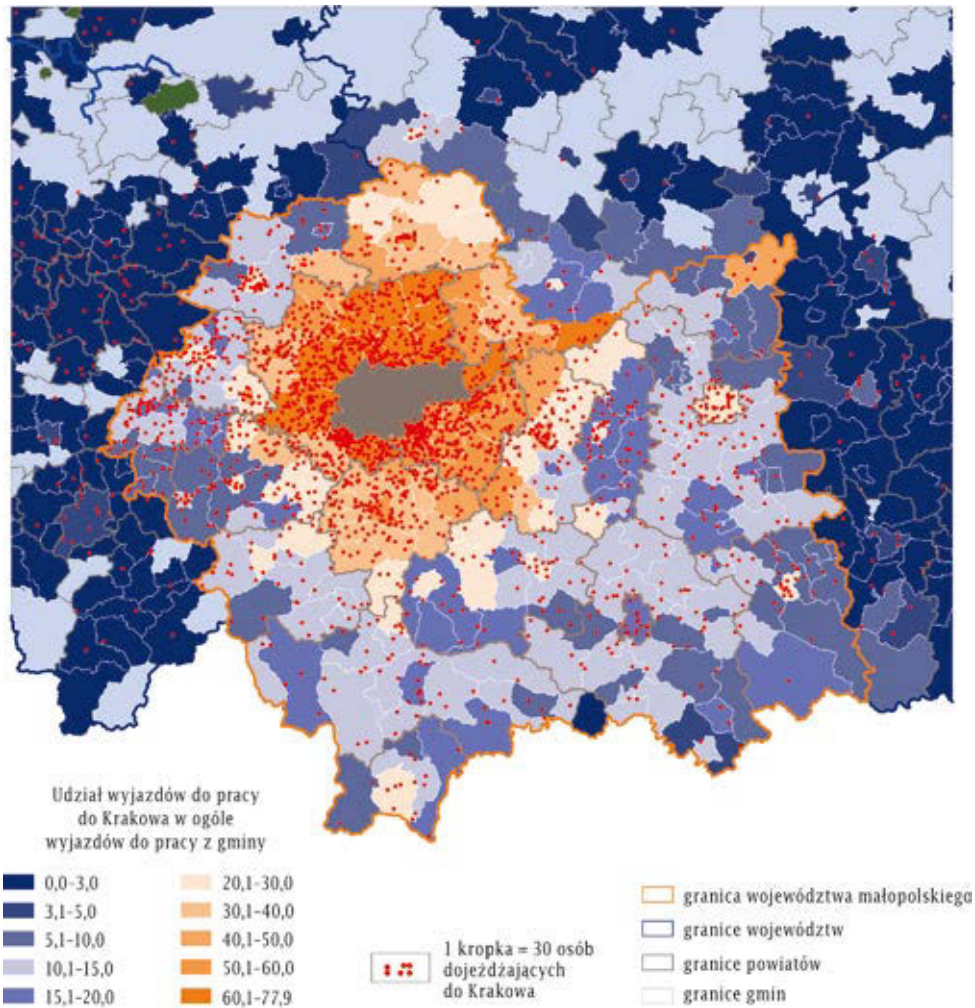
Tabela 10. Województwa, powiaty i gminy o największej liczbie dojeżdżających do pracy do Krakowa w 2011 roku

województwo	osoby	udział	powiat	osoby	udział	gmina	osoby	udział
małopolskie	73 590	80,6	krakowski	22 790	25,0	Wieliczka - obszar wiejski	3 360	3,7
śląskie	4 667	5,1	wielicki	10 677	11,7	Zabierzów	2 188	2,4
podkarpackie	3 317	3,6	myślenicki	5 494	6,0	Wieliczka - miasto	2 019	2,2
świętokrzyskie	2 258	2,5	bocheński	3 620	4,0	Liszki	1 984	2,2
mazowieckie	1 694	1,9	chrzanowski	3 481	3,8	Zielonki	1 936	2,1
dolnośląskie	950	1,0	wadowicki	3 321	3,6	Skawina - miasto	1 809	2,0
łódzkie	894	1,0	oświęcimski	3 155	3,5	Kocmyrzów-Luborzyca	1 555	1,7
pomorskie	815	0,9	tarnowski	2 553	2,8	Niepołomice - obszar wiejski	1 381	1,5
lubelskie	756	0,8	olkuski	2 540	2,8	Skawina - obszar wiejski	1 350	1,5
wielkopolskie	705	0,8	proszowicki	2 043	2,2	Czernichów	1 293	1,4
kujawsko-pomorskie	403	0,4	brzeski	1 932	2,1	Myślenice - obszar wiejski	1 280	1,4
opolskie	312	0,3	miechowski	1 780	1,9	Wielka Wieś	1 234	1,4
zachodniopomorskie	288	0,3	nowosądecki	1 749	1,9	Gdów	1 229	1,3
podlaskie	261	0,3	limanowski	1 662	1,8	Mogilany	1 213	1,3
warmińsko-mazurskie	241	0,3	nowotarski	1 640	1,8	Tarnów	1 194	1,3
lubuskie	166	0,2	suski	1 305	1,4	Krzyszowice - obszar wiejski	1 100	1,2

Uwaga: Dane z macierzy dojazdów (GUS 2014) - obejmuje tylko dojazdy powyżej 10 osób (100% = 91 317 osób).

Źródło: opracowanie własne.

Wśród dojeżdżających do Krakowa 80,6% to mieszkańcy Małopolski (tabela 10). Jedna trzecia przemieszczających się zamieszkuje w gminach powiatów otaczających Kraków (krakowski i wielicki). Wszystkie 10 gmin o największej skali dojazdów do stolicy regionu położone są w jej sąsiedztwie. W przypadku większości z nich dojazdy do Krakowa stanowią ponad 70% wszystkich dojazdów do pracy (mapa 8).

Mapa 8. Zasięg i skala dojazdów do pracy w Krakowie

Źródło: opracowanie własne.

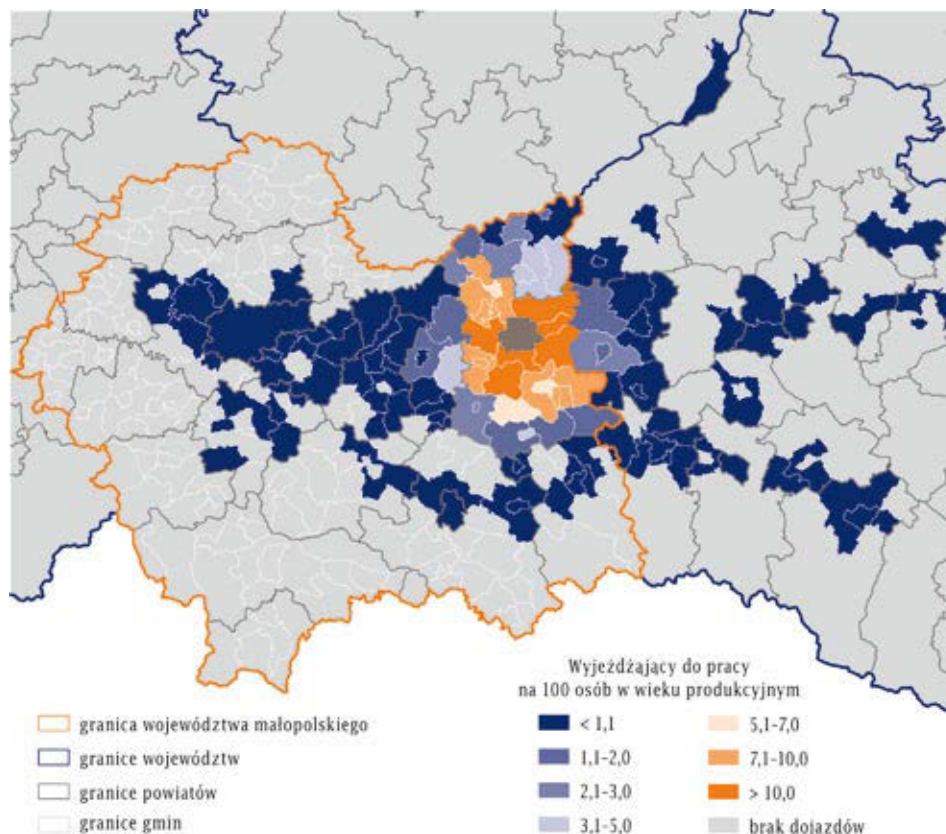
O ile pokazane dojazdy świadczą o występowaniu relacji przestrzennych, o tyle w przypadku większości odległych powiatów czy regionów nie są one tożsame z codziennymi dojazdami. Co najmniej 10% ze znajdujących się w danych GUS dojazdów do Krakowa nie ma takiego charakteru. Symptomatyczna jest tutaj sytuacja w zakresie dojazdów między Warszawą a Krakowem – trudno zakładać, by mogły one odbywać się każdego dnia, a ich skala każe mieć powyższe zastrzeżenie na uwadze. W 2011 roku 969 mieszkańców Warszawy było zatrudnionych w Krakowie i aż 7 542 krakowian pracowało w Warszawie⁶.

4.2 Dojazdy do pozostałych ośrodków

Kolejne miejsce w hierarchii osadniczej i hierarchii dojazdów zajmują ośrodki subregionalne. W Małopolsce funkcję taką z pewnością pełnią Tarnów (mapa 9, mapa 10) i Nowy Sącz (mapa 11). W polityce regionalnej na ten poziom wynosi się również Nowy Targ (mapa 12) i Oświęcim (mapa 12). Sumaryczne charakterystyki dojazdów do tych ośrodków, a także do pozostałych miast i gmin wiejskich ważnych z perspektywy dojazdów, zawarto w tabeli 11. Umieszczono w niej wszystkie gminy o liczbie przyjeżdżających do pracy powyżej 2 000 osób oraz trzy miasta powiatowe, które wprawdzie nie spełniały tego kryterium, ale zostały uwzględnione ze względu na swoją funkcję administracyjną (Dąbrowa Tarnowska, Miechów i Proszowice).

⁶ Poza migracjami wahadłowymi w rytmie tygodniowym lub dłuższym część z osób może fizycznie być zatrudnionych w Warszawie, a pracować przez większą część czasu w Krakowie lub szerzej – Małopolsce. Sytuacja taka ma miejsce między innymi wśród przedstawicieli handlowych, na przykład firm farmaceutycznych. Firmy te często nie mają stałych biur w innych miastach poza Warszawą.

Mapa 9. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Tarnowie



Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 11 przedstawiono także wskaźnik⁷ znaczenia gminy jako kierunku dojazdów do pracy, służący uporządkowaniu i nadaniu rang poszczególnym miejscowościom, do których przyjeżdżają zatrudnieni pracujący. Pierwszy poziom w hierarchii dojazdów zajmuje Kraków, następny – Tarnów, który ma niemal dwa razy wyższy wskaźnik od trzeciego w zestawieniu Nowego Sącza. Wysoką wartość diagnostyczną ma tutaj liczba gmin, z których notowano intensywne dojazdy. Wprawdzie wartość wskaźnika równa pięciu osobom na 100 mieszkańców w wieku produkcyjnym dla gminy, z której były przyjazdy, może wydawać się niezbyt wysoka, ale w istocie wiąże się ze znaczącymi dojazdami. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że poziom aktywności zawodowej mieszkańców zwykle mieści się w przedziale 50–55%, to wskaźnik o wartości pięć oznacza, że około 10% wszystkich zatrudnionych wyjeżdża z gminy do danego ośrodka. A to jest już wartością bardzo dużą.

7 Wskaźnik (W) jest indeksem ilorazowym zbudowanym w oparciu o liczbę przyjeżdżających do pracy osób (P), liczbę gmin, z których notowano przyjazdy (G) oraz liczbę gmin, z których były notowane przyjazdy o dużym natężeniu (> 5 osób na 100 mieszkańców w wieku produkcyjnym) (N) według formuły: $W = (P^{0,5} * G * N)^{0,5}$.

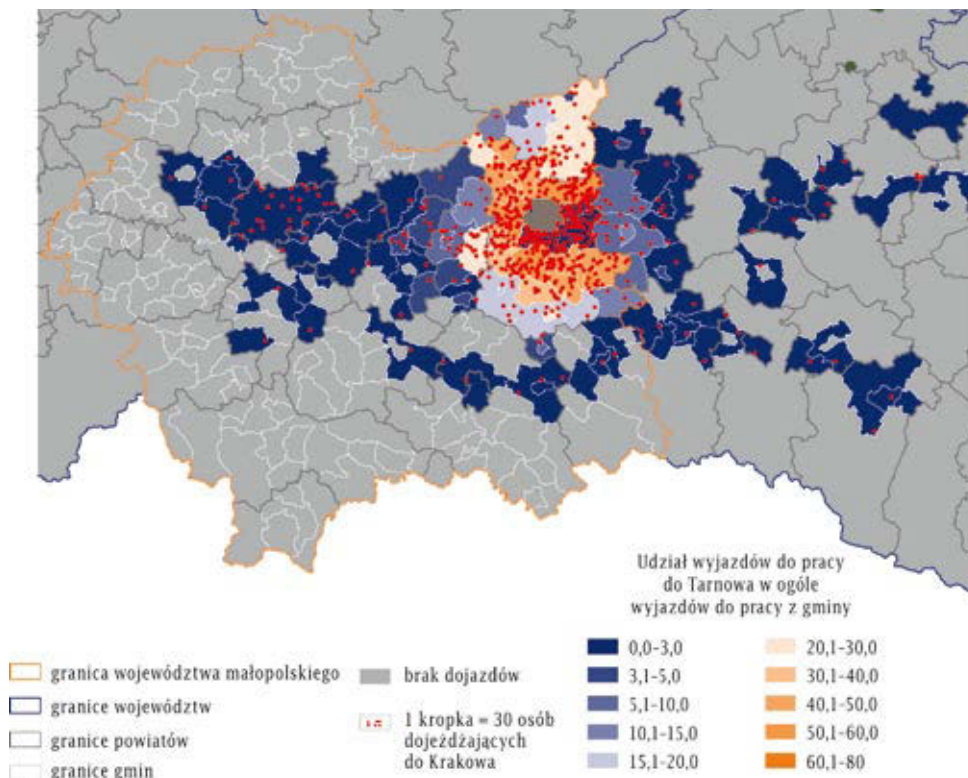
Tabela 11. Przyjazdy do największych ośrodków dojazdów do pracy w województwie małopolskim w 2011 roku

gmina	typ ośrodka	liczba osób	przyjeżdżający		wskaźnik znaczenia gminy jako kierunku dojazdów do pracy
			liczba gmin	w tym gmin, o dojazdach > 5 osób na 100 mieszkańców w wieku produkcyjnym	
Kraków	metropolitalny	96 540	684	63	3 659,1
Tarnów	subregionalny	16 176	125	16	504,4
Nowy Sącz	subregionalny	10 668	105	7	275,5
Brzeszcze - miasto	lokalny	6 323	45	4	119,6
Wadowice - miasto	ponadlokalny	6 191	33	5	113,9
Chrzanów - miasto	ponadlokalny	5 179	34	5	110,6
Oświęcim	subregionalny	4 715	35	5	109,6
Bochnia	ponadlokalny	4 917	31	5	104,3
Gorlice	ponadlokalny	5 289	24	6	102,3
Limanowa	ponadlokalny	3 806	29	5	94,6
Skawina - miasto	lokalny	5 481	41	2	77,9
Brzesko - miasto	ponadlokalny	4 117	30	3	76,0
Nowy Targ	subregionalny	4 018	32	2	63,7
Zabierzów	podmiejski	5 687	53	0	63,2
Zakopane	lokalny	2 913	24	3	62,3
Andrychów - miasto	lokalny	3 836	30	2	61,0
Sucha Beskidzka	ponadlokalny	2 698	17	4	59,4
Wieliczka - miasto	ponadlokalny	3 856	23	2	53,4
Libiąż - miasto	lokalny	2 654	26	2	51,8
Kęty - miasto	lokalny	2 831	24	2	50,5
Myślenice - miasto	ponadlokalny	3 869	20	2	49,9
Olkusz - miasto	ponadlokalny	3 408	19	2	47,1
Skrzyszów	podmiejski	2 089	31	0	37,6
Niepołomice - miasto	lokalny	2 950	24	1	36,1
Zielonki	podmiejski	2 237	24	0	33,7
Miechów - miasto	lokalny	1 310	15	2	33,0
Dąbrowa T. - miasto	lokalny	1 480	14	2	32,8
Bukowno	lokalny	2 483	21	1	32,3
Trzebinia - miasto	lokalny	2 196	18	1	29,0
Wolbrom - miasto	lokalny	2 010	15	1	25,9
Proszowice - miasto	lokalny	1 048	14	1	21,3

Źródło: opracowanie własne.

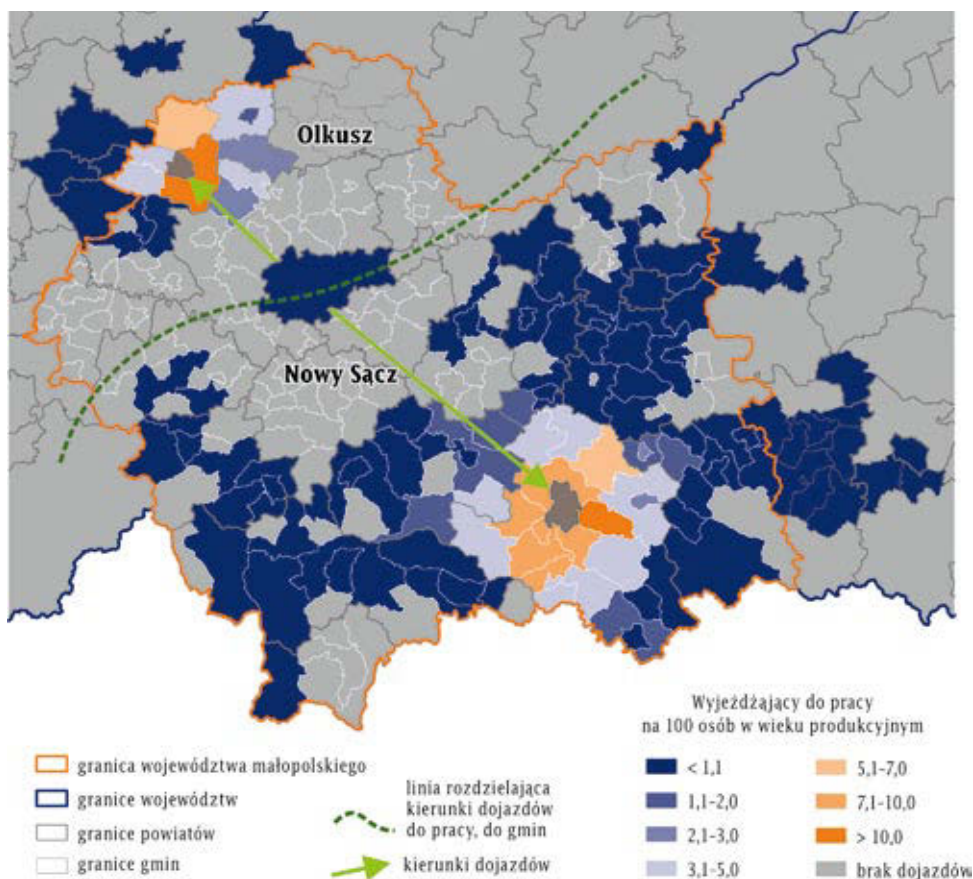
Czwarty poziom zajmują ośrodki, które są silnymi miastami powiatowymi (Wadowice, Chrzanów, Oświęcim, Gorlice, Bochnia, Limanowa), a także górnicze Brzeszcze, które mają spośród nich najszerzy zasięg oddziaływania, ale intensywne dojazdy już tylko z czterech gmin (mapa 12-16).

Mapa 10. Zasięg i skala dojazdów do pracy w Tarnowie



Źródło: opracowanie własne.

Mapa 11. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Nowym Sączu i Olkuszu

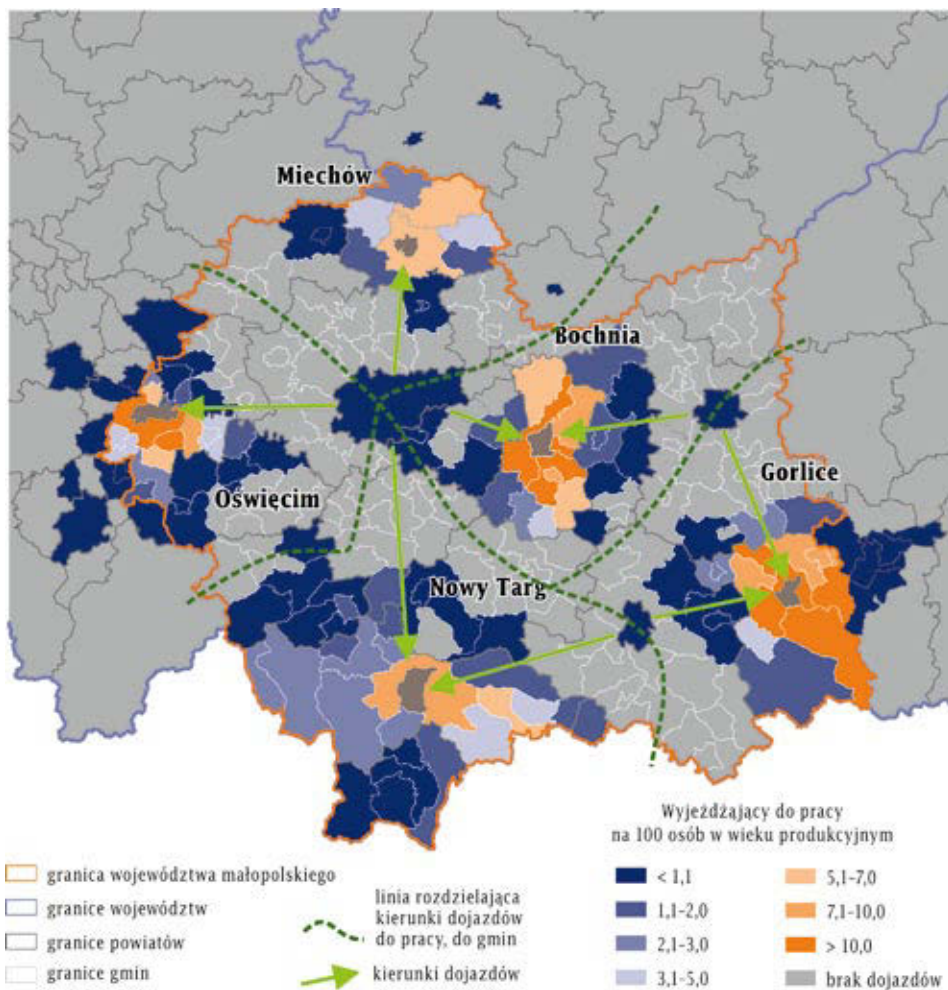


Źródło: opracowanie własne.

Kolejny, piąty poziom zajmują średnie miasta powiatowe oraz kilka miast przemysłowych o dużych dojazdach (np. Skawina, Libiąż, Andrychów) (mapa 12-17). Znalazł się w tej grupie także podkrakowski Zabierzów (mapa 17). Co ciekawe i symptomatyczne dla pozostałych gmin wiejskich w tym zestawieniu (Skrzyszów, Zielonki), ma on bardzo rozległy obszar oddziaływania. Przyjeżdżano do niego aż z 53 gmin (czwarta lokata w województwie), ale w przypadku żadnej z jednostek administracyjnych nie były to dojazdy intensywne (więcej niż pięć osób na 100 mieszkańców w wieku produkcyjnym).

Ostatni poziom w omawianym zestawieniu zajmują małe miasta powiatowe (Dąbrowa Tarnowska, Miechów, Proszowice), pozostałe istotne ośrodki przemysłowe regionu (Bukowno, Trzebinia, Wolbrom) oraz niektóre gminy podmiejskie o wysokiej liczbie przyjeżdżających do pracy (Skrzyszów, Zielonki) (mapa 14-16).

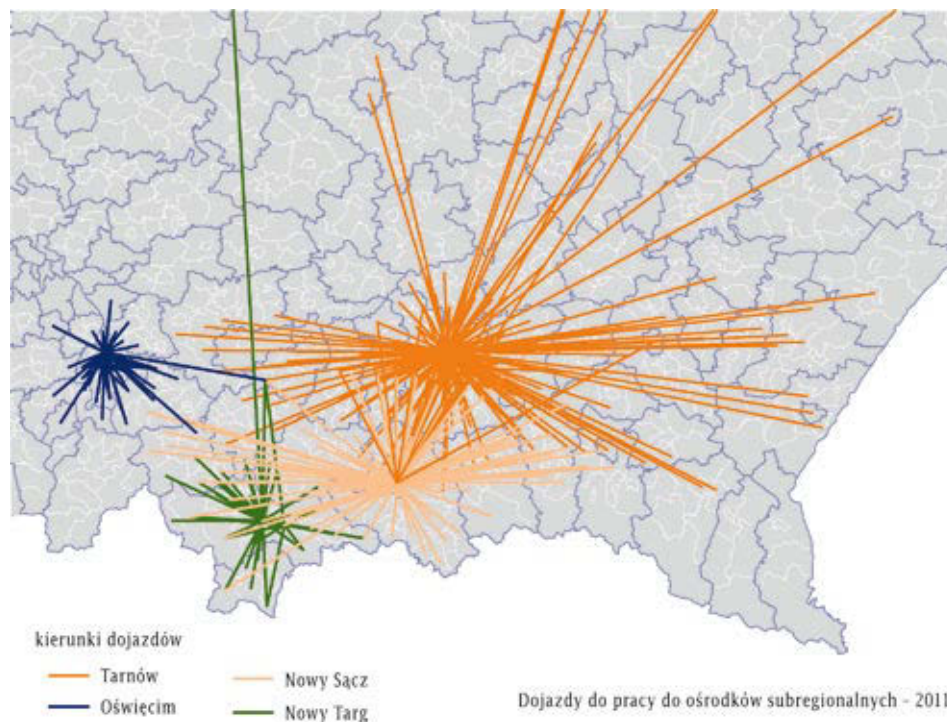
Mapa 12. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Oświęcimiu, Nowym Targu, Miechowie, Bochni i Gorlicach



Źródło: opracowanie własne.

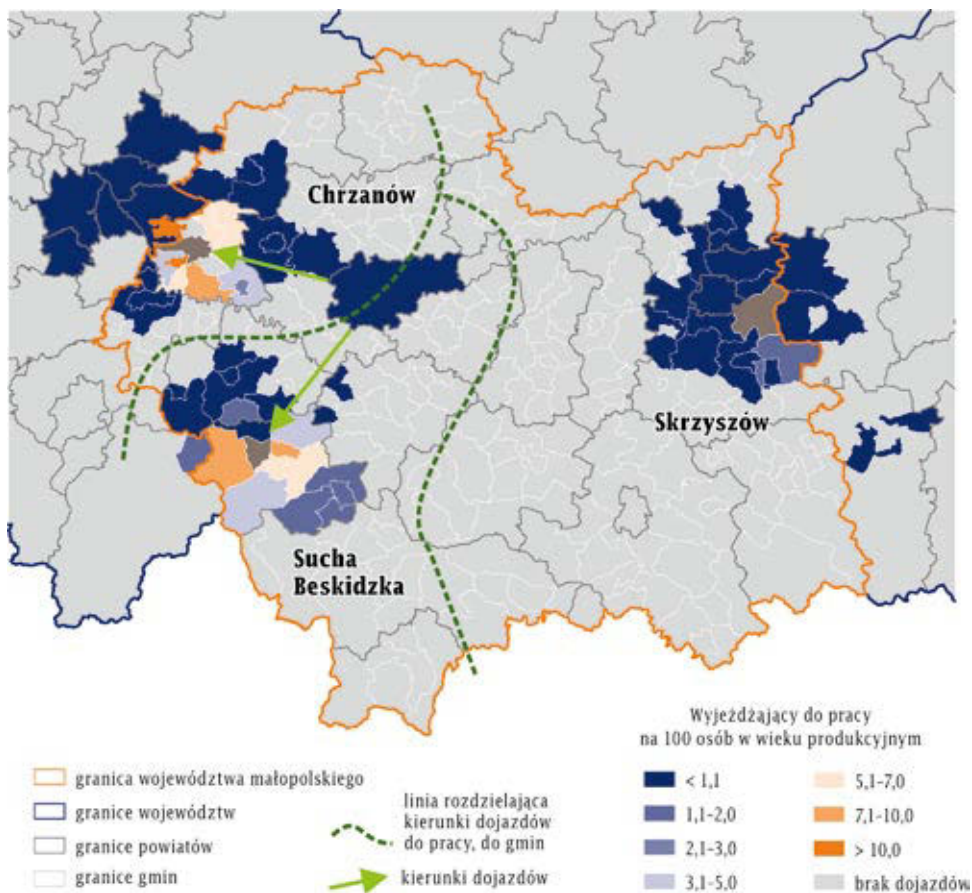
Tabela i umieszczone w dalszej części mapy pokazują, że hierarchia dojazdów tylko częściowo pokrywa się z hierarchią administracyjną. Wracając do ośrodków subregionalnych, to są one bardzo niejednorodne i zajmują aż cztery różne poziomy hierarchii dojazdów: od wybijającego się Tarnowa po Nowy Targ, który jako ośrodek dojazdów do pracy ustępuje większości miast powiatowych, a także kilku ośrodkom położonym w hierarchii osadniczej jeszcze niżej niż stolice powiatów (mapa 13). Obszar, z którego odnotowano dojazdy do Oświęcimia, jest mniejszy niż w przypadku Nowego Targu, co widać wyraźnie na mapie (mapa 13). Jednak dojazdy do Oświęcimia są bardziej intensywne i odbywają się z dużej liczby małych powierzchniowo, ale liczących się ludnościowo gmin. To wszystko sprawia, że znalazł się on znacznie wyżej w omawianej hierarchii niż Nowy Targ.

Mapa 13. Kierunki dojazdów do pracy w ośrodkach subregionalnych



Źródło: opracowanie własne.

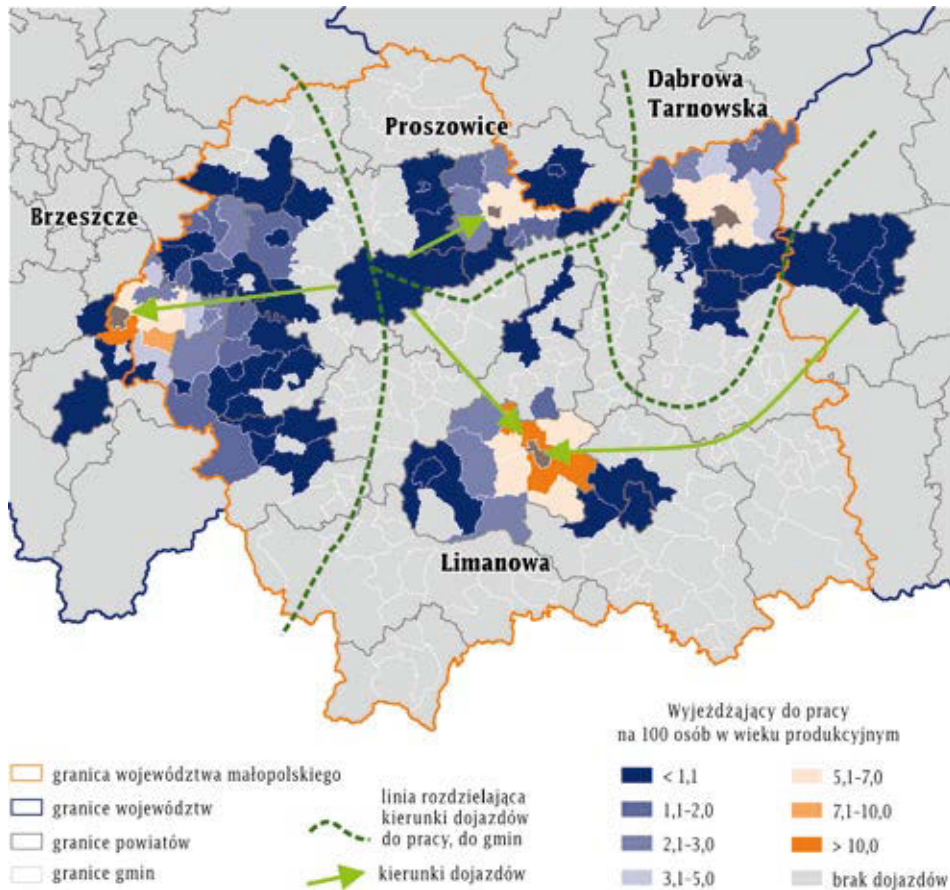
Mapa 14. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Chrzanowie, Suchej Beskidzkiej, Skrzyszowie i Olkuszu



Źródło: opracowanie własne.

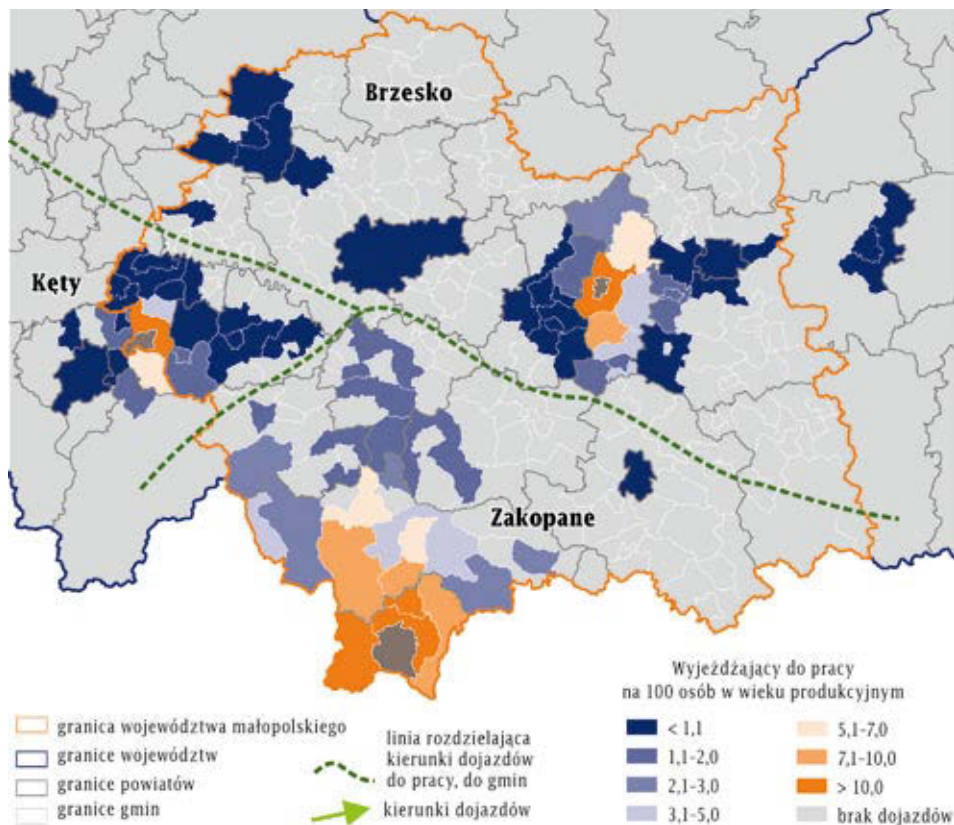
To co zwraca uwagę, to dość ograniczony przestrzennie zasięg dojazdów z bardzo widoczną prawidłowością, że im mniejszy ośrodek, tym mniejszy zasięg. Co ciekawe, wskaźnik intensywności wynoszący powyżej pięciu osób notowano tylko w gminach bezpośrednio graniczących z ośrodkiem, do którego były dojazdy i na dodatek były to gminy tego samego powiatu (wyłączając podział na powiat grodzki i ziemski). Zasada ta nie była spełniona tylko w przypadku Krakowa i Zakopanego. Do pierwszego z tych miast intensywnie dojeżdżano z gmin położonych aż w 10 powiatach, w przypadku drugiego zanotowano intensywne dojazdy także z gmin powiatu nowotarskiego.

Mapa 15. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Brzeszczach, Dąbrowie Tarnowskiej, Proszowicach i Limanowej



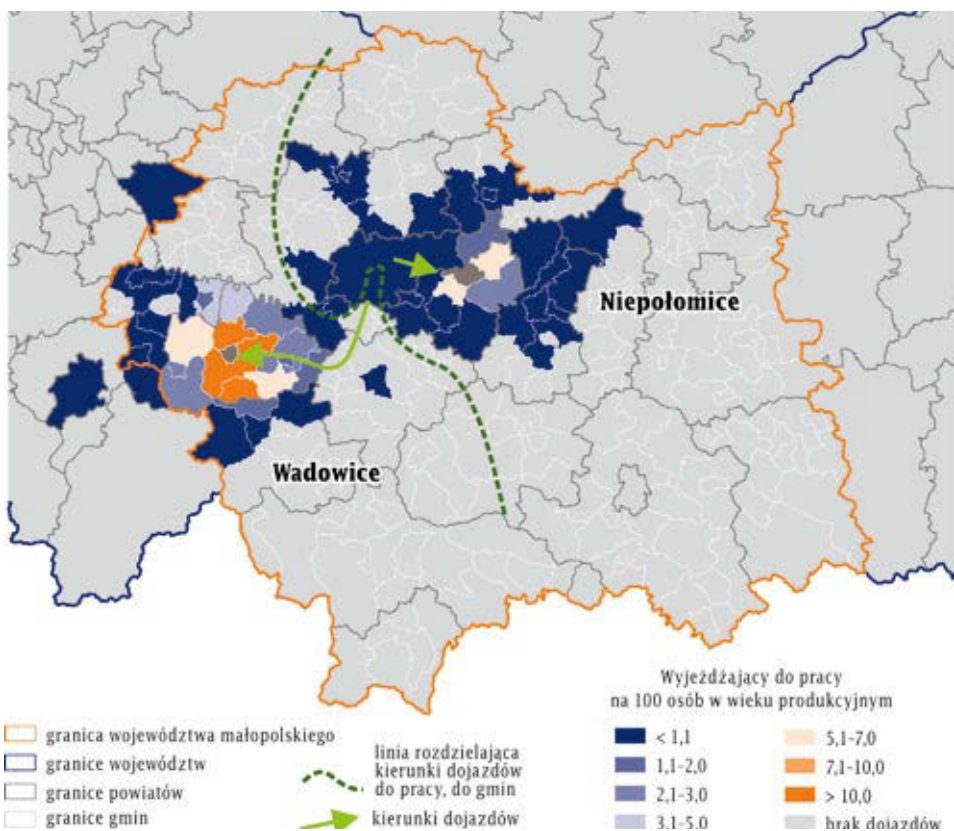
Źródło: opracowanie własne.

Mapa 16. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Brzesku, Kętach i Zakopanem

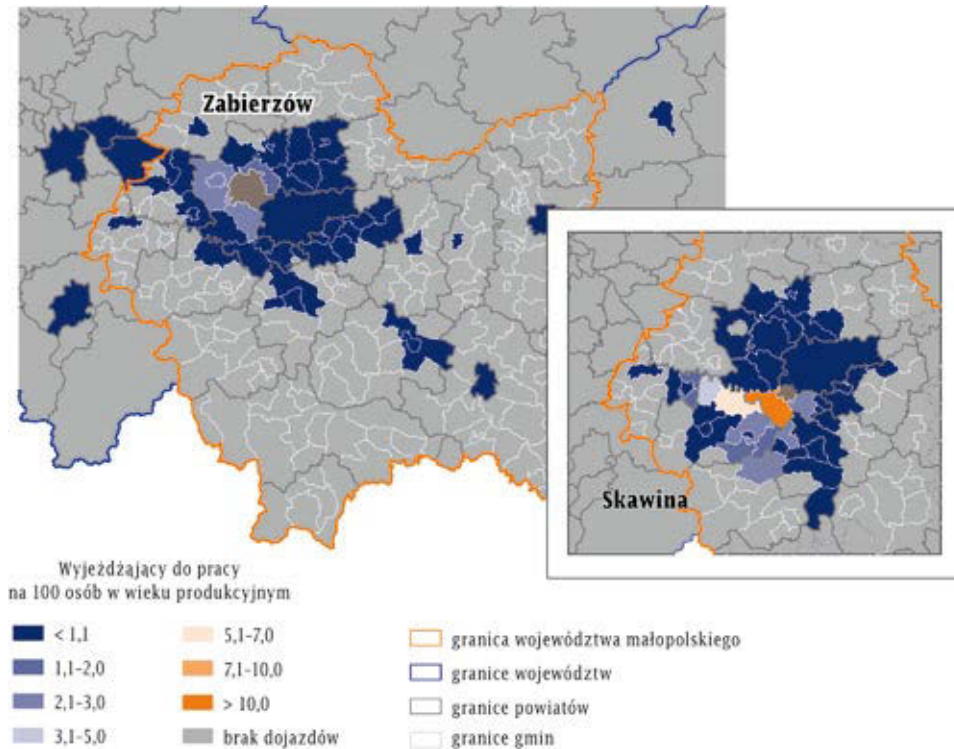


Źródło: opracowanie własne.

Mapa 17. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Wadowicach i Niepołomicach



Źródło: opracowanie własne.

Mapa 18. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Zabierzowie i Skawinie

Źródło: opracowanie własne.

4.3 Dojazdy do ośrodków w województwie śląskim

Prezentując najważniejsze ośrodki dojazdów do pracy warto dokładniej przyjrzeć się przemieszczeniom, jakie mają miejsce między zachodnią częścią Małopolski a ośrodkami położonymi w województwie śląskim. Między tymi obszarami zachodzą najintensywniejsze w skali kraju dojazdy o charakterze codziennym. Drugim takim obszarem jest wschodnia część Małopolski i zachodnia województwa podkarpackiego (przepływy między obszarem tarnowskim i dębickim oraz między gorlickim a jasielskim).

Tabela 12. Przyjazdy do pracy w Małopolsce z województwa śląskiego według powiatów

powiat	2006	2011	2011, 2006=100
Kraków	2 349	4 667	198,6
oświęcimski	1 565	1 344	85,9
olkuski	577	648	112,3
chrzanowski	403	599	148,6
wadowicki	260	222	85,4
krakowski	94	181	192,5
pozostałe powiaty	117	126	107,7
Małopolska (razem)	5 365	7 787	145,1

Źródło: opracowanie własne.

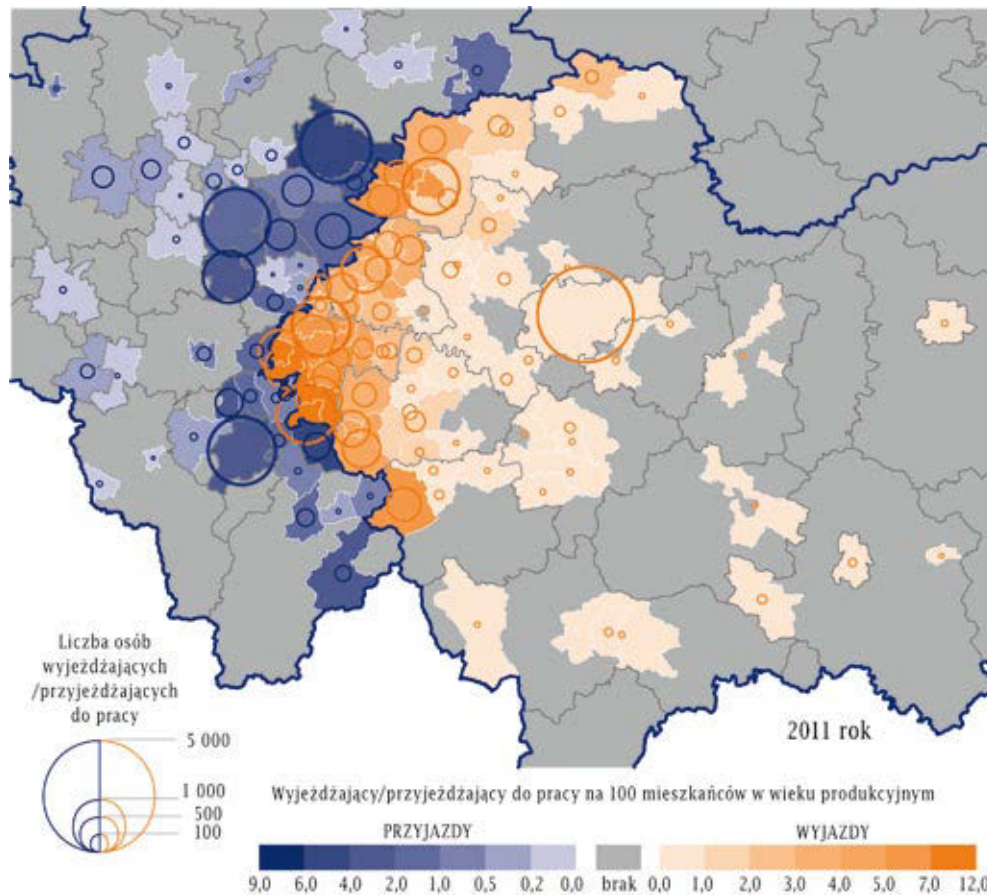
Tabela 13. Przyjazdy do pracy w województwie śląskim z Małopolski według powiatów w 2011 roku

Powiat	liczba przyjeżdżających	skład największe wyjazdy (powiaty w Małopolsce)	liczba wyjeżdżających
m. Dąbrowa Górnicza	3 813	m. Kraków	2 314
		olkuski	1 455
m. Katowice	3 461	chrzanowski	378
		oświęcimski	807
		olkuski	584
		m. Kraków	495
		chrzanowski	209
m. Bielsko-Biała	3 398	oświęcimski	2 176
		wadowicki	879
		m. Kraków	159
m. Tychy	2 059	oświęcimski	1 599
		chrzanowski	222
		wadowicki	173
bielski	1 621	oświęcimski	1 368
		wadowicki	216
m. Jaworzno	850	chrzanowski	614
		olkuski	88
m. Sosnowiec	689	olkuski	338
		m. Kraków	110
żywiecki	458	suski	320
		m. Kraków	66
		oświęcimski	899
pozostałe	2 378	m. Kraków	565
		olkuski	320
		chrzanowski	316

Źródło: opracowanie własne.

Ogółem zatrudnienie w gminach zachodniego sąsiada znajduje aż 19,4 tys. mieszkańców Małopolski. Ruch w przeciwnym kierunku jest znacznie mniejszy, ale wciąż pokaźny – 7,8 tys. osób (w 2011 roku). W stosunku do 2006 roku zaobserwowano bardzo interesujący, niesymetryczny wzrost – dojazdy z Małopolski wzrosły nieznacznie o 8,7% (z 17,8 tys.). Natomiast liczba dojeżdżających ze Śląska zwiększyła się bardzo wyraźnie, bo aż o 45% (z 5,3 tys.). Oznacza to powolne wyrównywanie dysproporcji i bilansowanie się przepływów. To również dowód na postępującą integrację przygranicznych rynków pracy. Dużą rolę w przyciąganiu mieszkańców województwa śląskiego odgrywa Kraków, co ma związek z zachodzącymi procesami metropolizacji – w stolicy Małopolski w 2011 roku kończyło się aż 60% dojazdów z kierunku Śląska. Ponadto w okresie 2006–2011 najwyższą była dynamika wzrostu przyjazdów do tego miasta i powiatu krakowskiego (tabela 12). Co ciekawe, w tym samym czasie zaobserwowano spadek liczby dojazdów do powiatów oświęcimskiego i wadowickiego oraz relatywnie niewielki przyrost przyjazdów do ośrodków powiatu chrzanowskiego i olkuskiego. Poza tym do powiatów zachodniej Małopolski przyjeżdżają przede wszystkim mieszkańcy sąsiadujących z nimi powiatów, a w przypadku dojazdów do niewielkich ośrodków zasięg oddziaływania ogranicza się tylko do przygranicznych gmin. Natomiast przy dojazdach do Krakowa zasięg oddziaływania obejmuje większość gmin województwa śląskiego.

Mapa 19. Dojazdy do pracy z Małopolski do ośrodków województwa śląskiego w 2011 roku



Źródło: opracowanie własne.

Kierunki dojazdów z województwa małopolskiego (skąd i dokąd przemieszczają się pracownicy) ukazano na mapie (mapa 19). Dane dla powiatów zawarto w tabeli 13. Powiatami, z których najczęściej mieszkańców wyjeżdża do pracy w kierunku województwa śląskiego, są oświęcimski (7,2 tys. osób), miasto Kraków (3,8 tys.), olkuski (2,8 tys.), chrzanowski (2,5 tys.) oraz wadowicki (1,8 tys.). Na poziomie gmin można sprawdzić, jakie natężenie osiągają wyjazdy w kierunku województwa śląskiego w przeliczeniu na liczbę mieszkańców w wieku produkcyjnym (mapa 19). Maksymalne obserwowane wartości tego wskaźnika w niektórych gminach powiatu oświęcimskiego wynoszą nawet ponad 10, czyli należą do najintensywniejszych dojazdów. Także w niektórych śląskich gminach pracownicy z Małopolski zajmują znaczącą część miejsc pracy - w odniesieniu do liczby zatrudnionych około jednej trzeciej (Dąbrowa Górnicza, Bielsko-Biała, Tychy). Widoczna w powiecie żywieckim gmina Jeleśnia - przyciągająca do pracy przede wszystkim mieszkańców powiatu suskiego - zawdzięcza swój wysoki wskaźnik jednemu zakładowi pracy (Delphi Poland), wytwarzającemu m.in. wiązki elektryczne dla przemysłu samochodowego. Z branżą motoryzacyjną (Fiat S.A. i jego kooperanci) związana jest także część dojazdów do Tychów i Bielska-Białej. Dąbrowa Górnicza zawdzięcza swoje dojazdy hucie żelaza ArcelorMittal Poland, przy czym te z Krakowa mogą odzwierciedlać nie tyle faktyczne przemieszczenia, co złożoną strukturę organizacyjną przedsiębiorstwa. Istotnym śląskim pracodawcą przyciągającym małopolskich pracowników są kopalnie węgla kamiennego (dojazdy do powiatów bieruńsko-lędzińskiego i do Mysłowic).

V. Podsumowanie

Województwo małopolskie, obok podkarpackiego, śląskiego i wielkopolskiego, należy do regionów o największej skali i intensywności dojazdów do pracy. Sprzyja temu gęsta sieć osadnicza, duże miejscowości, a także tradycje przemieszczeń do przedsiębiorstw i fabryk.

Natężenie dojazdów nie jest równomierne w obrębie województwa. Na tle regionu i kraju wyróżniają się pod tym względem powiaty Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego oraz zachodniej Małopolski. Z kolei w południowej części regionu jest ono względnie niskie. Dojazdy są wypadkową rozmieszczenia ośrodków oferujących miejsca pracy, dostępności komunikacyjnej i sytuacji na rynku pracy. Bardzo istotną rolę w zwiększaniu ich liczby odgrywają procesy kształtujące nie tylko regionalną i lokalną gospodarkę, ale także osadnictwo i zagospodarowanie przestrzenne. Bardzo istotna jest metropolizacja przestrzeni oraz zachodząca intensywnie suburbanizacja. Procesy te sprawiają, że rośnie zarówno skala, jak i intensywność dojazdów do stolicy regionu – Krakowa. Z jednej strony stanowi to siłę napędową miasta, a co za tym idzie – całego regionu. Z drugiej strony jednak rodzą się różnorakie wyzwania i niebezpieczeństwa. Podstawowym wyzwaniem jest zapewnienie i utrzymanie w dłuższym horyzoncie czasowym dostępności transportowej, a także niezrównoważony system transportowy (dominacja komunikacji samochodowej, najczęściej indywidualnej). Wiąże się z tym nie tylko problem emisji zanieczyszczeń, ale także kwestia zatłoczenia dróg i braku miejsc parkingowych. Niebezpieczeństwa należy zaś upatrywać w ryzyku osłabiania spójności terytorialnej regionu: różne trajektorie rozwojowe mogą sprawić, że Kraków wraz ze swoją strefą metropolitalną oderwą się od niego.

Zróznicowanie dojazdów do pracy ma najprawdopodobniej związek ze zróznicowaniem dostępności przestrzennej, zwłaszcza w obszarze transportu publicznego. Dostępność ta determinuje kierunki dojazdów szkolnych, a później pracowniczych. Dualny system przemieszczeń – do Krakowa i do swojego miasta powiatowego, z ograniczonymi możliwościami dotarcia do innych stolic powiatów – oznacza, że słabo wykorzystywana jest synergia różnych ośrodków. Tym samym mocno ograniczona jest mobilność pracownicza. Troska o spójność terytorialną, a zarazem o mobilność pracowniczą, powinna zaowocować podjęciem szeregu działań na rzecz polepszenia dostępności oraz usprawnienia transportu publicznego. Chodzi o budowę systemu zintegrowanego transportu, którego kręgosłupem będzie transport szynowy, a uzupełnieniem autobusowy, a także indywidualny z parkingami typu „Parkuj i jedź”, rozmieszczonymi wzdłuż wszystkich linii kolejowych.

Pokazane w opracowaniu powiązania przestrzenne w zakresie dojazdów do pracy przekraczają nie tylko granice powiatów, ale także województw. Wskazuje to jednoznacznie na potrzebę ścisłej współpracy między władzami regionów i powiatów w celu prowadzenia spójnej i skutecznej polityki dotyczącej ryn-

ków pracy. Ponad jedna trzecia dojeżdżających do pracy z powiatów oświęcimskiego, a także w nieco mniejszym stopniu chrzanowskiego i olkuskiego, znajduje zatrudnienie w województwie śląskim. Z kolei miasta wschodniej Małopolski są ośrodkami dojazdów dla mieszkańców podkarpackich powiatów jasielskiego, dębickiego czy mieleckiego. Z powiatu kazimierskiego w województwie świętokrzyskim Kraków i jego obszar metropolitalny przyciągają więcej dojazdów niż Kielce lub inne ośrodki województwa świętokrzyskiego.

Bibliografia

- Adey P., 2010, *Mobility*, Routledge, London - New York.
- Black J., Conroy M., 1977, *Accessibility measures and the social evaluation of urban structure*, *Environment and Planning A*, 9, 1013-1031.
- Cass N., Shove E., Urry J., 2005, *Social exclusion, mobility and access*. *Sociological Review* 53: 539-555.
- Castells M., 2007, *Spółeczeństwo sieci*, PWN, Warszawa.
- Domański B., 1992, *Postfordowski elastyczny model produkcji a jej przestrzenna organizacja*, *Biuletyn KPZK PAN*, 159, 49-73.
- Domański B., 2010, *Should we fight local and regional disparities in economic development in Poland?*, [w:] Churski P., Ratajczak W. (red.), *Regional Development and Regional Policy in Poland: First Experiences and New Challenges of the European Union Membership*, *Studia Regionalia KPZK PAN*, 27, 132-141.
- Dziechciuchowicz J. Z., 1979, *Rozkłady przestrzenne dojazdów do pracy ludności wielkiego miasta (na przykładzie Łodzi)*, *Studia KPZK PAN*, 66.
- Eckey H. F., Kosfeld R., 2004, *New Economic Geography: Critical reflections, regional policy implications and further developments*, "Volkswirtschaftliche Diskussionsbeiträge 65/04 des Fachbereich Wirtschaftswissenschaften der Universität Kassel", Kassel.
- Farrington J., 2007, *The New narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography*, *Journal of Transport Geography*, 15, s. 319-330.
- Gawryszewski A., 1974, *Związki przestrzenne między migracjami stałymi i dojazdami do pracy oraz czynniki przemieszczeń ludności*, *Prace Geograficzne IGiPZ PAN*, 140.
- Guzik R., 2015, *Transport publiczny i dostępność przestrzenna a zrównoważony rozwój obszarów wiejskich*, *Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ*, Kraków.
- Guzik R., Wiederman K., 2012, *Powiązania w zakresie dojazdów do pracy*, [w:] Guzik R. (red.), *Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego w świetle relacji przestrzennych i dostępności komunikacyjnej*, *Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego*, Gdańsk, 67-100.
- Guzik R., Biernacki W., Działek J., Gwosdz K., Kocaj A., Kołoś A., Panecka M., Wiedermann K., 2014, *Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej*, *Urząd Miasta Olsztyna*, Olsztyn.
- GUS, 2014, *Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011*, GUS, Warszawa.
- Hanson S., 1995, *The Geography of Urban Transportation*, Guilford, New York.
- Kitowski J., 1988, *Rola dojazdów do pracy w gospodarce narodowej*, UMCS, Lublin.

- Kruszka K. (red.), 2010, *Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem*, Urząd Statystyczny w Poznaniu.
- Lijewski T., 1967, *Dojazdy do pracy w Polsce*, Studia KPZK PAN, 15.
- MRR, 2010, *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- MRR, 2012, *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- MRR, 2013, *Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Pacione M., 1989, *Access to urban services: the case of secondary schools in Glasgow*, Scottish Geographical Magazine, 105, 12-18.
- Smełkowski M., 2007, *Delimitacja obszarów metropolitalnych - nowe spojrzenie*, [w:] G. Gorzelak, A. Tucholska (red.), *Rozwój, region, przestrzeń*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, EUROREG, Warszawa, 215-233.
- Śleszyński P., 2012, *Struktura przestrzenna dojazdów pracowniczych w Polsce w 2006 r.* [w:] R. Rosik, R. Wiśniewski (red.), *Dostępność i mobilność w przestrzeni*, IGiGP PAN, Warszawa, 23-34.
- Śleszyński P., 2013, *Warszawa jako ośrodek dojazdów pracowniczych*, Studia Regionalne i Lokalne, 1, 5-25.
- Wiśniewski R., 2013, *Społeczno-demograficzne uwarunkowania dojazdów do pracy do Białegostoku*, Warszawa, Prace Geograficzne IGiPZ PAN, 244.
- Urry J., 2009, *Socjologia mobilności*, PWN, Warszawa.

Spis map

Mapa 1. Intensywność dojazdów do pracy w Polsce w 2011 roku	20
Mapa 2. Natężenie i skala przyjazdów do pracy w województwie małopolskim w 2011 roku	26
Mapa 3. Natężenie i skala wyjazdów do pracy w województwie małopolskim w 2011 roku	28
Mapa 4. Wskaźnik ruchliwości dojazdów pracowniczych w 2006 i 2011 roku	30
Mapa 5. Dynamika liczby osób wyjeżdżających do pracy poza własną gminę 2006-2011	31
Mapa 6. Dynamika liczby osób przyjeżdżających do pracy spoza gminy 2006-2011	33
Mapa 7. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Krakowie	36
Mapa 8. Zasięg i skala dojazdów do pracy w Krakowie	38
Mapa 9. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Tarnowie	39
Mapa 10. Zasięg i skala dojazdów do pracy w Tarnowie	41
Mapa 11. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Nowym Sączu i Olkuszu	41
Mapa 12. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Oświęcimiu, Nowym Targu, Miechowie, Bochni i Gorlicach	42
Mapa 13. Kierunki dojazdów do pracy w ośrodkach subregionalnych	43
Mapa 14. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Chrzanowie, Suchej Beskidzkiej, Skrzyszowie i Olkuszu	43
Mapa 15. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Brzeszczach, Dąbrowie Tarnowskiej, Proszowicach i Limanowej	44
Mapa 16. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Brzesku, Kętach i Zakopanem	45
Mapa 17. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Wadowicach i Niepołomicach	45
Mapa 18. Zasięg i natężenie dojazdów do pracy w Zabierzowie i Skawinie	46
Mapa 19. Dojazdy do pracy z Małopolski do ośrodków województwa śląskiego w 2011 roku	48

Spis tabel

Tabela 1. Dojazdy do pracy w województwie małopolskim na tle innych województw w 2006 r.	16
Tabela 2. Dojazdy do pracy do Krakowa na tle dużych miast Polski	17
Tabela 3. Dojazdy do pracy w województwie małopolskim na tle innych regionów w 2011 roku	19
Tabela 4. Dojazdy do pracy do miast wojewódzkich	21
Tabela 5. Bilans dojazdów do pracy - wskaźnik ilorazu przepływów według województw w 2011 roku	22
Tabela 6. Osoby dojeżdżające do pracy w 2011 roku według płci i grup wieku	23
Tabela 7. Gminy o największej skali i natężeniu przyjazdów do pracy w 2011 roku	26
Tabela 8. Gminy o największej skali i natężeniu wyjazdów do pracy w 2011 roku	28
Tabela 9. Gminy o największej skali zmian dojazdów do pracy w okresie 2006-2011	32
Tabela 10. Województwa, powiaty i gminy o największej liczbie dojeżdżających do pracy do Krakowa w 2011 roku	37
Tabela 11. Przyjazdy do największych ośrodków dojazdów do pracy w województwie małopolskim w 2011 roku	40
Tabela 12. Przyjazdy do pracy w Małopolsce z województwa śląskiego według powiatów	46
Tabela 13. Przyjazdy do pracy w województwie śląskim z Małopolski według powiatów w 2011 roku	47

Spis wykresów

Wykres 1. Porównanie kosztów dojazdów do pracy różnymi środkami transportu

9

Małopolskie Obserwatorium Rynku Pracy i Edukacji to projekt badawczy Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Krakowie.

Obserwatorium prowadzi **badania cykliczne, jednorazowe** oraz **analizy desk research** małopolskiego rynku pracy.

Opracowuje również nowe rozwiązania w zakresie udostępniania i rozpowszechniania informacji o rynku pracy. Zarządza **Internetową Biblioteką Małopolskich Obserwatoriów** oraz serwisem „**Barometr zawodów dla Małopolski**”. Obserwatorium odpowiada również za wybrane wskaźniki prezentowane w **Internetowym Obserwatorze Statystyk Społecznych**.

Więcej informacji w serwisach:

www.obserwatorium.malopolska.pl

www.barometr.obserwatorium.malopolska.pl

www.statystyki.obserwatorium.malopolska.pl

Wojewódzki Urząd Pracy w Krakowie jest instytucją realizującą zadania Samorządu Województwa Małopolskiego w zakresie kreowania polityki rynku pracy. Inicjuje i wspiera skuteczne rozwiązania, które przyczyniają się do realizacji misji WUP w Krakowie „Kompetentny, wykwalifikowany i pracujący mieszkaniec Małopolski”.

Wydawca: Wojewódzki Urząd Pracy w Krakowie
plac Na Stawach 1, 30-107 Kraków
tel. 12 42 87 870, faks 12 42 29 785
e-mail: kancelaria@wup-krakow.pl
www.wup-krakow.pl
ISBN: 978-83-63961-30-5

EGZEMPLARZ BEZPŁATNY



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Małopolska

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Publikacja współfinansowana przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego