

Katarzyna Marciniak

**Dojazdy do pracy i ich uwarunkowania na terenach wiejskich
powiatu kutnowskiego**

Rozprawa doktorska napisana pod kierunkiem
prof. nadzw. dr hab. Anny Janiszewskiej

Łódź, maj 2019

Spis treści

1. Wstęp	4
1.1. Koncepcja pracy.....	4
1.2. Materiały źródłowe i metody badawcze.....	14
1.3. Układ pracy.....	21
2. Podstawy teoretyczne i problematyka dojazdów do pracy w świetle literatury przedmiotu.....	23
2.1. Rodzaje i formy migracji związanych z dojazdami do pracy.....	23
2.2. Koncepcje teoretyczne	25
2.2.1. Koncepcja Ravensteina	26
2.2.2. Teoria push-pulle. Lee	27
2.2.3. Teoria przejścia migracyjnego Zelinsky'ego.....	29
2.2.4. Ekonomiczne teorie wyjaśniające dojazdy do pracy.....	31
2.2.5. Koncepcja poznawcza zachowań migracyjnych człowieka J. Z. Dzieciuchowicza ...	33
2.3. Problematyka dojazdów do pracy w świetle literatury przedmiotu.....	34
2.3.1. Kierunki badań	34
2.3.2. Ośrodki badawcze	47
2.4. Podsumowanie.....	51
3. Rozwój społeczno-gospodarczy powiatu kutnowskiego	54
3.1. Obszar badań.....	54
3.2. Potencjał demograficzno-społeczny ludności powiatu	60
3.2.1. Liczba ludności i jej zmiany.....	60
3.2.2 Ruch naturalny i migracyjny	63
3.2.3. Struktura ludności według cech demograficznych i społeczno-ekonomicznych	64
3.3. Potencjał gospodarczy powiatu.....	68
3.4. Podsumowanie	74
4. Rozkład przestrzenny wielkości, odległości, czasu i kierunków dojazdów	77
4.1. Wielkość dojazdów do pracy	77
4.2. Rozkład przestrzenny odległości	81
4.3. Czas dojazdu	89
4.4. Kierunki dojazdów	95
4.5. Rozkład odległościowo-kierunkowy.....	100
4.6. Środki transportu.....	103
4.7. Koszty dojazdów	109

4.8. Podsumowanie	113
5. Uwarunkowania dojazdów do pracy na wsi	115
5.1. Środowisko miejsca pracy	115
5.2. Środowisko miejsca zamieszkania	121
5.3. Wpływ warunków komunikacyjnych.....	128
5.4. Wpływ czynników demograficzno-społecznych	139
5.5. Struktura i poziom rozwoju rolnictwa.....	149
5.6. Podsumowanie	155
6. Opinie osób dojeżdżających do pracy na terenach wiejskich na podstawie badań ankietowych	158
6.1. Charakterystyka społeczno-demograficzna respondentów	158
6.2. Motywy dojazdów do pracy	163
6.3. Wyobrażenie dojazdów do pracy w opinii respondentów	166
6.4. Podsumowanie	174
7. Zakończenie	176
7.1. Wnioski końcowe.....	176
7.2. Rekomendacje dla działań praktycznych	186
Bibliografia:	190
Materiały źródłowe:	209
Spis rycin	211
Spis tabel.....	211
Załączniki.....	215

1. Wstęp

1.1. Koncepcja pracy

Najczęstszą oraz najbardziej powszechną formą mobilności człowieka są przepływy związane z zatrudnieniem, w literaturze przedmiotu określane jako dojazdy do pracy. Pełnią one wiele funkcji, jedną z nich są powiązania przestrzenno-funkcjonalne pomiędzy miejscowościami, gminami czy regionami. Dzięki tym powiązaniom dojazdy do pracy stanowią przedmiot dociekań nie tylko naukowców, ale także planistów planowania przestrzennego czy urzędników zarządzania na różnych szczeblach administracji państwowej.

Zdaniem Bähr'a (1984) od zarania dziejów społeczeństwa wiejskie obejmowały grupy wielu małych jednorodnych skupisk ludzkich, które były ze sobą powiązane pod względem pochodzenia, statusu materialnego oraz wykonywanych czynności. Przywiązanie ludzi do swoich gospodarstw rolnych utrzymywało się przez wiele wieków ruralizacji. Dopiero rewolucja przemysłowa, a wraz z nią nowe formy produkcji, specjalizacja gospodarki, a także podział pracy i postęp w dziedzinie transportu, zmieniły po raz kolejny sposób życia człowieka. Migracje związane z pracą w miastach stały się stałym elementem rozwoju cywilizacyjnego. Miały one wówczas charakter regionalny. Skupienie się ludności oraz funkcji przemysłowych i usługowych były przyczynkiem do rozwoju coraz większych miast oraz zespołów osadniczych. Pomiędzy osiedlami wiejskimi i miejskimi doszło do integracji funkcjonalnej i przestrzennej, co stało się przyczynkiem do powstania zespołu osadniczego¹. Dojazdy do pracy okazały się pewnego rodzaju wykładnikiem związków funkcjonalnych w sieci osadniczej, integrującym sieć osadniczą (Wójcik 2012). Intensywny rozwój miast przemysłowych, spowodował wzmożone zapotrzebowanie na siłę roboczą, które zaspokajali mieszkańcy dojeżdżający do pracy z dalej położonych dzielnic wiejskich. W XX w. dojazdy do pracy nabrały większego znaczenia, głównie wskutek zachodzących przemian społeczno-gospodarczych, do których należały: serwicyzacja gospodarki, wzrost liczby pracowników umysłowych, zwiększenie roli informacji oraz nauki jako źródła postępu ekonomicznego. Dodatkowym bodźcem było rozpowszechnienie się nowych środków transportu i rozwiązań w zakresie systemów komunikacji, które sprawiło, że koszty dojazdu do pracy zmniejszyły się w taki sposób, że miejsce pracy przestało decydować o miejscu zamieszkania (Gierańczyk 2014). Współcześnie tereny wiejskie zarówno te otaczające miasta, jak i te

¹Zespół osadniczy definiowany jest jako „grupa osiedli wzajemnie ze sobą powiązanych funkcjonalnie lub przestrzennie, przy czym istnienie poszczególnego osiedla jest nieodzowne do prawidłowego funkcjonowania całości” (Zagożdżon 1964).

położone dalej pozostają w ścisłym zasięgu oddziaływania miast w zakresie przepływu pracowników (Gierańczyk 2015).

Przemiany prawno-ustrojowe oraz społeczne związane z przejściem Polski od gospodarki centralnie planowanej do gospodarki rynkowej wpływały i nadal wpływają na wiele aspektów życia społeczno-gospodarczego, w tym również na dojazdy do pracy. Większość prac z zakresu badań uwarunkowań migracji wahadłowych prowadzona była przed 1989 r. W związku z tym problematyka uwarunkowań migracji pracowniczych mieszkańców terenów wiejskich stała się niezwykle istotnym problemem badawczym w nowych warunkach społeczno-gospodarczych (Biderman 2001; Wiśniewski 2013; Guzik 2015; Piróg 2015).

Szczególnie negatywnie transformacja odcisnęła swoje piętno na ludności obszarów wiejskich. Ludność ta utraciła wcześniej zajmowaną wysoką pozycję w lokalnej społeczności, co w konsekwencji spowodowało degradację społeczną i ekonomiczną tej zbiorowości. Zaczęły upadać wielkie zakłady pracy, a to właśnie tam najczęściej były zatrudniane osoby z wiejskich rodzin pracowniczych (Dach 2003). Dodatkowo w szybkim tempie skurczyło się zapotrzebowanie na absolwentów zasadniczych szkół zawodowych, przygotowujących głównie do pracy w charakterze robotnika kwalifikowanego. Ten poziom wykształcenia, gwarantujący wówczas możliwość zatrudnienia, powszechnie uzyskiwała wiejska młodzież. Dodatkowo istotnie zwiększyły się koszty, jakie ponosili pracownicy dojeżdżający, w związku z oddaleniem miejsca zatrudnienia od miejsca zamieszkania. Zlikwidowano funkcjonujący wcześniej transport zakładowy, który organizował dojazdy pracownicze na koszt pracodawcy, w tym bilety okresowe. W latach transformacji istotnego znaczenia nabrał rynek pracy, na którym ujawniło się niewystępujące wcześniej w warunkach gospodarki nakazowej bezrobocie. Powstał wolny rynek pracy, gdzie pracodawcy dążyli do zatrudniania pracowników w takim wymiarze czasu pracy oraz przy takiej strukturze kwalifikacyjnej i wiekowej, jaka była najlepsza z punktu widzenia interesów przedsiębiorstwa. Nastąpiła wówczas fala znacznych zwolnień z dużych przedsiębiorstw państwowych. Powstawały w tym czasie firmy prywatne, jednak nie były one w stanie zaproponować wystarczającej liczby nowych miejsc pracy (Dach 2003). Wszystkie te zmiany spowodowały, że kierunki i odległości dojazdów do pracy nabrały odmiennego wymiaru. Inne stały się także czynniki i motywy skłaniające ludność wiejską do przemieszczeń pracowniczych. Do nowych czynników wpływających na mobilność ludności zaliczyć można więc skutki restrukturyzacji gospodarki, zmiany na rynku pracy oraz rozwój kapitału ludzkiego.

Problem dojazdów do pracy w badaniach naukowych nie jest zjawiskiem nowym. We wcześniejszych analizach, uważano, że jest to zjawisko pozytywne, ponieważ stanowi

czynnik przyspieszający rozwój oraz pozwalający rozwiązać wiele problemów (np. łagodzenie skutków bezrobocia, poprawa warunków mieszkaniowych).

Jak zauważył Porteous (1977) przestrzeń ekonomiczna w latach 70. ubiegłego wieku miała ogromny wpływ na życie człowieka. Często działało to kosztem przestrzeni rodzinnej czy sąsiedzkiej, co związane było głównie z codziennym rytmem życia zawodowego i społecznego, przejawiającego się szczególnie w miejscu pracy, edukacji czy usług różnego rodzaju. Główną funkcją domu pozostawało zaspokojenie potrzeb biologicznych (sen, pożywienie, odpoczynek). Obecnie większość codziennych aktywności zaspokajana jest w miejscu pracy, nauki bądź centrum handlowym (Naisbitt 1997). Nabiera znaczenia przestrzeń społeczna, zmiany widoczne są przede wszystkim w sferze konsumpcji mieszkańców wsi.

Zmiany społeczne obserwowane w ostatnich latach wpłynęły na przewartościowanie potrzeb. Aktualnie w celu osiągnięcia dobrobytu, obok dochodów pieniężnych, ważna jest również, a może nawet, dostępność dóbr niematerialnych, takich jak m.in. zdrowie, rodzina, praca, otoczenie społeczne, zaufanie, wolność. Przewartościowanie potrzeb współczesnego społeczeństwa wpływa na sposób badań dojazdów do pracy oraz wymaga nowej metodologii. Dojazdy do pracy, zwłaszcza te zajmujące dużo czasu, ograniczają dostępność do dóbr niematerialnych. Brak czasu jest zatem podstawowym powodem, dla którego zadowolenie ludności nie zwiększa się, a wręcz maleje (Lusawa2011).

Z punktu widzenia warunków życia ludności oraz jego jakości, dojazdy do pracy odgrywają niezwykle ważną rolę. Ten rodzaj ruchliwości przestrzennej ludności jest zjawiskiem powszechnym oraz nasilającym się wraz z postępem technicznym, społecznym, a także ekonomicznym. Wszelkie dojazdy do pracy mają swój zarówno pozytywny, jak i negatywny wpływ na życie człowieka oraz funkcjonowanie społeczno-gospodarcze regionów.

Próbie zdefiniowania czynników migracji wewnętrznych (w tym dojazdów do pracy) w Polsce podejmuje obecnie stosunkowo niewielu autorów, aczkolwiek pojawiają się i takie opracowania. Badania realizowane są zazwyczaj metodami ekonometrycznymi bazującymi na danych statystyki publicznej, nie pokrywają się z faktycznym rozmiarem migracji w kraju, co stawia pod znakiem zapytania wiarygodność wniosków wyciąganych na ich podstawie. Zmniejszenie zainteresowania problematyką dojazdów do pracy oraz wiarygodność wyników badań jest funkcją dostępności, jakości, a także możliwości porównania danych statystycznych.

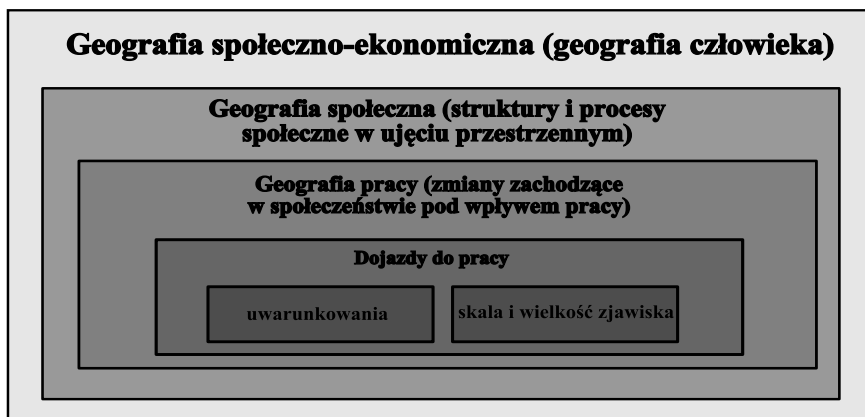
Problem dojazdów do pracy na terenach wiejskich oraz ich uwarunkowań w literaturze przedmiotu jest słabo zarysowany. Stąd zasadne wydaje się podjęcie badań dotyczących tej problematyki. Większość prac odnosi się do charakterystyki dojazdów do konkretnego

ośrodka miejskiego czy też zakładu, analizując obszary wiejskie z punktu widzenia obsługi miast. Najwięcej opracowań w polskiej literaturze związanych jest z problemem dojazdów do pracy do konkretnego ośrodka miejskiego bądź zakładu pracy. W studiach tych dominują szczególnie powiązania dojazdów do pracy z wyznaczeniem strefy oddziaływania ośrodków miejskich (Lewiński 1966; Hołowiecka 2004; Mańkowska 1959). Istotne z punktu widzenia kwestii teoretycznych są badania nad dojazdami do pracy w publikacjach anglojęzycznych. Okres intensywnych badań nad dojazdami do pracy w polskiej literaturze to lata 50. oraz 60. XX w. W tym czasie powstała większość opracowań. Było to spowodowane głównie dostępnością danych statystycznych dotyczących dojazdów do pracy pochodzących m.in. ze spisów kadrowych czy ewidencji prowadzonych w przedsiębiorstwach. W następnych dekadach badania te prowadzono sporadycznie w związku z brakiem takich danych statystycznych.

Problematyka dojazdów do pracy nierozzerwalnie łączy się z rynkiem pracy. W polskiej literaturze przedmiotu geografowie zajmowali się tematyką dojazdów do pracy początkowo w ramach geografii handlowej (głównie w połowie XIX w.), następnie w ramach antropogeografii, która uprawiana była w pierwszej połowie wieku XX. Następnie, w drugiej połowie ubiegłego stulecia, zagadnienia te mieściły się w zakresie badań geografii ekonomicznej oraz geografii społeczno-ekonomicznej. Współcześnie były one rozpatrywane na gruncie geografii społecznej oraz geografii ekonomicznej (Lisowski 2008, 2012; Wójcik, Suliborski 2014).

Badania z dziedziny geografii społeczno-ekonomicznej, według Lisowskiego, zajmują się *„strukturą przestrzenną zjawisk i procesów ekonomicznych, społecznych, politycznych i kulturowych rozpatrywanych w określonym kontekście”* (Lisowski 2012, s. 175). Zdaniem Chojnickiego geografia społeczno-ekonomiczna interesuje się *„szeroko pojętą sferą społeczną, a więc zjawiskami gospodarczymi, politycznymi, kulturowymi, ludnościowymi i osadniczymi w ujęciu przestrzennym, regionalnym i ekologicznym”* (Chojnicki 1996, s. 20). Uwarunkowania dojazdów do pracy mieszczą się więc w obszarze tych badań (ryc. 1). Tematyka dojazdów do pracy w badaniach polskich geografów społeczno-ekonomicznych dotyczyła analiz przestrzennego zróżnicowania zasobów pracy, w tym także ruchliwości ludności wynikającej z uwarunkowań lokalnych i specyfiki krajowego rynku pracy. Drugi nurt badawczy odnosił się do pogłębionych studiów nad różnymi problemami (w ujęciu przyczynowo-skutkowym) pojawiającymi się na rynku pracy (w tym także dojazdów do pracy). Dojazdy takie traktowane są jako przemieszczenia ludności, a ich uwarunkowania różnicują się w przestrzeni. Na początku lat 80. wieku XX z geografii ekonomicznej

wyodrębniono geografię pracy jako osobną subdyscyplinę naukową. Zasadniczymi problemami badawczymi geografów pracy stały się głównie zmiany pionowe (struktury płci, wieku, struktury zawodowe, stanu cywilnego) i poziome (ruchy migracyjne, w tym dojazdy do pracy).



Ryc. 1. Usytuowanie problematyki badawczej w strukturze geografii społeczno-ekonomicznej

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeglądu literatury

Przedmiotem dysertacji są dojazdy do pracy na terenach wiejskich powiatu kutnowskiego i ich specyfika w zakresie rozkładu przestrzennego kierunków i odległości. Autorka próbuje także zbadać współczesne uwarunkowania dojazdów do pracy mieszkańców terenów wiejskich powiatu kutnowskiego po transformacji systemowo-ustrojowej. Podmiotem pracy są tereny wiejskie powiatu kutnowskiego, w tym przypadku sołectwa, a także mieszkańcy tego powiatu, dojeżdżający do pracy. Jako miejsca wyjściowe owych dojazdów brane były pod uwagę sołectwa, natomiast jako miejsca dojazdu traktowano miejscowości lub sołectwa.

Zasadniczy problem badawczy pracy koncentruje się wokół postawionych poniżej cząstkowych hipotez badawczych:

1. Na terenach wiejskich powiatu kutnowskiego dojazdy do pracy podlegają przestrzennej dywersyfikacji ze względu na ich kierunki i odległości.
2. W grupie uwarunkowań wpływających na dojazdy do pracy istotniejsze znaczenie mają funkcje, które odgrywają rolę czynników przyciągających, natomiast mniejsze jest znaczenie czynników wypychających.
3. Ocena dojazdów do pracy przez dojeżdżających mieszkańców powiatu kutnowskiego jest uzależniona od strefy ich zamieszkania względem miasta.

Dojazdy do pracy są traktowane w opracowaniu jako zjawisko przestrzenne (*sensu stricto* dojazdy do pracy). Tak postawiony problem badawczy i wysunięte hipotezy pozwoliły na określenie trzech głównych celów badawczych. Są to:

- próba oszacowania wielkości codziennych dojazdów do pracy mieszkańców terenów wiejskich powiatu kutnowskiego, określenia przestrzennego rozmieszczenia głównych ośrodków (miejscowości lub sołectwa) codziennych wyjazdów do pracy,
- wyjaśnienie i ocena uwarunkowań, które mogą wpływać na natężenie i zmiany kierunków oraz odległości dojazdów,
- przedstawienie percepcji obrazu dojazdów do pracy mieszkańców obszarów wiejskich powiatu kutnowskiego.

Głównym celem poznawczym pracy podporządkowano cele szczegółowe. Są to:

- identyfikacja wielkości dojazdów do pracy na terenie powiatu kutnowskiego,
- określenie rozkładu kierunków i odległości dojazdów do pracy,
- określenie kosztów dojazdów do pracy,
- identyfikacja środków transportu wykorzystywanych przez dojeżdżających do pracy,
- określenie czasu dojazdów do pracy mieszkańców badanego obszaru,
- wyjaśnienie uwarunkowań środowiska miejsca pracy, miejsca zamieszkania, warunków komunikacyjnych, demograficzno-społecznych oraz rozwoju rolnictwa wpływających na rozkład dojazdów do pracy mieszkańców badanego obszaru,
- określenie cech demograficznych, ekonomicznych i społecznych osób dojeżdżających do pracy,
- percepcja wyobrażeń mieszkańców dotycząca dojazdów do pracy,
- weryfikacja aktualności teorii dotyczących migracji wahadłowych w nowych warunkach po 1989 r.

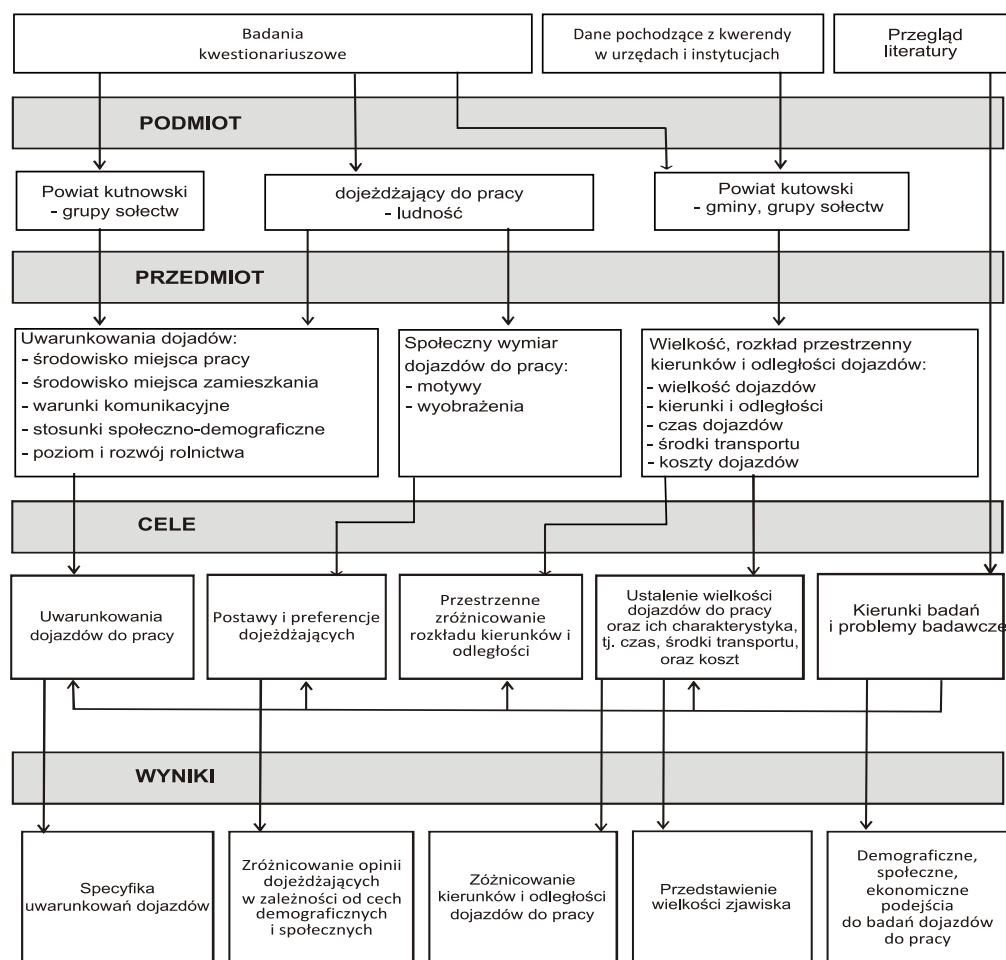
Obok podstawowych celów poznawczych praca dąży do osiągnięcia również celów metodycznych. Podstawowym celem tego rodzaju jest wykorzystanie systemów analiz przestrzennych (w tym analiz sieciowych) w badaniach dojazdów do pracy oraz ocena metod GIS w badaniach dojazdów do pracy. Mając na uwadze intensywny rozwój Systemów Informacji Geograficznej (GIS) od początku wieku XXI, badania zjawisk przestrzennych, w tym dojazdów do pracy, pozyskały nowe narzędzia służące zarówno pozyskiwaniu, jak i interpretowaniu wyników pomiarów. Nowatorskie techniki pomiaru oraz metody wizualizacji danych pozwalają na wychwycenie wielu nowych aspektów badań nad dojazdami do pracy.

Praca realizuje także zadania aplikacyjne, którymi są:

- wskazanie działań, które powinny być podjęte przez władze powiatu w dziedzinie polityki ludnościowej i przestrzennej, wynikających z ruchliwości przestrzennej ludności,
- rekomendacje w zakresie dostosowania infrastruktury technicznej, polityki mieszkaniowej i lokalnego rynku pracy, wynikające z rozpoznanej ruchliwości pracowniczej ludności wiejskiej powiatu kutnowskiego.

Powyższe cele szczegółowe obejmują zadania, które wymagały rozwiązywania problemów głównie w warstwie empirycznej. Pomocna przy tym była też bogata literatura przedmiotu zarówno krajowa, jak i zagraniczna (tab. 1). Analiza literatury polskojęzycznej oraz zagranicznej dotyczącej uwarunkowań dojazdów do pracy, a także przeprowadzone przez autorkę wywiady pogłębione umożliwiły wyodrębnienie czynników (w miejscu pochodzenia) i uwarunkowań (w miejscu pracy) dojazdów do pracy na terenach wiejskich. Są to: warunki mieszkaniowe, warunki środowiska pracy, warunki komunikacyjne, stosunki społeczno-demograficzne, poziom i struktura rolnictwa oraz warunki komunikacyjne.

Tab. 1. Schemat postępowania badawczego



Źródło: opracowanie własne.

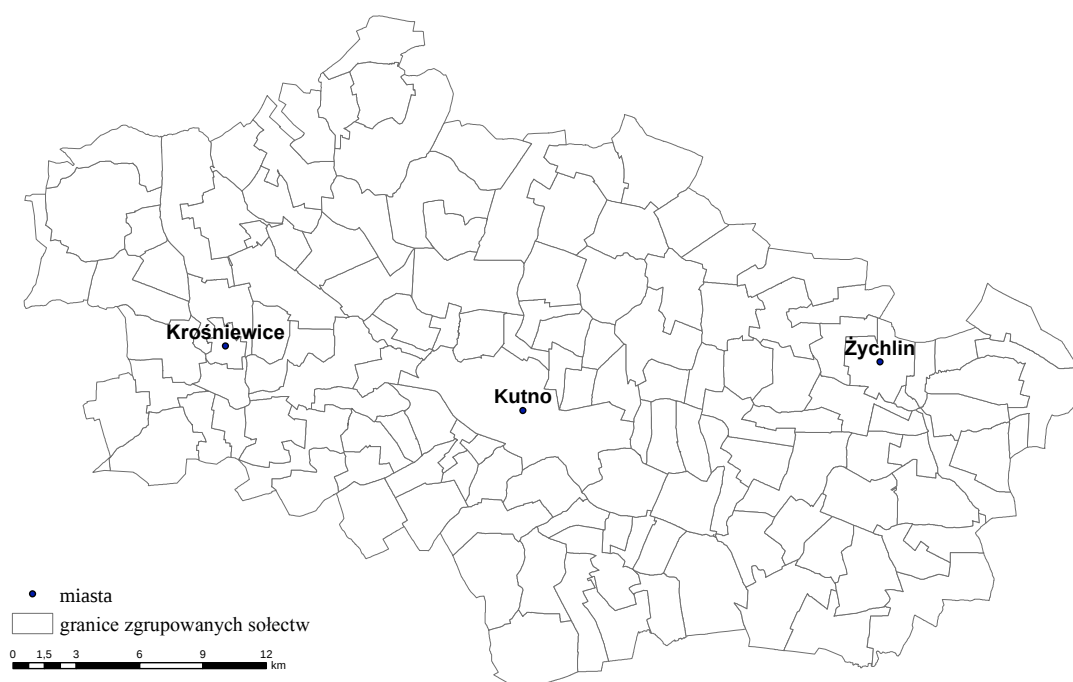
Badania terenowe przeprowadzono w latach 2014–2015 na obszarze objętym granicami administracyjnymi powiatu kutnowskiego. Szerszy zakres czasowy charakteryzuje dane, które są podstawą do przygotowania analiz uwarunkowań i czynników przestrzennych oraz społeczno-gospodarczych wpływających na dojazdy do pracy. Analizy historyczne oraz poszczególne uwarunkowania dojazdów do pracy obejmują nierzadko lata 2000–2015. Mając na uwadze dostępność danych, dla tak niewielkich jednostek jakimi są sołectwa i ich grupy, należy podkreślić, że nie zawsze istniała możliwość zebrania wszystkich informacji statystycznych dla każdego z badanych zjawisk dla tak dużego okresu czasu. Podstawowy trzon analiz pracy opiera się na szeroko zakrojonych badaniach kwestionariuszowych przeprowadzonych na przełomie lat 2014 i 2015.

Przestrzenny zakres badania obejmuje obszar powiatu kutnowskiego w jego administracyjnych granicach. Zgodnie z tytułem rozprawy kluczową przestrzeń badań stanowią tereny wiejskie powiatu kutnowskiego. Z uwagi na przyjętą definicję osoby dojeżdżającej oraz w celu wykrycia prawidłowości, a także uwarunkowań jako jednostkę odniesienia, w której dokonywano analiz, przyjęto grupy sołectw (ryc. 2). Badanie dojazdów do pracy można przeprowadzać trzema różnymi metodami ujmując problem: od strony miejsc pracy, od strony miejsc zamieszkania i od strony środków przewozowych (Lijewski 1961). Autorka podjęła decyzję, że kryterium wyróżniania dojazdów do pracy będzie stanowić miejsce zamieszkania migrantów.

W pracy zdecydowano się na wybór powiatu jako obszaru analiz. Jak wykazują wyniki badań przeprowadzonych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, prawie 2/3 osób dojeżdżających do pracy przemieszcza się w obrębie powiatu, w którym mieszka, stąd wybór powiatu wydaje się tu zasadny (*Wpływ funduszy Unii Europejskiej...* 2009). Wybrany obszar jest powiatem typowo rolniczym, o niskim stopniu zurbanizowania, z jednym wyraźnie dominującym ośrodkiem miejskim, jakim jest Kutno. Tereny wiejskie stanowią zaplecze migracyjne stolicy powiatu. Jest to układ lokalny, wyróżniający się dużą depopulacją oraz znakomitymi warunkami rozwoju rolnictwa.

Za wyborem powiatu kutnowskiego jako obszaru badań terenów wiejskich przemawia także typologia zaproponowaną przez T. Komornickiego i P. Śleszyńskiego (2009). Klasyfikacja ta opiera się na powiązaniach funkcjonalnych i relacjach miasto–wieś, jednak są one rozpatrywane głównie przez pryzmat dostępności komunikacyjnej. Zgodnie z jej założeniami obszar powiatu kutnowskiego został zakwalifikowany jako teren o słabym oddziaływaniu ośrodków miejskich, różniący się parametrami dostępności.

W typologii funkcjonalnej gmin opracowanej w 2009 r. na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego obszar powiatu kutnowskiego, poza granicami administracyjnymi miasta i gminy Kutno, został zakwalifikowany jako obszar wybitnie rolniczy. Jedna z gmin zyskała ocenę obszaru z przewagą funkcji rolniczej. Na wiejskość powiatu kutnowskiego zarówno pod względem położenia, dostępności, jak i wiodących funkcji gospodarczych wskazuje Bański (2014).



Ryc. 2. Podział powiatu kutnowskiego na sołectwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT

Głównym zamierzeniem pracy było przedstawienie zjawiska dojazdów do pracy w sposób kompleksowy. Autorka starała się uwzględnić najważniejszy aspekt –geograficzny (przestrzenny), a także ekonomiczny i społeczny. W ramach pracy omówiono problematykę uwarunkowań, jakie są przyczyną dojazdów do pracy. Uwarunkowania przestrzenne oraz społeczno-gospodarcze stanowią główny powód występowania przemieszczeń. W opracowaniu przedstawiono wielkość i odległość dojazdów do pracy, a także kierunki i czas dojazdu do pracy mieszkańców terenów wiejskich powiatu kutnowskiego. Ważnymi aspektami były także: ilustracja ścieżek dojazdów do pracy, przedstawienie struktury wykorzystania środków transportu w przemieszczeniach pracowniczych oraz wskazanie liczby i poszczególnych etapów w trakcie podróży do miejsca pracy. Niezwykle istotnym elementem analizy był aspekt przestrzenny. Wyjątkowo dokładnej interpretacji poddano zjawisko dojazdów do pracy i ich uwarunkowań w ujęciu przestrzennym. Problematyka

dojazdów do pracy w równym stopniu może stanowić przedmiot zainteresowania badań psychologicznych, społecznych, jak i ekonomicznych. Niniejsze opracowanie rozpatruje dojazdy do pracy w kontekście relacji, jakie zachodzą w przestrzeni, bada związki funkcjonalno-przestrzenne, a także zajmuje się zamieszkującą ją ludnością, co pozwala na jednoznaczne osadzenie tych badań w nurcie geograficznym.

W geografii społecznej i gospodarczej wyróżnia się przynajmniej cztery orientacje badawcze, tj. klasyczną, neopozytywistyczną (scjentyistyczną), behawioralną oraz strukturalistyczną, czyli radykalną (Jerczyński i in. 1991). Współcześnie wyróżnia się także czasami orientację modernistyczną lub postmodernistyczną (Węclawowicz 2003).

Ze względu na postawiony problem badawczy oraz realizację wytyczonych zadań niniejsza rozprawa została przygotowana ogólnie w zgodzie z założeniami orientacji scjentyistycznej.

Podstawowym założeniem tejże orientacji jest sprawdzalność i możliwość weryfikacji rezultatów badawczych uzyskanych za pomocą metod naukowych. Fakty wykrywane są empirycznie, przy użyciu metod obserwacji, pomiaru oraz ustalania prawidłowości. Cechą charakterystyczną tego podejścia jest stosowanie w badaniach metod ilościowych. Geografia społeczno-ekonomiczna w tym ujęciu wykorzystuje metody charakterystyczne dla badań geografii fizycznej, tj. obserwację, klasyfikację, typologię i generalizację. Scjentyzm opiera się na poszukiwaniu logiki porządku przestrzennego oraz ogólnych praw, które wyjaśniają ten porządek (Wójcik 2012).

Jednakże w analizie wyników badań sondażowych odwoływano się także do założeń orientacji antyscjentyistycznej (głównie chodzi o koncepcję humanistyczną oraz nurt behawioralny w geografii). Zasadniczym założeniem badań behawioralnych jest wykluczenie koncepcji człowieka, który zachowuje się w sposób racjonalny (*homo oeconomicus*). W ramach tej koncepcji człowieka traktuje się jako *homo psychologicus*, który podejmuje działania nie zawsze w sposób racjonalny, a raczej na podstawie posiadanych przez siebie informacji (Węclawowicz 2003).

Wybierając podejście behawioralne można ukierunkować badania empirycznie oraz humanistycznie. W pierwszym przypadku zmierza się do obiektywnej weryfikacji wyników oraz ich intersubiektywnej zgodności. W drugim opisuje się i dosłownie rekonstruuje różne środowiska w celu wykrycia ich wyraźnych znaczeń (Walmsley, Lewis 1997).

Autorka niniejszej pracy bada m.in. dobór przestrzenny miejsc pracy mieszkańców terenów wiejskich. Zgodnie z założeniami geografii behawioralnej mieszkańcy terenów

wiejskich, dokonując wyboru miejsca pracy, który skutkuje dojazdami do pracy, dokonują wyboru o charakterze osobistym. Wybierając miejsce pracy i podejmując decyzję o dojazdach do niej mieszkańcy kierują się w dużej mierze informacjami, jakie posiadają.

1.2. Materiały źródłowe i metody badawcze

Ze względu na ograniczenia związane z dostępnością danych dotyczących dojazdów do pracy, które wystąpiły po roku 1989, wszelkie analizy i badania związane z tą problematyką zostały znacznie utrudnione (Rosik, Stępiak, Wiśniewski 2010). Współcześnie nie jest prowadzona żadna statystyka z zakresu dojazdów ludności do pracy, co w znacznym stopniu wpłynęło na podjęcie tego problemu przez autorkę i stworzyło interesujący problem badawczy.

Jednym z najpoważniejszych problemów był brak dostępu dodanych statystycznych dotyczących dojazdów do pracy. W roku 2002 podczas spisu powszechnego ludności pytania na temat dojazdów do pracy zostały pominięte. W *Narodowym Spisie Powszechnym Ludności oraz Mieszkań 2011* w arkuszu reprezentacyjnym (obejmującym 20% ludności) po raz pierwszy od wielu lat umieszczono pytania odnoszące się do dojazdów do pracy.

Koniecznym warunkiem rzetelnego zrealizowania badań dotyczących migracji jest dobrze prowadzona statystyka. Niestety w warunkach polskich nie ma systematycznie zbieranych danych w aspekcie dojazdów do pracy. Istnieją statystyki dotyczące dojazdów do pracy, jednak ich metodologia nie pozwala na szczegółowe badanie omawianej problematyki, stąd też badanie uwarunkowań dojazdów do pracy przy wykorzystaniu tych materiałów jest niemożliwe.

W przypadku badań uwarunkowań migracji zarobkowej na terenach wiejskich, wskazane wydaje się także podkreślenie, że mają one charakter pionierski. Do chwili obecnej w polskich badaniach dojazdów do pracy, a szczególnie w województwie łódzkim, zajmowano się problematyką w sposób fragmentaryczny. Autorzy interesowali się m.in.: wielkością dojazdów do pracy czy wybranymi czynnikami, natomiast brak było opracowań podejmujących ten problem kompleksowo.

Badania dotyczące uwarunkowań dojazdów do pracy mieszkańców terenów wiejskich w tej skali i zakresie zostały przeprowadzone przez autorkę niniejszej dysertacji po raz pierwszy w nowych warunkach społeczno-ekonomicznych po roku 1989. Nowatorski charakter badań związany jest z małą liczbą opracowań na temat dojazdów do pracy i ich uwarunkowań oraz brakiem danych statystycznych. W tej sytuacji przed autorką opracowania

pojawiły się nowe problemy metodologiczne i praktyczne, co stanowiło interesujące wyzwanie badawcze.

Wykorzystane podczas przygotowania dysertacji materiały źródłowe można podzielić na dwie grupy. Do pierwszej zalicza się materiały pierwotne. Są to dane, które zostały zebrane w wyniku bezpośredniego wywiadu kwestionariuszowego, obserwacji i pomiarów terenowych. Do drugiej grupy zalicza się tzw. materiały wtórne (archiwalne). Są to informacje uzyskane z jednostek administracji publicznej oraz innych instytucji. Materiały archiwalne dzielą się na materiały publikowane oraz niepublikowane.

Zasadniczy materiał wykorzystany w opracowaniu został pozyskany z badań terenowych. Podstawową metodą terenową zastosowaną w pracy był wywiad kwestionariuszowy. Zebrane za pomocą kwestionariusza wywiadu (załącznik 1) informacje były głównym źródłem wiedzy na temat cech społeczno-demograficznych osób migrujących wahadłowo. Ważnymi zagadnieniami były także rozpoznanie cech fizycznych oraz charakterystyki samych dojazdów do pracy (odległość, czas, poszczególne etapy, środki transportu itd.). W kwestionariuszu poruszono także problem motywów oraz uwarunkowań związanych z warunkami mieszkaniowymi, struktury i poziomu rozwoju rolnictwa czy środowiska miejsca pracy.

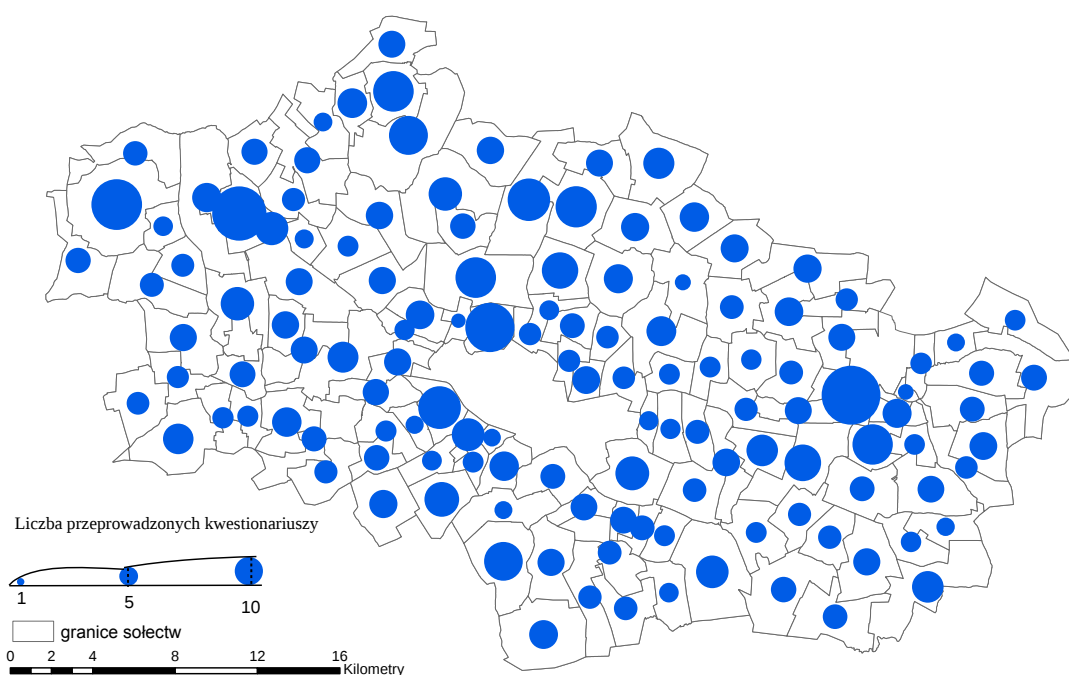
Specyfika pracy (m.in. wybór do analiz jednostek przestrzennych) oraz brak dostępnych materiałów statystycznych odnoszących się do omawianego problemu spowodowały, że materiał zebrany przy użyciu kwestionariusza ankiety stał się podstawą do dalszych analiz. Wywiad kwestionariuszowy należy do technik surveyowych². Decydując się na zastosowanie wywiadu udało się uzyskać wyższy odsetek odpowiedzi na poszczególne pytania niż w przypadku badań ankietowych (Sztabiński 1992).

Konstrukcja kwestionariusza ankiet została przygotowana zgodnie z założeniami budowy tego narzędzia badawczego opisanymi przez Lutyńską (1984) oraz Gruszczyńskiego (1991) i Babbiego (2008). Dla weryfikacji poprawności konstrukcji kwestionariusza ankiety przeprowadzono badania pilotażowe, w których udział wzięło 50 osób. Pozwoliło to dopracować arkusz pytań i wyeliminować niektóre błędy (Babbie 2008). Głównym celem tych badań była weryfikacja poprawności kwestionariusza ankiety.

²Badania surveyowe są systematycznym zbieraniem informacji o jednostkach. Jest to jedna z podstawowych metod w socjologii empirycznej, która spełnia następujące warunki: informacje o jednostkach gromadzone są za pomocą techniki wywiadu kwestionariuszowego albo za pomocą jakiejś techniki ankietowej, bada się próbę pobraną z szerszej populacji, tak aby można było przenieść wnioski z próby na populację, wyniki badania opracowywane są w sposób statystyczny (Babbie 2008).

W sołectwach powiatu kutnowskiego badaniom dotyczącym dojazdów do pracy poddano łącznie 1300 mieszkańców, z czego po weryfikacji do dalszych badań wykorzystano 1240 wywiadów, co dało ponad 7800 jednostkowych informacji. Wywiady kwestionariuszowe przeprowadzone zostały w całości przez autorkę niniejszej rozprawy.

Zrealizowane badania kwestionariuszowe miały charakter próby dostępnościowej i celowej (dotyczyły dojeżdżających do pracy mieszkańców obszarów wiejskich powiatu kutnowskiego). Mając na uwadze fakt, że próba oparta na dostępności danych charakteryzuje się niższym stopniem reprezentatywności niż próba losowa, wykorzystano także kwotowy dobór próby (Babbie 2004). W celu zapewnienia reprezentatywności próby, porównano ją ze strukturą mieszkańców terenów wiejskich w wieku produkcyjnym. Wyniki porównania tych dwóch grup pozwoliły stwierdzić dość wysoki stopień reprezentatywności danych. Próba objęła 5% mieszkańców ogólnej liczby ludności każdego sołectwa w wieku produkcyjnym (ryc. 3).



Ryc. 3. Liczba przeprowadzonych kwestionariuszy w sołectwach

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych

Dużą trudnością w realizacji badań kwestionariuszowych okazało się przełamanie nieufności respondentów w kwestii udzielania informacji. Niejednokrotnie, aby przeprowadzić jeden wywiad kwestionariuszowy, konieczne było kontaktowanie się nawet z kilkoma osobami. Dlatego faktyczna liczba przeprowadzonych rozmów z pracującymi

mieszkańcami powiatu była w rzeczywistości dużo wyższa niż liczba uzyskanych kwestionariuszy wywiadu, które uwzględniono podczas opracowywania wyników badań.

Poza przeprowadzonymi kwestionariuszami ankiet praca została wzbogacona o wykorzystanie metody Indywidualnych Wywiadów Pogłębionych. Podstawowym celem badania było poszerzenie kontekstu badawczego o informacje o charakterze jakościowym, pochodzące od dojeżdżających do pracy mieszkańców powiatu kutnowskiego. Sformułowane zostały następujące pytania badawcze:

1. Jak osoby dojeżdżające do pracy postrzegają swoje dojazdy?
2. Jakie czynniki wpłynęły na wybór obecnych dojazdów do pracy?
3. Jaki jest obraz przyszłości związanej z dojazdami do pracy?
4. Jakie są problemy i korzyści związane z dojazdami do pracy?

Dobór respondentów do wywiadów pogłębionych był celowy, ze względu na istotę badanego problemu. Próba badawcza składa się z 20 dojeżdżających do pracy, z którymi przeprowadzono wywiady na terenie Augustopola (dwie osoby), Dąbrowic (dwie osoby), Strzelec (trzy osoby), Pomarzan (dwie osoby) Żeronic (dwie osoby), Chrośna (dwie osoby), Przyorza (dwie osoby), Jankowic (dwie osoby), Bedlna (trzy osoby). Miejscowości zostały dobrane ze względu na fizyczną i komunikacyjną odległość od stolicy regionu – Kutna (mającej największą liczbę miejsc pracy).

Szczególnie ważne z punktu widzenia celów badawczych pracy były dane statystyczne pochodzące z Urzędu Skarbowego w Kutnie. Należy zwrócić uwagę na niedostateczny zasób materiałów statystycznych dotyczących dojazdów do pracy udostępniany przez Główny Urząd Statystyczny oraz Ośrodek Statystyki Miast Urzędu Statystycznego w Poznaniu, gdzie w roku 2009 zostało przeprowadzone pierwsze ogólnopolskie badanie „Przepływów ludności związane z zatrudnieniem w Polsce w 2006 roku”. Źródłem informacji dla stworzenia bazy danych były zbiory systemu podatkowego oraz urzędów skarbowych za rok 2006 (gromadzone w bazie POLTAX z PIT-11/8B i PIT-40). Głównym celem tego badania było określenie natężenia oraz kierunków przepływu ludności związanego z zatrudnieniem w Polsce w przekroju regionalnym oraz lokalnym na koniec roku 2006. Na podstawie informacji zgromadzonych w wyniku badania dokonano licznych analiz zróżnicowania dojazdów do pracy w przekroju województw, jak również powiatów. Jednak – jak się okazało – informacje te nie były wystarczające do dokonania analiz na tak małych jednostkach przestrzennych, jakimi w opracowaniu są sołectwa. W przypadku terenów wiejskich analizy na poziomie gminnym często są niewystarczające dla zgłębienia problematyki uwarunkowań oraz charakterystyk dojazdów do pracy. Dodatkowym problemem związanym z bazą urzędu

skarbowego POLTAX jest nieuwzględnienie osób pracujących nielegalnie (co jak się okazało na terenie powiatu stanowi niemały odsetek). W przypadku mieszkańców zatrudnionych nielegalnie trudność badawcza polegała przede wszystkim na braku jakichkolwiek rejestrów oraz statystyk (nawet tych szacunkowych) dotyczących tego zjawiska. W związku z tym podjęto decyzję o rozszerzonych badaniach kwestionariuszowych obejmujących zasięgiem cały powiat kutnowski.

Dlatego konieczne stało się pozyskanie innych danych, bardziej dokładnych oraz nowszych. Z Urzędu Skarbowego w Kutnie udało się uzyskać dane z bazy Poltaxa okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2013 r., określające liczbę osób uzyskujących przychody ze stosunku pracy– służbowego, spółdzielczego i z pracy nakładczej oraz działalności wykonywanej osobiście, w tym umowy zlecenia i o dzieło dla każdej miejscowości według adresu zamieszkania na dzień 31 grudnia 2013 r. z całego powiatu kutnowskiego. Baza ta stała się podstawą ustalenia skali dojazdów do pracy na terenie powiatu kutnowskiego.

Oprócz danych źródłowych pochodzących z badań własnych autorki oraz materiałów Urzędu Skarbowego w Kutnie wykorzystano także materiały kartograficzne oraz statystyczne uzyskane z różnych instytucji. Wśród najważniejszych wymienić należy pochodzące z urzędów gmin oraz innych jednostek administracji publicznej powiatu kutnowskiego. W wyniku kwerendy w urzędach gmin udało się zgromadzić informacje dotyczące wykazu sołectw oraz miejscowości przynależnych do tychże sołectw. Z uwagi na jednostkę odniesienia, jaką w pracy stanowią grupy sołectw, dane te były szczególnie istotne. Z urzędów gmin pozyskano informację na temat statystyki ludności dla każdej z miejscowości powiatu kutnowskiego. W pracy wykorzystano także zasoby znajdujące się w Banku Danych Lokalnych (na stronie internetowej <http://www.stat.gov.pl/bdl>) prowadzonym przez Główny Urząd Statystyczny w Łodzi.

Przydatne okazały się również studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin powiatu kutnowskiego, a także dokumenty strategiczne, takie jak: *Strategia rozwoju Powiatu Kutnowskiego na lata 2014–2020*, *Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Powiatu Kutnowskiego na lata 2014–2020*, *Plan Rozwoju Lokalnego dla gmin Bedlno, Daszyna, Dąbrowice, Góra Św. Małgorzaty, Grabów, Krośniewice, Krzyżanów, Kutno, Łanięta, Miasto Kutno, Nowe Ostrowy, Oporów, Strzelce, Witonia i Żychlin na lata 2007–2013* oraz wiele innych. Na poziomie powiatu kutnowskiego za najważniejszą z takich publikacji można uznać *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego* przygotowany przez członków Zespołu Specjalistów ds. Publicznego Transportu Zbiorowego.

Z uwagi na przestrzenny aspekt pracy, niezwykle istotnym źródłem informacji wykorzystanym w opracowaniu były dane kartograficzne. Podstawowym źródłem informacji przestrzennej była Baza Danych Obiektów Topograficznych pozyskana z Wojewódzkiego Zasobu Geodezyjnego i Kartograficznego w Łodzi. Ze względu na brak dostępności we wszystkich gminach podkładów kartograficznych z sołectwami autorka na podstawie danych o miejscowościach przynależnych do poszczególnych sołectw samodzielnie wyznaczyła granice korzystając z warstwy BDOT dotyczącej miejscowości w powiecie kutnowskim. W ramach pracy uwzględniono także wiele informacji pochodzących z baz kartograficznych, m.in. Bazy Danych Ogólnogeograficznych, Ewidencji Gruntów i Budynków czy *Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego*. Oprócz licznych źródeł opublikowanych w pracy wykorzystano także szereg materiałów niepublikowanych, udostępnionych przez różne urzędy i instytucje.

Podczas analiz odnoszących się do uwarunkowań związanych z rolnictwem, nieocenionym źródłem informacji były dane uzyskane z Łódzkiego Oddziału Regionalnego Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa oraz Kasy Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego. Pozyskano bazę danych pokazującą średnie pogłowie zwierząt gospodarskich oraz liczbę gospodarstw rolnych w każdej miejscowości powiatu kutnowskiego. Dodatkowo poznano średnią liczbę osób ubezpieczonych w gospodarstwach domowych w powiecie kutnowskim. Dało to sposobność oszacowania zatrudnienia w gospodarstwach rolnych.

Przydatne okazały się również dane od wszystkich przewoźników transportu publicznego organizujących przejazdy w powiecie kutnowskim oraz poza jego granicami. Informacje na temat obsługiwanych przez nich przystanków autobusowych posłużyły do zaktualizowania bazy danych przestrzennych. Aktualna baza, w połączeniu z danymi demograficznymi, pozwoliła na analizę dostępności przystanków autobusowych przez mieszkańców powiatu kutnowskiego.

Analiza dojazdów do pracy przeprowadzona na podstawie danych Urzędu Skarbowego w Kutnie, jak również bazy zebranej podczas badania kwestionariuszowego i kwerendy w urzędach i instytucjach, pozwoliła na ilościowe oraz strukturalne rozpoznanie zjawiska dojazdów do pracy na terenach wiejskich powiatu kutnowskiego. W części pracy podsumowującej wyniki badań terenowych wykorzystano różne metody analizy jednozmiennnej i wieloimiennej danych dotyczących charakterystyki dojazdów do pracy, a także dojeżdżających, jak również danych przestrzennych. Oprócz podstawowych statystyk opisowych zastosowano także wybrane miary korelacji.

Informacje, jakie udało się pozyskać z wywiadów kwestionariuszowych oraz danych z urzędów (urzędy stanu cywilnego poszczególnych gmin, dane urzędu skarbowego, dane ARiMR) pozwoliły na budowę baz danych, które zostały opracowane przy wykorzystaniu *IBM SPSS Statistics 19*, a następnie połączone z reobazami w *ArcGIS 10.2*. Analiza części wyników badań kwestionariuszowy wykorzystująca techniki GIS pozwoliła zaprezentować przestrzenne zależności pomiędzy badanymi zjawiskami. Zastosowano szereg dostępnych narzędzi, m.in. z grupy *Analysis Tools* (takich jak: tworzenie ekwidystant, operacje na graficznym obrazie danych przestrzennych – wycinanie, łączenie) oraz *Data ManagementTools* (łączenie i ekstrakcja zbiorów, generalizacja, obliczanie statystyk zbiorów i in.) czy *Network Analyst* (wyszukiwanie najbardziej efektywnych tras podróży, wyznaczanie najbliższych lokalizacji). Dodatkowo narzędzia ArcGis umożliwiły wizualizację prowadzonych analiz w postaci map.

W dysertacji w procesie postępowania badawczego użyto szeregu metod oraz technik szeroko stosowanych w geografii. Metody te można podzielić na ilościowe i jakościowe (Berezowski 1980). Istotą metod jakościowych jest obserwacja faktów, a także ich opis. Metody ilościowe polegają na sprowadzaniu badanych faktów i zjawisk do form ilościowych, czyli takich, którym można nadać wyraz liczbowy.

Dogłębna analiza dojazdów do pracy, która uznana jest za ogólnie nadrzędny cel niniejszej pracy, możliwa jest do przeprowadzenia dzięki przyjęciu założeń kompleksowości prowadzonych badań, tj. powiązaniu ujęć analitycznych i syntetycznych. Mimo przyjęcia scjentystycznego modelu badań niezwykle istotny jest także wymiar społeczny. Analiza postaw osób dojeżdżających do pracy, ich wyobrażeń oraz motywów działania możliwa jest dzięki zastosowaniu metod jakościowych. Metodą jakościową wykorzystaną w pracy do analizy wyników badań kwestionariuszowych jest metoda dyferencjału semantycznego Osgoda³, badająca poglądy społeczne (Kotus 1999). Standaryzowana karta do badań zawiera kilka opozycyjnych pojęć określających dojazdy do pracy. Terminy ułożone są w taki sposób, aby po jednej stronie znajdowały się pozytywne, a po przeciwnej negatywne cechy określające całą gminę (Mordwa 2003). Respondent stawiając „krzyżyk” na poszczególnych skalach dokonuje pomiaru, wartościując tym samym swoje dojazdy do pracy w każdej z wymienionych kategorii.

³ Dyferencjał semantyczny – metoda oceny właściwości danego obiektu, opracowana przez C. Osgoda, G. Succiego oraz P. Tannenbauma w 1957 r. Skala dyferencjału używana jest do oceny obrazu danego obiektu (Kotus 1999).

Prowadząc analizę ilościową zebranych w kwestionariuszu danych wykorzystano metodę K. Doi. Jest to procedura polegająca na wyodrębnieniu dominujących w strukturze elementów. Narzędzie to opiera się na pojęciu wariancji. Jest ona uznawana za najbardziej poprawną statystycznie i jednocześnie najszybszą metodę wyznaczenia elementów dominujących w strukturze (Runge 2007).

W badaniu rozkładu kierunków oraz rozkładu odległości wykorzystana zostanie metoda wektorowa. Każda relacja dojazdu do pracy pomiędzy dwoma punktami w przestrzeni ma nie tylko wielkość mierzoną liczbą dojeżdżających osób, ale i swój wymiar oraz kierunek. Wszystkie przemieszczenia z miejsca zamieszkania do miejsca pracy można utożsamiać z wektorem, mają one bowiem daną odległość w kilometrach, kierunek wyrażony w stopniach, a także zwrot, ponieważ są to przemieszczenia z punktu do punktu (Dzieciuchowicz 1979).

1.3. Układ pracy

Prezentowaną dysertację można uznać za pierwsze po 1989 r. tak obszerne i kompleksowe opracowanie dotyczące problematyki dojazdów do pracy na terenach wiejskich. Autorka szeroko przedstawiła płaszczyznę teoretyczną i zapoznała się z dotychczasową literaturą przedmiotu, które zostały zaprezentowane w dwóch pierwszych merytorycznych rozdziałach pracy.

W pierwszej kolejności (rozdział 2) przedstawiono szczegółowo problematykę dojazdów do pracy w świetle literatury przedmiotu zarówno polskojęzycznej, jak i zagranicznej. Autorka przeanalizowała materiał pochodzący z literatury przedmiotu. Prezentację literatury przedmiotu zaprezentowano w postaci bloków tematycznych dotyczących poszczególnych aspektów dojazdów do pracy.

W następnej części (rozdział 3), zostały dokładnie omówione koncepcje teoretyczne odnoszące się do migracji, które stanowiły kontekst do dalszych rozważań na temat dojazdów do pracy i ich uwarunkowań. Ze względu na brak całościowych teorii dotyczących *sensu stricte* dojazdów do pracy jednym z powodów przeglądu teorii była możliwość adaptacji ogólnych teorii migracji (choć niektóre zawierają elementy dotyczące dojazdów do pracy) dla wyjaśnienia prawidłowości rządzących tymi dojazdami. W tym rozdziale zostały omówione również rodzaje i formy migracji związane z dojazdami do pracy oraz zagadnienia terminologiczne.

Czwartą część opracowania poświęcono charakterystyce regionu, którego dotyczy analiza. Jest to rozdział poświęcony krótkiej i kompleksowej monografii powiatu

kutnowskiego. Obejmuje on takie zagadnienia, jak położenie obszaru badań, charakterystykę demograficzno-społeczną i gospodarczą.

Rozdział piąty niniejszej rozprawy poświęcono szczegółowej analizie rozkładu przestrzennego odległości oraz kierunków dojazdów do pracy na terenach wiejskich powiatu kutnowskiego. Analiza ta została przeprowadzona na podstawie danych Urzędu Skarbowego w Kutnie oraz danych zebranych podczas badania kwestionariuszowego. Kolejne podrozdziały omawiają fizyczne atrybuty dojazdów do pracy, takie jak wielkość, odległość oraz kierunki dojazdów. Przedstawiono także kombinację cech fizycznych w postaci rozkładu odległościowo-kierunkowego dojazdów do pracy (podrozdział 5.4). W dalszej części rozdziału opisano środki transportu wykorzystywane przez mieszkańców terenów wiejskich w dojazdach do pracy. Ostatnia część tego rozdziału (podrozdziały 5.6 oraz 5.7) poświęcona została oszacowaniu kosztów dojazdów do pracy. Analizie poddano zarówno koszty pieniężne, jak i czas poświęcony na dojazdy.

W rozdziale szóstym zaprezentowano uwarunkowania dojazdów do pracy. Zgodnie z wcześniej przeprowadzoną analizą literatury przedmiotu, został on podzielony na podrozdziały odpowiadające akcentowanym przez różnych autorów uwarunkowaniom wpływającym na wspomniane dojazdy. W tej części opracowania wykorzystano materiały zebrane z różnych urzędów i instytucji, jak również z badań ankietowych.

Rozdział siódmy zawiera szczegółową analizę opinii osób dojeżdżających do pracy. Opracowany został w całości na podstawie materiałów zebranych podczas badania kwestionariuszowego. Rozdział ten rozpoczyna analiza podstawowych struktur (demograficznych i społecznych) respondentów (podrozdział 7.1). W dalszej części (podrozdział 7.2) określono motywy, jakimi kierują się dojeżdżający do pracy mieszkańcy terenów wiejskich powiatu kutnowskiego. Drugi podrozdział tej części pracy omawia wyobrażenia mieszkańców na temat dojazdów do pracy.

Pracę zamyka rozdział ósmy, przedstawiający wnioski końcowe nasuwające się po przeprowadzonych badaniach. Autorka omawia także możliwości wykorzystania uzyskanych wyników badań w praktyce, m.in. w działaniach związanych z infrastrukturą drogową i komunikacyjną, które wpłyną na usprawnienie dojazdów mieszkańców terenów wiejskich do pracy.

2. Podstawy teoretyczne i problematyka dojazdów do pracy w świetle literatury przedmiotu

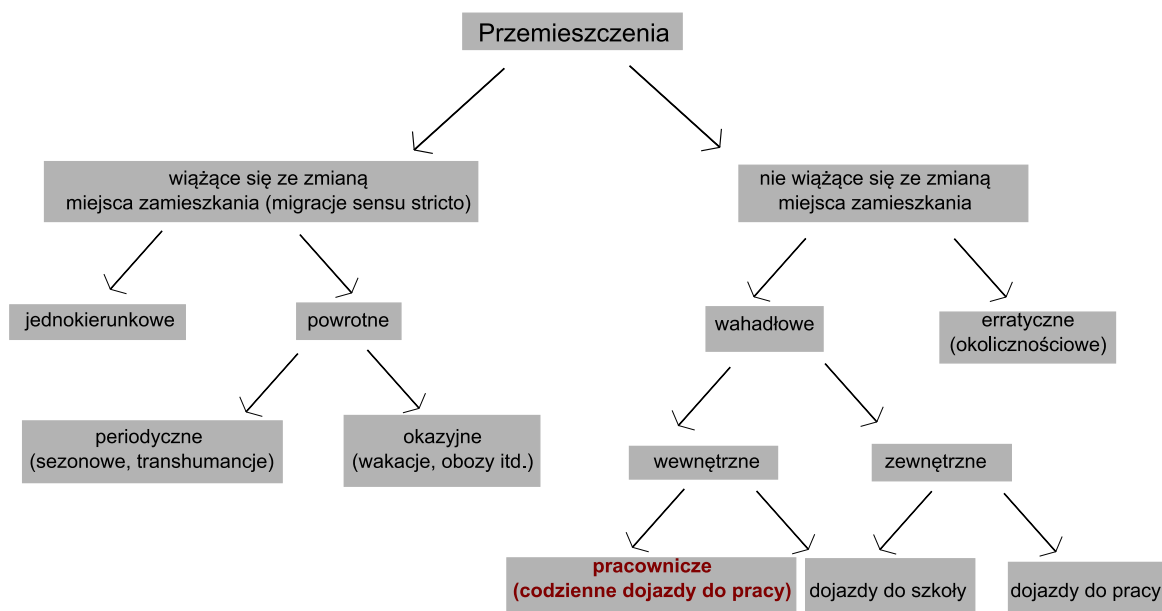
2.1. Rodzaje i formy migracji związanych z dojazdami do pracy

W literaturze używa się co najmniej kilku pojęć bliskoznacznych na określenie ruchów ludności związanych z dojazdami do pracy. Mówi się o migracjach wahadłowych, mobilności przestrzennej pracowników, dojazdach do pracy czy codziennych ruchach wahadłowych. Mimo potocznie traktowanego synonimicznego ujmowania tych pojęć należy zwrócić uwagę na kilka metodologicznych różnic związanych z terminologią.

Termin „dojazdy” oznacza systematyczne przemieszczanie się do jakiegoś miejsca. W dosłownym znaczeniu tego słowa „dojeżdżającym do pracy” określana jest **każda osoba, która przemieszcza się na trasie dom–praca–dom, wykorzystując przy tym różne środki transportu (w tym dojścia piesze)**. Taką definicją dojazdów do pracy autorka posługiwać się będzie w niniejszej pracy.

W polskich badaniach migracji przyjmuje się różne kryteria wpływające na delimitację osób dojeżdżających do pracy w zależności od okresu badań. W czasach gospodarki nakazowo-rozdzielczej głównym kryterium wyróżniającym dojazdy do pracy było wykupienie miesięcznego biletu pracowniczego na kolej, autobus lub komunikację miejską (Lijewski 1967). Najczęstszym kryterium wyodrębnienia dojazdów do pracy od innych ruchów ludności było przekroczenie jednostek granicy administracyjnej (m.in. Lijewski 1967; Namysłowski 1980; Dolny 1983; Klebba 1995). Jagielski (1969) rozróżnia przemieszczenia pracownicze, czyli takie, które nie są związane ze zmianą granicy administracyjnej oraz dojazdy do pracy, które cechują się przekroczeniem tych granic (ryc. 4).

W najnowszych opracowaniach Głównego Urzędu Statystycznego podstawowym źródłem danych, które posłużyło do oszacowania skali oraz kierunków przepływów ludności był zbiór systemu podatkowego urzędów skarbowych za rok 2006, gromadzony w bazie POLTAX (PIT-11/8B oraz PIT-40). Za dojeżdżających do pracy w tym badaniu uznano zbiorowość pracowników najemnych, którzy dojeżdżają do pracy poza gminą swojego zamieszkania, jednocześnie osiągając zwiększone koszty uzyskania przychodów z tytułu dojazdów do pracy (Kruszka 2010).



Ryc. 4. Struktura przemieszczeń ludności

Źródło: Janicki 2007

Biorąc pod uwagę kryterium czasu migracje dzieli się na stałe (następuje w nich trwała zmiana miejsca zamieszkania), czasowe (występuje sezonowa lub okresowa zmiana miejsca zamieszkania) oraz wahadłowe (codzienne dojazdy z miejsca zamieszkania do miejsca pracy bądź nauki). Poprzez ruch wahadłowy ludności rozumie się „*powtarzające się okresowo (najczęściej codziennie) przejazdy między miejscem (miejscowością) zamieszkania i miejscem (miejscowością) pracy lub nauki*” (Holzer 1999, s. 273). Mimo powszechnie spotykanego w literaturze przedmiotu pojęcia „migracji wahadłowych”, coraz częściej – we współczesnych badaniach – ta forma mobilności nie jest zaliczana do migracji. Głównym tego powodem jest brak formalnych zmian w stanie liczebnym oraz strukturze ludności (Orłowska 2013).

Migracje okresowe, najczęściej podejmowane w celach zarobkowych, nazywane są w literaturze przedmiotu mianem „migracji cyrkulacyjnych”, których głównym powodem jest podążanie jednostek za pracą, zwykle mają one charakter cykliczny. Migranci nie zrywają więzów z domem (miejscem stałego zamieszkania), z reguły funkcjonują na granicy różnych społeczności. Zazwyczaj migracje o takim charakterze pozwalają na zaspokojenie potrzeb ekonomicznych, natomiast powroty do domu na zaspokojenie potrzeb rodzinnych. Migracje wahadłowe i sezonowe są rodzajami migracji cyrkulacyjnych, choć w zależności od autora definicja migracji cyrkulacyjnych, cyrkulacji czy ruchów wahadłowych jest różna (Kaczmarczyk 2002).

Mianem migracji wahadłowych pracowniczych określa się ogół przemieszczeń z miejsc zamieszkania do miejsc pracy i z powrotem. Dojazdami pracowniczymi nazywa się także wszelkie przemieszczenia z miejsca zamieszkania do miejsca pracy, bez względu na ich stosunek do przebiegu jakichkolwiek granic jednostek podziału administracyjnego, a więc każdy dojazd do pracy na trasie dom–praca–dom można uznać za migrację wahadłową.

W literaturze spotykane jest także pojęcie mobilności przestrzennej ludności. Mianem mobilności przestrzennej określa się fizyczne przemieszczanie się ludności z jednej jednostki przestrzennej do innej. Pojęcie „mobilność” obejmuje zarówno migracje, jak i cyrkulację. Mobilność jest szerszą definicją, która nie posiada kryterium celowości przemieszczeń, wskazuje jedynie na przemieszczenie się ludności w ramach jednostek administracyjnych. Jest więc pewną konwencją wskazującą na zróżnicowanie w danym momencie oraz zmienność w czasie. Współcześnie mobilność przestrzenna jest dla ludzi doraźnym środkiem do osiągnięcia różnych celów, w tym również powtarzalnych ruchów związanych z pracą (Dorejko 1990).

2.2. Koncepcje teoretyczne

Koncepcje teoretyczne w sposób istotny pomagają w wyjaśnieniu przyczyn, skali, a także kierunków zjawiska dojazdów do pracy. Prawidłowa identyfikacja teorii migracji jest podstawą do zrozumienia tego zjawiska, a jednocześnie może być jednym z pierwszych etapów prowadzenia prób jego dalszego wyjaśnienia. Podrozdział ten przedstawia najistotniejsze z punktu widzenia pisanej rozprawy teorie migracyjne.

Ze względu na cel niniejszej pracy, największą uwagę skupiono na teoriach migracji koncentrujących się na wyjaśnieniu przyczyn i uwarunkowań wpływających na migracje. Wyszczególniono teorie dotyczące migracji o podłożu geograficznym, ekonomicznym i socjologicznym, które z powodzeniem można zaadaptować na grunt rozważań dotyczących dojazdów do pracy.

Teorie migracji można podzielić na dwie grupy ze względu na specyfikę przemieszczeń w przestrzeni. Migracja może być rozpatrywana jako rezultat zmian, które zachodzą w przestrzeni albo jako przyczynę wystąpienia tych zmian. Z uwagi na główny cel badawczy pracy największą uwagę poświęcono teoriom należącym do pierwszej grupy. Druga grupa teorii koncentruje się natomiast na skutkach migracji, traktując je jako zmienną niezależną, co nie jest problemem badawczym niniejszej rozprawy.

Najważniejszą kategorię teorii ze względu na charakter niniejszej rozprawy stanowią koncepcje wypracowane na gruncie geograficznym. Analizują one zróżnicowanie

przestrzenne środowiska, poszukując w nim zarówno czynników przyciągających, jak i barier dla zjawiska migracji (Janicki 2007).

2.2.1. Koncepcja Ravensteina

Za prekursora badań nad czynnikami migracji ludności na gruncie nauk geograficznych uznaje się Ernesta Ravensteina⁴. Był on autorem tzw. praw migracyjnych. Punktem wyjścia sformułowanych przez niego tez była analiza danych pochodzących z urzędowych źródeł statystycznych (Murdoch 2011).

Interpretacja danych statystycznych umożliwiła Ravensteinowi ustalenie prawidłowości, jakie rządzą przemieszczeniami ludności. Zauważył on m.in. że:

- większość przemieszczeń odbywa się na małe odległości,
- migracje często następują etapowo,
- migranci pokonujący duże odległości, jako cel swojej podróży wybierają duże centra handlowo-przemysłowe,
- każdy przepływ w danym kierunku tworzy przepływ powrotny,
- podatność mieszkańców terenów wiejskich w zakresie przemieszczeń jest większa niż mieszkańców miast,
- kobiety wykazują większą skłonność do migracji niż mężczyźni,
- osoby młode częściej podejmują decyzję o przemieszczeniach niż rodziny z dziećmi,
- rozwój ludnościowy dużych miast następuje w większym stopniu z powodu migracji niż przyrostu naturalnego,
- przemieszczenia intensyfikują się wraz ze wzrostem ekonomicznym oraz rozwojem transportu,
- migracje są głównie uwarunkowane motywami ekonomicznymi (zarobkowymi).

Wbrew pierwotnemu celowi teorii (wykorzystywana była ona do analizy migracji długookresowych) znakomicie może być ona wykorzystywana do interpretacji dojazdów do pracy. Prawidłowości odkryte przez Ravensteina wywarły ogromny wpływ na sposób myślenia o mobilności ludności. Stały się one podstawą myślenia o zjawisku przemieszczania się ludności (Cybińska 2015).

⁴ Pojawienie się pierwszego artykułu Ravensteina, z listą „praw” migracyjnych (w 1885 r.), zapoczątkowało podjęcie przez naukowców zagadnień związanych z problematyką przemieszczania się ludności.

2.2.2. Teoria push-pull E. Lee

Przełomową i najbardziej wpływową teorią wyjaśniającą fenomen zjawiska migracji jest koncepcja zaproponowana przez E. Lee (1966) – tzw. teoria przeszkód pośrednich, określana również jako *push-pull theory*. Twórca koncepcji wyodrębnił cztery grupy czynników, jakie uwzględniane są przy podejmowaniu decyzji o migracji. Przyczyny te wykorzystywane były jako tezy bazowe wielu innych teorii migracji, gdzie uznawane były za jedno z kluczowych. Autor do czynników decydujących o podjęciu decyzji o mobilności zaliczył:

- czynniki związane z miejscem pochodzenia (czynniki wypychające –*push factors*),
- czynniki związane z obszarem przeznaczenia (czynniki przyciągające –*pull factors*),
- przeszkody pośrednie (*intervening obstacles*),
- czynniki osobiste.

Wielkość migracji z jednego miejsca do drugiego jest związana nie tylko z odległością między tymi miejscami oraz liczbą ludności w miejscu zamieszkania i miejscu docelowym, ale zależy od wielu możliwości i przeszkód między każdym z tych miejsc. Jest to szczególnie widoczne w migracji zarobkowej.

Opierając się na koncepcji *push-pull theory* zauważamy, że decyzja o podjęciu dojazdów do pracy jest efektem porównania czynników sprzyjających oraz zniechęcających zarówno w miejscu zamieszkania, jak i w potencjalnym miejscu pracy. Jedne czynniki wpływające na podjęcie decyzji o migracji powodują, że ludzie zatrzymują się na danym terenie lub są przyciągani do innego obszaru, inne zaś zmierzają do oderwania ludzi od danego miejsca. W związku z tym każde miejsce wyrażane jest przez pewien zbiór czynników dodatnich, ujemnych oraz zerowych (obojętnych). Jak podkreśla sam autor, w obu przypadkach zawierają się czynniki dodatnie i ujemne, rzadziej natomiast występują czynniki obojętne. Podkreśla się fakt, że każda z determinant może być postrzegana w inny sposób przez poszczególne osoby, co sprawia, że utrudnione jest jednoznaczne dokonanie oceny tych czynników. Dla jednej osoby przywiązanie do ziemi może być ważnym powodem niechęci do zmiany miejsca zamieszkania, a tym samym podjęcia decyzji o dojazdach do pracy. Natomiast dla innej może to stanowić bodziec obojętny. Zdaniem Lee postrzeganie czynników jest wielokrotnie istotniejsze niż ich obiektywne, tzn. rzeczywiste, znaczenie. Dzięki temu decyzja o dojazdach do pracy zostaje podjęta niejednokrotnie w sposób irracjonalny. Miejsce zamieszkania jest zasadniczo bardzo dobrze rozpoznane, miejsce zaś

potencjalnej pracy zwykle oceniane jest na podstawie niepełnej informacji lub wyobrażeniu o nim (Górny, Kaczmarczyk 2003).

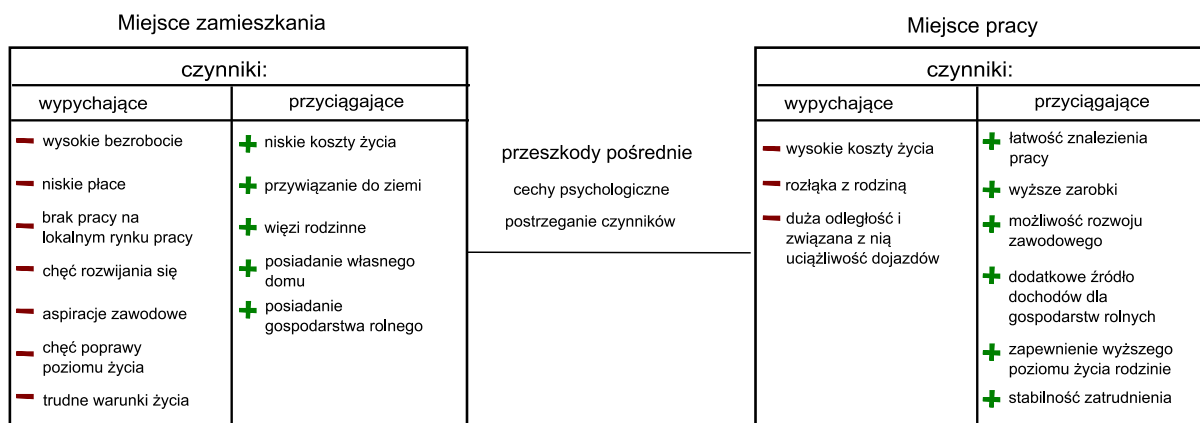
Twórca koncepcji uważa, że o podjęciu decyzji o migracji nie rozstrzyga zwykły rachunek plusów i minusów, ale na jej zaistnienie wpływa pewien bodziec, który ma przeważające znaczenie. Poza tym każdy migrant musi pokonać tzw. przeszkody pośrednie (np. odległość czy czas dojazdu), które w pewnych sytuacjach mają odgrywać kluczową rolę i mogą wpływać na uniemożliwienie decyzji o mobilności stałej, a zastąpieniu jej codzienną migracją wahadłową.

Gawryszewski (1974) podkreśla rolę istniejących przeszkód pośrednich (*intervening obstacles*) oraz ich wpływu na rodzaj migracji. Jego zdaniem w niektórych warunkach można mówić o dwóch poziomach oddziaływania tych czynników. Przewyższenie pierwszego stopnia przeszkód pośrednich wpływa na podjęcie decyzji o migracji w ogóle. Natomiast wpływ przeszkód wyższego, drugiego stopnia wpływa na formę, jaką przyjmą migracje, tzn. czy będzie to migracja stała, czy codzienna pracownicza.

Teoria zaproponowana przez E. Lee ma charakter uniwersalny, stąd też czynniki przyciągające i wypychające mogą być dowolnie interpretowane w zależności od prowadzonych badań. Dzięki swej ogólności koncepcja ta ma zastosowanie w badaniach migracji prowadzonych przez wiele dyscyplin naukowych, w tym także geograficznych. Opierając się na czynnikach *push-pull* autorzy licznych badań naukowych wyjaśniają migracje z różnych perspektyw, tj. ekonomicznej i demograficznej, a także politycznej, społecznej czy kulturowej.

Koncepcja Lee jest często wykorzystywana jako podstawa do dalszych rozważań na temat uwarunkowań codziennych migracji wahadłowych. W swoich pracach powoływali się na nią m.in.: Cybińska 2015; Gawryszewski 1974; Bul 2013; Wiśniewski 2012; Dzieciuchowicz 1979; Jończy 2010 oraz Cymanow, Musiał, Grabińska 2015.

Wśród czynników przyciągających najczęściej wymienia się łatwość znalezienia zatrudnienia, wysokie zarobki bądź lepsze warunki pracy. Czynnikiem, który sprawia, że ludność podejmuje decyzję o dojazdach do pracy jest m.in. brak pracy w miejscu zamieszkania (ryc. 5).



Ryc. 5. Czynniki przyciągające i wypychające dojazdów do pracy

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeglądu literatury

2.2.3. Teoria przejścia migracyjnego Zelinsky’ego

Jedyną koncepcją wypracowaną na gruncie nauk geograficznych a dotyczącą mechanizmów uwarunkowań migracji jest teoria przejścia migracyjnego autorstwa W. Zelinsky’ego (1971). Autor próbuje analizować zjawiska związane z różnymi rodzajami mobilności przestrzennej ludności w kontekście innych zjawisk o charakterze demograficznym. Jednakże nie ogranicza się jedynie do podłoża demograficznego, ale nawiązuje w znacznym stopniu również do teorii modernizacji. Nowością teorii przejścia migracyjnego jest założenie o korelacji pomiędzy zmiennością migracji w czasie a kolejnymi fazami przejścia demograficznego społeczeństwa, wyjaśniające przemiany ruchu naturalnego. Niewątpliwą zaletą tej koncepcji jest wysoki stopień uniwersalności spojrzenia na proces migracji.

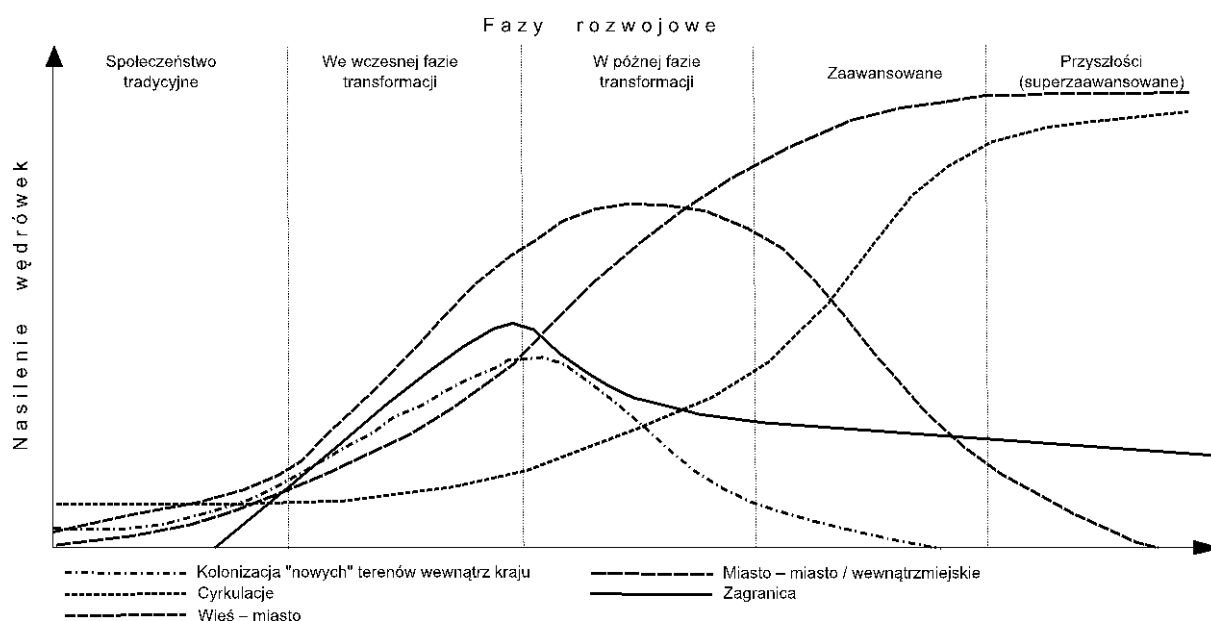
Mobilność ludności rozumiana jest nie tylko jako stała zmiana miejsca zamieszkania, może posiadać także inny wymiar oraz formę. Autor stosuje bardzo pojemną kategorię mobilności terytorialnej. Wyróżnia m.in.: ruch ze wsi do miast, ruch wewnątrz miast lub między miastami, migracje zagraniczne oraz wędrówki wewnętrzne „ku rubieżom”. Jednocześnie, co ważne z punktu widzenia niniejszej rozprawy, uwzględnił ruchy cyrkulacyjne nie prowadzące do zmiany miejsca zamieszkania, np. dojazdy do pracy. Pod pojęciem ruchów cyrkulacyjnych rozumie zjawiska wiążące się z mobilnością społeczną oraz fizyczną. Jest to jedyna teoria, która wprost mówi o dojazdach do pracy. Zelinsky traktuje migrację jako planowany proces adaptacyjny prowadzący do wyrównania zasobów demograficznych oraz zasobów pracy (Kaczmarczyk, Okólski 2005).

Zgodnie z założeniami tej koncepcji mobilność przestrzenna ludności przybiera różne formy, które w pewnym czasie mogą się wzajemnie zastępować, a w jakimś innym

następować po sobie oraz w kolejnych okresach. Zintensyfikowanie mobilności każdej z wyróżnionych form jest zróżnicowane w zależności od stopnia nasilenia zmian modernizacyjnych. W grupie przedstawionych form ruchliwości przestrzennej stałe tendencje wzrostowe przejawiają migracje miasto–miasto, przemieszczenia wewnątrzmięskie oraz cyrkulacje, czyli dojazdy do pracy. Reszta form cechuje się wahaniami fluktuacyjnymi, tzn. ich natężenie początkowo rośnie, a wraz z modernizacją stopniowo obniża się (ryc. 6).

Mechanizm przejścia cechuje się widocznymi prawidłowościami zarówno w układzie czasowym, jak i przestrzennym. Zauważalne jest przejście od stanu stosunkowo niskiej mobilności w społeczeństwie tradycyjnym do w miarę dużej mobilności w społeczeństwie ponowoczesnym.

Przebieg zmian zachowań migracyjnych uwarunkowany jest przejściem demograficznym. W czasie przejścia demograficznego, kiedy widoczny jest dodatni, stale rosnący przyrost naturalny, liczba ludności rośnie (uwzględniając brak odpływu migracyjnego). Największy przyrost naturalny, powodujący nadwyżki migracyjne, cechuje tereny wiejskie. Przepływy ludności ze wsi do miast pobudzają dodatkowo procesy industrializacji, które doprowadzają do zasadniczych zmian struktury gospodarczej oraz społecznego podziału pracy. W wyniku tych procesów pojawia się sytuacja, w której na terenach wiejskich pojawia się obniżony popyt na pracę (ze względu na przeludnienie), natomiast na terenach miejskich widoczny jest nasilony popyt na pracę. Stąd też pojawiają się dojazdy do pracy w kierunku wieś–miasto (Kaczmarczyk, Okólski 2005).



Ryc. 6. Przejście mobilności przestrzennej według Zelinsky'ego

Źródło: Goodall 1987, cyt. za Okólski 2005

Autor teorii zaprezentował kilka stwierdzeń o charakterze hipotez, które przyczyniają się do wytłumaczenia uwarunkowań oraz wielkości przemieszczeń ludności. Zelinsky uważa, że:

- w społeczeństwie musi zaistnieć pewna zmiana, za której przyczyną nastąpi przepływ ludności,
- istnieje bezpośrednia zależność między wielkością migracji a etapem przejścia demograficznego, na którym znajduje się dane społeczeństwo,
- proces migracji ulega zmianie, kiedy zmieniają się jego okoliczności,
- wraz z przepływem ludności następuje przepływ informacji, który z upływem czasu wymienia się z przepływem ludności,
- można wyodrębnić wyraźne, następujące po sobie etapy zmienności przestrzennej migracji,
- najczęściej skala migracji wzrasta wraz z upływem czasu,
- hipotetycznie można przewidzieć kolejność następujących zdarzeń,
- każda zmiana jest nieodwracalna.

Autor podzielił zmienność procesów mobilności ludności na pięć faz transformacji. Ze względu na przedmiot moich badań istotna jest faza piąta, tzw. faza społeczeństw postindustrialnych. Wkroczenie społeczeństwa w tę fazę transformacji ma wywołać zmianę formy mobilności ludności. Owo stadium cechuje się poprawą komunikacji oraz zwiększeniem dostępności miejsc na całym świecie, co wpływa na zahamowanie migracji stałych na rzecz przemieszczeń wahadłowych. Podkreśla się tu czynnik uwarunkowań komunikacyjnych sprzyjających wielkości dojazdów do pracy (Kaczmarek 1996).

2.2.4. Ekonomiczne teorie wyjaśniające dojazdy do pracy

Podstawowym założeniem teorii ekonomicznych jest wpływ czynników o charakterze ekonomicznym (finansowym) na przemieszczenia ludności, w tym również na dojazdy do pracy. Ludzie postrzegani są jako tzw. *homo oeconomicus*, który przemieszcza się do miejsc, będących w stanie zaspokoić jego potrzeby materialne.

Migracja w głównej mierze jest wynikiem indywidualnych wyliczeń teoretycznych zysków oraz kosztów ewentualnego przemieszczenia. Inne czynniki, zwłaszcza te pozafinansowe, takie jak osobiste predyspozycje czy koszty psychiczne, są zwykle pomijane przez autorów tych koncepcji (Janicki 2007).

Jedną z pierwszych teorii ekonomicznych wyjaśniających fenomen migracji, do których zalicza się także dojazdy do pracy, jest klasyczna makroekonomiczna teoria migracji. Głównym założeniem tej koncepcji jest równoważenie różnic ekonomicznych za pośrednictwem migracji. W myśl tej koncepcji każda osoba migrująca kieruje się maksymalizacją wynagrodzenia oraz posiada całą wiedzę na temat możliwych do uzyskania korzyści, a sami pracownicy mają takie same kwalifikacje oraz potrzeby. Samo zjawisko migracji nie jest niczym ograniczone. Jednakże zasady przyjęte w tej koncepcji są dalekie od rzeczywistości. Wielu autorów uważa, że duże grono ludności nie podejmuje decyzji o migracji niezależnie od różnic w wysokościach płac (Fevre 1998).

Inną teorią, która wyrosła na gruncie ekonomicznych czynników, jest neoklasyczna teoria migracji. Według jej założeń migracja, w tym także dojazdy do pracy, występuje w sytuacji, kiedy na rynku pracy pojawiają się różnice między wielkościami popytu oraz podaży, przekładające się na zróżnicowanie wynagrodzenia. Dojazdy do pracy mają równoważyć te różnice (Todaro 1976). Na poziomie mikrospołecznym koncepcja ta wychodzi z założenia, że decyzja o podjęciu migracji (dojazdów do pracy) jest ugruntowana indywidualną kalkulacją zysków (wynagrodzenia) w miejscu dojazdów oraz kosztów potencjalnych dojazdów. Do najczęstszych uwarunkowań migracji zalicza się różnice w wynagrodzeniu, stopę bezrobocia w miejscu zamieszkania, jak również poziom wykształcenia. Z reguły większą skłonnością do migracji charakteryzują się osoby lepiej wykształcone (Kupiszewski, Rees 1998).

Teorią odnoszącą się bezpośrednio do migracji mieszkańców terenów wiejskich jest koncepcja neoklasyczna autorstwa Lewisa. Jego zdaniem występuje konieczność migracji (dojazdów do pracy) pomiędzy obszarami o zróżnicowanych warunkach gospodarczych, tj. między miastem a otaczającymi je obszarami wiejskimi. Lewis uważał, że nowoczesne sektory gospodarki mogą rozwijać się dzięki taniej sile roboczej z obszarów wiejskich. Jednak zależność ta jest korzystna obustronnie, ponieważ obszary podaży zyskiwały pewien bodziec do modernizacji i rozwoju (Arango 2000).

W stosunku do teorii neoklasycznej wysunięto szereg zarzutów, w związku z czym doczekała się ona wielu modyfikacji oraz uzupełnień. Jedną z bardziej znanych jest propozycja zaprezentowana przez Todaro (1976). Autor ten substytuował wynagrodzenie oczekiwanym przez migranta wynagrodzeniem. Dodatkowo zasugerował on wprowadzenie tzw. współczynnika prawdopodobieństwa otrzymania pracy w miejscu przeznaczenia, który wyrażony jest wysokością stopy zatrudnienia. Według wielu badaczy teoria ta, mimo sprowadzania się jedynie do kwestii ekonomicznych, nadal dobrze wyjaśnia migracje wewnętrzne, w tym dojazdy do pracy.

Nowa ekonomiczna teoria migracji wyrosła na gruncie poprzednich koncepcji. Jej wkładem jest modyfikacja na gruncie mikrospołecznym, gdzie decyzja o migracji nie jest już podejmowana indywidualnie, ale przez całe gospodarstwo domowe. Podstawowym celem, jaki stawia sobie rodzina, nie jest maksymalizacja wynagrodzenia, ale minimalizacja ryzyka ograniczenia dochodów. Jednym ze sposobów osiągnięcia dywersyfikacji zysków jest podjęcie pracy w dużym oddaleniu od miejsca zamieszkania, decydując się na dłuższe dojazdy do pracy członkowie gospodarstwa domowego zapewniają sobie źródło stałych dochodów w sytuacji pojawienia się kryzysów. Jednym z głównych czynników, wpływających na zdecydowanie się na dojazdy do pracy jest sytuacja otoczenia, która dla gospodarstwa domowego jest pewnym punktem odniesienia. Zdaniem Edwarda J. Taylora i Odeda Starka im korzystniej wygląda sytuacja badanego gospodarstwa na tle otoczenia (np. sąsiadów), tym mniejsza jest skłonność do migracji jego członków.

2.2.5. Koncepcja poznawcza zachowań migracyjnych człowieka J. Z. Dzieciuchowicza

Jedną z koncepcji wyjaśniających przyczyny migracji jest koncepcja poznawcza zachowań migracyjnych człowieka autorstwa J. Z. Dzieciuchowicza (1995). Pomimo jej ogólności w kontekście migracji, koncepcja ta może z powodzeniem odnosić się także do dojazdów do pracy.

Zgodnie z założeniami tej teorii zachowania migracyjne człowieka zależą od dwóch czynników. Jednym z nich jest aktualna informacja zewnętrzna, natomiast drugim wrodzona trwała wiedza zakodowana w pamięci ludzkiej.

Podjęcie decyzji o migracji, w tym także o dojazdach do pracy, pobudzone jest poprzez specyficzne czynniki wewnętrzne oraz zewnętrzne. Do czynników wewnętrznych autor zalicza trwałe, złożone struktury poznawcze, które są zapisane w ludzkiej pamięci. Warunkują one indywidualne potrzeby oraz aspiracje i pewne preferencje przestrzenne. Na bazie posiadanej wiedzy o przestrzeni człowiek ocenia wartości nowych, alternatywnych miejsc zamieszkania (pracy) i zakłada adekwatny program działania migracyjnego. Autor koncepcji podkreśla, że osobowość ludzka nie w każdym przypadku jest najistotniejszym regulatorem zachowań migracyjnych.

Do zewnętrznych czynników wpływających na planowane decyzje migracyjne (np. postanowienie o dojazdach do pracy na daną odległość oraz ich kierunek) zalicza się informacje, które dostarczane są potencjalnemu migrantowi przez środowisko społeczne, kulturowe oraz fizyczne. Informacje te pochodzą zazwyczaj z *mass mediów*, szkoły, krewnych oraz znajomych (mogą być to informacje odnośnie do miejsc pracy, uciążliwości

dojazdów). Należy jednak zwrócić uwagę, że we współczesnym świecie mamy problem z nadmiarem informacji. W efekcie tego potencjalny migrant musi dokonać pewnej selekcji informacji, aby wyodrębnić te sygnały, które umożliwią mu ewentualną decyzję o migracji.

Podjęcie decyzji o migracji (dojazdach do pracy, ich odległości i kierunku) zależy również od „*przetwarzania określonych informacji za pośrednictwem psychicznych procesów orientacyjnych*” (Dzieciuchowicz 1995, s. 273). Chodzi tu głównie o percepcję, tj.: tworzenie wyobrażeń, własne przewidywania oraz percepcję przestrzeni, zwłaszcza odległości. Nadzwyczaj istotne znaczenie w przypadku formułowania oczekiwań związanych z przyszłą migracją ma przewidywanie konsekwencji zależnych oraz niezależnych od migranta.

Pierwszoplanową wagę dla teoretycznego migranta ma ocena wartości subiektywnych skutków planowanego przemieszczenia (tzw. użyteczność migracji). W jej skład wchodzi zarówno wartości pozytywne, tj. w przypadku dojazdów do pracy miejsce pracy, większe dochody, prestiż lub wyższe stanowisko, jak i negatywne – w przypadku migracji pracowniczych są to np. uciążliwe dojazdy do pracy, brak połączenia komunikacją zbiorową, a także naturalne, np. podobne stanowisko pracy. Ocena użyteczności migracji uzależniona jest od osobowości potencjalnego migranta i opiera się na bieżącej informacji o alternatywnych, docelowych miejscach pracy. W rzeczywistości migranci, w tym dojeżdżający do pracy, kierują się wielowymiarową oceną przyszłego miejsca pracy i biorą pod uwagę wiele elementów: samo miejsce pracy, stanowisko pracy, dochody, jak i otoczenie, czyli odległość od domu, możliwość załatwienia innych spraw w drodze do domu. Należy jednak pamiętać o tym, że potencjalni migranci mogą w różny sposób oceniać te same aspekty danego miejsca pracy. Autor koncepcji podkreśla, że osoby odznaczające się podobną hierarchią wartości prawdopodobnie będą wybierać podobne kierunki dojazdów do pracy. Duża motywacja migracyjna nie wystąpi w sytuacji, kiedy różnica pomiędzy oczekiwaniami w stosunku do przyszłego miejsca pracy a jego stanem faktycznym będzie duża.

Zdaniem Dzieciuchowicza mechanizm migracji uzależniony jest również od stanów emocjonalnych. Stymulacja pozytywnych emocji dotyczących planowanego miejsca pracy zwiększa możliwości jego wyboru. Na drugim biegunie mamy lęki oraz obawy, które mogą stać się barierą w podjęciu decyzji o migracji.

2.3. Problematyka dojazdów do pracy w świetle literatury przedmiotu

2.3.1. Kierunki badań

Kierunki badań nad dojazdami do pracy różnicują się w czasie. Dynamiczne procesy uprzemysłowienia kraju po II wojnie światowej były przyczyną uruchomienia gwałtownych

przemieszczeń ludności, a co za tym idzie tematyka ta była często poruszana w badaniach naukowych. Okres ożywionych badań nad problematyką dojazdów do pracy w literaturze polskiej widoczny jest w latach 50. oraz 60. XX w. Badania te mogły być prowadzone dzięki dostępności danych statystycznych pochodzących ze spisów powszechnych (z roku 1960, 1970, 1978, 1988), statystyki bieżącej, spisów kadrowych (z lat 1964, 1968, 1973, 1977, 1983), a także tworzonych w przedsiębiorstwach rejestrów pracowników dojeżdżających. Dostępne dane pozwalały na poznanie szczegółowej struktury przestrzennej dojazdów (m.in. środki transportu, odległości, kierunki, koszty przejazdów, jak również motywy tych dojazdów).

W czasie transformacji systemowo-ustrojowej naukowcy odeszli od problematyki badań nad dojazdami do pracy, ponieważ zachodzące w Polsce zmiany utrudniły znacznie dostęp do statystyki, co ograniczyło możliwość prowadzenia badań. W kwestionariuszu Narodowego Spisu Powszechnego w 2002 r. pytania dotyczące dojazdów do pracy zostały pominięte, co spowodowało powstanie luki w pracach z tego zakresu (Wiśniewski 2012). Dodatkowo podmioty gospodarcze zaczęły powoływać się na ochronę danych osobowych, jak i na ochronę danych z zakresu funkcjonowania samego przedsiębiorstwa (Matykowski, Tobolska 2009). Problemy te wpłynęły na znaczne ograniczenie zainteresowania naukowców problemami dojazdów do pracy. W kwestionariuszu Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 r. zostały zebrane dane dotyczące dojazdów do pracy. Pytania były jednak zamieszczone w szczegółowym kwestionariuszu, którym objęte zostało jedynie 20% mieszkańców Polski. Pytania te dotyczyły osób dojeżdżających do głównego miejsca pracy, głównego środka transportu, czasu i odległości tych dojazdów oraz ich częstotliwości.

W literaturze przedmiotu można wydzielić kilka okresów związanych z badaniami dojazdów do pracy. Najwcześniej, zwłaszcza w literaturze anglojęzycznej, badacze zainteresowali się analizami uwarunkowań, zwłaszcza ekonomicznych, dojazdów do pracy. Autorzy zaczęli interesować się gospodarczym wymiarem tego zjawiska. W latach 50. i 60. XX w. badania uwarunkowań tych migracji sięgnęły apogeum i wielu badaczy zaczęło podejmować tę problematykę. W latach 60. i 70. XX w., w związku z masowymi ruchami pracowniczymi oraz dostępną statystyką, naukowcy zaczęli zwracać uwagę na problemy metodologiczne badań. Następny okres badań wyróżnia się zwróceniem uwagi na uwarunkowania oraz motywy podejmowanych migracji pracowniczych. Od lat 70. do 90. XX w. równolegle podejmowano zagadnienia wyznaczania granic aglomeracji na podstawie codziennych dojazdów do pracy, związane to było przede wszystkim z dostępem do danych

statystycznych. W latach 90. uwaga naukowców została skupiona na wpływie dojazdów do pracy na jakość oraz warunki życia dojeżdżających (tab. 2).

Tab. 2. Okresy dynamiczne badań nad dojazdami do pracy

Lata	Wiodący problem badawczy
50.–70. XX w.	Metodologia badań
60.–70. XX w.	Badania dojazdów do pracy do wybranych zakładów przemysłowych
70.–80. XX w.	Rozwój polskich badań nad uwarunkowaniami dojazdów do pracy, przy czym problematyka na terenach wiejskich była podejmowana już w latach 60. XX w.
70.–90. XX.	Wyznaczanie granic aglomeracji na podstawie codziennych dojazdów do pracy
90. – do dziś	Wpływ dojazdów do pracy na jakość i warunki życia ludności
Po 2004 r.	Metodologia badań oraz przestrzenne rozmieszczenie dojazdów do pracy na podstawie danych uzyskanych przez Urząd Statystyczny w Poznaniu z bazy POLTAX

Źródło: opracowanie własne.

Problematyka badawcza dotycząca dojazdów do pracy w literaturze geograficzno-ekonomicznej nie jest nowo podejmowanym zagadnieniem. Kwestie te od końca wieku XIX skupiają wokół siebie wielu badaczy. Naukowcy zwracają uwagę na wieloaspektowe spojrzenie na problem dojazdów do pracy, dlatego analiza literatury przedmiotu dotyczącej tematu pozwala na wydzielenie wielu aspektów tego zjawiska.

Przegląd literatury przedmiotu pozwala na wydzielenie kilku podejmowanych przez naukowców problemów badawczych w zakresie dojazdów do pracy. Są to m.in.: zagadnienia dotyczące dojazdów do poszczególnych zakładów pracy, dojazdów do konkretnego ośrodka miejskiego (obszar obsługi miasta), dojazdów w obrębie aglomeracji lub ośrodka przemysłowego, dojazdów wewnątrzmijskich oraz dojazdów na terenach wiejskich i wpływu dojazdów do pracy na jakość życia, a także metodologię badań w zakresie omawianego zagadnienia.

Badania nad dojazdami do pracy prowadzą do wyjaśnienia wielu istotnych problemów związanych z zagospodarowaniem przestrzennym oraz organizacją przestrzeni geograficznej. Literatura przedmiotu z tego zakresu jest bogata (Lijewski 1967; Gawryszewski 1997). Do

zagadnień słabo zbadanych w dziedzinie migracji pracowniczych można zaliczyć dojazdy do pracy oraz ich uwarunkowania na terenach wiejskich, mimo często podejmowanych w literaturze badań dojazdów pracowniczych ludności na terenach wiejskich. W większości prac z tego zakresu kontekst badań odnosi się do konkretnego ośrodka miejskiego, co za tym idzie tereny wiejskie rozpatrywane są z punktu widzenia obszarów obsługi miast. Należy tu wymienić m.in. prace Lewińskiego (1966), Hołowieckiej (2004) czy Mańkowskiej (1959) – por. tab. 3.

Tab. 3. Główne problemy badawcze podejmowane w zakresie dojazdów do pracy

Problem badawczy	Badacze
Metodologiczno-teoretyczne problemy badań dojazdów	Dangel (1958), Lijewski (1961), Fierla (1961), Bartosiewiczowa i Czarnecka (1966; 1968), Lewiński (1966), Bartosiewicz (1968; 1969), Jagielski (1969), a także Gontarski (1970), Markiewicz (1971), Kaczmarek (1975), Rosik, Stępiak, Wiśniewski (2010), Filas-Przybył, Klimanek, Kowalewski (2012), Wiśniewski (2012)
Wpływ dojazdów do pracy na jakość życia	Koslowsky, Kluger, Reich (1995), Koslowsky i in. (1996), Marzotto, Burnor, Bonham (2000), Kahneman i in. (2004), Ory, Mokhtarian (2005), Lyons, Jain, Holley (2007), Stutzer, Frey (2008), Costa, Pickup, Martino (2011), Hansson, Mattisson, Björk, Östergren, Jakobsson (2011), Brzeziński (2011)
Uwarunkowania dojazdów do pracy	Thomas (1941), Creamer (1935), Lovgren (1956), Bogue, Shryock, Hoermann (1957), Stasiak (1959), Sjaastad (1960), Tarver (1961), Pohoski (1963), Turski (1965), Lee (1966), Zaremba (1966), Lijewski (1967), Borowski (1967a,b;), Tatewosow (1971), Dolny (1978), Dzieciuchowicz (1979), Potrykowska (1983), Runge (1984; 2007), Gawryszewski (1989)
Dojazdy do ośrodka miejskiego	Czeczterda-Maciuszko (1950), Cegielski, Kluszewski (1952), Sucharzewski (1962), Herma (1962; 1964; 1966), Cegielski (1971), Olszewski, Sieklucki (1971), Lloyd, Dicken (1972), Kaczmarek (1972), Berry (1973), Hall (1973), Korcelli (1976a, b), Namysłowski (1976a, b; 1977; 1980), Olędzki (1967), Jasiok (1979), Dolny (1980), Korcelli, Potrykowska, Bodzak (1981), Potrykowska (1983; 1985), Niesyt, Skupowa (1984), Andrzejewska, Stryjakiewicz (1985; 1986), Gocał, Rakowski (1995), Zborowski (2002), Hołowiecka (2004)
Wewnątrzmięskie dojazdy do pracy	Dzieciuchowicz (1979), Niedzielski (2006), Niedzielski, Śleszyński (2008)

Problem badawczy	Badacze
Dojazdy do zakładów pracy	Straszewicz (1956), Szczerska (1960), Wang (1960), Pietkiewicz (1964), Bobek (1965), Czarnecka (1965), Szapajtis (1965), Turczyn (1965; 1968), Siekierski (1967), Olędzki (1967), Žizka (1971), Iżyk (1971), Ohme (1973; 1975; 1978a, b; 1983), Preiss (1973), Jasiok (1978), Dziadek (1979), Kitowski (1980), Mitka, Runge (1980), Stryjek, Warakomska (1980), Dzidek (1981), Pukowska-Runge (1982; 1988)
Dojazdy do pracy ludności wiejskiej	Stasiak (1959), Pohoski (1963), Turski (1965), Zaremba (1966), Jagielski (1969), Cegielski (1977), Jasiok (1978), Stryjakiewicz (1988), Kitowski (1988, 1980), Matykowski (1990), Taylor (1999; 2007), Hołowiecka, Szymańska (2008), Śleszyński (2012)

Zródło: opracowanie własne na podstawie literatury.

W ostatnich latach w literaturze polskiej problematyka badawcza dotycząca dojazdów do pracy zwraca się w kierunku badań wiążących te dojazdy z jakością życia. W obliczu niewielkiego zainteresowania tą problematyką wśród polskich badaczy, większość prac z tego zakresu dotyczy przeglądu literatury zagranicznej. Badania prowadzone przez wielu autorów potwierdzają korelacje między czasem dojazdów do pracy a ową jakością. Problemem tym zajmowali się zwłaszcza: Koslowsky, Kluger, Reich (1995) i Stutzer, Frey (2004). Dojazdy zajmują czas, ale również powodują pozafinansowe koszty, takie jak stres czy utratę czasu, który mógłby być poświęcony rodzinie lub pracy. Badania prowadzone przez wielu autorów potwierdzają relatywnie wysoki poziom wrażeń negatywnych powiązanych z dojazdami – por. Kahneman i in. (2004), Costa, Pickup, Martino (1988); Hansson, Mattisson, Björk, Östergren, Jakobsson (2011). W literaturze anglojęzycznej badano także korzyści wynikające z dojazdów do pracy. Zdaniem Lyons, Jain, Holley (2007); Ory, Mokhtarian (2005) samotne dojazdy mogą być spożytkowane na czytanie lub myślenie czy też po prostu mogą stanowić wytchnienie od dnia pracy. Społeczne oraz prywatne koszty dojazdów do pracy badali Koslowsky i in. (1996), Marzotto, Burnor, Bonham (2000), Putnam (2007) oraz Sandow (2011). Badania wpływu dojazdów do pracy na zachowanie równowagi psychicznej według płci osoby migrującej przedstawili Roberts, Hodgson i Dolan (2009). Natomiast Stutzer i Frey (2004) rozpatrywali oddziaływanie dojazdów do pracy na samopoczucie migrantów. W literaturze polskiej jest to zagadnienie rzadko poruszane, ale zajmował się tym problemem m.in. Brzeziński (2011).

Problematyka czynników determinujących przemieszczenia ludności oraz badania zachodzących między nimi zależności są dosyć często poruszane w literaturze anglojęzycznej. Należy zauważyć, że najważniejszą rolę odgrywają tu czynniki ekonomiczne, wynikające ze zróżnicowania ekonomicznego przestrzeni. Jedynym z pierwszych badaczy, który udokumentował skłonność ludności do przemieszczania się z terenów o niskim poziomie życia do regionów o wyższej jego jakości był Creamer (1935). Analogiczne wyniki uzyskali Goodrich (1936), Thomas (1941), Lovgren (1956) czy Bogue, Shryock i Hoermann (1957), którzy podkreślili, że teorie determinizmu ekonomicznego nie wydają się bezsporne. Bardziej zróżnicowane czynniki badał Sjaastad (1960), który brał pod uwagę: dochód na jednego mieszkańca, stosunek ludności rolniczej do ogółu ludności, stopę wzrostu dochodu na mieszkańca, przeciętną liczbę lat nauki oraz bezrobocie w wartościach względnych. Tarver (1961) poszerzył zakres zmiennych wprowadzając cechy ekonomiczne, społeczne oraz demograficzne. W radzieckiej literaturze zagadnienia czynników przemieszczeń rozwijał Tatewosow (1971). Według jego badań natężenie napływu i odpływu migracyjnego ludności miejskiej związane jest z udziałem zatrudnionych (w stosunku do ogółu ludności regionu), stopniem płynności kadr i poziomem przeciętnego wynagrodzenia, a także stopniem rozwoju sfery usług.

Klasyczną pracę przedstawiającą schemat migracyjny oraz modele czynników determinujących przemieszczenia przedstawia Lee (1966). W tym schemacie migracyjnym podjęcie decyzji o migracji jest wynikiem działania szeregu czynników. Jedne z nich zatrzymują ludzi na danym obszarze lub przyciągają innych do tego obszaru, a drugie zmierzają do oderwania ludzi od niego. Każdy obszar reprezentuje więc pewien zbiór czynników dodatnich, ujemnych i zerowych (obojętnych). Czynniki te w literaturze nazywane są „wypychającymi” (czyli działającymi w miejscu zamieszkania) oraz „przyciągającymi” (w miejscu pracy).

Polskie doświadczenia badawcze związane z rozpatrywaniem czynników determinujących przemieszczenia migracyjne przedstawiają się znacznie skromniej, zwłaszcza jeżeli chodzi o badania zachodzących między nimi zależności. Zagadnienia łączące się z czynnikami przemieszczeń pracowniczych zostały zaprezentowane szerzej w kilku pracach: Dzieciuchowicza (1979), Dolnego (1978), Lijewskiego (1967), Potrykowskiej (1983) oraz Runego (1984; 2007). Można także znaleźć liczne artykuły oraz prace dotyczące wpływu wybranego czynnika na zjawisko dojazdów do pracy. W literaturze przedmiotu na pierwszy plan wysuwają się czynniki ekonomiczno-społeczne związane z rozwojem gospodarczym danego regionu i jego strukturą, cechami społeczno-demograficznymi ludności

oraz układem komunikacyjnym (Dolny 1978). Lijewski (1967) rozszerzając listę uwarunkowań dojazdów pracowniczych dzieli je na dwie grupy. Do pierwszej zaliczył uwarunkowania społeczno-ekonomiczne, znalazły się tu czynniki przyciągające w miejscu pracy oraz wypychające w miejscu zamieszkania, łączące z dotychczasowym miejscem zamieszkania oraz odpychające w miejscu pracy. W drugiej grupie, czynników techniczno-ekonomicznych, znalazły się m.in. rozwój komunikacji publicznej, nasilenie przewozów transportem zakładowym, rozwój motoryzacji indywidualnej oraz wysokość dopłat do cen biletów miesięcznych realizowanych przez zakłady pracy. Natomiast Dzieciuchowicz (1979) jako czynniki dojazdów do pracy wymienia środowisko miejsca pracy, środowisko mieszkaniowe, warunki komunikacyjne oraz stosunki demograficzno-społeczne, które szczególnie były akcentowane w badaniach Potrykowskiej (1983). Runge (1984) w badaniach nad strukturą zawodową oraz strukturą zatrudnienia w województwie katowickim zwraca uwagę na fakt, że dojazdy do pracy są niepodważalnie elementem zależnym od struktur zawodowych oraz zatrudnienia, jak również od cech społeczno-demograficznych regionu. Gawryszewski (1989) uważa, że czynniki dojazdów do pracy wynikają z działania licznych przyczyn o różnorodnym podłożu motywacyjnym, takich jak:

- techniczno-ekonomiczne – związane z współzależnością postępu technicznego oraz rozwoju gospodarczego (chęć poprawy poziomu życia),
- demograficzne – związane z płcią oraz wiekiem,
- socjologiczne – następujące ze względu na chęć zmiany środowiska społecznego,
- psychologiczne – uzależnione od osobowości osób dojeżdżających,
- prawno-polityczne – wynikające z prawnych normalizacji w zakresie stosunków pracy i zamieszkania.

Sporo uwagi tematyce determinant ruchu migracyjnego siły roboczej poświęcił Borowski (1967a, b). Uwzględniał on m.in. wskaźniki związane z nakładami inwestycyjnymi, budownictwem mieszkaniowym, rynkiem pracy, a także wskaźnikami społeczno-demograficznymi. Wykaz czynników wpływających na dojazdy do pracy na terenach wiejskich można poszerzyć biorąc pod uwagę strukturę agrarną rolnictwa (Pohoski 1963; Stasiak 1959; Turski 1965), strukturę ludności wiejskiej według płci i wieku (Pohoski, 1963) oraz stopień przeludnienia rolnictwa (Pohoski 1963; Zaremba 1966; Turski 1965).

Odrębną grupę opracowań dotyczących dojazdów do pracy są prace reprezentujące dorobek metodologiczno-teoretyczny. W polskiej literaturze przedmiotu mało jest opracowań metodologicznych z zakresu badań dojazdów do pracy. Większość prac ma charakter

empiryczny. Problematykę teoretyczną oraz metodologiczną w literaturze polskiej rozważali m.in. Dangel (1958), Lijewski (1961), Bartosiewiczowa (1968; 1969), Bartosiewiczowa i Czarnecka (1966; 1968), Fierla (1961), a także Gontarski (1970), Jagielski (1969), Lewiński (1966), Markiewicz (1971), Rosik, Stępiak, Wiśniewski (2010), Wiśniewski (2012), Kupiszewski (2002).

Filas-Przybył, Klimanek, Kowalewski (2012) podjęli próbę wykorzystania modelu grawitacji w celu opisanie ciążenia niektórych jednostek terytorialnych w kierunku miast, które odgrywają bardzo ważną rolę w analizie lokalnych i regionalnych rynków pracy. Bartosiewiczowa, Czarnecka (1966) przedstawiły wykorzystanie analizy *input–output* w celu rejestracji oraz analizy dojazdów do pracy na określonym z góry obszarze. W innym artykule (1968) te same autorki pokazują wykorzystanie metody analizy przepływów, zwanej także metodą analizy przepływów międzybranżowych, do badań dojazdów do pracy na przykładzie aglomeracji Turoszowa. W swojej pracy habilitacyjnej pt. *Delimitacja zespołów osadniczych przy zastosowaniu grafów na przykładzie codziennych dojazdów pracowników* Czarnecka (1977) przedstawia metodę grafów. Autorka opisuje możliwości zastosowania metod grafowych wykorzystywanych do delimitacji oraz analizy zespołów osadniczych. Odzworowaniem grafu jest macierz przepływów pomiędzy osiedlami mieszkaniowymi. Za pomocą krawędzi lub łuków w grafie można odzwierciedlić powiązania pomiędzy osiedlami w liczbach bezwzględnych, można to też zrobić za pomocą skomplikowanych wskaźników. Kaczmarek (1975) przedstawia rozwój modeli w literaturze radzieckiej, opisujących zależność między liczbą dojeżdżających do pracy a odległością miejsca zamieszkania od ośrodka zatrudnienia. Do nowych, interesujących metod badań dojazdów do pracy wprowadzonych przez Dzieciuchowicza (1979) należy zaliczyć m.in. poszerzoną analizę wektorową oraz analizę korelacyjną. Każdy dojazd do pracy może być traktowany jako wektor, ponieważ ma określoną odległość (w kilometrach) oraz kierunek (w stopniach). Badaniem dojazdów dzięki tej metodzie można nadać odpowiedni sens fizyczny. Analiza korelacyjna posłużyła badaczowi do odpowiedniego doboru czynników wpływających na dojazdy. Wiśniewski (2012) w swoim artykule prezentuje metodyczne aspekty dwuetapowego badania dojazdów do pracy na przykładzie Białegostoku. Prowadzenie badań własnych związane jest z wieloma ograniczeniami metodycznymi oraz problemem ich kompleksowości (tj. badania zarówno wielkości, jak i struktury dojazdów). Rosik, Stępiak, Wiśniewski (2010) zwracają uwagę na utrudnienia łączące się z materiałami statystycznymi dotyczącymi dojazdów pracowników. Autorzy zaprezentowali wyniki badań oraz problemy metodologiczne badań prowadzonych trzema metodami, mianowicie wykorzystali dane

uzyskane z Warszawskiego Badania Ruchu, przeprowadzonego w 2005 r. oraz własne kwestionariusze na temat dojazdów do pracy w Białymstoku oraz 19 gminach województwa podlaskiego z 2006 r. Dodatkowo zaprezentowano wyniki analizy Urzędu Statystycznego w Poznaniu dotyczącej dojazdów do pracy do Warszawy i Białegostoku z wykorzystaniem bazy danych POLTAX. Lijewski (1961) przedstawił w swojej notatce wiele metodycznych problemów badań nad dojazdami do pracy. W sposób szczególny przybliżył trzy metody badań w zależności od strony miejsca zamieszkania dojeżdżających, od strony miejsc pracy, a także od strony środków przewozowych. Ukazuje problemy, możliwości oraz celowość takich badań. Jagielski (1969) zwraca uwagę na zagadnienia terminologiczne oraz definicyjne stosowane w badaniach dojazdów do pracy. Wykazuje on, że dojazdy do pracy są funkcją wykładniczą odległości oraz że rozmieszczenie tych relacji może być badane za pomocą analizy wektorowej i wprowadzonej przez niego nowej miary koncentracji. Lewiński (1966) na podstawie zebranych danych dotyczących przyjazdów oraz wyjazdów do pracy zidentyfikował ogólne rozmiary zjawiska dojazdów i zaprezentował zróżnicowanie regionalne tego zjawiska, a także podjął próbę opracowania typologii miast według kryteriów dojazdów do pracy. Ważną publikacją, przedstawiającą podstawy teoretyczne, jest praca Kaczmarka (1996), która przedstawia koncepcję badań dziennej ścieżki życia oraz przemieszczeń w ujęciu czasowym. Ekonomiczne oraz społeczno-ekonomiczne uwarunkowania migracji w świetle klasycznej teorii przedstawił Dzieciuchowicz (1995b). Jest on także autorem nowej poznawczej teorii zachowań migracyjnych oraz teorii mobilności przestrzennej bazującej na założeniach koncepcji kapitału ludzkiego. W idei tej zwraca się szczególną uwagę na procesy zbierania, przechowywania oraz przetwarzania informacji jako decydującego czynnika migracji, związanego z nowoczesnym społeczeństwem informacyjnym (1995b). Do ważniejszych prac należy zaliczyć także prace Jagielskiego (1974) przedstawiające klasyfikacje tudzież definicje związane z migracjami wahadłowymi. Własną klasyfikację teorii migracyjnych na tle przeglądu teorii migracji przedstawił również Janicki (2007).

Niezwykle istotne z punktu widzenia badań nad codzienną mobilnością siły roboczej są prace metodologiczno-teoretyczne powstałe na gruncie wielu dyscyplin naukowych. Jedną z istotniejszych stanowią opracowania oraz koncepcje Hägerstranda, twórcy geografii czasu (1975). Badał on wzajemne oddziaływania jednostek poruszających się w czasie oraz przestrzeni, z których wynika powszechny schemat przemieszczeń w czasoprzestrzeni w toku tzw. cyklu życiowego. Badacz zaprezentował ogólny sposób badania zachowań człowieka w postaci ścieżek w czasoprzestrzeni. Przedmiotem jego badań był człowiek i trajektoria jego

kolejnych przemieszczeń w ciągu dnia np. od wyjścia z domu rano do powrotu w godzinach wieczornych. Rezultatem zbioru wszystkich dziennych trajektorii poszczególnych ludzi stawał się obraz migracji dziennych w danym ośrodku.

Do dorobku literatury radzieckiej należy sformułowanie tzw. wskaźników względnego rozkładu dojeżdżających. Wszechstronnie wykorzystywanym, zwłaszcza w literaturze anglojęzycznej, sposobem wyznaczania wielkości codziennych migracji wahadłowych jest modelowanie. Metodę tę wykorzystywali m.in. Artis, Romani oraz Surinach (1998). Badacze ci przedstawili model przemieszczeń wykonany na podstawie danych wpływających na wielkość migracji. Natomiast Wang (2000) w swojej pracy zilustrował za pomocą oprogramowania geoinformatycznego modelowania przebiegu ścieżek migracyjnych.

W związku z intensywnym rozwojem Systemów Informacji Geograficznej (GIS) w ostatnich latach pojawiło się również kilka publikacji wykorzystujących to narzędzie do badań dojazdów do pracy. Pionierskie badania przemieszczeń ludności z wykorzystaniem technik GIS-u prowadził Ohmori (2002). Analizował on czas podróży z wykorzystaniem urządzeń GPS. Zbliżone badania na obszarze Tokyo prowadził Kawabata (2003), który przy użyciu narzędzi geograficznych analiz przestrzennych przedstawił skalę dojazdów do pracy oraz dostępność miejsc pracy na terenie metropolitalnym Tokyo. Wykorzystaniem GIS do planowania przestrzeni na terenie ośrodków podmiejskich oraz zlewni w Południowym Tyrolu zajął się także Dickmann (2006).

W obszarze badań nad dojazdami do pracy często podejmowanym zagadnieniem są dojazdy do pracy do ośrodka miejskiego. W polskiej literaturze przedmiotu istnieje wiele opracowań empirycznych dotyczących tego zagadnienia. Dużo miejsca w literaturze przedmiotu poświęcono badaniom dojazdów do pracy do Warszawy oraz aglomeracji warszawskiej. Cegielski oraz Kluszewski (1952) badali dojazdy do Warszawy w latach 1950–1951 na podstawie sprzedanych przez PKP biletów. Cegielski (1971) przedstawił przestrzenny rozkład miejsc zamieszkania dojeżdżających. Analizował przy tym odległość, czas dojazdu oraz strukturę dojeżdżających według działów gospodarki narodowej. Dojazdy do pracy do regionu warszawskiego badała także Potrykowska (1983; 1985). Głównym problemem badawczym była współzależność dojazdów do pracy oraz struktury społeczno-demograficznej regionu w ujęciu dynamicznym. Olędzki (1967) skupił się na przemieszczeniach pracowniczych w rejonie Płocka. Wyzначył on strefy izochroniczne, a także analizował skłonności dojeżdżających do zmiany miejsca zamieszkania. Z kolei Czeczarda-Maciuszko (1950) dokonała analizy socjologicznych aspektów dojazdów do pracy mieszkańców trzech warszawskich osiedli mieszkaniowych. Sucharzewski (1962) przedstawił

teoretyczne aspekty wpływu przestrzennego miejsc zamieszkania oraz pracy na obciążenie sieci komunikacyjnej miasta. Głównym zamierzeniem Hołowieckiej (2004) było zbadanie oddziaływania miasta w zakresie codziennych dojazdów do pracy na przykładzie Torunia. Namysłowski (1981) badał dojazdy do pracy do Włocławka jako współczesnego ośrodka dojazdów oraz węzła transportu pasażerskiego.

Dojazdy do pracy mieszkańców Grudziądza badali Olszewski i Sieklucki (1971). Skupiali się oni głównie na sposobie oraz czasie dojazdów. W ujęciu przestrzennym analizy dojazdów do pracy, dotyczących dużych miast oraz zespołów miejskich, prowadzone były m.in. na terenie: Bydgoszczy oraz Torunia (Namysłowski 1976a, b; 1977; Dolny 1980), Poznania (Andrzejewska, Strykiewicz 1985; 1986), Krakowa, a także regionu krakowskiego (Herma 1962; 1964; 1966), Konina (Kaczmarek 1972; Jasiok 1978) czy aglomeracji gdańskiej (Niesyt, Skupowa 1984). Natomiast analizę porównawczą kilku regionów Polski przygotowali m.in.: Herma (1966), Dobrowolska, Herma (1968) czy Gawryszewski (1974).

Badaniami dojazdów do pracy dotyczących miast zajmowali się także naukowcy anglojęzyczni. Dojazdy do pracy do Madrytu badali Garcia-Palomares (2010) oraz Verduras (2007), natomiast dojazdy do pracy do Barcelony analizowali Artis, Romani, Surinach (1998). Zjawisko to zachodzące na obszarze metropolitalnym Zurychu przedstawił Moser (2007). Analizę dojazdów pracowniczych w największych miastach Irlandii prowadzili natomiast Vega, Reynolds-Feighan (2007).

W studiach dotyczących zagadnień związanych z dojazdami do pracy na terenach miejskich zainteresowania badawcze skupiały się głównie na zdefiniowaniu i wyjaśnieniu istoty oraz ogólnych uwarunkowań procesów rozwoju aglomeracji miejskich, ich skali zasięgu, a także wyznaczania granic aglomeracji. W zakresie wyznaczania tych granic w literaturze obserwuje się odchodzenie od złożonych kryteriów na rzecz miar powiązań (Korcelli 1974; 1976a, b). Oznacza to, że granice aglomeracji miejskiej utożsamia się z zasięgiem obszaru, który charakteryzuje się wysokim stopniem domknięcia stref codziennych kontaktów mieszkańców aglomeracji, zwłaszcza zasięgów przejazdów pomiędzy miejscami zamieszkania a miejscami pracy. Takie podejście w odniesieniu do badania dojazdów do pracy stosowali m.in.: Berry (1973), Hall (1973) i Korcelli (1976a), Lloyd Dicken (1972), Korcelli, Potrykowska, Bodzak (1981), Gocał, Rakowski (1995), Zborowski (2002), Hołowiecka (2004). Badania dotyczące delimitacji obszaru metropolitalnego, opierające się na dojazdach do pracy, traktują je jako swoiste informacje świadczące o występowaniu powiązań społecznych oraz gospodarczych w strefie oddziaływania metropolii. Badania zasięgu wpływu poszczególnych ośrodków, liczne przed 1990, a związane głównie z

wyznaczaniem zasięgów dojazdów do pracy, są dziś efemeryczne, m.in. ze względu na trudności w dostępie do danych źródłowych.

Bardzo ważny wkład naukowców amerykańskich przedstawiają badania polegające na analizie dojazdów do pracy wewnątrz miast. Prowadzili je m.in. Bram, McKey (2005). Również w literaturze polskojęzycznej pojawiają się opracowania dotyczące wewnątrzmijskich dojazdów do pracy. Są one rzadko podejmowaną przez badaczy problematyką. Jedną z ważniejszych pracy z tego zakresu przedstawił Dzieciuchowicz (1979), który scharakteryzował wewnątrzmijskie rozkłady przestrzenne dojazdów do pracy na przykładzie Łodzi. W ostatnich latach literatura dotycząca wewnątrzmijskich dojazdów do pracy w Warszawie powiększyła się o publikację Niedzielskiego (2006) oraz Niedzielskiego i Śleszyńskiego (2008). Pokazuje ona specyfikę tego zjawiska w stolicy Polski na podstawie modelu grawitacji.

Badania dojazdów do miast ze wsi są dość liczne (Jagielski 1969; Cegielski 1977; Jasiok 1978; Stryjakiewicz 1988; Kitowski 1980, 1988; 1989; Matykowski 1990; Hołowiecka, Szymańska 2008) i miały one przede wszystkim na celu pokazanie przestrzennych powiązań pomiędzy miejscowościami. Analiza takich dojazdów polega na graficznej prezentacji strumieni dojeżdżających, poprzez schematy lub tabele (tabele przepływów).

Dużą część opracowań dotyczących terenów wiejskich stanowią analizy przemieszczeń pracowniczych do konkretnych ośrodków przemysłowych. W szczególności podejmowane były badania dojazdów do pracy do nowo powstających ośrodków. Badania takie prowadzone były pod przewodnictwem Komitetu Badań Regionów Uprzemysławianych PAN. W regionie siarkowym dojazdy do pracy badał Bobek (1965), w Legnicko-Głogowskim regionie miedziowym analizę dojazdów do pracy podjęła Czarnecka (1965), problemami zaśsiły roboczej w tym regionie zajmował się Szapajtis (1965). Dojazdy do pracy w tarnobrzeskim kombinacie siarkowym badał Siekierski (1967), natomiast zmiany struktury załogi w tym regionie w latach 1962–1965 analizował Turczyn (1965; 1968). Regionem tarnobrzeskim w zakresie dojazdów do pracy interesował się również Żizka (1971), głównie zajmował się on zasobami oraz kierunkami przepływu pracowników. Przesłanki społeczno-ekonomiczne dojazdów do pracy do zagłębia miedziowego badał Iżyk (1971), natomiast związki dojazdów do pracy z przemieszczeniami demograficznymi w regionie konińskim rozpatrywał Jasiok (1979), migracje pracownicze w regionie Lublina oraz w Kombinacie Azotowym w Puławach badał z kolei Ohme (1973; 1975; 1978a, b; 1983). Zagadnienia społeczno-ekonomiczne dojazdów do pracy w regionie plockim rozpatrywał Olędzki (1967). Kształtowanie się załóg pracowniczych w nowo powstających okręgach przemysłowych

analizował Preiss (1973). Rozmieszczenia miejsc pracy oraz zamieszkania w Łódzkim Okręgu Przemysłowym badał Straszewicz (1956). Dużą uwagę w rozważaniach na temat migracji pracowniczych poświęcono aglomeracji katowickiej. Analizę dojazdów do pracy do Gliwic, badanych na podstawie sprzedanych przez PKP biletów oraz dowożenia pracowników przez zakładowe środki lokomocji przeprowadziła Szczerska (1960). Do innych prac z tego zakresu można zaliczyć opracowania dotyczące Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego przygotowane przez: Wang (1960), Pietkiewicz (1964). Dojazdy w aglomeracji Katowickiej analizowali Wiesner (1975), Dzidek (1981), Pukowska-Mitka, Runge (1980), Runge (1982, 1988). W Jastrzębiu Zdroju migracje pracownicze badał Dziadek (1979). Stryjek oraz Warakomska (1980) zajmowały się zasięgiem oddziaływania wybranych ośrodków przemysłowych w Polsce na podstawie izochromy jednogodzinnej.

Wyjątkowo istotną pracą jest monografia Taylora (1999). Autor szczególną uwagę poświęcił badaniom możliwości dostępu ludności z terenów wiejskich m.in. do miejsc wykonywania pracy. Dodatkowo analizował on szanse przemieszczania się mieszkańców wsi, wyróżniając dostępność do poszczególnych miejsc (w tym miejsc pracy) osób zmotoryzowanych oraz nieposiadających samochodów. Śleszyński (2012) rozważał kierunki dojazdów do pracy w gminach w Polsce. Wasilewski (2007) badał zatrudnienie młodzieży wiejskiej na rynku pracy. Codzienną ruchliwość ludności wiejskiej w odniesieniu do płci kulturowej badał Taylor (2007).

Gawryszewski (1974) zdefiniował istnienie silnych związków przestrzennych między migracjami stałymi oraz dojazdami do pracy. Kitowski (1980) analizował stopień rozproszenia dojazdów w wybranych przedsiębiorstwach przemysłowych w Rzeszowie według kryteriów takich, jak miejsce zamieszkania, odległość do pracy, środki transportu i czas dojazdów, rodzaj zależności pomiędzy wielkością rozproszenia dojazdów a charakterem produkcyjnym wydziału. Jedną z cenniejszych prac monograficznych w literaturze niemieckiej jest z kolei opracowanie Papanikolau (2008). Przedstawia on problem dojazdów do pracy w ujęciu geograficznym oraz społecznym dla całego terytorium Republiki Federalnej Niemiec. Prace o charakterze regionalnym bądź lokalnym (w Nadrenii Północnej – Westfalii prezentuje opracowanie Brickmann, Dittrich-Wesbuer i Mielke (2007).

Pomijając liczne prace o stosunkowo wąskim ujęciu tematu, w polskiej literaturze geograficznej wydano kilka wartościowych monografii związanych z dojazdami do pracy. Zaliczyć do nich można klasyczną już dziś pracę Lijewskiego (1967), która stanowi pierwszą geograficzną syntezę dojazdów pracowniczych w skali całego kraju. Wśród innych cennych opracowań wymienić można prace Cegielskiego (1977), Dzieciuchowicza (1979),

Namysłowskiego (1980), Kitowskiego (1980; 1988) czy Gawryszewskiego (1989). Każda z nich dodatkowo opatrzona jest obszernym wykazem bibliografii. Namysłowski (1980) wydzielił w ramach systemu osadniczego Polski 64 ważniejsze ośrodki dojazdów do pracy. Dzieciuchowicz (1979) skupił się na badaniu wewnątrzmijskich przestrzennych rozkładów dojazdów do pracy na przykładzie Łodzi, dokonując analizy m.in. czynników wpływających na zróżnicowanie przestrzenne pokonywanych odległości, zróżnicowania czasu oraz kierunków dojazdów, a także zależności między odległościami i kierunkami dojazdów a uwarunkowaniami społecznymi tudzież demograficznymi oraz warunkami komunikacyjnymi.

2.3.2. Ośrodki badawcze

Rozważania na temat zagadnień związanych z przemieszczeniami ludności zapoczątkowano w Polsce w okresie międzywojennym. Pierwsze badania wykonywane były w ośrodku krakowskim. W ramach geografii osadnictwa dokonywano analizy przestrzennej oddziaływania poszczególnych ośrodków miejskich, z zastosowaniem kryterium codziennych przemieszczeń ludności wiejskiej do miast. Inicjatorką badań w tym ośrodku była Maria Dobrowolska (1961; 1962a, b, c; 1964). Badania dojazdów do pracy kontynuowała m.in. J. Herma. Jej praca doktorska dotyczyła migracji wewnętrznych oraz codziennych dojazdów do pracy ludności województwa krakowskiego po drugiej wojnie światowej (1962). Zajmowała się ona także badaniem dojazdów do pracy w Polsce południowej w województwach katowickim, kieleckim, krakowskim, opolskim oraz rzeszowskim w latach 1958–1961 (1966) oraz społecznymi funkcjami tychże dojazdów (1964). Rajman (1960) podjął badania dojazdów do pracy ludności w powiecie Strzelce Opolskie oraz ich wpływu na przemiany życia społeczno-gospodarczego wsi. Bezpośrednio po II wojnie światowej odnotowano w ośrodku krakowskim zapotrzebowanie na opracowania związane zwłaszcza z rozwijającym się planowaniem przestrzennym, którego inicjatorem był tam M. Wrzosek. Opracowania dotyczyły także dojazdów do pracy. Jedną z ważniejszych publikacji z tego zakresu jest rozprawa doktorska Runge (1984), która dotyczyła dojazdów do pracy w przestrzennej strukturze powiązań miast województwa katowickiego.

Dojazdy do pracy w ośrodku łódzkim zapoczątkowali badacze z Katedry Geografii Ekonomicznej w latach 50., pod przewodnictwem profesora Ludwika Straszewicza. Owocem tych starań była zorganizowana 23–24 stycznia 1965 r. konferencja naukowa pt. *Migracje i dojazdy ludności*. W badaniach prowadzonych przez pracowników katedry dojazdy do pracy rozpatrywane były łącznie z innymi zjawiskami, takimi jak analiza warunków komunikacyjnych czy zasięg oddziaływania ośrodków miejskich (m.in. Łódź, Koźle,

Głubczyce, Nysa). Badaniami dojazdów do pracy w łódzkim ośrodku geograficznym zajmowali się m.in. Dziegieć, Pączka, Zając (1964), Pączka, Szczygielski (1965), Liszewski (1966), Pączka (1967), Dzieciuchowicz (1979), Liszewski, Wolaniuk (1995), Heffner (1995). Poza Wydziałem Nauk Geograficznych badania nad dojazdami do pracy w łódzkim ośrodku prowadzone były również na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym. Zajmował się tam nimi m.in. Konieczny (1971).

Do prężniej działających ośrodków w zakresie studiów nad dojazdami do pracy należy zaliczyć również ośrodek warszawski. Swoje badania prowadzili tu Lewiński (1966), Rakowski, Gocał (1989), Cegielski (1971), Czeczterda-Maciuszko (1950) czy Fierla (1961). Przede wszystkim problematyka analiz dotyczyła dojazdów do pracy do konkretnego ośrodka i delimitacji obszarów na podstawie dojazdów do pracy.

Zagadnienia związane z omawianą problematyką zgłębiane były również w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego Polskiej Akademii Nauk. Powstało tu wiele klasycznych prac dotyczących dojazdów do pracy, np. Taylor (1999), który zajmował się badaniem szans dostępu ludności wiejskiej m.in. do miejsc pracy, Lijewski (1961; 1967; 1968; 1969; 1970), Gawryszewski (1974; 1981), Potrykowska (1980; 1983). W ostatnich latach w Instytucie Geografii oraz Przestrzennego Zagospodarowania PAN badania związane z dojazdami do pracy prowadzili Wiśniewski oraz Śleszyński. Wiśniewski zajmował się m.in. demograficznymi aspektami dojazdów do pracy (2012), metodologią badań przemieszczeń pracowniczych (2007, 2010,), Śleszyński zaś badał kierunki dojazdów do pracy (2012).

Badania w tej dziedzinie prowadził także ośrodek toruński. Powstało tu wiele prac, autorstwa m.in. Hołowieckiej, Zborowskiego czy Dolnego. Większość z nich dotyczy oddziaływania różnych ośrodków miejskich w kontekście dojazdów do pracy. Codzienne przejazdy ludności do pracy w regionie dolnej Wisły badali także Stachowski i Szukielojć (1987, 1991, 1993). Oprócz tych ośrodków podobne badania prowadzone są również w ośrodkach wrocławskim, rzeszowskim, katowickim oraz w Lublinie (tab. 4).

Badania dojazdów do pracy w ośrodku poznańskim zapoczątkowano w latach 60. XX w. ramach Zakładu Geografii Osadnictwa i Zaludnienia. Początkowo dojazdy rozpatrywane były z punktu wyznaczania stref wpływów ośrodków miejskich – Biderman (1967), Borejko (1968). Badania dojazdów do pracy samochodem osobowym podjął także Kaczmarek (1977). Zagadnieniem dojazdów do pracy w regionie Paryża zajmowała się natomiast Skrobiszowa (1986, 1989). Szulc zaś analizowała wpływ ośrodka przemysłowego na dojazdy do pracy i dochody pozarolnicze ludności wiejskiej (1971).

Tab. 4. Główne ośrodki prowadzące badania nad dojazdami do pracy

Ośrodek		Badacz	Problem badawczy
Warszawski	Polska Akademia Nauk	Lijewski (1961; 1967)	Dojazdy do pracy w Polsce
		Gawryszewski (1974; 1989)	Związki migracji stałych z dojazdami do pracy
		Korcelli (1974; 1976a, b) Korcelli, Potrykowska, Bodzak (1981)	Dojazdy do pracy jako strefy obsługi miast
		Potrykowska (1979; 1983; 1985; 2000)	Wpływ struktury społeczno-demograficznej na dojazdy do pracy
		Taylor (1997; 1998; 1999; 2007)	Codzienna ruchliwość ludności wiejskiej
		Wiśniewski (2011)	Przemiany dojazdów do pracy na tle sytuacji demograficzno-społecznej ludności Białegostoku
		Śleszyński (2012; 2013)	Dojazdy do pracy do Warszawy
	Pozostałe ośrodki warszawskie	Czeczerda-Maciuszko (1950)	Dojazdy do pracy a warunki mieszkaniowe
		Cegielski (1971; 1974; 1977)	Dojazdy do miasta (Warszawa)
		Fierla (1961)	Dojazdy do pracy w zakładach przemysłowych
		Lewiński (1966)	Dojazdy jako element typologii miasta
		Rakowski, Gocał (1995)	Delimitacja regionów w zakresie dojazdów do pracy
Łódzki		Staraszewicz (1956)	Rozmieszczenia miejsc pracy oraz zamieszkania w ŁOP
		Dziegieć, Pączka, Zając (1964)	Dojazdy do ośrodka miejskiego (Głubczyce)
		Pączka, Szczygieski (1965)	Dojazdy do ośrodka miejskiego (Nysa)
		Liszewski, Pączka (1971)	Dojazdy do ośrodka miejskiego (Kozle)
		Liszewski, Wolaniuk (1995)	Wpływ funkcji administracyjnej miasta na jego strukturę zatrudnienia oraz zasięg oddziaływania

Ośrodek	Badacz	Problem badawczy
Łódzki	Heffner (1995)	Dojazdy do pracy a perspektywiczne rynki pracy na Śląsku Opolskim
	Dzieciuchowicz (1977; 1979; 1981)	Wewnątrzmiastowe dojazdy pracownicze
Wrocławski	Bartosiewiczowa (1966; 1968)	Metodologia
	Jagielski (1969)	Metodologia
	Borkowski (1967a, b; 1968)	Metodologia
	Kowalewski, Klimanek, Filas-Przybył (2012)	Metodologia
Toruński	Namysłowski (1976a, b; 1977; 1980)	Przestrzenny zasięg oddziaływania ośrodka miejskiego
	Dolny (1978; 1980)	Przestrzenny zasięg oddziaływania ośrodka miejskiego
	Zborowski (2002)	Dojazdy do pracy w okresie transformacji
	Hołowiecka (2004)	Przestrzenny zasięg oddziaływania ośrodka miejskiego
Poznański	Tobolska (2009)	Dojazdy do pracy do międzynarodowego koncernu
	Matykowski, Tobolska (2009)	Dojazdy do pracy do międzynarodowego koncernu
Krakowski	Dobrowolska (1961; 1962a, b; 1964; 1968; 1970)	Społeczne i gospodarcze funkcje dojazdów do pracy, metodologia badań
	Herma (1962; 1964; 1966)	Dojazdy do pracy w regionie
Katowicki	Runge (1984;1988)	Problemy zatrudnienia
	Stasiak (1959)	Warunki mieszkaniowe
Rzeszowski	Kitowski (1980; 1988)	Ekonomiczne aspekty dojazdów do pracy
Lubliński	Ohme (1973; 1975; 1978a, b; 1983)	Dojazdy do pracy w regionach uprzemysłowionych

Źródło: opracowanie własne.

2.4. Podsumowanie

Problematyka dojazdów do pracy jest przedmiotem zainteresowania wielu nauk. Najważniejsze z punktu widzenia badań nad nimi są opracowania geograficzne, ekonomiczne, a także społeczne. Problematykę tę charakteryzują poza aspektem przestrzennym również konkretne konsekwencje mające wpływ na gospodarkę czy społeczeństwo.

Naukowcy „od zawsze” interesowali się problematyką przemieszczeń ludności. Na przestrzeni dziejów powstało wiele koncepcji oraz teorii próbujących ustalić prawa rządzące migracjami ludności. Złożoność problemu, jakim są migracje, powodowała, że były one rozpatrywane w kontekście różnych teorii z zakresu nauk ekonomicznych, geograficznych bądź społecznych.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że nie istnieje żadna teoria wyjaśniająca fenomen dojazdów do pracy *sensu stricto*. Mimo to problematyka ta poruszana jest w wielu innych koncepcjach dotyczących migracji, których założenia z powodzeniem można przełożyć na grunt badań o dojazdach do pracy.

Przegląd koncepcji teoretycznych dotyczących uwarunkowań migracji pozwala zauważyć, że w wielu z nich podkreślane są podobne wymiary czynników wpływających na podjęcie decyzji o migracji tj. przestrzenne, demograficzne, społeczne oraz ekonomiczne (tab. 5). Analiza teorii migracji stała się postawą do podjęcia przez autorkę pracy takich właśnie wymiarów uwarunkowań dojazdów do pracy.

Problematyka badawcza dotycząca dojazdów do pracy w literaturze przedmiotu nie jest zagadnieniem nowym. W literaturze, zwłaszcza geograficzno-ekonomicznej, koncentruje wokół siebie zainteresowanie wielu badaczy. Można tam znaleźć prace teoretyczne, metodologiczne, a także empiryczne. Znaczna część opracowań dotyczy empirycznych prac dotyczących dojazdów do pracy. Problematykę podejmowaną w literaturze można podzielić na kilka kierunków badawczych:

- ogólną charakterystykę dojazdów do pracy ludności określonego obszaru,
- uwarunkowania oraz czynniki wpływające na te dojazdy,
- wpływ dojazdów do pracy na jakość życia,
- metodologię badań w tym zakresie.

Tab. 5. Wymiary migracji rozpatrywane w poszczególnych teoriach i koncepcjach

Teoria	Autor	Wymiar			
		przestrzenny	demograficzny	społeczny	ekonomiczny
Teoria przeszkód pośrednich <i>push-pull</i>	E. Lee	X X X	---	X	X
Koncepcja Ravensteina – prawa migracyjne	E. Ravenstein	X X X	X X X	X X	X X X
Teoria przejścia migracyjnego	W. Zelinsky	X	X X X	X	---
Klasyczna makroekonomiczna teoria migracji	A. Lewis	---	---	---	X X X
Neoklasyczna teoria migracji	M. Todaro	---	---	X	X X X
Nowa ekonomiczna teoria migracji	O. Stark	---	---	X X	X X X
Koncepcja poznawcza	J. Dzieciuchowicz	---	---	X X X	---

Wyjaśnienie: X– mało istotny wymiar; X X – średnia istotność; X X X – bardzo duża istotność; - - - brak czynnika.

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeglądu teorii.

Problem dojazdów do pracy na terenach wiejskich oraz ich uwarunkowania w literaturze przedmiotu są jednak słabo zarysowane. Większość prac odnosi się do charakterystyki dojazdów do konkretnego ośrodka miejskiego czy też zakładu, traktując obszary wiejskie z punktu widzenia obsługi miast. W studiach tych dominują szczególnie powiązania dojazdów do pracy z wyznaczeniem strefy oddziaływania ośrodków miejskich. Istotne z punktu widzenia problemów teoretycznych są badania nad dojazdami do pracy przedstawiane w publikacjach anglojęzycznych.

Okres intensywnych badań nad dojazdami do pracy w polskiej literaturze zauważalny jest w latach 50. oraz 60. XX w. W tym czasie powstała większość prac na ten temat. Jest to spowodowane głównie dostępnością danych statystycznych dotyczących dojazdów do pracy, pochodzących m.in. ze spisów kadrowych czy ewidencji prowadzonych w przedsiębiorstwach. Później, w związku z brakiem danych statystycznych, badania te były prowadzone sporadycznie. W ostatnich latach widoczny jest jednak ponowny wzrost zainteresowania badaczy tym problemem.

Badania mobilności siły roboczej, o czym już wspomniano, zapoczątkowane zostały w Polsce w placówce krakowskiej pod przewodnictwem Marii Dobrowolskiej w latach 60.

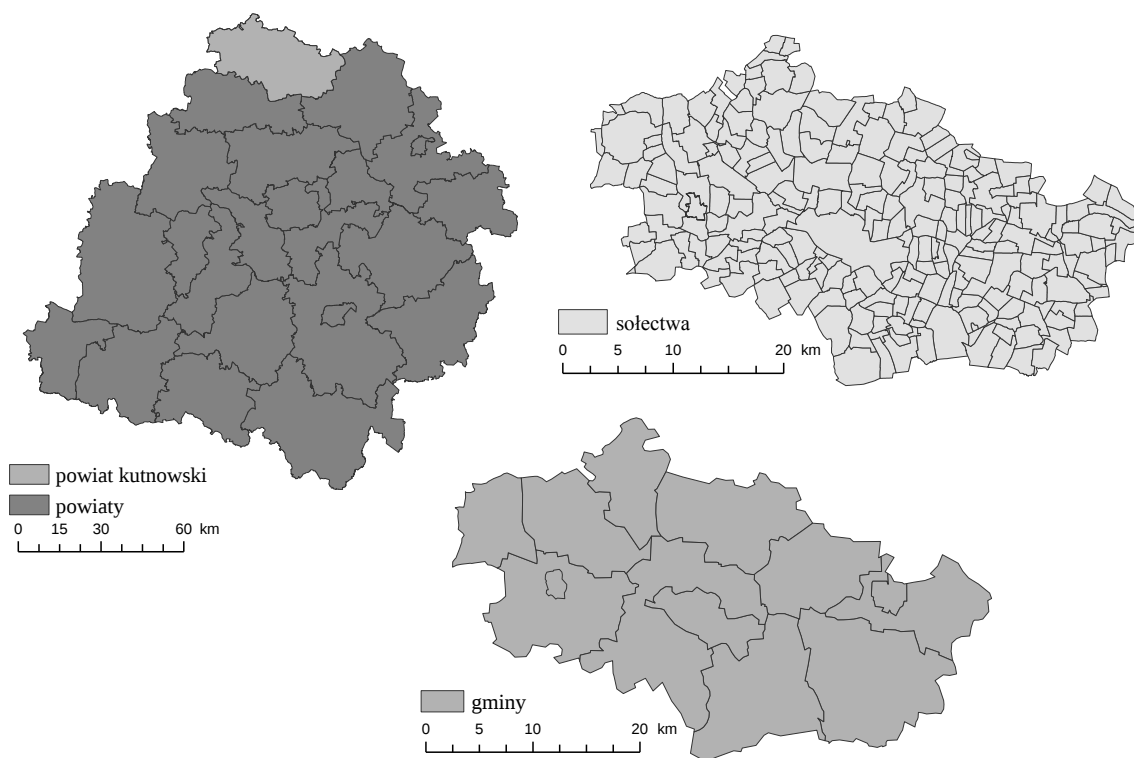
XX w. Spośród wielu ośrodków prowadzących badania do prężniej działających należały łódzki, toruński oraz warszawski (włącznie z Polską Akademią Nauk).

3. Rozwój społeczno-gospodarczy powiatu kutnowskiego

3.1. Obszar badań

Powiat kutnowski z siedzibą w Kutnie położony jest w środkowej Polsce. W odległości około 20 km od Kutna znajduje się geometryczny środek Polski. Powiat w dzisiejszych granicach utworzony został w 1999r. ramach reformy administracyjnej. Usytuowany jest w północnej części województwa łódzkiego (ryc. 7).

Powiat kutnowski zajmuje 16 miejsce pod względem powierzchni w klasyfikacji powiatów województwa. W 2013 r. powierzchnia powiatu wynosiła 887 km², co stanowiło 4,9% powierzchni województwa łódzkiego. Największą jednostką administracyjną w powiecie jest gmina wiejska Bedlno – 125 km², najmniejszymi zaś gmina miejska Kutno, o powierzchni 34 km², oraz gmina wiejska Dąbrowice licząca niespełna 46 km² (BDL GUS).



Ryc. 7. Położenie powiatu kutnowskiego na tle województwa łódzkiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT

Powiat kutnowski graniczy z powiatami: łęczyckim oraz łowickim (woj. łódzkie), kolskim (woj. wielkopolskie), włocławskim (woj. kujawsko-pomorskie) i gostyńskim (woj. mazowieckie). Siedzibą powiatu jest Kutno, które położone jest 58 km na północ od stolicy województwa – Łodzi oraz 125 km na zachód do stolicy kraju – Warszawy. Pod względem

administracyjnym powiat dzieli się na 11 gmin, w tym osiem gmin wiejskich: Bedno, Dąbrowice, Krzyżanów, Kutno, Łanięta, Nowe Ostrowy, Oporów oraz Strzelce, dwie gminy miejsko-wiejskie: Krośniewice i Żychlin, a także jedną gminę miejską–Kutno (ryc. 8).



Ryc. 8. Podział administracyjny i położenie powiatu kutnowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT

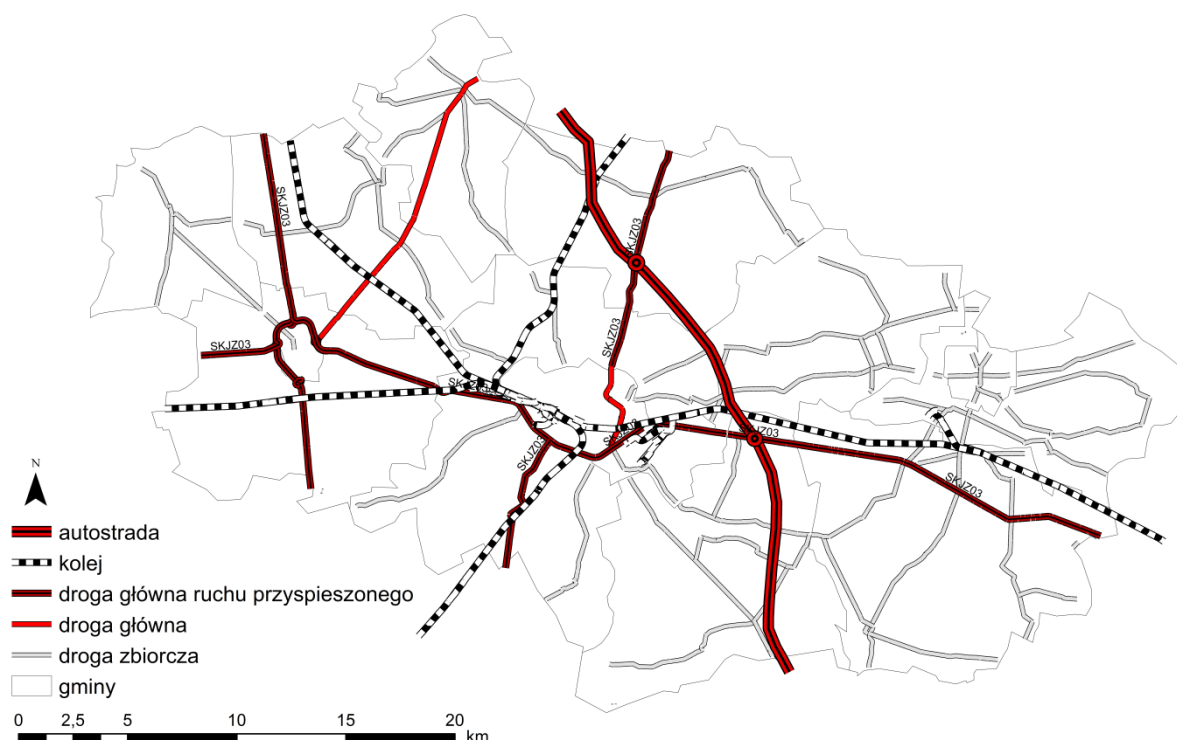
System komunikacyjny powiatu opiera się na sieci dróg krajowych (o łącznej długości na terenie powiatu wynoszącej 81,7 km), wojewódzkich (74,4 km), powiatowych (495,1 km) oraz gminnych (829,0 km). Przez obszar powiatu przebiega autostrada A1, łącząca obecnie Trójmiasto z Grudziądzem, Toruniem i Łodzią, a także Pyrzowice ze Świerklanami oraz Mszaną z Gorzyczkami. Docelowo autostrada ma przebiegać z Trójmiasta przez Toruń, Łódź, Częstochowę, Pyrzowice, Gliwice, Świerklany do granicy polsko-czeskiej w Gorzyczkach⁵. Na obszarze powiatu planowany jest zjazd z autostrady. W Krośniewicach mieści się skrzyżowanie głównych dróg krajowych – drogi nr 1 (będącej częścią szlaku międzynarodowego: E75 Helsinki–Gdańsk–Łódź–Katowice–Budapeszt–Ateny) oraz nr 2 (będącej polską częścią międzynarodowego szlaku komunikacyjnego E30 z Cork (Irlandia) do Omska (Rosja) (ryc. 9). Stan infrastruktury drogowej na obszarze powiatu jest zróżnicowany. Na terenach miast stan dróg ocenia się jako dobry, natomiast znaczna część dróg zlokalizowanych na terenach wiejskich wymaga modernizacji. Drogi krajowe,

⁵ <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/4096/budowa-autostrady-a-1-odcinek-torun-strykow> [dostęp: 15.03.2014]

wojewódzkie oraz powiatowe zaliczane są do dróg o dobrym stanie technicznym (*Strategia rozwoju... 2014*).

Stacja kolejowa w Kutnie stanowi jeden z ważniejszych węzłów kolejowych na terenie województwa łódzkiego, a zarazem kraju. Położenie powiatu warunkuje korzystne połączenie kolejowe z całym krajem oraz z Europą Zachodnią. Na terenie powiatu zlokalizowano trzynaście stacji kolejowych (*Plan zrównoważonego... 2013*). Przez powiat kutnowski przebiegają cztery zelektryfikowane linie kolejowe. Są to:

- część głównego międzynarodowego korytarza transportowego E20, łączącego Berlin z Moskwą. Na terenie Polski linia ta przebiega przez Kunowice–Poznań–Warszawę–Terespol,
- linia nr 18 o znaczeniu krajowym, z Kutna przez Włocławek, Toruń Główny, Bydgoszcz Główną w kierunku Piły Głównej,
- linia nr 33 o znaczeniu krajowym, z Kutna przez Płock w kierunku Brodnicy,
- linia kolejowa nr 16 z Łodzi Widzewa w kierunku Kutna.



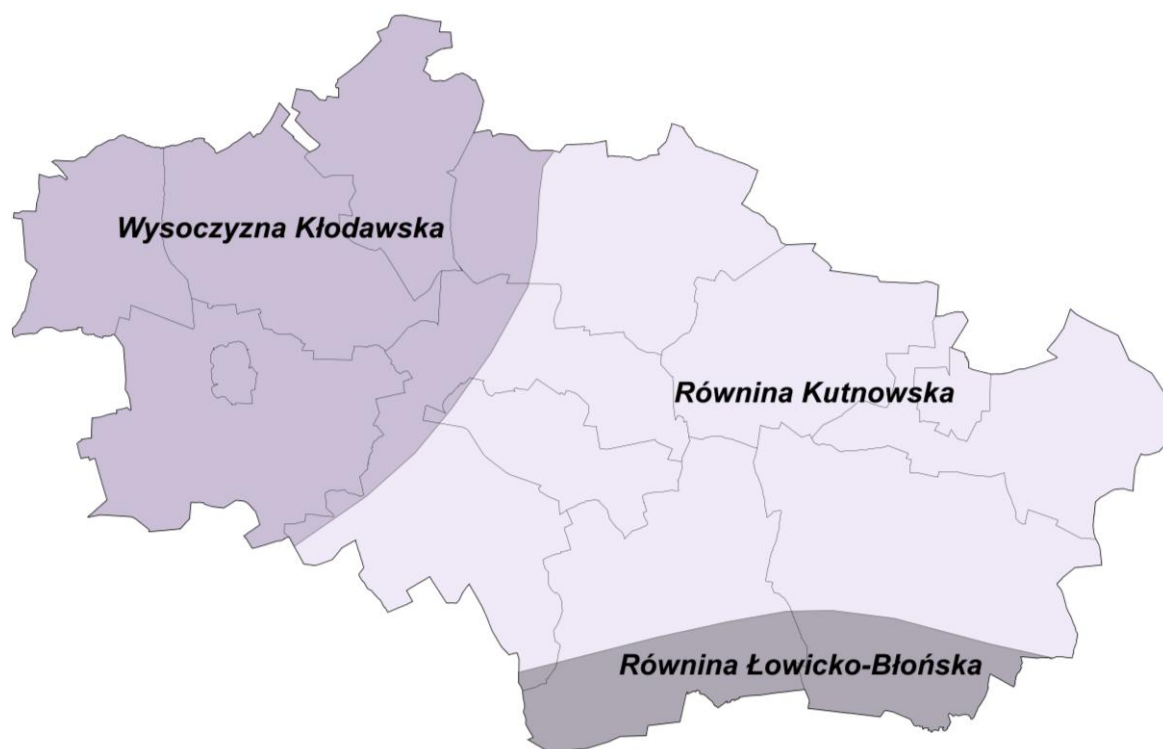
Ryc. 9. Główna sieć dróg kołowych powiatu

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT

Obszar powiatu pozostaje w zasięgu oddziaływania trzech portów lotniczych obsługujących rejsy krajowe oraz zagraniczne. Są to:

- Port lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta (odległy o 55 km od centrum Kutna),
- Port lotniczy Warszawa-Modlin (odległy o 92 km),
- Lotnisko Chopina w Warszawie(odległy o 110 km).

Zgodnie z regionalizacją fizycznogeograficzną Kondrackiego (2002) obszar powiatu kutnowskiego należy do prowincji Niżu Środkowoeuropejskiego. Powiat leży w zasięgu podprowincji Nizin Środkowopolskich. Niższym szczeblem podziału fizycznogeograficznego są makroregiony. Powiat znajduje się w zasięgu dwóch makroregionów: Niziny Południowowielkopolskiej oraz Niziny Środkowomazowieckiej. Najniższym stopniem podziału są mezoregiony. Zachodnia część powiatu mieści się w zasięgu wysoczyzny kłódawskiej, środkowa oraz północno-zachodnia część w rejonie równiny kutnowskiej, południowy zaś skraj powiatu należy do równiny łowicko-błońskiej (ryc. 10).



Ryc. 10. Powiat na tle jednostek fizycznogeograficznych (mezoregiony) według regionalizacji fizycznogeograficznej Kondrackiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie Kondracki 2002

Obszar powiatu Kutnowskiego w myśl *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego* został zaliczony do strategicznej strefy żywicielskiej województwa. Jest to teren rozwoju intensywnego rolnictwa (*Aktualizacja Przestrzennego Zagospodarowania... 2010*).

Jeden z podziałów rolniczych według Standardowej Nadwyżki Bezpośredniej (SGM) „2000” i „2002” zalicza obszar powiatu do regionu c, który cechuje się średnią wielkością gospodarstwa rolnego, zbliżoną do średniej krajowej. Region charakteryzuje także duża obsada inwentarza żywego, głównie bydła. Obszar ten odznacza się również stosunkowo dużą koncentracją chowu trzody chlewnej (Goraj 2005).

Zgodnie z typologią⁶ rolnictwa zaproponowaną przez Rogackiego (2007) powiat leży w zasięgu III typu rolnictwa. Typy te wydzielono na podstawie danych statystycznych zebranych podczas Powszechnego Spisu Rolnego w 1996 r. Typ ten charakteryzuje się dużą liczbą małych i średnich gospodarstw rolnych oraz słabym powiązaniem rolnictwa z rynkiem zbytu. Charakterystyczny jest także znaczący udział gospodarstw dwuzawodowych oraz emeryckich (Rogacki 2007).

Najbliżej położonym okręgiem przemysłowym jest odalony o około 60 km Łódzki Okręg Przemysłowy. Skupia on 4% ludności Polski oraz 4,5% ludności Polski pracującej w przemyśle i budownictwie. Podstawą przemysłu było tu niegdyś włókiennictwo, przemysł odzieżowy, spożywczy, a także wyrobów gumowych (Rogacki 2007). Dziś w tym okręgu wzrosło znaczenie przemysłu maszynowego, poligraficznego i spożywczego. Mniejszymi okręgami przemysłowymi, zatrudniającymi od 10 do 30 tys. osób, zlokalizowanymi w pobliżu powiatu jest Koniński Okręg Przemysłowy (68 km) oraz Płocki Okręg Przemysłowy (53 km). Koniński Okręg powiązany jest z Konińskim Zagłębem Węgla Brunatnego, natomiast Płocki Okręg Przemysłowy z przemysłem naftowym (Fierla 2004).

Na terenie powiatu mieści się jedna z 45 podstref należących do Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Podstrefa Kutno powstała w 2001 r. i zajmuje łącznie ponad 117 ha. Wszystkie kompleksy podstrefy położone są w sąsiedztwie drogi krajowej nr 92, autostrady A1 (w odległości 1,6 km) oraz magistrali kolejowej E20 i sieci bocznic.

Pod względem demograficznym obszar całego województwa, w tym powiat kutnowski, zaliczony został do demograficznego obszaru problemowego. Sytuacja demograficzna oceniana jest jako trudna, m.in. ze względu na wysoki współczynnik

⁶Przez typ rolnictwa rozumie się zróżnicowany kompleks produkcyjny na danym terenie, wytworzony w specyficznych warunkach przyrodniczych przy udziale społeczno-gospodarczych procesów zmieniających się w czasie (Rogacki 2007).

feminizacji, bardzo niski wskaźnik przyrostu rzeczywistego, depopulację oraz silną emigrację (*Aktualizacja Przestrzennego Zagospodarowania...* 2010).

Zgodnie z zaproponowaną przez Dzieciuchowicza i Janiszewską (2014) typologią demograficzną powiatów, opracowaną dla 2012 r., powiat kutnowski został zaliczony do typu 10., charakteryzującego się wysokim udziałem osób w wieku poprodukcyjnym, bardzo dużą śmiertelnością i bardzo wysokim wskaźnikiem rozwodów.

Pod względem podziału organizacyjnego Kościoła rzymskokatolickiego powiat kutnowski znajduje się w granicach administracyjnych diecezji łowickiej, która została ustanowiona w 1992 r. przez papieża Jana Pawła II. Diecezja łowicka jest częścią metropolii łódzkiej, skupiającą ponad 600 tys. wiernych. Na terenie powiatu kutnowskiego mieszczą się cztery dekanaty: Krośniewice, Kutno – św. Michała Archaniola, Kutno – św. Wawrzyńca oraz Żychlin. Łącznie na obszarze powiatu kutnowskiego znajduje się 28 parafii Kościoła rzymskokatolickiego (*Diecezja Łowicka* 2015).

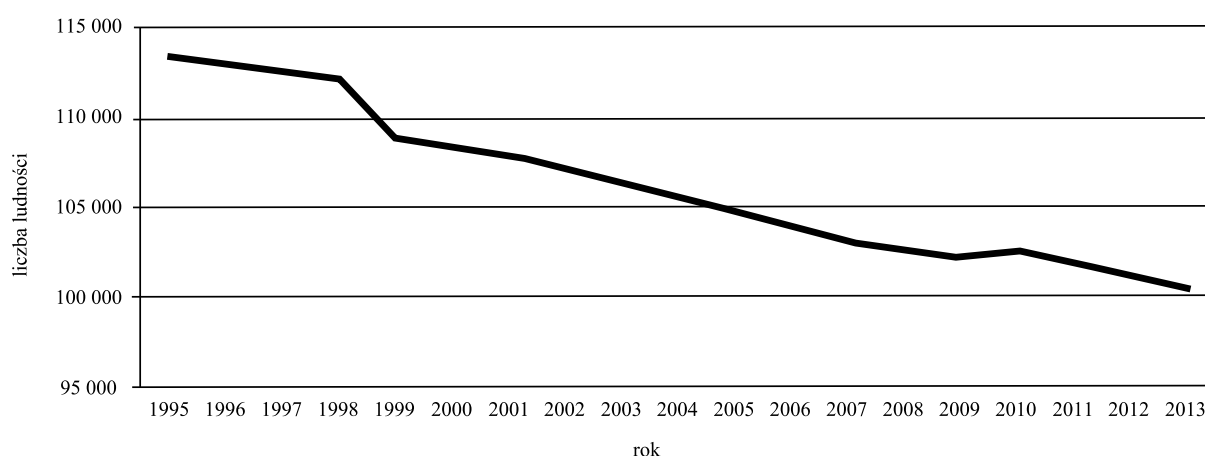
Powiat kutnowski leży na styku Ziemi Wielkopolskiej, Kujaw, Mazowsza i Ziemi Łęczyckiej. Kutno siedzibą powiatu orłowskiego zostało w 1793 r. Miejscowość ta oraz tereny leżące na północ od niej należały, do końca XIII wieku, do województwa łęczyckiego, a od wieku XIV do ziemi gostynińskiej województwa rawskiego. Przyjmuje się, że granica między Mazowszem a województwem łęczyckim w Kutnie przebiegała na linii Ochni. W okresie Księstwa Warszawskiego powrócono do departamentów, zmienionych w czasach pruskich na województwa. Powiat orłowski należał do departamentu warszawskiego. W roku 1867 utworzono powiat kutnowski. W jego skład wchodziły cztery miasta: Kutno, Dąbrowice, Krośniewice oraz Żychlin, a także 12 gmin wiejskich: Błonie, Dąbrowice, Krzyżanówek, Kutno, Mikstał, Oporów, Plecka Dąbrowa, Rdutów, Sójki, Wojszyce, Wroczyń, Żychlin. Zgodnie z ustawą z 1 czerwca 1869 r. niektóre ośrodki utraciły prawa miejskie. Na terenie powiatu były to Dąbrowice, Krośniewice oraz Żychlin. Powstała jednocześnie nowa gmina Dobrzelin, zaś gmina Wroczyń wcielona została do Krośniewic. W Polsce niepodległej powiat kutnowski należał do województwa warszawskiego, a od 1 kwietnia 1939 r. do województwa łódzkiego. Nowa ustawa o zmianie ustroju samorządu terytorialnego z 23 marca 1933 r. ustaliła podział administracyjny, zgodnie z którym powiat kutnowski tworzyło 12 gmin wiejskich: Błonie, Dąbrowice, Dobrzelin, Krośniewice, Krzyżanówek, Kutno, Łanięta, Oporów, Plecka Dąbrowa, Rdutów, Sójki i Wojszyce oraz miasta Kutno, Krośniewice (odzyskały prawa miejskie w 1926 r.) i Żychlin (prawa miejskie od 1924 r.). W okresie Polski Ludowej powiat kutnowski należał do województwa łódzkiego. Składał się z 12 gmin wiejskich: Błonie, z siedzibą w Ostrowach, Dąbrowice, Dobrzelin,

Krośniewice, Krzyżanówek, z siedzibą w Krzyżanowie, Kutno, Łanięta, Oporów, Plecka Dąbrowa, Rdutów, z siedzibą w Czerwoncu, następnie w Chodowie, Sójki, z siedzibą w Strzelcach oraz Wojszyce⁷. Zgodnie z nową ustawą, z dniem 1 lipca 1975 r. zlikwidowano powiaty, powiększając zarazem liczbę województw. Kutno oraz tereny byłego powiatu znalazły się w województwie płockim. Wyjątkiem była gmina Chodów, którą włączono do województwa konińskiego. Ostatnia ustawa o samorządzie gminnym – z 1999 r. – przywróciła powiaty. Powiat kutnowski powrócił do województwa łódzkiego, jednak bez gminy Chodów (Zajączkowski 1996).

3.2. Potencjał demograficzno-społeczny ludności powiatu

3.2.1. Liczba ludności i jej zmiany

Duży wpływ na obecny rozwój i strukturę demograficzną ludności zamieszkującej tereny województwa łódzkiego wywierają procesy transformacji społeczno-ekonomicznej (Jewtuchowicz, Suliborski, 2002). Na zmiany liczby ludności na terenie powiatu kutnowskiego w latach 1995–2013 wpływał powolny, lecz systematyczny proces depopulacji. W latach 1995–2013 na terenie powiatu nastąpił intensywny spadek liczby ludności. W 1995 r. liczba ludności powiatu wynosiła 113 264 osób, natomiast w roku 2013 – 100 407 osób. Oznacza to spadek o około 11% na przestrzeni 18 lat (ryc. 11).



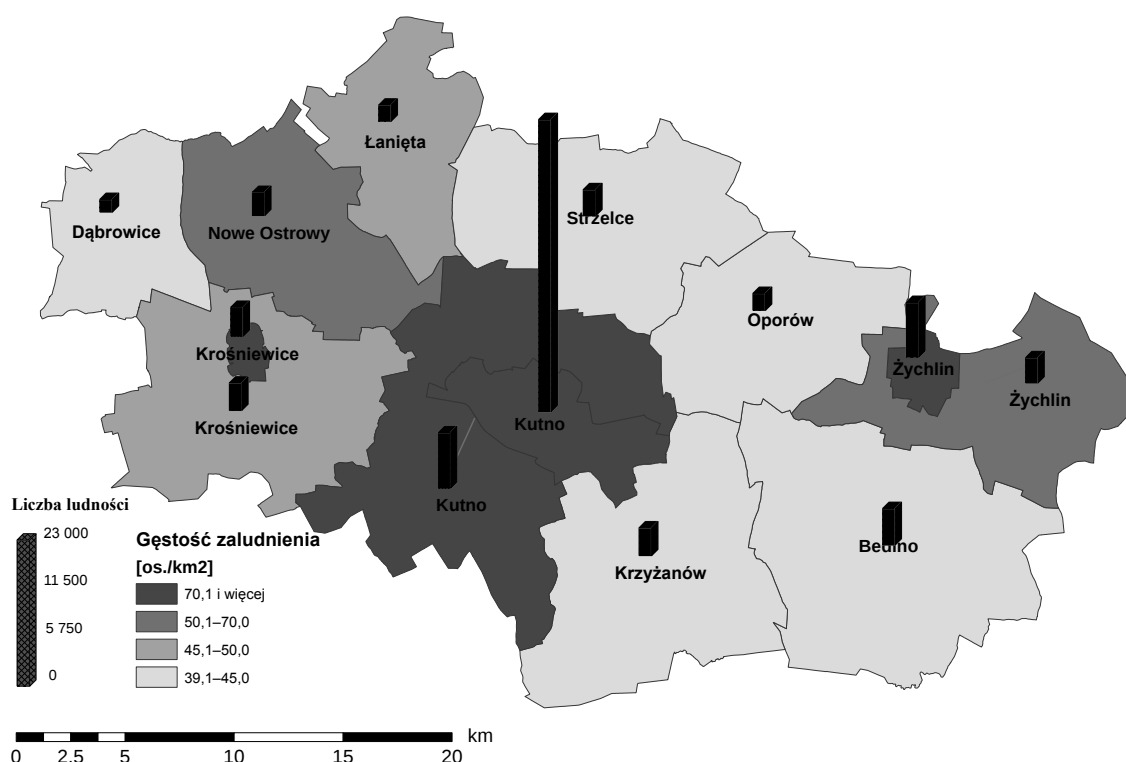
Ryc. 11. Zmiana liczby ludności w powiecie kutnowskim w latach 1995–2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

W 2013 r. powiat kutnowski zamieszkiwało 100 407 mieszkańców (BDL GUS). Najwięcej ludności mieszka na terenie miasta Kutno – 45 093 osób oraz gminy Żychlin – 12 448 osób. Najmniej ludności liczy gmina Dąbrowice – 2006 osób oraz gmina Łanięta – 2500

⁷ W 1953 r. zmieniono nazwy gmin: Błonie na Ostrowy, Rdutów na Czerwonkę, Sójki na Strzelce, Wojszyce na Bedlno.

osób. Średnia gęstość zaludnienia w powiecie kutnowskim w roku 2013 wyniosła 113 osób na 1 km² i była niższa od średniej gęstości zaludnienia w województwie łódzkim (139 os./km²) oraz na terenie całego kraju (123 os./km²). Największą liczbą ludności w powiecie na km² odznacza się miasto Kutno (1359 os./km²). Na obszarze miasta skupia się nieco ponad 45% liczby mieszkańców całego powiatu. Dużą gęstością zaludnienia odznaczają się także gmina wiejska Kutno oraz gminy miejskie Krośniewice i Żychlin. Natomiast najmniejsza gęstość zaludnienia (39os./km²) charakteryzuje gminę Oporów (por. ryc. 12). Ludność wiejska powiatu kutnowskiego koncentruje się zwłaszcza wokół ośrodków miejskich (Kutno, Krośniewice, Żychlin). W 2013 r. na terenach wiejskich w powiecie kutnowskim rezydowało 33,7% ludności.

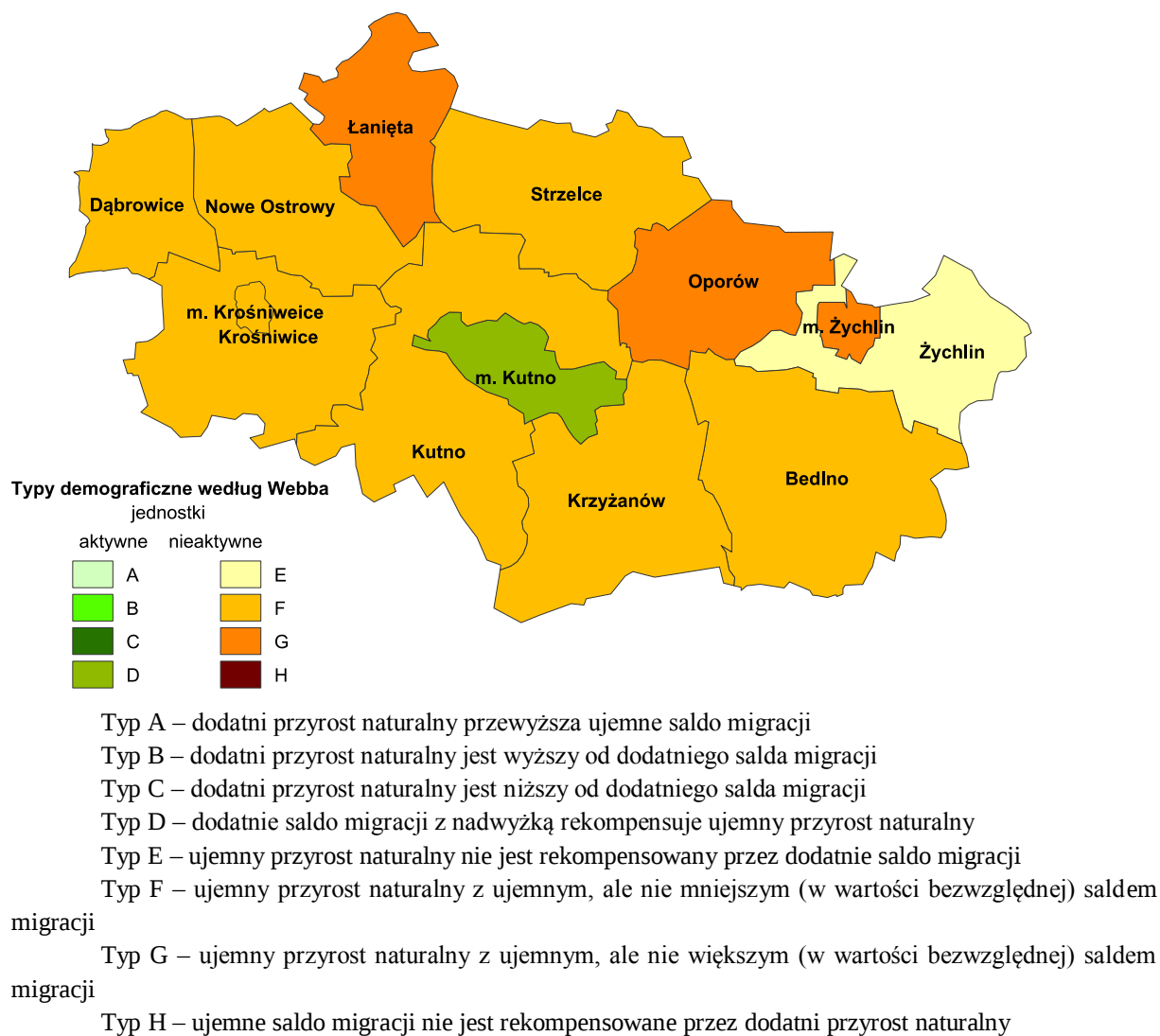


Ryc. 12. Gęstość zaludnienia w gminach powiatu kutnowskiego w 2013 r.

Źródło: oprac. własne na podstawie danych BDL GUS

Od roku 1999 na terenie powiatu nie dokonano żadnych modyfikacji granic administracyjnych. Na zmianę liczby ludności w tym okresie miały wpływ jedynie migracje oraz przyrost naturalny. W ciągu ostatnich piętnastu lat wartości wskaźnika przyrostu naturalnego, podobnie jak migracji przybierały wartości ujemne. Obie te zmienne wpływają na systematyczne zmniejszanie się liczby ludności powiatu, jednak w większym stopniu odpowiada za to ujemny przyrost naturalny.

Całkowity obraz zmiany liczby osób zamieszkujących dany obszar w określonej jednostce czasu przedstawia przyrost rzeczywisty. Na poziom przyrostu rzeczywistego mają wpływ ruch naturalny oraz ruch wędrowniczy ludności konkretnego obszaru (Górecki 2004). W powiecie kutnowskim w 2013 r. tylko jedna gmina wykazuje wzrost demograficzny, jest to gmina miejska Kutno. Większość gmin powiatu należy do typu F, cechującego się ujemnym przyrostem naturalnym oraz ujemnym saldem migracji. Typy F oraz G oznaczają demograficzny regres. Typy te dominują na terenie powiatu (ryc. 13).



Ryc. 13. Typologia przyrostu rzeczywistego w powiecie kutnowskim w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

W literaturze przedmiotu mówi się o dwóch typach zjawiska wyludniania się ludności. Pierwszy z nich nazywany jest tradycyjnym. Główną przyczynę depopulacji według tego typu stanowi odpływ migracyjny. Natomiast drugi typ, tzw. nowy, wiąże się z ubytkiem naturalnym (Janiszewska 2017). W przypadku powiatu kutnowskiego od roku 1995 występuje zarówno ujemny przyrost naturalny, jak i saldo migracji. Obydwa elementy przyrostu

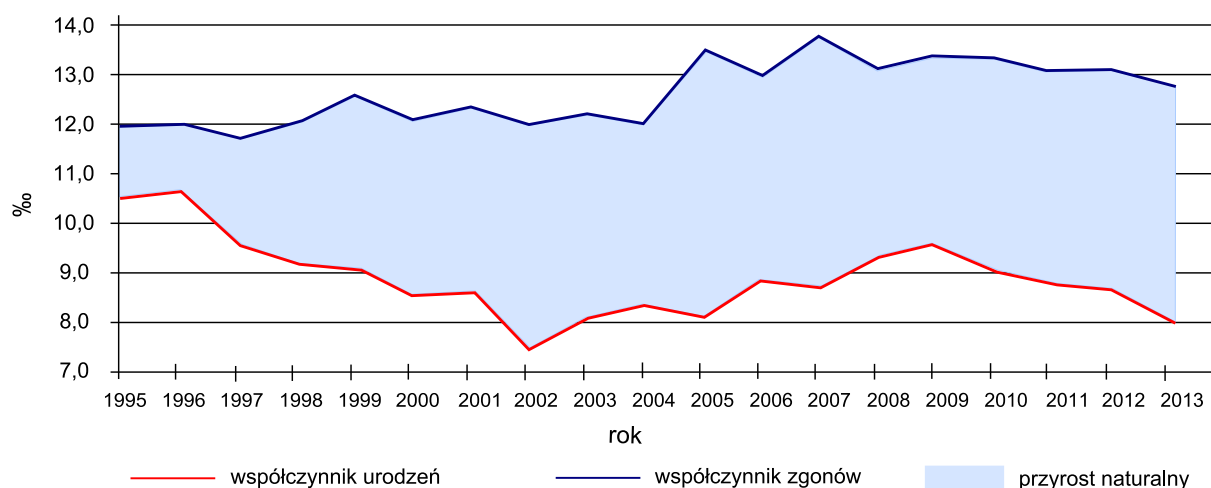
rzeczywistego od połowy lat 90. przyczyniają się do pogłębienia regresu demograficznego powiatu kutnowskiego. Większy wpływ na depopulację regionu ma jednak przyrost naturalny, w związku z czym możemy mówić o tzw. nowym typie depopulacji.

3.2.2 Ruch naturalny i migracyjny

W 2013 r. w powiecie kutnowskim zarejestrowano 804 urodzenia żywe. Jest to ponad 8% mniej niż w poprzednim roku. Najwięcej urodzeń na 1000 mieszkańców w 2013 r. stwierdzono w gminach miejskich Żychlin (8,75) oraz Kutno (7,29). W ciągu ostatnich dziesięciu lat w gminach Żychlin, Oporów, Krzyżanów, Kutno oraz Łanięta liczba urodzeń zwiększyła się nieznacznie, natomiast pozostałe gminy odnotowały w tym okresie systematyczny spadek liczby urodzeń. Liczba urodzeń determinowana jest przez udział kobiet w wieku rozrodczym (15–49 lat), a także ich płodności określanej częstością urodzeń. W 2013 r. grupa kobiet w wieku rozrodczym wynosiła 22959 i stanowiła 44,1% ogółu kobiet w powiecie (*Ludność, ruch naturalny...* 2013).

W 2013 r. na obszarze powiatu zmarło 1287 osób. Od 2005 r. liczba zgonów systematycznie maleje. W okresie ostatnich dziesięciu lat liczba zgonów zmniejszyła się o około 9%. W 2013 r. na 1000 ludności przypadało średnio 12,8 zgonów, w Polsce w analogicznym okresie wskaźnik ten wynosił 10,1. Na terenach wiejskich powiatu był on nieznacznie wyższy (13,8) niż w miastach (12,8). Największą umieralność ludności na 1000 mieszkańców w 2013 r. stwierdzono w gminie Bedlno (18,4) oraz Strzelce (14,5), najmniejszą zaś w gminie Nowe Ostrowy (11,1) i Kutno (11,8). Jednym z głównych powodów zgonów ludności są choroby układu krążenia. Według danych z 2006 r. z powodu chorób krążenia w powiecie kutnowskim umarło ponad 600 osób, co stanowiło powyżej 40% wszystkich zgonów (*Plan Rozwoju Lokalnego...* 2008).

Przyrost naturalny w powiecie w 2013 r. był ujemny –4,8‰. Od końca lat 90.XX w przyjmuje on wartości ujemne. Największy spadek wskaźnika odnotowano w latach 1995–2001 (ryc. 14). Największy ujemny przyrost naturalny cechował gminy Bedlno (–11,6‰), Dąbrowice (–7,1‰), Strzelce (–6,6‰) oraz Krośnice (–6,6‰). Najmniejszym nadal ujemnym przyrostem naturalnym odznaczały się gminy Łanięta (–2‰), Nowe Ostrowy (–2,5‰) oraz Krzyżanów (–2,5‰).



Ryc. 14. Przyrost naturalny w powiecie kutnowskim w latach 1995–2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Zmiany liczby ludności, oprócz przyrostu naturalnego, spowodowane są również saldem migracji. W powiecie kutnowskim w ostatnich latach dostrzega się przewagę odpływu mieszkańców nad ich napływem. W 2013 r. na terenie powiatu kutnowskiego na 1000 mieszkańców odnotowano 13,04 wymeldowań z pobytu stałego (w tym 0,47 za granicę), w tym samym okresie współczynnik zameldowań na pobyt stały wyniósł 10,26 osób (w tym 0,06 z zagranicy). Ogólny współczynnik salda migracji wyniósł $-2,77\text{‰}$. Największe saldo migracji występowało w gminach Dąbrowice, Łanięta oraz Oporów. Jediną gminą z dodatnim saldem migracji w 2013 r. była gmina wiejska Kutno.

W 2013 r. w powiecie kutnowskim formalnie zawarto 467 małżeństw, czyli o około 16% mniej niż w roku poprzednim. Przeciętnie w powiecie kutnowskim na każdy 1000 mieszkańców zawarte zostały 4,6 małżeństwa. Najwięcej związków małżeńskich zawarto w gminie wiejskiej Kutno – 6,2 na 1000 mieszkańców, a najmniej w gminie Krzyżanów – 3,5. W strukturze małżeństw dominowały małżeństwa wyznaniowe, czyli zawarte w kościołach oraz jednocześnie zarejestrowane w urzędach stanu cywilnego, stanowiły one ponad 62% wszystkich nowo zawartych związków. Rozwodów w 2013 r. na terenie powiatu kutnowskiego było 153. Na 1000 mieszkańców przypadało więc 1,5 rozwodu. W tym samym roku orzeczono jedynie trzy separacje.

3.2.3. Struktura ludności według cech demograficznych i społeczno-ekonomicznych

W latach 2002–2014 średni współczynnik feminizacji na terenie powiatu kutnowskiego wynosił 108. Najwyższą wartość w 2013 r. odnotowano w gminach miejskich Kutno oraz Krośniewice (113). Szczególnie istotny jest współczynnik feminizacji w grupie wiekowej 20–29, są to bowiem osoby w wieku matrymonialnym, od których głównie zależy

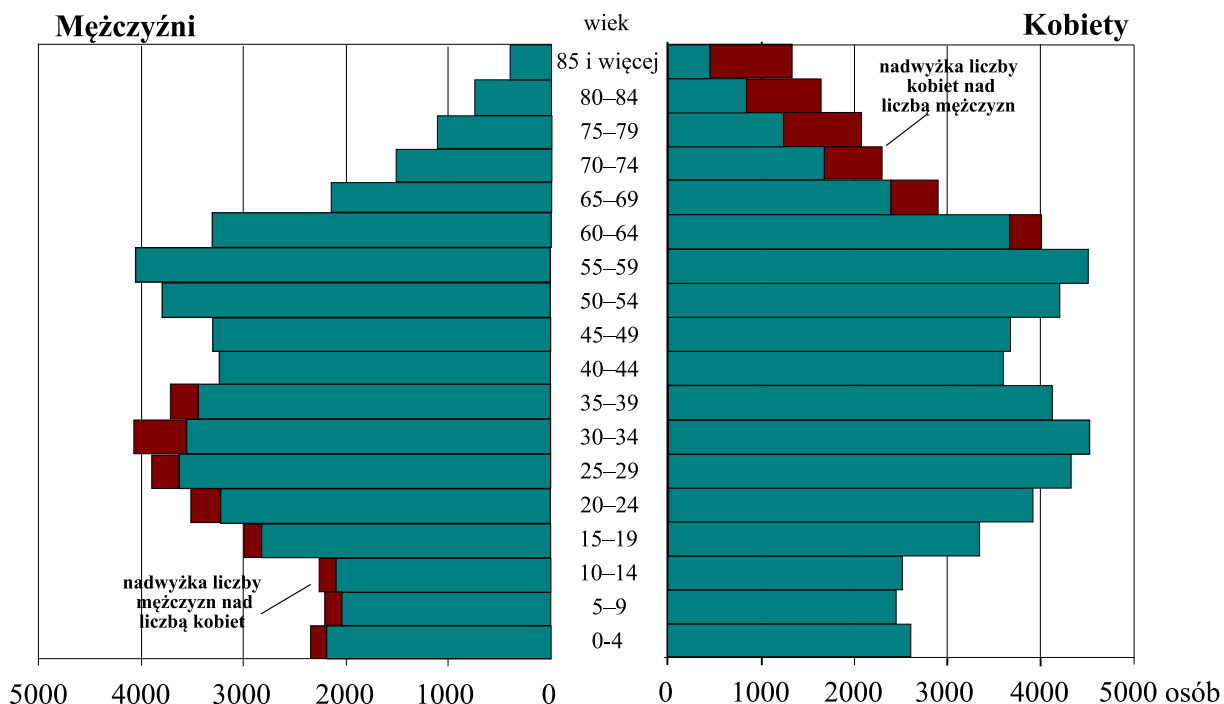
naturalny rozwój demograficzny ludności danego obszaru (Bański 2002). Polską wieś cechuje niedobór kobiet w wieku matrymonialnym. Spowodowane jest to głównie większą skłonnością młodych kobiet do migracji. Współczynnik feminizacji osób w wieku matrymonialnym wynosi 90. Oznacza to, że na polskiej wsi występuje zjawisko maskulinizacji, czyli tzw. problem braku żony w przypadku młodego rolnika. W powiecie kutnowskim jedynie w gminach Oporów oraz Dąbrowice współczynnik feminizacji w tej grupie wiekowej wynosi ponad 100.

Na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat zarówno na terenie powiatu, jak i w całym kraju widoczne są niekorzystne zmiany w strukturze wieku ludności. Następuje systematyczny spadek udziału osób w wieku produkcyjnym oraz przedprodukcyjnym, tym samym zwiększa się udział osób w wieku poprodukcyjnym. Procesem starzenia się ludności w największym stopniu dotknięte są gminy: Bedlno (22,0% osób w wieku poprodukcyjnym), Dąbrowice (21,8%) oraz Żychlin (20,8%). Najmniejszy odsetek osób starszych w tym samym okresie odnotowano w gminie m. Kutno (16,6%), Łanięta (17,2%) i Krzyżanów (18,5%).

Piramida płci i wieku skonstruowana dla powiatu kutnowskiego odzwierciedla charakterystyczne dla Polski roczniki wyżów lat 50. XXw. oraz niżów demograficznych związanych z II wojną światową. W strukturze ludności ciągle widoczne są jeszcze skutki obydwu wojen światowych. Zauważalny jest niż demograficzny lat 60. oraz echo niżu drugiej wojny światowej związane z mniejszą liczbą urodzeń osób będących obecnie w wieku 40–50 lat. Generacje powojennego wyżu demograficznego osiągnęły wiek rozrodczy, w wyniku czego widoczne jest echo wyżu demograficznego, którego szczególne nasilenie pojawia się w rocznikach mających 30–40 lat. Analizując strukturę ludności według płci oraz wieku można zauważyć, że w grupie osób liczących do 40 lat występuje nierównowaga ze względu na płeć. Występuje nadwyżka liczby mężczyzn nad kobietami. Największa przewaga mężczyzn notowana jest w grupie wiekowej 30–34 lata. W grupie mieszkańców powyżej 50. roku życia obserwuje się zjawisko nadumieralności mężczyzn, tym samym można zauważyć przewagę liczebną kobiet nad mężczyznami (ryc. 15).

Analizę sytuacji demograficznej powiatu kutnowskiego ze względu na płeć i wiek przedstawia piramida płci i wieku reprezentująca typ regresywny. Charakteryzuje się on zwężającą się podstawą piramidy. Oznacza to, że liczba urodzeń w powiecie kutnowskim maleje. Podstawa piramidy wieku rozszerza się, ponieważ wiek matrymonialny osiągnęły roczniki z krótkotrwałego wyżu demograficznego początku lat 80. XX w. W przypadku powiatu kutnowskiego pozytywnym zjawiskiem jest fakt, że u podstawy piramida wieku

ludności dla obu płci nie zwręga się w takim stopniu, jak w przypadku najstarszych kategorii wiekowych.



Ryc. 15. Piramida płci i wieku dla powiatu kutnowskiego w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

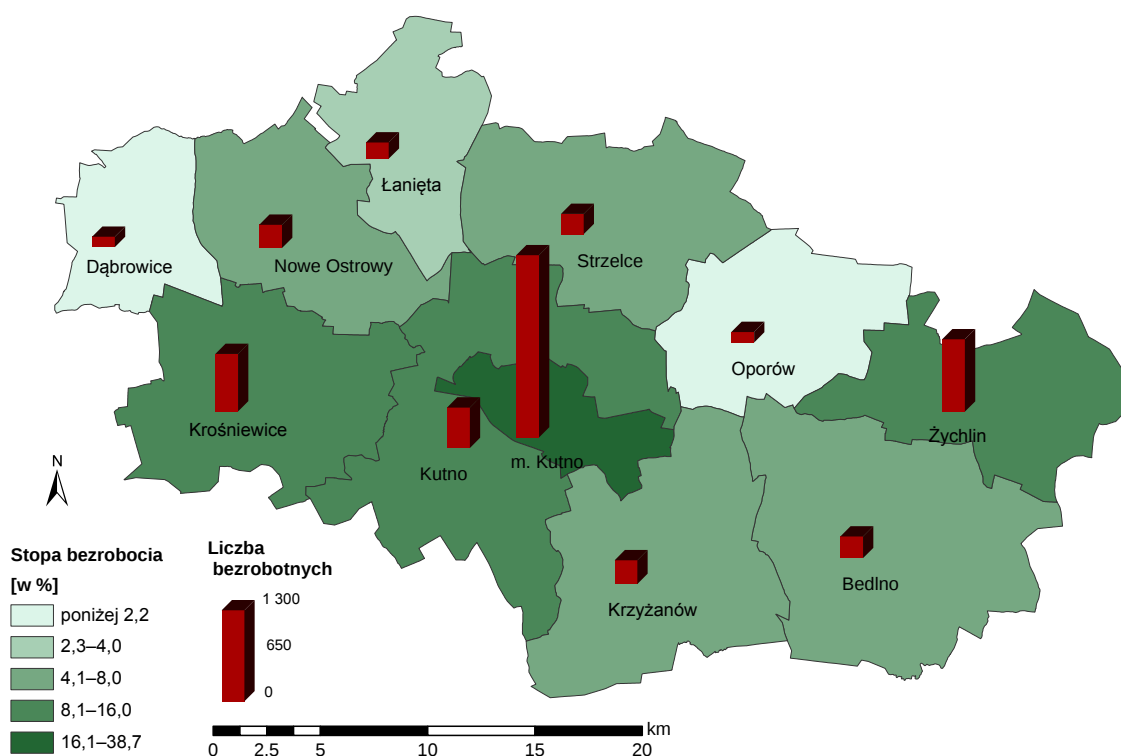
W 2011 r. zbiorowość osób aktywnych zawodowo w powiecie liczyła 88 715 osób, co stanowiło 53,9% ludności w wieku 15 lat i więcej. W grupie ludności aktywnej ekonomicznie większość stanowiły osoby pracujące – 39 633 osób.

Dominującym źródłem utrzymania w powiecie kutnowskim jest praca najemna poza rolnictwem. Jest to główne źródło utrzymania dla ponad 31% mieszkańców powiatu. Nieco mniejsze znaczenie ma niezarobkowe źródło utrzymania – 26,3%. Dane te dotyczą głównego źródła utrzymania, należy jednak pamiętać o tym, że znaczna część mieszkańców przechodzi na emeryturę przepisując gospodarstwo rolne spadkobiercom, przy czym nadal pracuje w gospodarstwie.

Problemy na rynku pracy, odzwierciedlające się w niedostatecznej liczbie miejsc pracy, odnoszą się także do powiatu kutnowskiego. Stopa bezrobocia w tym powiecie w 2013 r. wynosiła 17,8%. W latach 2004–2014 liczba osób bezrobotnych zmniejszyła się. W roku 2004 bez pracy pozostawało 12 707 osób, natomiast w 2014 r. liczba ta zmniejszyła się prawie dwukrotnie, do 6427. Najwięcej osób bezrobotnych mieszka w gminie miejskiej Kutno – jest to 38,7% wszystkich bezrobotnych. Natomiast najmniej jest ich w gminie Dąbrowice, liczba bezrobotnych osób stanowi tu jedynie 1,9% bezrobotnych mieszkańców powiatu (ryc. 16). W

grupie osób poszukujących pracy dominują kobiety, stanowią one 53,5% wszystkich osób bezrobotnych. Największą grupę wśród osób bezrobotnych stanowiły osoby młode, w przedziale wiekowym 25–34 lata, łącznie stanowiły one 26,7% bezrobotnych (*Analiza sytuacji na... 2014*).

Powiat kutnowski na tle województwa łódzkiego ma jeden z najwyższych wskaźników poziomu bezrobocia, pomimo że w mieście Kutno wynosi on jedynie około 12%, to dla całego powiatu w 2015 r. stopa bezrobocia wynosiła 16,3%. W latach 2004–2015 wskaźnik ten zmniejszył się zasadniczo z 26,5% w 2004 r. do 16,3% w 2015 r. Osoby zamieszkałe na wsi stanowiły 45,2% ogółu bezrobotnych powiatu kutnowskiego (*Powiatowy urząd pracy 2015*).



Ryc. 16. Bezrobotni zarejestrowani w poszczególnych gminach w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Urzędu Pracy w Kutnie

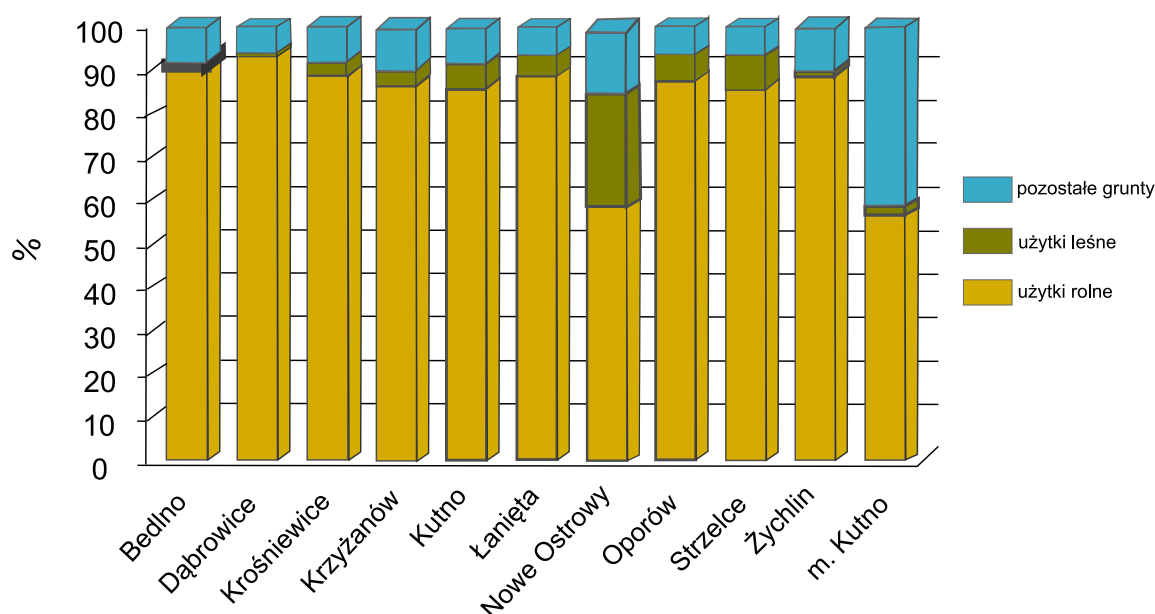
W strukturze wykształcenia ludności powiatu kutnowskiego w 2011 r. dominowały osoby z wykształceniem podstawowym ukończonym (21,4% mieszkańców) oraz zasadniczym zawodowym (19,4%). Wykształceniem wyższym cechowało się 11,2% ludności. W grupie osób zamieszkujących tereny wiejskie w powiecie kutnowskim najliczniejszą grupę stanowią mieszkańcy z wykształceniem podstawowym, następnie policealnym oraz zasadniczym zawodowym. Wśród mieszkańców miast powiatu należy

zwrócić uwagę na wyższy niż na obszarach wiejskich udział osób z wykształceniem policealnym i wyższym oraz niższy udział osób posiadających wykształcenie podstawowe.

3.3. Potencjał gospodarczy powiatu

Powiat kutnowski ma charakter rolniczo-przemysłowy. Rolnictwo odgrywa szczególnie istotną rolę na terenach wiejskich. Natomiast na obszarach oraz w pobliżu miast rozwija się działalność przemysłowa. Istotną rolę w rozwoju gospodarczym regionu odgrywają również handel i usługi (*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego...* 2013).

W strukturze gruntów powiatu dominującą rolę odgrywają użytki rolne, które stanowią nieco ponad 85% obszaru. Na drugim miejscu są pozostałe grunty oraz nieużytki – 9,4% powierzchni. Lasy i grunty leśne stanowią jedynie niecałe 5% powierzchni. Wśród użytków rolnych dominują grunty orne, które łącznie stanowią 89,9% powierzchni powiatu (*Strategia Rozwoju...* 2014). Najwięcej użytków rolnych znajduje się w gminie Dąbrowice (94% powierzchni) oraz w gminie Bedno (91% obszaru). Powiat kutnowski należy do obszarów rolniczych charakteryzujących się żyznymi glebami, w związku z tym odznacza się niskim stopniem zalesienia. Grunty leśne zdecydowanie największą powierzchnię zajmują w gminie Nowe Ostrowy. Jedynie w gminie Dąbrowice nie ma w ogóle gruntów o przeznaczeniu leśnym – ryc. 17 (*Plan Rozwoju Lokalnego dla gmin...* 2008).



Ryc. 17. Struktura użytkowania gruntów w gminach powiatu kutnowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Plan Rozwoju Lokalnego dla gmin...* 2008

Gleby na terenie powiatu cechują się wysoką przydatnością rolniczą⁸. Ponad 80% gruntów ornych zalicza się do kompleksów pszennych, pszenno-żytnich, a także zbożowo-pastewnych. Oznacza to, że nadają się one do upraw, które mają wysokie wymaganie glebowe. Jedynie 20% gruntów rolnych stanowią gleby słabe oraz bardzo słabe. Przeważającymi typami gleb są gleby brunatne, czarne i szare ziemie. Na obszarze powiatu występują gleby o zróżnicowanej wartości dla rolnictwa, względnie dużą powierzchnię stanowią gleby o wysokiej wartości rolniczej⁹, w skali całego powiatu stanowią one 63,9% gruntów ornych. Największą ich powierzchnia występuje w gminach Oporów, Kutno oraz Krzyżanów.

Ocena rolniczej przestrzeni produkcyjnej dla całego powiatu jest korzystna. Średni wskaźnik jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej według IUNG w Puławach wynosi 83,5 punktów, tym samym pod tym względem powiat kutnowski plasuje na pierwszym miejscu w województwie łódzkim. Wskaźnik waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej ocenia poszczególne elementy środowiska – glebę, warunki klimatyczne i wodne, a także rzeźbę terenu. Najwięcej punktów uzyskała jakość i przydatność rolnicza gleb – 64,6 pkt., agroklimat oceniony został na 10,1 pkt., rzeźba terenu – 4,6 pkt., natomiast stosunki wodne jedynie na 4,1 pkt. (*Plan nawodnień rolniczych...* 2007)

Na terenie powiatu kutnowskiego w 2010 r. funkcjonowało 6687 gospodarstw rolnych. Największa liczba takich gospodarstw zlokalizowana jest w gminach Kutno (1089), Bedlno (982), Żychlin (754) oraz Krośniewice (739), natomiast najmniej gospodarstw rolnych mieści się w gminie Dąbrowice (325) i mieście Kutno (371). Średnia powierzchnia użytków rolnych przypadająca na jedno gospodarstwo indywidualne w powiecie kutnowskim wynosi 10,77 ha (GUS Narodowy Spis Rolny 2010).

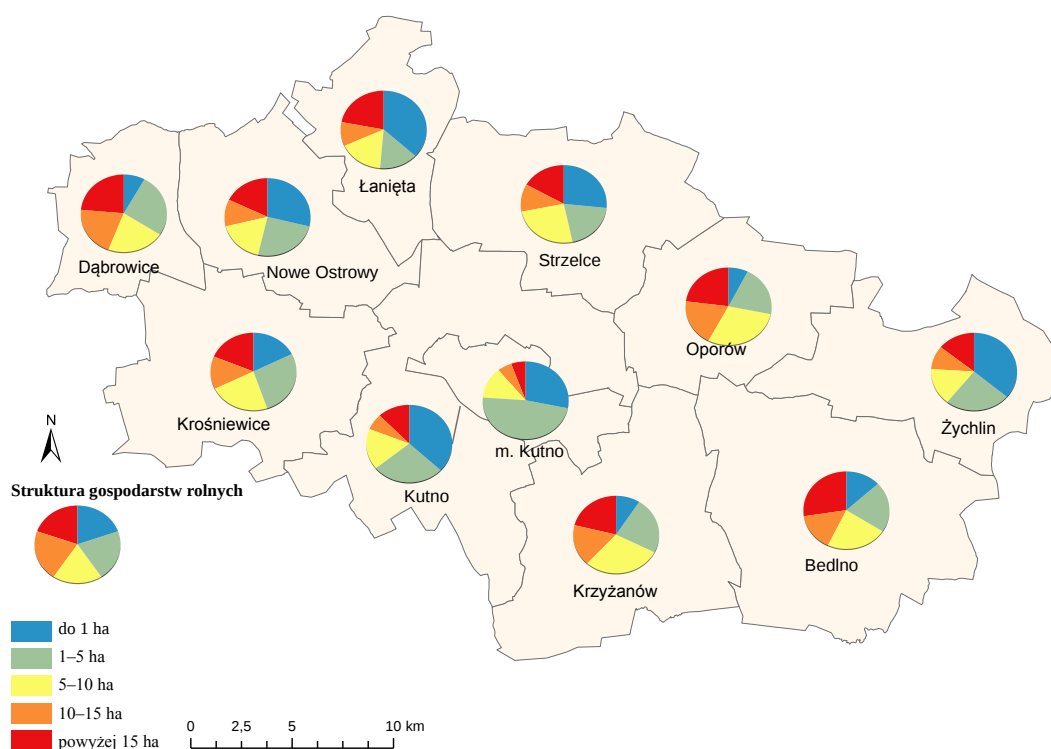
Rolnictwo powiatu kutnowskiego cechuje się dużym rozdrobnieniem gospodarstw rolnych, które szczególnie widoczne jest na obszarze gmin: wiejskiej Kutno, Bedlno, Dąbrowice, Krzyżanów, Łanięta, Nowe Ostrowy, Oporów i Strzelce. Zjawisko to niekorzystnie wpływa na rentowność oraz niską opłacalność prowadzenia gospodarstw rolnych. Największa liczba gospodarstw zlokalizowana jest w gminie wiejskiej Kutno – 1089,

⁸ Kompleksy przydatności rolniczej gleb zawierają zespoły gleb przejawiające podobne właściwości rolnicze o zbliżonym typie siedliskowym rolniczej przestrzeni produkcyjnej, z którymi powiązane są się odpowiednie rośliny uprawne. Przy delimitacji kompleksów uwzględniono m.in.: cechy fizykochemiczne gleb, takie jak: typ, rodzaj, gatunek, właściwości fizyczne i chemiczne oraz stopień kultury; sytuacje geomorfologiczną; warunki agroklimatyczne, a także stosunki wilgotnościowe (Zawadzki 1999).

⁹ Są to gleby zaliczane do klasy I, II oraz III.

natomiast gminą cechującą się najmniejszą liczbą gospodarstw rolnych są Dąbrowice – 325 gospodarstw rolnych. Na obszarze powiatu dominują gospodarstwa rolne o powierzchni od 1 do 5 ha, stanowią one 24,7% wszystkich gospodarstw rolnych powiatu. Występują również duże gospodarstwa, o powierzchni powyżej 15 ha, które stanowią 18,7% wszystkich gospodarstw. Najmniejszy udział w strukturze wielkościowej gospodarstw rolnych mają te o powierzchni od 10 do 15 ha, jest ich ponad 11,7% (ryc. 18).

W strukturze zasiewów dominują zboża, powierzchnia ich zasiewów sięga 64% gruntów rolnych. Oprócz zbóż ponad 10% powierzchni zasiewów zajmują rośliny pastewne oraz przemysłowe. Na terenie powiatu kutnowskiego hoduje się głównie drób, trzodę chlewną oraz bydło (*Charakterystyka gospodarstw rolnych...2012*).



Ryc. 18. Struktura wielkości gospodarstw rolnych w powiecie kutnowskim w 2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL

Pomijając działalność rolniczą powiat kutnowski ma korzystne warunki do rozwoju przemysłu i usług. Na rozwój funkcji przemysłowych niewątpliwie duży wpływ wywiera położenie geograficzne powiatu. Wiąże się to głównie z układem komunikacyjnym zarówno drogowym, jak i kolejowym. Położenie powiatu u zbiegu transeuropejskich szlaków komunikacyjnych oraz przebieg autostrady A1 wpływają na rozwój przedsiębiorczości. Dodatkowym atutem jest bliskość Kutnowskiego Parku Agro-Przemysłowego, którego część w 2001 r. została objęta statusem Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (podstrefa

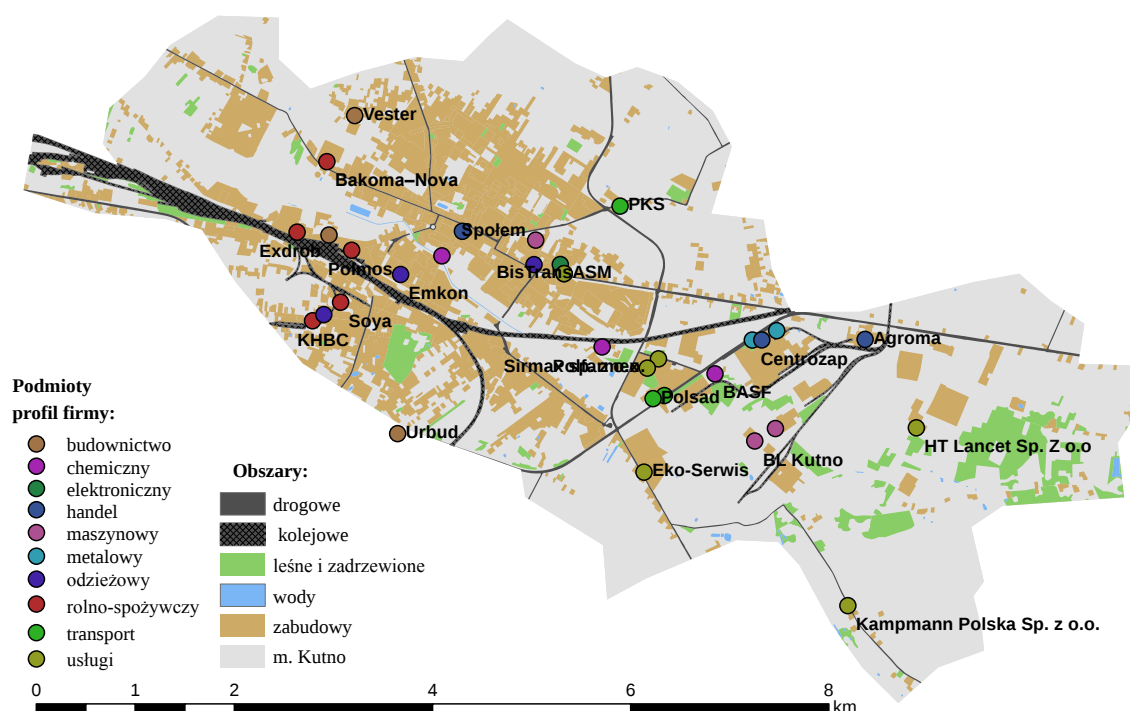
Kutno), stymulującej rozwój przedsiębiorczości, głównie przemysłu, na obszarze powiatu oraz tworzącej nowe miejsca pracy. Park zajmuje powierzchnię około 370 ha oraz skupia ponad 60 firm z kapitałem zarówno polskim, jak i zagranicznym (tab. 6). Tworzy on miejsca pracy dla ponad 5500 osób. Bardzo korzystne położenie strefy oraz uzbrojenie w infrastrukturę techniczną sprawiły, że miasto stało się jednym z czołowych w Polsce pod względem atrakcyjności inwestycyjnej (Godlewska-Majkowska 2012).

Tab. 6. Najwięksi inwestorzy zagraniczni w Kutnowskim Parku Agro-Przemysłowym(w kolejności alfabetycznej)

Firma	Sektor	Kraj pochodzenia kapitału
DS Smith Polska SA	opakowaniowy	Wielka Brytania
Enginova Sp. z o.o.	metalowy	Hiszpania
Fuji Seal Poland Sp. z o. o.	opakowaniowy	Japonia
Kellogg/UMA Investments Sp. z o.o	spożywczy	USA
Kofola/Hoop Polska SA	spożywczy	Czechy/Polska
Lampre Polska Sp. z o.o.	metalowy	Włochy
Nijhof-Wassink Sp. z o.o.	transportowy	Holandia
Pini Polonia Sp. z o.o.	spożywczy	Włochy
Printpack Poland Sp. z o.o.	opakowaniowy	USA
Sirmax Polska Sp. z o. o	tworzyw sztucznych	Włochy

Źródło: http://www.paiz.gov.pl/strefa_inwestora/parki_przemyslowne_i_tehnologiczne/kutno [dostęp: 15.05.2014].

Na terenie miasta Kutno kluczowe gałęzie przemysłu to: przemysł farmaceutyczny, maszynowy i metalowy, elektroniczny, transportowy, spożywczy, a także centra magazynowe (ryc. 19). Zmiany gospodarcze jakie zaszły w ostatnich latach spowodowały znaczny spadek zatrudnienia w przemyśle, budownictwie oraz transporcie. Pomimo niekorzystnych zmian, w Kutnie nadal przeważa funkcja przemysłowa. Powiat jest ośrodkiem przemysłu chemicznego, rolno-spożywczego, elektronicznego i elektrycznego, maszynowego, odzieżowego, a także metalowego. Na obszarze powiatu rozwija się też budownictwo oraz usługi.

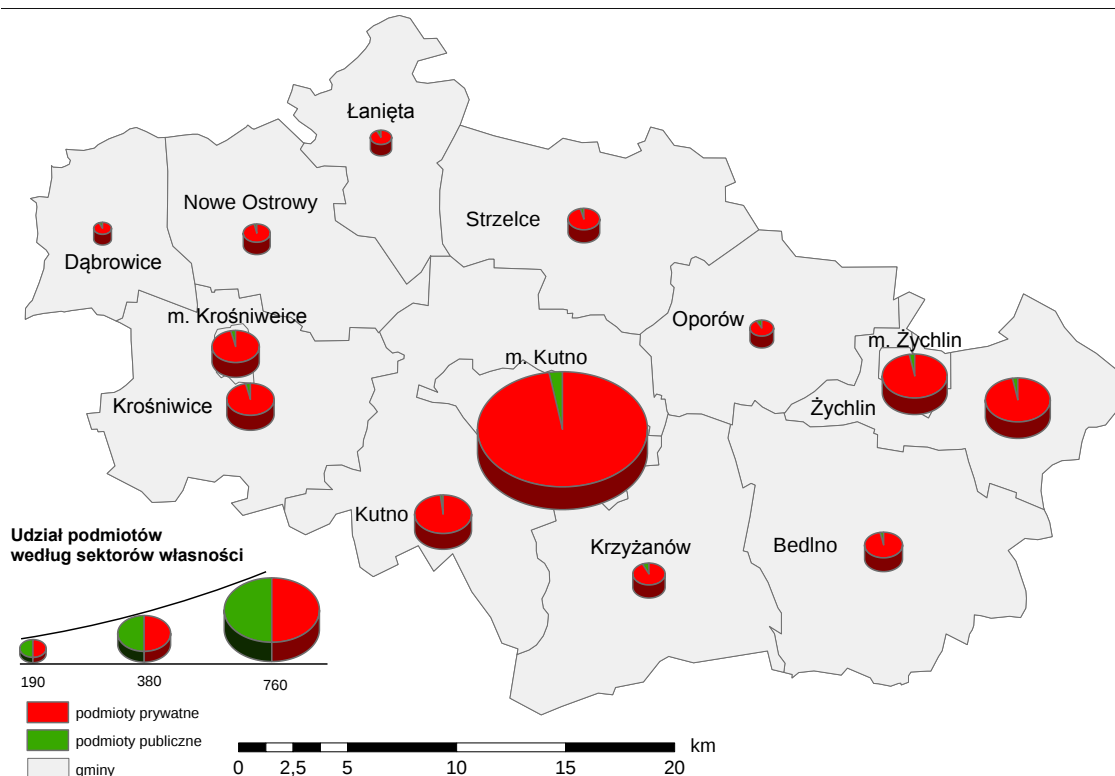


Ryc. 19. Najważniejsze gałęzie przemysłu na terenie miasta Kutno w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Powiatu Kutnowskiego na lata 2014–2020*, 2013

Na obszarze powiatu kutnowskiego działa 7581 podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru REGON (dane na koniec roku 2013). Na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat ich liczba zmniejszyła się o około 10%. Największy spadek zarejestrowanych podmiotów gospodarczych nastąpił w 2008 r., od tego czasu liczba podmiotów jest stosunkowo stabilna. Największa liczba podmiotów zlokalizowana jest na terenie miasta Kutna – 4363 oraz w gminie Żychlin – 809, natomiast najmniej przedsiębiorstw działa w gminach Dąbrowice – 84 oraz Łanięta – 115.

Większość podmiotów gospodarczych działa w sektorze prywatnym (96,3%), w sektorze publicznym działa mniej niż 4% zarejestrowanych przedsiębiorstw. Największy udział mają osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, w 2013 r. ich udział stanowił 80% podmiotów z sektora prywatnego. W dalszej kolejności działają spółki handlowe (5,7%) przedsiębiorstw oraz stowarzyszenia i organizacje społeczne (3,3%) przedsiębiorstw z sektora prywatnego (BDL GUS). Na przestrzeni ostatnich sześciu lat jedynie w gminach Kutno, Bedlno oraz Krzyżanów odnotowano wzrost liczby przedsiębiorstw (ryc. 20).



Ryc. 20. Podmioty gospodarcze w gminach powiatu kutnowskiego w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL

Jednym z podstawowych wskaźników obrazujących aktywność gospodarczą regionu jest liczba podmiotów gospodarki narodowej (wpisana do rejestru REGON) na 10 tys. mieszkańców. W powiecie kutnowskim wskaźnik ten wynosi 751 (2012 r.) i jest zdecydowanie mniejszy od wskaźnika dla całego województwa łódzkiego oraz dla kraju. Spowodowane jest to przede wszystkim dużym udziałem gmin wiejskich, typowo rolniczych. Biorąc pod uwagę działalność gospodarczą w poszczególnych jednostkach administracyjnych powiatu należy zauważyć, że najwięcej podmiotów funkcjonuje w gminie miejskiej Kutno – 57,6%. Kolejnymi w kolejności są gminy Żychlin (10,7%), Kutno (8,5%) oraz Krośnice (6,2%) (BDL GUS).

Działalność gospodarcza prowadzona na terenie powiatu kutnowskiego koncentruje się głównie na handlu hurtowym oraz detalicznym (33,7% wszystkich przedsiębiorstw), budownictwie (8,8%), przetwórstwie przemysłowym (8,5%) – por. tab. 7. Dokonując analizy struktury gospodarczej powiatu kutnowskiego należy zauważyć, że rolnictwo przeważa w gminach typowo wiejskich, takich jak Strzelce, Bedlno, Dąbrowice, Krzyżanów, Łanięta czy Oporów. Największą liczbą podmiotów gospodarczych cechuje się gmina miejska Kutno. Natomiast jeżeli chodzi o strukturę działalności według sekcji to można zauważyć, że najwięcej podmiotów w każdej z gmin powiatu prowadzi działalność w zakresie handlu

hurtowego oraz detalicznego, ważnym sektorem rozwoju przedsiębiorczości jest również budownictwo.

Tab. 7. Podmioty gospodarcze w powiecie według poszczególnych sekcji Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD 2007) – stan z 2012 r.

Sekcja	Liczba podmiotów	Procent
Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	314	4,1
Górnictwo i wydobywanie	11	0,1
Przetwórstwo przemysłowe	648	8,5
Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną	13	0,2
Dostawa wody, gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	40	0,5
Budownictwo	666	8,8
Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle	2 563	33,7
Hotele i restauracje	168	2,2
Transport, gospodarka magazynowa i łączność	440	5,8
Pośrednictwo finansowe	254	3,3
Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości i firm	203	2,7
Informacja i komunikacja	141	1,9
Działalność profesjonalna i naukowo-techniczna	562	7,4
Usługi administrowania i działalność wspierająca	152	2,0
Administracja publiczna i obrona narodowa	97	1,3
Edukacja	275	3,6
Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	387	5,1
Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	134	1,8
Pozostała działalność usługowa komunalna, społeczna i indywidualna	528	7,0
Razem	7 596	100

Zródło: *Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Powiatu Kutnowskiego na lata 2014–2020*, Kutno 2014.

3.4. Podsumowanie

Powiat kutnowski położony jest w północnej części województwa łódzkiego, zajmuje powierzchnię 886 km², co stanowi 4,9% powierzchni województwa łódzkiego. Siedzibą jego władz jest miasto Kutno. Jako jednostka samorządowa utworzony został w 1999 r. w ramach reformy administracyjnej. W skład powiatu wchodzi 11 gmin.

Powiat leży na styku kilku krain geograficznych, obejmuje bowiem po części Równinę Kutnowską i graniczącą z nią na południu Równinę Łowicko-Błońską, należące do makroregionu Niziny Środkowomazowieckiej. Od strony zachodniej powiat częściowo położony jest na Wysoczyźnie Kłódawskiej, zaliczanej do makroregionu Niziny Południowowielkopolskiej, a od strony północnej graniczy z pojezierzem Kujawskim.

Historycznie powiat położony jest u zbiegu Wielkopolski, Kujaw, Mazowsza oraz ziemi łęczyckiej. Położenie to wpłynęło na kształtowanie się terytorialne i administracyjne powiatu kutnowskiego, zmieniające się na przestrzeni wieków. Krzyżujące się szlaki komunikacyjne, środowisko geograficzne, przenikanie się różnych kultur (łowickiej, łęczyckiej, kujawskiej czy mazowieckiej) miało duże znaczenie dla rozwoju powiatu kutnowskiego. Powiat ma dogodne położenie geograficzne oraz komunikacyjne, co wpływa na zainteresowanie potencjalnych inwestorów lokalizowaniem na jego terenie swojej działalności.

W 2013 r. na obszarze powiatu kutnowskiego mieszkało 100 tys. osób. Gęstość zaludnienia wynosiła 113 osób na 1 km², i była niższa niż liczba osób przypadających na 1 km² w województwie łódzkim (139 os./km²) i w Polsce (123 os./km²). Największą liczbę ludności w powiecie ma miasto Kutno, na terenie którego mieszka nieco ponad 45% liczby mieszkańców całego powiatu. Pod względem liczby ludności wyróżniają się również: gmina Kutno oraz gminy miejsko-wiejskie Żychlin i Krośnice. W gminach wiejskich w roku 2013 zamieszkiwało 33,7% ludności. Mieszkańcy powiatu skupiają się głównie wokół ośrodków miejskich.

W *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego* powiat kutnowski określany jest jako jeden z obszarów problemowych województwa pod względem demograficznym. Wynika to z wysokiego wskaźnika feminizacji, bardzo niskiego wskaźnika przyrostu rzeczywistego, zjawiska depopulacji i silnej emigracji.

Dominującą formą gospodarki na terenie powiatu jest rolnictwo –użytki rolne stanowią około 85% powierzchni. Rolnictwo powiatu kutnowskiego charakteryzuje się dużym rozdrobnieniem gospodarstw rolnych. W strukturze zasiewów dominują zboża, ziemniaki i uprawy przemysłowe. Na terenie powiatu hoduje się głównie drób, trzodę chlewną i bydło.

Powiat kutnowski dysponuje korzystnymi warunkami do rozwoju przedsiębiorczości. Związane są one głównie z atrakcyjną lokalizacją komunikacyjną zarówno drogową, jak i kolejową. Powiat kutnowski charakteryzuje się znacznym zainteresowaniem wielu dużych

firm, które ze względu na jego położenie u zbiegu transeuropejskich szlaków komunikacyjnych, chętnie tu inwestują.

Głównym ośrodkiem pracy w powiecie kutnowskim jest miasto Kutno. Na terenie powiatu kutnowskiego na koniec roku 2014 działało ponad 7,6 tys. podmiotów gospodarczych, głównie w sektorze prywatnym. Działalność gospodarcza koncentruje się tu głównie na: handlu hurtowym i detalicznym (ok. 34% wszystkich podmiotów gospodarczych), budownictwie, przetwórstwie przemysłowym oraz działalności profesjonalnej – naukowej i technicznej.

4. Rozkład przestrzenny wielkości, odległości, czasu i kierunków dojazdów

Celem tego rozdziału jest przedstawienie zjawiska dojazdów do pracy mieszkańców terenów wiejskich powiatu kutnowskiego. Analizie poddano wielkość, odległość, czas oraz kierunki migracji pracowniczych mieszkańców. W celu jak najdokładniejszego przestrzennego przedstawienia zjawiska zdecydowano się na podział sołectw na grupy. Sołectwa, w których liczba wyjeżdżających do pracy była mała (nie przekraczała 100 osób pracujących) połączono w grupy. Łącznie analizie przestrzennej poddano 132 grupy sołectw wiejskich.

W ramach badań wykorzystano informacje statystyczne dotyczące dojazdów do pracy pochodzące z danych Urzędu Skarbowego w Kutnie oraz z wyników badań własnych. Liczba osób dojeżdżających do pracy została przeanalizowana na podstawie informacji Urzędu Skarbowego. Pozostałe właściwości dojazdów rozważono na podstawie wyników badań kwestionariuszowych przeprowadzonych na reprezentatywnej grupie 5% wyjeżdżających do pracy mieszkańców terenów wiejskich powiatu kutnowskiego w wieku produkcyjnym.

4.1. Wielkość dojazdów do pracy

Ustalenie dokładnej liczby osób pracujących jest niezmiernie trudne. W 2013 r. na obszarze powiatu kutnowskiego, według danych Urzędu Skarbowego, przychody ze stosunku pracy, służbowego, spółdzielczego oraz z pracy nakładczej uzyskało 32 tys. mieszkańców. Podobne przychody z pracy wykonywanej osobiście osiągnęło 37,4 tys. mieszkańców. Należy pamiętać, że w grupie osób osiągających przychody ze stosunku pracy, służbowego, z pracy wykonywanej osobiście oraz działalności wykonywanej osobiście nie wszystkie osoby pracują. W grupie tej znajdują się także m.in. osoby pobierające stypendia sportowe czy otrzymujące przychody z wykonywanej działalności artystycznej, literackiej, naukowej, trenerskiej, oświatowej czy publicystycznej.

Liczbę dojeżdżających do pracy w całości obejmuje natomiast grupa osób osiągających przychody ze stosunku pracy, służbowego, spółdzielczego, z pracy nakładczej¹⁰.

¹⁰ Dane Urzędu Skarbowego dotyczą osób, które posiadają meldunek na terenie powiatu kutnowskiego. Należy wziąć pod uwagę fakt, że rozluźnienie przepisów meldunkowych w latach 80. XX w. spowodowało różnice pomiędzy liczbą ludności zameldowaną na danym obszarze a faktyczną liczbą jego mieszkańców. Największe różnice dotyczą ludności młodszych roczników wieku produkcyjnego. Skala tego zjawiska w zależności od obszaru może wynosić od kilku do nawet 20% jego mieszkańców. Wpływa ono niekorzystnie na możliwości wykorzystania źródeł statystycznych, zwłaszcza na małych obszarach, jakimi niewątpliwie są sołectwa (Śleszyński 2011). Dane pozyskane tą drogą mogą zawierać błędy wynikające z przyjętych definicji, adresu rejestracji oraz faktycznej lokalizacji firmy. Jednakże pozwalają zarazem w dużym stopniu uchwycić główne prawidłowości związane z codziennymi dojazdami (Śleszyński 2014).

Faktyczna liczba pracujących powiększona jest o część osób otrzymujących przychody z pozostałych tytułów, jednak trudno określić ich odsetek w tej grupie. Wśród osób pracujących są także pracownicy, którzy nie mają umów o pracę (tzw. praca na czarno). Według badań kwestionariuszowych osoby takie stanowią 6% wszystkich respondentów. Oznacza to, że tworzą niemałą grupę wśród dojeżdżających do pracy.

Przyjmując liczbę dojeżdżających do pracy jako liczbę osób osiągających przychody ze stosunku pracy, służbowego, spółdzielczego oraz z pracy nakładczej w 2013 r. na terenach wiejskich powiatu kutnowskiego do pracy dojeżdżało 10,8 tys. osób. Stanowiło to 38,9% mieszkańców terenów wiejskich w wieku produkcyjnym. W miastach do pracy dojeżdżało 54,4% mieszkańców w wieku produkcyjnym. Na terenie całego powiatu kutnowskiego liczba dojeżdżających do pracy wynosiła 31,5 tys. osób (tab. 8). Na podstawie tych danych można wysnuć wniosek, że skłonność mieszkańców terenów wiejskich do dojazdów do pracy jest mniejsza niż osób zamieszkujących miasta.

Tab. 8. Struktura pracujących na terenie powiatu kutnowskiego

Powiat kutnowski	Pracujący osiągający przychody:			
	ze stosunku pracy, służbowego, spółdzielczego, z pracy nakładczej	ze stosunku pracy, służbowego, z pracy wykonywanej osobiście	z działalności wykonywanej osobiście	razem
Miasto	21 200	24 398	6 887	52 485
Wieś	10 834	13 013	3 817	27 664
Łącznie:	32 034	37 411	10 704	80 149

Uwagi: ^a Grupa ta obejmuje osoby pobierające wynagrodzenia zasadnicze, wszystkich, pracujących w ramach podpisanej umowy o pracę, osoby zatrudnione na podstawie umowy o pracę nakładczą oraz otrzymujących wynagrodzenie ze stosunku służbowego, tj.: żołnierze zawodowi, funkcjonariusze Policji, Urzędu Ochrony Państwa, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej i Służby Celnej.

^b Są to przychody z tytułu wykonywania usług na podstawie umowy zlecenia lub umowy o dzieło, przychody uzyskane na podstawie umów o zarządzanie przedsiębiorstwem, kontraktów menedżerskich lub umów o podobnym charakterze. Do tej grupy wchodzi osoby należące do składu zarządów, rad nadzorczych, komisji lub innych organów stanowiących osoby prawne i inne; patrz *Ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych*, DzU, nr 80, poz. 350 ze zm. art. 13 pkt. 2 i 4–9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Skarbowego.

Według danych GUS obejmujących pracujących w przedsiębiorstwach zatrudniających powyżej 9 osób, w powiecie kutnowskim w 2012 r. było 20,5 tys. osób pracujących w gospodarce narodowej. Należy jednak pamiętać, że statystyka ta nie obejmuje zakładów, które zatrudniają mniej niż 9 osób, które stanowią większość w naszym kraju.

Porównując te dane z danymi z Urzędu Skarbowego różnica w liczbie osób pracujących wynosi 11 tys.

W 2006 r. Izba Skarbowa w Poznaniu przeprowadziła badanie przepływów ludności związane z zatrudnieniem. Źródłem danych były rekordy zgromadzone w systemie podatkowym bazy POLTAX. Celem badania było uzyskanie szacunkowych danych przedstawiających liczbę, natężenie i kierunki dojazdów do pracy osób zatrudnionych na podstawie stosunku pracy według stanu z dnia 31 grudnia 2006 r. Jako dojeżdżających traktowano pracowników najemnych, których gmina miejsca zamieszkania była inna niż gmina miejsca pracy. Według takiego źródła danych w powiecie kutnowskim dojeżdżało do pracy nieco ponad 4,3 tys. mieszkańców, w tym z terenów wiejskich jedynie 2,2 tys. osób (Kruszka 2010).

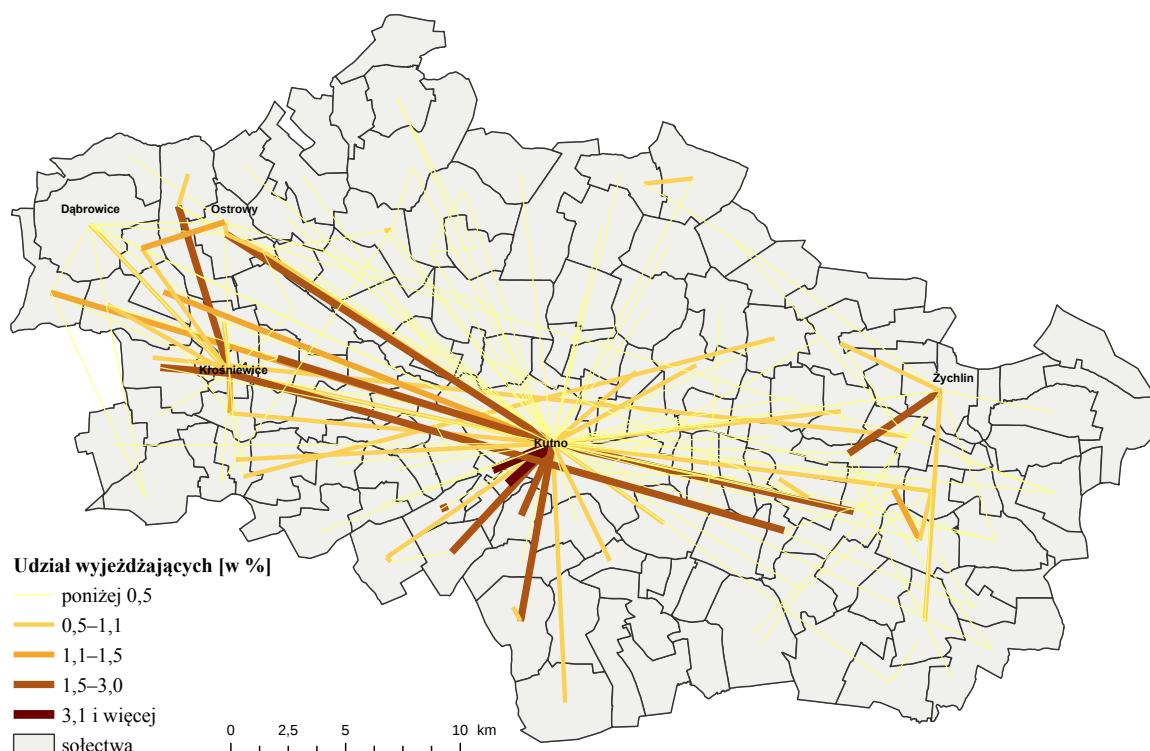
Według danych Urzędu Skarbowego w Kutnie, traktujących dojeżdżających jako osoby osiągające przychody ze stosunku pracy, służbowego, spółdzielczego, z pracy nakładczej, największa liczba dojeżdżających do pracy mieszkańców terenów wiejskich powiatu kutnowskiego mieszka w dwóch rodzajach sołectw. Pierwsze z nich to sołectwa położone w pobliżu miast, zwłaszcza Kutna. Powodem dużej liczby dojeżdżających z tej grupy sołectw jest lokalizacja w bliskim sąsiedztwie miasta. Sołectwa te, mimo położenia poza granicami administracyjnymi miast, są funkcjonalnie z nimi połączone, fizjonomia zabudowy nie ma charakteru wiejskiego. Ludność coraz częściej zmienia miejsce zamieszkania, tworząc w podmiejskich terenach osiedla nowoczesnych domów jednorodzinnych. Drugą grupę sołectw, z których wyjeżdża do pracy duża liczba mieszkańców, stanowią sołectwa oddalone od miasta, często są to miejscowości gminne. Niewystarczająca liczba miejsc pracy lub małe zarobki na lokalnym rynku pracy powodują zwiększenie grupy dojeżdżających do pracy (ryc. 21). Sołectwa, z których wyjeżdżała do pracy największa liczba osób, mają korzystne położenie komunikacyjne.



Ryc. 21. Odsetek osób w wieku produkcyjnym oraz liczba pracowników najemnych w sołectwach

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Skarbowego w Kutnie i BDL

Analiza macierzy dojazdów do pracy (na podstawie danych z własnych badań surveyowych) pozwala uchwycić główne kierunki oraz wielkości dojazdów do pracy mieszkańców z terenów wiejskich. Ponad 85% mieszkańców powiatu wybiera miejsce pracy zlokalizowane na terenie powiatu kutnowskiego. Najczęściej celem dojazdów do pracy jest Kutno. Do miasta powiatowego dojeżdżają łącznie 674 osoby. Największa liczba osób dojeżdża z sołectw podmiejskich oraz peryferyjnych, położonych w zachodniej części powiatu (ryc. 22). Głównie spowodowane jest to rozmieszczeniem miejsc pracy oraz małą liczbą dużych zakładów pracy w zachodniej części powiatu. Za pośrednictwem dojazdów pracowniczych Kutno powiązane jest z $\frac{1}{4}$ sołectw powiatu. Najmniejszy odsetek dojeżdżających do Kutna pochodzi z północnych terenów powiatu. Mieszkańcy powiatu kutnowskiego jako docelowe miejsce migracji pracowniczych wybierają głównie miasta położone na terenie swojego powiatu.



Ryc. 22. Rozkład przestrzenny dojazdów do pracy wewnątrz powiatu

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych

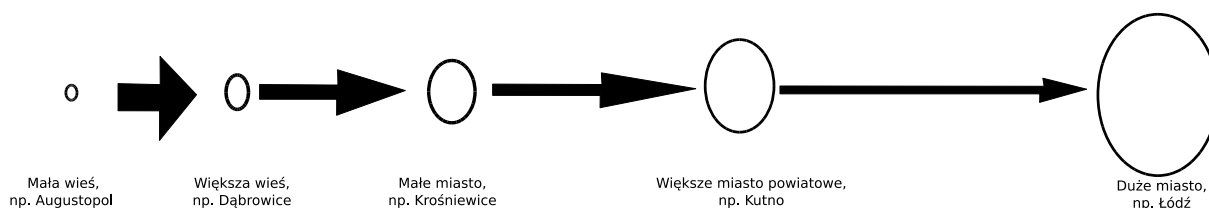
Poza dojazdami wewnątrz powiatu mieszkańcy jako miejsce docelowe wybierają również miasta położone poza obszarem powiatu. Jest to grupa 15% mieszkańców, którzy najchętniej wybierają pracę w aglomeracjach miejskich, w zasięgu których mieszkają. Najbliżej położoną aglomeracją, która skupia 4,5% wszystkich dojeżdżających mieszkańców jest Łódź. Można wyróżnić trzy obszary, z których najwięcej osób dojeżdża do Łodzi. Jest to miasto Kutno oraz sołectwa położone na południe od niego. Są to tereny dobrze skomunikowane z miastem wojewódzkim zarówno drogowo, jak i kolejowo. Drugim obszarem wyjazdów do Łodzi są sołectwa położone w zachodniej części powiatu, w pobliżu których biegnie droga krajowa nr 1. Ostatnim skupiskiem generującym zwiększone dojazdy do Łodzi są sołectwa zlokalizowane w pobliżu Żychlina.

4.2. Rozkład przestrzenny odległości

W literaturze przedmiotu pojawiło się wiele modeli wyjaśniających wpływ odległości na wielkość przemieszczeń ludności. Najczęściej stosowane są modele dedukcyjne oparte na prawach grawitacyjnych. Autorstwo tej koncepcji przypisuje się E. G. Ravensteinowi (1885), mimo że wcześniej została już sformułowana przez D. Lardnera (1850) oraz R. Ch. Careya (1858). T. Andersson (1897) stwierdził, że „rozmiary napływu odpowiednio maleją ze

wzrostem odległości geograficznej pomiędzy miejscem startu a metą” (cyt. za: T. Hagerstrand 1975, s. 112). Następny etap rozwoju modeli grawitacji nastąpił dzięki studiom G. K. Zipfa, J. Q. Stewarta i W. Warntza (Gawryszewski 1974).

Jedną z podstawowych prac z zakresu wpływu odległości na wielkość migracji było opracowanie G. Zipfa (1946), który próbował wyjaśnić ruchy ludności z jednego miasta do drugiego według zasady najmniejszego wysiłku. Zgodnie z teorią Zipfa, liczba osób migrujących z jednego miasta do drugiego jest funkcją odległości oddzielającej te miasta. Zdaniem autora pracochłonność oraz koszty potrzebne do pokonania większych odległości będą wzrastać wraz z przebytą odległością. Geografowie uznają, że tzw. *friction of distance* (tarcie odległości) wpływa na migracje ludności, co oznacza, że częstotliwość tych ruchów nie zmniejsza się wraz ze wzrostem odległości. Zależność ta znana jest jako *distance-decay* lub stosunek odwrotny odległości (ryc. 23). Duże miasta wywierają zwykle większy wpływ na liczbę osób migrujących, a więc teoria migracji powinna uwzględniać zarówno wielkość demograficzną miejsca docelowego, jak i samą odległość fizyczną.



Ryc. 23. Rozkład odległości według modelu Zipfa

Źródło: opracowanie własne na podstawie Zipf (1946)

Zjawisko etapowości ruchów migracyjnych polega na kilku ruchach z małych miejscowości wiejskich w kierunku większych osiedli miejskich. Jest to proces stopniowego przystosowania się do bardziej złożonych środowisk społecznych. W literaturze przedmiotu takie przemieszczenia stałe charakteryzują przepływy ludności obszarów wiejskich do kilku małych miasteczek (Muñiz 1981). Można jednak zapożyczyć tę prawidłowość do wyjaśnienia dojazdów do pracy ludności wiejskiej. Widoczna jest tu pewna etapowość dojazdów. Ludność z mniejszych wsi migruje do większego miasta, natomiast mieszkańcy tego miasta kierują się w stronę większego miasta, np. powiatowego.

Jednym z ważniejszych aspektów dotyczących badań dojazdów do pracy jest opisanie ich odległości oraz rozkładu. Zmiany zagospodarowania przestrzennego, motywy dojeżdżających, a także lokalizacja miejsc pracy oraz miejsc zamieszkania, zasadniczo warunkują dystans, jaki pokonują mieszkańcy powiatu kutnowskiego dojeżdżając do pracy.

Największą wartość poznawczą rozkładów odległości dojazdów do pracy miałyby odległości zmierzone na podstawie dokładnego adresu miejsca zamieszkania i miejsca pracy. Większość respondentów z obawy o brak anonimowości¹¹ nie podawała jednak dokładnego adresu. Odległości dojazdów do pracy zostały więc zidentyfikowane na podstawie miejscowości zamieszkania oraz dokładnego adresu miejsca pracy, a także nazwy zakładu pracy. Dysponując podkładem kartograficznym BDOT i oprogramowaniem ArcGis wyznaczono rzeczywiste odległości dojazdów do pracy na podstawie optymalnej drogi łączącej miejsce pracy i miejsce zamieszkania. Wyznaczone w ten sposób odległości dojazdów do pracy mogły posłużyć do weryfikacji subiektywnego czasu dojazdów do pracy podanego w kwestionariuszu.

Zwykle oraz skumulowane procenty struktury odległości dojazdów do pracy świadczą o przewadze krótkich dojazdów. Prawie połowa wszystkich dojazdów do pracy zamyka się w przedziale do 10 km. Największy udział w strukturze odległości tych dojazdów osiągają dojazdy w strefie od 0 do 5 km (25,4%) oraz od 5 do 10 km (także 25,4%). Jest to potwierdzenie jednego z praw migracji sformułowanego przez E. Ravensteina (1885), mówiącego o tym, że ludzie najczęściej przemieszczają się na krótkie dystanse.

Jedynie 9% dojazdów przekracza 40 km. Są to dojazdy długie, ukazujące istotny problem społeczno-ekonomiczny, gdyż są one męczące i uciążliwe. Pierwszy kwartyl wynosi 5 km, co oznacza, że 25% dojeżdżających mieszkańców powiatu kutnowskiego pokonuje codziennie odległość około 5 km. Wartość drugiego kwartyla, dzieląca dojeżdżających na dwie równe grupy, jest prawie o połowę większa i wynosi 9,83 km. Jedynie ¼ dojeżdżających do pracy pokonuje odległości większe niż 18,6 km. Wiele długich dojazdów łączy peryferialne sołectwa powiatu z stolicą regionu – Kutnem. Na terenie powiatu kutnowskiego widoczna jest także pewna prawidłowość dotycząca długich dojazdów. Im wyższy poziom wykształcenia, a co za tym idzie wyższe kwalifikacje zawodowe, tym dłuższe są odległości dojazdów do pracy (Gawryszewski 1989; Korcelli i in. 1992). Na obszarze powiatu prawidłowość tę potwierdzają długie dojazdy wykształconych mieszkańców powiatu do Łodzi czy Warszawy, kojarzone na ogół również z większymi zarobkami.

Rozkłady odległości dojazdów do pracy w literaturze przedmiotu szacowano za pomocą funkcji potęgowych typu Pareto (Gawryszewski 1974; Haynecs 1974; Gawryszewski, Potrykowska 1980) czy malejącej funkcji wykładniczej (Jagielski 1969). W przypadku

¹¹ Respondenci tłumaczyli, że na terenach wiejskich, słabo zurbanizowanych, możliwość zlokalizowania respondenta mogłaby być o wiele łatwiejsza niż na terenach gęsto zaludnionych.

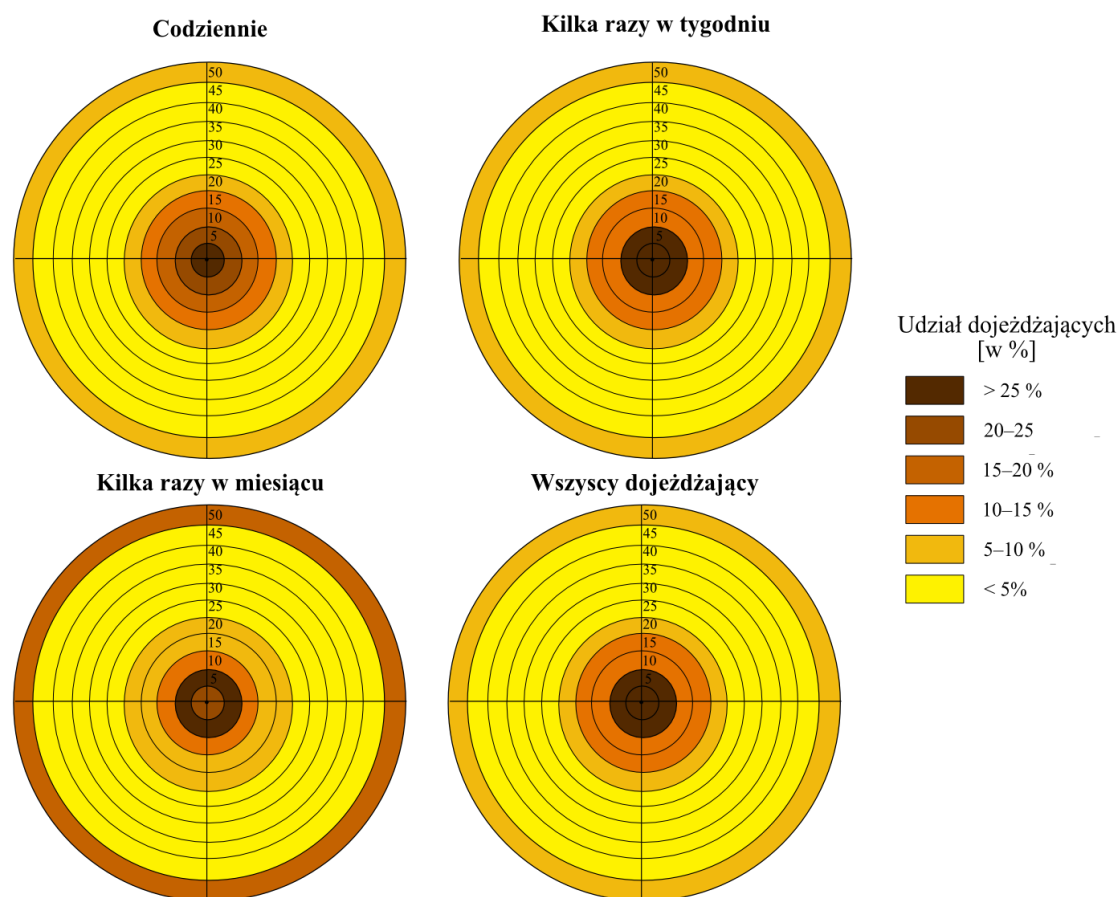
powiatu kutnowskiego najlepsze dopasowanie daje funkcja asymptotyczna wykładnicza malejąca, której równanie wynosi $y = 773,19e^{-0,487x}$.

Należy jednak wziąć pod uwagę fakt, że wśród badanych są zarówno osoby dojeżdżające codziennie, jak i takie, które dojeżdżają kilka razy w tygodniu czy miesiącu. W takiej sytuacji dłuższe dojazdy do pracy nie są już tak uciążliwe i męczące. W grupie 1307 respondentów, aż 78% to osoby dojeżdżające do pracy codziennie. Respondenci dojeżdżający do pracy kilka razy w tygodniu stanowią grupę 18%, dojeżdżający zaś kilka razy w miesiącu jedynie 3,9%. Wśród osób dojeżdżających do pracy codziennie prawie 80% pokonuje odległość do 20 km. W tej grupie dojeżdżających wartości wskaźnika odległości stopniowo maleją – wraz ze wzrostem odległości. Wpływ odległości na wielkość przemieszczeń uwzględniają modele oparte na prawach grawitacji. Zgodnie z jednym z nich, zaproponowanym przez T. Andersson (1897) „rozmiary napływu odpowiednio maleją ze wzrostem odległości geograficznej pomiędzy miejscem startu a metą” (Gawryszewski 1974, s. 17, na podstawie: Hagerstrand 1975). Nieco inaczej sytuacja wygląda w grupie osób, które dojeżdżają do pracy kilka razy w tygodniu lub miesiącu. W przypadku odległości do 15 km procent osób dojeżdżających, podobnie jak w grupie osób dojeżdżających codziennie, wzrasta, jednak widoczny jest większy udział osób które dojeżdżają na większe odległości, dochodzące nawet do ponad 100 km (tab. 9; ryc. 24).

Tab. 9. Rozkład rzeczywistych odległości dojazdów do pracy

Dojeżdżający	Odległość dojazdów [w km]											
	0–5	5–10	10–15	15–20	20–25	25–30	30–35	35–40	40–45	45–50	50	razem
Codziennie	liczebność	262	247	153	131	95	40	9	6	4	9	65
	%	25,7	24,2	15,0	12,8	9,3	3,9	0,9	0,6	0,4%	0,9	1021
Kilka razy w tygodniu	liczebność	59	71	24	26	16	7	4	3	2	3	20
	%	25,1	30,2	10,2	11,1	6,8	3,0	1,7	1,3	0,9	1,3	235
Kilka razy w miesiącu	liczebność	11	14	6	3	4	2	0	0	1	0	10
	%	21,6	27,5	11,8	5,9	7,8	3,9	0,0	0,0	2,0	0,0	51
Ogółem	liczebność	332	332	183	160	115	49	13	9	7	12	95
	%	25,4	25,4	14,0	12,2	8,8	3,7	1,0	0,7	0,5	0,9	1307

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych.



Ryc. 24. Struktura odległości do pracy

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych

Średnia arytmetyczna codziennych dojazdów do pracy wynosi 15,3 km, mediana zaś, czyli wartość środkowa, 10,3 km. Oznacza to, że obie te miary znajdują się w tym samym przedziale odległości, tj. 10–15 km. Kwartyłe odległości dojazdów dzielą zbiorowość na cztery identyczne części. Pierwszy kwartył, poniżej którego mieści się 25% odległości dojazdów, wynosi 4,9 km, odległość drugiego kwartyla jest większa o około 5 km i wynosi 10,1 km, co oznacza, że połowa dojazdów znajduje się w grupie poniżej 10,1 km, a połowa powyżej tej odległości. Liczba trzeciego kwartyla wynosi 18,1 km, co znaczy, że ¼ ogółu dojeżdżających pokonuje takie oraz większe odległości dojeżdżając do pracy.

W grupie osób dojeżdżających do pracy kilka razy w tygodniu średnia odległość dojazdów jest większa o 3 km, natomiast średnia odległość w przypadku dojeżdżających do pracy kilka razy w miesiącu jest większa aż o 13 km od średniej odległości dojeżdżających do pracy codziennie. Wartość trzeciego kwartyla, podobnie jak średnia, różni się w każdej z grup dojeżdżających. W grupie dojeżdżający codziennie 25% osób pokonuje odległości większe niż 18,1 km, w grupie dojeżdżających kilka razy w tygodniu wartość ta jest podobna i wynosi

18,3 km, natomiast wśród osób dojeżdżających kilka razy w miesiącu – 25,2 km. W przypadku codziennych dojazdów do pracy zachodzi mniejsza zmienność, dojeżdżający są mniej zróżnicowani ze względu na długość dojazdów do pracy niż dojeżdżający kilka razy w tygodniu i kilka razy w miesiącu. We wszystkich grupach widoczne jest także duże zróżnicowanie odległości, największe są w grupie osób dojeżdżających kilka razy w miesiącu (tab. 10).

Dojazdy do pracy determinuje rozkład przestrzenny zakładów pracy, w grupie osób dojeżdżających codziennie duże zróżnicowanie odległości dojazdów związane jest z dominacją dojazdów do Podstrefy Kutno będącej częścią Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która zatrudnia ponad 5000 osób. Jest to główne miejsce pracy dla mieszkańców powiatu. Poza tą strefą mieszkańcy powiatu wybierają jako miejsca docelowe dojazdów do pracy miasta powiatu kutnowskiego. Grupa osób dojeżdżających do pracy kilka razy w miesiącu pokonuje znacznie większe odległości, są to głównie osoby bardziej wykształcone, którym dłuższe dojazdy rekompensuje wyższa pensja i prestiż pracy.

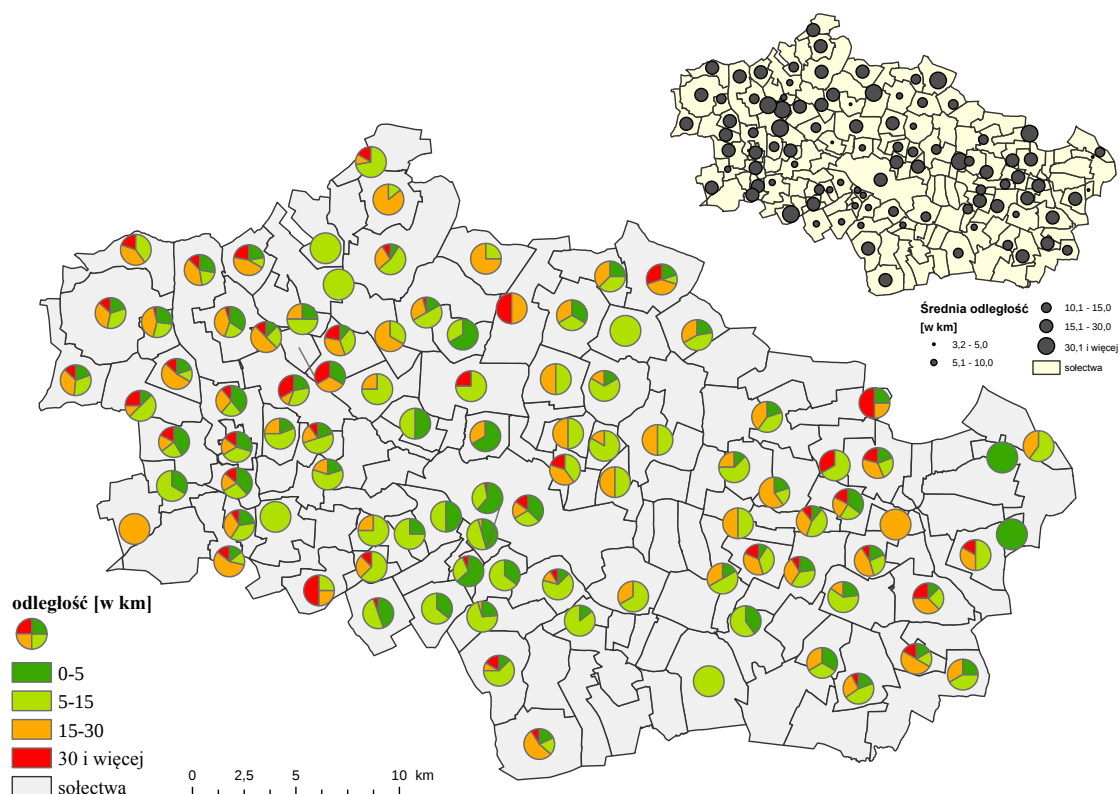
Tab. 10. Wskaźniki zróżnicowania struktury odległości dojazdów w grupach dojeżdżających

Nazwa parametru	Dojeżdżający – wskaźniki odległości [km]		
	codziennie	kilka razy w tygodniu	kilka razy w miesiącu
Średnia arytmetyczna	15,28	18,30	28,06
Mediana	10,3	8,70	10,20
Kwartyl pierwszy	4,9	5,03	6,01
Kwartyl drugi	10,1	8,7	10,2
Kwartyl trzeci	18,1	18,25	25,2
Odchylenie standardowe	17,74	26,81	40,45
Wskaźnik zmienności	172%	308%	309%
Skośność	0,8	1,1	1,3
Kurtoza	16,1	12,1	4,75

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych.

Przestrzenna struktura odległości dojazdów do pracy w powiecie kutnowskim jest silnie zróżnicowana w przekroju przestrzennym (ryc. 25). W strefie otaczającej miasta większość dojazdów nie przekracza 10 km. Dojazdy liczące ponad 30 km i więcej w tej strefie prawie nie występują. Głównie wynika to z bliskiego położenia ośrodków, cechujących się wyższą koncentracją działalności gospodarczej. W przestrzennej strukturze widoczna jest także podstrefa Kutno (zlokalizowana w południowo-zachodniej części Kutna). W sołectwach

położonych w jej pobliżu zauważalna jest dominacja krótkich odległości dojazdów do pracy, często nie przekraczających 5 km. Widoczna jest prawidłowość wzrostu dominacji dłuższych dojazdów wraz ze zwiększeniem odległości od Kutna. Dodatkowo w sołectwach peryferyjnych struktura odległości jest bardziej zróżnicowana niż w sołectwach okalających Kutno. Patrząc na rozkład struktury odległości można określić go ogólnie jako koncentryczny. Odstępstwa od tego układu stanowią sołectwa, które są położone w pobliżu lokalnych skupisk zakładów pracy, o niedużym zasięgu oddziaływania.



Ryc. 25. Struktura odległości dojazdów

Źródło: opracowanie własne

Wśród mieszkańców powiatu, którzy w swoim zawodowym życiu zmienili miejsce pracy, odległość pomiędzy miejscem zamieszkania a pracy znacząco spadła. Odległość do poprzedniego miejsca pracy wynosiła średnio 26 km. Obecnie zmniejszyła się o prawie połowę. Osoby te jako główny powód zmiany miejsca pracy podają wyższe dochody (42%), brak pracy w miejscu zamieszkania (13,5) oraz chęć samorealizacji (7%). Ponad 1/3 osób, które nie mieszkają na terenie powiatu kutnowskiego od urodzenia (tzw. allochtoni), podaje jako miejsce swojej pracy zakład mieszczący się na obszarze powiatu. Stąd zmiana miejsca zamieszkania może stanowić jedną z przyczyn zmiany odległości dojazdów do pracy w ich karierze zawodowej.

Ze względu na brak jednorodnej bazy źródłowej trudno jest porównywać średnie odległości dojazdów do pracy na terenach wiejskich w naszym kraju. Posługując się wynikami kilku badań można jednak zauważyć pewne podobieństwa, mimo różnic w wielkości, strukturze przestrzennej czy metodyce badań odległości dojazdów.

Brak statystyki w zakresie dojazdów do pracy utrudnia porównywanie jakichkolwiek badań. W roku 2008 Ośrodek Statystyki Miast Urzędu Statystycznego w Poznaniu przeprowadził badania dojazdów do pracy na podstawie danych urzędów skarbowych, w efekcie otrzymano informacje dotyczące przemieszczeń pracowniczych dla terenu całego kraju. Mimo pewnych ograniczeń w możliwościach wykorzystania wyników tych badań, było to pierwsze po 1989 r. całościowe opracowanie z zakresu dojazdów do pracy. Rozkład średniej odległości dojazdów¹² wskazuje na stosunkowo dużą liczbę dojazdów długich. Ponad 63% wszystkich dojeżdżających do pracy pokonywała odległość do 20 km, następne 23,2% pracujących pokonywało odległość od 21 do 50 km (Śleszyński 2012). Na terenie powiatu kutnowskiego dojazdy do 20 km stanowią około 77% wszystkich przemieszczeń. Natomiast odległość od 21 do 50 km na terenie powiatu pokonuje 15,6% ludności. Trudno jednak porównywać te badania, ponieważ odnoszą się one zarówno do terenów wiejskich, jak i miejskich, dodatkowo nieco inna jest metodyka obliczania odległości dojazdów.

Badania prowadzone w ośrodku poznańskim dotyczące dojazdów do pracy w układzie gminnym do zakładu Volkswagen Motor Polska w Polkowicach (woj. dolnośląskie) oraz Swedwood Polska w Chlastawie w gminie Zbąszynek (woj. lubuskie) wykazały, że średnia odległość między gminą zamieszkania pracowników dla Swedwood wyniosła 8,6 km, a dla Volkswagen Motor Polska – 15,8 km (2008 r.). Badania te można uznać za badania dojazdów do pracy z terenów wiejskich, ponieważ zakłady owe wpływają na rynki pracy regionów, w których się mieszczą (Matykowski, Tobolska 2009). Średnia arytmetyczna dojazdów do pracy w powiecie kutnowskim (15,2) zbliżona jest do dojazdów pracowników Volkswagen Motor Polska.

Jeszcze inne badania prowadzone były na terenie województwa podlaskiego. Dotyczyły one dojazdów do pracy do Białegostoku w 2005 r. Badaniu poddane zostały dojazdy do pracy z ośrodków gminnych do tego miasta, a więc można przyjąć, że dojazdy te odbywały się z terenów wiejskich. W strukturze odległości dojazdów w obu badaniach, pomimo różnic w wielkościach, widać kilka prawidłowości. Po pierwsze widoczny jest największy udział odległości dojazdów do 20 km. W początkowych przedziałach odległości

¹² Średnia odległość dojazdów do pracy uzyskana została poprzez zliczenie odległości między centroidami gminy miejsca zamieszkania i miejsca pracy.

udział dojeżdżających wzrasta, a następnie znacznie maleje. Widać także nieznaczny wzrost w najdłuższych odległościach (tab. 11). Krzywa rozkładu odległości ma mocno wydłużony profil. Związane jest to w dużej mierze z długimi dojazdami do ośrodków regionalnych, nierzadko nie są to dojazdy codzienne.

Ostatnie badania prowadzone były w 2013 r. dla aglomeracji poznańskiej. Według informacji pochodzących z wywiadów kwestionariuszowych (N = 2096) odległość dojazdów do pracy osób migrujących codziennie z powiatu poznańskiego wynosiła 17,6 km (Bul 2013). Jest to wartość większa o około 2,3 km od tej odnoszącej się do mieszkańców powiatu kutnowskiego. Jednym z głównych powodów większych różnic odległości dojazdów do pracy są procesy suburbanizacji zachodzące intensywnie na omawianym terenie oraz większa ranga ośrodka, jakim jest Poznań.

Tab. 11. Struktura odległości dojazdów do pracy w badaniach

Odległość dojazdów [w km]	Dojeżdżający [w %]		
	województwo podlaskie 2005 r.	powiat poznański 2013 r.	powiat kutnowski 2014 r.
0–20 km	58,3	45,8	77,0
20–30 km	17,6	25,11	12,5
30–40km	6,9	7,92	1,7
41–50 km	5,2	8,81	1,4
50 i więcej	12,0	12,33	7,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych.

4.3. Czas dojazdu

Odległości dojazdów do pracy poza atrybutem fizycznej odległości miejsca zamieszkania i miejsca pracy mają jeszcze istotny atrybut, jakim jest czas potrzebny na pokonanie odległości z domu do pracy. Określenie czasu dojazdów do pracy jest priorytetowe i ma duże znaczenie w wielu badaniach nad migracjami wahadłowymi (patrz. Lijewski 1967; Dziewulski 1966; Dzieciuchowicz 1979).

Zwykle przyjmuje się, że strefa intensywnych dojazdów do pracy zamyka się w granicach izochromy 45 min (m.in. Kitowski 1988; Stryjek, Warakomska 1980; Sakanishi 2006). W literaturze przedmiotu zaznacza się, że bez względu na kraj czy krąg kulturowy izochroma ta nie zmienia się (Rouwendaal, Nijkamp 2004). Czas poświęcony na migracje wahadłowe zależy zatem głównie od indywidualnych cech oraz zachowań pracowników. Dla dojeżdżających nie jest ważne, ile czasu poświęcą na podróż do pracy, z zastrzeżeniem, że czas ten nie przekroczy pewnej wartości krytycznej, która nazywana jest „krytyczną

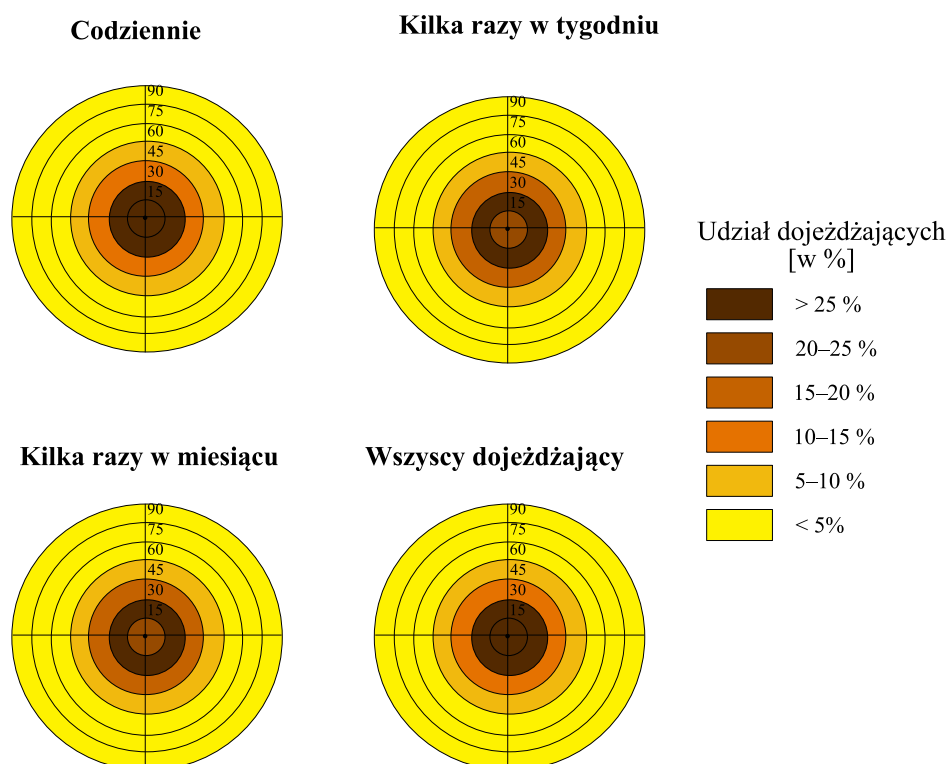
izochroną” (*critical isochrone*) lub maksymalnym tolerowanym czasem dojazdów. Należy jednak zauważyć, że po przekroczeniu tego czasu nasilenie dojazdów zmniejsza się, lecz zjawisko to nadal występuje. Wyznaczenie tej izochromy uwarunkowane jest wieloma czynnikami, m.in. wysokościami wynagrodzenia, kalkulacją kosztów dojazdów, ofertami pracy na lokalnym rynku pracy oraz na rynku potencjalnych dojazdów, a także osobistymi cechami dojeżdżających (Wiśniewski 2012). Za graniczną wartość codziennych dojazdów do pracy uznaje się zwykle izochromę 90 minutową (m.in. Smętowski 2005).

Według Kaczmarka (1978) całkowity czas podróży składa się z kilku składowych, do których należą: czas dojścia do przystanku, czas oczekiwania na środki komunikacji publicznej oraz czas przejazdu. Zgodnie z tą definicją respondenci zostali poproszeni o podanie całkowitego czasu dojazdu po pracy w jedną stronę (z uwzględnieniem wszystkich jego składowych). W opracowaniu czas dojazdu do pracy oszacowano wyłącznie na podstawie danych uzyskanych w badaniu kwestionariuszowym (N = 1336). Wartości podane przez respondentów są więc subiektywną oceną tego czasu. Badani podawali czas potrzebny na pokonanie trasy dom–praca w jedną stronę, bez wykonywania dodatkowych czynności, takich jak zakupy, odbieranie dzieci ze szkół i przedszkoli czy załatwiania innych spraw.

Średnia odległość dojazdów mieszkańców powiatu kutnowskiego do pracy w 2014 r. wynosiła 15,3 km, a średni czas dojazdu do pracy wynosił 30,4 min w jedną stronę. Pierwszy kwartył odległości sięga 15 min, co oznacza, że 25% mieszkańców poświęca do 15 min na dojazdy do pracy. Odległość drugiego kwartyla jest o 10 min większa i wynosi ona 25 min, czyli połowa dojazdów znajduje się w grupie poniżej 25 min, a połowa powyżej tej granicy. Trzeci kwartył równa się 35 min, znaczy to że ¼ ogółu dojeżdżających poświęca na dojazdy więcej niż 35 min. Średnie pozycyjne dojazdu do pracy nie różnią się znacząco od średniej klasycznej (mediana – 25 min, dominanta – 30 min). Wszystkie te miary prowadzą do wniosku, że dojazdy do pracy na terenie powiatu kutnowskiego silnie skupiają się w przedziale od 20–30 min. Oznacza to sporą uciążliwość dla dojeżdżających, wywołaną długotrwałymi dojazdami. Długie dojazdy do pracy odbywają się kosztem czasu poświęconego na inną aktywność fizyczną czy czas spędzony z rodziną (patrz. Riesman 1957; Lusawa 2011; Dzieciuchowicz 1979). Według brytyjskich badań Office for National Statistics optymalny czas dojazdu do pracy nie powinien przekraczać 30 min w jedną stronę. Dojazdy przekraczające tę wartość (niezależnie od wybranego środka transportu) wpływają na podwyższenie poziomu niepokoju i stresu, a także zwiększają ryzyko pojawienia się stanów depresyjnych oraz zmniejszają zadowolenie i satysfakcję z życia (Anxo i in. 2005).

W grupie osób dojeżdżających do pracy codziennie średni czas dojazdu do pracy wynosi 27,9 min. Mediana czasu to 20 min, co oznacza, że połowa respondentów nie przekracza czasu 20 min dojazdu do pracy. Wśród dojeżdżających kilka razy w tygodniu średni czas pokonania trasy dom–praca jest dłuższy o ponad 6,5 min i wynosi 34,75 min, mediana zaś – 30 min. Osoby dojeżdżające do pracy kilka razy w miesiącu na podróż poświęcają średnio aż 61 min, połowa z tych osób nie przekracza jednak 35 min. Wraz ze zmniejszaniem się częstotliwości dojazdów do pracy wzrasta czas podróży. We wszystkich przypadkach udział dojeżdżających powyżej 30 min maleje (ryc. 26).

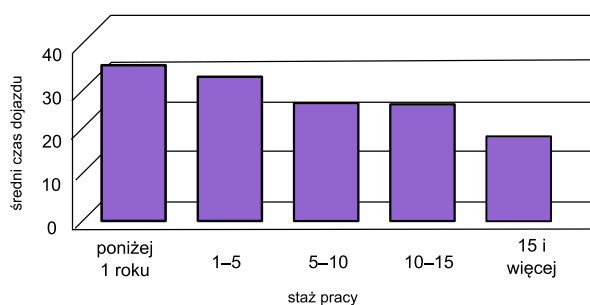
Pomimo że średni czas dotarcia do pracy nie przekracza 31 min, to jego wewnętrzna struktura jest silnie zróżnicowana. Duże zróżnicowanie struktury czasu potwierdza m.in. odchylenie standardowe, które wynosi aż 25,1 min oraz typowy obszar zmienności, mieszczący się w przedziale od 5 do 180 min. Należy jednak zauważyć, że na czas dojazdów do pracy na terenie powiatu wpływają osoby dojeżdżające do pracy na terenie miast (np. Kutno), jak i mieszkające na peryferiach powiatu, dojeżdżający głównie do miast zlokalizowanych na terenie powiatu, ale także poza powiat, do miast i dużych aglomeracji.



Ryc. 26. Struktura czasu dojazdu do pracy

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych

Dynamikę zmian zachodzących w czasie dojazdów pokazuje średni czas dojazdu do pracy według długości trwania dojazdów do aktualnego miejsca pracy. Pokazuje ona głównie, czy wybór miejsca pracy jest racjonalny ze względu na czas dojazdu. Większość osób pracuje w aktualnym miejscu pracy krótko (do 5 lat). Spowodowane jest to relokacją miejsc pracy oraz zmianą miejsc zamieszkania. Analizując średni czas dojazdu do pracy według stażu pracy można zauważyć, że osoby dojeżdżające od kilku lat do tego samego miejsca pracy, poświęcają więcej czasu na podróż niż osoby z dłuższym stażem pracy. Wraz ze wzrostem stażu pracy czas dojazdu do pracy skraca się (ryc. 27).



Ryc. 27. Średni czas dojazdu według stażu pracy dojeżdżających

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych

Osoby które w swoim życiu zawodowym kilka razy zmieniały miejsce pracy ($N = 173$) poświęcają obecnie na dojazdy więcej czasu niż w poprzednim miejscu pracy. Osoby te wybierają dłuższe dojazdy do miejsc, gdzie jest większa oferta miejsc pracy. Średni czas dotarcia do pracy w poprzednim miejscu zamieszkania wynosił 19 min, obecnie czas ten wydłużył się aż o 20 min. Główne powody zmiany miejsca pracy, to wyższe dochody (41% respondentów), brak pracy na lokalnym rynku (13%) oraz samorealizacja (7%).

Różnice przestrzenne czasu dojazdów widoczne są między dwoma grupami stref, tj. podmiejską i miejską a przejściową i peryferyjną¹³. W każdej z analizowanych stref największy odsetek dojeżdżających poświęca na dojazdy do pracy do 30 min. Prawidłowością jest także fakt, że większość mieszkańców pokonuje drogę do pracy w krótszych przedziałach czasowych. W strefie przejściowej i peryferyjnej zauważyć można większy udział dojazdów trwających od 30 do 60 min (tab. 12). Średni czas dojazdu w strefie podmiejskiej wynosi 25

¹³ Typologia sołectw została przeprowadzona na podstawie podejścia lokalizacyjnego. Wykorzystano zasadę kontinuum miasto – wieś, pozwalającą wyróżnić miasta i ich strefy oddziaływania (Bański 2014). Kryterium porządkującym sołectwa była odległość od miasta. Wyróżniono cztery strefy, tj.: miasta (Kutno, Krośnice, Żychlin), strefę podmiejską (sołectwa otaczające miasta), strefę przejściową oraz peryferyjną.

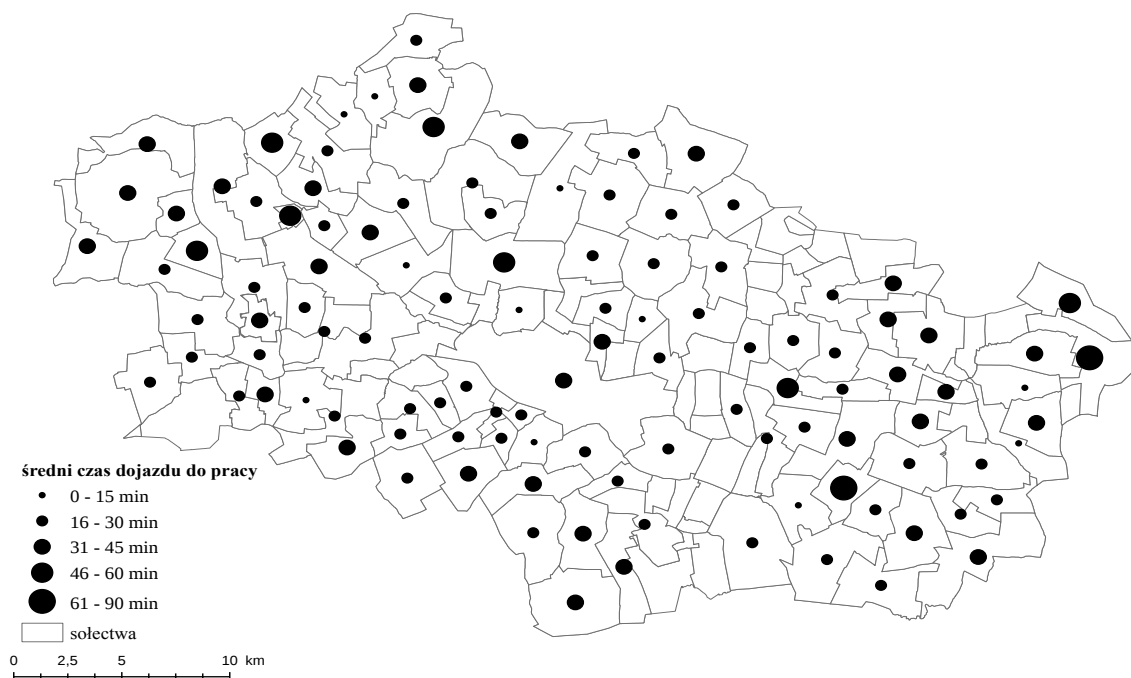
min i jest mniejszy o 5 min od średniego czasu w mieście. Jest to głównie wynikiem zwiększonego ruchu miejskiego, szczególnie w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, w Kutnie. W strefie przejściowej średni czas dojazdu wydłuża się do 31 min. Strefa peryferyjna różni się jedynie o minutę od strefy przejściowej.

Tab. 12. Czas dojazdu według stref zamieszkania dojeżdżających

Strefa	Czas [w min]							Razem
	do 15	15–30	31–45	46–60	61–75	76–90	powyżej 91	
Miasto	6,1%	7,7%	1,6%	1,0%	0,4%	0,4%	1,3%	18,6%
Strefa podmiejska	7,8%	12,6%	2,2%	0,6%	0,4%	0,2%	0,4%	24,3%
Strefa przejściowa	7,6%	13,5%	5,0%	2,7%	0,1%	1,0%	0,8%	30,8%
Strefa peryferyjna	7,9%	10,1%	3,8%	2,7%	0,7%	0,5%	0,7%	26,3%
Ogółem:	29,4%	44,0%	12,6%	7,0%	1,6%	2,1%	3,2%	100,0%

Źródło: opracowanie własne.

Rozkład średniego czasu poświęcanego na dojazdy do pracy jest zróżnicowany przestrzennie. Wartości średniej układają się koncentrycznie w stronę centrum powiatu. W miarę oddalania się od Kutna czas dojazdu do pracy wzrasta. Rejony peryferyjne, szczególnie w zachodniej, południowej i wschodniej części powiatu, cechują dojazdy długotrwałe. W dojazdach ludności mieszkającej w pobliżu Kutna oraz na północny-wschód od niego dominują dojazdy krótsze. Im bliżej granic Kutna, tym czas dojazdu maleje (ryc. 28).



Ryc. 28. Przestrzenny rozkład średniego czasu dojazdów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych

Dokonując analizy czasu dojazdów do pracy nie sposób pominąć zagadnienia czasu przebywania poza domem. Dla większości dojeżdżających osób czas ten związany jest nie tylko z pracą zarobkową i dojazdem do pracy, ale również z innymi czynnościami, takimi jak zakupy czy korzystanie z usług. Wyniki przeprowadzonych badań dowodzą, że większość osób przebywa poza domem od 6 do 11 godzin. Jedynie w przypadku 9% badanych jest to więcej niż 13 godzin¹⁴. Mieszkańcy powiatu przebywają dłużej poza miejscem zamieszkania niż mieszkańcy miast. Spowodowane jest to brakiem dostępu do niektórych usług w miejscu ich zamieszkania.

Badając migracje wahadłowe istotne jest także ustalenie, jak często mieszkańcy danego obszaru dojeżdżają do pracy. Istnieje wiele definicji charakteryzujących te dojazdy, jednak żadna z nich nie konkretyzuje w istotny sposób tej częstotliwości. Definicja przytoczona przez Jagielskiego (1974, s. 258) mówi, że dojazdy do pracy to „*regularne i powtarzające się przemieszczenia pomiędzy miejscem zamieszkania a miejsce pracy*”. Nie precyzuje ona częstości, mówi się jedynie o regularności. Jak podkreśla autor definicji, przemieszczenia takie odznaczają się częstotliwością co najmniej tygodniową. Wyniki badań ankietowych pokazują, że ponad 78% dojeżdżających pracuje w systemie 5-dniowym. Kilka razy w tygodniu pracuje 17% respondentów. W tej grupie osób większość pracuje mniej niż 5 dni. Natomiast pozostała, licząca 5% grupa pracuje kilka razy w miesiącu. Osoby, które pracują kilka razy w tygodniu bądź miesiącu stanowią większą grupę wśród mieszkańców terenów wiejskich. Głównie jest to związane z pracą w rolnictwie. Rzadsze dojazdy do pracy są zwykle dłuższe.

Problematyka czasu poświęcanego na dojazdy do pracy na terenach wiejskich poruszana była w kilku publikacjach. W większości są to opracowania dotyczące dojazdów do pracy mieszkańców terenów wiejskich w kontekście strefy obsługi miast lub obszarów metropolitalnych. Niemniej jednak można w pewien sposób porównać czas dojazdu i jego strukturę.

Średni czas dojazdu w powiecie poznańskim i kutnowskim nieco się różni. W powiecie poznańskim największa grupa badanych osób dojeżdża do miejsca pracy w ciągu 15–45 minut (Bul 2013). Mieszkańcy powiatu kutnowskiego zazwyczaj na dojazdy do pracy tracą od 15 do 30 min. Różnice te wynikają zwłaszcza z trudności komunikacyjnych oraz większej rangi obsługi Poznania jako miasta.

¹⁴ W tej grupie mieszczą się także osoby, które dojeżdżają do pracy kilka razy w tygodniu czy miesiącu a ich praca nierzadko wykonywana jest w wymiarze 24h/48h.

Inne badania, których celem była analiza współczesnych dojazdów do pracy w aglomeracji Rzeszowa wykazują, że średnia trwania dojazdu do Rzeszowa wynosi prawie 22 min. Jest to wartość mniejsza o 6 min od średniego czasu dojazdu do pracy w powiecie kutnowskim. Rzeszów, podobnie jak Kutno (główny kierunek dojazdów), jest regionalnym ośrodkiem wzrostu. Kutno leży w strefie wpływu aglomeracji łódzkiej i warszawskiej, a Rzeszów jest największym ośrodkiem dojazdów do pracy w Polsce wschodniej (Polak 2013).

Badanie, któremu poddane zostały dojazdy do pracy z ośrodków gminnych do Białegostoku wykazało, że średni czas dojazdu był o 5 min dłuższy niż czas podróży do pracy mieszkańców powiatu kutnowskiego. Jednak dojazdy badane przez Wiśniewskiego (2013) dotyczyły całego województwa podlaskiego, a nie powiatu jak w przypadku niniejszych badań.

Inne opracowanie przeprowadzone przez Instytut Ekonomiki, Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej w ramach projektu badawczego pt.: „Procesy przekształceń strukturalnych w wiejskiej społeczności i chłopskim rolnictwie” odnosi się do terenów wiejskich. Jednym z poruszanych zagadnień są dojazdy do pracy mieszkańców terenów wiejskich. W makroregionie środkowo-wschodnim, do którego zaliczany jest powiat kutnowski, średni czas podróży do pracy wynosi 21 min. Są to dane dla 2011 r., należy jednak zauważyć, że makroregion jest nieporównywalnie większym i bardziej zróżnicowanym obszarem (Chmieliński 2013).

4.4. Kierunki dojazdów

Przestrzenny rozkład kierunków dojazdów do pracy jest jednym z głównych elementów identyfikacji powiązań funkcjonalno-przestrzennych, znając kierunki i odległości dojazdów można bowiem określić zasięg oraz formę przestrzennego oddziaływania miasta powiatowego. Uchwycenie relacji oraz powiązań przestrzennych pomiędzy jednostkami jest kluczowym elementem przy delimitacji obszarów funkcjonalnych (Kaczmarek, Miłucha 2012). Dojazdy do pracy, ich wielkość oraz kierunek, należą często do ważniejszych kryteriów delimitacji takich obszarów (Pacione 2001).

Struktura kierunków dojazdów do pracy w skali całego powiatu kutnowskiego, podobnie jak struktura odległości i czasu, jest wewnętrznie zróżnicowana. Niedużą przewagę dojazdów do pracy stanowią te w kierunkach od północno-wschodniego do południowo-wschodniego oraz zachodnie. Kierunki te związane są z położeniem gmin wiejskich, dla których głównym kierunkiem dojazdu jest Kutno. Małą liczbą dojazdów cechują się kierunki południowe i zachodnie (tab. 13). W skali powiatu kierunki dojazdów są bardzo rozproszone,

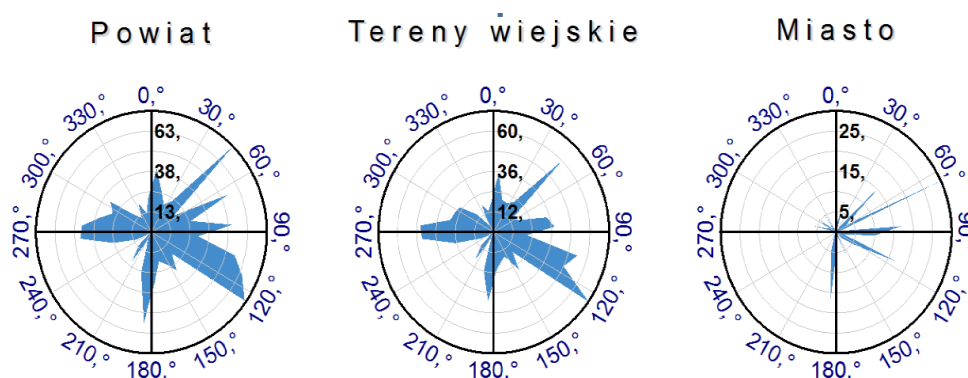
co jest głównie wynikiem położenia rejonów zamieszkania osób dojeżdżających do pracy oraz rozmieszczenia miejsc pracy.

Tab. 13. Rozkład kierunków dojazdów

Kąt położenia dojazdów (w stopniach)	Dojeżdżający		
	częstość	procent ważnych	procent skumulowany
0–30	87	7,8	7,8
30–60	116	10,4	18,2
60–90	137	12,3	30,4
90–120	153	13,7	44,1
120–150	123	11,0	55,1
150–180	72	6,4	61,6
180–210	94	8,4	70,0
210–240	29	2,6	72,6
240–270	84	7,5	80,1
270–300	112	10,0	90,2
300–330	61	5,5	95,6
330–360	49	4,4	100,0
Ogółem	1 117	100,0	

Źródło: opracowanie własne.

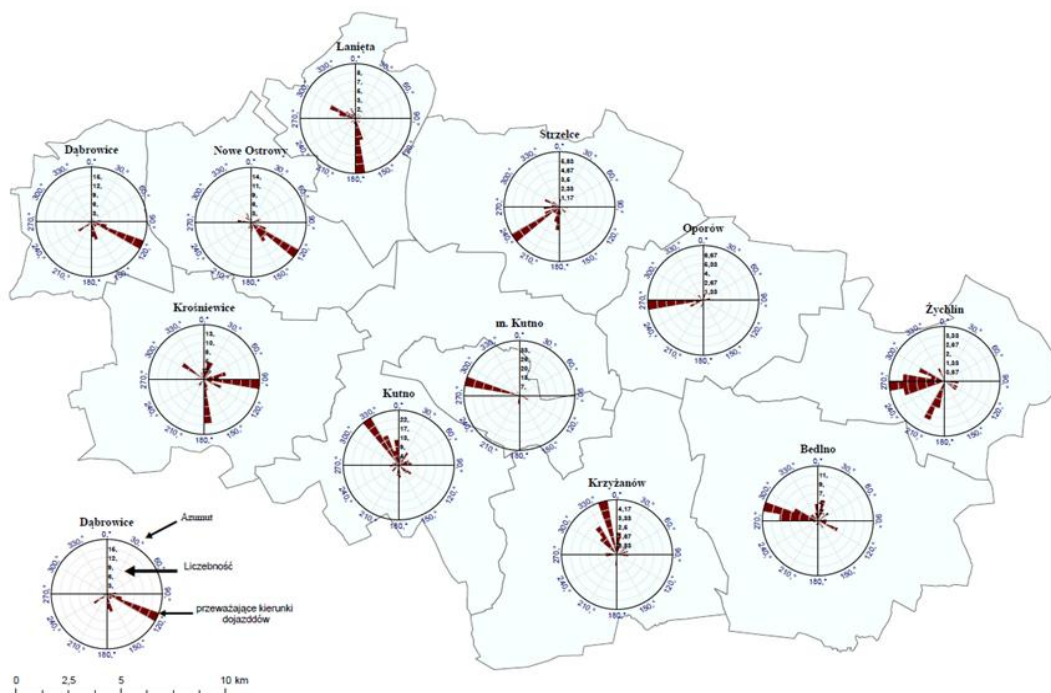
Rozkład kierunków dojazdów jest zróżnicowany wewnętrznie. Największa liczba dojeżdżających mieszkańców terenów wiejskich podróżuje w kierunku południowo-wschodnim (21,5% dojeżdżających) oraz zachodnim i zachodnio-północnym (20,1%). Jest to przede wszystkim wynikiem położenia Kutna w centrum powiatu oraz większej liczby sołectw w zachodniej i wschodniej części powiatu (ryc. 29). Kierunek wektora wypadkowego to $152^{\circ}42'$. Odchylenie kątowe wynosi aż $72,6^{\circ}$. Wynika z tego, że wyznaczony kierunek wektora wypadkowego nie ma żadnej wartości poznawczej ze względu na duże rozproszenie kierunków dojazdów.



Ryc. 29. Rozkład kierunków dojazdów do pracy na obszarze powiatu kutnowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych

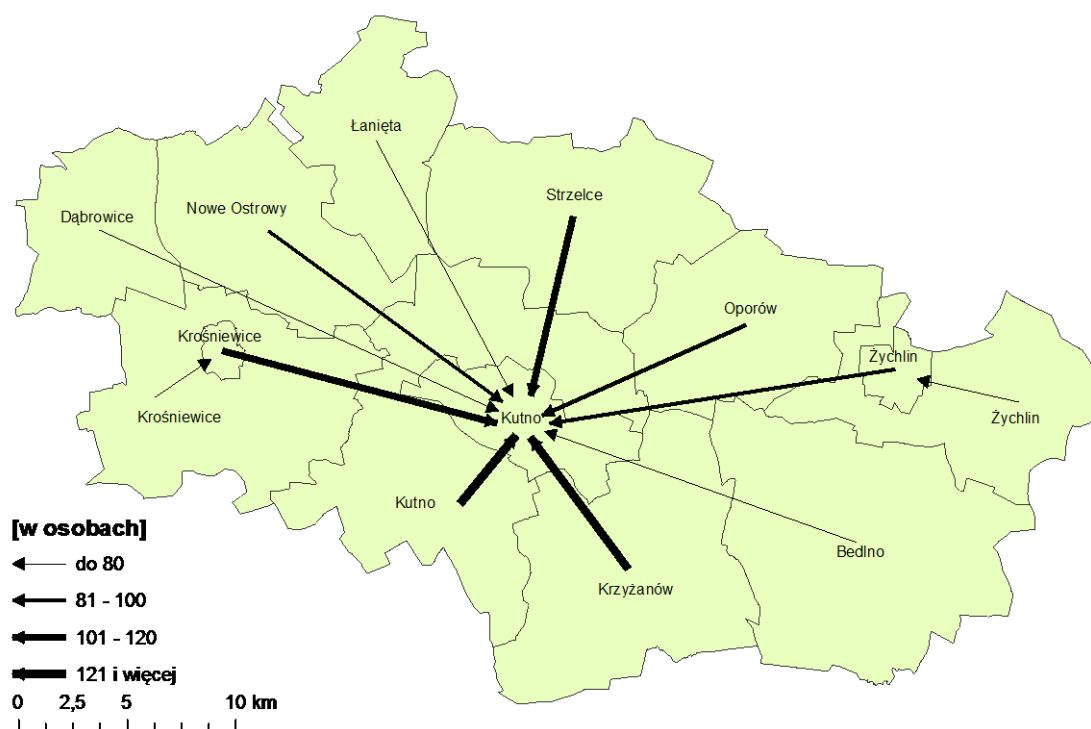
Powiat kutnowski charakteryzuje dobra dostępność przestrzenna oraz komunikacyjna, mimo to kierunki wyjazdów do pracy jego mieszkańców nie różnicują się we wszystkich dostępnych kierunkach. W literaturze przedmiotu podkreśla się fakt, że w takim przypadku dojeżdżający z obszarów wiejskich skłaniają się do wybierania rynków pracy cechujących się najwyższą koncentracją działalności gospodarczych (Krugman, Venables 1995). W przypadku powiatu kutnowskiego rolę takiego rynku odgrywa miasto powiatowe – Kutno. Potwierdzają to również badania przepływu ludności (ryc. 30).



Ryc. 30. Dominujące kierunki dojazdów do pracy w gminach powiatu kutnowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych

Według badań przeprowadzonych przez Urząd Statystyczny w Poznaniu, opartych na bazie danych POLTAX, ogólne kierunki przemieszczeń pracowniczych w powiecie kutnowskim koncentrują się w Kutnie. Można zauważyć prawidłowość, zgodnie z którą głównym kierunkiem dojazdów dla mieszkańców gmin wiejskich w powiecie jest miasto powiatowe, natomiast dla części gmin miejsko-wiejskich miasta położone w ich pobliżu. Najwięcej dojeżdżających do Kutna mieszka w gminie Krośnice, gminie wiejskiej Kutno oraz gminach Krzyżanów i Strzelce (ryc. 31). Badania te pomijają jednak znaczną grupę mieszkańców powiatu, którzy dojeżdżając do pracy nie przekraczając granic administracyjnych gmin.



Ryc. 31. Przestrzenny rozkład kierunków dojazdów na obszarze powiatu kutnowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Poznaniu

Przeprowadzone przez autorkę badania dojazdów do pracy w powiecie kutnowskim potwierdzają wyniki badań Urzędu Skarbowego w Poznaniu. Poświadczają rolę jaką odgrywa w dojazdach do pracy Kutno. Miasto powiatowe stanowi dla 41% dojeżdżających główny kierunek przemieszczania się. Wliczając do tego Skłęczki, dzielnicę położoną na wschodnim krańcu miasta okazuje się, że dojazdy do Kutna stanowią przeważający kierunek wyjazdów mieszkańców powiatu (52%).

W celu wybrania głównych elementów struktury wyjazdów do pracy zastosowano metodę K. Doi. W powiecie kutnowskim w strukturze tej dominującymi ośrodkami pracy dla mieszkańców powiatu kutnowskiego są miasto Kutno (41%), Kutnowska Podstrefa Ekonomiczna zlokalizowana w Skłęczkach (10,5%), Krośniewice (6,6%) oraz Łódź (4,2%)¹⁵. Zastosowanie w dojazdach do pracy znalazła reguła kolejności i wielkości zaproponowana przez G. K. Zipfa (1949). Zgodnie z nią można zauważyć, że wraz ze

¹⁵ Jest to procedura polegająca na wyodrębnieniu dominujących w strukturze elementów. Narzędzie to opiera się na pojęciu wariancji. Jest uznawane za najbardziej poprawną statystycznie i jednocześnie najszybszą metodę wyznaczenia elementów dominujących w strukturze (Runge 2007).

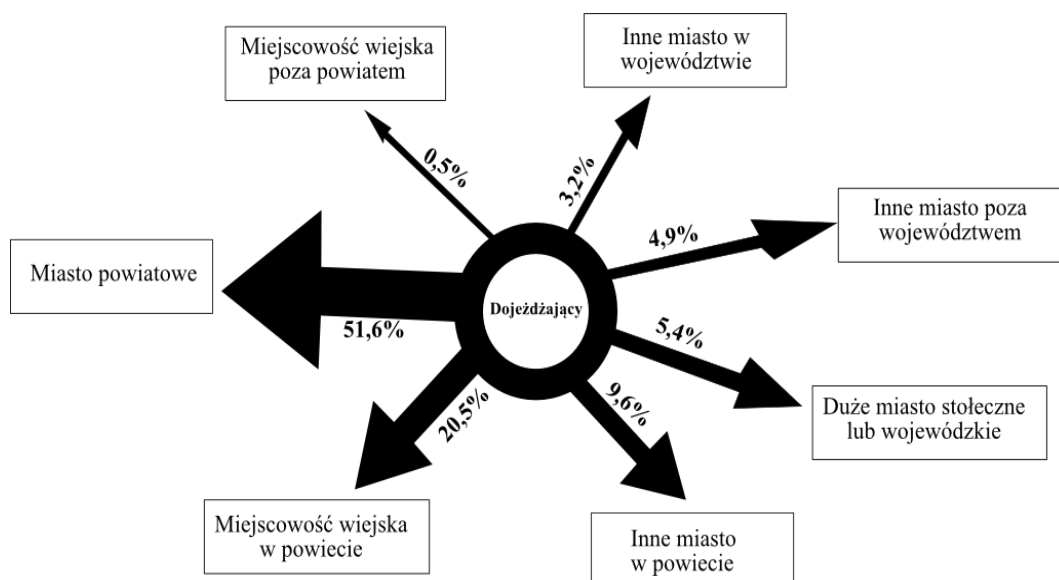
wzrostem rangi miasta w hierarchii osadniczej i jego wielkości skala dojazdów do pracy nasila się.

Mieszkańcy miast położonych na terenie powiatu dojeżdżają do pracy głównie w granicach administracyjnych swoich miast oraz do Kutna. Widoczna jest także prawidłowość, zgodnie z którą mieszkańcy Żychlina i Krośniewic dojeżdżają do miasta powiatowego, natomiast mieszkańcy Kutna wybierają jako kierunek swojej podróży teren własnego miasta (56,6%) oraz miasto wojewódzkie (10%). Mechanizm ten wyjaśnia neoklasyczne podejście w ekonomii, skłaniające się ku siłom rynkowym jako głównym czynnikom migracji wahadłowych. Dojazdy do pracy stanowią pewien mechanizm równoważący niewątpliwe dysproporcje społeczno-ekonomiczne lub nierówności na rynku pracy. Regiony lepiej rozwinięte (miasta, aglomeracje) są atrakcyjnym rynkiem pracy dla terenów słabiej rozwiniętych, np. tereny miejskie poprzez oferowanie wyższych dochodów. Model Todaro mówi o tym, że decyzja dotycząca dojazdów do pracy jest rezultatem przeciwstawienia dochodów realnych (uzyskiwanych dotychczas na miejscu) oraz dochodów oczekiwanych (w przyszłym miejscu pracy). Stąd miasta i większe ośrodki, jako miejsca oferujące wyższe zarobki, stanowią atrakcyjny kierunek dojazdów do pracy (Hazans 2004).

Migracje pracownicze mieszkańców powiatu kutnowskiego są wynikiem funkcjonowania rynku pracy w Kutnie. Największy wpływ na jego obecny kształt miały procesy kapitałowe, jakie nastąpiły po 1989 r., związane ze zmianą ustroju społeczno-gospodarczego. Nie bez znaczenia była także akcesja Polski do Unii Europejskiej. Miasto stało się magnesem przyciągającym inwestycje polskie i zagraniczne, co przełożyło się na wzrost liczby miejsc pracy, a w konsekwencji na dojazdy pracownicze. Dodatkowo miasto ma dogodne położenie komunikacyjne zarówno drogowe, jak i kolejowe. Kutno leży w pobliżu skrzyżowania głównych szlaków komunikacyjnych Polski. Budowa autostrady i zjazdu w Kutnie były przyczyną rozbudowy dzielnicy przemysłowej Skłęczki, której część stanowi Kutnowski Park Agro-Przemysłowy. Jest to dynamicznie rozwijająca się strefa, generująca dużą liczbę miejsc pracy. Łódzka Specjalna Strefa Ekonomiczna, do której należy Podstrefa Kutno, oceniona została przez inwestorów jako najlepsza w Polsce pod względem oferty inwestycyjnej (*Specjalne Strefy Ekonomiczne* 2012).

Ponad 82% mieszkańców powiatu kutnowskiego jako miejsce pracy podaje miejscowość położoną na terenie tego powiatu. Jedynie 18% wyjeżdża do pracy poza jego granice, jednak głównie w województwie łódzkim (ryc. 32). Wynika z tego, że miasta stanowią najatrakcyjniejszy rynek pracy dla ludności sąsiadującej z nimi lub dalej oddalonej, ale dobrze skomunikowanej. Potwierdza to zasadę, zgodnie z którą małe miasta mają istotne

znaczenie jako rynki pracy dla otaczających je terenów wiejskich. Jest to szczególnie widoczne na przykładzie powiatu kutnowskiego, który jest powiatem typowo rolniczym, oddalonym od obszarów funkcjonalnych, ze stosunkowo rzadką siecią miejską (Czarnecki 2013). Ze względu na peryferyjne położenie powiatu w województwie łódzkim, grupa miast położonych na terenie innych województw stanowi ważny kierunek wyjazdów do pracy.



Ryc. 32. Modelowe ujęcie kierunków i natężeń dojazdów do pracy w powiecie kutnowskim

Źródło: opracowanie własne

4.5. Rozkład odległościowo-kierunkowy

W celu zbadania rozkładu odległościowo-kierunkowego dojazdów do pracy wykorzystano analizę wektorową¹⁶. Każdy dojazd do pracy ma atrybuty fizyczne w postaci długości (przebytej drogi) oraz kierunku dojazdów (azymut), dlatego też zastosowanie do opisu przestrzennej struktury dojazdów znajduje metoda wektorowa (Potrykowska 1983). Zastosowanie tej metody pozwala także na ocenę stopnia kierunkowej oraz odległościowej nierównomierności rozmieszczenia dojazdów do pracy z poszczególnych sołectw (Jagielski 1969).

Szczególnie interesujący wydaje się przebieg wektorów wypadkowych dojazdów do pracy w sołectwach położonych w sąsiedztwie granic administracyjnych powiatu. Mieszkańcy tych obszarów kierują się głównie poza obszar powiatu (ryc. 33). W północno-zachodniej części, w gminie Łanięta, mieszkańcy dojeżdżają na krótkie odległości poza powiatem (np. sołectwa: Witoldów, Wilkowie, Rajmundów). Jest to efekt bliskiego

¹⁶ Analiza wektorowa wykorzystywana była już wcześniej przez Dzieciuchowicza 1979; Jagielskiego 1969 czy Potrykowską 1983 do analizy rozkładu odległościowo-kierunkowego.

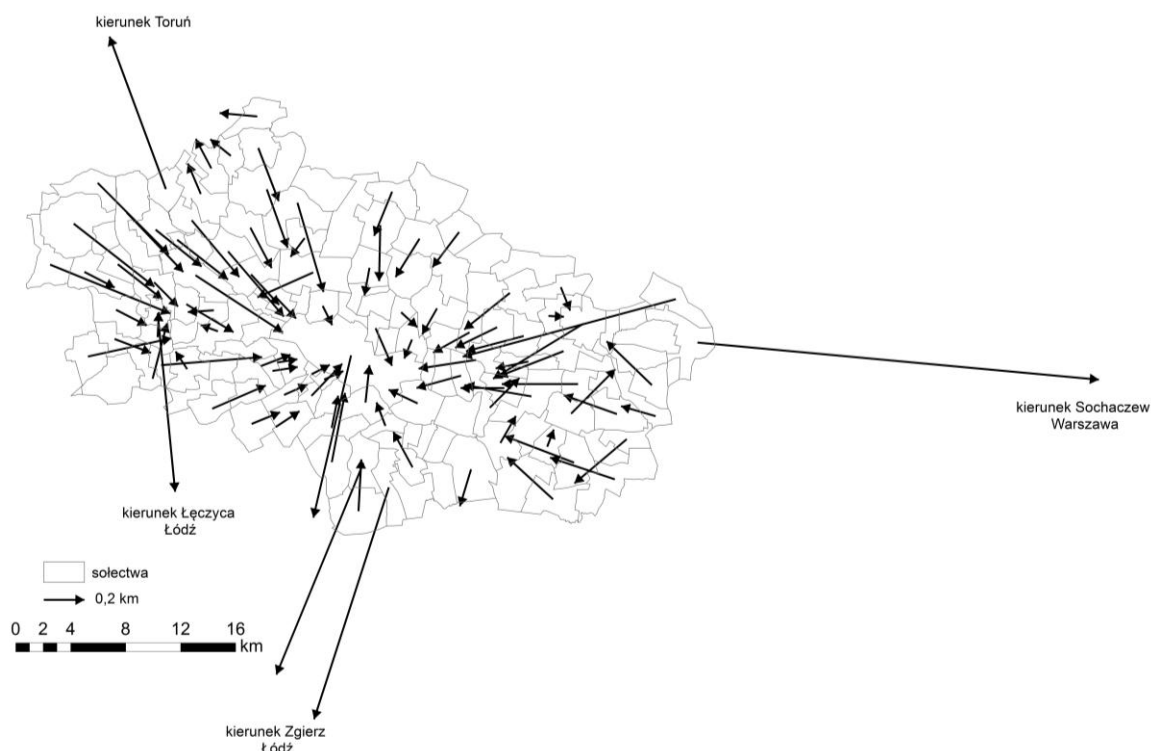
sąsiedztwa miasta Lubienia Kujawskiego. Miasto oferuje dużą liczbę miejsc pracy dzięki powstałym na terenie gminy terenom inwestycyjnym. Inaczej sytuacja wygląda w zachodniej części powiatu. Przykładem może być sołectwo Chochółów, którego mieszkańcy kierują się głównie w stronę Warszawy. Umożliwia to bliskie sąsiedztwo drogi krajowej oraz linii kolejowej.

Można zauważyć dośrodkowy typ dojazdów do pracy w strefie podmiejskiej oraz przejściowej. Kierunki tych dojazdów prowadzą w stronę miasta powiatowego. Zaburzenia tego układu występują jedynie w sołectwach położonych w bliskiej odległości od miasta Krośniewice oraz Żychlin, które stanowią rynek pracy dla otaczających je terenów. Spotkać można także sołectwa o dojazdach typu odśrodkowego. Wiążą one peryferyjne sołectwa z miejscami pracy w miastach, które oddziałują na sołectwa leżące w tej strefie.

Sołectwa położone w południowej części powiatu ciążą w kierunku południowym. Jest to wynik oddziaływania rynku pracy Łodzi oraz dogodnego połączenia komunikacyjnego tych obszarów ze stolicą województwa (m.in. duża częstotliwość kursów prywatnych przewoźników).

W części południowo zachodniej występuje także typ dojazdów krzyżujących się, o nieuporządkowanym układzie kierunków. Część z nich zmierza w kierunku Żychlina, natomiast inne ciążą w stronę Kutna.

Wraz z oddalaniem się od centrum powiatu struktura odległości i kierunków ulega stopniowej zmianie. Dojazdy do pracy wydłużają się, jednocześnie wykształca się coraz wydatniej typowy kierunek dojazdów. Widoczne jest to w zachodniej części powiatu.



Ryc. 33. Wektory wypadkowe kierunków i odległości dojazdów do pracy (dane z próby)

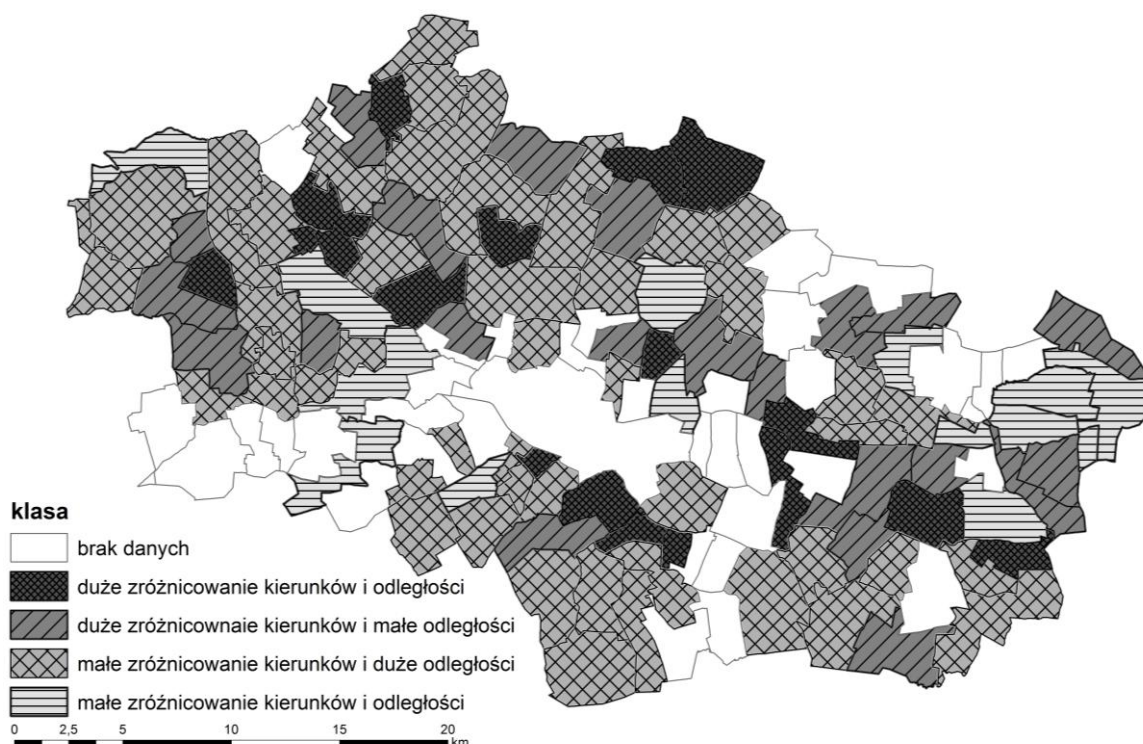
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych

W celu wyodrębnienia typów zmienności przestrzennej odległości i kierunków dojazdów do pracy posłużono się tabelą znaków¹⁷. W wyniku analizy wyodrębniono cztery typy sołectw:

- Typ. 1. Duże zróżnicowanie kierunków i odległości (17 sołectw),
- Typ 2. Duże zróżnicowanie kierunków i małe odległości (22 sołectwa),
- Typ. 3. Małe zróżnicowanie kierunków i duże odległości (45 sołectw),
- Typ. 4. Małe zróżnicowanie kierunków i odległości (13 sołectw).

Największa grupa sołectw cechowała się małym zróżnicowaniem kierunków. Głównie były to dojazdy wokół miast lub w pobliżu większych miejscowości gminnych. Odmienne typ o dużym zróżnicowaniu zarówno kierunków, jak i odległości charakterystyczny był dla sołectw o dogodnym położeniu komunikacyjnym, położonych wzdłuż głównych szlaków drogowych. Małym zróżnicowaniem kierunków oraz dużym odległości charakteryzowały się sołectwa leżące peryferyjnie, gdzie często głównym kierunkiem dojazdów była stolica powiatu (ryc. 34).

¹⁷ Analiza została wykonana na podstawie danych uzyskanych z próby.



Ryc. 34. Struktura odległościowo-kierunkowa dojazdów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych

4.6. Środki transportu

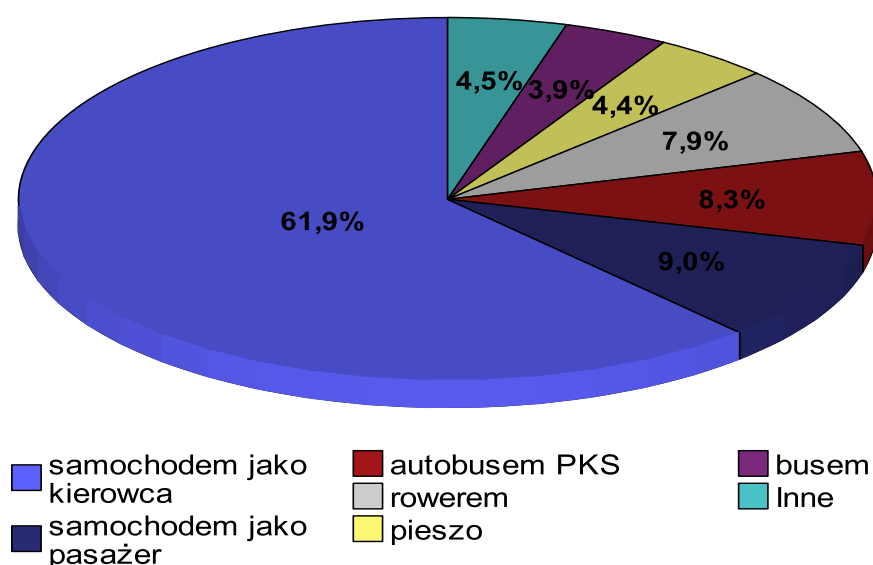
Struktura dojazdów do pracy według środków transportu jest istotnym zagadnieniem w badaniach migracji pracowniczych. Jest to ważny problem z punktu widzenia prowadzonej polityki transportowej oraz lokalnych przedsiębiorców zapewniających przewozy pasażerskie obsługujące mieszkańców powiatu.

Dojeżdżający do pracy wybierając środek transportu kierują się wieloma czynnikami. Wśród nich wymienić należy m.in.: dostępną sieć drogową i kolejową (w tym przebieg głównych szlaków komunikacyjnych), liczbę oraz jakość połączeń transportowych (godziny odjazdów i przyjazdów), odległość od miejsca zamieszkania, a także koszty przejazdu. Ważne są również osobiste predyspozycje osób dojeżdżających (w tym posiadanie prawa jazdy). Ostatecznie, wybierając najkorzystniejszy środek transportu, ludzie biorą pod uwagę szczególnie czynnik ekonomiczny oraz czas przejazdu.

Dominującym środkiem transportu wykorzystywanym do dojazdów do pracy przez mieszkańców powiatu kutnowskiego jest samochód. Duża część dojeżdżających podróżuje do pracy samotnie samochodem jako kierowca. Włączając do tej grupy osoby, które przemieszczają się do pracy samochodem jako pasażerowie, można stwierdzić, że jest to środek transportu wybierany przez ponad 70% mieszkańców powiatu kutnowskiego. Spośród

pozostałych środków transportu znaczenie w codziennych dojazdach do pracy mają przewozy autobusowe PKS oraz dojazdy rowerem. Zwrócić można uwagę na niewielki udział dojazdów przy wykorzystaniu przewozów busami, motocyklami, komunikacją zakładową oraz koleją (ryc. 35).

Mobilność pracownicza mieszkańców gospodarstw, w których jest przynajmniej jeden samochód osobowy, jest znacznie większa niż gospodarstw, których członkowie korzystają ze środków komunikacji publicznej. Oznacza to, że środek transportu, a zwłaszcza posiadanie samochodu, jest istotną determinantą dojazdów do pracy (Taylor 1999).



Ryc. 35. Struktura dojazdów do pracy według środka transportu

Źródło: opracowanie własne

Jeszcze w latach 80. ubiegłego wieku transport indywidualny nie miał większego znaczenia w przewozach pasażerskich (Szczytt 2003). Wraz z rozwojem motoryzacji spowodowanym rozwojem ekonomicznym oraz przemianami społeczno-gospodarczymi w latach 80. i 90. XX. w. wzrosło znaczenie samochodu jako środka transportu. Samochód osobowy nie był już dobrem luksusowym, jak działał się to wcześniej, stał się więc bardziej dostępny. W połowie lat 90. zauważono gwałtowny wzrost odsetka osób wykorzystujących własny samochód osobowy w dojazdach do pracy. Odbywało się to głównie kosztem podróży autobusem i transportem miejskim oraz dojść pieszych (Komornicki 2011). W literaturze przedmiotu widać wyraźną dominację samochodu jako głównego środka transportu w codziennej ruchliwości ludności związanej z pracą (patrz. Taylor 1999; Rosik i in. 2010; GUS

2011; Komornicki 2011; Palak 2013; Wiśniewski 2013; Bednarowska, Perwel 2013). Motoryzacja oraz organizacja nowoczesnych systemów transportu zbiorowego wpłynęły na wzrost mobilności przestrzennej (Urry 2009). Dzięki zwiększonej mobilności oraz motoryzacji rozproszeniu uległy miejsca pracy oraz zamieszkania, tym samym zwiększyły się odległości dojazdów do pracy (Hanson 1995).

Na obszarach wiejskich, cechujących się małą częstotliwością połączeń autobusowych oraz niedogodnymi godzinami połączeń, samochód staje się często jedynym możliwym środkiem transportu wykorzystywanym w przemieszczeniach związanych z dojazdami do pracy (Wiśniewski 2013).

W analizie struktury środków transportu poza samodzielnymi dojazdami samochodem dużą rolę odgrywają dojazdy samochodem wraz z współpasażerami. W literaturze zagadnienie to definiuje się jako *car-pooling*. Koncepcja ta polega na udostępnianiu wolnych miejsc we własnym samochodzie lub korzystaniu z takich miejsc w samochodach innych użytkowników. *Car-pooling* wykorzystuje się m.in. w związku z dojazdami do pracy, a jego podstawowym celem jest zmniejszenie kosztów podróży i emisji spalin. W Polsce zjawisko to zyskuje coraz większą popularność, m.in. dzięki powstającym serwisom internetowym (Szołtysek 2008). Wykorzystanie tej koncepcji widoczne jest również na obszarach wiejskich, choć w innej formie. Na terenie powiatu kutnowskiego zjawisko to widoczne jest szczególnie wśród sąsiadów oraz osób pracujących wspólnie w jednym zakładzie. Szczególnie dotyczy to dużych przedsiębiorstw, zatrudniających powyżej 50 osób. Udział osób dojeżdżających do pracy w ramach tzw. *car-poolingu* sięga w tym wypadku 66% dojeżdżających. Głównym kierunkiem są tu zakłady pracy zlokalizowane w kutnowskiej podstrefie ekonomicznej (55%).

Największe zmiany w transporcie ludności, związane z transformacją ustrojową, dotknęły komunikacji PKS. W miejscu scentralizowanej do tej pory struktury powstały samodzielne przedsiębiorstwa państwowe, które w połowie lat 90. XX. w. zaczęły funkcjonować jako różne spółki (Taylor, Ciechański 2007). Opierając się na wynikach badań GUS zauważyć można tendencję spadkową liczby pasażerów korzystających z transportu PKS. W 1989 r. w ramach przewozów pasażerskich przemieszczało się 2,5 mld osób, natomiast w 2005 r. liczba ta wynosiła 782 mln osób (*Transport – wyniki...* 2006). Na obszarze powiatu kutnowskiego 8,3% dojeżdżających do pracy wybiera komunikację PKS. Są to głównie osoby mieszkające w strefie przejściowej (do 10 km od stolicy powiatu) i peryferyjnej (powyżej 15 km od Kutna).

Według badań Yang i współpracowników (2015) większość osób pracujących w Stanach Zjednoczonych dojeżdżała do pracy samochodem (88,9%), tylko 4,9% korzystała z

usług transportu publicznego, a 6,2% dojeżdżających wykorzystuje aktywne środki transportu, takie jak rower czy poruszanie się na piechotę. Podobne tendencje dotyczące dojazdów do pracy rowerem widoczne są również w Polsce na terenach wiejskich.

Jazda na rowerze charakteryzuje się wieloma cechami stawiającymi ją ponad innymi rodzajami transportu. Jest zdrową i taną jego formą. Kolarstwo cechuje szereg zalet w stosunku do innych środków transportu, jednak – jak każdy środek transportu – ma swoje plusy i minusy, jeśli chodzi o dojazdy do pracy. W porównaniu z samochodem jazda na rowerze jest przyjazna dla środowiska, wymaga ograniczonej przestrzeni oraz infrastruktury, a sam rower jest stosunkowo tani i wpływa na poprawę zdrowia (Heinen 2011).

W strukturze bliskich dojazdów do pracy, do 10 km, udział osób wykorzystujących rower w codziennych dojazdach pracowniczych jest największy. W strefie podmiejskiej wynosi 15,8% wszystkich przemieszczeń pracowniczych. Wraz ze wzrostem odległości zmniejsza się udział korzystających z tej formy przemieszczania na korzyść dojazdów samochodowych. Ponadto nie wszyscy rowerzyści dojeżdżają w ten sposób do pracy codziennie, ze względu na wiele powodów, m.in. takich jak pogoda czy pory roku. Przyczyny wyboru tego środka transportu na terenach wiejskich są nieco inne niż w miastach. Na terenach miejskich ten środek transportu może okazać się szybszy niż inne, a także pozwala rowerzystom uniknąć korków (Heinen 2011). Na terenach wiejskich często jest to jedyny możliwy środek transportu. Mieszkańcy często nie mają dostępu do przystanków autobusowych, a dojazdy samochodem są zbyt drogie w porównaniu z zarobkami. Należy zauważyć przy tym, że – podobnie jak mieszkańcy miast – podkreślają oni pozytywną rolę ruchu w poprawie zdrowia.

Warunki komunikacyjne danego obszaru można ocenić m.in. biorąc pod uwagę liczbę i rodzaj przesiadek, jakich muszą dokonać mieszkańcy, aby dojechać do pracy (Dzieciuchowicz 1979). Kwestionariusz ankiety został skonstruowany w ten sposób, by móc wychwycić w trakcie badania osoby, które w drodze do pracy wykorzystują kilka środków transportu. Mieszkańcy powiatu kutnowskiego dojeżdżając do pracy zasadniczo pokonują trasę jednym środkiem transportu, bez dokonywania przesiadek (95%). Znacząca przewaga prostych połączeń w dojazdach pracowniczych świadczy głównie o dużym stopniu motoryzacji powiatu. Ponad 70% mieszkańców dojeżdża do pracy samochodem.

Dojazdy związane ze zmianą środka transportu wymagają od podróżujących znacznie więcej energii niż proste dojazdy jednym środkiem transportu. Jest to wypadkową czasu poświęconego na dojście i oczekiwanie na środek transportu oraz pokonanie drogi z końcowego przystanku do miejsca pracy. Dojazdy te są bardziej uciążliwe. Mieszkańcy

skarżą się szczególnie na brak synchronizacji czasu przyjazdu i odjazdu środków transportu z czasem rozpoczęcia i zakończenia pracy, oraz małą częstotliwością kursowania pojazdów:

„autobus kursuje tylko dwa razy dziennie i żeby dotrzeć do pracy muszę się spóźnić o ok. 20 min rano, a po południu muszę długo czekać na autobus, ok. 2 godz., lub jadę do Krośniewic bo tam są często autobusy i ktoś z domu po mnie przyjeżdża jak ma czas”
(kobieta lat 35 sołectwo Żakowiec).

Jedynie 5% dojeżdżających do pracy mieszkańców terenów wiejskich przesiada się podróżując do pracy. Głównie są to mieszkańcy strefy przejściowej (34%) i peryferyjnej (31%). Jeśli chodzi o zmiany środków transportu można mówić o dwóch rodzajach przesiadek. Pierwszy to zmiana z dojść pieszych oraz dojazdów rowerowych do przystanków komunikacji PKS lub bus. Drugi to dojazdy samochodem do miejsc zbiórki komunikacji zakładowej lub kolei.

Wszyscy dojeżdżający do pracy, których podróż składa się z kilka etapów, nie wykorzystują więcej niż dwóch przesiadek. Średni czas dotarcia do pracy, licząc czas od wyjścia z domu do dotarcia na miejsce pracy, wynosi aż 72 min. Połowa dojeżdżających traci na podróż mniej niż 60 min, a połowa powyżej godziny. Jest on więc o wiele dłuższy od czasu dojazdu składającego się z jednego etapu. Duża różnica wynika z czasu oczekiwania na autobus, oraz dostępności transportu zbiorowego na terenach wiejskich. Pierwszy etap podróży od miejsca zamieszkania do miejsca przesiadki wynosi średnio 13 min. Natomiast drugi etap z miejsca przesiadki do miejsca docelowego jest znacznie dłuższy i wynosi średnio około 49 min.

Jeśli chodzi o cechy demograficzno-społeczne osób korzystających z przesiadek, to nieco większą grupę stanowią kobiety (55%). Ponad 2/3 dojeżdżających cechuje się niskim wykształceniem (od podstawowego do policealnego). Powyżej 80% dojeżdżających ocenia swój status materialny jako zły lub średni. Dominujący poziom wynagrodzenia (78%) w tej grupie osób dojeżdżających mieści się w przedziale do 2500 zł brutto.

Ponad 1/3 dojeżdżających do pracy mieszkańców terenów wiejskich do przystanków komunikacji zbiorowej musi docierać rowerem lub pieszo. Ma to swoje źródło głównie w niskiej dostępności obszarów wiejskich w zakresie obsługi transportu zbiorowego, szczególnie tych terenów, które są położone w oddaleniu od ośrodka miejskiego. Trzeba zwrócić uwagę na fakt, że podstawową różnicą między transportem zbiorowym zorganizowanym na terenach wiejskich oraz zurbanizowanych jest po pierwsze fakt, że nie wszędzie na terenach wiejskich istnieje (i konieczna jest) dostępność funkcji transportu zbiorowego; po drugie na terenach wiejskich można mówić o tzw. dyskretnych punktach

popytu na transport (przystanki lokalizowane są znacznie rzadziej niż na obszarach zurbanizowanych (Dej 2010).

Mając na uwadze coraz większe znaczenie na terenach wiejskich transportu indywidualnego (widoczne jest to w wybieranych przez mieszkańców środkach transportu) należy zwrócić uwagę, że samochód może być użytkowany przez innego członka rodziny, problemem może być również samo posiadanie prawa jazdy, stąd wybierane są też inne środki dojazdów do pracy, czego konsekwencją mogą być przesiadki oraz zmiany środka transportu.

Drugi rodzaj przesiadek dokonywanych przez mieszkańców terenów wiejskich związany jest z funkcjonowaniem dużych zakładów pracy, które organizują zakładowe dojazdy do pracy. Przykładem takiego przedsiębiorstwa mieszczącego się na terenie powiatu kutnowskiego jest Krośniewicka filia UPS Polska Sp. z o.o (duży zakład zatrudniający powyżej 50 pracowników), oddział ten został przeniesiony do Strykowa, a dla pracowników zorganizowano komunikację zakładową. Dlatego też dojeżdżają oni do miejsca zbiórki własnymi samochodami indywidualnie lub w ramach *car-poolingu*.

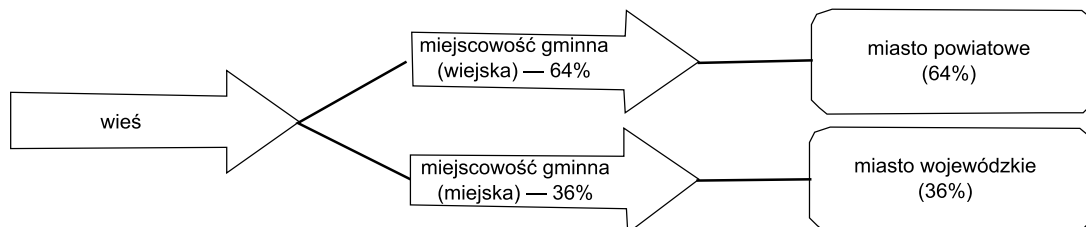
Biorąc pod uwagę rangę ośrodka, w jakim dokonuje się przesiadki, można wyznaczyć trzy dominujące typy przesiadek. Pierwszy z nich wykorzystywany jest przez ponad 1/3 dojeżdżających, którzy w dojazdach do pracy zmuszeni są dokonać przesiadki. W tym typie widoczne jest zastosowanie reguły wielkości i kolejności miast Zipfa (1949). Mieszkańcy terenów wiejskich dojeżdżają do miejscowości gminnej i w zależności od typu gminy dalej podróżują w kierunku miasta powiatowego lub wojewódzkiego. Ten typ związany z etapowością dojazdów do pracy charakterystyczny jest dla mieszkańców sołectw położonych w pobliżu miejscowości gminnych. Często pierwszym środkiem transportu jest rower lub piesze dojście do miejscowości gminnej, a dalej podróż odbywa się komunikacją autobusową (ryc. 36–A).

Drugi typ związany ze zmianą miejsca przesiadki to dojazd z miejsca zamieszkania do innej wsi, a następnie do miasta powiatowego, a w mniejszym stopniu także do miasta wojewódzkiego (ryc. 36–B). Taki rodzaj przesiadek wykorzystuje 1/4 dojeżdżających mieszkańców, korzystających z przesiadek. Ten rodzaj etapowości cechuje mieszkańców sołectw peryferyjnie położonych, z dala od większych ośrodków gminnych, gdzie dojścia lub dojazdy rowerem są za dalekie (zajmują za dużo czasu).

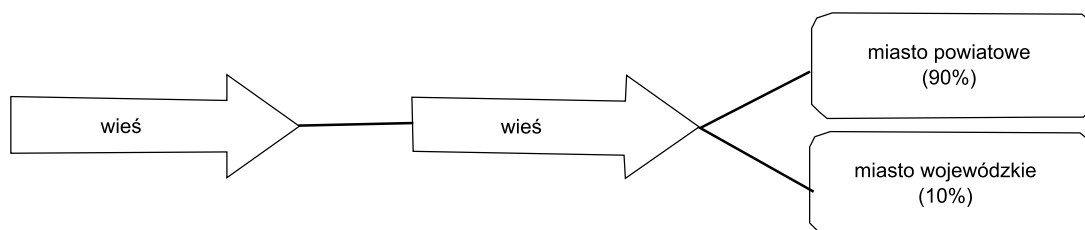
Trzeci typ dotyczy w szczególności mieszkańców, którzy mieszkają w pobliżu Kutna. Jest on najbardziej zróżnicowany wewnętrznie, wykorzystywany przez najmniejszą liczbę osób (20% dojeżdżających). Dojeżdżający docierają do miasta rowerem lub autobusem, a

następnie korzystają z komunikacji miejskiej pozostając dalej w Kutnie. Inni wybierają jako miejsce docelowe inne duże miasto lub ośrodek centralny. Docierają do Kutna samochodem i przesiadają się na pociąg (ryc. 36–C).

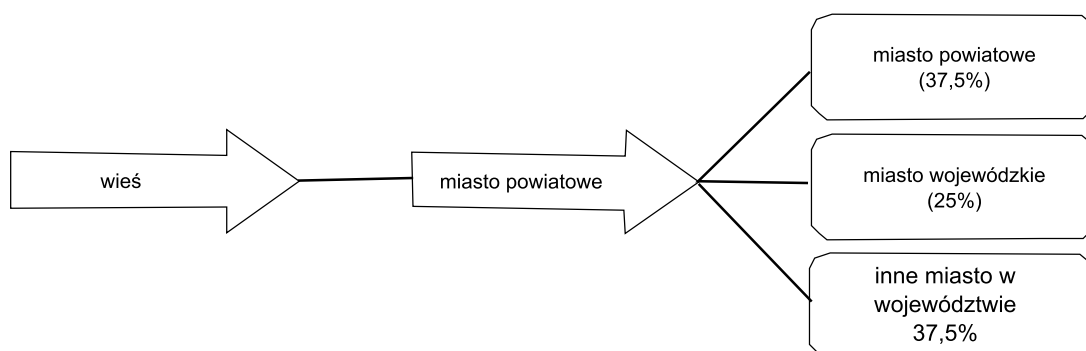
A



B



C



Ryc. 36. Typy przesiadek mieszkańców powiatu kutnowskiego

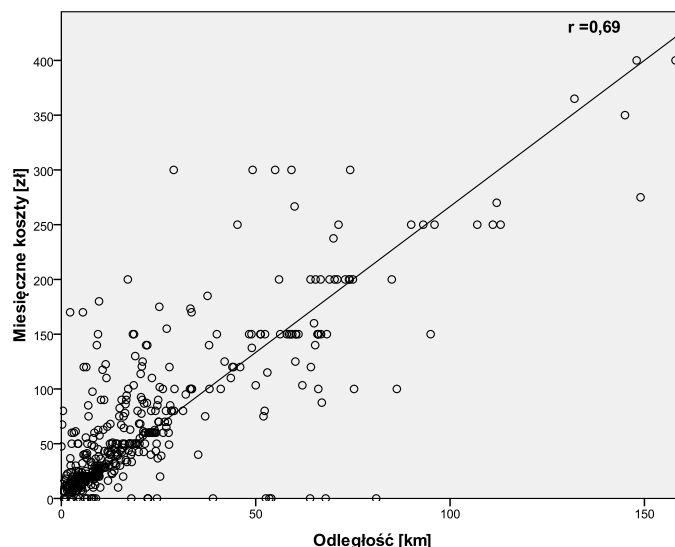
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych

4.7. Koszty dojazdów

Koszty dojazdów do pracy na terenach wiejskich mogą być wykorzystywane jako miara odległości dojazdów, wynika to głównie z przewagi komunikacji indywidualnej.

Wśród wszystkich dojazdów do pracy istnieją takie, które nie pociągają za sobą żadnych finansowych wydatków. Odnosi się do to dojeść pieszych oraz dojazdów do pracy rowerem. Dojazdy nie pociągające za sobą kosztów stanowią 12,3% wszystkich przemieszczeń, głównie są to krótkie dojazdy lub dojeżdża do ok. 12 km jeśli chodzi o rower i 5 km pieszo. Przejazdy płatne środkami lokomocji występują zwykle w przypadku dłuższych odległości. Zależność pomiędzy odległością oraz kosztem przejazdów mierzona za pomocą

stosunku korelacji jest wysoka¹⁸ $r = 0,69$; $p < 0,001$. Jest to zależność pozytywna, wraz ze wzrostem odległości rosną miesięczne koszty dojazdów do pracy (ryc. 37).



Ryc. 37. Histogram rozrzutu odległości i kosztów dojazdów

Źródło: opracowanie własne

Istnieje szereg z czynników (związanych z szeroko pojętym kosztem) decydujących o wyborze środka transportu. Są to m.in. całkowity czas podróży, czas dojścia do środka transportu, czas oczekiwania na środek transportu, czas dojścia ze środka transportu do celu, czy koszty podróży. Jak widać, koszty transportu są istotnym czynnikiem wyboru środka komunikacji – zarówno te związane z finansami, jak i te pozafinansowe wiążące się z kosztem czasu (Sierpiński 2012).

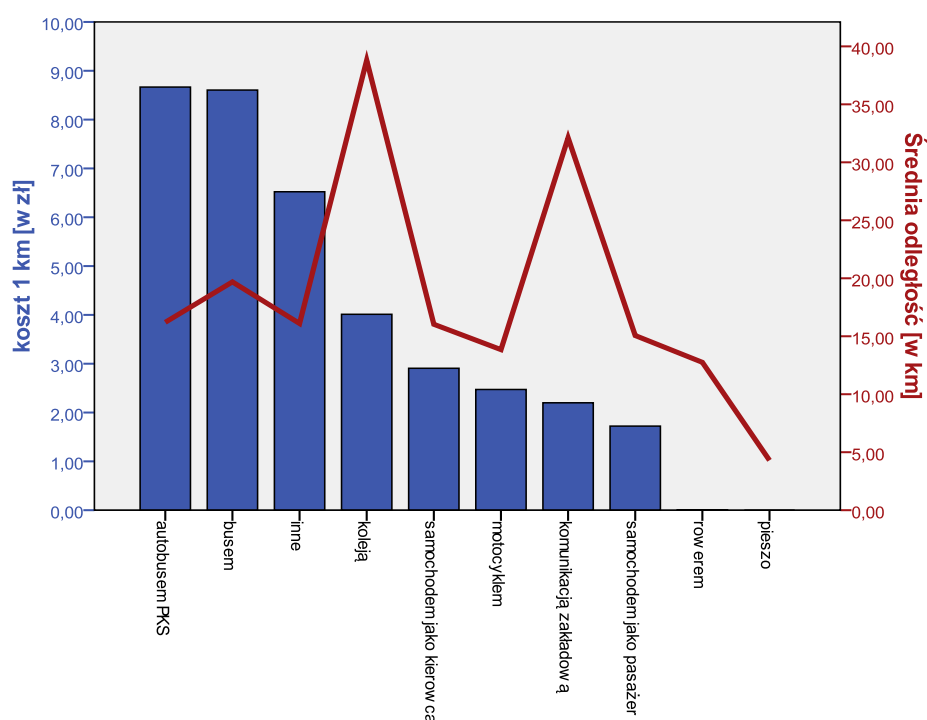
Struktura kosztów dojazdów według środków transportu jest zróżnicowana wewnętrznie. Największe koszty dojazdów w przeliczeniu na 1 km pokonanej drogi generują dojazdy komunikacją PKS (8,68 zł/km) oraz busami (8,60 zł/km). Najtańszym środkiem transportu poza środkami nie generującymi kosztów jest samochód w systemie *car-poolingu*. Średni koszt pokonania 1 km tym sposobem kosztuje 1,72 zł. Jest on prawie o połowę mniejszy od kosztów podróżowania samochodem jako kierowca (2,91 zł).

Wraz ze wzrostem odległości dojazdów pracowniczych rosną koszty przemieszczeń – zarówno te ekonomiczne, jak i społeczne (Wiśniewski 2012). Należy tu zwrócić uwagę na koszty podróży koleją oraz zbiorowym transportem samochodowym. Strefy taryfowe stosowane w tych środkach komunikacji cechują się zmniejszaniem kosztów pokonania 1 km wraz ze wzrostem odległości. Komunikacja PKS wiąże się głównie z obsługą transportową

¹⁸ Według klasyfikacji J. Guilforda.

powiatu kunowskiego, natomiast kolej wybierana jest zwłaszcza przez osoby, które pokonują duże odległości do pracy. Wyjątkiem jest komunikacja zakładowa, która współcześnie została zmarginalizowana przez inne środki transportu, a dodatkowo jest często współfinansowana przez zakład pracy (ryc. 38).

Pod względem finansowym najbardziej efektywnym środkiem transportu do pracy jest transport zbiorowy. Połączenia autobusowe są wyraźnie tańsze niż koszty podróży samochodem jako kierowca. Bariere stanowią jednak ograniczenia komunikacji zbiorowej takie jak: zbyt mała liczba bezpośrednich relacji, co zmusza mieszkańców albo do poświęcenia większej ilości czasu na podróż i oczekiwanie na autobus lub konieczność uwzględnienia przesiadki bądź wydatkowania większych sum pieniędzy w związku z podróżą własnym środkiem transportu.



Ryc. 38. Średnie odległości i koszty przejazdów według środków transportu

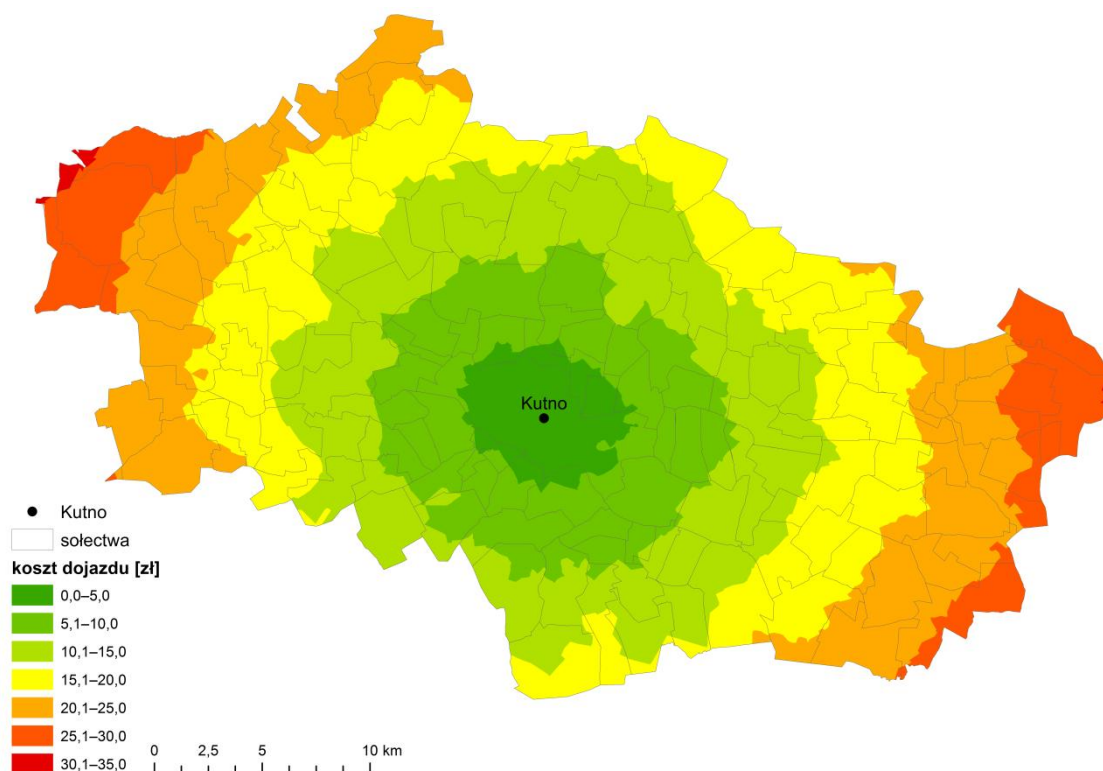
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych

Podjęcie decyzji o dojazdach do pracy związane jest z generowaniem kosztów finansowych poniesionych na realizację tych przemieszczeń, tym samym oddziałują one na ogólny bilans dochodów pracownika (Wiśniewski 2012). Średni udział kosztów dojazdów do pracy w dochodach mieszkańców powiatu wynosi 5,15%. Największy udział cechuje osoby z wykształceniem podstawowym i bez wykształcenia (7,2%), natomiast najmniejszy osoby z wykształceniem wyższym magisterskim i licencjackim (3,2%).

Autorka określiła koszty dojazdu do Kutna (skupiającego największą liczbę dojeżdżających) transportem indywidualnym. Instytut Badawczy Dróg i Mostów w kosztach podróży wyróżnia dwie podstawowe składowe stałych kosztów wiążących się z wykorzystaniem samochodu. Pierwsza z nich to tzw. stałe koszty eksploatacyjne¹⁹. Według wyliczeń Instytutu SAMAR²⁰ przy rocznym przebiegu wynoszącym 10 tys. km, stałe koszty eksploatacyjne równają się około 0,65 zł/km. Drugi rodzaj kosztów to zmienne koszty eksploatacji pojazdów. Głównie uwarunkowane są ilością zużytego paliwa. Poziom spalania paliwa przez samochód jest związany z szeregiem czynników, wśród których wymienić należy rodzaj stosowanego paliwa, pojemności silnika, a także warunki ruchu drogowego. Przeliczenia Instytutu SAMAR wykazały, że średni koszt spalania na 100 km wynosi około 36 zł. Całkowity koszt podróży jednej osoby samochodem na wszystkich drogach, przy prędkości do 30 km/h równa się 1,09 zł/km, natomiast przy prędkości powyżej 30 km/h, koszt ten zmniejsza się do 1,01 zł/km (Wiśniewski 2014). Zastosowanie powyższych stawek kilometrowych na odcinkach sieci dróg pozwoliło na oszacowanie dostępności ekonomicznej Kutna względem pozostałych sołectw w powiecie kutnowskim. Przebieg izodapan pokazuje bezpośredni wpływ układu sieci drogowej na dostępność Kutna jako miejsca dojazdów do pracy samochodem. Koszty dojazdu samochodem są uwarunkowane odległością miasta powiatowego, widoczne są jednak niewielkie deformacje kształtu izolinii (np. w sołectwie Marcinów i Leszno), związane z przestrzennym zróżnicowaniem infrastruktury drogowej o różnych parametrach technicznych (ryc. 39).

¹⁹ Wiążą się one z przebiegiem pojazdu, obejmując: koszty amortyzacji, obsługi technicznej, napraw bieżących, zakupu ogumienia, koszty ubezpieczeń komunikacyjnych oraz opłaty i podatki.

²⁰ Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR.



Ryc. 39. Koszt dojazdu do centrum Kutna transportem indywidualnym

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT oraz wyliczeń Instytutu SAMAR

4.8. Podsumowanie

Dokładna liczba dojeżdżających do pracy na terenie powiatu kutnowskiego jest trudna w zidentyfikowaniu. Według danych Urzędu Skarbowego w Kutnie liczba pracowników najemnych w powiecie kutnowskim wynosi 32 tys., w tym na terenach wiejskich 10,8 tys. mieszkańców. Największy odsetek dojeżdżających do pracy poza obszarami miejskimi cechuje sołectwa położone w pobliżu Kutna, Żychlina oraz Ostrów i Dąbrowie.

Przeprowadzone badania dowiodły, że dojazdy mieszkańców terenów wiejskich w powiecie kutnowskim nie mają dużego zasięgu. Średnia odległość wynosi 15,28 km. Większość mieszkańców (75%) nie przekracza odległości dojazdu wynoszącej 18 km. Struktura odległości dojazdów jest silnie zróżnicowana. Wraz ze wzrostem odległości liczba dojeżdżających początkowo wzrasta, a następnie szybko spada. Charakterystyczną cechą jest również stosunkowo nieduży odsetek dojeżdżających na znaczne odległości, dochodzące nawet do 150 km. Należy pamiętać, że wśród dojeżdżających są też osoby, które pracują kilka razy w tygodniu czy miesiącu. W przekroju przestrzennym zauważyć można wzrost odległości wraz z oddalaniem się od miasta powiatowego. W sołectwach peryferyjnie położonych względem Kutna struktura odległości jest bardziej zróżnicowana niż w sołectwach położonych wokół tego miasta.

Przeciętny czas dojazdu do pracy wynosi 30,4 min, jednak połowa mieszkańców poświęca na podróż do pracy nie więcej niż 25 min. Czas dojazdu jest zróżnicowany przestrzennie. Wraz ze wzrostem odległości czas dojazdu do pracy wydłuża się. Co ciekawe, na terenie miasta czas dojazdu jest nieco dłuższy niż w sołectwach podmiejskich. Wynika to głównie z wybieranych przez mieszkańców kierunków wyjazdów do pracy. Mieszkańcy strefy podmiejskiej wybierają jako miejsce docelowe migracji wahadłowych Kutno. Natomiast mieszkańcy Kutna jak i innych miast powiatu wybierają zakłady zlokalizowane na terenie własnych miast oraz innych miast położonych poza jego granicami.

Rozkład kierunków, podobnie jak odległości i czasu, jest zróżnicowany w skali powiatu. Pomimo znacznego zróżnicowania kierunków można wyznaczyć dwa dominujące kierunki – mianowicie południowo-wschodni (21,5% dojeżdżających) i zachodnio-północny (20,1%). Wyznaczone wektory wypadkowe dojazdów do pracy z każdego sołectwa uwydatniły dośrodkowe ukierunkowanie dojazdów pracowniczych.

Ponad 72% wszystkich dojazdów pracowniczych mieści się w granicach powiatu. Poza powiatem mieszkańcy wybierają jako kierunek wyjazdów głównie miasta. Ważnymi centrami dojazdów pracowniczych mieszkańców terenów wiejskich powiatu kutnowskiego są: Kutno (51,6%), Krośnice (6,6%), Łódź (4,2%) oraz Bedlno (3,3%), Żychlin (3%) i Lubień Kujawski (2,8%).

Analiza zmienności kierunków i odległości dojazdów do pracy w sołectwach wykazała, że największą grupę sołectw cechuje małe zróżnicowanie kierunków oraz duże odległości. Jest to efekt znacznego zróżnicowania przestrzennej odległości sołectw od Kutna – miejsca największej koncentracji miejsc pracy.

Dominującym środkiem transportu, wykorzystywanym przez mieszkańców powiatu, jest samochód. Ponad 70% mieszkańców dociera do pracy korzystając z niego. W strukturze dojazdów według środków transportu widoczne jest nowe zjawisko, tzw. *car-pooling*. Mieszkańcy organizują się, wspólnie dojeżdżając do pracy samochodem, co wpływa na obniżenie kosztów dojazdów. Wysoki stopień motoryzacji powiatu sprawia, że większość dojazdów (95%) odbywa się bez przesiadek. Złożone dojazdy do pracy nie zakładają więcej niż dwóch przesiadek.

Wraz ze wzrostem odległości dojazdów do pracy wzrastają ich koszty. Koszty podróży są istotnym czynnikiem wyboru środka komunikacji. Najtańszym środkiem dojazdu do pracy jest podróż samochodem w systemie *car-pooling*. Koszty dojazdów do pracy do Kutna – głównego miejsca pracy w powiecie – na 100 km nie przekraczają 35 zł.

5. Uwarunkowania dojazdów do pracy na wsi

5.1. Środowisko miejsca pracy

Codziennie migracje pracownicze mają swoje źródło głównie w złożoności procesów gospodarczych. Współcześnie lokalizacja podmiotów gospodarczych jest coraz bardziej skomplikowana – dziś człowiek mieszka, pracuje oraz odpoczywa w innych miejscach (Rakowska 2013; Rouwendal, Nijkamp 2004). Nastąpiło oderwanie miejsca zamieszkania od miejsca pracy, co jest jedną z cech współczesnej gospodarki sieciowej. Praca stała się „towarem”, który może „przepływać”. Dychotomiczny podział miejsca pracy i zamieszkania wymusza poszukiwanie możliwości zarobkowania poza miejscem zamieszkania. Na podstawie tych powiązań powstała koncepcja dziennego systemu miejskiego, autorstwa B. J. L. Berry’ego. System ten określany jest jako przestrzenny zespół rozmaitych działalności gospodarczych, instytucji, a także miejsc zamieszkania, który za pośrednictwem codziennej mobilności pracowników łączy rynek pracy i rynek mieszkaniowy w całość. Najczęściej dotyczy to miast oraz otaczających je terenów wiejskich (Rakowska 2013).

Rozmieszczenie miejsc pracy²¹ na terenie powiatu kutnowskiego tworzy charakterystyczny układ. Jest to system monocentryczny, silnie skoncentrowany w centrum powiatu – Kutnie. Uwagę zwraca także zwiększona koncentracja miejsc pracy wokół miast (tj. Krośniewic i Żychlina) w miejscowościach gminnych. Strefa maksymalnej koncentracji miejsc pracy obejmuje Kutno. Na terenie miasta, stanowiącym niecałe 3,7% powierzchni powiatu, mieści się aż 50% miejsc pracy całego obszaru (ryc. 40). Tereny wiejskie powiatu, czyli ponad 94,9% obszaru, skupiają nieco ponad 20% miejsc pracy. Należy zauważyć jednak, że miejsca pracy koncentrują się w większych miejscowościach gminnych lub lokalizacjach o korzystnym położeniu w pobliżu głównych dróg oraz miast.

Przenoszenie zakładów na tereny wiejskie usytuowane w pobliżu miast spowodowane jest mniejszą tu koncentracją produkcji przemysłowej (poprawa warunków produkcji) oraz bliskim sąsiedztwem ośrodka miejskiego (Szołtysek 2011).

Przeniesienie działalności przemysłowo-usługowej poza miasto sprzyja powstawaniu nowych kierunków dojazdów do pracy. Szczególnie widoczne jest to w strefie podmiejskiej Kutna i Żychlina (Komornicki 2011). W strefie podmiejskiej lokalizują się zazwyczaj duże

²¹ Miejsca pracy zostały oszacowane z wykorzystaniem wyników kwerendy w 450 największych zakładach oraz danych urzędu skarbowego o osobach prowadzących działalność gospodarczą osobiście, pozostałe miejsca pracy w podmiotach oszacowano na podstawie wyników badań ilościowych prowadzonych na terenie Kutna (w roku 2013).

zakłady, potrzebujące znacznych obszarów.

Badania dojazdów do pracy koncentrują się na dwóch głównych kierunkach dojazdów. Zazwyczaj mamy do czynienia z dojazdami z terenów wiejskich w kierunku miasta, są to przede wszystkim dojazdy ze stref podmiejskich. Obszary wiejskie rozpatrywane są w tym przypadku jako miejsca zamieszkania dojeżdżających do miasta pracowników. Jednocześnie rozpoznaje się także dojazdy do pracy o odwróconym kierunku (ang. *reversecommuting*). Są to dojazdy mieszkańców centrów miast w kierunku odwrotnym, czyli do stref podmiejskich (Drejerska 2014a). Zjawisko to wiąże się z suburbanizacją, która może wpłynąć na spotęgowanie tego typu kierunku przemieszczeń pracowniczych (Aguilera, Wengleński 2007). W wyniku przenoszenia się podmiotów gospodarczych z miasta centralnego do strefy podmiejskiej wzrasta natężenie i zasięg dojazdów do pracy (Kurek i in. 2015).



Ryc. 40. Koncentracja przestrzenna miejsc pracy

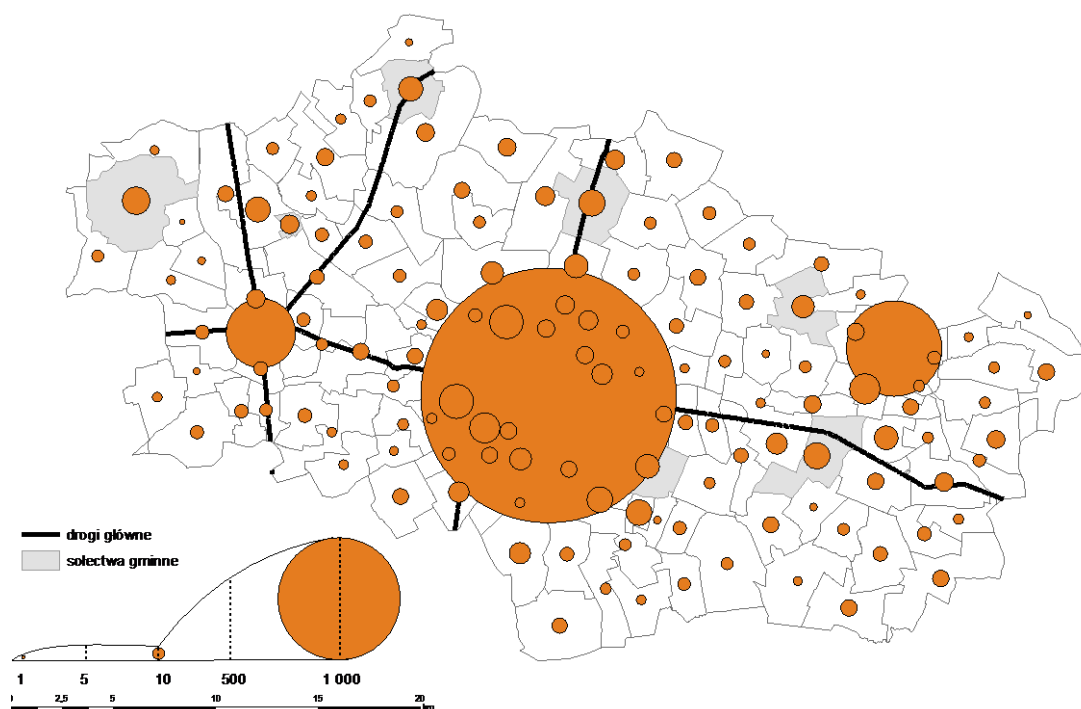
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z kwerendy w urzędach i materiałów urzędu miasta Kutno

Hołowiecka (2002) podkreśla rolę jaką odgrywa wielkość przedsiębiorstwa, i to jak wpływa ona na wielkość odsetka osób dojeżdżających do dużych zakładów. Im większa jest firma (mierzona wielkością zatrudnienia), tym większe jest jej oddziaływanie w przestrzeni społeczno-gospodarczej uwidaczniające się w dłuższych dojazdach do pracy. Wydłużenie odległości dojazdów do pracy widoczne jest jedynie w przypadku dużych zakładów. Małe i

średnie przedsiębiorstwa nie mają takiego wpływu na przestrzeń społeczno-ekonomiczną. Oddziaływania czynnika, jakim jest wielkość podmiotu zatrudniającego pracowników na odległości dojazdów do pracy, widoczne są na terenie powiatu kutnowskiego. Średnia ważona odległości dojazdów do pracy w przypadku dużych firm (zatrudniających powyżej 50 osób) wyniosła 18,25 km, natomiast w przypadku małych zakładów (zatrudniających do 9 osób) – 13,8 km.

Małe zakłady nie wpływają na otaczające je tereny, w odróżnieniu od dużych pojedynczych przedsiębiorstw, które zasadniczo oddziałują na tereny je otaczające jedynie wtedy, jeśli zatrudniają powyżej 50 osób. Często są to podmioty, gdzie pracuje około 500 osób (np. Pini Polonia, Fuji Seal). Zakłady te działają w ramach kutnowskiej podstrefy ekonomicznej. Można stwierdzić, że to nie pojedyncze podmioty gospodarcze i ich wielkość, ale cały miejski rynek pracy, które te podmioty tworzą, ma największe znaczenie w zakresie oddziaływania ośrodka miejskiego na otoczenie.

Według danych GUS w 2014 r. na terenie powiatu kutnowskiego funkcjonowało 7609 przedsiębiorstw wpisanych do rejestru REGON, z czego prawie 70% zlokalizowanych było na terenie miast (5287), a jedynie niespełna 30% mieściło się na obszarach wiejskich (2322). Podmioty działające na terenach wiejskich powiatu skupiały się głównie w pobliżu sołectw, będących sołectwami gminnymi, oraz wzdłuż głównych arterii powiatu (ryc. 41).

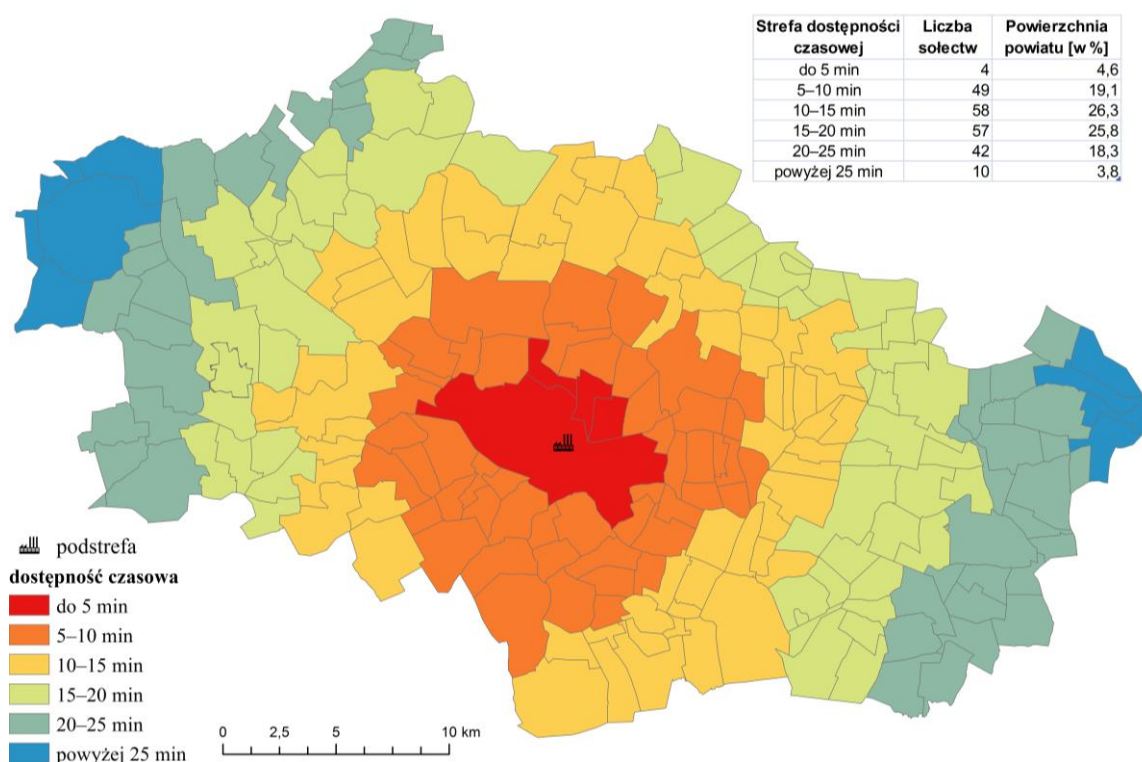


Ryc. 41. Podmioty wpisane do rejestru REGON w sołectwach

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych REGON

Lokalizacja podstrefy ekonomicznej na terenie powiatu kutnowskiego ma decydujący wpływ na przekształcenia społeczne i gospodarcze w skali regionalnej. Oddziaływanie umiejscowienia podstrefy ma szczególnie duże znaczenie w stosunku do lokalnego rynku pracy, który powiększył się o kilka tysięcy nowych miejsc pracy. Obszar ten stał się kierunkiem dojazdów znacznej liczby mieszkańców otaczających go terenów. Dzielnica Skłęczki jest miejscem dojazdów do pracy 15% mieszkańców powiatu kutnowskiego.

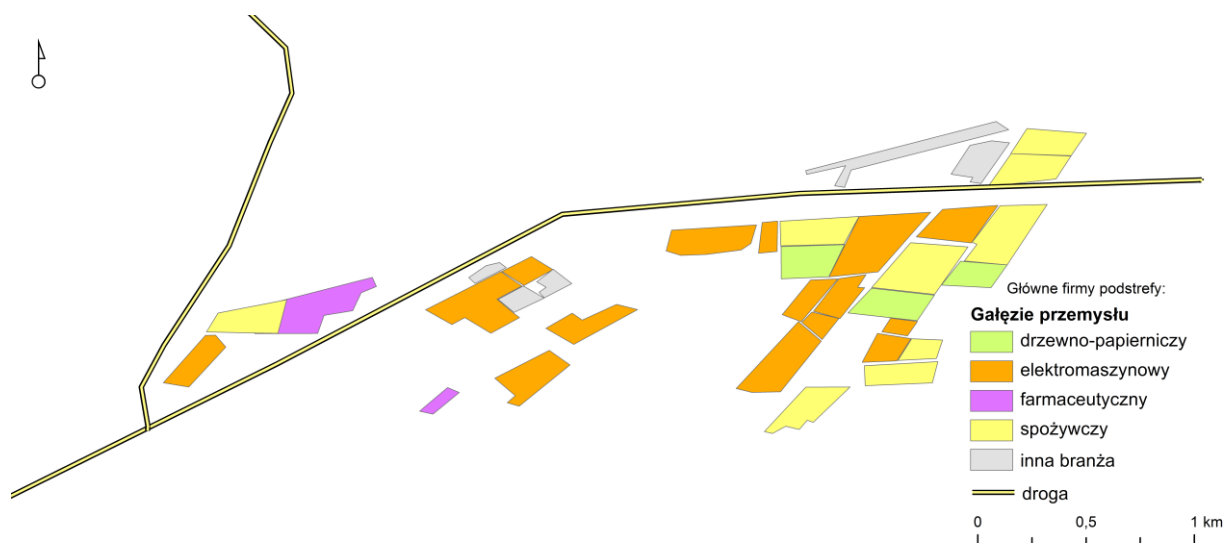
Dostępność czasowa największego miejsca pracy w regionie jest korzystna dla mieszkańców całego powiatu kutnowskiego. Najdalej położone sołectwa mieszczą się w granicach dojazdu do pracy samochodem w ramach izochromy krytycznej dojazdów do pracy, która dla codziennych dojazdów do pracy wynosi do 90 minut. Ponad połowa sołectw powiatu kutnowskiego mieści się w granicach dojazdu nie przekraczającego 15 minut (ryc. 42).



Ryc. 42. Dostępność transportowa kutnowskiej podstrefy ekonomicznej

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT

Profil działalności podstrefy Kutno jest typowo przemysłowy. Tylko nieliczne przedsiębiorstwa należą do innych działów gospodarki. Ze względu na dużą powierzchnię zakładów oraz utworzoną strefę ekonomiczną przedsiębiorstwa te są silnie skoncentrowane w jednej okolicy – dzielnicy Skłęczki (ryc. 43).



Ryc. 43. Gałęzie przemysłu w dzielnicy Skłęczki

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Urzędu Miasta Kutno

Jednym z czynników jakie wpływają na wielkość oraz zasięg dojazdów do pracy jest liczba i rozmieszczenie konkurencyjnych ośrodków miejskich, traktowanych jako miejsca koncentracji zatrudnienia. Ważnym elementem jest także struktura funkcjonalna tych miast oraz regionu, która warunkuje podaż pracy. Korzystną sytuacją na rynku pracy odznaczają się miasta, cechujące się zróżnicowaną strukturą funkcjonalną (Hołowiecka 2002). Każda grupa wielkościowa miast jest zróżnicowana ze względu na pełnione przez nie funkcje. Według podziału funkcjonalnego miasta małe traktowane są jako ośrodki obsługi rolnictwa, w niewielkim stopniu wpływając na zjawisko dojazdów do pracy. Wraz ze wzrostem wielkościowym miasta różnicuje struktura funkcjonalna ośrodków. Im większe miasto, tym ważniejsze pełni funkcje, a także silniej oddziałuje na swoje zaplecze, m.in. poprzez dojazdy do pracy (Ilnicki 2003).

Zmiany związane z transformacją systemowo-ustrojową w największym stopniu wpłynęły na miasta średniej wielkości. Zmiany te dotyczą głównie ograniczenia stref dojazdów do pracy, przez co zasięg oddziaływania tych miast się zmniejszył (Zaborowski 2009).

Na terenie powiatu kutnowskiego zlokalizowane są trzy ośrodki miejskie. Dwa o znaczeniu lokalnym – Krośnice oraz Żychlin, a także miasto powiatowe o znaczeniu regionalnym. Duże pole dojazdów do pracy generuje Kutno, ze względu na bliskość położenia i dużą liczbę oferowanych miejsc pracy. Największy wpływ na dojazdy do pracy mają te ośrodki miejskie, które położone są w pobliżu miejsca zamieszkania mieszkańców

powiatu.

W granicach izochromy 60 minut dojazdu²² mieści się kilka dużych ośrodków miejskich położonych poza terenem powiatu kutnowskiego. Są to: Włocławek, Płock, Łódź, Warszawa oraz Toruń (ryc. 44). Gdy dochodzi do tego dogodne połączenie komunikacyjne miasta te stają się miejscem, w którym mieszkańcy powiatu mogą znaleźć zatrudnienie. Mieszkańcy powiatu wybierają jako cel dojazdów do pracy miasta zlokalizowane na terenie swojego powiatu. Grupa osób (18,5%) wyjeżdżająca do pracy poza terytorium powiatu, jako miejsce docelowe wybiera głównie miasta średnie i duże, o znaczeniu regionalnym.

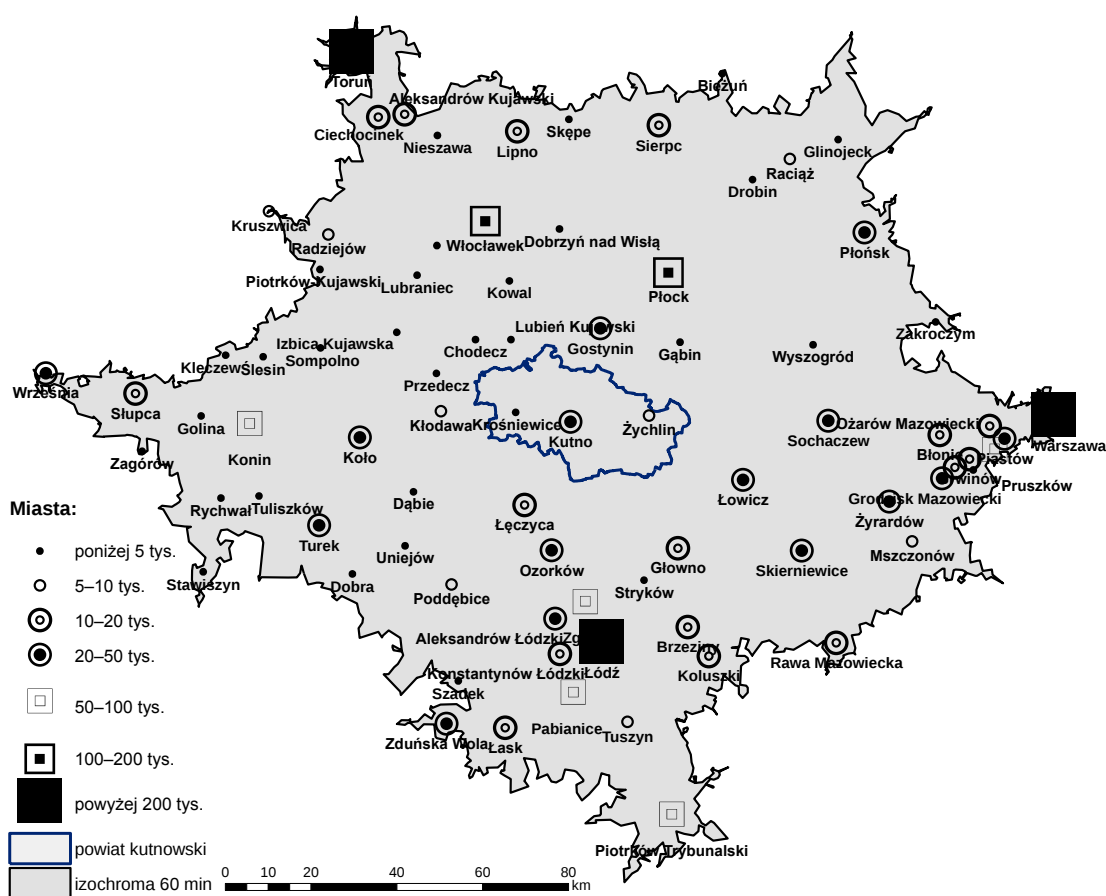
Dojeżdżający wybierają najchętniej miasta średniej wielkości, położone w pobliżu siedziby powiatu, jak też większe ośrodki (np. Włocławek czy Płock), które – zgodnie z teorią ośrodków centralnych Christallera – mają większe pole oddziaływania na swoje zaplecze, w tym również na dojazdy do pracy. W granicach 60-minutowej izochromy znajdują się również trzy największe miasta, tj. Toruń, Warszawa czy Łódź. Tendencja do wydłużania się odległości dojazdów do pracy do dużych ośrodków, poza ich silnym oddziaływaniem gospodarczym, związana jest z budową autostrad oraz szybkich linii kolejowych (Haegen 1991).

Wyróżnić można także miasta, tzw. tygrysy gospodarcze. Są to ośrodki o dynamicznym rozwoju gospodarczym, dające zatrudnienie w nowopowstałych, często zakładanych na tzw. surowym korzeniu inwestycjach (inwestycje typu *greenfield*) (Zaborowski 2009). Przykładem może być tu Stryków, który skupia dużą grupę osób dojeżdżających do pracy, choć miasto samo w sobie nie jest duże.

Zgodnie z prawami Ravensteina dojeżdżający wybierają jako kierunek dojazdów do pracy miasta duże lub małe, pomijając miasta średniej wielkości. Istotnym elementem analizy jest zatem określenie roli, jaką miasta te odgrywają w przestrzeni, tego czy są ośrodkiem miejsca pracy, czy jedynie zamieszkania. Im silniej oddziałuje rynek pracy miasta średniego, tym większy jest strumień dojeżdżających do pracy. W sytuacji słabnącej roli rynku zatrudnienia coraz więcej osób dojeżdżających do pracy wybiera miasta większe, omijając ośrodki średniej wielkości, nie zwracając przy tym dużej uwagi na większe odległości dojazdów (Runge 2012). Sytuacja taka zachodzi w przypadku powiatu kutnowskiego. Pracownicy mieszkający w pobliżu Krośniewic lub Żychlina często pomijają je i kierują

²² Ze względu na dostępność Kutna wynoszącą około 20 minut od peryferyjnych sołectw, do analizy przyjęta została odległość 80 minut od centrum powiatu. Izochroma 60 minut została wyznaczona na podstawie klasy drogi oraz dopuszczalnej prędkości przewidywanej w kodeksie drogowym.

strumień migracji do miasta powiatowego.



Ryc. 44. Miasta położone w zasięgu izochromy 60 min od granic powiatu kutnowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT

5.2. Środowisko miejsca zamieszkania²³

Środowisko miejsca zamieszkania znacząco wpływa na dojazdy do pracy. Już w latach 60. XX w. uwarunkowania miejsca zamieszkania były dostrzegane przez naukowców: „Rozbieżność pomiędzy układem miejsc pracy a układem miejsc zamieszkania, polega na tym, że w jednych osiedlach powstaje nadmiar miejsc pracy, w innych jakby nadmiar miejsc zamieszkania. Brak korelacji między wzrostem ilości stanowisk pracy a rozwojem budownictwa mieszkaniowego jest bezpośrednią przyczyną powstawania dojazdów do pracy” (Mańkowska 1959, s. 36).

Transformacja systemowa oraz jej następstwa znacząco wpłynęły na rolę, jaką dziś odgrywa czynnik środowiska miejsca zamieszkania w kontekście dojazdów do pracy.

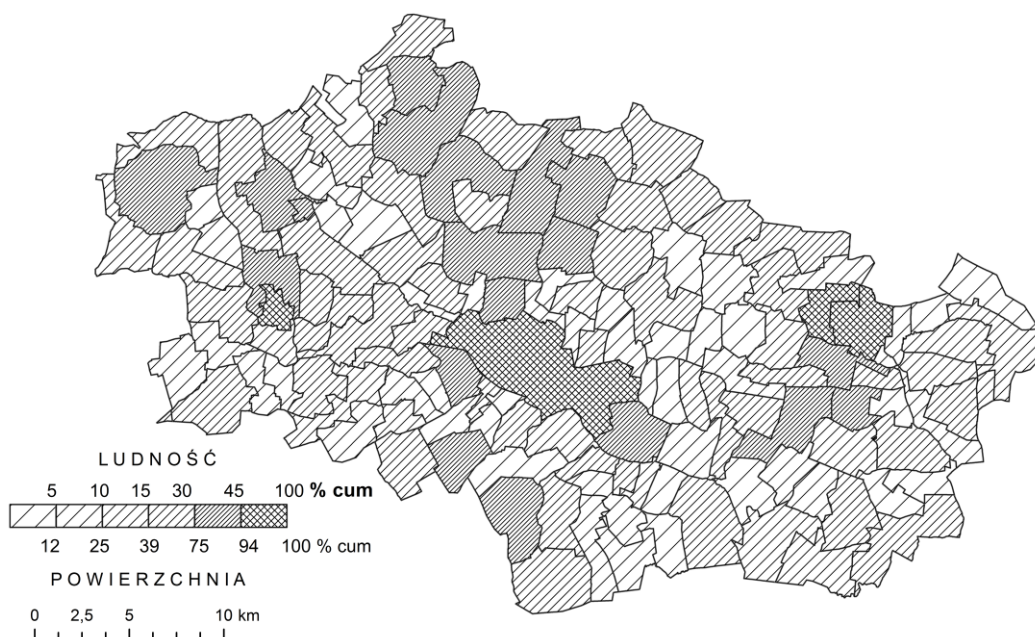
²³ Mianem środowiska mieszkaniowego w literaturze przedmiotu określa się warunki mieszkaniowe ludności, na które składa się ogół kwestii związanych z mieszkaniami, budynkami oraz ich otoczeniem (Suliborski 1976).

Czynniki takie, jak upodmiotowienie gmin, uwolnienie rynku nieruchomości, przywrócenie renty gruntowej, intensywny rozwój budownictwa jednorodzinnego, a także wzrost poziomu indywidualnej motoryzacji zapoczątkowały, a następnie przyczyniły się do rozwoju dynamicznej ekspansji rozproszonego osadnictwa na tereny wiejskie (Maćkiewicz 2012).

Specyficzną cechą rozmieszczenia ludności na terenie powiatu kutnowskiego jest duża koncentracja ludności. Mieszkańcy skupiają się głównie na terenach miast położonych w powiecie kutnowskim. Ośrodek największej koncentracji położony jest centralnie, stolica powiatu skupia bowiem ponad 45% mieszkańców całego obszaru. Średnia gęstość zaludnienia w tej strefie wynosi ponad 480 os./km². Na obszarach peryferyjnych gęstość zaludnienia spada do 42 os./km². Łącznie z pozostałymi miastami ponad 55% ludności zamieszkuje obszar nieco ponad 6% powiatu. Wysoki stopień koncentracji cechuje również sołectwa gminne i te, które mają dogodne położenie komunikacyjne, wzdłuż głównych szlaków drogowych. W strefie peryferyjnej na 10% ludności przypada aż 25% powierzchni powiatu (ryc. 45).

Koncentracja ludności obniża się gwałtownie wraz z oddalaniem się od centrów miast, głównie w tych rejonach, gdzie w strukturze użytkowania gruntów zmniejsza się odsetek powierzchni zajmowanych przez tereny mieszkaniowe na rzecz gruntów rolnych.

Obszar koncentracji ludności ma układ wyspowy, z położonym centralnie największym ośrodkiem zagęszczenia ludności. Ze względu na duże skupienie ludności oraz rozwojowe funkcje miast dojazdów do pracy kumulują się właśnie w tych obszarach.

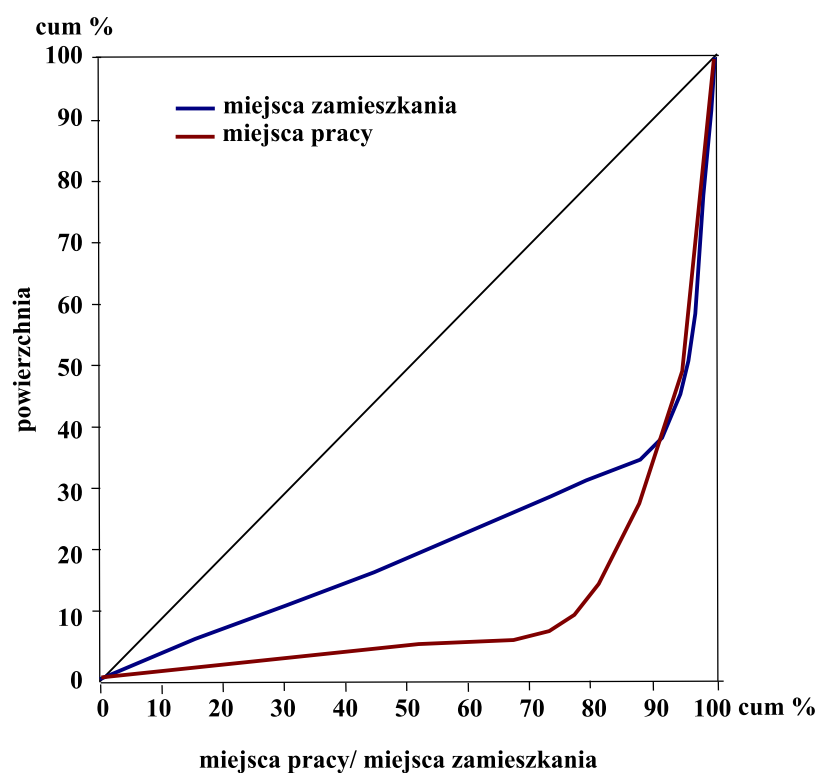


Ryc. 45. Koncentracja przestrzenna ludności

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych urzędów gmin

Rozlewanie się zabudowy oraz zwiększanie się obszarów osadniczych w skali kraju, następujące przy spadku liczby ludności, skutkuje zdaniem wielu naukowców pogarszaniem warunków życia mieszkańców tych terenów. Niesprawne zagospodarowanie przestrzeni, w tym przede wszystkim rozproszenie zabudowy, wpływa na marnotrawienie zasobów kapitału, pracy i środowiska przyrodniczego.

Zestawienie ze sobą map koncentracji przestrzennej miejsc zamieszkania i miejsc pracy przeczy ogólnej zbieżności układu przestrzennego miejsc pracy oraz miejsc zamieszkania. Prawidłowość mówiąca o „*zgodności rozmieszczenia miejsc pracy i miejsc zamieszkania*” (Straszewicz 1956, s. 779) była akcentowana przez badaczy miasta (Dzieciuchowicz 1979) oraz regionu łódzkiego (Straszewicz 1956). Można jednak przyjąć, że na terenach wiejskich nie sprawdza się, ponieważ większą koncentrację przedstawiają miejsca pracy (ryc. 46). Współczynnik koncentracji miejsc zamieszkania wynosi $k=0,54$, natomiast miejsc pracy $k=0,75$. Brak zgodności jest szczególnie widoczna w ostatnich latach, różnice w rozmieszczeniu miejsc pracy i zamieszkania nasiliły się wraz z powstaniem Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej – Podstrefy Kutno. Utworzenie strefy wpłynęło na jeszcze większą koncentrację miejsc pracy, która wpłynęła na zmianę funkcjonującego wcześniej układu przestrzennego dojazdów do pracy.

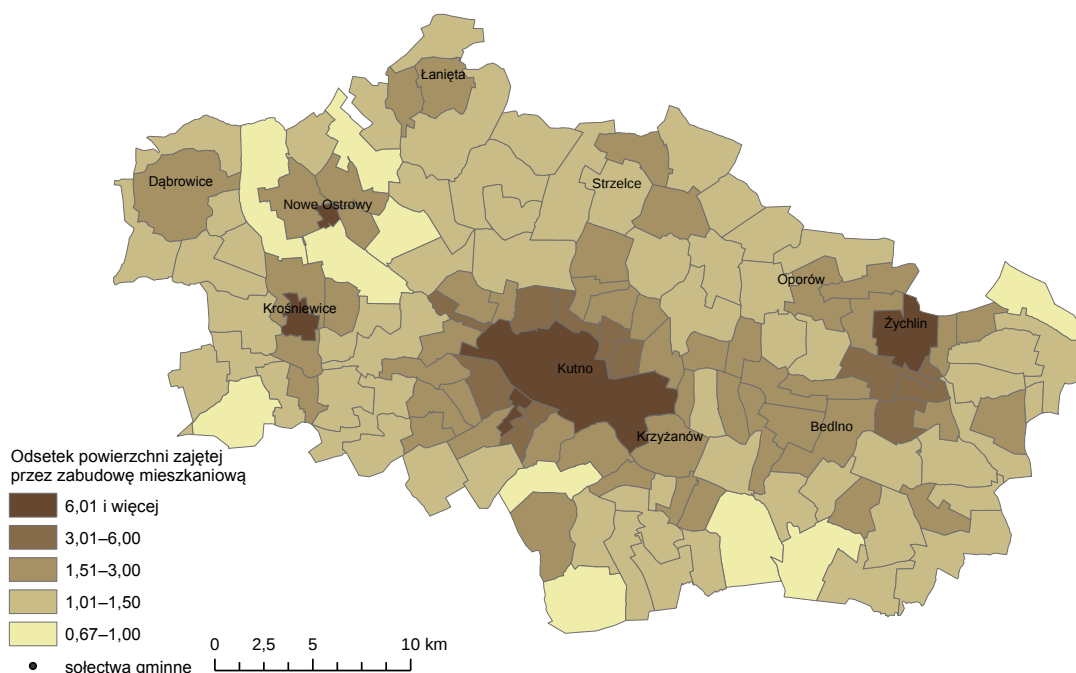


Ryc. 46. Koncentracja przestrzenna miejsc zamieszkania i miejsc pracy

Źródło: opracowanie własne

Bezplanowa urbanizacja, a w szczególności rozpraszanie zabudowy, wydłuża dojazdy do pracy. Luźna zabudowa ogranicza możliwości wykorzystania transportu publicznego i skazuje mieszkańców na korzystanie z droższego transportu indywidualnego. Według szacunków koszty dojazdów do pracy z odległości powyżej 5 km sięgają 26 mld zł rocznie, a straty czasowe wynoszą 610 mld osobogodzin, co też można przeliczyć na pieniądze – to ponad 8 mld zł (Śleszyński 2014).

Wskaźnik intensywności zabudowy na obszarze powiatu kutnowskiego wynosi średnio 2,3% powierzchni sołectwa. Największą intensywnością zabudowy cechują się sołectwa położone w pobliżu Kutna, a także pozostałych miast powiatu. W tych rejonach współczynnik ten wynosi powyżej 7%. Zwiększoną intensywnością zabudowy mieszkaniowej odznaczają się także sołectwa będące stolicami gmin oraz te o dogodnym położeniu wzdłuż głównych szlaków drogowych powiatu. To z tych regionów najwięcej osób dojeżdża do pracy. Korelacja między odsetkiem powierzchni zajętej przez zabudowę mieszkaniową a liczbą dojeżdżających do pracy jest istotna statystycznie ($p=0,01$) i wynosi $r=0,56$. Jest to korelacja wysoka. Na tej podstawie można stwierdzić, że osoby dojeżdżające do pracy, to głównie mieszkańcy terenów położonych wokół miast, a także wzdłuż najważniejszych dróg i sołectw gminnych, natomiast w mniejszym stopniu wiejskich sołectw położonych peryferyjnie (ryc. 47). Sytuacja ta potwierdza założenia koncepcji dziennego systemu miejskiego autorstwa B.J.L. Berry'ego.



Ryc. 47. Odsetek powierzchni zajętej przez zabudowę mieszkaniową

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT

Warunki mieszkaniowe są jednym z ważniejszych wskaźników wpływających na wymiar poziomu życia ludności (Zborowski 2005). W związku z tym, ludność cechująca się wysokim wskaźnikiem poziomu życia w miejscu swojego zamieszkania dojeżdża do pracy na większe odległość ze względu na duże przywiązanie do tegoż miejsca zamieszkania.

Istotnym elementem przemawiającym za oceną standardu mieszkania jest jego powierzchnia, która w bezpośredni sposób wpływa na poziom życia ludności (Zborowski 2005). Jest ona ważna, ponieważ małe mieszkania mogą mieć negatywny wpływ na funkcjonowanie rodziny oraz rozwój jednostki, w tym również zawodowy. Można zauważyć, że im większa powierzchnia mieszkania, tym krótsze dojazdy do pracy.

W polskich warunkach budowa domu jest ostatnią fazą wyboru i zagospodarowania własnego miejsca do życia (Wójcik 2008). Własny dom na wsi generuje mniejsze koszty utrzymania w stosunku do kosztów utrzymania mieszkania w mieście. Mieszkańcy terenów wiejskich cenią sobie walory wsi wiążące się z większym stopniem bezpieczeństwa, spokojem, więziami społecznymi oraz czystym środowiskiem. Dojazdy do pracy, łączące obszary wiejskie z miastem, poza funkcją ekonomiczną pozwalają na zaspokojenie innych potrzeb, takich jak różnego rodzaju rozrywki czy zakupy. W związku z posiadaniem domu dojazdy do pracy stają się niezbędne, mieszkańcy wsi przywiązują się bowiem do miejsca, natomiast brak pracy na lokalnym rynku pracy wymusza dojazdy w jej poszukiwaniu. Ponad 71% dojeżdżających mieszkańców wsi ocenia swoje warunki mieszkaniowe jako dobre i bardzo dobre. Przywiązanie do miejsca zamieszkania pokazuje także średnia odległość dojazdów do pracy według form własności mieszkań. Dojeżdżający do pracy mieszkańcy, posiadający na własność mieszkanie lub budynek, dojeżdżają do pracy na najmniejsze odległości, przy czym ponad 75% z nich deklaruje, że nie chce zmienić miejsca zamieszkania, aby być bliżej pracy. Na drugim biegunie znajdują się osoby, które dysponują mieszkaniami socjalnymi. Dojeżdżają oni zwykle na większe odległości, deklarując przy tym większą chęć (43%) zmiany miejsca zamieszkania, aby być bliżej miejsca pracy (tab. 14).

Tab. 14. Średnie odległości dojazdów do pracy według form własności budynków

Forma własności lokalu	Średnia odległość dojazdów do pracy [w km]
Mieszkanie/budynek własnościowy	15,79
Lokal wynajmowany	18,69
Lokal socjalny	28,11
Lokal użyczony	17,76

Źródło: opracowanie własne (dane z próby).

W wyniku badań zauważono, że mieszkańcy starszej zabudowy dojeżdżają do pracy na nieco mniejsze odległości niż mieszkańcy nowej zabudowy (wybudowanej po 1980 r.). Średnia odległość dojazdów do pracy domowników tej pierwszej różni się jedynie o 2 km. W przypadku lokatorów najstarszej zabudowy (sprzed 1918 r.) ponad 66% dojeżdża do pracy na odległości do 15 km. Przy czym ludność mieszkająca w starej zabudowie (z lat 1919–1979), podobnie jak mieszkańcy najstarszej zabudowy, dojeżdża także na odległości do 15 km (65%). Największe różnice widoczne są wśród mieszkańców nowej zabudowy, powstałej po roku 1980, na mniejsze odległości dojeżdża tu znacznie więcej osób (prawie 70%), jednocześnie widoczny jest mniejszy odsetek osób dojeżdżających na większe odległości (tab. 15). Wytlumaczenia tego stanu można dopatrywać się w rozmieszczeniu zabudowy mieszkaniowej w przestrzeni powiatu – najmłodsza zabudowa zlokalizowana jest głównie w obszarach podmiejskich, stąd duży odsetek mniejszych odległości dojazdów do pracy, skoncentrowanych głównie w mieście. Potwierdza to zróżnicowanie struktury kierunków dojazdów według wieku zabudowy mieszkaniowej. Dojazdy ludności mieszkającej w nowszej zabudowie mieszkaniowej są silniej skoncentrowane, z dominacją kierunku miasta powiatowego.

Tab. 15. Odległości dojazdów do pracy według roku zabudowy mieszkaniowej

Rok budowy zabudowy mieszkaniowej	Dojazdy według odległości [w km]				
	0–5	5–15	15–30	30 i więcej	ogółem
Przed rokiem 1918	25,0	41,7	20,8	12,5	100,0%
W latach 1919–1944	22,7	40,0	29,3	8,0	100,0%
W latach 1945–1970	26,4	40,5	22,6	10,5	100,0%
W latach 1971–1979	27,2	37,1	24,9	10,9	100,0%
W latach 1980–1988	24,3	40,9	28,5	6,3	100,0%
Po roku 1989	30,5	39,0	28,2	2,3	100,0%

Źródło: opracowanie własne (dane z próby).

Badania Dzieciuchowicza (1979) pokazują, że standard mieszkaniowy²⁴ jest jedną z dostępnych miar pokazujących atrakcyjność obszarów mieszkaniowych. W badaniach dojazdów do pracy sprowadza się to do zbadania dogodności powiązań miejsc zamieszkania z miejscem pracy. Mieszkańcy powiatu kutnowskiego, dysponujący niekorzystnymi pod

²⁴ W badaniach kwestionariuszowych uzyskano dane na temat powierzchni mieszkań i liczby osób na mieszkanie, jako miarę standardu mieszkaniowego przyjęto metraż powierzchni mieszkaniowej na 1 osobę.

względem metrażu powierzchni na osobę, grupują się bliżej miejsc pracy, jest to jednak zależność nieduża. Różnice odległości nie są znaczące (tab. 16).

Tab. 16. Średnia odległość dojazdów do pracy w zależności od metrażu przypadającego na 1 osobę

Metraż na 1 osobę [w m²]	Średnia odległość dojazdów [w km]
Do 20	16,7
20–40	15,6
40–60	18,1
60–80	17,6
Powyżej 80	17,9

Źródło: opracowanie własne (dane z próby).

Wśród badanych osób z powiatu kutnowskiego są osoby zamieszkujące powiat kutnowskich od urodzenia oraz allochtoni. Ponad połowę populacji stanowią rdzenni mieszkańcy powiatu (ponad 65%). Wśród mieszkańców napływowych największą grupę stanowią mieszkańcy innych obszarów powiatu kutnowskiego oraz powiatów ościennych. Zdecydowana większość przemieszczeń ma jednak charakter wewnątrzpowiatowy. Nie ma jednak znaczącej różnicy pomiędzy strukturą przebywanych odległości wśród autochtonów i mieszkańców napływowych. Zauważyć można natomiast zróżnicowanie struktury odległości dojazdów do pracy ludności allochtonicznej w zależności od okresu pobytu w powiecie kutnowskim. Ludność mieszkająca stosunkowo krótko na terenie powiatu kutnowskiego dojeżdża do pracy na dalsze odległości niż ludność dłużej zamieszkująca powiat (tab. 17). Zmiana miejsca zamieszkania nie wiąże się początkowo ze zmianą miejsca pracy, dopiero po upływie czasu wraz za zamianą miejsca pracy następuje zmiana miejsca zamieszkania.

Tab. 17. Struktura odległości dojazdów według okresu zamieszkania w powiecie kutnowskim

Okres pobytu [w latach]	Struktura odległości [w km]				
	0–5	5–15	15–30	Powyżej 30	Razem
0–5	22,6	36,8	25,5	15,1	100%
5–10	23,2	45,0	22,0	9,8	100%
10–15	37,4	29,9	25,1	9,6	100%
Powyżej 15	24,6	40,0	25,8	10,4	100%

Źródło: opracowanie własne (dane z próby).

Zmiana miejsca zamieszkania w sposób bezpośredni przekłada się na układ przestrzenny dojazdów pracowniczych. Jedynie 16,2% mieszkańców powiatu kutnowskiego jest gotowych do zmiany miejsca zamieszkania, aby być bliżej miejsca pracy. Głównymi motywami zmiany miejsca zamieszkania jest poprawa warunków mieszkaniowych oraz lepszy dojazd do pracy.

5.3. Wpływ warunków komunikacyjnych

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego i Instytut Badań Strukturalnych w raporcie odnoszącym się do identyfikacji i delimitacji obszarów problemowych i strategicznej interwencji w kraju, jako jedną z ważnych osi tematycznych zapisały dostępność transportową. Raport ten mówi o zagrożeniu obszarów, które charakteryzują się słabą taką dostępnością. Podkreślany jest wpływ, jaki wywiera infrastruktura drogowa na mobilność codzienną mieszkańców, poprzez ułatwienie dojazdów do pracy oraz skrócenie czasu dojazdu (Wiśniewski 2015). Obszary wiejskie, poprzez modernizację istniejących tudzież budowę nowych ciągów komunikacyjnych, stają się bardziej dostępne. Rozszerzają się dojazdy do pracy, wzmacniając więzi terenów wiejskich, czyli zaplecza siły roboczej z miastami, a więc miejscami koncentracji miejsc pracy (Bański 2013).

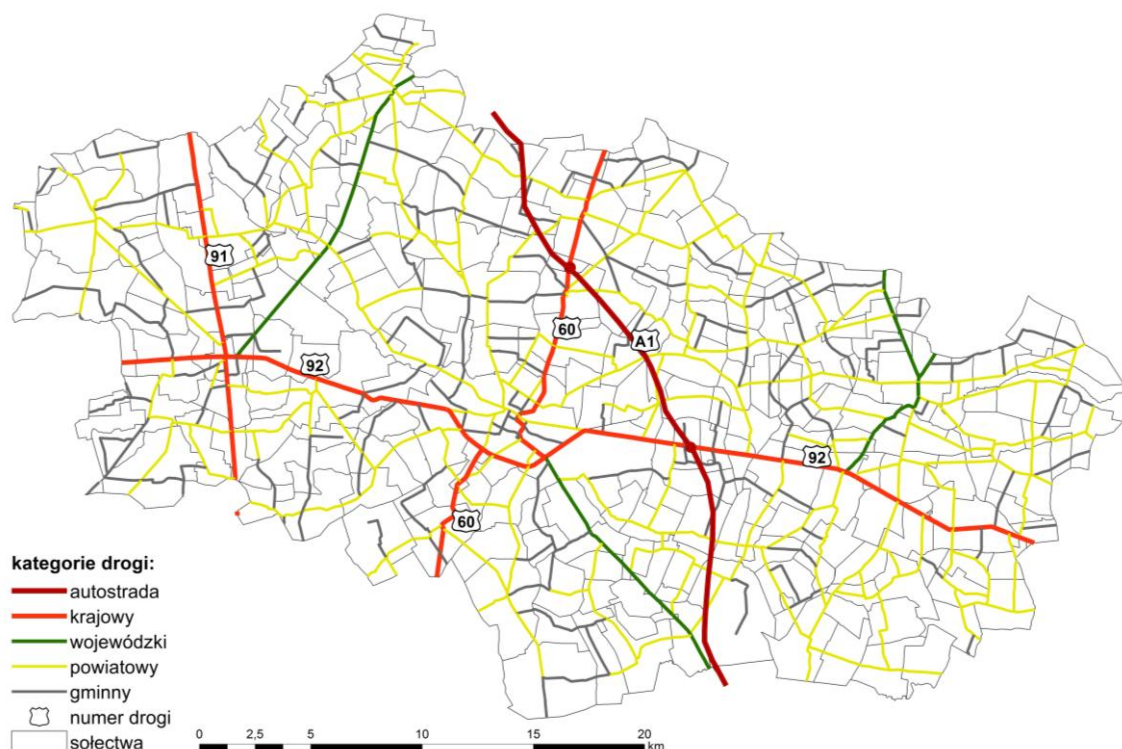
Na dostępność i warunki transportowe terenów wiejskich wpływ odcisnęła transformacja. Niemal całkiem przestały funkcjonować popularne wcześniej dowozy pracowników organizowane przez przedsiębiorców. Problemy, z jakimi borykały się w okresie transformacji Państwowe Zakłady Transportu Publicznego, doprowadziły do likwidacji wielu linii obsługiwanych przez PKS, a zmiany te widoczne były szczególnie na obszarach wiejskich (Zdanowski 2012). Przekształcenia nastąpiły także w połączeniach obsługiwanych przez PKP, a to właśnie one umożliwiają łatwy oraz stosunkowo tani transport pracowników (Hołowiecka 2002). Przejściu od gospodarki nakazowo-rozdzielczej do rynkowej towarzyszyła skłonność do ograniczania regulacji prawnych, a zarazem ogólna liberalizacja wszelkiej działalności, w tym również transportu. Na rynku przewozów pasażerskich pojawili się prywatni przewoźnicy.

Separacja rozmieszczenia miejsc pracy i miejsc zamieszkania jest powiązana poprzez infrastrukturę transportową oraz system transportowy, który spaja te systemy w całość. Dzięki tej zależności uwarunkowania komunikacyjne są istotnym elementem wpływającym na mobilność zarobkową ludności danego obszaru. Funkcjonowanie infrastruktury drogowej cechuje się przestrzenną nierównomiernością, co wpływa na wielkość dojazdów do pracy w poszczególnych miejscowościach (Guzik 2013b). Dostępność transportowa ma szczególne znaczenie na obszarach wiejskich (Farrington 2007; Guzik 2013a; Taylor 1999; Woods 2008), jest jednocześnie jedną z ważniejszych barier dostępu mieszkańców wsi do rynku pracy (Dej 2010; Guzik i Wiedermann 2012). W *Strategii Rozwoju Powiatu Kutnowskiego na lata 2015–2020* (2015) podkreśla się atrakcyjną lokalizację komunikacyjną powiatu, warunkującą dojazdy do pracy jego mieszkańców.

Analizując zjawisko dojazdów do pracy dostrzegamy, że szczególnie istotnym zagadnieniem, zwłaszcza na terenach wiejskich, jest układ komunikacyjny. Sieć drogowa jest istotnym elementem, decydującym o warunkach, a także możliwościach rozwojowych danego terenu, ma także duże znaczenie społeczne czy gospodarcze.

Sieć drogowa odgrywa istotną rolę w uwarunkowaniach dojazdów do pracy, arteriami transportowymi odbywają się bowiem ruchy wahadłowe ludności, w tym również dojazdy do pracy (Dzieciuchowicz 2011). W literaturze przedmiotu dotyczącej uwarunkowań dojazdów do pracy, wielu autorów podkreśla istotną rolę czynnika, jakim są warunki komunikacyjne (m.in. Lijewski 1967; Dolny 1978; Dzieciuchowicz 1979). Codzienne dojazdy do pracy spoza granic miasta są jednym z istotniejszych elementów tworzących układ osadniczy. Znaczenie i zasięg tego zjawiska zwiększa się nieustannie w miarę m.in. rozbudowy sieci komunikacyjnej (Lewiński 1966). Jedną z przyczyn niskiej mobilności mieszkańców wsi może być słabe skomunikowanie, a także niska jakość infrastruktury drogowej danej miejscowości (Dziubińska-Michalewicz 2004; Klembowska 2010).

Sieć drogowa powiatu kutnowskiego, zwłaszcza ta o nawierzchni utwardzonej, powstała w pierwszej połowie XIX w. W tym okresie zbudowano jeden z ważniejszych traktów drogowych powiatu, mianowicie tzw. trakt kaliski, prowadzący z Sochaczewa przez Łowicz–Kutno–Koło–Turek (z odgałęzieniem od Koła w kierunku Poznania). Na terenie powiatu, w gminie Krośnice, krzyżują się dwa najważniejsze w skali kraju trakty drogowe. Pierwszy z nich, droga krajowa nr 1, jest częścią szlaku międzynarodowego: E75. Łączy on Helsinki przez Gdańsk–Łódź–Katowice–Budapeszt z Atenami. Drugi to droga krajowa nr 2, będąca polską częścią międzynarodowego szlaku komunikacyjnego E30, prowadzącego z Cork w Irlandii do Omska w Rosji (Schiele 1998). Dodatkowo przez centralną część powiatu przebiega autostrada A1. Zlokalizowana jest ona w odległości około dwóch kilometrów od miasta Kutno. Na terenie powiatu kutnowskiego umiejscowione są dwa zjazdy z autostrady A1, w miejscowościach Kotliska – węzeł *Kutno-Wschód* oraz Sójki *Kutno-Północ* (ryc. 48). Układ sieci drogowej na terenie powiatu sprawia, że obszar ten jest atrakcyjny pod względem położenia komunikacyjnego zarówno dla inwestorów, jak i dla osób dojeżdżających do pracy.



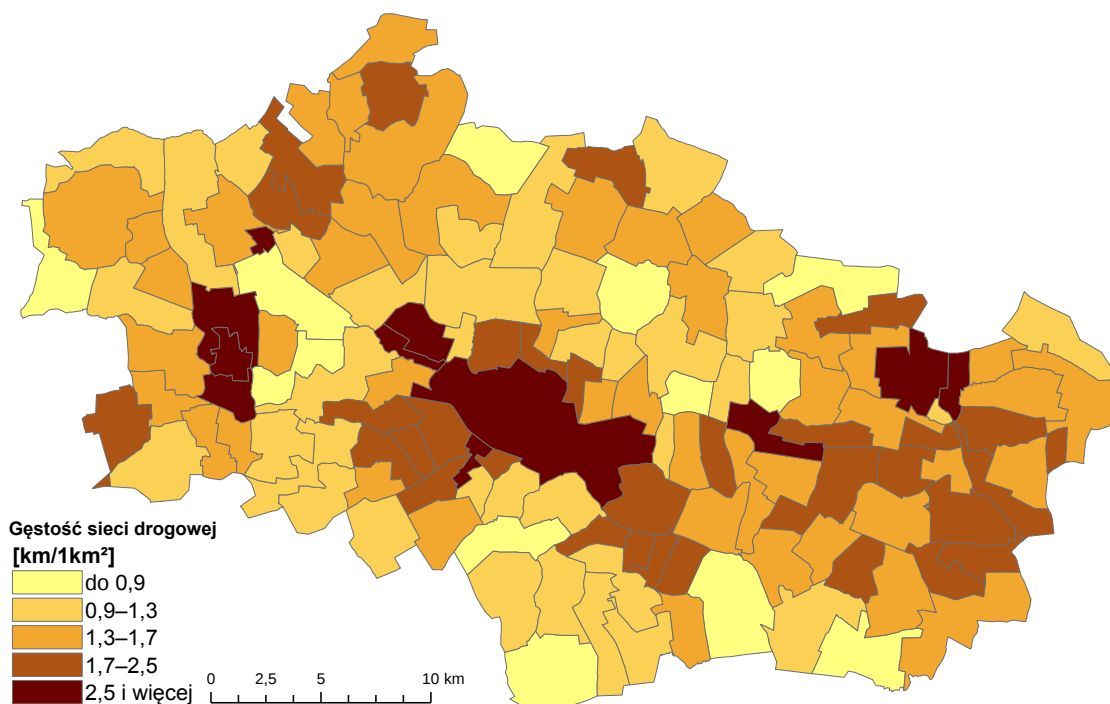
Ryc. 48. Sieć drogowa powiatu kutnowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT

W celu zbadania wpływu infrastruktury drogowej na kierunki, odległości oraz wielkość dojazdów do pracy posłużono się analizą gęstości sieci drogowej o utwardzonej nawierzchni. Warunki dojazdów do pracy zależą od układu przestrzennego sieci komunikacyjnej, a w szczególności jej gęstości i dostępności. Determinuje on występowanie potencjalnych kierunków wyjazdów do pracy. Wraz ze wzrostem gęstości sieci drogowej (zwłaszcza tej o utwardzonej nawierzchni) mieszkańcy mają większy wybór kierunków oraz wyboru dłuższej odległości migracji pracowniczych (Dzieciuchowicz 1979). Na obszarze powiatu kutnowskiego największą gęstością sieci drogowej o utwardzonej nawierzchni cechują się miasta i ich najbliższe otoczenia (ryc. 49). Korelacja między liczbą osób wyjeżdżających do pracy a gęstością sieci drogowej jest przeciętna²⁵ ($R=0,43$). Na terenach wiejskich, w odróżnieniu od miast (por. Dzieciuchowicz 1979), nie istnieje istotna statystycznie korelacja między gęstością sieci drogowej a odległością dojazdów do pracy. Można jednak mówić o zależności kierunków dojazdów do pracy (mierzonych liczbą miejscowości docelowych wybieranych przez mieszkańców danego sołectwa) a gęstością dróg utwardzonych ($R=0,4$). Zagęszczenie sieci drogowej w danym sołectwie zwiększa

²⁵ Według klasyfikacji J. Guilforda.

możliwości wyboru większej liczby miejscowości jako docelowego miejsca dojazdów pracowniczych.



Ryc. 49. Gęstość sieci drogowej o utwardzonej powierzchni w sołectwach

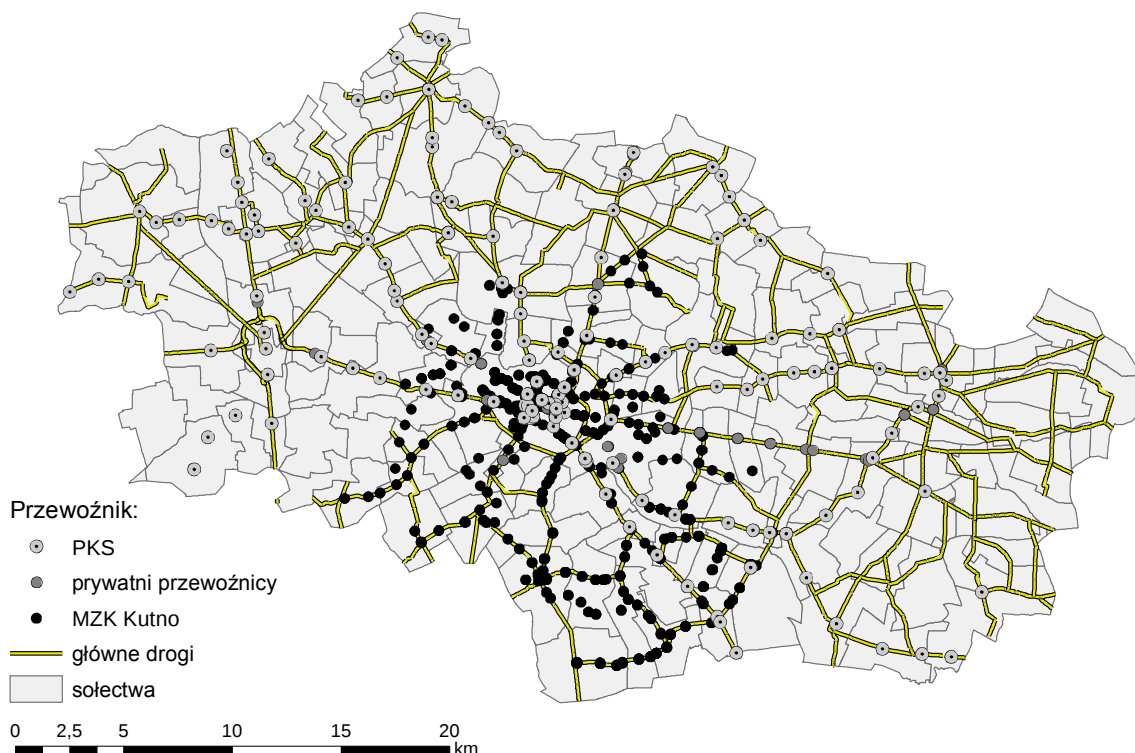
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT

Mimo rozwoju motoryzacji indywidualnej, znaczna część przewozów pasażerskich nadal obsługiwana jest przez PKS i PKP. Zatem przebieg tras oraz częstotliwość kursów wpływają na wielkość i zasięg strefy codziennych dojazdów (Hołowiecka 2002;2004). Głównym jej zadaniem jest zaspokojenie potrzeb mobilności mieszkańców, przez m.in. umożliwienie dojazdów do pracy. Obszary, w których obserwuje się brak odpowiedniego skomunikowania miejsc zamieszkania z miejscami pracy, mogą być przyczyną niepodejmowania zatrudnienia przez ich mieszkańców (Dej 2010).

Na terenie powiatu kutnowskiego dostępne są zarówno gminne, jak i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie. Jednak ze względu na większą popularność przewozów gminnych (*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu...2013*) w dalszej części pracy autorka posłużywać się będzie analizami dotyczącymi tych właśnie przewozów.

Gminne przewozy pasażerskie realizowane są przez: PKS Kutno, „Vip-Buss” – Jan Kowalski, „Sand-Bus” – Krystian Ślebocki, „Marqs” – Ewelina i Marek Flejszman (siedzibą główną firmy jest Łęczyca) oraz Miejski Zakład Komunikacji.

Jedynym organizatorem miejskich przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest miasto Kutno. Miejski Zakład Komunikacji (dalej: MZK Kutno Sp. z o.o.) organizuje przejazdy na terenie gminy miejskiej Kutno i gmin ościennych, z którymi miasto podpisało stosowne porozumienia międzygminne. Są to gminy: Kutno, Krzyżanów, Oporów i Strzelce. W skład sieci komunikacyjnej obsługującej obszar powiatu kutnowskiego wchodzi 40 linii komunikacyjnych, z czego MZK Kutno obsługuje 22 linie, PKS Kutno – 13 linii, Sand-Bus – trzy linie, Vip-Buss – trzy linie oraz Marqs – trzy linie komunikacyjne (ryc. 50). Dodatkowo część z linii obsługiwanych przez PKS Kutno ma charakter ponadpowiatowy i umożliwia połączenia m.in. z Płockiem, Gostyninem, Łodzią, Kłodawą, Lubieniem Kujawskim czy Łęczycą.



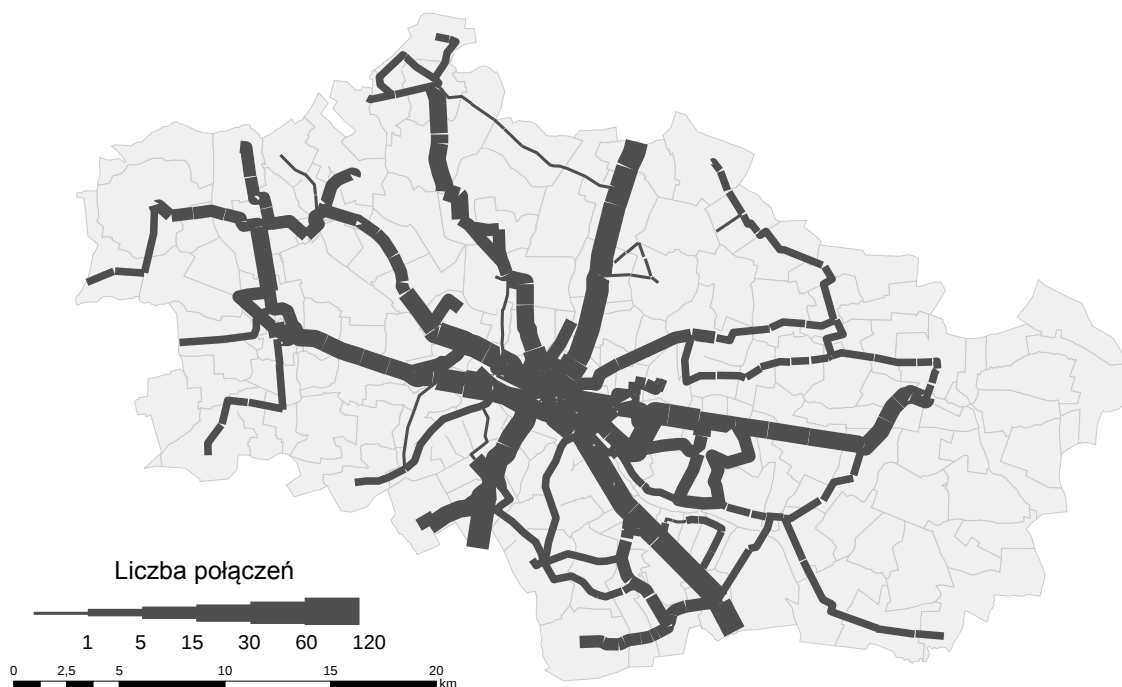
Ryc. 50. Przewoźnicy organizujący przewozy pasażerskie na terenie powiatu

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych poszczególnych przewoźników

Problemy transportowe na terenie powiatu kutnowskiego są zróżnicowane przestrzennie. Obszary wiejskie leżące w pobliżu miast, a szczególnie Kutna, cechują się dobrze rozwiniętym transportem publicznym, na który składają się przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, obsługujące na podstawie podpisanych umów także gminy ościennie. Liczba kursów na tych obszarach jest znacznie większa niż na pozostałych terenach powiatu. Dodatkowo na obszarze powiatu kutnowskiego funkcjonują przejazdy pasażerskie

organizowane przez prywatnych przewoźników, którzy choć dysponują transportem o mniejszej pojemności (busy), to liczbą kursów znacznie przewyższają przejazdy na trasach obsługiwanych przez PKS.

Prywatni przewoźnicy dominują na bliskich trasach, łącząc tereny peryferyjne z Kutnem, dodatkowo obsługują też dalsze trasy, takie jak Kutno–Łódź, Kutno–Płock, gdzie z powodzeniem konkurują z przewoźnikami PKS. Duża liczba połączeń proponowana przez prywatnych przewoźników wpływa także na kierunki dojazdów do pracy mieszkańców, którzy mieszkają wzdłuż trasy obsługiwanej przez busy (ryc. 51).



Ryc. 51. Połączenia komunikacji zbiorowej na terenie powiatu

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy rozkładów jazdy przewoźników

Istotnym zagadnieniem, oprócz samej liczby kursów, są także połączenia w godzinach porannego i popołudniowego szczytu, umożliwiające dojazd do pracy oraz powrót do domu. Niedostosowanie transportu w tym zakresie do istniejącego zapotrzebowania w praktyce uniemożliwia korzystanie mieszkańców terenów wiejskich z usług przewoźnika. Niejednokrotnie brak skomunikowania miejsca zamieszkania z miejscem pracy, nawet przy stosunkowo niewielkich odległościach, stanowi znaczne utrudnienie dla osób, które nie dysponują własnym samochodem, co może skutkować brakiem zatrudnienia dla nich.

Jednym z ważniejszych aspektów wykorzystania komunikacji zbiorowej do dojazdów do pracy jest jej dostępność. Transport zbiorowy jest usługą publiczną, co oznacza, że powinien być dostępny na równych zasadach dla wszystkich mieszkańców (Litman 2007). Bardzo

istotne znaczenie, w analizach dostępności, stanowi jej aspekt czasowy oraz fizyczny, konieczny do pokonania w celu dostania się do danego punktu przewozowego. Funkcję takich punktów na terenie powiatu pełnią przystanki autobusowe.

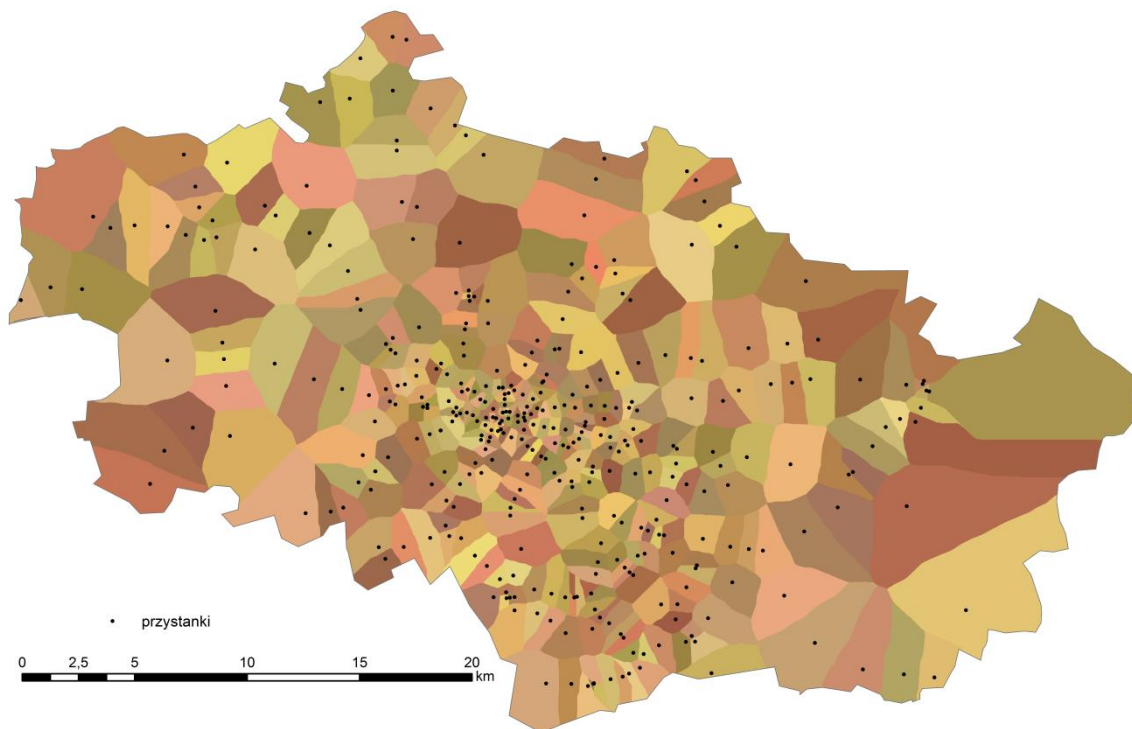
Zasadniczą rolę w aspekcie dostępności odgrywa czas. Dojazdy wykorzystujące środki komunikacji publicznej składają się z kilku etapów, m.in. dotarcie do przystanku, czas podróży. Każdy z etapów wiąże się z określonym przedziałem czasu poświęconym na jego realizację. Na terenach wiejskich szczególne znaczenie ma rozmieszczenie przystanków oraz ich dostępność, rozumiana jako możliwość korzystania z usług transportu i osiągnięcia za jego pomocą określonych celów, np. dojazdu do pracy (Taylor 1999).

Zdaniem Taylora (1999) dostępność transportowa na terenach wiejskich napotyka zupełnie inne problemy niż w obszarach zurbanizowanych. Na wsi głównym problemem jest przede wszystkim sama możliwość dotarcia do miejsc pracy, a nie – jak w mieście – problem czasu dojazdu czy jego kosztów. Dodatkową różnicą jest fakt, że w mieście trasa przejazdu komunikacji zbiorowej przebiega przez teren tzw. ciągłego popytu, natomiast na obszarach wiejskich mówi się o „dyskretnych punktach popytu na transport” (Dej 2010, na podstawie Nutley 1983).

Obszar powiatu kutnowskiego obsługiwany jest przez 434 przystanki komunikacji zbiorowej. Odejmując od tej liczby te, które zlokalizowane są na terenie miast (Kutno – 98 przystanków, Krośniewice – 3 oraz Żychlin – 7) na obszarze wiejskim mieści się 326 przystanków.

Z ponad 220 sołectw aż 130 nie jest obsługiwanych przez komunikację zbiorową. Na terenie powiatu średnia powierzchnia przypadająca na jeden przystanek autobusowy wynosi 2,25 km². Rozmieszczenie przystanków nie jest regularne. W celu wyznaczenia powierzchni przypadającej na jeden przystanek przyporządkowano każdemu węzłowi najbliższy mu obszar opierając się na istniejącej sieci drogowej oraz barierach (takich jak linie PKP czy cieki wodne) za pomocą narzędzi Gis (Kohli i in. 1995). W wyniku tych zabiegów obszar powiatu został podzielony na różnej wielkości tereny, dzięki ich porównaniom można ocenić rozmieszczenie węzłów komunikacji zbiorowej w różnych częściach powiatu oraz wyznaczyć obszary dobrze i słabo skomunikowane. Na podstawie tej analizy można zauważyć, że obszarem o największej gęstości przystanków autobusowych jest śródmieście Kutna. Znaczna liczba przystanków autobusowych zlokalizowana jest także na terenie gminy Krzyżanów, miast Żychlin oraz Strzelce. Natomiast obszarami o małej liczbie przystanków są zwłaszcza peryferyjne tereny powiatu, takie jak zachodnia część gmin Dąbrowice i Krośniewice, a także wschodnia część gminy Żychlin i południowe sołectwa gminy Bedlno (ryc. 52). Teren

przypadający na jeden przystanek wynosi w tych rejonach średnio powyżej 5km². Wynika to głównie z rolniczego charakteru zabudowy i użytkowania ziemi.



Ryc. 52. Strefy obsłużone przez poszczególne przystanki komunikacji zbiorowej

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy rozkładów jazdy przewoźników

W celu wyznaczenia odsetka ludności znajdującej się w zasięgu pieszych dojść od przystanków autobusowych posłużono się mapą rozmieszczenia ludności, na wysokim poziomie szczegółowości zarówno przestrzennym, jak i ilościowym. W tym celu wykorzystano metodykę zaproponowaną przez T. Pirowskiego i W. Drzewieckiego²⁶ (2012).

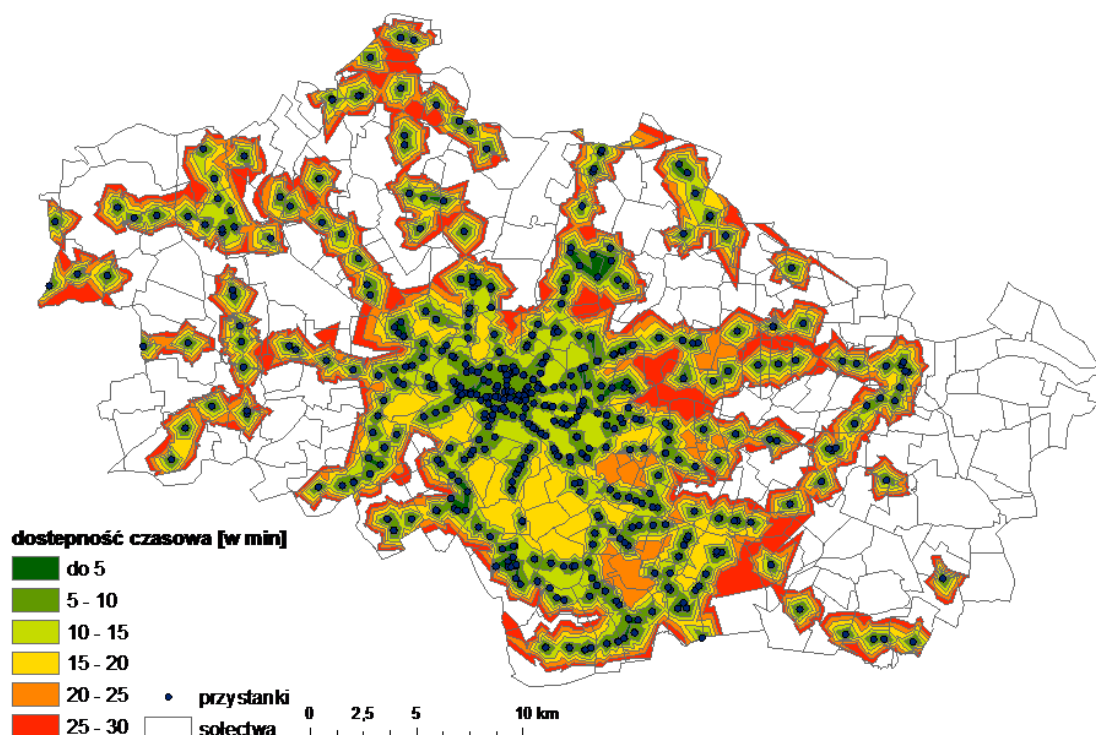
Dostępność miejsc zatrudnienia dla mieszkańców nie posiadających samochodu w centralnej części powiatu jest najlepsza²⁷. Według przyjętych założeń zupełnie pozbawieni dostępu do miejsc zatrudnienia z powodu braku lub nieodpowiedniego transportu publicznego są mieszkańcy sołectw oddalonych od miasta, zwłaszcza położonych na terenach

²⁶ Bazując na mapie budynków jednorodzinnych oraz wielorodzinnych, a także danych o liczbie ludności dla sołectw, wyznaczono średnią liczbę ludności dla domów jednorodzinnych – trzy osoby oraz wielorodzinnych – 50 osób.

²⁷ Ze względu na większą popularność przewozów gminnych (Plan zrównoważonego rozwoju...2013) w dalszej części pracy autorka posługiwać się będzie analizami dotyczącymi tych przewozów.

peryferyjnych powiatu, w dużej mierze w zachodniej jego części. Bez dostępu do przystanków autobusowych pozostaje około 24,5% mieszkańców powiatu kutnowskiego (ryc. 53). Mieszkańcy tych sołectw nie są w stanie dotrzeć do miejsca pracy w ośrodku w żadnym z miast powiatu kutnowskiego, jeśli nie korzystają z samochodu. Ograniczonym dostępem cechują się przede wszystkim mniejsze wsie, leżące z dala od ważniejszych szlaków transportowych.

Analiza zasięgu oddziaływania przystanków²⁸ wykazała, że 54,8% powierzchni powiatu leży w zasięgu do 30 minut pieszej drogi do najbliższego przystanku, w zasięgu zaś do 15 minut znajduje się jedynie 23% obszaru.



Ryc. 53. Zasięg oddziaływania przystanku na terenie powiatu

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT

Dobre połączenia komunikacyjne mają mieszkańcy większości centralnych gmin powiatu kutnowskiego. W obszarze najlepszej dostępności, do 10 min, znajduje się prawie 40% mieszkańców domów jednorodzinnych oraz 74% mieszkańców domów

²⁸ Oddziaływanie rozumiane jako teren, z którego ewentualni pasażerowie mają możliwość dotarcia pieszo bez większego wysiłku do przystanku autobusowego (Beim, Gadziński 2009).

wielorodzinnych²⁹. Mieszkańcy ponad 5,5 tys. budynków powiatu zamieszkują w strefie bez dostępu do przystanków autobusowych.

Dobra dostępność tych sołectw wiąże się z przebiegiem głównych dróg, bliskością Kutna oraz organizacją gminnych przewozów pasażerskich przez Miejski Zakład Komunikacji w Kutnie (MZK Kutno) na terenie gminy miejskiej Kutno, a także gmin sąsiednich, z którymi miasto podpisało stosowne porozumienia.

W strefie dojazdu do najbliższego przystanku komunikacji miejskiej i pozamiejskiej znajduje się ponad 13 tys. budynków mieszkalnych i mieszka nieco ponad 75% mieszkańców powiatu kutnowskiego. Należy zauważyć, że w większym stopniu lepszy dostęp do przystanków mają mieszkańcy zamieszkujący domy wielorodzinne. Jest to efektem lokalizacji takich budynków głównie na terenach miejskich, gdzie komunikacja zbiorowa jest bardziej rozwinięta. Mieszkańcy terenów wiejskich, gdzie z reguły mieszczą się domy jednorodzinne mają gorszy dostęp do przystanków, jedynie nieco ponad 39% z nich mieszka w zasięgu dziesięciu minut pieszej drogi do najbliższego przystanku (tab. 18).

Tab. 18. Zasięg oddziaływania przystanku komunikacji zbiorowej

Strefy dostępności	Rodzaj zabudowy					
	domy jednorodzinne			domy wielorodzinne		
	ludność	budynki	%ludności	ludność	budynki	%ludności
Do 10 min	21054	7018	39,3	35100	702	74,5
10–20 min	11265	3755	21,0	2250	45	4,8
20–30 min	5214	1738	9,7	1050	21	2,2
Bez dostępu	15999	5333	29,9	8700	174	18,5

Zródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych.

Niektóre miejscowości powiatu kutnowskiego położone są przy linii kolejowej, co sprawia, że Łódź czy Warszawa mogą być miejscem pracy znacznej grupy mieszkańców powiatu kutnowskiego. Wagę połączeń kolejowych w dojazdach do pracy podkreśla fakt lokalizacji w Kutnie dworca kolejowego o znaczeniu krajowym i europejskim. Dodatkowo na terenie powiatu kutnowskiego zlokalizowanych jest kilka przystanków kolejowych.

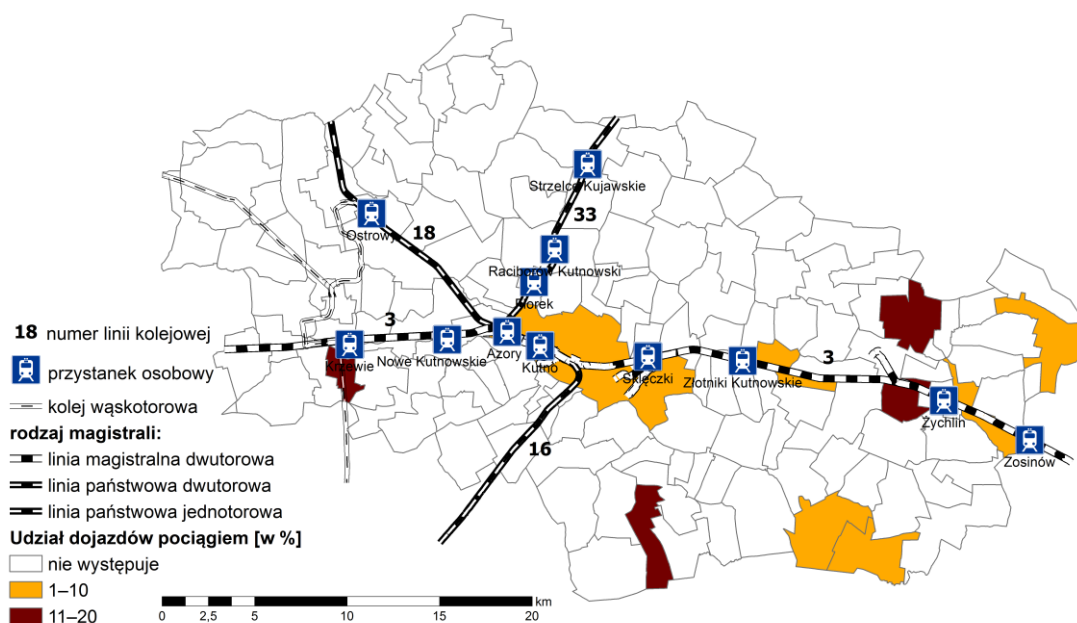
Duża część mieszkańców powiatu kutnowskiego dojeżdżająca do pracy poza obszar województwa dociera do Kutna samochodem, a następnie przesiada się i kontynuuje podróż pociągiem (około 5% dojeżdżających do pracy). Przez teren powiatu kutnowskiego

²⁹ W celu wyznaczenia stref dostępności posłużono się analizą sieciową ArcGis zakładając że człowiek porusza się ze średnią prędkością 5km/h.

przebiegają cztery czynne, zelektryfikowane, normalnotorowe linie kolejowe. Są to:

- linia kolejowa nr 3 z Warszawy Zachodniej przez Kutno, Konin, Poznań Główny w kierunku Frankfurtu nad Odrą – dwutorowa linia magistralna, stanowiąca część głównego międzynarodowego korytarza transportowego E20,
- linia kolejowa nr 16 z Łodzi Kaliskiej w kierunku Kutna – jednotorowa linia o znaczeniu państwowym,
- linia kolejowa nr 18 z Kutna przez Włocławek, Toruń Główny, Bydgoszcz Główną w kierunku Piły Głównej – dwutorowa linia o znaczeniu państwowym,
- linia kolejowa nr 33 z Kutna przez Płock w kierunku Brodnicy – linia jednotorowa o znaczeniu państwowym (ryc. 54).

Miasta położone na terenie powiatu kutnowskiego zostały zaliczone do obszarów o złej dostępności transportowej względem centrum regionu – Łodzi. Wynika ona m.in. z ze słabej oferty przewozów zbiorowych (Wiśniewski 2015). Niemniej jednak Łódź stanowi istotny punkt ciężenia dojeżdżających do pracy mieszkańców powiatu kutnowskiego. Rolę Łodzi jako miejsca docelowego dojazdów do pracy podkreśla fakt uruchomienia w 2015 r. bezpośredniego połączenia kolejowego z Kutnem w ramach funkcjonowania Łódzkiej Kolej Aglomeracyjnej. Na tej trasie Łódzka Kolej Aglomeracyjna zatrzymuje się na 16 przystankach łącząc Kutno z miastem wojewódzkim (Kutno–Łęczyca–Ozorków–Zgierz–Łódź). Dziennie kursuje 20 składów na tej trasie. W chwili uruchomienia tej linii liczba połączeń na trasie Łódź–Kutno zwiększyła się prawie dwukrotnie. Do obecnej chwili (2016 r.) Przewozy Regionalne realizowały sześć par połączeń (<https://lka.lodzkie.pl/aktualnosci/Polaczenia-do-Kutna/>) [dostęp: 02.05.2016].



Ryc. 54. Sieć komunikacji PKP na terenie powiatu kutnowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT i badań własnych

5.4. Wpływ czynników demograficzno-społecznych

W grupie uwarunkowań wpływających na przemieszczenia ludności, wielu autorów akcentuje czynnik demograficzny jako jeden z elementów wpływających na wielkość przemieszczeń wahańowych.

W prawach opracowanych przez Ravensteina (1885), prekursora badań nad migracjami, kilka z nich odnosi się do uwarunkowań demograficznych. Jedno z praw mówi o większej skłonności kobiet niż mężczyzn do migracji (przynajmniej na krótkie odległości), natomiast inna prawidłowość odnosi się do wieku osób migrujących. Mianowicie osoby młode cechuje większa skłonność do migracji niż osoby starsze, często posiadające już rodziny i będące w innej fazie cyklu życiowego.

Zasadniczą koncepcją, powstałą na gruncie badań geograficznych, dotyczącą uwarunkowań migracji wahańowych, jest teoria przejścia migracyjnego sformułowana przez Zelinsky'ego (1971). Wśród nich, jakie przedstawił autor tego podejścia, akcentowany jest również wątek demograficzny. Zelinsky uważa, że istnieje bezpośredni związek pomiędzy wielkością migracji a etapem przejścia demograficznego, na którym znajduje się obecnie społeczeństwo, a mianowicie w społeczeństwie tradycyjnym występuje ogólnie niski poziom mobilności przestrzennej, w społeczeństwie zaś nowoczesnym wysoka mobilność dotyczy migracji wahańowych i migracji miasto–miasto.

Migracje pracownicze są jedną z możliwości przeciwdziałania depopulacji obszarów

wiejskich, zwłaszcza tych położonych w pobliżu miast. W literaturze podkreśla się modernizującą rolę powiązań funkcjonalnych pomiędzy miastem a obszarami wiejskimi. Dzięki nim obszary wiejskie zaczynają przekształcać się w tereny o cechach charakteryzujących przedmieścia czy obrzeża miast (Wilkin 2007).

Jeden z bardziej znanych modeli grawitacyjnych, stworzony przez S. Stouffera (1940), także podkreśla rolę czynnika demograficznego w przemieszczeniach ludności. Zgodnie z tą koncepcją pierwszorzędne znaczenie dla zjawisk związanych z przemieszczaniem się ludności ma nie tyle sama odległość fizyczna, co rozmieszczenie ludności na danym terenie. Zdaniem badacza *„liczba osób przenoszących się na daną odległość jest wprost proporcjonalna do liczby sposobności występujących w tej odległości, a odwrotnie proporcjonalna do liczby sposobności pośrednich (intervening opportunities)”* (Górny, Kaczmarczyk 2003, s. 15). Wymienione przez niego sposobności pośrednie miały być uwarunkowane liczbą ludności, a zwłaszcza liczbą osób przebywających już w miejscu migracji. Założenia te można przenieść na grunt rozważań dotyczących dojazdów do pracy, rozumiejąc, że do danego miejsca skupiającego dużą liczbę osób już pracujących będą kierować się następne osoby decydujące się na dojazdy do pracy.

W przejazdach wahadłowych mieszkańców powiatu kutnowskiego większość przemieszczających się osób stanowiły kobiety (56%). Wśród osób, które posiadały gospodarstwo rolne odsetek ten wynosił aż 64%. Kobiety są bardziej aktywne w poszukiwaniu pracy oraz łatwiej dostosowują się do zmian, jakie zachodzą na rynku pracy (Wiśniewski 2013). W strukturze odległości dojazdów do pracy w podziale na płeć uwidoczniają się pewne różnice. W dojazdach do pracy na krótkie odległości dominują kobiety – doskonale obrazuje to współczynnik feminizacji, który w grupie dojazdów do 5 km wynosi 140. W dłuższych dojazdach, powyżej 30 km, przeważają również kobiety, jednak współczynnik feminizacji wynosi już tylko 102.

Różnice w rozkładzie odległości według płci są wynikiem rolniczego charakteru powiatu. To kobiety częściej podejmują pracę zarobkową, wybierając jako miejsce pracy zakłady usługowe czy handlowe, które z reguły mieszczą się w bliskim sąsiedztwie większego skupienia terenów mieszkaniowych. Natomiast mężczyźni w zazwyczaj pracują w gospodarstwie rolnym.

Zróznicowanie odległości dojazdów do pracy mężczyzn i kobiet, to także wynik odmiennych ról społecznych obu subpopulacji. Na terenach wiejskich panuje wciąż tradycyjny podział obowiązków w rodzinie. Kobiety zajmują się głównie wychowaniem dzieci oraz prowadzeniem gospodarstwa domowego, stąd też współczynnik feminizacji w

grupie osób posiadających dzieci do lat 17 w dojazdach najdłuższych wynosi jedynie 84. Można stwierdzić, że tradycyjne funkcje pełnione przez kobiety zawężają zasięg ich dojazdów do pracy. Znaczenie mają także względy ekonomiczne. Tradycyjnie to mężczyźni utrzymują dom, lepiej płatna praca wiąże się często z dłuższymi dojazdami do pracy, stąd też większa dominacja mężczyzn w dłuższych odległościach dojazdów do pracy. Przewaga kobiet w krótszych dojazdach potwierdza zasadność ogólnych praw migracyjnych, jakie sformułował Ravenstein (Dzieciuchowicz 1979).

Największe rozbieżności w podziale dojazdów do pracy według odległości uwiadcniają się w strefie podmiejskiej, gdzie odsetek kobiet dojeżdżających na krótkie dystanse jest największy. Przyczynia się do tego zjawisko *urban sprawl*, czyli rozlewanie się miasta. Polega ono na przenoszeniu się rodzin z dziećmi w bliskie sąsiedztwo miasta, gdzie znajdują zatrudnienie kobiety, które łączą pracę zawodową z wychowaniem i prowadzeniem domu. Widoczny jest także większy odsetek dojazdów długich przez kobiety zamieszkujące strefę peryferyjną. Często są to obszary związane z działalnością rolniczą, gdzie mężczyźni poza pracą zawodową zajmują się pracą na roli, stąd ich niski odsetek w dojazdach długich (powyżej 30 km). Dodatkowo obszary te cechują się małą koncentracją przedsiębiorstw, a tym samym miejsc pracy, co wymusza dłuższe dojazdy do pracy (tab. 19).

Tab. 19. Odległości dojazdów do pracy według płci i strefy zamieszkania

Wyszczególnienie	Dojazdy według odległości [w km]				
	0–5	5–15	15–30	powyżej 30	razem
Strefa peryferyjna					
kobiety	16,0	36,4	35,4	12,2	100,0
mężczyźni	19,3	40,7	30,3	9,7	100,0
Strefa przejściowa					
kobiety	20,7	42,7	28,4	8,2	100,0
mężczyźni	18,0	46,6	28,7	6,7	100,0
Strefa podmiejska					
kobiety	39,9	41,1	10,8	8,2	100,0
mężczyźni	30,9	42,8	17,1	9,2	100,0
Strefa miejska					
kobiety	33,6				
mężczyźni	30,9	30,0	22,4	14,0	100,0
		42,8	17,1	9,2	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Jedną z ważnych cech demograficznych, wpływających na odległości dojazdów do pracy, jest stan cywilny osób dojeżdżających. Wyniki badań pokazują, że osoby, które nie pozostają w związkach małżeńskich z reguły dojeżdżają dalej do pracy (por. Dzieciuchowicz 1979). Dość duże różnice widoczne są w strukturze odległości dojazdów według podziału na stan cywilny oraz płeć. Teoria zaproponowana przez Duvalla, dotycząca cyklu życia rodziny, wyjaśnia zróżnicowanie struktury odległości dojazdów do pracy (Namysłowska 2000). Osoby młode – panny i kawalerowie – wybierają dłuższe odległości dojazdów do pracy. Są to ludzie, którzy dopiero wchodzi na rynek pracy, wybierając jako cel swoich wyjazdów głównie duże miasta. Panny dojeżdżają do pracy nieznacznie dalej niż kawalerowie. Odmienny i bardziej zróżnicowany jest rozkład w grupie kobiet zamężnych oraz mężczyzn żonatych. Jest to drugi cykl życia rodziny – rodzina z dzieckiem. Ze względu na tradycyjny podział ról, kobiety dojeżdżają bliżej, aby móc opiekować się dziećmi. Podobnie sytuacja wygląda w grupie osób rozwiedzionych, gdzie dysproporcje w średniej odległości dojazdów są jeszcze większe. W przypadku rozpadu małżeństwa dzieci z reguły pozostają pod opieką kobiet, które pracują bliżej miejsca zamieszkania, aby nie tracić czasu na długie dojazdy. Duże dysproporcje widoczne są w odległości dojazdów wdów oraz wdowców (tab. 20). Jest to ostatnia faza cyklu życia rodziny. Współczynnik feminizacji w tej grupie wiekowej jest duży. Dzieci często mają już własną rodzinę, a wydłużone dojazdy do pracy wdów tłumaczone mogą być potrzebą nie tylko aktywizacji zawodowej, ale także społecznej.

Tab. 20. Średnia odległość dojazdów do pracy według stanu cywilnego

Stan cywilny	Średnia odległość dojazdu do pracy [w km]	
	kobiety	mężczyźni
Panna/kawaler	20,07	19,75
Zamężna/żonaty	13,02	15,06
Partnerka/partner	17,59	18,07
Rozwiedziona/rozwiedziony	11,25	16,72
Wdowa/wdowiec	23,58	7,01

Źródło: opracowanie własne.

Warunki życia na terenach wiejskich są znacznie trudniejsze niż w mieście. Mogą one utrudniać rozwój rodziny oraz wychowanie dzieci. Niskie dochody i częsty brak pracy w miejscu zamieszkania wymusza podjęcie decyzji o dojazdach do pracy, co wiąże się nierzadko z ich uciążliwością. Często aspiracje rodziców w stosunku do dzieci są wysokie i dążą oni do umożliwienia dziecku uzyskania wyższej pozycji społecznej przez zdobycie wykształcenia. Dlatego też decydują się na dłuższe dojazdy do pracy (Majorczyk2010). Daje

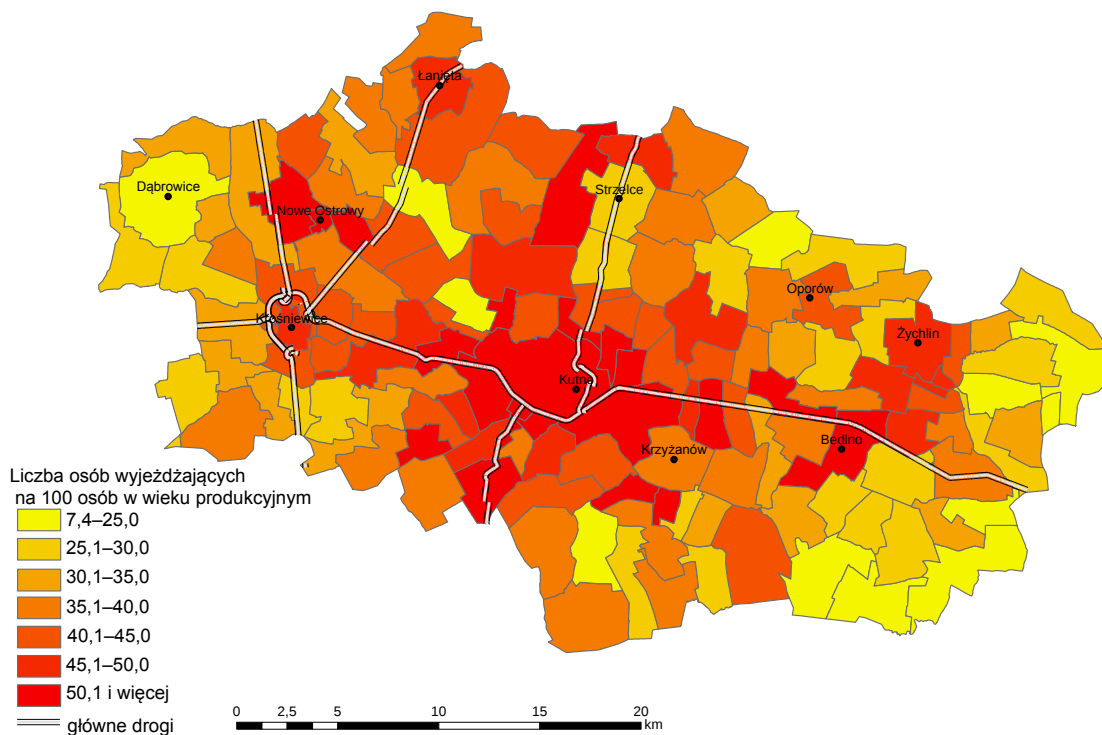
im to możliwość uzyskiwania wyższych dochodów i polepszenia sytuacji materialnej rodziny. Osoby posiadające dzieci dojeżdżają do pracy średnio 17,6 km, natomiast osoby bezdzietne 12,6 km. Zróżnicowana jest także struktura wewnętrzna odległości dojazdów osób posiadających dzieci. Kobiety dojeżdżają na mniejsze odległości (10,2 km) niż mężczyźni (15,6 km). Mężczyźni jako głowy rodziny zajmują się zarabianiem pieniędzy oraz zapewnianiem rodzinie odpowiedniego poziomu życia.

Wyjazdy do pracy uzależnione są w dużym stopniu od dostępności komunikacyjnej, poziomu mobilności, tradycji dojeżdżania do pracy, jak i kwalifikacji mieszkańców (*Dojazdy do pracy w województwie małopolskim 2006–2011...2015*). Jednym z mierników, który pokazuje znaczenie lokalnych rynków pracy, jest wskaźnik ruchliwości pracowniczej, mierzący odsetek osób wyjeżdżających do pracy z danej jednostki terytorialnej w stosunku do ogólnej liczby jej ludności w wieku produkcyjnym (Kurek i in. 2015). W 2014 r. w powiecie kutnowskim największe wartości wskaźnika ruchliwości pracowniczej odnotowały sołectwa położone w centralnej części powiatu.

Wyższą ruchliwość pracowniczą cechują się sołectwa leżące w strefie miast. Szczególnie duże wartości mobilności pracowniczej wykazują tereny otaczające Kutno – największy lokalny rynek pracy w powiecie kutnowskim. Wiejskie sołectwa znajdujące się w strefie podmiejskiej charakteryzują się stosunkowo wysokimi wartościami wskaźnika ruchliwości pracowniczej, przekraczającymi 40 osób na 100 osób w wieku produkcyjnym. Tak wysokie wartości wskaźnika świadczą o małych zasobach miejsc pracy w sołectwach oraz o dużym znaczeniu Kutna jako miejsca koncentracji dojazdów do pracy.

Samo miasto także odznacza się dużymi wartościami wskaźnika ruchliwości pracowniczej przekraczającymi 50 osób na 100 osób w wieku produkcyjnym. Można mówić w tym wypadku o tzw. zjawisku „marnotrawstwa dojazdów do pracy”. Zjawisko to polega na tym, że ludność z terenów wiejskich dojeżdża do miejsc pracy położonych w mieście, natomiast mieszkańcy tego miasta wyjeżdżają do pracy do innych ośrodków, np. Łodzi czy Warszawy (García-Palomares 2010).

Z typowo rolniczych sołectw, położonych w zachodniej oraz wschodniej części powiatu kutnowskiego, dojeżdża do pracy najmniej od 7 do 35 osób na 100 osób w wieku produkcyjnym. Sołectwa, z których wyjeżdża najwięcej osób do pracy to albo miasta regionu, ze strefą podmiejską, jak dzieje się to w przypadku Kutna, albo gęsto zaludnione, o stosunkowo dużym potencjale ludnościowym, wiejskie sołectwa leżące w podmiejskiej strefie miast o dużej liczbie dojeżdżających do pracy (ryc. 55).



Ryc. 55. Wskaźnik ruchliwości pracowniczej w powiecie kutnowskim w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL i badań własnych

Wśród czynników mających wpływ na zróżnicowanie osób dojeżdżających do pracy znajdują się predyspozycje psychofizyczne. Różne grupy wiekowe mają zróżnicowane predyspozycje psychofizyczne, wpływające na dojazdy do pracy. Dojazdy długie w starszych grupach wiekowych stają się coraz bardziej uciążliwe. Osoby dojeżdżające do pracy w wieku powyżej 55. r.ż. docierają głównie na odległości od 5 do 15 km. Są to odległości stosunkowo krótkie, biorąc pod uwagę rozmieszczenie przedsiębiorstw na terenie powiatu i jego rolniczy charakter. Największy odsetek osób dojeżdżających do pracy na długie odległości (powyżej 30 km) widoczny jest w grupach wiekowych 15–24 oraz 25–34, a więc wśród osób mieszczących się w subpopulacji wieku mobilnego. Są to osoby, które są zdolne do zmiany stanowiska, miejsca pracy lub ewentualnego przekwalifikowania się. Wraz ze wzrostem wieku dojeżdżających udział dojazdów długich systematycznie maleje (tab. 21).

Tab. 21. Struktura odległości według kategorii ekonomicznych wieku[w %]

Kategorie odległości	Kategorie ekonomiczne wieku				
	15–24	25–34	35–44	45–54	powyżej 55
0–5	24,5	22,2	27,2	29,5	27,8
5–15	27,3	36,2	42,9	41,4	48,5
15–30	36,0	29,9	19,2	20,9	16,5
30 i więcej	12,2	11,7	10,7	8,2	7,2
Razem:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych.

Wiek dojeżdżających wpływa także na zróżnicowanie kierunków dojazdów do pracy. Osoby młode w większym stopniu jako cel dojazdów do pracy obierają sobie miasto znajdujące się poza granicami powiatu kutnowskiego. Natomiast osoby starsze kierują się głównie do pracy znajdującej się na terenie powiatu. Najczęściej jest to miasto powiatowe, choć duży odsetek osób starszych (28%) wybiera pracę zlokalizowaną w miejscowości wiejskiej położonej na terenie swojego powiatu. Wśród wszystkich grup wiekowych, poza osobami w wieku powyżej 55 lat, dominującym kierunkiem wyjazdów jest Kutno. Jedynie osoby w starszym wieku wybierają miejsca pracy w miastach leżących bliżej miejsc zamieszkania, tj. Krośniewicach lub Żychlinie, oraz inne miejscowości na terenie powiatu, położone bliżej miejsc zamieszkania.

Największa grupa osób młodych dojeżdżających do pracy mieszka w strefie peryferyjnej, a więc najdalej położonej od większych rynków pracy. Osoby w średnim wieku (35–44) zamieszkują głównie strefę przejściową. Natomiast osoby najstarsze, powyżej 55. r.ż, mieszkają głównie w strefie podmiejskiej. Osoby starsze w innych strefach zajmują się głównie gospodarstwem rolnym, podczas gdy do pracy dojeżdżają młodszy domownicy.

Istotnym czynnikiem wpływającym na odległości dojazdów do pracy jest wykształcenie. Widoczna jest pewna prawidłowość, zgodnie z którą im wyższe wykształcenie, tym większe odległości dojazdów do pracy, natomiast im niższy poziom wykształcenia, tym krótsze dojazdy do pracy (Dzieciuchowicz 1979; Karlsson, Olsson 2006; Wiśniewski 2013; Drejerska 2014a). Zdaniem J. Wolperta, „dwoma czynnikami, które wydają się najbardziej oddziaływać na ruchliwość ludności są: wyższe niż przeciętnie wykształcenie oraz zatrudnienie w grupie pracowników umysłowych” (Dzieciuchowicz 1979, na podstawie Wolpert 1972, s. 140).

Sytuację mieszkańców terenów wiejskich na rynku pracy determinuje wykształcenie. Poziom wykształcenia mieszkańców wsi jest niższy od poziomu wykształcenia mieszkańców

miast. Można jednak w ostatnich latach zauważyć znaczącą poprawę pod tym względem. Jednak w dalszym ciągu ponad 21% mieszkańców wsi ma wykształcenie podstawowe, a 42,4% zasadnicze zawodowe. Należy także zwrócić uwagę na fakt, że ludność bezrolna na obszarach wiejskich jest lepiej wykształcona niż osoby pracujące w rolnictwie indywidualnym (Frenkel 2003).

W grupie osób dojeżdżających do pracy największą grupę stanowiły osoby legitymujące się wykształceniem średnim – 419 osób, tj. 31%. Dojeżdżający o wykształceniu wyższym stanowili około 19,5% wszystkich jeżdżących do pracy mieszkańców powiatu, osoby zaś z wykształceniem zasadniczym zawodowym i niższym – ponad 24%. Wraz ze wzrostem wykształcenia rośnie odsetek osób decydujących się na dojazdy do pracy.

Spore dysproporcje pomiędzy osobami z najwyższymi i najniższymi kwalifikacjami zawodowymi są konsekwencją wieku tych osób i rodzaju podejmowanej pracy (Kurek i in. 2014). Osoby z wyższym wykształceniem pracują w administracji publicznej (41%) oraz edukacji (27%). Osoby słabiej wykształcone dojeżdżają głównie do pracy w przetwórstwie przemysłowym (37%), a także handlu hurtowym i detalicznym (25%) – por. tab. 22.

Poziom wykształcenia różnicuje znacząco strukturę dojeżdżających do pracy według odległości dojazdów. Wśród osób pracujących, legitymujących się wykształceniem wyższym, ponad połowa dojeżdża na odległości większą niż 15,5 km. Świadczy to o tym, że osoby lepiej wykształcone są skłonne poszukiwać pracy w dalszej odległości od miejsca zamieszkania. Dojeżdżający wybierają pracę możliwie najlepiej odpowiadającą posiadanemu wykształceniu za możliwie duże wynagrodzenie, podczas gdy osoby słabo wykształcone, w większości mieszkańcy terenów wiejskich, podejmują pracę stosunkowo blisko miejsca zamieszkania lub we własnym gospodarstwie rolnym. Mediana odległości dojazdów osób z wykształceniem zasadniczym zawodowym i niższym wynosi 9,5 km.

Tab. 22. Dojeżdżający do pracy według wykształcenia oraz sekcji PKD [w %]

Sekcje PKD	Poziom wykształcenia				
	podstawowe i niższe	zasadnicze zawodowe	średnie	policealne	wyższe
Rolnictwo, leśnictwo łowiectwo i rybactwo	10,4	5,1	2,6	0,7	1,4
Przetwórstwo przemysłowe	35,4	43,9	38,6	26,6	15,2
Budownictwo	0,0	3,1	2,6	0,0	2,6
Handel hurtowy i detaliczny, naprawa pojazdów samochodowych	27,1	25,9	33,6	32,2	17,8
Transport i gospodarka magazynowa	4,2	9,4	8,7	6,3	2,6
Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	10,4	3,1	1,0	3,5	0,9
Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	0,0	0,0	0,0	1,4	5,2
Działalność profesjonalna naukowa i techniczna	0,0	0,8	0,8	2,8	2,9
Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	0,0	2,4	3,4	3,5	0,9
Administracja publiczna i obrona narodowa, obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	0,0	0,8	2,9	9,8	20,6
Edukacja	8,3	2,0	0,8	0,7	17,2
Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	4,2	0,0	3,4	7,7	9,5
Pozostała działalność usługowa	0,0	2,4	0,5	4,2	0,6
Pozostałe	0,0	1,1	1,1	0,6	2,6
Razem	100	100	100	100	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych.

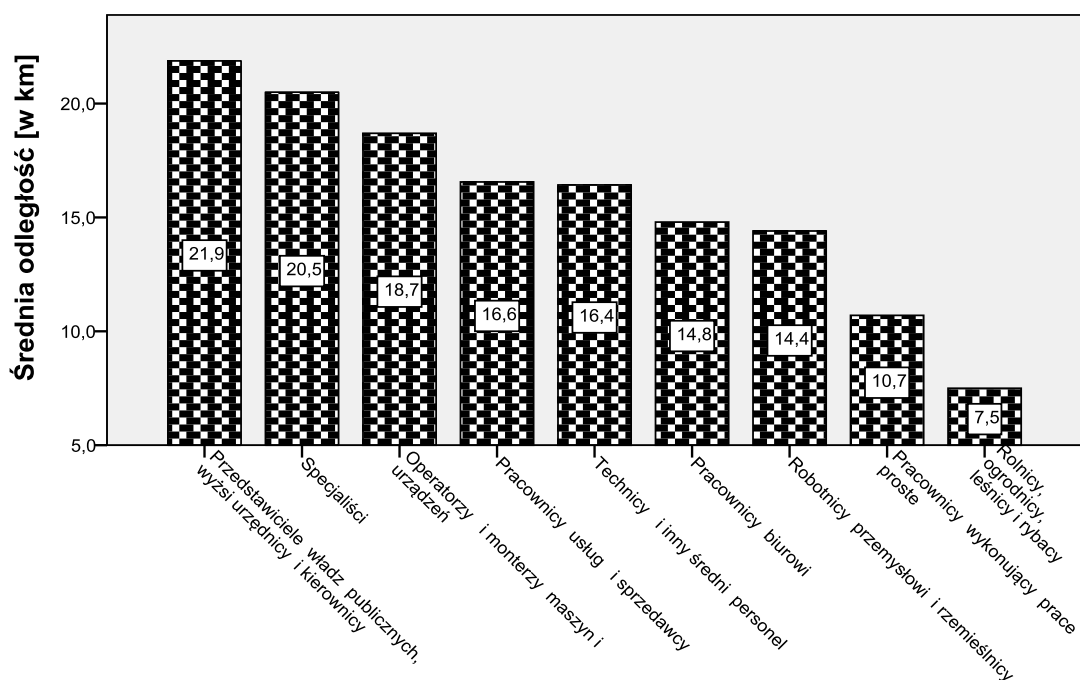
Wykształcenie determinuje także kierunek dojazdów do pracy. Jednym z czynników „wypychających” zasoby pracy z obszarów wiejskich są dysproporcje w liczbie, dostępności oraz jakości oferowanych miejsc pracy pomiędzy lokalnym a zewnętrznym rynkiem pracy. W ostatnich latach zauważa się duży wzrost poziomu wykształcenia i umiejętności zawodowych (rzadko związanych z rolnictwem) młodych mieszkańców obszarów wiejskich. Tym samym widoczny jest znacznie wolniejszy i bardziej heterogeniczny proces zmiany struktury gospodarczej obszarów wiejskich. Pociąga to za sobą pogłębianie się dysproporcji pomiędzy lokalnymi zasobami pracy a możliwościami optymalnego ich wykorzystania. Rynek pracy terenów wiejskich cechuje się znacznie mniejszą innowacyjnością przedsiębiorstw, dzięki czemu nie wymaga specyficznych umiejętności oraz wykształcenia od pracownika (Czarnecki 2013).

Rynek pracy małych miast cechuje się niską heterogenicznością działalności gospodarczych pod względem funkcjonalno-branżowym. Wpływa to na ograniczenie możliwości znalezienia przez mieszkańców terenów wiejskich oferty pracy zgodnej z wykształceniem i kwalifikacjami. Z drugiej strony zmniejsza to szanse znalezienia dopasowanego pod względem wykształcenia pracownika przez przedsiębiorstwa mieszczące się w dużych miastach, w których istnieje zapotrzebowanie na specjalistów, przy równoległym dążeniu do zatrudnienia tańszej siły roboczej od tej, która jest dostępna lokalnie (Quigley 1998).

Główny strumień dojazdów do pracy osób z wykształceniem wyższym na terenie powiatu kutnowskiego kierował się do większych ośrodków miejskich, podczas gdy osoby z niższym wykształceniem wybierają głównie lokalne ośrodki miejskie. Obszary wiejskie nie oferują z reguły miejsc pracy osobom dobrze wykształconym, stąd duży odsetek z nich dojeżdża do miast, w których rynek pracy jest większy i bardziej zróżnicowany.

Determinantą różnicującą strukturę odległości dojazdów jest także zawód wykonywany przez osobę dojeżdżającą. Osoby piastujące wyższe stanowiska z reguły dojeżdżają do pracy dalej, średnia odległość między miejscem zamieszkania a miejscem pracy w tej grupie wynosi ponad 20 km. Najbliżej dojeżdżają do pracy osoby wykonujące proste czynności oraz rolnicy (ryc. 56). Przyczyny zróżnicowania odległości dojazdów do pracy należy upatrywać w wykształceniu oraz zarobkach, jakie uzyskują pracownicy wykonujący dane zawody. Nie bez znaczenia jest przy tym struktura gospodarki i rozmieszczenie przedsiębiorstw w przestrzeni.

Duże odległości dojazdów do pracy tłumaczy także teoria niedopasowania przestrzennego miejsc pracy i miejsc zamieszkania. Teoria ta zakłada, że możliwości zatrudnienia osób z niskim wykształceniem oraz posiadających niewielkie kwalifikacje zlokalizowane są daleko od miejsc ich zamieszkania (Kain 1968). Koncepcja ta jednak nie znajduje potwierdzenia w tym przypadku, gdyż osoby o najmniejszych kwalifikacjach zwykle dojeżdżają na niewielkie odległości.



Ryc. 56. Średnia odległość dojazdów do pracy według grup zawodów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych

5.5. Struktura i poziom rozwoju rolnictwa

Transformacja systemowo-ustrojowa w dużym stopniu dotknęła członków gospodarstw rolnych. Zmiany zapoczątkowane w 1989 r. przyniosły pogorszenie sytuacji w rolnictwie. Nastąpił znaczny spadek cen na towary rolnicze, przy jednoczesnym ograniczeniu możliwości dodatkowego zarobkowania poza gospodarstwem rolnym, ze względu na rosnące bezrobocie. Przemiany na rynku pracy spowodowały w pierwszej kolejności utratę miejsc pracy w grupie osób posiadających gospodarstwa rolne. Większość zwolnionych osób powróciła do swoich gospodarstw rolnych, powodując tym pojawienie się tzw. bezrobocia ukrytego (Dzun, Józwiak 2008).

Młodzi ludzie, przyglądający się obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej w rolnictwie, zaczynają zmieniać system wartości. W ich opinii ciężka praca na roli nie przynosi dużych dochodów oraz szans zaspokojenia swoich aspiracji (Wójcik 2008). Praca na roli w ocenie społeczeństwa uległa znacznej degradacji, również wśród mieszkańców terenów wiejskich. W grupie właścicieli gospodarstw rolnych ponad 70% osób w wieku do 44 lat wybiera pracę poza rolnictwem jako główne źródło dochodów. Głównym motywem podjęcia pracy przez tę grupę osób jest chęć poprawy poziomu życia, jak też samorealizacja w pracy

zawodowej. Pomimo przywiązania do miejsca zamieszkania (45%) osoby te decydują się na dojazd do pracy.

Średnia liczba osób wchodzących w skład rodziny rolniczej w Polsce w latach 2000–2005 wynosiła 2,54 na jedną rodzinę (Zwoliński 2006). W powiecie kutnowskim na jedną rodzinę rolniczą, według danych KRUS, przypada 1,6 osoby, pracownikami gospodarstw rolnych są głównie sami rolnicy oraz ich rodzina, rzadko są to pracownicy najemni. Największa liczba osób ubezpieczonych w gospodarstwie cechuje gminy Krośniewice i Bedlno, najmniejszym wskaźnikiem odznaczają się pod tym względem gminy miejskie – tab. 23.

Tab. 23. Charakterystyka gospodarstw rolnych według osób ubezpieczonych

Gmina	Gospodarstwa rolne	Osoby ubezpieczone	Liczba osób w gospodarstwie
m. Kutno	525	770	1,47
m. Żychlin	345	511	1,48
m. Krośniewice	181	281	1,55
Łanięta	560	880	1,57
Żychlin	759	1210	1,59
Oporów	875	1409	1,61
Kutno	1654	2674	1,62
Strzelce	893	1448	1,62
Krzyżanów	1097	1782	1,62
Nowe Ostrowy	539	878	1,63
Dąbrowice	574	940	1,64
Bedlno	1646	2748	1,67
Krośniewice	923	1556	1,69

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KRUS.

Istotne zmiany w rolnictwie polskim zaszły w momencie akcesji Polski do Unii Europejskiej. Wprowadzenie dopłat bezpośrednich znacznie poprawiło sytuację rolników. Nastąpiło istotne zmniejszenie odsetka gospodarstw mało rentownych, nastawionych jedynie lub głównie tylko na zaopatrzenie rodziny rolnika. Duża liczba tych gospodarstw uległa likwidacji na rzecz powiększenia się areалу wysokoobszarowych gospodarstw rolnych.

W rolnictwie polskim widoczny jest pewien dualizm. Z jednej strony mamy do czynienia z dużą liczbą małych gospodarstw rolnych, liczących do kilku hektarów, których głównym motywem jest obniżenie kosztów ubezpieczenia społecznego i opodatkowania nieruchomości budowlanych, z drugiej zaś strony mamy duże, zmechanizowane gospodarstwa rolne, tzw. przedsiębiorstwa rolne, nastawione na produkcję.

Od początku lat 90. ubiegłego wieku zauważalna była wyraźna skłonność do spadku pogłowia zwierząt gospodarskich, która nieco wzrosła po przystąpieniu Polski do UE.

Zmieniło się także nastawienie gospodarstw rolnych, dotyczące hodowli zwierząt. W małych gospodarstwach widoczna jest ograniczenie chowu zwierząt, która przenoszona jest do gospodarstw większych obszarowo, utrzymujących większe stada. Wzrasta zaś liczba gospodarstw nastawionych jedynie na produkcję roślinną, przy jednoczesnym procesie koncentracji oraz specjalizacji tej produkcji (Dzun, Józwiak 2008).

Nastawienie gospodarstw rolnych na produkcję roślinną, przy jednoczesnej modernizacji gospodarstw dzięki wsparciu z funduszy unijnych, powoduje, że zmniejszają się nakłady pracy w rolnictwie. Dzięki temu rolnicy oraz domownicy z gospodarstw rolnych często decydują się na pracę poza swoim gospodarstwem.

Analiza motywów kierujących wyborem dodatkowego źródła dochodów pozwala na wyróżnienie dwóch odmiennych przyczyn decyzji o dojazdach do pracy ze względu na wielkość gospodarstwa rolnego. Pierwszy typ tworzą małe gospodarstwa rolne. Spadek produkcji rolnej wraz z dużym spadkiem rentowności wpływa na zdecydowane pogorszenie sytuacji dochodowej małych gospodarstw. Udział dochodów uzyskiwanych z działalności rolniczej w budżetach gospodarstw domowych opartych na indywidualnym gospodarstwie rolnym zmalał. Dla coraz mniejszej grupy osób dochody te stanowią główne źródło utrzymania.

Dlatego też duży odsetek osób mieszkających w obrębie małych obszarowo gospodarstw domowych wybiera alternatywne źródło dochodów decydując się na dojazdy do pracy (tab. 24).

Tab. 24. Charakterystyka gospodarstw rolnych a odległości dojazdów do pracy

Skala wielkości gospodarstw ³⁰	Odsetek gospodarstw [w %]	Średnia odległość dojazdów do pracy [w km]	Średnia liczba osób pracujących w gospodarstwie
Bardzo małe (do 5 ha)	38,1	12,32	2
Małe (5–10 ha)	25,0	18,94	1
Średniomałe (10–20 ha)	25,8	17,56	1
Średnie (20–50 ha)	9,5	12,67	1
Duże (50–100 ha)	0,8	18,55	4
Wielkoobszarowe (powyżej 100 ha)	0,8	19,20	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych.

³⁰ Skala wielkości gospodarstw rolnych zaproponowana przez W. Ziętare (2009).

Na obszarach wiejskich odnotowuje się znacznie większy wskaźnik zatrudnienia ludności w wieku poprodukcyjnym. Związane jest to głównie z pracą w rolnictwie. Często spotykana jest sytuacja, gdzie młode osoby realizują się zawodowo w rolnictwie, natomiast rodzice pomagają im w prowadzeniu gospodarstwa rolnego.

Z drugiej strony mamy do czynienia z dużymi gospodarstwami rolnymi, będącymi w dobrej kondycji dochodowej. Decydujący wpływ na zwiększenie skłonności rolników prowadzących większe gospodarstwa rolne do inwestowania wywarły dopłaty związane z wejściem Polski do Unii Europejskiej. Modernizacja gospodarstw wpłynęła na mniejszą pracochłonność, stąd członkowie takich gospodarstw często podejmują pracę poza swoim gospodarstwem motywując tę decyzję dodatkowym zarobkiem oraz możliwością samorealizacji.

Współczesne zmiany strukturalne obejmujące tereny wiejskie przyczyniają się do ograniczenia zatrudnienia w rolnictwie i wsparcia wielofunkcyjnego rozwoju wsi. Wskaźnikiem tego procesu są zmiany na rynku pracy, odznaczające się tworzeniem popytu na zasoby pracy. W obecnych warunkach społeczno-gospodarczych oraz kulturowych ziemia przestała być dominującą wartością dla mieszkańców wsi, choć nadal występuje w ich systemie wartości. Współcześnie pojawiły się nowe wartości, takie jak kwalifikacje, zawód, wykształcenie czy osobiste szczęście (Drozd-Piasecka 1991). Stąd też mieszkańcy wsi często podejmują pracę zarobkową poza swoim gospodarstwem rolnym. Poza wyznawanym systemem wartości skłonność mieszkańców wsi do tzw. dwuzawodowości spowodowana jest niskimi dochodami rolników, wynikającymi m.in. z rozdrobnienia gospodarstw.

W okresie transformacji systemowo-ustrojowej na terenach wiejskich wzrósł udział procentowy rodzin, które nie prowadzą gospodarstwa rolnego. W badaniu kwestionariuszowym odsetek osób, które mieszkają na terenach wiejskich w domach jednorodzinnych bez gospodarstwa rolnego wyniósł ponad 50% (dokładnie 52,8%). Dodając do tego inne rodzaje zabudowy, które również nie są związane z prowadzeniem gospodarstwa rolnego, na terenie powiatu kutnowskiego nieco ponad 75% mieszkańców utrzymuje się z pracy poza rolnictwem. Jest to przykład procesu odchodzenia ludności wiejskiej od zajęć rolniczych, a zarazem aktywizacji zawodowej mieszkańców wsi w innych gałęziach gospodarki. Według danych pochodzących z Narodowego Spisu Ludności i Mieszkań, w 2002 r. niespełna 14,3% osób tworzących gospodarstwa domowe pracuje we własnym gospodarstwie rolnym. Pracę zarobkową poza rolnictwem w tym czasie znalazło 44,7% mieszkańców terenów wiejskich (GUS 2003).

Struktura odległości dojazdów rolników do pracy jest zróżnicowana także ze względu na płeć. Kobiety dojeżdżają zwykle na większe odległości. Średnia odległość ich dojazdów do pracy wynosi 16,5 km, podczas gdy gospodarze dojeżdżają przeciętnie o dwa kilometry bliżej. Widoczny jest też większy udział kobiet w dłuższych odległościach dojazdów (tab. 25). Ze względu na typowo rolniczy charakter powiatu można zakładać, że mężczyźni zostawali w gospodarstwach rolnych zajmując się obowiązkami wynikającymi z posiadania gospodarstwa rolnego, kobiety zaś dojeżdżały do pracy w celu zwiększenia dochodów gospodarstwa domowego.

Tab. 25. Struktura odległości dojazdów pracowniczych podejmowanych przez rolników według płci

Płeć	Odległość [w km]				
	0–5	5–15	15–30	powyżej 30	Razem
Kobiety	24,8	38,3	28,6	8,3	100%
Mężczyźni	26,7	45,7	19,0	8,6	100%

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych.

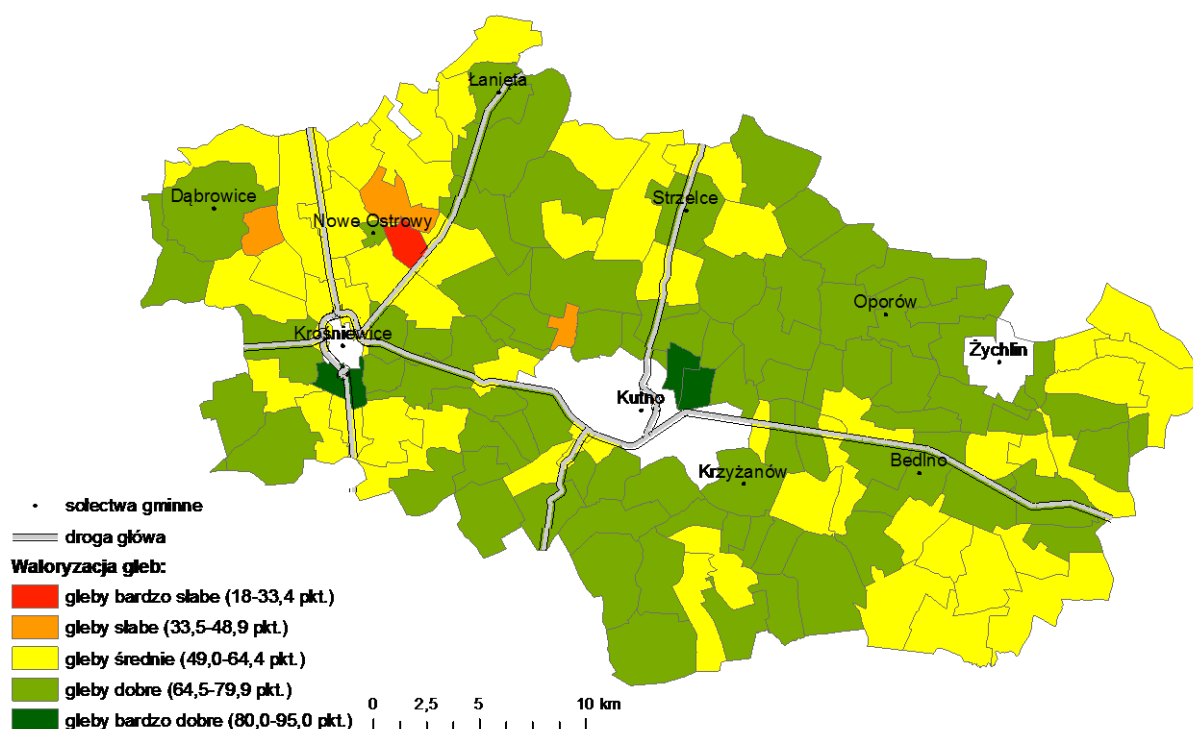
Zmiany związane z mechanizacją polskiego rolnictwa i akcesją Polski do Unii Europejskiej wiążą się ze wzrostem pracooszczędnych metod produkcji oraz stopnia technicznego uzbrojenia pracy. Rezultatem tego jest rosnąca liczba osób zbędnych w gospodarstwie (Chmieliński 2013). Osoby te stanowią potencjał dojeżdżających do pracy zamieszkujących tereny wiejskie. Według danych kwestionariuszowych 25% domowników gospodarstw rolnych pracuje dojeżdżając do pracy poza obszar własnego gospodarstwa. Można jednak zauważyć pewną prawidłowość, zgodnie z którą dodatkowe źródło zarobkowania wybierają rolnicy z małych gospodarstw. Ponad 75% dojeżdżających do pracy rolników posiada gospodarstwo rolne o powierzchni do 12 ha. Dla tej grupy rolników dywersyfikacja źródeł dochodów jest szansą na poprawę sytuacji bytowej małych, niskotowarowych gospodarstw rolnych. Im większe gospodarstwo rolne, tym mniej osób zamieszkujących je podejmuje dodatkową pracę zarobkową.

Duża część ludności wiejskiej jest dwuzawodowa, tzn. pracuje w rolnictwie i dodatkowo poza nim. Praca w rolnictwie jest często głównym, a praca poza gospodarstwem zajęciem dodatkowym, jednak w wielu przypadkach sytuacja jest odwrotna. Dojazdy do pracy takich mieszkańców terenów wiejskich wiążą się ze sporą uciążliwością. Odległości dojazdów sięgają często od kilku do kilkudziesięciu kilometrów. Jednak przyczyną większej uciążliwości od odległości fizycznej jest odległość czasowa. Czas przeznaczony na dojazdy oraz pracę poza miejscem zamieszkania wpływa niekorzystnie na prawidłowe zajmowanie się

gospodarstwem rolnym. Dodatkowo utrata pracy poza gospodarstwem rolnym, zwłaszcza wśród rolników gospodarstw małych, wpływa na zwiększanie bezrobocia ukrytego, a także zmniejsza radykalnie dochody ludności wiejskiej (Bański, Stoła 2002). Średnia odległość dojazdów do pracy osób mieszkających w obrębie gospodarstwa rolnego wynosi 15,8 km.

Jednym z uwarunkowań wpływających na wielkość dojazdów do pracy na terenach wiejskich są przyrodnicze podstawy rozwoju rolnictwa. W niniejszej pracy posłużono się wskaźnikiem waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej (WWRPP), który został opracowany w latach 70. ubiegłego wieku. Wykonano go na podstawie badań nad oceną jakości gruntów rolnych w Polsce. Wskaźnik ten bardzo dobrze przedstawia potencjał rolniczej przestrzeni produkcyjnej (Stuczyński 2006). Średnia dla Polski wynosi 49,5 pkt. W powiecie kutnowskim średnia wartość tego wskaźnika sięga 65,7. Można więc stwierdzić, że powiat kutnowski ma rolniczy charakter. Niemniej jednak wartości wskaźnika są zróżnicowane także w przestrzeni powiatu. Najlepsze gleby znajdują się w pobliżu Krośniewic i Kutna. Widoczny jest także duży udział gleb dobrych, które w sołectwach pozbawionych przedsiębiorstw decydują o ich rolniczym charakterze (ryc. 57).

Korelacja między wskaźnikiem waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej a liczbą wyjeżdżających do pracy mieszkańców poszczególnych sołectw jest istotna statystycznie ($p < 0,05$) i wynosi 0,25. Jest to korelacja słaba. Należy podkreślić, że poza dobrymi warunkami glebowymi dla rozwoju rolnictwa w wielu sołectwach charakterystyczne jest rozdrobnienie gospodarstw, co w konsekwencji prowadzi do małej rentowności i poszukiwania przez ich mieszkańców alternatywnych źródeł dochodów.



Ryc. 57. Jakość rolniczej przestrzeni produkcyjnej – bonitacja warunków glebowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Referatu Ewidencji Gruntów i Budynków

5.6. Podsumowanie

Miejsca pracy na terenie powiatu kutnowskiego tworzą silnie skoncentrowany układ monocentryczny – z Kutnem jako centrum tego układu. Zwiększoną liczbę miejsc pracy zauważyć można także wokół miast oraz ośrodków gminnych. Obszary miejskie powiatu skupiają ponad 80% miejsc pracy.

Dostępność czasowa największego rynku pracy w powiecie jest korzystna dla mieszkańców całego powiatu. Lokalizacja podstrefy ekonomicznej na terenie administracyjnym miasta Kutna (dzielnica Skłęczki) wpływa znacząco na lokalny rynek pracy, oferując dużą liczbę miejsc zatrudnienia. W granicach izochromy 60 minut dojazdu mieści się kilka ośrodków miejskich o znaczeniu regionalnym, które stanowią atrakcyjny rynek pracy dla mieszkańców powiatu kutnowskiego.

Rozmieszczenie ludności na terenie omawianego powiatu przedstawia układ wyspowy, z największą koncentracją w mieście powiatowym. Obszarami dużej koncentracji zamieszkania ludności, są także miasta i ośrodki gminne. Tereny peryferyjne skupiają jedynie 10% ludności. Na obszarach wiejskich miejsca pracy cechują się większą koncentracją niż miejsca zamieszkania. Nie ma tu zastosowania prawidłowość mówiąca o zgodności rozmieszczenia miejsc pracy i miejsc zamieszkania.

Powiat kutnowski charakteryzuje atrakcyjna lokalizacja komunikacyjna, która determinuje dojazdy do pracy. Sieć dróg krajowych, przebieg autostrady (położenie zjazdów na terenie powiatu) oraz sieć kolejowa sprzyjają dojazdom do pracy poza obszar powiatu. Wewnętrzna sieć drogowa, wpływająca na dojazdy do pracy mieszkańców powiatu, jest zróżnicowana wewnętrznie. Najlepsze warunki drogowe, wiążące się z dużą gęstością sieci drogowej, mają sołectwa położone w pobliżu miast.

Poza siecią drogową na dojazdy do pracy wpływa również obsługa podróźnych na terenie powiatu. Jest ona także zróżnicowana przestrzennie. Problemy transportowe mają mieszkańcy sołectw peryferyjnych, dla których często jedyną możliwością dotarcia do pracy jest posiadanie własnego samochodu. Prawie 30% ludności powiatu kutnowskiego mieszka w dalekim sąsiedztwie, bez pieszego dostępu do przystanków komunikacji zbiorowej.

Na terenach wiejskich powiatu potwierdza się większość praw migracyjnych dotyczących demograficznych uwarunkowań dojazdów do pracy. Kobiety cechują się większą skłonnością do tych dojazdów niż mężczyźni. Wciąż widoczny tradycyjny model rodziny, na terenach wiejskich wpływa na strukturę odległości dojazdów według płci. Kobiety jako opiekunki ogniska domowego wybierają często dojazdy krótsze, natomiast mężczyźni dojeżdżają dalej, do miejsc oferujących często większe zarobki. W związku z powyższym znaczenia nabiera także stan cywilny dojeżdżających do pracy. Odległości dojazdów różnicują się ze względu na stan cywilny, dodatkowo zależą od cyklu życia rodziny oraz związanych z tym potrzeb. Największą ruchliwością pracowniczą odznaczają się osoby młode, w wieku do 44 lat. Wraz ze wzrostem wieku zmniejszają się średnie odległości dojazdów do pracy. Wysokie wskaźniki ruchliwości pracowniczey charakteryzują sołectwa położone w pobliżu Kutna. Informują one o małych zasobach miejsc pracy w sołectwach, jak też dużym ich nasyceniu w stolicy regionu.

Na obszarach wiejskich powiatu potwierdzenie znajduje reguła dotycząca wykształcenia dojeżdżających. Mianowicie im wyższe wykształcenie, tym bardziej charakterystyczne są długie dojazdy do pracy. Powiązany z wykształceniem jest wykonywany zawód. Osoby piastujące wyższe stanowiska często dojeżdżają do pracy dalej niż pracownicy wykonujący proste czynności.

Transformacja systemowo-ustrojowa oraz akcesja Polski do Unii Europejskiej wpłynęły na rynek pracy w rolnictwie. Rolnictwo przestało odgrywać pierwszoplanową rolę na terenach wiejskich. Ponad 75% mieszkańców powiatu znajduje zatrudnienie w działalności pozarolniczej.

Na terenie powiatu postrzeganie pracy poza rolnictwem jest dwojakie. Z jednej strony mamy do czynienia z właścicielami małych, nierentownych gospodarstw rolnych, dla których dojazdy do pracy są jedyną możliwością zapewnienia sobie dochodów. Z drugiej mówi się o dużych zmechanizowanych gospodarstwach, gdzie dodatkowa praca ich właścicieli stanowi dla nich swego rodzaju samorealizację.

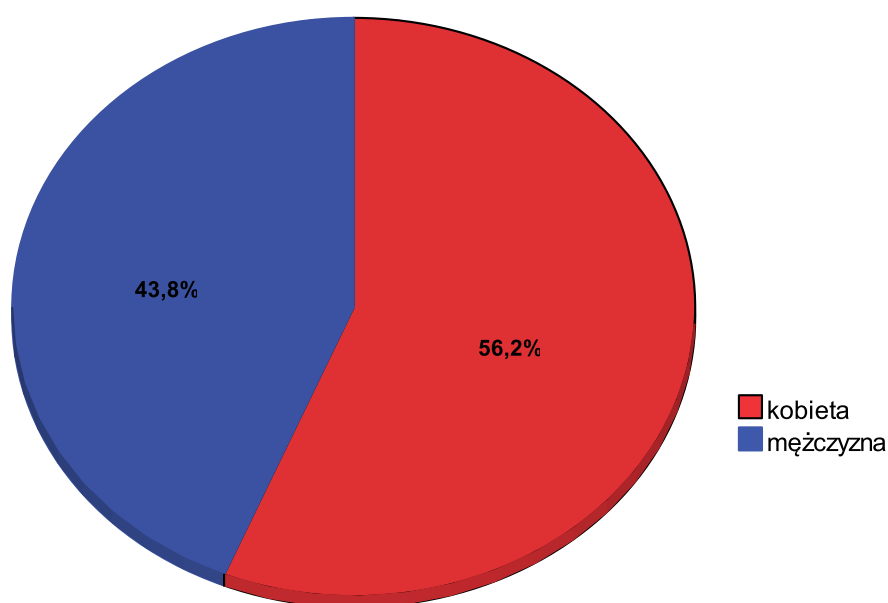
6. Opinie osób dojeżdżających do pracy na terenach wiejskich na podstawie badań ankietowych

6.1. Charakterystyka społeczno-demograficzna respondentów

Podrozdział dotyczy analizy struktury społeczno-demograficznej osób dojeżdżających do pracy dokonanej na podstawie wyników wywiadów kwestionariuszowych przeprowadzonych wśród osób migrujących do pracy. Ze względu na dużą próbę badawczą wyniki analizy mogą być uznane za reprezentatywne dla całej grupy społecznej.

Badaną zbiorowość tworzyli mieszkańcy powiatu kutnowskiego. Obserwacją objęto 1400 respondentów z tego powiatu dojeżdżających do pracy. Po kontroli merytoryczno-formalnej zebranego materiału źródłowego do dalszych analiz 1340 prawidłowo wypełnionych kwestionariuszy ankiet.

Blisko 56% respondentów stanowili mężczyźni, natomiast kobiety biorące udział w badaniu tworzyły grupę około 44% (ryc. 58). Struktura płci respondentów jest podobna do struktury płci mieszkańców powiatu kutnowskiego w wieku produkcyjnym, w analogicznym czasie (2015 r.) mężczyźni stanowili tu 53,4%.

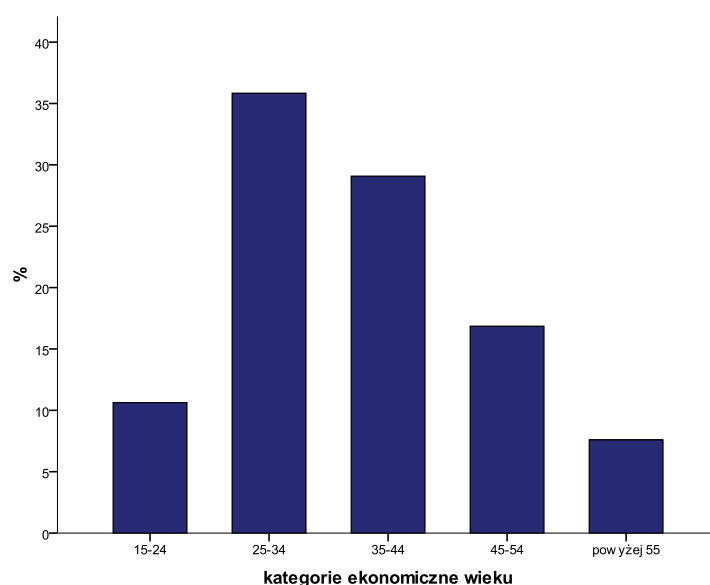


Ryc. 58. Struktura respondentów według płci

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych

Zjawisko dojazdów do pracy dotyczy głównie konkretnych grup społecznych znajdujących się w określonym wieku. Z punktu widzenia prawodawstwa polskiego

najczęściej do grupy tej zalicza się osoby w wieku produkcyjnym. W Polsce osoby tej grupy to osoby w przedziale od 18 do 59 lat dla kobiet oraz od 18 do 64 lat dla mężczyzn. Zdecydowana większość respondentów mieści się w powyższym przedziale wiekowym. Największą grupę osób dojeżdżających stanowią respondenci mieszczący się w kategorii wieku produkcyjnego mobilnego, tj. mający od 18 do 44 lat, niezależnie od płci. Grupa ta to aż 75,6% ogółu. Zdaniem badaczy osoby te są zdolne do zmiany stanowiska, a także miejsca pracy lub ewentualnego przekwalifikowania się. Największy odsetek dojeżdżających do pracy stanowią osoby młode między 25. a 34.r.ż. – 35,8% (ryc. 59). Respondenci dojeżdżający do pracy mający ponad 55 lat stanowią grupę niespełna 8%.

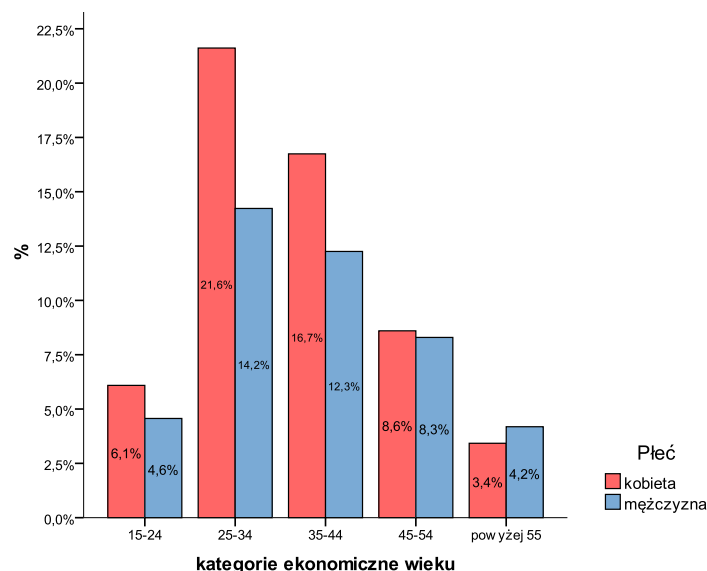


Ryc. 59. Struktura respondentów według wieku

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych

Badając strukturę wieku respondentów według płci można zauważyć, że w młodszych grupach, tj. w grupie wieku produkcyjnego mobilnego dominują kobiety. Najliczniejszą grupę wiekową dojeżdżających do pracy respondentów stanowiły osoby w wieku 25–34 lata (ryc. 60). W tej grupie dominowały wyraźnie kobiety, ich udział stanowił bowiem aż 21,6% ogółu respondentów. Znacząca przewaga kobiet widoczna jest także w grupie osób w wieku od 35 do 44 lat. Ze względu na rolniczy charakter obszaru badań można przypuszczać, że mężczyźni pozostają w gospodarstwach zajmując się obowiązkami związanymi z pracą w gospodarstwie rolnym, natomiast kobiety poszukują pracy poza miejscem zamieszkania, chcąc zwiększyć dochody swojego gospodarstwa domowego. Dodatkowo kobiety przejawiają większą aktywność w poszukiwaniu pracy oraz są bardziej elastyczne, jeśli chodzi o

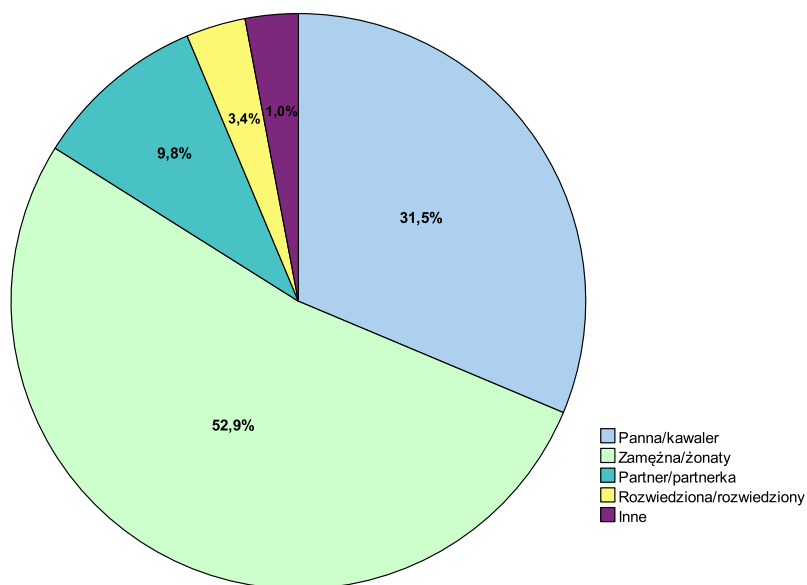
dostosowanie się do zmian na rynku pracy, w tym również dojazdów (Wiśniewski 2013). W pozostałych starszych grupach wiekowych nie odnotowano aż tak dużych dysproporcji w strukturze płci respondentów. W kohorcie 45–54 mężczyźni dominowali nieznacznie. Nieco większą dysproporcję dotyczącą przewagi mężczyzn można zauważyć w grupie wiekowej powyżej 55 lat, jednak dojazdy do pracy w tej grupie wiekowej były najmniejsze.



Ryc. 60. Struktura respondentów według płci i wieku

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych

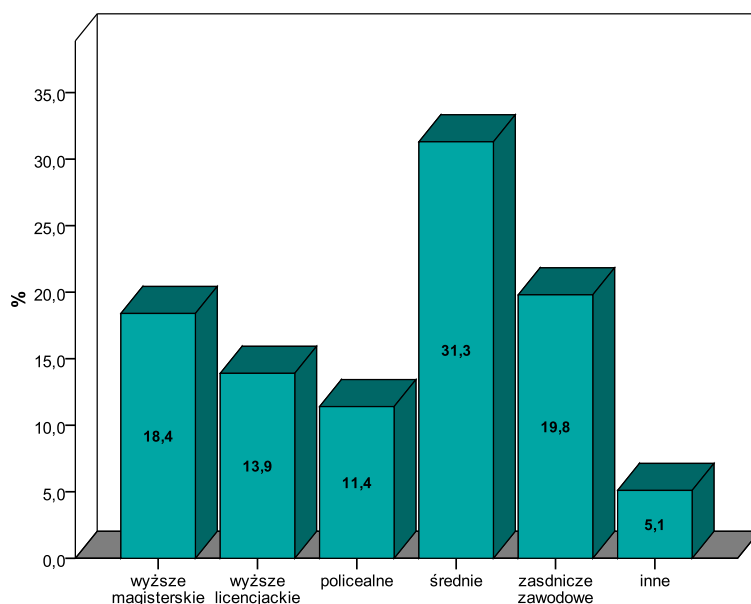
Struktura osób dojeżdżających do pracy według stanu cywilnego jest mało zróżnicowana. Największy ich odsetek stanowią osoby będące w związku małżeńskim (ryc. 61). Taki stan jest wynikiem natury dojazdów do pracy, które dotyczą w dużym stopniu określonych grup społecznych. Druga dominująca grupa to osoby stanu wolnego, a także pozostające w nieformalnych związkach.



Ryc. 61. Struktura respondentów według stanu cywilnego

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych

W grupie objętej badaniem dominowali respondenci z wykształceniem średnim (31,3%). Na drugim miejscu znalazły się osoby legitymujące się wykształceniem zasadniczym zawodowym (19,8%). Osoby z wykształceniem wyższym (magisterskim i licencjackim) stanowiły łącznie nieco ponad 32% ankietowanych, natomiast respondenci z wykształceniem podstawowym niepełnym oraz bez wykształcenia jedynie 5% (ryc. 62). Poziom wykształcenia respondentów różni się znacząco od struktury wykształcenia mieszkańców powiatu kutnowskiego (dane z NSP 2011) – w badaniu wzięło udział znacznie więcej osób z wyższym wykształceniem, uszczuplając tym samym odsetek osób z wykształceniem podstawowym. Wśród mieszkańców obszarów wiejskich największą grupę tworzą osoby legitymujące się wykształceniem podstawowym, następnie z policealnym i zasadniczym zawodowym.

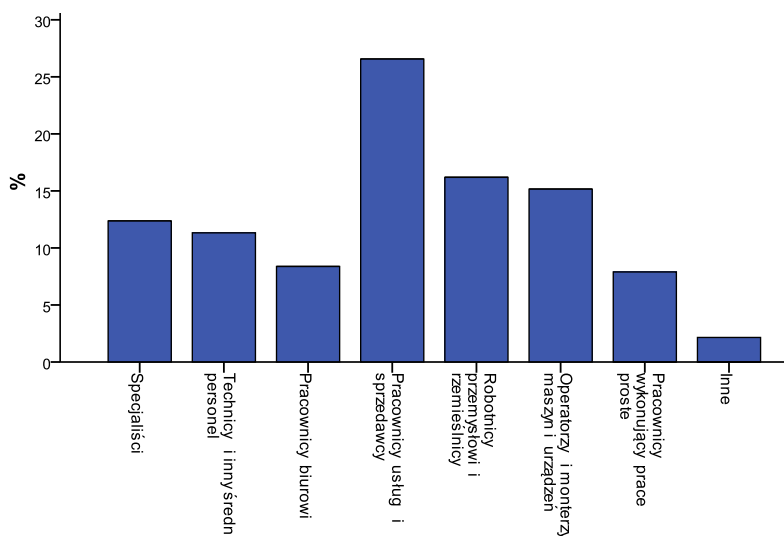


Ryc. 62. Struktura wykształcenia respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych

Identyfikacja struktury badanej zbiorowości osób dojeżdżających do pracy przeprowadzona została również według kryterium zawodów i specjalności występujących na rynku pracy (KZiS – Klasyfikacja Zawodów i Specjalności). Otrzymany rozkład pokazuje, że ponad 27% wszystkich respondentów dojeżdżających do pracy pracowało na stanowisku sprzedawcy bądź pracownika usług. Dużą grupę stanowią także operatorzy maszyn i urządzeń oraz robotnicy przemysłowi i rzemieślnicy. Udziały wymienionych grup w ogólnej liczbie respondentów dojeżdżających do pracy wynosiły odpowiednio 15,2 i 16,2%. Struktura zawodów i specjalności jest nierozzerwalnie związana z wykształceniem mieszkańców obszarów wiejskich, jest jej odbiciem.

Specjaliści mieszkający na terenach wiejskich, dojeżdżający do pracy, ponad 10% wszystkich dojeżdżających (ryc. 63). Miejsce zamieszkania w dużym stopniu warunkuje miejsce pracy (Mossakowska 2006). W powiecie kutnowskim widoczny jest proces suburbanizacji. Dobrze wykształceni mieszkańcy miast przenoszą się na tereny podmiejskie, stąd odsetek specjalistów w grupie osób zamieszkujących tereny wiejskie jest znaczący. Można zauważyć także, że wraz z oddalaniem się miejsca zamieszkania od miasta wzrasta odsetek osób pracujących na takich stanowiskach, jak operatorzy i monterzy maszyn czy pracownicy wykonujący prace proste, natomiast spada odsetek zatrudnionych jako technicy bądź specjaliści. Niższe kwalifikacje, a także niższy poziom wykształcenia mieszkańców terenów wiejskich sprawiają, że ich mieszkańcy pracują w zawodach, które wymagają niższych kwalifikacji.



Ryc. 63 Struktura respondentów według zawodów i specjalności KZiS

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych

Dojeżdżający do pracy mieszkańcy terenów wiejskich powiatu kutnowskiego byli mało zróżnicowani pod względem wielkości rodziny pochodzenia. Ponad połowa z nich (60,7%) pochodziła z rodzin małych, tworzonych przez rodziców i dzieci, a tylko 12,7% z dużych, wielopokoleniowych rodzin składających się z dziadków, rodziców i dzieci. Osoby samotne stanowiły 11,8%, a jedynie 7,4% osoby pozostające w związku małżeńskim bez dzieci.

Respondenci dojeżdżający do pracy w większości należeli do grupy osób nie posiadających dzieci (61,5%). Jedynie nieco ponad 37% z nich posiadało potomstwo. Ponad połowa z tej grupy, aż 60,9% dojeżdżających, współtworzyła gospodarstwa domowe o modelu rodziny „2+1”. Jedynie 33% osób dojeżdżających posiadało dwoje dzieci, natomiast tylko nieco ponad 5% miało więcej niż troje dzieci.

6.2. Motywy dojazdów do pracy

Osiągnięcie korzystnych rezultatów w pracy zawodowej oraz we wszelkiej działalności ludzkiej zależy w głównej mierze od motywacji do działania. Według Stonera i Wankela (1997, s. 358) „*motywacja to wszystko, co wywołuje, ukierunkowuje i podtrzymuje zachowania ludzi*”. Natomiast encyklopedyczna definicja motywacji brzmi następująco: „*motywacja to proces regulacji psychicznej, nadający energię zachowaniu człowieka i ukierunkowujący to działanie*”.

Na podjęcie decyzji o dojazdach do pracy poza miejscem zamieszkania wpływa wiele czynników ekonomicznych, społecznych i indywidualnych. W schemacie migracyjnym

przedstawionym przez E. S. Lee (1966) podjęcie decyzji o migracji jest wynikiem działania szeregu czynników. Jedne z nich zatrzymują ludzi na danym obszarze lub przyciągają innych do tego obszaru, a drugie zmuszają do oderwania ludzi od niego. Każdy obszar reprezentuje więc pewien zbiór czynników dodatnich, ujemnych i zerowych (obojętnych). Czynniki te w literaturze nazywane są „wypychającymi” (czyli działającymi w miejscu zamieszkania) oraz „przyciągającymi” (w miejscu pracy). Są one uwarunkowane szeregiem przyczyn o podłożu:

- techniczno-organizacyjnym obrazują one powiązania postępu technicznego i rozwoju społeczno-ekonomicznego (decyzje migracyjne są efektem poprawy poziomu życia), większość naukowców zwraca uwagę na czynniki ekonomiczne, w szczególności na sytuację na rynkach pracy zarówno obszaru „przyjmującego”, jak i „wysyłającego”, jak też wysokość osiąganych dochodów na tych obszarach,
- demograficznym (decyzje zależne są od wieku oraz płci),
- socjologicznym (chęć zmiany środowiska społecznego),
- psychologicznym (osobowość migranta),
- prawno-politycznym (wynik działania systemu prawnej regulacji stosunków pracy oraz zamieszkania) – por. Kaczmarczyk 2002.

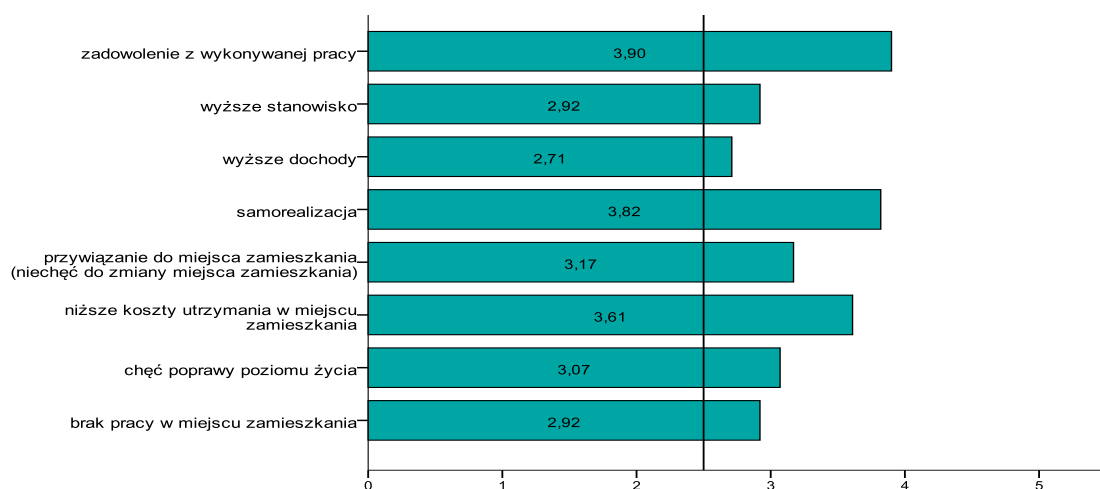
Przy analizie motywów dojazdów do pracy można, zgodnie z teorią Lee, wyodrębnić dwie podstawowe grupy czynników: wypychające, w miejscu zamieszkania, a także przyciągające, w miejscu pracy. Do pierwszej grupy czynników (*pushfactors*) wpływających na dojazdy do pracy zaliczamy:

- sytuację na lokalnym rynku pracy, w tym głównie w miejscu pracy,
- poziom dochodów w miejscu zamieszkania (niskie płace),
- brak pracy odpowiadającej kwalifikacjom oraz wykształceniu mieszkańców,
- czynniki indywidualne (np. sytuacja konfliktowa czy prześladowania w miejscu zamieszkania).

Do drugiej grupy czynników (*pullfactors*), działających w miejscu pracy należą:

- możliwość uzyskania wyższych zarobków,
- szansę poprawy poziomu życia,
- samorealizację oraz rozwój osobisty,
- atrakcyjność ofert pracy,
- możliwość krótszych dojazdów do pracy,
- pewność zatrudnienia.

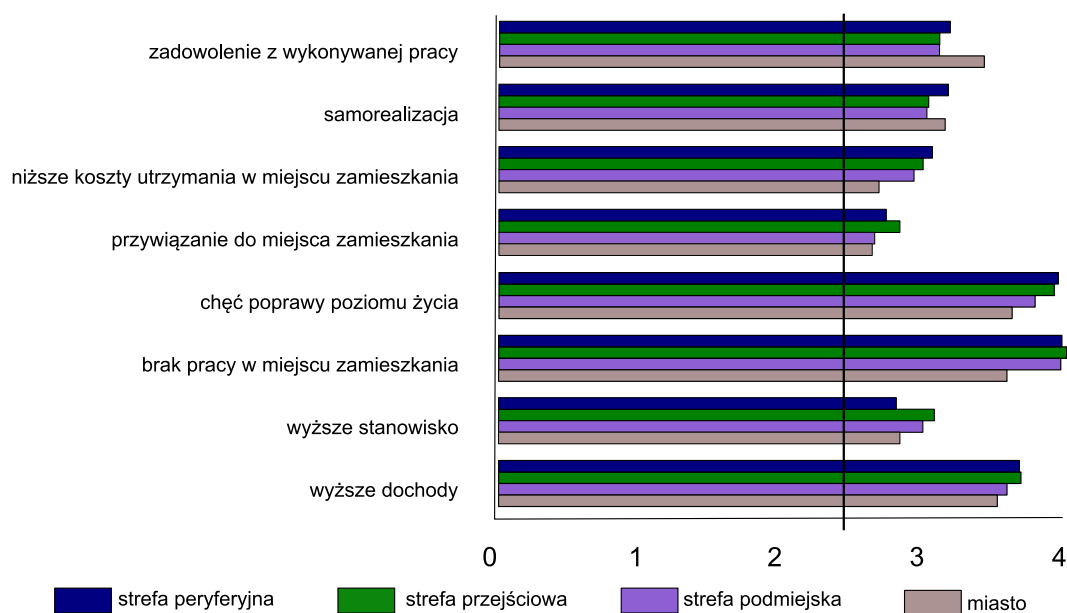
Głównymi motywami skłaniającymi mieszkańców powiatu kutnowskiego do podjęcia decyzji o dojazdach do pracy są brak pracy na lokalnym rynku pracy oraz chęć poprawy poziomu życia, w tym także uzyskania wyższych dochodów. Najmniejsze znaczenie przy wyborze pracy poza miejscem życia ma dla respondentów przywiązanie do miejsca zamieszkania oraz stosunkowo niższe koszty utrzymania w tym miejscu. Wartości obu wspomnianych motywów w przekonaniu respondentów przekraczają jednak 2,5 pkt. (w skali od 0 do 5). Można zatem pokusić się o stwierdzenie, że wszystkie motywy wyjazdów do pracy mają znaczenie przy decyzji o nich. Różnicuje je jedynie stopień wpływu na decyzję osób dojeżdżających (ryc. 64).



Ryc. 64. Motywy skłaniające mieszkańców powiatu kutnowskiego do podjęcia decyzji o dojazdach do pracy

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych

Porównując motywy dojazdów do pracy mieszkańców poszczególnych stref zamieszkania należy zauważyć pewne różnice pomiędzy mieszkańcami miast a mieszkańcami terenów wiejskich, położonych dalej od lokalnego centrum miejskiego. Dla respondentów strefy peryferyjnej największe znaczenie przy podjęciu decyzji o dojazdach do pracy miały: brak pracy w miejscu zamieszkania i chęć poprawy poziomu życia. Motywy te związane są głównie ze specyfiką wiejskiego rynku pracy (brak miejsc pracy), a wybór miejsca pracy podyktowany był głównie samą możliwością znalezienia pracy. Nieco inne motywy kierowały mieszkańcami miast przy wyborze miejsca pracy. Dla tej grupy respondentów dużo większe znaczenie niż dla innych mieszkańców powiatu miało zadowolenie z wykonywanej pracy, a także chęć samorealizacji (ryc. 65).



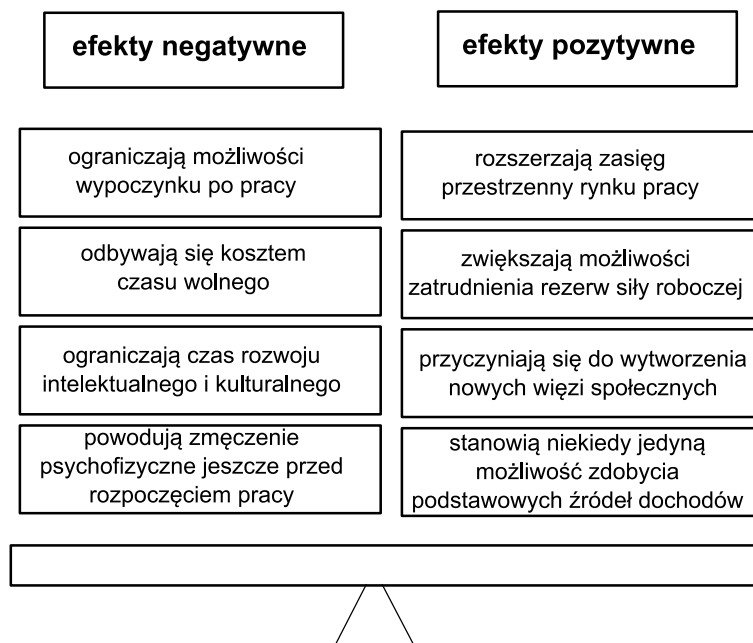
Ryc. 65. Motywy skłaniające mieszkańców powiatu kutnowskiego do podjęcia decyzji o dojazdach do pracy według stref zamieszkania respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych

6.3. Wyobrażenie dojazdów do pracy w opinii respondentów

Z punktu widzenia warunków życia ludności dojazdy do pracy pełnią niezwykle ważną funkcję. Ten rodzaj ruchliwości przestrzennej ludności jest zjawiskiem powszechnym, a przy tym nasilającym się wraz z postępem technicznym, społecznym i ekonomicznym. Wszelkie dojazdy do pracy odgrywają i pozytywną, i negatywną rolę w życiu człowieka oraz w funkcjonowaniu społeczno-gospodarczym regionów (ryc. 66).

Problem dojazdów do pracy nie jest zjawiskiem nowym. Wcześniej uważano, że jest to zjawisko pozytywne, ponieważ stanowi czynnik przyspieszający rozwój oraz pozwalający rozwiązać wiele problemów (np. łagodzenie skutków bezrobocia, poprawa warunków mieszkaniowych). Kryzys widoczny w ostatnich latach wpłynął na przewartościowanie potrzeb. Współcześnie, w celu osiągnięcia dobrobytu, obok dochodów pieniężnych, ważna jest również, a może przede wszystkim, dostępność dóbr niematerialnych, takich jak zdrowie, rodzina, praca, otoczenie społeczne, zaufanie, wolność oraz wartości wewnętrzne. Dojazdy do pracy, zwłaszcza te zajmujące dużo czasu, ograniczają dostępność do dóbr niematerialnych. Brak czasu jest zatem podstawowym powodem, dla którego zadowolenie ludności nie zwiększa się, a nawet maleje (Lusawa2011).

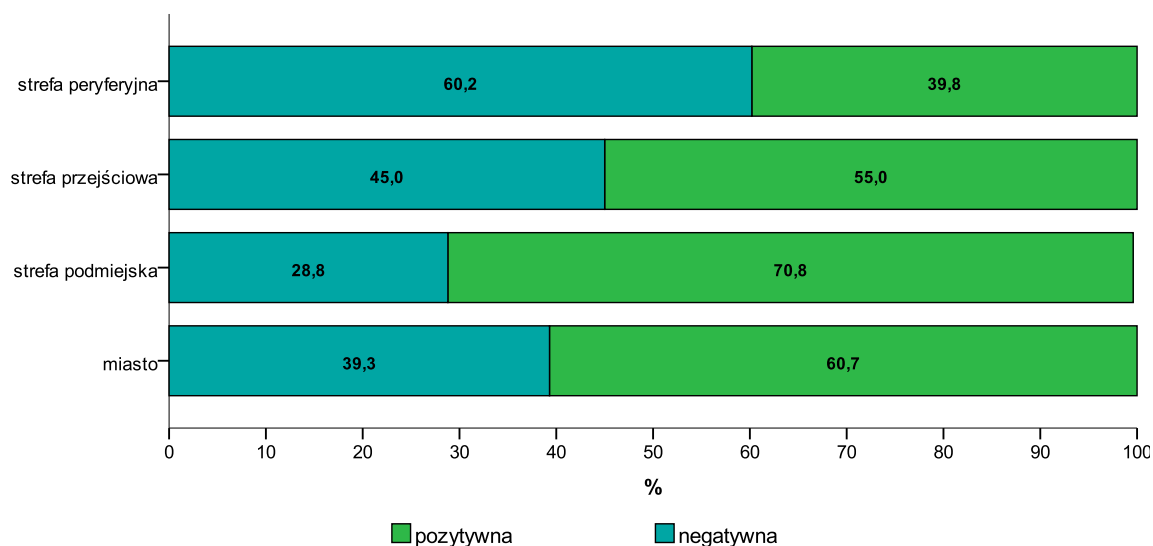


Ryc. 66. Pozytywne i negatywne efekty dojazdów do pracy

Źródło: opracowanie własne na podstawie Dzieciuchowicz 1979

W celu poznania opinii mieszkańców powiatu kutnowskiego na temat dojazdów do pracy posłużono się metodą *Word Association Method*³¹. Metoda ta zaczerpnięta zastała z badań prowadzonych na gruncie nauk psychologicznych, wykorzystywana jest także powszechnie w badaniach marketingowych. Stosowana jest ona również w badaniach geograficznych (por. Dmochowska-Dudek 2013). Polega na podawaniu skojarzeń słownych kojarzonych z badanym zjawiskiem. Aby zaadaptować tę metodę na grunt badań o dojazdach do pracy poproszono respondentów o podanie kilku słów, które kojarzą się im z własnymi dojazdami do pracy. Uzyskane słowa podzielono na dwie grupy o zabarwieniu pozytywnym oraz negatywnym. Wśród wszystkich skojarzeń podanych przez respondentów ponad 62% oceniało dojazdy do pracy pozytywnie, jedynie 38% to skojarzenia negatywne. Widoczne jest także zróżnicowanie opinii mieszkańców postępujące wraz z oddaleniem od centrum – miasta powiatowego. Im dalej od Kutna, tym większy odsetek ocen negatywnych. W strefie peryferyjnej, aż 60% respondentów oceniało dojazdy do pracy negatywnie, natomiast najlepiej oceniali je mieszkańcy strefy podmiejskiej (ryc. 67).

³¹Jest to metoda zaliczana do metod jakościowych, o charakterze projekcyjnym.



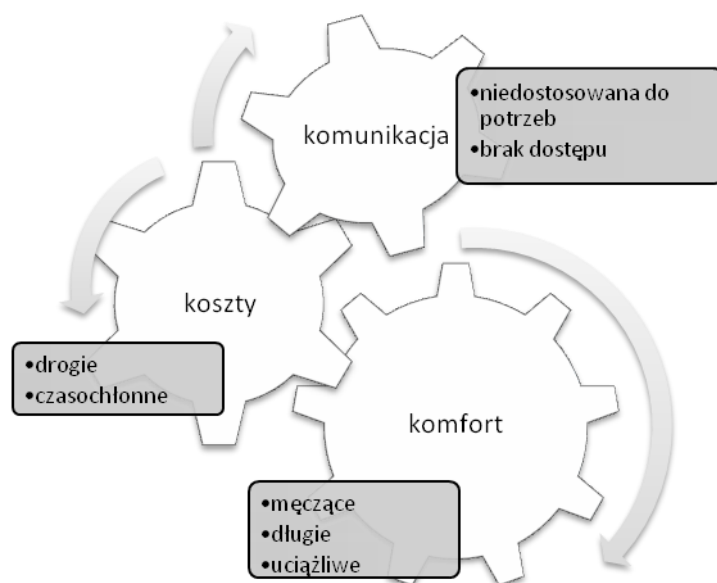
Ryc. 67. Skojarzenia negatywne i pozytywne dotyczące dojazdów do pracy mieszkańców poszczególnych stref

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych kwestionariuszowych

Uzyskane skojarzenia podzielono na dwie grupy, tj. negatywne i pozytywne i w miarę możliwości uszeregowano w grupy kategorii, które odpowiadały podobnym znaczeniom tudzież synonimom.

W grupie respondentów oceniających dojazdy do pracy pozytywnie większość osób podawała wyrażenia typu: pozytywne, około 73,8%, na drugim miejscu znalazły się określenia związane z odległością – 18,3%, następnie respondenci wymieniali takie kategorie, jak komfort dojazdów, koszt czy bezpieczeństwo.

W grupie respondentów oceniających dojazdy do pracy negatywnie wyróżnić można trzy kategorie opinii. Najwięcej osób niekorzystnie oceniało komfort podróży (69,5%), następnie respondenci narzekali na wysokie koszty dojazdów (19,2%) oraz na brak lub negatywne funkcjonowanie komunikacji zbiorowej – 9% (ryc. 68).



Ryc. 68. Skojarzenia negatywne dotyczące dojazdów do pracy

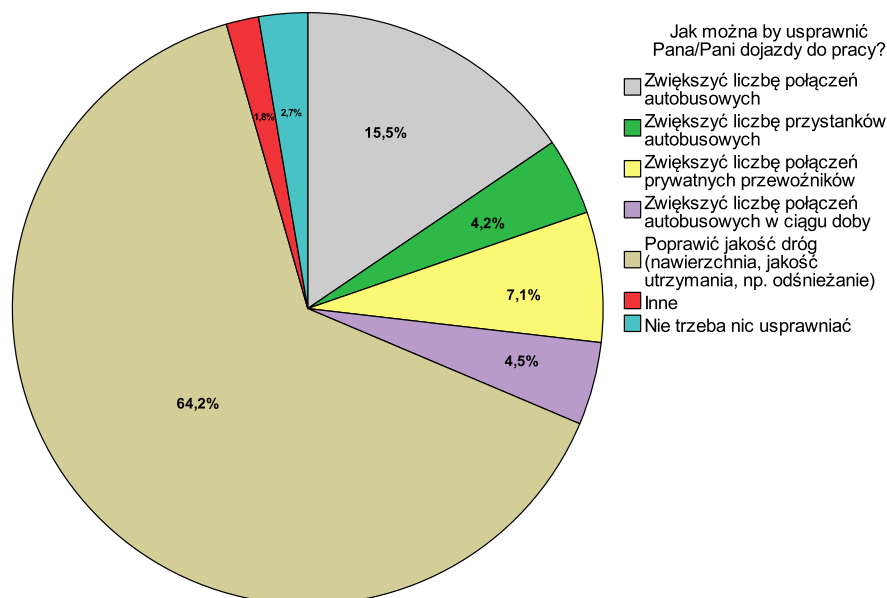
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych kwestionariuszowych

Mimo dominacji pozytywnych ocen dotyczących dojazdów do pracy, jedynie 2,5% respondentów uważa, że nie trzeba nic usprawniać w ich dojazdach. Znaczna większość badanych twierdzi, iż potrzebne są jakieś udoskonalenia z nimi związane. Zdecydowana większość uważa, że należy poprawić jakość dróg. Wiąże się to głównie z dominacją wykorzystania w dojazdach do pracy samochodów osobowych. Jeśli chodzi o komunikację zbiorową, to największym problemem jest brak dostępu mieszkańców do przystanków autobusowych oraz niedostosowanie komunikacji do godzin pracy, w związku z czym mieszkańcy, nawet mimo istniejącego połączenia autobusowego nie są w stanie z niego korzystać. Na trzecim miejscu znalazła się opinia dotycząca zwiększenia połączeń prywatnych przewoźników, tzw. busów (ryc. 69).

Zdecydowana większość badanych zamierza w przyszłości kontynuować swoje dojazdy do pracy, jedynie 3% respondentów nie planuje dalej tego robić. Głównymi powodami, dla których mieszkańcy są skłonni dalej dojeżdżać do pracy w kolejności wskazanych są:

- brak pracy na lokalnym rynku pracy,
- bliskość miejsca pracy,
- finanse,
- samorealizacja oraz zadowolenie z pracy.

W grupie osób planujących w przyszłości zaprzestać dojeżdżać do aktualnego miejsca pracy, dominującym powodem jest duża ich odległość oraz wiążące się z tym wysokie koszty i uciążliwość dojazdów do pracy.



Ryc. 69. Usprawnienia dojazdów do pracy w opinii respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych kwestionariuszowych

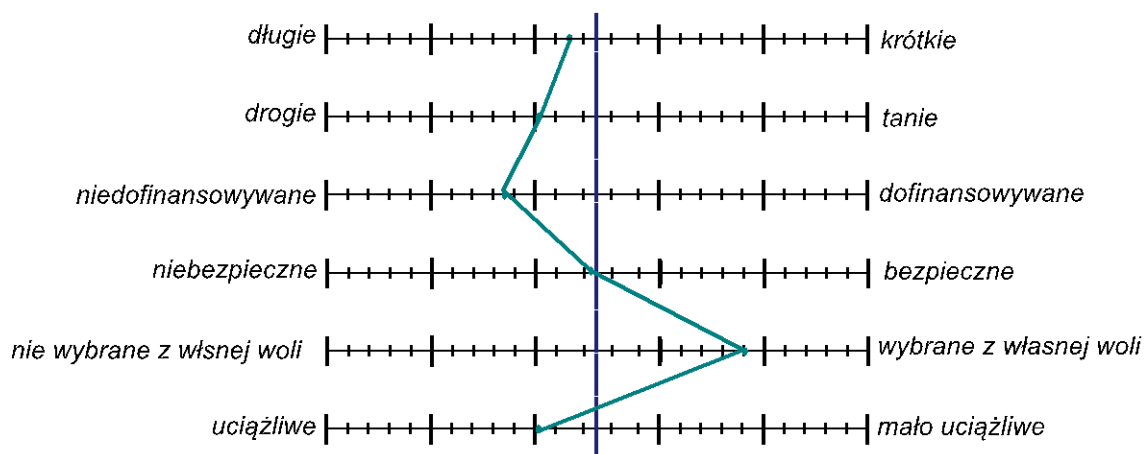
Waloryzacja dojazdów do pracy w opiniach dojeżdżających została opracowana przy użyciu metody dyferencjału semantycznego³². Całościową ocenę tych dojazdów przeprowadzono w odniesieniu do pięciu wydzielonych kategorii, określających dojazdy do pracy: 1 – odległości dojazdów, które są najistotniejszą cechą fizyczną je charakteryzującą, 2 – kosztów związanych z wartościowaniem kosztów finansowych oraz dofinansowania dojazdów, 3 – bezpieczeństwa, 4 – wyboru dojazdów określających stopień dobrowolności wyboru ich kierunku oraz 5 – uciążliwości dojazdów związanych z wygodą dojazdów do pracy.

Dla rozpatrzenia głównych problemów badawczych w tej części pracy posłużono się następującymi pytaniami: jak mieszkańcy powiatu kutnowskiego oceniają dojazdy do pracy?, czy istnieje zróżnicowanie percepcji dojazdów do pracy ze względu na płeć oraz miejsce

³² Dyferencjał semantyczny jest specyficzną metodą ilościowej oceny obrazu, tj. wyobrażeń oraz percepcji danego obiektu czy zjawiska, jaki ma konkretna badana osoba (patrz: Osgood, Suci, Tannenbaum 1957; Mayntz, Holm, Hubner 1985).

zamieszkania w stosunku do miasta? jakie są pozytywne, a jakie negatywne elementy określające dojazdy do pracy?

Ogólna ocena dojazdów do pracy w opinii mieszkańców powiatu kutnowskiego pozwala stwierdzić, że oceniane są one przez mieszkańców przeciętnie, ponieważ w skali od 1 do 5, ocena średnia kształtuje się na poziomie 3,22. W przypadku powiatu kutnowskiego aż cztery cechy tych dojazdów osiągnęły wartości od owej średniej, natomiast tylko dwie powyżej (ryc. 70).

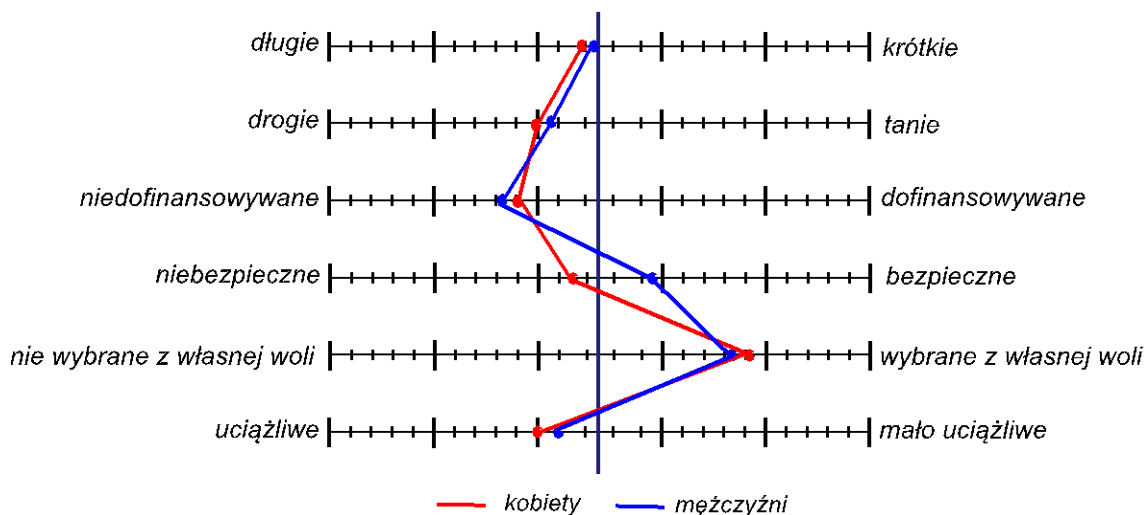


Ryc. 70. Syntetyczna ocena dojazdów do pracy mieszkańców powiatu kutnowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych

W układzie cząstkowych właściwości oceniających dojazdy do pracy najbardziej pozytywnie oceniano dobrowolność dojazdów do pracy (4,80), natomiast reszta cech została opiniowana negatywnie, z czego jako najbardziej negatywny mieszkańcy potraktowali brak dofinansowania kosztów dojazdów (2,55).

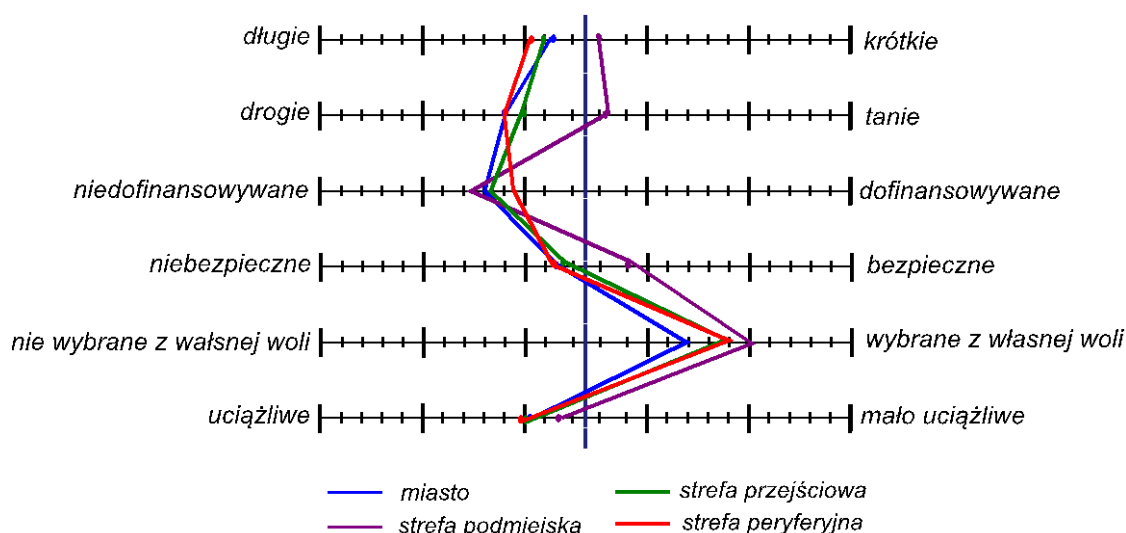
Warto zwrócić uwagę także na pewne różnice w percepcji dojazdów do pracy według płci. Zdecydowanie największe rozbieżności otrzymanych ocen charakteryzuje stopień bezpieczeństwa dojazdów do pracy, kobiety oceniają go negatywnie, natomiast mężczyźni znacznie lepiej. Pozostałe cechy odbierane są podobnie przez obie płci, z nieznacznie pozytywniejszymi ocenami charakterystycznymi dla mężczyzn. Największa zgodność ocen wystąpiła w przypadku dobrowolności decyzji o dojazdach do pracy (ryc. 71).



Ryc. 71. Syntetyczna ocena dojazdów do pracy według płci

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych

Waloryzacja cech określających dojazd do pracy różnicuje się także pod względem oddalenia mieszkańców od centrum miasta powiatowego. Widoczna jest różnica postrzegania odległości dojazdów. Jedynie dojeżdżający ze strefy podmiejskiej oceniają je jako krótkie, pozostali mieszkańcy uważają je za długie. Zaskoczenie może budzić postrzeganie długich dojazdów przez respondentów mieszkających w miastach. Wyjaśnieniem tego stanu rzeczy jest zjawisko tzw. marnotrawstwa dojazdów do pracy, opisywane zarówno w polskiej, jak i zagranicznej literaturze (Kurek i in. 2015). Podobne różnice widoczne są także w kategorii kosztów dojazdów. Mieszkańcy strefy podmiejskiej, oceniający swoje dojazdy jako stosunkowo krótkie, uważają je także za względnie tanie. Mieszkańcy terenów wiejskich, położonych najdalej od ośrodka centralnego, oceniają wszystkie kategorie dojazdów poza elementem opisującym dobrowolność wyboru dojazdów do pracy – negatywnie (ryc. 72).



Ryc. 72. Syntetyczna ocena dojazdów do pracy według stref zamieszkania

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych

Dojazdy do pracy stanowią najistotniejszą część mobilności przestrzennej mieszkańców terenów wiejskich. Główną cechą tego zjawiska jest regularność i powtarzalność, co stanowi o ich wpływie na codzienne funkcjonowanie ludności, jak również ich jakości życia.

Dojazdy do pracy to jeden z czynników wpływających na jakość życia. Brak czasu stał się główną dolegliwością współczesnego człowieka. Czas poświęcony na dojazdy do pracy zmniejsza pulę czasu, która może być przeznaczona na wypełnianie innych obowiązków domowych, zawodowych czy na czas wolny.

Poza samym czasem dojazdu do pracy istotnym elementem warunkującym jakość życia dojeżdżających do pracy mieszkańców terenów wiejskich jest także wybór środka transportu. Respondenci deklarujący dojazdy do pracy za pomocą roweru lub wędrowki pieszej dużo gorzej oceniają swoje dojazdy i związany z tym stres, niż osoby poruszające się samochodem osobowym. Jest to konstatacja będąca przeciwieństwem wyniku badań, jakie zostały przeprowadzone na terenach wysoko zurbanizowanych (*Well-beingvidence...* 2011).

Na terenach wiejskich istotnym elementem stresogennym jest w niektórych wypadkach brak możliwości dojazdu do pracy środkami komunikacji zbiorowej lub wieloetapowość dotarcia do miejsca pracy.

6.4. Podsumowanie

Percepcja dojazdów do pracy (rozpatrywana na przykładzie powiatu kutnowskiego) jest zależna od wielu cech, m.in. cech demograficzno-społecznych, sytuacji finansowej, ale także od strefy zamieszkania w stosunku do miasta. Można również założyć, że jest ona zmienna w przestrzeni. Warto zatem w badaniach konfrontować ze sobą podejścia różnych grup społecznych związanych m.in. ze strefami zamieszkania. Nie ma bowiem jednego obrazu dojazdów do pracy typowego dla wszystkich ludzi – można jedynie dostrzec określone cechy wspólne dla jednostek w pewien sposób ze sobą powiązanych, np. poprzez miejsce zamieszkania.

Po dokonaniu analizy wypowiedzi mieszkańców trzech stref zamieszkania, dostrzegamy różnice w postrzeganiu dojazdów do pracy. Pierwsze z nich zauważalne są już wśród motywów, jakie skłaniają mieszkańców poszczególnych stref do podjęcia decyzji o dojazdach do pracy. Z przeprowadzonych badań i analiz można wysnuć kilka ważnych wniosków. Po pierwsze – percepcja motywów skłaniających do dojazdów do pracy w badanych grupach różni się. Nieco inne motywy skłaniają mieszkańców stref podmiejskiej i peryferyjnej do podjęcia decyzji o dojazdach do pracy (tab. 26). Wynikać to może z bliskości miejsc pracy oraz sytuacji zawodowo-rodzinnej. Inna jest percepcja motywów dojazdów do pracy dla mieszkańców strefy podmiejskiej, patrzących na zjawisko przez pryzmat miejskiego charakteru ich strefy zamieszkania, a inna w przypadku mieszkańców stref przejściowych i peryferyjnych, patrzących na nie poprzez pryzmat wiejskiego charakteru ich miejsca zamieszkania, braku miejsc pracy w swoim sąsiedztwie oraz słabej kondycji własnych gospodarstw rolnych.

Najbardziej widoczne różnice między mieszkańcami poszczególnych stref dotyczą jednak oceny samych dojazdów do pracy. Skrajnie negatywne skojarzenia mają mieszkańcy strefy peryferyjnej, natomiast najbardziej pozytywne mieszkańcy strefy podmiejskiej. Związane jest to z głównym kierunkiem wyjazdów pracowniczych. Miasto powiatowe charakteryzuje się dużym nasyceniem miejsc pracy zarówno w instytucjach usługowych, w tym handlowych, jak i przemysłowych. Można zatem stwierdzić, że im dalej od miasta, tym ocena dojazdów do pracy jest coraz gorsza.

We wszystkich zresztą z analizowanych aspektów dotyczących dojazdów do pracy można zauważyć prawidłowość, zgodnie z którą im dalej od miasta, tym prawie wszystkie aspekty dojazdów do pracy oceniane są coraz gorzej. Inaczej wygląda jedynie ocena bezpieczeństwa tych dojazdów. Mieszkańcy wszystkich stref uważają swoje dojazdy za niebezpieczne. Dla mieszkańców powiatu kutnowskiego nie ma znaczenia stopień

dobrowolności wyboru dojazdów do pracy. Wszyscy podkreślają, że ich wybór jest dobrowolny i niczym nie wymuszony.

Tab. 26. Ocena dojazdów do pracy według stref zamieszkania dojeżdżających

Aspekty	Strefy		
	podmiejska	prześciowa	peryferyjna
Motywy dojazdów:			
Brak pracy na lokalnym rynku pracy	–	– –	–
Przywiązanie do miejsca zamieszkania	+	++	+
Chęć poprawy poziomu życia	++	++	+++
Wyższe stanowisko	++	+++	+
Wyższe dochody	+	+++	++
Samorealizacja	++	++	+++
Zadowolenie z wykonywanej pracy	++	++	+++
Niższe koszty utrzymania w miejscu zamieszkania	+	++	+++
Ogólna ocena dojazdów do pracy	++	+	– –
Odległość dojazdów	+	–	– –
Koszty	+	–	– –
Bezpieczeństwo	– – –	– – –	– – –
Stopień dobrowolności wyboru dojazdów	++	+	+
Uciążliwość dojazdów do pracy	–	– –	– –

+ zjawisko oceniane dobrze

– – zjawisko oceniane źle

++ zjawisko oceniane pozytywnie

– – – zjawisko oceniane bardzo źle

+++ zjawisko oceniane bardzo

pozytywnie

– zjawisko oceniane negatywnie

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań kwestionariuszowych.

7. Zakończenie

7.1. Wnioski końcowe

Dojazdy do pracy we współczesnym świecie stały się nieodłącznym elementem życia ludzi. Ze względu na dużą częstotliwość występowania stanowią one najczęstszy rodzaj przemieszczeń ludności. Migracje wahadłowe, w tym dojazdy do pracy, według Dolnego (1978) występują we wszystkich krajach, w których ma miejsce podział pracy. Można przy tym zauważyć ich dodatkową intensyfikację, która wiąże się ze wzrostem ekonomicznym oraz stopniowym podnoszeniem stopy życiowej mieszkańców (Jagielski 1974).

Zasadniczy problem badawczy niniejszej rozprawy stanowiły uwarunkowania dojazdów do pracy na terenach wiejskich oraz analiza dojazdów do pracy w odniesieniu do wielkości, kierunków i odległości. Tak postawiony problem stanowił duże wyzwanie ze względu na utrudnienia związane z pozyskaniem materiałów statystycznych. Biorąc pod uwagę brak statystyki dotyczącej dojazdów do pracy, pierwszym zadaniem było zebranie danych dotyczących dojazdów do pracy na terenie powiatu kutnowskiego. Poza kwerendą w licznych instytucjach autorka przeprowadziła na szeroką skalę badania kwestionariuszowe w terenie, co w następstwie pozwoliło na określenie skali zjawiska dojazdów do pracy oraz struktury tychże przemieszczeń. Obszerne badania kwestionariuszowe umożliwiły kompleksowe zbadanie dojazdów do pracy zarówno w sposób ilościowy, jak i jakościowy.

Celem niniejszej rozprawy doktorskiej była m.in. identyfikacja uwarunkowań wpływających na dojazdy do pracy na terenach wiejskich powiatu kutnowskiego w nowych warunkach, zaistniałych po 1989 r. Osiągnięcie zamierzonych celów dysertacji wymagało realizacji szeregu zadań badawczych, tj. wnikliwej analizy literatury przedmiotu, identyfikacji uwarunkowań dotyczących dojazdów do pracy, wyselekcjonowanych na podstawie analizy koncepcji teoretycznych, wyjaśniających przyczyny migracji, przedstawienia społeczno-gospodarczego obrazu powiatu kutnowskiego, szczegółowej analizy czynników determinujących migracje cykliczne (dojazdy do pracy) oraz wielkość i strukturę fizycznych atrybutów tychże dojazdów. Struktura oraz treść rozprawy zostały podporządkowane osiągnięciu przywołanych wyżej celów.

Przeprowadzone przez autorkę badania dojazdów do pracy mieszkańców terenów wiejskich na obszarze powiatu kutnowskiego potwierdziły szereg wniosków uzyskanych, z innych badań, ale były także podstawą wielu nowych spostrzeżeń na temat dojazdów ludności

terenów wiejskich w nowych warunkach społeczno-gospodarczych. Badaniu poddano wiele aspektów dotyczących dojazdów do pracy. Autorka przeanalizowała m.in. specyfikę wielkości i rozkładu przestrzennego kierunków oraz odległości dojazdów, ich przestrzenne zróżnicowanie, a także współczesne uwarunkowania dojazdów do pracy mieszkańców terenów wiejskich powiatu kutnowskiego po transformacji systemowo-ustrojowej. Ze względu na mnogość poruszanych problemów oraz różne tempo, jak i kierunek ich zmian, trudno jest ograniczyć się do wysunięcia jednego czy dwóch ogólnych wniosków. W związku z tym podsumowanie przeprowadzonej analizy sprowadza się do następujących wniosków, które jednocześnie dają odpowiedzi na postawione przez autorkę we wstępie pytania badawcze oraz weryfikują wysunięte tam hipotezy:

1. Podstawowym zadaniem badawczym było ustalenie wielkości oraz specyfiki podstawowych charakterystyk dojazdów do pracy w zakresie odległości i kierunków, a także kosztów, środków transportu i czasu dojazdów do pracy mieszkańców terenów wiejskich omawianego powiatu.

Ustalenie liczby dojeżdżających do pracy mieszkańców powiatu okazało się dużym wyzwaniem badawczym. Według danych Urzędu Skarbowego w Kutnie liczba dojeżdżających do pracy mieszkańców powiatu wynosi 31,5 tys. Patrząc na udział dojeżdżających w grupie osób w wieku produkcyjnym można zauważyć, że mieszkańcy terenów wiejskich odznaczają się mniejszą ruchliwością pracowniczą (38,9%) w porównaniu z mieszkańcami miast (54,4%). Jest to zaprzeczenie jednej z prawidłowości odkrytej przez Ravensteina. W aktualnych warunkach społeczno-gospodarczych nie znalazła ona zastosowania.

Przeprowadzone badania pokazują, że dojazdy do pracy mieszkańców powiatu kutnowskiego nie mają na ogół dużego zasięgu. Większość przemieszczeń pracowniczych odbywa się w systemie domkniętym w obrębie granic administracyjnych powiatu, tylko 15% mieszkańców dojeżdża do pracy poza obszar powiatu zamieszkania. Prawie połowa wszystkich dojazdów zamyka się w przedziale od 0 do 10 km, a tylko 9% z nich przekracza 40 km. Przeciętna odległość dojazdów wynosi 15,28 km. Wraz ze wzrostem odległości, udział dojeżdżających początkowo rośnie, a następnie dość szybko ulega zmniejszeniu. W najwyższych klasach odległości udział dojeżdżających wykazuje powolny spadek.

Średni czas dojazdów pracowniczych wynosił 30 min. Jest on więc o 2/3 mniejszy niż krytyczna izochroma codziennych dojazdów pracowniczych. Udział dojazdów długich i długotrwałych, choć nie stanowi dużego odsetka, jest ważnym problemem społeczno-

-ekonomicznym Dojazdy te charakterystyczne są szczególnie dla lepiej wykształconych mieszkańców powiatu.

Rozkład kierunków przemieszczeń jest zróżnicowany przestrzennie w skali powiatu. Dominują dwa kierunki – południowo-wschodni (21,5% dojeżdżających) i zachodnio-północny (20,1%). Wyznaczone wektory wypadkowe dojazdów do pracy z każdego sołectwa uwydatniły dośrodkowe ukierunkowanie dojazdów pracowniczych. Jest to wynik położenia miasta powiatowego – Kutna w centrum powiatu. Ponad 72% wszystkich dojazdów pracowniczych mieści się w granicach powiatu. Poza powiatem mieszkańcy wybierają jako kierunek wyjazdów głównie miasta. Istotnymi kierunkami dojazdów pracowniczych mieszkańców terenów wiejskich powiatu kutnowskiego są: Kutno (51,6%), Krośnice (6,6%), Łódź (4,2%) oraz Bedlno (3,3%), Żychlin (3%) i Lubień Kujawski (2,8%).

Zasadnicze zmiany, jakie zaszły w poziomie mobilności w krajach rozwiniętych, wpłynęły na rozwój infrastruktury, a następnie na prywatny transport samochodowy. Zmiany te wpłynęły na rozszerzenie się rynków pracy mieszkańców terenów wiejskich oraz wybór środka transportu. Dominującym środkiem transportu, wykorzystywanym w dojazdach, jest prywatny samochód, ponad 70% mieszkańców dociera do pracy korzystając z tego środka lokomocji. Przeprowadzona analiza wykorzystywanych środków transportu ukazała nowe zjawisko, tzw. *car-pooling*. W jego ramach mieszkańcy organizują się, wspólnie dojeżdżając do pracy samochodem, co wpływa na obniżenie kosztów dojazdów. Na terenie powiatu transport publiczny jest słabo rozwinięty, dlatego też prywatne środki transportu dominują.

Biorąc pod uwagę koszty dojazdów do pracy widoczny jest ich następujący wraz ze wzrostem odległości. W głównej mierze są one wynikiem wyboru środka transportu. Przeprowadzona analiza kosztów dojazdów do pracy do Kutna – głównego miejsca pracy w powiecie – wykazała, że na dystansie 100 km nie przekraczają one 35 zł. Oczywiście najtańszym środkiem dojazdu do pracy jest podróż samochodem w systemie *car-pooling*.

2. Na terenach wiejskich powiatu kutnowskiego dojazdy do pracy podlegają przestrzennej dywersyfikacji ze względu na ich kierunki i odległości. Uwzględniając zróżnicowanie przestrzenne cech tych dojazdów można wyróżnić trzy typy odmiennych zachowań oraz specyfiki związanej z tymi przemieszczeniami. Wyróżnia się strefę podmiejską, przejściową oraz peryferyjną (delimitacja stref związana jest z oddalaniem się od ośrodka miejskiego). Badając rozkład długości dojazdów do pracy dla trzech typów zagregowanych sołectw ustalono, że pod względem średnich odległości dojazdów można zauważyć nieduże różnice wzrostu odległości dojazdów do pracy wraz z oddalaniem się miejsca zamieszkania od miasta powiatowego. Najdłuższy dystans w podróży do pracy

pokonywali mieszkańcy sołectw położonych peryferyjnie względem miasta – 18,61 km, następnie w sołectwach przejściowych – 15,35 km, natomiast najkrócej podróżowali mieszkańcy strefy podmiejskiej – 8,2 km.

Badanie zróżnicowania przestrzennego kierunków dojazdów do pracy za pomocą metody wektorowej uwypukliło rzeczywistą dominację Kutna jako centrum dojazdów pracowniczych mieszkańców powiatu. Mała zmienność kierunków dojazdów w całym powiecie stanowi cechę charakterystyczną wiejskich dojazdów pracowniczych. Jest ona zdeterminowana, w dużym stopniu, rozmieszczeniem miast – głównych miejsc pracy.

Przeprowadzona typologia zmienności kierunków i odległości dojazdów do pracy pozwoliła na wyodrębnienie czterech typów zmienności kierunków i odległości. Największą grupę sołectw cechuje małe zróżnicowanie kierunków oraz duże odległości. Analiza wykazała utrwalenie się podziału powiatu na strefy, które są wyraźnie odmienne pod względem zmienności kierunków i odległości dojazdów, co jest efektem znacznego zróżnicowania przestrzennej odległości poszczególnych sołectw od Kutna – miejsca największej koncentracji miejsc pracy.

Zaobserwowano dysproporcje percepcji dojazdów do pracy, wskazujące na różnice pomiędzy sołectwami położonymi pomiędzy miastem a terenami peryferyjnymi. Zasadniczo wszystkie aspekty dojazdów do pracy (odległość, koszty, bezpieczeństwo, dobrowolność wyboru, uciążliwość) oceniane są coraz bardziej negatywnie wraz ze wzrostem odległości od miasta.

3. W kontekście przeprowadzonych badań określenie jednego czynnika, który w sposób znaczący wpływałby na zróżnicowanie odległości i kierunków dojazdów do pracy na terenie powiatu kutnowskiego, jest zadaniem bardzo trudnym. Dojazdy do pracy ludności obszarów wiejskich powiatu kutnowskiego wykonywane są w kontekście licznych uwarunkowań przestrzennych, demograficznych, rolniczych, gospodarczych, kulturowych czy psychologicznych. Należy zwrócić uwagę, że poszczególne uwarunkowania nie wpływają na dojazdy do pracy w sposób odizolowany, lecz są wzajemnie powiązane. Wpływ wszystkich czynników komunikacyjnych, demograficzno-społecznych, środowiska miejsca pracy i zamieszkania oraz warunków rozwoju rolnictwa wyraża specyfikę uwarunkowań dojazdów do pracy.

Na terenach wiejskich powiatu kutnowskiego znacznie silniej na odległości oraz kierunki dojazdów pracowniczych oddziałują czynniki miejsca pracy. Jest to zjawisko typowe dla obszarów wiejskich, co w kontekście większego rozproszenia miejsc zamieszkania oraz dużej koncentracji miejsc pracy wydaje się zrozumiałe. Niezmiennie istotnym

uwarunkowaniem dla wiejskiego rynku pracy powiatu jest monocentryczny, silnie skoncentrowany rozkład miejsc pracy w centrum położonym w przemysłowej dzielnicy Kutna.

Przemiany demograficzne zachodzące na terenie powiatu kutnowskiego, a zwłaszcza zmiany potencjału ludnościowego, w sposób istotny przekładają się na wielkość, natężenie, jak i na kierunki dojazdów do pracy mieszkańców powiatu. Wielkość zasobów pracy na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat zmniejszyła się. W znaczący sposób zjawisko to uwidacznia się na obszarze gmin wiejskich. Wpływa to na funkcjonowanie rynku pracy.

Rozpowszechnienie się nowych środków transportu oraz rozwiązań w zakresie systemów komunikacji wpłynęło na zmniejszenie się kosztów dojazdów do pracy, tym samym miejsce pracy przestało decydować o miejscu zamieszkania (Gierańczyk 2014). Dzięki rozwojowi komunikacji indywidualnej miejskie rynki pracy zostały znacznie rozszerzone. Mieszkańcy obszarów wiejskich, poświęcając na dojazdy do pracy tyle samo czasu co jeszcze kilkanaście lat temu, podróżują znacznie dalej w celach zarobkowych.

Współcześnie tereny wiejskie okalające miasta, ale także te dalej położone – na peryferiach – pozostają w zasięgu oddziaływania miast w kontekście przepływów ludności związanych z zatrudnieniem. Zjawisko to widoczne jest także na obszarze powiatu kutnowskiego, którego stolica skupia aż 50% miejsc pracy całego powiatu. Łącząc wszystkie miasta mieszczące się na terenie powiatu można zauważyć, że stanowią one główne miejsca pracy, skupiając ponad 80% miejsc pracy zlokalizowanych na terenie powiatu.

Tereny wiejskie charakteryzują się zdecentralizowaną strukturą osadniczą. Miejsca pracy i miejsca zamieszkania są coraz bardziej oddalone od siebie. Wiejskie rynki pracy nie są w stanie zapewnić wystarczającej liczby miejsc pracy dopasowanych do kapitału ludzkiego ich mieszkańców. Dodatkowo mieszkańcy obszarów wiejskich, zwłaszcza sołectw peryferyjnie położonych, dla których charakterystyczny jest niewydolny układ komunikacji lub częściej jej brak, są zmuszeni dojeżdżać do pracy samochodem. Jest to spore utrudnienie dla mieszkańców nie posiadających samochodu lub prawa jazdy, a także dla osób, których dochody z pracy są bardzo niskie (koszty dojazdów stanowią duży udział ich dochodów). Wszystkie te cechy wpływają na zmiany stopnia i struktury mobilności mieszkańców obszarów wiejskich w stosunku do mieszkańców miast. Rozwój infrastruktury, a także prywatny transport samochodowy, ma wpływ na rozszerzenie miejskiego rynku pracy aż do odległych obszarów wiejskich.

Kluczowym czynnikiem determinującym strukturę odległościowo-kierunkową dojazdów do pracy na terenach wiejskich jest dostępność przestrzenna miejsc pracy. Należy

zgodzić się ze zdaniem naukowców (np. Rouwendal, Nijkamp 2004), którzy uważają że dostępność przestrzenna i komunikacyjna odgrywa w przypadku migracji wahadłowych ważniejszą rolę niż koszty dojazdu.

Niewątpliwie czynnikiem wpływającym na współczesne dojazdy do pracy mieszkańców wsi są przemiany funkcjonalne terenów wiejskich. Przy jednocześnie postępującej mechanizacji i modernizacji pracy w rolnictwie, zatrudnienie w tym dziale gospodarki znajduje tylko kilka procent mieszkańców wsi. Pozostali zmuszeni się do szukania pracy poza gospodarstwem rolnym, co często związane jest z dojazdami poza obszar własnej miejscowości.

Z punktu widzenia uwarunkowań dojazdów do pracy ważne są zarówno warunki miejsca pochodzenia, jak i miejsca pracy. Czynniki, które skłaniają mieszkańców terenów wiejskich do podjęcia pracy poza miejscem swojego zamieszkania to m.in. stosunkowo duża możliwość podjęcia pracy (tj. istniejące miejsca pracy, niskie bezrobocie lub popyt na pracę osób o określonych kwalifikacjach). Coraz większe znaczenie w podejmowaniu decyzji o migracji mieszkańców wsi ma łatwość przemieszczania się związana z rozwojem komunikacji oraz infrastruktury technicznej (zwłaszcza drogowej).

Przeprowadzone badania pozwalają stwierdzić, że rozpatrywane czynniki działają zwykle w sposób selektywny w przekroju przestrzennym powiatu. Wpływ niektórych z nich jest bardziej widoczny w strefie peryferyjnej, podczas gdy inne uwidaczniają się w strefie podmiejskiej. Przykładem mogą być tu różnice w oddziaływaniu przestrzennym struktury wykształcenia, struktury płci, rozmieszczenia ludności, warunków komunikacyjnych czy rozmieszczenia oraz struktury działowej gospodarki. Zwykle różnice uwydatniały się najbardziej w strefie peryferyjnej.

W grupie uwarunkowań wpływających na dojazdy do pracy istotniejsze znaczenie mają funkcje, które odgrywają rolę czynników przyciągających, takich jak dostępność miejsc pracy, natomiast mniejsza jest waga czynników wypychających.

4. Jednym z celów badawczych pracy była weryfikacja teorii dotyczących migracji wahadłowych w nowych warunkach, po 1989 r. W literaturze przedmiotu istnieją liczne koncepcje o podłożu geograficznym, ekonomicznym oraz społecznym, które z powodzeniem można stosować do wyjaśniania fenomenu dojazdów do pracy. Ważne znaczenie z punktu widzenia zrozumienia zjawiska ma identyfikacja przemieszczeń dobowych jako części zachowań społecznych. Przy wyjaśnianiu przyczyn dojazdów do pracy mogą być pomocne teorie migracyjne, które są dorobkiem wielu dziedzin naukowych.

Mając na uwadze niezwykle złożoność zjawiska, jakim są migracje ludności (w tym również dojazdy do pracy), nie jest możliwe wykorzystanie jednej teorii objaśniającej cały proces migracji. Gdyby taka teoria istniała, jej ogólny charakter wykluczałby zastosowanie do wyjaśnienia postawionych konkretnych problemów badawczych. Z uwagi na to powstało wiele bardziej szczegółowych koncepcji, rozwijanych na gruncie różnych dyscyplin naukowych. Dojazdy do pracy, a także szerzej rozumiane migracje wahadłowe, nie doczekały się do tej pory wypracowania jednej koncepcji teoretycznej, która w sposób kompleksowy wyjaśniałaby to zjawisko. Należy przy tym zauważyć, że dojazdy do pracy stanowiły nierzadko przedmiot badań naukowców już od drugiej połowy XIX w. Z powodzeniem można adaptować wyniki wielu teorii na grunt badań uwarunkowań dojazdów do pracy, także w nowych warunkach społeczno-gospodarczych. Można z całą pewnością stwierdzić, że większość z nich, nie bacząc na okres powstania, nadal znajduje zastosowanie w badaniach dotyczących mobilności.

Zdecydowana większość teorii odnosi się do przemieszczeń, które związane są ze zmianą miejsca zamieszkania (tzw. migracje długookresowe oraz stałe). Jednakże wśród tej grupy teorii migracyjnych można odnaleźć takie (np. prawa Ravensteina, teoria *push – pull* Lee), które mogą być z dobrym skutkiem zaadaptowane do wyjaśnienia zjawiska dojazdów do pracy. Są to zarówno koncepcje natury geograficznej – urbanistycznej, jak i ekonomicznej czy socjologicznej.

Analizując uwarunkowania oraz mechanizmy rządzące dojazdami do pracy, autorka nie ograniczyła się do jednej koncepcji teoretycznej oraz jednej grupy czynników, ale zastosowała podejście inkluzyjne. Dojazdy do pracy, jak każdy rodzaj migracji, są zjawiskiem niezwykle dynamicznym oraz kompleksowym. Analizując je należy szukać odpowiedzi na różne problemy badawcze w wielu teoriach i dyscyplinach.

Najważniejsze prawa i prawidłowości opisywane przez Lee oraz Ravensteina mimo upływu czasu mają i dziś zastosowanie w wyjaśnianiu zjawiska dojazdów do pracy na terenach wiejskich. Podsumowując, można stwierdzić, że większość prawidłowości opisanych w koncepcjach i teoriach ma zastosowanie także w ówczesnych warunkach społeczno-gospodarczych. Jedyną hipotezą odrzuconą w toku badań była prawidłowość odkryta przez Ravensteina, mówiąca o większej skłonności do migracji mieszkańców terenów wiejskich. Na gruncie badań dojazdów do pracy nie znalazła ona zastosowania.

Założenia dotyczące wpływu odległości na wielkość przemieszczeń pracowniczych, akcentowane przez wielu naukowców (m.in. Ravensteina [1885], Lardnera [1850] czy G.

Zipfa [1946]) w ramach modeli grawitacyjnych. Z powodzeniem można wykorzystać je w ówczesnych warunkach.

Częściowe uzasadnienie znalazła także reguła dotycząca większej skłonności kobiet do krótkich dojazdów do pracy. Jest ona wykorzystywana zwłaszcza przy ogólnych rozważaniach. W grupie osób posiadających gospodarstwo rolne widoczna jest zależność, zgodnie z którą to mężczyźni dojeżdżają na dalsze odległości. Podobnie rzecz się ma w przypadku rodzin z małymi dziećmi w wieku szkolnym, tu kobiety dojeżdżają na mniejsze odległości, aby móc poświęcić ewentualny czas przeznaczony na dłuższe dojazdy rodzinie.

Na terenach wiejskich nie znalazła zastosowania prawidłowość dotycząca zbieżności miejsc zamieszkania i miejsc pracy, choć była ona podkreślana przez naukowców badających dojazdy na terenach miejskich oraz w regionie łódzkim.

5. Współcześnie w badaniach odnoszących się do dojazdów do pracy geografia ma do odegrania zdecydowanie większą rolę niż w latach wzmożonego zainteresowania omawianą problematyką. Od lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku nastąpił rozwój nowych metod badawczych w obrębie geografii. Jedną z głównych jego podstaw było pojawienie się na szerszą skalę sprzętu komputerowego oraz ewolucja oprogramowania i wykorzystania narzędzi Gis w badaniach. Korzystanie z wcześniej niedostępnych metod analiz pozwala na dogłębnierze analizy zjawiska oraz wychwycenie wielu nowych, wcześniej niemożliwych do zbadania, prawidłowości i uwarunkowań.

Wykorzystywane w badaniu narzędzia GIS służą nie tylko do wizualizacji rozkładu przestrzennego dojazdów do pracy oraz ich przestrzennych uwarunkowań, ale pozwalają także na integrację danych dotyczących omawianego zjawiska. Pozwalają również na pogłębione analizy ukazujące uwarunkowania dojazdów do pracy.

Narzędzia Gisowe umożliwiają przeprowadzenie ilościowej analizy powierzchni poszczególnych jednostek przestrzennych, w których badane są dojazdy do pracy. Pozwala to na porównanie ich między sobą. Z wygenerowanych map można dowiedzieć się m.in., w których sołectwach jest największa liczba osób dojeżdżających do pracy lub które z nich cechują się największą gęstością dróg o nawierzchni utwardzonej.

Narzędzia oraz możliwe do wykorzystania w pracy analizy Gis dają szansę dogłębnego zbadania takich zjawisk, jak np. dostępność komunikacyjna. Do oceny dostępności można wykorzystać izochromy, jednak z punktu widzenia praktycznego dużo bardziej przydatne są mapy wykorzystujące realne warunki panujące w powiecie, które można analizować stosując narzędzie *Network Analysis*. Narzędzie to pozwala nie tylko na odniesienie się do realnej siatki dróg, ale i dopełnienie jej informacjami o warunkach

mieszkaniowych. Wykorzystując narzędzia *ArcGis Spatial Join* (łączenia tabel na podstawie położenia przestrzennego obiektów) można przeanalizować potencjał ludnościowy. Izochromy dostępności czasowej dla parametrów istniejącej sieci, w połączeniu z analizą liczby ludności w każdym z domów, mogą być pomocne przy wyznaczeniu liczby ludności znajdującej się w zasięgu pieszych dojazdów do przystanków komunikacji zbiorowej. Interpretacja zbudowanej w ten sposób mapy pozwala stwierdzić, że większość mieszkańców sołectw, zwłaszcza tych położonych dalej od ośrodków miejskich, ma niedostateczny dostęp do przystanków komunikacji zbiorowej.

Innym przykładem wykorzystania tego typu analiz było wyznaczenie dostępności czasowej dla osób zmotoryzowanych do Kutnowskiej Podstrefy Ekonomicznej (obszaru skupiającego największą liczbę miejsc pracy oferowanych w powiecie). Analiza oparta na danych dotyczących sieci drogowej oraz jej parametrów i dopuszczalnej prędkości, pozwala na urealnienie dostępności. Pokazuje, że dostępność największego skupiska miejsc pracy dla zmotoryzowanych mieszkańców powiatu jest korzystna. Należy w tym miejscu podkreślić praktyczny wymiar wszystkich tych analiz w badaniach dojazdów do pracy.

Niezwykle pomocne w badaniach dojazdów do pracy są także mapy tematyczne. Są one najbardziej popularnym rodzajem wykreślanych map. Wyróżniamy mapy prezentujące treści ilościowe oraz jakościowe. Ich głównym celem jest przedstawienie różnych zjawisk, np. dotyczących poszczególnych uwarunkowań wpływających na dojazdy do pracy czy fizycznych atrybutów dojazdów, takich jak odległości czy kierunek. Zastosowanie map tematycznych pomaga przy porównywaniu między sobą poszczególnych jednostek przestrzennych (w niniejszej pracy sołectw). Przykładowo analiza map wstęgowych połączeń komunikacji zbiorowej może ukazać braki połączeń komunikacyjnych w godzinach odpowiadających zmianom w pracy. Dogłębna analiza może odpowiedzieć na wiele pytań dotyczących uwarunkowań komunikacyjnych w dojazdach do pracy.

Podstawowy wniosek nasuwający się z wykorzystania narzędzi Gis do badań dojazdów do pracy to komplementarność stosowanych metod, pozwalających na coraz to dokładniejsze zbadanie analizowanego zjawiska. Niewątpliwie wykorzystanie metod dostępnych dzięki programom Gis znacznie poszerza możliwości poznawcze. Warto zauważyć także, że budowane mapy nie stanowią jedynie ilustracji, ale są podstawą do dalszych analiz. Rozwój wiedzy oraz nowych technologii i metod daje ogromne możliwości analityczne. Zastosowanie metod możliwych do zastosowania dzięki narzędziom i analizom Gis może przyczynić się do lepszego rozpoznania i wykrycia uwarunkowań wpływających na

dojazdy do pracy, a także wpłynąć na podjęcie wielu działań ze strony poszczególnych instytucji.

6. Ocena dojazdów do pracy mieszkańców powiatu kutnowskiego jest uzależniona od strefy ich zamieszkania względem miasta, zróżnicowana jest także z uwagi na cechy społeczno-demograficzne (wiek, wykształcenie, status materialny).

Mieszkańcy powiatu w sposób zróżnicowany oceniają swoje dojazdy do pracy. W podziale dychotomicznym większość respondentów miała z nimi pozytywne skojarzenia (nieco ponad 60%). Oceniając poszczególne aspekty można zauważyć, że najbardziej pozytywne opinie dotyczą dobrowolności dojazdów, natomiast reszta cech (odległość, koszty, bezpieczeństwo, uciążliwość) są oceniane raczej negatywnie, przy czym najgorsze opinie odnosiły się do braku dofinansowania kosztów dojazdów.

7. Ze względu na specyfikę zjawiska dojazdy do pracy dotyczą szczególnie osób w wieku produkcyjnym (18–59 lat dla kobiet i 18–64 lata dla mężczyzn). W gronie osób dojeżdżających do pracy największą grupę stanowią osoby młode, w wieku produkcyjnym mobilnym, tj. w wieku od 18. do 44. roku życia. Rolniczy charakter obszaru badań oraz większa elastyczność dostosowania się do zmian na rynku pracy uwidoczniły dominację kobiet, zwłaszcza w młodszych grupach wiekowych. Największa grupa dojeżdżających do pracy mieszkańców powiatu deklaruje wykształcenie na poziomie średnim oraz zasadniczym zawodowym.

Z przedstawionych wniosków oraz analiz wynika, że postawione we wstępie dysertacji hipotezy zostały pozytywnie zweryfikowane. Wykazano, że na terenach powiatu kutnowskiego dojazdy do pracy podlegają przestrzennej dywersyfikacji z uwagi na ich kierunki i odległości. Wyniki analizy dowiodły, że na specyfikę dojazdów do pracy działają zarówno warunki mieszkaniowe, warunki środowiska pracy, warunki komunikacyjne, stosunki społeczno-demograficzne, poziom i struktura rolnictwa, jak i warunki komunikacyjne. Mimo że uwarunkowania te działają selektywnie i uzupełniają się nie dając możliwości wyznaczenia elementu dominującego, można zauważyć pewną prawidłowość. W grupie uwarunkowań wpływających na dojazdy do pracy istotniejsze znaczenie mają funkcje, które odgrywają rolę czynników przyciągających, natomiast mniejsze jest znaczenie czynników wypychających. W ramach analiz oceny dojazdów do pracy, tak jak założono, widoczna jest różnica w postrzeganiu i ocenie dojazdów, uzależniona od strefy zamieszkania dojeżdżających względem miasta.

Bez wątpienia niniejsza praca nie wyczerpuje w całości problematyki dotyczącej dojazdów do pracy i wskazuje na potrzebę dalszych syntetycznych badań. Autorka ma jednak

nadzieję, że przedstawione wyniki stanowią znaczący wkład w rozpoznanie nowych uwarunkowań oraz czynników, jakie wpływają na dojazdy do pracy w okresie po 1989 r. na terenach wiejskich.

7.2. Rekomendacje dla działań praktycznych

Sformułowanie rekomendacji dla działań praktycznych stanowiło podstawowy cel aplikacyjny niniejszej pracy. Przedstawione w poprzednich rozdziałach wyniki badań pozwalają wyznaczyć najistotniejsze wytyczne, których realizacja może przyczynić się do lepszego rozpoznania zjawiska dojazdów do pracy mieszkańców terenów wiejskich oraz ograniczenia jego niekorzystnego wpływu na życie społeczności lokalnej.

Jeden z ważniejszych postulatów dotyczy gromadzenia informacji na temat dojazdów do pracy. Instytucje zajmujące się statystyką publiczną, mając na uwadze znaczenie społeczno-gospodarcze zjawiska, powinny zainicjować proces systematycznego zbierania danych dotyczących przemieszczeń pracowniczych. Stały monitoring oraz dysponowanie aktualnymi informacjami statystycznymi pozwoli na optymalizację przemieszczeń oraz redukcję możliwych uciążliwości z nimi związanych. Zasadne wydaje się powołanie jednostki, która zajmowałaby się zbieraniem i gromadzeniem informacji na temat skali (korzystnie byłoby zbieranie także informacji o innych cechach dojazdów) przemieszczeń pracowniczych. Przy oddziale Głównego Urzędu Statystycznego w Poznaniu działa Ośrodek Statystyki Miast, który zajmuje się badaniami oraz tworzeniem systemu statystyki miejskiej, inicjuje on również badania dojazdów do pracy. Obecnie nie istnieje żadna instytucja zajmująca się gromadzeniem i monitoringiem dojazdów do pracy na terenach wiejskich. Dojazdy takie cechują się przy tym dużą zmiennością w czasie. Z pewnością realizacja powyższego postulatu może przyczynić się do poprawy wiedzy faktograficznej dotyczącej przemieszczeń pracowniczych, co pozwoli na szybsze reagowanie innych instytucji w prowadzeniu polityki mieszkaniowej, ludnościowej oraz przestrzennej. Nieocenionym źródłem pozyskiwania informacji w przypadku dojazdów do pracy mogą być dane Urzędów Skarbowych oraz systemu Poltax, a także spisy powszechne (przeprowadzane na całej grupie respondentów).

Istotną grupę rekomendacji stanowią sugestie dotyczące szeroko pojmowanego planowania przestrzennego. Choć uciążliwości związane ze zintensyfikowaniem dojazdów do pracy są bardziej widoczne w wielkich miastach, to rekomendacje dla polityki przestrzennej obszarów wiejskich mogą w znaczący sposób poprawić komfort dojazdów do pracy ich mieszkańców. W celu ograniczenia uciążliwości omawianych dojazdów, zwłaszcza

mieszkańców strefy peryferyjnej, istnieje potrzeba zwiększonej koncentracji miejsc zamieszkania wokół istniejących już jednostek osadniczych oraz szlaków komunikacyjnych. Priorytetowym zadaniem w tym aspekcie jest stworzenie spójnej wizji zagospodarowania przestrzennego powiatu w celu zapewnienia zrównoważonego i trwałego rozwoju.

Ważną grupę rekomendacji stanowią postulaty dotyczące polityki ludnościowej. Obszar powiatu kutnowskiego cechuje depopulacja mająca zły wpływ na potencjalne zasoby siły roboczej. Negatywne zmiany zachodzą także w grupie osób w wieku produkcyjnym. Widoczne jest zmniejszanie odsetka tej grupy wiekowej oraz wzrost odsetka osób w wieku produkcyjnym niemobilnym (tzw. starzenie się ludności w wieku produkcyjnym). Niekorzystne zmiany demograficzne mają wpływ na rynek pracy. Osoby w wieku produkcyjnym niemobilnym są w mniejszym stopniu skłonne dostosować swoje kwalifikacje do zmieniających się warunków na rynku pracy czy zmiany miejsca dojazdów pracowniczych. Ważnym zagadnieniem jest więc przeciwdziałanie deformacji struktury demograficznej powiatu kutnowskiego. Polityka regionalna powinna dążyć do lepszego wykorzystania zasobów pracy oraz eliminacji niedopasowania przestrzennego i zawodowego na rynku pracy.

Zdaniem wielu naukowców (m.in.: Lijewski 1967; Bul 2013) warunkiem koniecznym do racjonalizacji dojazdów do pracy jest właściwe rozmieszczenie miejsc pracy. Miejsca wykonywania działalności zarobkowej powinny powstawać w bliskim sąsiedztwie siedzib ludzkich. Na terenie powiatu kutnowskiego postulat ten wydaje się zachowany. Większy problem stanowią natomiast uciążliwości transportowe mieszkańców, związane z niedostosowaniem infrastruktury transportowej do ich potrzeb. Na obszarach wiejskich widoczne jest wykorzystanie pojazdów komunikacji indywidualnej na znaczną skalę, ze względu na słabo rozwiniętą sieć transportu publicznego.

Istotnym aspektem dojazdów do pracy jest duże oddalenie miejsc pracy i zamieszkania oraz wykluczenie możliwości „przeprowadzki” bliżej miejsc pracy. Aktywności zawodowej w takim przypadku sprzyja komfortowy dojazd do pracy, nawet jeżeli związany jest on z pokonywaniem znacznych odległości. Stąd też coraz większego znaczenia nabierają inwestycje w rozwój infrastruktury drogowo-kolejowej.

Rozwój infrastruktury drogowej i komunikacyjnej wpływa na skrócenie czasu podróży, a także wydłużenie codziennych migracji pracowniczych. Poprawa dostępności przestrzennej obszarów wiejskich zwiększa tym samym zasięg oddziaływania dobrze skomunikowanych obszarów oferujących miejsca pracy. Prowadzi to do szeroko rozumianego rozwoju regionalnego oraz lokalnego, wynikającego z powstania nowych relacji pomiędzy

obszarami koncentracji miejsc pracy a pozostałymi terenami. W takich przypadkach dla niektórych obszarów wiejskich poprawa dostępności komunikacyjnej może stać się swoistym katalizatorem wyrównującym szanse rozwojowe jednostek lokalnych, cechujących się niekorzystną lokalizacją geograficzną.

Priorytetowym zadaniem w odniesieniu do funkcjonowania powiatu oraz komfortu dojazdów codziennych jest problem rozbudowy układu transportowego. Odnosi się to szczególnie do sieci drogowej, która odgrywa istotną rolę elementu spajającego cały obszar powiatu.

Znaczące z punktu widzenia zmniejszania negatywnych skutków migracji wahadłowych, w tym dojazdów do pracy, są również inwestycje w sieć kolejową. W kwestii kolei najistotniejszym zaleceniem jest modernizacja linii, a także budowa nowych przystanków w pobliżu dużych skupisk ludności oraz dużych skupisk miejsc pracy. Ważnym zadaniem jest także zakup nowego taboru przewozów regionalnych. Usprawnienie parametrów technicznych układów transportowych bez wątpienia powinno przyczynić się do usprawnienia przemieszczeń mieszkańców poza powiat oraz przyczyni się do ograniczenia negatywnych skutków dojazdów do pracy, zauważalnych zwłaszcza w czasie tzw. szczytu komunikacyjnego.

Duże znaczenie z punktu widzenia migracji wahadłowych ma organizacja oraz funkcjonowanie transportu publicznego na terenie powiatu kutnowskiego. Należy pamiętać jednak o tym, że dekoncentracja miejsc zamieszkania oraz miejsc pracy, szczególnie widoczna na obszarach wiejskich, przyczynia się do rozbicia struktury przejazdów (tj. osłabienia wielkości potoków pasażerskich), co w konsekwencji sprawia, że uruchamianie oraz działanie transportu publicznego może stać się ekonomicznie nieopłacalne.

Szczególnie istotne są działania na rzecz poprawy warunków podróżowania oraz podniesienia komfortu podróży komunikacji zbiorowej. Największy problem, podkreślany przez mieszkańców terenów wiejskich, stanowi niedopasowanie różnych środków transportu. Zwiększenie komfortu podróży mieszkańców terenów wiejskich wiąże się zatem w dużej mierze z ułatwieniem dostępności przystanków oraz lepszą integracją czasową środków transportu. Należy również zmierzać w kierunku zintensyfikowania liczby połączeń, szczególnie w godzinach dojazdów do pracy.

Decydujące znaczenie dla działania transportu na badanym obszarze ma polityka transportowa kształtowana przez samorządy. Jednym z najistotniejszych dokumentów, który będzie w najbliższych latach modelował tę politykę w powiecie, jest *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*, którego powstanie ma źródło w obowiązku

narzuconym przez *Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (DzU, 2011, nr 5, poz. 13).

Wymienione wyżej rekomendacje dowodzą, że istnieje nadal wiele działań, których rezultaty mogą wpłynąć na usprawnienie dojazdów do pracy oraz redukcję negatywnych skutków migracji wahadłowych. Wdrożenie wytycznych powinno wpłynąć na poprawę jakości życia mieszkańców terenów wiejskich. Efektem podjęcia wyżej wymienionych działań będzie minimalizacja uciążliwości wynikających z konieczności codziennego przemieszczania się ludności, co poskutkuje zmniejszeniem liczby osób niezadowolonych z dojazdów do pracy, a zarazem pozytywnym odbiorem tego zjawiska.

Bibliografia:

- Aguilera A., Wenglenski S., 2007, *Jobs suburbanization and reverse commuting in the Paris area*, World Conference on Transport Research Part A Vol. 43, Elsevier.
- Andersson T., 1897, *Deninre omflyttningen*, I. Norrland, Malmo.
- Andrzejewska R., Strykiewicz T., 1985, *Wyznaczanie funkcjonalnego regionu miejskiego Poznania na podstawie analizy dojazdów do pracy*, [w:] T. Bartkowski (red.) *Geosystemy miast*, materiały konferencji 7–9.10.1985, Poznań, UAM, s. 140–147.
- Andrzejewska R., Strykiewicz T., 1986, *Modele grawitacji i potencjału w procedurze delimitacji funkcjonalnego regionu miejskiego Poznania*, [w:] T. Czyż (red.), *Metody badania struktury regionalnej*, „Prace UAM, Seria Geografia”, nr 32, s. 7–20.
- Anxo D., Boulin J., Fagan C., 2005, *Working Time Options over the Life Course: New Work Patterns and Company Strategies*, Raport badawczy Euro fund.
- Arango J., 2000, *Explaining migration: a critical view*, Blackwell Publishers, UNESCO
- Artis M., Romani J., Surinach J., 1998, *Commuting in Catalonia, Estimates from a Palce to Place model*, 38th Congress of the European Regional Science Association, Vienna.
- Babbie E., 2004, *Badania społeczne w praktyce*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa.
- Babbie E., 2008, *Podstawy badań społecznych*, tłum. W. Betkiewicz et al., Warszawa, Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Bähr J., 1984, *Bevölkerungsgeographie*, Eugen Ulmer, Stuttgart.
- Bański J., 2002, *Typy ludnościowych obszarów problemowych*, „Studia Obszarów Wiejskich”, t. II.
- Bański J., 2013, *Polska wieś w perspektywie 2050 roku*, „Studia Obszarów Wiejskich”, t. XXXIII, Warszawa.
- Bański J., 2014, *Współczesne typologie obszarów wiejskich w Polsce – przegląd podejść metodologicznych*, „Przegląd Geograficzny”, t. LXXXVI, z. 4.
- Bański J., Stola W., 2002, *Przemiany struktury przestrzennej i funkcjonalnej obszarów wiejskich w Polsce*, „Studia Obszarów Wiejskich”, t. III.
- Bartosiewicz S., 1968, *Grafowa metoda rejonizacji jako podstawa konstrukcji optymalnego programu dojazdów pracowniczych*, „Prace Naukowe WSE”, z. 12.
- Bartosiewicz S., 1969, *Przyczynek do grupowej metody rejonizacji (dojazdy pracownicze)*, „Prace Naukowe WSE”, z. 21.
- Bartosiewiczowa S., Czarnecka J., 1966, *Przyczynek do problemu codziennych dojazdów pracowniczych*, „Przegląd Geograficzny”, t. XXXVIII, z. 4.
- Bartosiewiczowa S., Czarnecka J., 1968, *Daily commuting work*, „Geographia Polonica”, Vol. 13.
- Bednarowska Z., Perwel S., 2013, *Samochód najpopularniejszym środkiem transportu w dojazdach do pracy*, PMR.

- Beim M., Gadziński J., 2009, *Dostępność przestrzenna lokalnego transportu publicznego w Poznaniu*, „Transport Miejski i Regionalny”, nr 5.
- Berezowski S., 1980, *Metody badań w geografii ekonomicznej*, WSiP, Warszawa.
- Berry B. J. L., 1973, *Growth centres in American urban system*, I, II, Bellinger, Cambridge Mass.
- Biderman E., 1967, *Sieć osiedli miejskich województwa Koszalińskiego oraz ich sfery wpływów*, PTPN, Poznań.
- Biderman E., 2001, *Współczesne problemy badawcze geografii ludności*, Kortus B. (red.), 2001, *Człowiek i Przestrzeń*, Kraków.
- Bobek Z., 1965, *Dojazdy do pracy w regionie siarkowym*, „Zeszyty Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN”, nr 13.
- Bogue D. J., Shryock H. S. Jr., Hoerman S. A., 1957, *Subregional Migration in the United States, 1935–1940*, Streams of Migration between Subregions, No 5, Oxford.
- Borejko W., 1968, *Migracje ludności w województwie zielonogórskim w latach 1953–1962*, Lubuskie Towarzystwo Naukowe, Zielona Góra.
- Borkowski S., 1968, *Grafowa metoda rejonizacji jako podstawa konstrukcji optymalnego programu dojazdów pracowniczych*, „Prace Naukowe WSE we Wrocławiu”, z.12.
- Borowski S., 1967a, *O płodności kobiet, migracjach wewnętrznych i ekonomicznym rozwoju regionów*, „Biblioteka Wiadomości Statystycznych”, t. IV.
- Borowski S., 1967b, *Współzależność struktury plac i ruchu siły roboczej w Wielkopolsce*, „Poznański Rocznik Ekonomiczny”, t. XIX.
- Bram J., McKey A., 2005, *The evolution of commuting patterns in the New York city metro Area*, Current Issues in Economics and Finance, FRBoNY.
- Brinkmann W., Dittrich-Wesbuer A., Mielke B., 2007, *Pendelverflechtungen in Nordrhein-Westfalen. Strukturen, Entwicklungen, Einschätzungen*, Informationen zur Raumentwicklung.
- Bul R., 2013, *Migracje wahałowe mieszkańców aglomeracji poznańskiej w okresie intensywnej suburbanizacji*, [rozprawa doktorska napisana pod kierunkiem prof. zw. dr. hab. T. Kaczmarka], Poznań.
- Carey H. Ch., 1858, *Principles of Social Science*, vol. 1. Philadelphia, J. Lippincott.
- Cegielski J., 1974, *Dalekie dojazdy pracownicze do Warszawy*, Kronika Warszawy, 1, 1, 7.
- Cegielski J., 1977, *Problemy dojazdów do pracy. Próba syntezy*, Instytut Kształcenia Środowiska, Warszawa.
- Cegielski J., Kluszewski S., 1952, *Dojazdy ludności do Warszawy w latach 1950–1951*, IBM, Materiały i Dokumentacja, ser. E, z. 4.
- Cegielski J., 1971, *Dojazdy ludności do pracy w Warszawie*, „Kronika Warszawy”, nr 1(5).
- Chmieliński P., 2013, *Ludność wiejska na rynku pracy, zarobkowanie, bezrobocie i praca za granicą w latach 2005–2011*, Instytut Ekonomiki Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej, Warszawa.

- Chojnicki Z., 1996, *Geografia społeczno-ekonomiczna wobec transformacji systemowej w Polsce*, Przegląd Geograficzny, t. 58, z. 1-2.
- Costa G., Pickup L., Martino V., 1988, *Commuting a further stress factor for working people: evidence from the European Community*, „International Archives of Occupational and Environmental Health”, No60.
- Creamer D. C., 1935, *Migration and Planes of Living*, Univ. of Pennsylvania Press., Philadelphia.
- Cybińska J., 2015, *Uwarunkowania migracji ludności na jednolitym rynku europejskim na przykładzie nowych państw członkowskich Unii Europejskiej*, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Poznań.
- Cymanow P., Musiał W., Grabińska A., 2015, *Przepływy zasobów pracy w obszarach górzystych Podkarpacia w kontekście migracji ludności wiejskiej*, Logistyka, nr 1.
- Czarnecka I., 1965, *Analiza dojazdów do pracy w Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym*, „Zeszyty Badań Rejonów Uprzemysławianych”, [Warszawa, PAN], nr 15.
- Czarnecka I., 1977, *Delimitacja zespołów osadniczych przy zastosowaniu grafów na przykładzie codziennych dojazdów pracowników*, UŁ, Łódź.
- Czarnecki A., 2013, *Atrakcyjność rynków pracy małych miast w Polsce (dla ludności miejscowej i dojeżdżających)*, „Studia Ekonomiczne. Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach”, nr 144/1.
- Czeczarda-Maciuszko W., 1950, *Warunki mieszkaniowe w nowych i starych domach dla górników*, Warszawa.
- Dangel J., 1958, *Uwagi na temat sposobu prowadzenia badań dojazdów ludności do pracy i nauki*, „Biuletyn Komitetu Urbanistyki i Architektury”, nr 9.
- Dej M., 2010, *Transport publiczny w wiejskich obszarach peryferyjnych Polski i jego dostosowanie do potrzeb lokalnych rynków pracy*, „Prace Geograficzne IGiGP UJ”, z. 124.
- Dmochowska-Dudek K., 2013, *Syndrom Nimby w przestrzeni wielkomiejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Dobrowolska M., 1961, *Dojazdy do pracy, metoda badań i społeczne funkcje*, Sprawozdanie z Posiedzeń Komisji Naukowych PAN, Oddział w Krakowie.
- Dobrowolska M., 1961, *Dojazdy do pracy, metoda badań i społeczne funkcje*, Sprawozdanie z Posiedzeń Komisji Naukowych PAN, Oddział w Krakowie.
- Dobrowolska M., 1962a, *Dojazdy do pracy – ich funkcje w gospodarce narodowej*, Przewodnik VII Ogólnopolskiego Zjazdu PTG w Gdańsku, Gdańsk.
- Dobrowolska M., 1962b, *Dojazdy do pracy, metoda badań i społeczne funkcje*, Sprawozdanie z posiedzeń Komisji PAN Oddział w Krakowie, Kraków.
- Dobrowolska M., 1970, *Dojazdy do pracy do niektórych miast według gromad*, „Zeszyty”: M. st. Warszawa i woj. warszawskie, woj.: białostockie, kieleckie, lubelskie, łódzkie, GUS.
- Dobrowolska M., Herma J., 1968, *Migration of manpower in southern Poland as a factor of changes in regional structures*, „Geographia Polonica”, Vol. 14.

- Dobrowolska M., Rajman J., 1964, *Dojazdy do pracy w województwie opolskim*, „Materiały i Studia Opolskie”, z. 10.
- Dolny E., 1978, *Czynniki pobudzające dojazdy do pracy*, „Praca i Zabezpieczenie Społeczne”, nr 12.
- Dolny E., 1980, *Dojazdy do pracy w Toruniu na tle społeczno-gospodarczego rozwoju miasta*, „Acta Universitatis Nicolai Copernici”, Seria: Ekonomia, t.IX.
- Dolny E., 1983, *Społeczno-ekonomiczne problemy dojazdów do pracy*, Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Toruń.
-
- Dorejko P., 1990, *Przemiany struktur społeczno-demograficznych ludności*, [w:] Teoria przejścia demograficznego, red. M. Okólski, PWE. Warszawa.
- Drejerska N., 2014, *Dojazdy do pracy mieszkańców strefy podmiejskiej Warszawy na tle inwestycji w infrastrukturę transportową*, Logistyka 4/2014
- Drejerska N., 2014, *Źródła utrzymania i lokalizacja miejsc pracy mieszkańców strefy podmiejskiej Warszawy*, Stowarzyszenie Ekonomistów Rolnictwa i Agrobiznesu, Roczniki Naukowe, t. XVI, z. 1.
- Drejerska N., 2014a, *Dojazdy do pracy mieszkańców strefy podmiejskiej Warszawy na tle inwestycji w infrastrukturę transportową*, „Logistyka”, nr 4.
- Drejerska N., 2014b, *Źródła utrzymania i lokalizacja miejsc pracy mieszkańców strefy podmiejskiej Warszawy*, „Stowarzyszenie Ekonomistów Rolnictwa i Agrobiznesu. Roczniki Naukowe”, t. XVI, z. 1.
- Drozd-Piasecka M., 1991, *Ziemia w społeczności wiejskiej. Studium Wsi Południowo-Wschodniego Mazowsza (Koniec XIX i XX Wiek)*, Instytut Historii Kultury Materialnej Polskiej Akademii Nauk, Warszawa.
- Dziadek S., 1979, *Dojazdy do pracy w tworzącej się aglomeracji miasta Jastrzębie Zdrój*. Czasopismo Geograficzne, 50, ½.
- Dziadek S., 1981, *Struktura powiązań przestrzennych województwa katowickiego jako pochodna międzynarodowych przewozów ładunków masowych*, Akademia Ekonomiczna im. Karola Adamieckiego, Katowice.
- Dzieciuchowicz J., 1977, *Stopień rozproszenia dojazdów do pracy ludności miasta na przykładzie Łodzi*, „Dokumentacja Geograficzna”, z. 1.
- Dzieciuchowicz J., 1979, *Rozkłady przestrzenne dojazdów do pracy ludności wielkiego miasta. Na przykładzie Łodzi*, PAN, Warszawa.
- Dzieciuchowicz J., 1981, *Spatial distribution of intra-urban commuting to work: A case study of the city of Łódź*, „Geographia Polonica”, nr 44.

- Dzieciuchowicz J., 1995, *Koncepcja poznawcza zachowań migracyjnych człowieka*, *Acta Universitatis Lodzensis*, Folia Geographica, No 20, Łódź.
- Dzieciuchowicz J., 1995a, *Demographic and socio-economic determinants of the migration in Łódź agglomeration 1978–1990*, *Studia i Materiały KGPIPR*, nr 3, Abstracts of Papers for the Conference, Łódź.
- Dzieciuchowicz J., 1995b, *Koncepcja poznawcza zachowań migracyjnych człowieka*, „*Acta Universitatis Lodzensis. Folia Geographica*”, nr 20.
- Dzieciuchowicz J., 2011, *Środowisko mieszkaniowe wielkiego miasta. Przykład Łodzi*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Dzieciuchowicz J., Janiszewska A., 2014, *Demographic Situation in Poland After 1990*, [w:] Marszał T. (red.), *Society and Space in contemporary Poland in Łódź University Geographical Research*, Łódź.
- Dziegieć, Pączka, Zając, 1964, *Głubczyce jako ośrodek lokalny*, Instytut Śląski, Opole.
- Dziewulski S., 1966, *Czas dojazdów do pracy jako kryterium oceny planu ogólnego*, „*Biuletyn IUA*”, nr 2.
- Dziubińska-Michalewicz M., 2004, *Problemy bezrobocia i ubóstwa na terenach byłych Państwowych Gospodarstw Rolnych*, Raport nr 220, Kancelaria Sejmu, Biuro Studiów i Ekspertyz. Wydział Analiz Ekonomicznych i Społecznych, Warszawa.
- Dzun W., Józwiak W., 2008, *Gospodarstwa rolne w Polsce przed i po wejściu do UE*, [w:] A. Rosner, M. Drygas (red.), *Polska wieś i rolnictwo w Unii Europejskiej. Dylematy i kierunki przemian*, IRWiR PAN, Warszawa.
- Farrington J., 2007, *The New narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography*, „*Journal of Transport Geography*”, No 15.
- Fevre R., 1998, *Labour migration and freedom of movement in the European Union*, social exclusion and economic development. *International Planning Studies*, February, Vol. 3 Issue 1.
- Fierla I., 1961, *Wpływ lokalizacji zakładu na dojazdy do pracy i kwalifikacje załogi (na przykładzie fabryki samochodów ciężarowych w Starachowicach)*, „*Biuletyn KPZK*”, z. 1.
- Fierla J., 2004, *Geografia gospodarcza Polski*, PWE, Warszawa.
- Frenkel I., 2003, *Ludność, zatrudnienie i bezrobocie na wsi*, IRWiR, Warszawa.
- Garcia-Palomares J., 2010, *Urban sprawl and travel to work: the case of the metropolitan area of Madrid*, „*Journal of Transport Geography*”, Vol. 18, Issue 2.
- Gawryszewski A., 1974, *Związki przestrzenne między migracjami stałymi i dojazdami do pracy oraz czynniki przemieszczeń ludności*, „*Prace Geograficzne PAN*”, nr 109.
- Gawryszewski A., 1981, *Rozkłady odległości migracji międzywojewódzkich w ostatnim trzydziestoleciu*, [w:] K. Dziewoński, P. Korcelli (red.), *Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce*, „*Prace Geograficzne IGIPZ PAN*”.

- Gawryszewski A., 1989, *Przestrzenna ruchliwość ludności Polski 1952–1985*, Prace Habilitacyjne IGiPZ PAN, Warszawa.
- Gawryszewski A., 1997, *Przestrzenna ruchliwość ludności Polski. Bibliografia (lata 1896–1990)*, „Dokumentacja Geograficzna”, nr 7.
- Gawryszewski A., Potrykowska A., 1980, *Rozkłady odległości dojazdów do pracy do wybranych miast w latach 1959-197*, Przegląd Geograficzny, 53, 4.
- Gawryszewski A., Potrykowska A., 1980, *Rozkłady odległości dojazdów do pracy do wybranych miast w latach 1959-1973*, Przegląd Geograficzny, 52, 4.
- Gierańczyk W., 2014, *Atrakcyjność województwa pomorskiego w kontekście dojazdów do pracy w 2011 r.*, [w:] W. Szymańska (red.), *Elementy rozwoju społecznego regionów nadmorskich, Regiony Nadmorskie*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk.
- Gierańczyk W., 2015, *Dojazdy do pracy na terenach wiejskich na przykładzie województwa kujawsko-pomorskiego*, [w:] B. Klemens, K. Heffner (red.), *Obszary wiejskie – wiejska przestrzeń i ludność, aktywność społeczna i przedsiębiorczość*, „Studia KPZK PAN”, t. CLXVII.
- Gocał T., Rakowski W., 1995, *Delimitacja regionów i subregionów migracyjnych w zakresie dojazdów do pracy*, Monografie i Opracowania, 332, Instytut Statystyki i Demografii, Warszawa.
- Godlewska-Majkowska, 2012, *Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2012*, Warszawa.
- Gontarski Z., 1970, *Dojazdy do pracy jako przedmiot badań statystyki regionalnej*, „Wiadomości Statystyczne”, nr 11.
- Goodrich C., 1936, *Migration and Economic Opportunity*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia.
- Goraj L., 2005, *Regiony SGM w Polsce, Metodologia SGM „2002” dla typologii gospodarstw rolnych w Polsce*, Warszawa.
- Górecki J., 2004, *Słownik geografii*, GREG, Kraków.
- Górny A., Kaczmarczyk P., 2003, *Uwarunkowania i mechanizmy migracji zarobkowych w świetle wybranych koncepcji teoretycznych*, „Prace Migracyjne”, nr 49.
- Gruszczyński L. A., 1991, *Kwestionariusze w socjologii. Budowa narzędzi badań surveyowych*, Skrypty UŚ, Katowice.
- Guzik R., 2013a, *Transport publiczny i dostępność przestrzenna a zrównoważony rozwój obszarów wiejskich*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Guzik R., 2013b, *Wprowadzenie*, [w:] R. Guzik, K. Wiedermann (red.), *Zawodowy start. Przestrzenne uwarunkowania karier szkolnych i dalszych losów absolwentów*, Wojewódzki Urząd Pracy w Krakowie, Kraków.
- Guzik R., 2015, *Dojazdy do pracy w województwie małopolskim 2006-2011*, Wojewódzki Urząd Pracy, Kraków.
- Guzik R., Wiederman K., 2012, *Powiązania w zakresie dojazdów do pracy*, [w:] R. Guzik (red.),

Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego w świetle relacji przestrzennych i dostępności komunikacyjnej, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.

Haegen V., 1991, *Cities in movement. Urban systems on the eve of the 21st century*, „Acta Geographica Lovaniensia”, No 31.

Hägerstrand T., 1975, *What about people in regional science*, „Papers of the Regional Science Association”, No 24.

Hall P., 1973, *The containment of urban England, I, II*, London, George Allen and Unwin, London.

Hanson S., 1995, *The Geography of Urban Transportation*, Guilford, New York.

Hansson E., Mattisson K., Björk J., Östergren P., Jakobsson K., 2011, *Relationship between commuting and health outcomes in a cross-sectional population survey in southern Sweden*, „BMC Public Health”, October, 11:834.

Hayncs R., M., 1974, Application of exponential distance decay to human and Animals activities, *Geografiska Annaler B*, 56, 2.

Hazans M., 2004, *Does Commuting Reduce Wage Disparities?*, „Growth and Change”, Vol. 35, No 3, Special issue in Commuting.

Heffner K., 1995, *System osadniczy i dojazdy do pracy a perspektywiczne rynki pracy na Śląsku Opolskim*, [w:]R. Rauziński, K. Heffner (red.), *Bezrobocie – zagrożenia i szanse dla społeczności lokalnych (na przykładzie wybranych ośrodków lokalnych Śląska Opolskiego)*, Państwowy Instytut Naukowy – Instytut Śląski, Opole.

Heinen E., 2011, *Bicycle Commuting*, Sustainable Urban Areas, Amsterdam.

Herma J., 1962, *Dojazdy do pracy w województwie krakowskim*, „Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP”, Prace geograficzne, z. 10.

Herma J., 1964, *Kwalifikacje zawodowe pracowników dojeżdżających do przemysłu w ośrodkach województwa krakowskiego*, „Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP”, Prace geograficzne, z. 22.

Herma J., 1966, *Dojazdy do pracy w Polsce południowej. Województwo: katowickie, kieleckie, krakowskie, opolskie, rzeszowskie 1958–1961*, „Prace monograficzne WSP”[Kraków],t. V.

Hołowiecka B., 2002, *Strefa wpływu Torunia na podstawie dojazdów do pracy*, „Biuletyn Geograficzny”, nr 1.

Hołowiecka B., 2004, *Oddziaływanie społeczno-gospodarcze miasta*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń.

Hołowiecka B., Szymańska D., 2008, *The changes in the functional urban region in the new socio-economic conditions in Poland. The case of Toruń*, *Bulletin of Geography. Socio-economic series*, 9.

Holzer J.Z., 1999, *Demografia*, PWE, Warszawa.

- Illicki D., 2003, *Miasta polskie jako potencjalne metropolie o znaczeniu kontynentalnym (próba identyfikacji)*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, XVI Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź.
- Iżyk W., 1971, *Przesłanki społeczno-ekonomiczne napływu ludności do zagłębia miedziowego*, „Zeszyty Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN”, nr 47.
- Jagielski A., 1969, *Niektóre przestrzenne aspekty dojazdów do pracy*, „Przegląd Geograficzny”, z. 4.
- Jagielski A., 1974, *Geografia ludności*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Janicki W., 2007, *Przegląd teorii migracji ludności*, „Annales UMCS”, Lublin, Vol. LXII.
- Janiszewska A., 2017, *Rozmieszczenie ludności w regionie łódzkim*, [w:] J. Hryniewicz, A. Potrykowska (red.), *Sytuacja demograficzna województwa łódzkiego jako wyzwanie dla polityki społecznej i gospodarczej*, Rządowa Rada Ludnościowa, Warszawa.
- Jasiok A., 1978, *Dojazdy do pracy w rejonie konińskim i ich związek z przemianami demograficznymi*, „Zeszyty Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN” [Warszawa], nr 69.
-
- Jasiok A., 1979, *Analiza rozkładu przestrzennego dojazdów do pracy w regionie konińskim*, [w:] Chojnicki Z. (red.) *Struktura i funkcje układów przestrzenno-ekonomicznych*, Poznań.
- Jerczyński M., Grzeszczak J., Muzioł A., Nowosielska E., Rozłucki W., Węclawowicz G., 1991, *Główne orientacje badawcze w geografii społecznej i gospodarczej*, [w:] Chojnicki Z. (red.), *Podstawowe problemy metodologiczne rozwoju polskiej geografii*, Seria Geografia, 48, Uniwersytet Adama Mickiewicza, Poznań.
- Jewtuchowicz A., Suliborski A., 2002, *Struktury i procesy kształtujące łódzki region społeczno-gospodarczy*, Uniwersytet Łódzki, Łódź.
-
- Jończy R., 2010, *Migracje zagraniczne z obszarów wiejskich województwa opolskiego po akcesji Polski do Unii Europejskiej. Wybrane aspekty ekonomiczne i demograficzne*, Instytut Śląski, Opole-Wrocław.
- Kaczmarczyk P., 2002, *Migracje o charakterze cyrkulacyjnym a inne formy mobilności terytorialnej w świetle doświadczeń badawczych*, „Prace Migracyjne”, nr 45.
- Kaczmarczyk P., Okólski M., 2005, *Migracje specjalistów wysokiej klasy w kontekście członkostwa Polski w Unii Europejskiej*.
- Kaczmarek J., 1996, *Dzienna ścieżka życia mieszkańców Łodzi a warunki życia w mieście*, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Szlakami Nauki nr 22, Łódź.
- Kaczmarek L., Mikuła Ł., 2012, *Zabudowa mieszkaniowa*, [w:] T. Kaczmarek (red.), *Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej*, Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań.
- Kaczmarek W., 1972, *Dojazdy do pracy w rejonie Konina*, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 9.
- Kaczmarek W., 1975, *Modele przestrzennego rozkładu miejsc wyjazdów do pracy w literaturze radzieckiej*, „Przegląd Geograficzny”, t. XLVII, z. 2.

- Kaczmarek W., 1977, *Kryteria i czynniki wyboru samochodu osobowego jako środka dojazdu do pracy*, Motoryzacja, nr 4.
- Kahneman D. i in., 2004, *A Survey Method For Characterizing Daily Life Experience: The Day Reconstruction Method (DRM)*, „Science”, Vol. 306, No 5702.
- Kain J. F., 1968, *Housing Segregation, Negro Employment and Metropolitan Decentralization*, „The Quarterly Journal of Economics”, Vol. 82, No 2.
- Karczmarek W., 1978, *Czas i koszty jako kryteria wyznaczania rejonów ciążenia do punktów komunikacyjnych*, „Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Poznaniu”, nr 1.
- Karlsson C., Ollson M. 2006: *The identification of functional regions: theory, methods, and applications*, „The Annals of Regional Science”, No 40.
- Kawabata M., 2003, *Job access and employment among low-skilled autoless workers in US metropolitan areas*, Environment and Planning A, 35, pp. 1651–1668.
- Kitowski J., 1980, *Czynnik geograficzny w rachunku opłacalności dojazdów do pracy (na przykładzie wybranych przedsiębiorstw przemysłowych Rzeszowa)*, UMCS – Filia w Rzeszowie, Wydział Ekonomiczny, Rzeszów.
- Kitowski J., 1988, *Rola dojazdów do pracy w gospodarce narodowej*, UMCS, Wydział Ekonomiczny, Lublin.
- Klebbba E., 1995, *Wpływ dojazdów do pracy na kształtowanie się poziomu życia ludności wsi województwa poznańskiego*, Prace Komisji Geograficzno-Geologicznej, t. 23, Poznań, Wydawnictwo Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk.
- Klembowska D., 2010, *Aktywizacja zawodowa bezrobotnych kobiet z obszarów popegeerowskich w latach 2002–2009*, „Studia i Materiały. Miscellanea Oeconomicae”, Kielce, nr 1.
- Kohli K., Sahlen K., Silvertun A., Lofman O., Trell E., Wigertz O., 1995, *Distance from the Primary Health Center: A Gis Method to Study Geographical Access to Health Care*, „Journal of Medical Systems”, No 19.
- Komornicki T., 2011, *Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji*, „Prace Geograficzne”, Warszawa, nr 227.
- Komornicki T., Śleszyński P., 2009, *Typologia obszarów wiejskich pod względem powiązań funkcjonalnych i relacji miasto-wieś*, „Studia Obszarów Wiejskich”, Warszawa, nr 16.
- Kondracki J., 2002, *Geografia regionalna Polski*, PWN, Warszawa.
- Konieczny Z., 1971, *Dojazdy do pracy w Łodzi. Próba analizy na podstawie badania metodą reprezentacyjną* [praca magisterska, Uniwersytet Łódzki], Łódź.
- Korcelli P. 1974, *Rozwój struktury przestrzennej miast*, „Studia KPZK PAN”, nr 40.
- Korcelli P., 1976a, *Aglomeracje miejskie w systemach osadniczych. Wybrane hipotezy i perspektywy badawcze*, „Przegląd Geograficzny”, t. XLVIII, z. 4.

- Korcelli P., 1976b, *On interrelations between human settlement systems and regional socio-economic systems*, Paper presented at the conference on Dynamics of human settlement systems, IASA, Laxenburg.
- Korcelli P., Gawryszewski A., Potrykowska A., 1992, *Przestrzenna struktura ludności Polski. Tendencje i perspektywy*, Studia KPZK PAN, 98, Warszawa.
- Korcelli P., Potrykowska A., Bodzak D., 1981, *Układ przestrzenny i współzależności ośrodków dojazdów do pracy*, „Prace Geograficzne IGiPZ PAN”, nr 140.
- Koslowsky M., Kluger A., Reich M., 1995, *Commutingstress: causes, effects and methods of coping*, Plenum, NewYork.
- Kotus J., 1999, *Zastosowanie skali dyferencjału semantycznego do badań obrazu miasta w świadomości mieszkańców*, XI Konwersatorium wiedzy o mieście, *Zróżnicowanie przestrzenne struktur społecznych w dużych miastach*, Uniwersytet Łódzki.
- Kowalewski J., Filas-Przybył S., Klimanek T., 2012, *Analiza dojazdów do pracy za pomocą modelu grawitacji*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław.
- Kowalewski J., Klimanek T., Filas-Przybył S., 2012, *Analiza dojazdów do pracy za pomocą modelu grawitacji*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, No 242, Wrocław.
- Krugman P., Venables A.J., 1995, *Globalization and the Inequality of Nations*, „Quarterly Journal of Economics”, No 110.
- Kruszka K. (red.), 2010, *Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem*, GUS, Poznań.
- Kruszka K., 2010, *Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem*, Główny Urząd Statystyczny i Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań.
- Kupiszewski M., 2002, *Modelowanie dynamiki przemian ludności w warunkach wzrostu znaczenia migracji międzynarodowych*, Prace Geograficzne, nr 181, PAN, Warszawa.
- Kupiszewski M., Rees P., 1998, *Arbeitslosigkeit, Binnenwanderung und regionale Bevölkerungsentwicklung – Ergebnisse der gesamteuropäischen Forschung*, Informationen zur Raumentwicklung, Heft 11/12.1998, Wanderungen – regionale Strukturen und Trends.
- Kurek S., Gałka J., Wójtowicz M., 2014, *Wpływ suburbanizacji na przemiany wybranych struktur demograficznych i powiązań funkcjonalno-przestrzennych w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego, Kraków.
- Kurek S., Gałka J., Wójtowicz M., 2015, *Wpływ procesów suburbanizacji na przemiany demograficzne krakowskiego obszaru metropolitalnego*, „Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe”, nr 223.
- Lardner D., 1850, *Railway Economy*, London.
- Lee E. S., 1966, *A Theory of Migration, Demography*, vol.6, s. 47–57 tłumaczenie, „Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej” 1972, z. 3–4.

- Lewiński S., 1966, *Dojazdy do pracy jako element typologii miasta*, „Przegląd Geograficzny”, t. XXXVIII, z. 4.
- Lijewski T., 1961, *Dojazdy do pracy jako problem badań przestrzennych*, „Przegląd Geograficzny”, t. XXXIII, z. 4.
- Lijewski T., 1967, *Dojazdy do pracy w Polsce*, „Studia KPZK”[PWN], t. XV.
- Lijewski T., 1968, *Commuting to main urban agglomerations in Poland*, Studia KPZK PAN, 17.
- Lijewski T., 1969, *Wielkie zespoły miejskie jako obszary koncentracji ruchu pasażerskiego w Polsce*, Przegląd Geograficzny, 41, 1.
- Lijewski T., 1970, *Dojazdy do pracy i wskaźniki utrzymujących się z pracy w przemyśle jako mierniki zasięgów procesów urbanizacji*, Biuletyn KPZK PAN.
- Lisowski A., 2008, *Geografia społeczna*, [w:] A. Jackowski, S. Liszewski, A. Rychling (red.), *Historia geografii polskiej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Lisowski A., 2012, *O miejscu geografii społeczno-ekonomicznej w geografii i systemie nauki*, „Przegląd Geograficzny”, t. LXXXIV, z. 2.
- Liszewski S., 1966, *Dojazdy ludności jako kryterium wyznaczania zasięgu wpływu ośrodka lokalnego*, [w:] Straszewicz L., (red.) *Ośrodki lokalne*, Katedra Geografii Ekonomicznej, UŁ, Łódź.
- Liszewski S., Wolaniuk A., 1995, *Wpływ funkcji administracyjnej na strukturę zatrudnienia oraz wielkość i zasięg dojazdów do pracy, przykład miasta Sieradza*, „Folia Geographica Socio-Oeconomica”, t. XIX.
- Litman T., 2007, *Evaluating transport equity*, Victoria Transport Policy Institute, Victoria.
- Lloyd P., Dicken P. 1972, *Location in space: a theoretical approach to economic geography*, Harper&Row, New York–San Francisco–London.
- Lovgren E., 1956, *The Geographical Mobility of Labour. A Study of Migration*, *Geogr. Annaler*, Vol. 38, No 4, s. 344–394 *tłumaczenie*, „Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej”, z. 3-4.
- Lusawa R., 2011, *Sklonność ludności zamieszkującej tereny wiejskie województwa mazowieckiego do podejmowania pracy poza miejscem zamieszkania*, „Roczniki Nauk Rolniczych”, seria G, t. XCVIII, z. 1.
- Lutyńska K., 1984, *Wywiad kwestionariuszowy. Przygotowanie i sprawdzenie narzędzia badawczego*, Wrocław.
- Lyons G., Jain J., Holley D., 2007, *The use of travel time by rail passengers in Great Britain*, „Transportation Research Part A: Policy and Practice”, No 41 (1).
- Maćkiewicz B., 2012, *Obrót nieruchomościami*, [W:] *Studium uwarunkowań rozwoju*
- Majorczyk M., 2010, *Współczesna rodzina jako środowisko wychowawcze (socjalizacyjno-enkulturacyjne)*, Scripta Comeniana Lesnensia, PWSZ im. J. A. Komeńskiego w Lesznie.
- Mańkowska S., 1959, *Dojazdy do pracy jako problem strefy podmiejskiej*, „Przegląd Geograficzny”, t. XXXI, z. 1.

- Markiewicz M., 1971, *Statystyczne badanie dojazdów do pracy*, „Wiadomości Statystyczne”, nr 3.
- Marzotto T., Burnor V. M., Bonham G. S., 2000, *The Evolution of Public Policy: Cars and the Environment*, Lynne Rienner Publishers, Boulder.
- Matykowski R., 1990, *Struktura przestrzenna Gniezna i przemieszczeń jego mieszkańców*, PWN, Warszawa.
- Matykowski R., Tobolska A., 2009, *Funkcjonowanie zakładów przemysłowych XXI wieku na przykładzie Swedwood Poland i Volkswagen Motor Polska Sp. z o.o. – analiza dojazdów do pracy*, Prace Komisji Przemysłu, Nr 13, Warszawa–Kraków.
- Mayntz R., Holm K., Hübner P., Lipnik W., 1985, *Wprowadzenie do metod socjologii empirycznej*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Mordwa S., 2003, *Wyobrażenia przestrzeni miast Polski środkowej na podstawie badań grupy młodzieży licealnej*, Wydawnictwo UŁ, Łódź.
- Moser P., 2007, *Pendelstrukturen im Großraum Zürich*, Entwicklungen und Perspektiven, Informationen zur Raumentwicklung, H. 2/3, Institut für Arbeitsmarkt-und Berufsforschung der Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg.
- Mossakowska E., 2006, *Czynniki warunkujące rozwój alternatywnych źródeł dochodu na terenach wiejskich*, Zeszyty Naukowe Akademii Rolniczej we Wrocławiu, nr. 540.
- Mukowska-Mitka M., Runge J., 1980, *Dojazdy do pracy w Hucie "Katowice" w latach 1976-1977*, Geographia. Studia et dissertationes, Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, Katowice, t. 3.
- Muñiz O., 1981, *Highland Wsi Migracja w północnym Chile*. Praca magisterska niepublikowanych, Michigan State University, East Lansing.
- Muñiz O., 1981, *Highland Wsi Migracja w północnym Chile*. Praca magisterska niepublikowanych, Michigan State University, East Lansing.
- Muñiz O., 1981, *Migracja w północnym Chile*. Praca magisterska niepublikowanych, Michigan State University, East Lansing.
- Murdoch A., 2011, *Emigracja lekarzy z Polski*, Oficyna Wydawnicza, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa.
- Naisbitt J., 1997, *Megatrendy. Dziesięć nowych kierunków zmieniających nasze życie*, Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań.
- Namysłowska I., 2000, *Terapia rodzin*, Warszawa.
- Namysłowski J., 1976a, *Aglomeracja bydgosko-toruńska w świetle codziennej mobilności mieszkańców*, „Acta Universitatis Nicolai Copernici”, Seria: Geografia, t. XII.
- Namysłowski J., 1976b, *Transport pasażerski jako czynnik integracji przestrzennej na przykładzie tworzącej się aglomeracji bydgosko-toruńskiej*, WSP, Bydgoszcz.
- Namysłowski J., 1977, *Bydgoszcz i Toruń jako główne ośrodki codziennych dojazdów w aglomeracji bydgosko-toruńskiej*, WSP, Bydgoszcz.

- Namysłowski J., 1980, *Główne ośrodki codziennych dojazdów i wyjazdów w Polsce (w aspekcie przestrzennego zagospodarowania kraju)*, UMK, Toruń.
- Namysłowski J., 1981, *Włocławek jako współczesny ośrodek dojazdów i węzeł transportu pasażerskiego*, Zapiski Kujawsko-Dobrzyńskie, Seria D.
- Niedzielski M., 2006, *A spatially disaggregated approach to commuting efficiency*, „Urban Studies”, t. XLIII, nr 13.
- Niedzielski M., Śleszyński P., 2008, *Analyzing accessibility by transport mode in Warsaw*, „Geographia Polonica”, t. LXXXI, nr 2.
- Niesyt J., Skupowa J., 1984, *Związki przestrzenne aglomeracji gdańskiej z zapleczem w zakresie dojazdów do pracy*, „Czasopismo Geograficzne”, z. 2.
- Ohme J., 1973, *Kształtowanie się pochodzenia terytorialnego pracowników w Kombinacie Azotowym w Puławach*, „Zeszyty Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN”[Warszawa],nr 58.
- Ohme J., 1975, *Formowanie się załogi zakładu przemysłowego na przykładzie Kombinatoru Azotowego w Puławach*, Komitet Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN,PWN, Warszawa,
- Ohme J., 1978a, *Potencjalne regiony imigracji kadry pracowniczej*, „Zeszyty Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN”[Warszawa],nr 69.
- Ohme J., 1978b, *Spoleczne i gospodarcze źródła kadry pracowniczej wielkiego obiektu przemysłowego w rejonie uprzemysławianym*, „Ekonomika”, z. 5.
- Ohme J., 1983, *Rejonizacja imigracji pracowniczej*, „Zeszyty Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN”[Warszawa],nr 77.
- Ohmori N., Muromachi Y., Harada N. and Ohta K., 2002, *Analysis of Day-to-Day Variations of Travel Time Using GPS and GIS*, Proceedings of the Third International Conference on Traffic and Transportation Studies (ICTTS 2002), Vol.2, 1306-1313.
- Olędzki M., 1967, *Dojazdy do pracy. Zagadnienia społeczne i ekonomiczne na przykładzie rejonu płockiego*, KiW, Warszawa.
- Olszewski T., Sieklucki B., 1971, *Wielkość i struktura podróży do pracy w miastach średniej wielkości. Wyniki pomiarów ruchu w Toruniu i Grudziądzu*, „Miasto”, nr 1.
- Orłowska R., 2013, *Uwarunkowania i skutki rozwoju migracji ekonomicznych w Unii Europejskiej w świetle wybranych teorii migracji międzynarodowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Ory D. T., Mokhtarian P. L., 2005, *Whenisgettingthere half the fun? Modelling the liking for travel*, „Transportation”, No 39 (2–3).
- Osgood C. E., Suci G. J., Tannenbaum P. H., 1957, *The measurement of meaning*,
- Pacione M., 2001, *Urban Geography*, Routledge, London.
- Pączka S., 1967, *Oddziaływanie przemysłu włókienniczego na migracje ludności*, [w:] Migracje i dojazdy ludności. Zesz. Nauk. UŁ, Łódź.

- Pączka S., 1967, *Oddziaływanie przemysłu włókienniczego na migracje ludności*, [w:] *Migracje i dojazdy ludności*, Materiały konferencyjne, UŁ, Łódź.
- Pączka S., Szczygalski J., 1965, *Nysa i jej zaplecze w świetle pomiarów ruchu*, Wydawnictwo Instytutu Śląskiego, Seria Monograficzna, nr. 50, Opole.
- Palak M., 2013, *O współczesnych dojazdach do pracy. Nierówności społeczne a wzrost gospodarczy*, z. 33, Uniwersytet Rzeszowski, Rzeszów.
- Papanikolaou G., 2008, *Berufspendlermobilität in der Bundesrepublik Deutschland*, WVB, Berlin.
- Pietkiewicz T., 1964, *Powiązania międzyregionalne Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego na tle potoków pasażerskich*, IG PAN, Warszawa.
- Piróg D., 2015, *Problematyka pracy w badaniach z zakresu geografii społeczno-ekonomicznej w Polsce i krajach anglosaskich*, Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego, 29(4).
- Pirowski T., Drzewiecki W., 2012, *Mapa gęstości zaludnienia Krakowa – propozycja metodyki opracowania oraz przykładowe zastosowania*, „Roczniki Geomatyki”, t. X, z. 3(53).
- Pohoski M., 1963, *Migracje ze wsi do miast. Studia wychodźstwa w latach 1945–1957 oparte na wynikach ankiety Instytutu Ekonomiki Rolnej*, PWE, Warszawa.
- Polak M., 2013, *O współczesnych dojazdach do pracy*, „Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy”, Rzeszów, z. 33.
- Potrykowska A., 1979, *Spatial structure of commuting to work and school in Warsaw*, „Acta Geographica Slovenica”, s. 17.
- Potrykowska A., 1983, *Współzależność między dojazdami do pracy a strukturą społeczną i demograficzną regionu miejskiego Warszawy w latach 1950–1973*, „Dokumentacja Geograficzna”, z. 2.
- Potrykowska A., 1985, *Delimitacja strefy podmiejskiej Warszawy*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Geographica”, nr 5.
- Potrykowska A., 2000, *Struktura przestrzenna migracji w regionie miejskim Warszawy*, „Przegląd Geograficzny”, t. LXXII, z. 4.
- Preiss A., 1973, *Kształtowanie się załóg pracowniczych w nowych przedsiębiorstwach przemysłowych*, „Zeszyty Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN”, Warszawa, nr 58.
- przestrzennego aglomeracji poznańskiej*, Kaczmarek T. (Red.), Centrum Badań
- Pukowska-Mitka M., Runge J., 1980, *Dojazdy do pracy w Hucie "Katowice" w latach 1976-1977*, Geographia. Studia et dissertationes, Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, Katowice, t. 3, s. 1-12
- Putnam R., 2007, *E Pluribus Unum: Diversity and Community in the Twenty-first Century The 2006 Johan Skytte Prize Lecture*, „Scandinavian Political Studies”, Vol. 30, No 2.
- Quigley J.M., 1998, *Urban Diversity and Economic Growth*, „Journal of Economic Perspectives”, No 12(2).

Rajman J., 1960, *Dojazdy do pracy w pow. Strzelce Opolskie i ich wpływ na przemiany życia społeczno-gospodarczego wsi*, Przegląd Zachodni, 1.

Rakowiecki W., Gocał T., 1989, *Struktura przestrzenna i demograficzno-społeczna osób dojeżdżających do pracy do Warszawy*, Biuletyn IGS, nr. 3.

Rakowska J., 2013, *Klasyfikacje obszarów – kryteria, definicje, metody delimitacji. Studium metodyczno statystyczne*, Wydawnictwo Wieś Jutra, Warszawa.

Ravenstein E.G., 1885, The laws of migration, „Journal of the Royal Statistical Society”, t. XLVIII, cz. 2.

Riesman D., 1957, *The suburban dislocation*, „The Annals of American Academy of Political and Social Science”.

Roberts J., Hodgson R., Dolan P., 2009, *Sheffield Economic Research*, Paper Series SERP, Number: 2009009.

Rogacki H., 2007, *Geografia społeczno-ekonomiczna Polski*, PWN, Warszawa.

Rosik P., Stępiak M., Wiśniewski R., 2010, *Dojazdy do pracy do Warszawy i Białegostoku – alternatywne podejście metodologiczne*, Studia Regionalne i Lokalne, nr. 2.

Rosik P., Stępiak M., Wiśniewski R., 2010, *Dojazdy do pracy do Warszawy i Białegostoku – alternatywne podejścia metodologiczne*, „Studia Lokalne i Regionalne”, nr 2 (40).

Rouwendal J., Nijkamp P., 2004, *Living in two worlds: A review of home-to-work decisions*, „Growth and Change”, t. XXXV, No 3.

Runge A., 2012, *Metodologiczne problemy badania miast średnich w Polsce*, „Prace Geograficzne”, z. 129.

Runge J., 1982, *O konurbacji górnośląskiej i kilku innych kwestiach*, Czasopismo Geograficzne, Wrocław, z. 3-4.

Runge J., 1982, *O konurbacji górnośląskiej i kilku innych kwestiach*, Czasopismo Geograficzne, Wrocław, z. 3-4.

Runge J., 1984, *Problemy zatrudnienia w województwie katowickim w latach 1976–1979*, „Geographia Studia et Dissertationes”, t. VIII, UŚ, Katowice.

Runge J., 1988, *Rozkłady przestrzenne dojazdów do pracy dla miast województwa katowickiego w latach 1973 i 1978*, Geographia. Studia et dissertationes, Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, Katowice, t. 11.

Runge J., 1988, *Rozkłady przestrzenne dojazdów do pracy dla miast województwa katowickiego w latach 1973 i 1978*, Prace Nauk. UŚ w Katowicach, 878, Geogr., Studia et Dissert. 11.

Runge J., 1988, *Rozkłady przestrzenne dojazdów do pracy dla miast województwa katowickiego w latach 1973 i 1978*, Prace Nauk. UŚ w Katowicach, 878, Geogr., Studia et Dissert.

Runge J., 2007, *Metody badań w geografii społeczno-ekonomicznej – elementy metodologii, wybrane narzędzia badawcze*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice.

Sakanishi A., 2006, *Commuting patterns in the Osaka Metropolitan Area: A GIS-based analysis of*

- commuter rail passengers*, „Review of Urban & Regional Development Studies”, t. XVIII, No 1.
- Sadow E., 2011, *On the road: Social aspects of commuting long distances to work*, Umeå University Paper, Faculty of Social Sciences, Department of Social and Economic Geography
- Schiele M., 1998, *Sieć transportowa regionu Polski Środkowej*, [w:] A. Werwicki (red.), *Transformacja społecznoekonomiczna Polski Środkowej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Siekierski J., 1967, *Płynność i stabilizacja załóg w tarnobrzeskim kombinacie siarkowym*, „Zeszyty Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN”, Warszawa, nr 26.
- Sierpiński G., 2012, *Zachowania komunikacyjne osób podróżujących a wybór środka transportu w mieście*, Parce Naukowe Politechniki Warszawskiej, z. 84, Warszawa.
- Sjaastad L. A., 1960, *The Relationship Between Migration and Income in the United States*, Papers of the Regional Science Association, Vol. 6.
- Skrobiszowa B., 1986, *Dojazdy do pracy grup społeczno-zawodowych w regionie miejskim Paryża*, Domański (red.), Prace z zakresu gospodarki przestrzennej, Wydaw. AE, Poznań.
- Skrobiszowa B., 1988, *Odległość w migracjach preferowanych*, Zesz. Nauk. AE, Poznań, Ser. 11988, z. 170.
- Śleszyński P., 2011, *Oszacowanie rzeczywistej liczby ludności gmin województwa mazowieckiego z wykorzystaniem danych ZUS*, „Studia Demograficzne”, nr 2 (160).
- Śleszyński P., 2012, *Kierunki dojazdów do pracy*, „Wiadomości Statystyczne”, nr 11.
- Śleszyński P., 2013, *Warszawa jako ośrodek dojazdów pracowniczych*, Studia Regionalne i Lokalne, 1.
- Śleszyński P., 2014, *Delimitation and typology of functional urban regions in Poland Based on commuting, 2006*, „Geographia Polonica”, Vol. 87, Issue 2.
- Smętkowski M., 2005, *Rola infrastruktury transportowej w integracji obszaru metropolitalnego Warszawy*, w: Z. Makiela, T. Marszał (red.), *Infrastruktura techniczno- -ekonomiczna w obszarach metropolitalnych*, Biuletyn KPZK PAN, z. 222, Warszawa, s. 45–63.
- Smętkowski M., 2005, *Rola infrastruktury transportowej w integracji obszaru metropolitalnego Warszawy*, [w:] Z. Makiela, T. Marszał (red.), *Infrastruktura techniczno-ekonomiczna w obszarach metropolitalnych*, „Biuletyn KPZK PAN”, Warszawa, z. 222.
- Stasiak A., 1959, *Stosunki mieszkaniowe w województwie katowickim*, „Prace Instytutu Budownictwa Mieszkaniowego”, R. 9, nr 25.
- Stoner J. A. F., Wankel Ch., 1997, *Zasady zarządzania organizacjami*, PWE, Warszawa.
- Stouffer, S. A. 1940. *Intervening opportunities: A theory relating mobility and distance*. *American Sociological Review* 5.
- Straszewicz L., 1956, *Rozmieszczenie miejsc pracy i zamieszkania w Łódzkim Okręgu Przemysłowym*, „Przegląd Geograficzny”, z.4.

- Stryjek B., Warakomska K., 1980, *Zasięg oddziaływania wybranych ośrodków przemysłowych w Polsce w świetle izochrony jednogodzinnej*, „Przegląd Geograficzny”, nr 52(2).
- Stutzer A., Frey B., 2004, *Stress that doesn't pay: the commuting paradox*, IZA DP.
- Sucharzewski W., 1962, *Rozmieszczenie miejsc pracy i zamieszkania w mieście a obciążenie sieci komunikacyjnej*, „Miasto”, nr 8/9.
- Suliborski A., 1976, *Środowisko mieszkaniowe jako przedmiot badań geografii osadnictwa*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Łódzkiego”, Vol. 2, nr 7.
- Szapajtis Z., 1965, *Problemy siły roboczej w Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym*, „Zeszyty Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN”, Warszawa, nr 12.
- Szczerska I., 1960, *Gliwice jako ośrodek dojazdów do pracy*, „Zeszyty Gliwickie”, Katowice, nr 2.
- Szczytt K., 2003, *Transport indywidualny w przewozach osób w Polsce*, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 9.
- Szołtysek A., 2011, *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*, ABC, Warszawa.
- Szołtysek J., 2008, *Car-pooling w koncepcji podróży pasażerskiej w miastach*, „Logistyka”, nr 4.
- Sztabiński F., 1992, *Wywiad kwestionariuszowy jako technika badawcza*, [w:] P. Daniłowicz, Z. Sawiński, F. Sztabiński, P.B. Sztabiński, A.P. Wejland, *Podręcznik socjologicznych badań ankietowych: Ankieter w procesie badawczym*, Warszawa: IFiS PAN.
- Tarver J. D., 1961, *Predicting Migration*, „Social Forces”, March, Vol. XXXIX,.
- Tatewosow R. W., 1971, *Analiz dalnosti migracij gorodsko gonasielenij a SSSR iniekotoryjewo prosymodelirowanija iprognozirowanija migracji*, Awtoreferat dissertacji na soiskaniyeuczienojstiepieni kandidata geograficznych nauk, Moskwa.
- Taylor Z., 1997, *Dostępność miejsc pracy, nauki i usług w obszarach wiejskich jako przedmiot badań geografii społeczno-ekonomicznej – próba analizy krytycznej*, „Przegląd Geograficzny”, t. LXIX, z.3/4.
- Taylor Z., 1998, *Możliwość poprawy dostępności usług w obszarach wiejskich*, „Przegląd Geograficzny”, t. LXX, z. 1/2.
- Taylor Z., 1999, *Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej*, „Prace Geograficzne”, nr 171.
- Taylor Z., 2007, *Płeć kulturowa a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej*, „Przegląd Geograficzny”, t. LXXIII, z. 3/4.
- Taylor Z., Ciechański A., 2007, *Transformacja własnościowa przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej*, „Przegląd Geograficzny”, nr 79.
- Thomas D. S., 1941, *Social and Economic Aspects of Swedish Population Movements 1750–1933*, McMillan Co., New York.
- Tobolska A., 2009, *Funkcjonowanie zakładów przemysłowych XXI wieku na przykładzie Swedwood Poland i Volkswagen Motor Polska Sp. z o. o: analiza dojazdów do pracy*, Rachwał T.,

Zioło Z. (red.), *Problemy kształtowania się przestrzennych struktur przemysłowych i ich otoczenia*, Kraków.

Todaro M. P., 1976, *Internal migration in developing countries*, International Labour Office, Geneva.

Turczyn I., 1965, *Załoga Kombinatoru Siarkowego „Tarnobrzeg”*, „Zeszyty Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN”[Warszawa], nr 13.

Turczyn I., 1968, *Zmiany struktury załogi Kombinatoru Siarkowego „Tarnobrzeg” w latach 1962–1965*, „Zeszyty Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN”[Warszawa],nr 29,

Turski R., 1965, *Między miastem a wsią. Struktura społeczno-zawodowa chłopów-robotników w Polsce*, PWN, Warszawa.

Urry J., 2009, *Socjologia mobilności*, PWN, Warszawa.

Vega A., Reynolds-Feighan A., 2007, *Employment sub-centres and the choice of mode of travel to work in the Dublin region*, 54th North American Regional Science Association Annual Meeting.

Verduras L. C., 2007, *Crecimiento urbano y dinámica laboral: un análisis intersectorial del commuting en la Comunidad de Madrid(1996–2004)*, „Investigaciones Regionales”, No 11.

Walmsley D. J., Lewis G. J., 1997, *Geografia człowieka. Podejścia behawioralne*, Warszawa.

Wang F., 2000, *Modeling Commuting Patterns in Chicago in a GIS Environment: A Job Accessibility Perspective*, The Professional Geographer, London.

Wang J., 1960, *Dojazdy do pracy w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym*, „Biuletyn Informacyjny Wydziału Architektury i Nadzoru Budowlanego Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach”, nr 3/4.

Węclawowicz G., 2003, *Geografia społeczna miast*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Well-being evidence for policy: A review (2011), New Economics Foundation, London, s. 25

Wilkin J., 2007, *Obszary wiejskie w warunkach dynamizacji zmian strukturalnych*, ekspertyza przygotowana dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego na potrzeby *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*.

Wiśniewski R., 2007, *Codziennie dojazdy do Białegostoku – założenia badawcze*, [w:] Kiniorska I., Sala S. (red.), *Rola geografii społeczno-ekonomicznej w badaniach regionalnych*, *Nauki Geograficzne w Badaniach Regionalnych*, 2, Instytut Geografii Akademii Śląskiej, Kielce.

Wiśniewski R., 2011, *Dojazdy do pracy do Białegostoku – przemiany w okresie 1983-2005 na tle sytuacji demograficznej i społecznej*, PAN, Warszawa.

Wiśniewski R., 2012, *Codziennie dojazdy do pracy – metodyczne aspekty badania wielkości i struktury dojazdów na przykładzie Białegostoku*, „*Studia Regionalne i Lokalne*”,nr 3(49).

Wiśniewski R., 2013, *Spółeczno-ekonomiczne uwarunkowania dojazdów do pracy do Białegostoku*, „*Prace Geograficzne*”[PAN, Warszawa],nr 244,

- Wiśniewski S., 2014, *Dostępność transportowa Uniejowa – ujęcie regionalne*, „Biuletyn Uniejowski”, t. III.
- Wiśniewski S., 2015, *Zróżnicowanie dostępności transportowej miast w województwie łódzkim*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Wójcik M., 2008, *Przemiany społeczno-gospodarcze wsi w okresie transformacji ustrojowej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Wójcik M., 2012, *Geografia wsi w Polsce, Studium zmiany podstaw teoretyczno etodologicznych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Wójcik M., 2012, *Zespół i lokalny system osadniczy – geneza i ewolucja koncepcji w polskiej geografii społeczno-ekonomicznej*, Folia Geographica socio-oeconomica 12, Łódź.
- Wójcik M., Suliborski A., 2014, *Geografia społeczna w Polsce – geneza, koncepcje i zróżnicowanie problemowe, ze szczególnym uwzględnieniem studiów geograficzno-miejskich w ośrodku łódzkim*, [w:] A. Suliborski, M. Wójcik (red.), *Dysproporcje społeczne i gospodarcze w przestrzeni Łodzi. Czynniki, mechanizmy, skutki*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Woods M., 2009, *Rural geography: blurring boundaries and making connections*, „Progress in Human Geography”, Vol. 33, No 6.
- Wpływ dojazdów do pracy na poziom życia ludności wsi woj. poznańskiego
- Yang L., Hipp J. A., Adlakha D., Marx Ch. M., Tabak R. G., Brownson R. C., 2015, *Choice of commuting mode among employees: Do home neighborhood environment, worksite neighborhood environment, and worksite policy and supports matter?*, „Journal of Transport & Health”, No 2(2).
- Zaborowski A., 2009, *Zmiany zasięgu oddziaływania miast w Polsce w okresie transformacji systemowej, na przykładzie dojazdów do pracy*, „Człowiek i Rolnictwo”, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.
- Zagożdżon A., 1964, *Problematyka zespołów osadniczych*, Czasopismo Geograficzne, 35.
- Zająchkowski S. M., 1996, *Powiat orłowski do lat siedemdziesiątych XVI wieku: studia z dziejów osadnictwa struktury własnościowej i stosunków kościelnych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Zaremba Z., 1966, *Czynniki kształtujące wędrowki wieś – miasto w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu warunków ekonomicznych i socjalnych*, „Studia Demograficzne”, nr 11.
- Zawadzki S., 1999, *Gleboznawstwo*, PWRiL, Warszawa.
- Zborowski A., 2002, *Commuting in southern Poland in the period of system transformations*, „Biuletyn Geograficzny”, nr 1.
- Zborowski A., 2005, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*, IGiGP UJ, Kraków.

Zdanowski W., 2012, *Rozwój czy regres? Przyszłość transportu publicznego w Polsce i na Dolnym Śląsku w perspektywie roku 2020*, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, Wrocław.

Zelinsky W., 1971, *The hypothesis of the mobility transition*, *Geographical Review*, vol.61, no.2.

Ziętara W., 2009, *Miary wielkości gospodarstw i przedsiębiorstw rolniczych*, *Roczniki Nauk Rolniczych*, Seria G, T. 96, z. 4.

Zipf G. [K.], 1946, *PP / D Hipoteza: w ruchu międzymiastowego osób*, „*Sociological Review*”, nr 11.

Zipf G.K., 1949, *Human Behaviour and the Principle of Least Effort*, Addison-Wesley, Reading, Mass.

Żiżka Z., 1971, *Zasoby oraz kierunki przepływu siły roboczej w rejonie tarnobrzeskim*, „*Zeszyty Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN*”, Warszawa, nr 47.

Zwoliński Ł., 2006, *Mobilność przestrzenna i społeczno-zawodowa ludności wiejskiej w latach 2000–2005*, Instytut Ekonomiki Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej – Państwowy Instytut Badawczy, nr 29, Warszawa.

Materiały źródłowe:

Aktualizacja Przestrzennego Zagospodarowania Województwa Łódzkiego 2010, Łódź, 2010.

Aktywność ekonomiczna ludności Polski 2002, 2003, GUS.

Analiza sytuacji na lokalnym rynku pracy w styczniu 2014 roku, 2014, Kutno

Area of Madrid. *Journal of Transport Geography*, 18(2).

Charakterystyka gospodarstw rolnych w województwie łódzkim - Powszechny Spis Rolny 2010, 2012, Łódź

Dojazdy do pracy w Polsce, 2011, Wyniki NSP 2011

Dojazdy do pracy w województwie małopolskim 2006-2011, 2015, Wojewódzki Urząd Pracy w Krakowie.

<http://www.administrator24.info/artukul/id6451,raport-o-ekonomicznych-stratach-i-spoecznych-kosztach-niekontrolowanej-urbanizacji-w-polsce?print=1> [dostęp 10.02.2015].

<http://www.diecezja.lowicz.pl/serwis/index.php?id=179&idd=20> [dostęp: 08.05.2015].

http://www.paiz.gov.pl/strefa_inwestora/parki_przemyslowe_i_tehnologiczne/kutno [dostęp 15.08.2014]

<https://lka.lodzkie.pl/aktualnosci/Polaczenia-do-Kutna/> [dostęp 10.01.2015].

https://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/poziom_regionalny/strategia_rozwoju_polski_wschodniej_do_2020/dokumenty/Documents/bab9bd7ca82f457bb37178ce4d7d4c3dWilkin.Pdf [dostęp: 08.03.2015].

KPMG w Polsce, Specjalne Strefy Ekonomiczne, Edycja 2012

Ludność, ruch naturalny i migracje w województwie Łódzkim w 2013 r., 2013, GUS Łódź

Narodowego Spisu Ludności i Mieszkań, 2003

Plan nawodnień rolniczych dla województwa łódzkiego cz. II, 2007

Plan Rozwoju Lokalnego dla gmin Bedlno, Daszyna, Dąbrowice, Góra Św. Małgorzaty, Grabów, Krośniewice, Krzyżanów, Kutno, Łanięta, Miasto Kutno, Nowe Ostrowy, Oporów, Strzelce, Witonia i Żychlin. na lata 2007 – 2013

Plan Rozwoju Lokalnego dla gmin Bedlno, Daszyna, Dąbrowice, Góra Św. Małgorzaty, Grabów, Krośniewice, Krzyżanów, Kutno, Łanięta, Miasto Kutno, Nowe Ostrowy, Oporów, Strzelce, Witonia i Żychlin na lata 2007 – 2013, 2008

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego, 2013

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego, 2013

Raport z Badań Socjologicznych. Wyniki badań ilościowych. Strategia Rozwoju Miasta Kutna na lata 2014-2020, 2013, Kutno

Specjalne Strefy Ekonomiczne, 2012, raport KPMG.

Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Powiatu Kutnowskiego na lata 2014-2020, 2014

Strategia Rozwoju Powiatu Kutnowskiego na lata 2014-2020

Strategia rozwoju Powiatu Kutnowskiego na lata 2014-2020, 2014

Strategia Rozwoju Powiatu Kutnowskiego na lata 2015–2020, 2015, Kutno

Transport- wyniki działalności w 2005 r., 2006, Informacje i opracowania statystyczne, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa

Spis rycin

Ryc. 1. Usytuowanie problematyki badawczej w strukturze geografii	8
Ryc. 2. Podział powiatu kutnowskiego na sołectwa	12
Ryc. 3. Liczba przeprowadzonych kwestionariuszy w sołectwach	16
Ryc. 4. Struktura przemieszczeń ludności	24
Ryc. 5. Czynniki przyciągające i wypychające dojazdów do pracy	29
Ryc. 6. Przejście mobilności przestrzennej według Zelinsky’ego	30
Ryc. 7. Położenie powiatu kutnowskiego na tle województwa łódzkiego	54
Ryc. 8. Podział administracyjny i położenie powiatu kutnowskiego	55
Ryc. 9. Główna sieć dróg kołowych powiatu	56
Ryc. 10. Powiat na tle jednostek fizycznogeograficznych (mezoregiony) według regionalizacji fizycznogeograficznej Kondrackiego	57
Ryc. 11. Zmiana liczby ludności w powiecie kutnowskim w latach 1995–2013	60
Ryc. 12. Gęstość zaludnienia w gminach powiatu kutnowskiego w 2013 r.	61
Ryc. 13. Typologia przyrostu rzeczywistego w powiecie kutnowskim w 2013 r.	62
Ryc. 14. Przyrost naturalny w powiecie kutnowskim w latach 1995–2013 r.	64
Ryc. 15. Piramida płci i wieku dla powiatu kutnowskiego w 2013 r.	66
Ryc. 16. Bezrobotni zarejestrowani w poszczególnych gminach w 2014 r.	67
Ryc. 17. Struktura użytkowania gruntów w gminach powiatu kutnowskiego	68
Ryc. 18. Struktura wielkości gospodarstw rolnych w powiecie kutnowskim w 2010 r.	70
Ryc. 19. Najważniejsze gałęzie przemysłu na terenie miasta Kutno w 2013 r.	72
Ryc. 20. Podmioty gospodarcze w gminach powiatu kutnowskiego w 2013 r.	73
Ryc. 21. Odsetek osób w wieku produkcyjnym oraz liczba pracowników najemnych w sołectwach	80
Ryc. 22. Rozkład przestrzenny dojazdów do pracy wewnątrz powiatu	81
Ryc. 23. Rozkład odległości według modelu Zipfa	82
Ryc. 24. Struktura odległości do pracy	85
Ryc. 25. Struktura odległości dojazdów	87
Ryc. 26. Struktura czasu dojazdu do pracy	91
Ryc. 27. Średni czas dojazdu według stażu pracy dojeżdżających	92
Ryc. 28. Przestrzenny rozkład średniego czasu dojazdów	93
Ryc. 29. Rozkład kierunków dojazdów do pracy na obszarze powiatu kutnowskiego	96
Ryc. 30. Dominujące kierunki dojazdów do pracy w gminach powiatu kutnowskiego	97

Ryc. 31. Przestrzenny rozkład kierunków dojazdów na obszarze powiatu kutnowskiego	98
Ryc. 32. Modelowe ujęcie kierunków i natężenia dojazdów do pracy w powiecie kutnowskim	100
Ryc. 33. Wektory wypadkowe kierunków i odległości dojazdów do pracy (dane z próby) ..	102
Ryc. 34. Struktura odległościowo-kierunkowa dojazdów	103
Ryc. 35. Struktura dojazdów do pracy według środka transportu	104
Ryc. 36. Typy przesiadek mieszkańców powiatu kutnowskiego	109
Ryc. 37. Histogram rozrzutu odległości i kosztów dojazdów	110
Ryc. 38. Średnie odległości i koszty przejazdów według środków transportu	111
Ryc. 39. Koszt dojazdu do centrum Kutna transportem indywidualnym	113
Ryc. 40. Koncentracja przestrzenna miejsc pracy	116
Ryc. 41. Podmioty wpisane do rejestru REGON w sołectwach	117
Ryc. 42. Dostępność transportowa kutnowskiej podstrefy ekonomicznej	118
Ryc. 43. Gałęzie przemysłu w dzielnicy Skłęczki	119
Ryc. 44. Miasta położone w zasięgu izochromy 60 min od granic powiatu kutnowskiego ...	121
Ryc. 45. Koncentracja przestrzenna ludności	122
Ryc. 46. Koncentracja przestrzenna miejsc zamieszkania i miejsc pracy	123
Ryc. 47. Odsetek powierzchni zajętej przez zabudowę mieszkaniową	124
Ryc. 48. Sieć drogowa powiatu kutnowskiego	130
Ryc. 49. Gęstość sieci drogowej o utwardzonej powierzchni w sołectwach	131
Ryc. 50. Przewoźnicy organizujący przewozy pasażerskie na terenie powiatu	132
Ryc. 51. Połączenia komunikacji zbiorowej na terenie powiatu	133
Ryc. 52. Strefy obsługiwane przez poszczególne przystanki komunikacji zbiorowej	135
Ryc. 53. Zasięg oddziaływania przystanku na terenie powiatu	136
Ryc. 54. Sieć komunikacji PKP na terenie powiatu kutnowskiego	139
Ryc. 55. Wskaźnik ruchliwości pracowniczey w powiecie kutnowskim w 2014 r.	144
Ryc. 56. Średnia odległość dojazdów do pracy według grup zawodów	149
Ryc. 57. Jakość rolniczej przestrzeni produkcyjnej – bonitacja warunków glebowych	155
Ryc. 58. Struktura respondentów według płci	158
Ryc. 59. Struktura respondentów według wieku	159
Ryc. 60. Struktura respondentów według płci i wieku	160
Ryc. 61. Struktura respondentów według stanu cywilnego	161
Ryc. 62. Struktura wykształcenia respondentów	162
Ryc. 63. Struktura respondentów według zawodów i specjalności KZiS	163

Ryc. 64. Motywy skłaniające mieszkańców powiatu kutnowskiego do podjęcia decyzji o dojazdach do pracy	165
Ryc. 65. Motywy skłaniające mieszkańców powiatu kutnowskiego do podjęcia decyzji o dojazdach do pracy według stref zamieszkania respondentów	166
Ryc. 66. Pozytywne i negatywne efekty dojazdów do pracy	167
Ryc. 67. Skojarzenia negatywne i pozytywne dotyczące dojazdów do pracy mieszkańców poszczególnych stref	168
Ryc. 68. Skojarzenia negatywne dotyczące dojazdów do pracy	169
Ryc. 69. Usprawnienia dojazdów do pracy w opinii respondentów	170
Ryc. 70. Syntetyczna ocena dojazdów do pracy mieszkańców powiatu kutnowskiego	171
Ryc. 71. Syntetyczna ocena dojazdów do pracy według płci	172
Ryc. 72. Syntetyczna ocena dojazdów do pracy według stref zamieszkania	173

Spis tabel

Tab. 1. Schemat postępowania badawczego	10
Tab. 2. Okresy dynamiczne badań nad dojazdami do pracy	36
Tab. 3. Główne problemy badawcze podejmowane w zakresie dojazdów do pracy	37
Tab. 4. Główne ośrodki prowadzące badania nad dojazdami do pracy	49
Tab. 5. Wymiary migracji rozpatrywane w poszczególnych teoriach i koncepcjach	52
Tab. 6. Najwięksi inwestorzy zagraniczni w Kutnowskim Parku Agro-Przemysłowym(w kolejności alfabetycznej)	71
Tab. 7. Podmioty gospodarcze w powiecie według poszczególnych sekcji Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD 2007) – stan z 2012 r.	74
Tab. 8. Struktura pracujących na terenie powiatu kutnowskiego	78
Tab. 9. Rozkład rzeczywistych odległości dojazdów do pracy	84
Tab. 10. Wskaźniki różnicowania struktury odległości dojazdów w grupach dojeżdżających	86
Tab. 11. Struktura odległości dojazdów do pracy w badaniach	89
Tab. 12. Czas dojazdu według stref zamieszkania dojeżdżających	93
Tab. 13. Rozkład kierunków dojazdów	96
Tab. 14. Średnie odległości dojazdów do pracy według form własności budynków	125
Tab. 15. Odległości dojazdów do pracy według roku zabudowy mieszkaniowej	126

Tab. 16. Średnia odległość dojazdów do pracy w zależności od metrażu przypadającego na 1 osobę	127
Tab. 17. Struktura odległości dojazdów według okresu zamieszkania w powiecie kutnowskim	127
Tab. 18. Zasięg oddziaływania przystanku komunikacji zbiorowej	137
Tab. 19. Odległości dojazdów do pracy według płci i strefy zamieszkania	141
Tab. 20. Średnia odległość dojazdów do pracy według stanu cywilnego	142
Tab. 21. Struktura odległości według kategorii ekonomicznych wieku[w %]	145
Tab. 22. Dojeżdżający do pracy według wykształcenia oraz sekcji PKD [w %]	147
Tab. 23. Charakterystyka gospodarstw rolnych według osób ubezpieczonych.....	150
Tab. 24. Charakterystyka gospodarstw rolnych a odległości dojazdów do pracy	151
Tab. 25. Struktura odległości dojazdów pracowniczych podejmowanych przez rolników według płci.....	153
Tab. 26. Ocena dojazdów do pracy według stref zamieszkania dojeżdżających.....	175

Załączniki

Numer kwestionariusza

Dojazdy do pracy

Zwracam się z prośbą o wypełnienie wywiadu kwestionariusza dotyczącego uwarunkowań dojazdów do pracy na terenach wiejskich. Uzyskane informacje będą pomocne do napisania pracy doktorskiej pt. „Dojazdy do pracy i ich uwarunkowania na terenach wiejskich – przykład powiatu kutnowskiego”. Uzyskane informacje służyć będą do analizy naukowej. Dane jednostkowe nie będą publikowane. Wywiad kwestionariuszowy jest anonimowy. Bardzo dziękuje za pomoc.

Katarzyna Kikosicka

Charakterystyka dojazdów

- 1. Jak często dojeżdża Pan/i do miejsca pracy?**
- a. codziennie b.kilka razy w tygodniu. c.kilka razy w miesiącu.
ile?..... ile?.....
- 2. Czy dojeżdża Pan/Pani tylko jednym środkiem transportu?**
- a. tak (przejdź do pytania 3) b. nie (przejdź do pytania 4)
- 3. Jakim środkiem transportu dojeżdża Pan(i) zwykle do pracy? (proszę podać środek, którym Pan/i dojeżdża najdłużej)**
- samochodem e. komunikacją zakładową j. Inne,
 jako kierowca f. taksówką jakie?.....
a. samochodem jako pasażer g. motocyklem
b. autobusem h. rowerem
c. komunikacją podmiejską
d. koleją i. pieszo
- 4. Proszę podać w kolejności od miejsca zamieszkania do miejsca pracy kolejne środki transportu i czas dojazdu (proszę napisać nazwy miejscowości, w jakich następuje zmiana środka transportu)**

Od miejscowości do miejscowości		Środek transportu	Czas (w min)

5. Ile osób dojeżdża wspólnie z Panem/Panią przy wykorzystaniu jednego środka transportu ?
- a) dojeżdżam sam c) 2 osoby e) > 3 osoby
- b) 1 osoba d) 3 osoby
6. Jak długo trwa Pana/i dotarcie do miejsca pracy ? (w jedną stronę – od wyjścia z domu do dotarcia).

M

$$\min$$

7. Ile godzin w ciągu dnia przebywa Pan/i poza domem w związku z dojazdami i pracą?
8. Ja wana odległość w kilometrach od Pana(i) miejsca zamieszkania do miejsca pracy?
 km
9. Jaki jest miesięczny koszt dojazdów Pana/Pani do pracy? (Suma kosztów – bilety, paliwo itp.)
 zł
10. Od ilu lat dojeżdża Pan/i do aktualnego miejsca pracy?
 lat

Charakterystyka osób dojeżdżających

11. Czy w miejscu zamieszkania Pana/Pani jest wystarczająca liczba miejsc pracy?
- a. zdecydowanie tak c. nie mam zdania e. zdecydowanie nie
 b. raczej tak d. raczej nie.
12. Czy w ciągu swojej pracy zmieniał Pan/Pani miejsce dojazdów do pracy?
- a. tak
 b. nie (przejdź do pytania 14)
13. Proszę przedstawić swoją historię pracy zawodowej uwzględniając motywy jakimi kierował/a się Pan/Pani przy zmianie miejsca pracy.

Praca nr	Rok (podjęcia pracy)	Odległość (w km)	Czas dotarcia w obie strony (w min)	Główny motyw podjęcia pracy
1				
2				
3				
4				
5				

14. Czy Pana/Pani zdaniem dojazdy do pracy są: (wstaw jeden x w każdym wierszu).

	0	1	2	3	4	5	6	
długie								krótkie
drogie								tańsze
dofinansowywane								niedofinansowywane
niebezpieczne								bezpieczne
wybrane z własnej woli								nie wybrane przez siebie
uciążliwe								mało uciążliwe

15. Jak można by usprawnić Pana/Pani dojazdy do pracy?
- a. Zwiększyć liczbę połączeń autobusowych
 b. Zwiększyć liczbę przystanków autobusowych
 c. Zwiększyć liczbę połączeń prywatnych przewoźników
 d. Zwiększyć liczbę połączeń autobusowych w ciągu doby
 e. Poprawić dostępność dróg (jakość utrzymania dróg np. np. odśnieżanie)
 f. Poprawić jakość dróg (nawierzchnia)

g. Inne. Jakie?.....

16. Motywy, które kierują ludźmi podczas podejmowania pracy poza miejscem zamieszkania są różne.

Proszę ocenić w skali od 0 do 5 motywy, które kierowały Panem/Panią przy wyborze obecnego miejsca pracy

Motywy	0	1	2	3	4	5
skala ocen						
a. wyższe dochody						
b. wyższe stanowisko						
c. brak pracy na lokalnym rynku pracy						
d. chęć poprawy poziomu życia swojej rodziny						
e. więzy rodzinne						
f. przywiązanie do miejsca zamieszkania						
g. niższe koszty utrzymania w miejscu zamieszkania						
h. samorealizacja						
i. zadowolenie z wykonywanej pracy						
j. inne. Jakie?.....						

16. Czy jest Pan/Pani gotowy/a to ewentualnej przeprowadzki, aby być bliżej miejsca pracy?

- | | |
|---------------------|---------------------|
| a. zdecydowanie tak | d. raczej nie. |
| b. raczej tak | e. zdecydowanie nie |
| c. nie mam zdania | |

Jeśli odpowiedź brzmi **raczej nie** lub **zdecydowanie nie** przejdź do pytania M1.

17. Dlaczego chciałby Pan/ Pani przeprowadzić się bliżej miejsca pracy?

- bliskość miejsca pracy (oszczędność czasu na dojazd)
- lepsze warunki wyposażenia mieszkań (ogrzewanie sieciowe, gaz itp.)
- możliwość załatwienia większości spraw w pobliżu (urzędy, instytucje)
- lepszy dostęp do usług (np. sklepy, fryzjer itp.)
- lepszy dojazd do pracy np. zimą
- inne. Jakie?.....

Metryczka

M1. Płeć

- | | |
|------------|--------------|
| a. kobieta | b. mężczyzna |
|------------|--------------|

M1. Rok urodzenia

M3. Wykształcenia

- | | | |
|---|--------------------------------------|-----------------------------|
| a. podstawowe niepełne i bez
wykształcenia szkolnego | b. podstawowe
zasadnicze zawodowe | d. średnie
e. policealne |
|---|--------------------------------------|-----------------------------|

Struktura i poziom rozwoju rolnictwa

M11. Czy posiada Pan/Pani swoje gospodarstwo rolne?

a. tak

b. nie (przejdź do pytania M17)

M12. Jaka jest wielkość Pana/Pani gospodarstwa rolnego?ha

M13. Czy w Pana/Pani gospodarstwie hodowane są jakieś zwierzęta?

a. tak

b. nie

M14. Co skłoniło Pana/Panią do znalezienia dodatkowej pracy poza rolnictwem?

.....
.....
.....

M15. Jak ocenia Pan/Pani funkcjonowanie swojego gospodarstwa rolnego?

a. bardzo dobrze

c. ani dobrze ani źle

e. bardzo źle

b. dobrze

d. źle

M16. Ile osób z domowników poza Panem/Panią pracuje poza gospodarstwem r

Środowisko mieszkaniowe:

M17. Jak ocenia Pan/Pani swoje warunki mieszkaniowe?

a. bardzo dobrze

c. ani dobrze ani źle

e. bardzo źle

b. dobrze

d. źle

M18. Jaki jest metraż Pana/Pani mieszkania? metrów

M19. Ile osób mieszka z Panem/Panią w tym mieszkaniu. Proszę podać liczbę wszystkich mieszkańców (łącznie z Panem/Panią)

M20. Od ilu lat mieszka Pan/Pani w tym mieszkaniu Lat

M21. Gdzie Pan/Pani mieszka obecnie? Proszę zaznaczyć zgodnie z typem budynku.

a. blok

d. dom jednorodzinny (bez gospodarstwa rolnego)

b. kamienica

e. dom jednorodzinny (w obrębie gospodarstwa rolnego)

c. zabudowa szeregowa

M22. Jaki jest status mieszkania lub domu, jaki Pana/Pani gospodarstwo domowe zajmuje?

a. mieszkanie/budynek własnościowy

d. lokal użyczony

b. lokal wynajmowany

e. inny. Jaki?

c. lokal socjalny

M23. Jakie instalacje i wyposażenie sanitarne znajduje się w budynku, z którego Pan/pani korzysta?

a. gaz

d. łazienka

b. ustęp spłukiwany

e. centralne ogrzewanie

c. wodociąg

M21. Kiedy powstał budynek, w którym Pani/Pan mieszka?

a. przed rokiem 1975

c. w latach 1985–1994

e. po roku 2005

b. w latach 1975–1984

d. w latach 1995–2005

Środowisko miejsca pracy

M22. Jak nazywa się zakład w jakim Pan/Pani pracuje? (Proszę podać pełną nazwę)

.....

M23. Jaka jest własność formalno-prawna Pana/Pani miejsca pracy?

- | | | |
|-------------------|-------------------|-------------------|
| a. spółka akcyjna | c. spółka jawna | e. osoba fizyczna |
| b. spółka z. o.o | d. spółka cywilna | f. inne |

M24. Jak duży jest Pana/Pani zakład pracy, jeżeli chodzi o liczbę zatrudnianych pracowników?

- a. mały (do 9 pracowników)
- b. średni (10–49 pracowników)
- c. duży (50 i więcej pracowników)

Wywiad pogłębiony – scenariusz

[WŁĄCZYĆ NAGRYWANIE]

Temat	Kwestie szczegółowe (pytania)	Uwagi
Postrzeganie swoich dojazdów do pracy	Czy dojeżdża Pan/Pani do pracy?	
	<u>Jeśli tak:</u> Czy może Pan/ Pani opisać swoje dojazdy do pracy od wyjścia z domu do dotarcia do pracy?	
	<u>Jeśli tak:</u> Gdzie Pan/Pani dojeżdża?	
	<u>Jeśli tak:</u> Czy jest Pan/Pani zadowolona ze swoich dojazdów?	Interesuje nas stopień zadowolenia
	<u>Jeśli tak:</u> dlaczego?	
	<u>Jeśli nie:</u> dlaczego?	
	Czy Pana/Pani zdaniem istnieją jakieś niedogodności związane z dojazdami do pracy?	
Czynniki wpływające na dojazdy	<u>Jeśli tak:</u> Co Pana/Pani zdaniem należało by zmienić żeby ułatwić dojazdy do pracy?	
	Co skłoniło Pana/Panią do podjęcia decyzji o dojazdach do pracy?	Interesują nas czynniki wypychające w miejscu pochodzenia
	Czy jest coś jeszcze co ma wpływ na wybór dojazdów do pracy?	
	Czy wybierając dojazdy do pracy istniało coś co uniemożliwiło podjęcie pozytywnej decyzji?	Interesują nas przeszkody uniemożliwiające podjęcie pracy w danym miejscu
	Czy jest coś co przyciągnęło Pana/Panią do podjęcia decyzji o dojazdach do pracy do konkretnego miejsca?	Interesują nas czynniki przyciągające w miejscu pracy

Problemy i korzyści wynikające z dojazdów do pracy	Czy wykorzystuje Pan/Pani jakoś czas poświęcany na dojazdy do pracy? <u>Jeśli tak:</u> Co Pan/Pani robi w czasie dojazdu do pracy? Czy Pana/Pani zdaniem czas poświęcony na dojazdy do pracy jest czasem straconym czy przeciwnie? <u>Jeśli tak:</u> dlaczego? Czy dzięki dojazdom do pracy ułatwia Pan/Pani jeszcze jakieś inne sprawy w miejscu pracy? <u>Jeśli tak:</u> jakie?	Interesuje nas czy ten czas jest poświęcany np. na słuchanie muzyki?
Przyszłość związana z dojazdami do pracy	Czy zamierza Pan/Pani nadal kontynuować swoje dojazdy do pracy? <u>Jeśli tak:</u> dlaczego? <u>Jeśli tak:</u> czy zmienił by Pan/Pani coś w swoich dojazdach? <u>Jeśli nie:</u> dlaczego?	