

**WIESŁAWA GIERAŃCZYK**

Urząd Statystyczny w Bydgoszczy

## **DOJAZDY DO PRACY NA TERENACH WIEJSKICH NA PRZYKŁADZIE WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO**

**Abstract: Commuting in the Countryside. Example of Kujawsko-Pomorskie Voivodeship.** The commuting flows at different spatial scales is a fundamental problem for different areas of study. This article examines distribution of commuters to work (scale and scale and directions), especially number of outgoing and incoming in rural areas of Kujawsko-Pomorskie Voivodeship. The main part of this paper is based on work-related population flows based on administrative data, which were made available by their administrators or the purposes of the *National Census 2011*.

**Keywords:** Commuting, incoming, outgoing, rural areas.

### **Wstęp**

Trudno jednoznacznie określić, kiedy dojazdy do pracy stały się nieodłączną częścią życia ludzi. Palak [2013, s. 161–168] wskazuje, że w społeczeństwach zachodnich mniej więcej do drugiej połowy XIX w. miejsce zamieszkania większości ludzi pokrywało się z ich miejscem pracy. Czynnikiem w największym stopniu przyczyniającymi się do rozerwania tych dwóch lokalizacji były procesy urbanizacji i industrializacji, które ostatecznie skutkowały wykształceniem się miast przemysłowych. Ich dynamiczny rozwój, szczególnie w Europie Zachodniej i Stanach Zjednoczonych, wywoływał wzmożone zapotrzebowanie na siłę roboczą, które zaspokajali mieszkańcy dojeżdżający z dalej położonych dzielnic. W XX w. w miastach przemysłowych dojazdy do pracy zostały spotęgowane wskutek wzrostu dystansu przestrzennego między dzielnicami mieszkalnymi a miejscami pracy, a w kolejnych dekadach również wskutek zachodzących przemian społeczno-gospodarczych, takich jak: serwicyzacja gospodarki, wzrost liczby pracowników umysłowych, wzrost roli informacji i nauki jako źródła postępu ekonomicznego. Spowodowany nimi upadek znaczenia dzielnic centralnych wywołał zjawisko suburbanizacji. Jak wskazywano w opracowaniu Gierańczyk [2014, s. 7] rozpowszechnienie się nowych środków transportu i rozwiązań

w zakresie systemów komunikacji spowodowało, że koszty dojazdu zmniejszyły się tak, że miejsce pracy przestało decydować o miejscu zamieszkania. Masowe migracje ludności z centrum miast na peryferie przyczyniły się do ekspansji miast i ich przestrzennej reorganizacji. Poza historycznymi granicami miast rozwijały się gęsto zaludnione suburbia pozostając w silnym związku funkcjonalnym z miastem centralnym.

Obecnie tereny wiejskie otaczające miasta, ale także dalej położone obszary pozostają w zasięgu oddziaływania miast w zakresie przepływów związanych z zatrudnieniem. W opracowaniu na przykładzie woj. kujawsko-pomorskiego podjęto próbę prezentacji skali i kierunków dojazdów do pracy ze szczególnym uwzględnieniem przepływów związanych z zatrudnieniem do i z terenów wiejskich. Pozwoli to ocenić atrakcyjność tych terenów pod kątem wykorzystania ich zasobów pracy przez rynki zatrudnienia w metropoliach i większych centrach miejskich oraz obszarach ich oddziaływania. Podmiejskie tereny wiejskie są bowiem nadal atrakcyjne jako nowe miejsca zamieszkania ludności przenoszącej się z metropolii na tereny wiejskie, ale także jako obszary lokalizacji działalności przyciągającej zasoby pracy z innych obszarów. W pogłębionej analizie, na przykładzie woj. kujawsko-pomorskiego, uwzględniono także wielkość strumieni przepływów dojeżdżających do pracy na tereny wiejskie z poszczególnych jednostek administracyjnych. Liczbę osób dojeżdżających do pracy odniesiono ponadto do liczby ludności w wieku produkcyjnym w tych jednostkach w celu pokazania skali uzależnienia sytuacji społeczno-ekonomicznej tych jednostek od innych (w tym miejskich) rynków pracy. Podstawą opracowania są wyniki badania dojazdów do pracy w 2011 r. dla ogółu pracujących przeprowadzone na podstawie danych zawartych w rejestrach administracyjnych pozyskanych przez statystykę publiczną na potrzeby *Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011*.

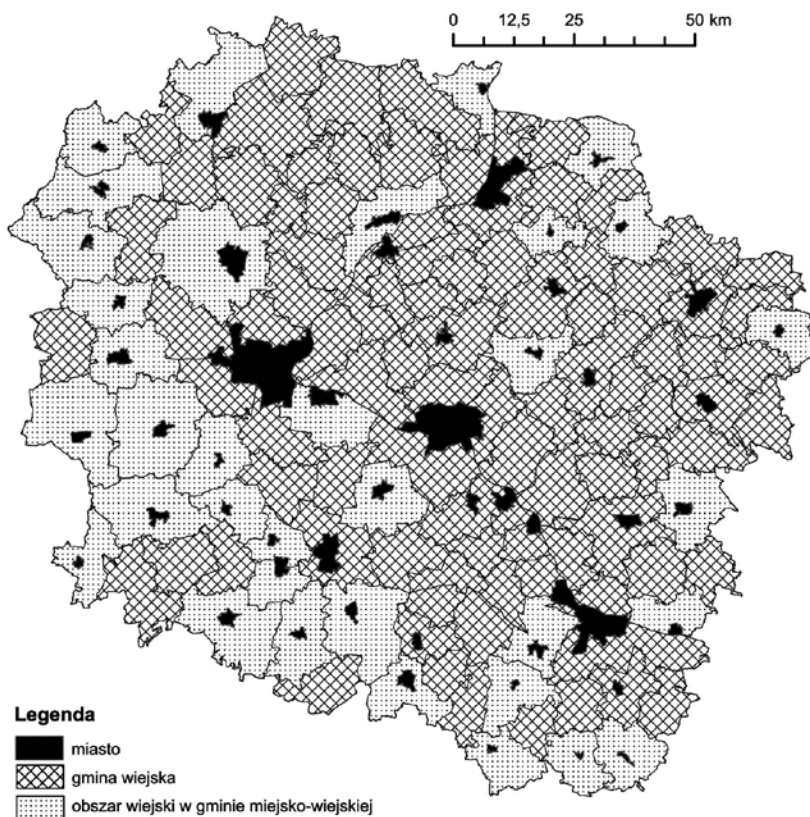
## **1. Tereny wiejskie w woj. kujawsko-pomorskim**

Wyodrębnianie obszarów, które nie są miastami jest metodologicznie złożonym problemem. W pracy Gierańczyk i Gierańczyk [2012, s. 80–85] dowodzą, że mimo rosnącego zainteresowania obecnym stanem tych obszarów oraz przyszłymi kierunkami ich rozwoju – nie mają one jednorodnej definicji ani w Unii Europejskiej ani w Polsce. Podejmowane liczne próby identyfikowania wsi opierają się przede wszystkim na przekonaniu, że obszary wiejskie stanowią przeciwieństwo miast m.in. pod względem dominującego typu aktywności gospodarczej, form skupienia ludności, dostępności do infrastruktury społecznej i technicznej, a także stylu, sposobu życia i kultury warunkowanych m.in. kultywowaniem tradycji, środowiskiem przyrodniczym, porami roku i innymi sezonowymi zmianami.

Literatura przedmiotu pozwala w ujęciu teoretycznym uchwycić ewolucję zakresu tematycznego odnoszącego się do terenów związanych z wsią, tak w Polsce, jak i na świecie. Bański [2011] w dokonanej przeglądnie badań i koncepcji wskazuje, że na odrębność omawianych obszarów zwrócili uwagę Gilbert i Steel w połowie XX w.

Przy czym wówczas zasadniczo utożsamiano tereny te z terenami rolniczymi. Tak się działo m.in. w geografii francuskiej i brytyjskiej, ale także polskiej. Kostrowicki [1976, s. 605] przedmiotowe obszary definiował jako „obszary o dominacji rolnictwa oraz w mniejszym zakresie innych form działalności ludzkiej, jak leśnictwa lub rybołówstwa, wraz ze związanym z tymi funkcjami osadnictwem”.

W związku z tym, że na przełomie XX i XXI w. procesy społeczno-gospodarcze przyczyniały się do różnicowania nie tylko struktury funkcjonalnej miast i terenów wokół nich, ale także obszarów o funkcjach rolniczych, stosowane wcześniej kryteria delimitacji przestrzeni wiejskiej nie były w stanie odzwierciedlić narastającej ich złożoności. W pracach badawczych podejmowano próby pokazania odrębności tych obszarów z uwzględnieniem skomplikowanego systemu powiązań elementów przyrodniczych, społecznych i ekonomicznych, a także jako miejsca pracy i życia człowieka.



Ryc. 1. Tereny wiejskie w woj. kujawsko-pomorskim  
Źródło: Opracowanie własne.

Najpowszechniej stosowanym kryterium identyfikacji obszarów wiejskich są kryteria administracyjne, według których urzędy statystyczne agregują dane statystycz-

ne<sup>1</sup>. Główny Urząd Statystyczny według Krajowego Rejestru Urzędowego Podziału Terytorialnego Kraju TERYT różnicuje obszary na miasta i tereny wiejskie. Zgodnie z nim tereny wiejskie stanowią gminy wiejskie oraz obszary wiejskie w gminach miejsko-wiejskich<sup>2</sup>.

W 2011 r. tereny wiejskie stanowiły 95,4% terytorium woj. kujawsko-pomorskiego (ryc. 1). Wówczas zamieszkiwało je 39,6% ludności województwa. Średnio na 1 km<sup>2</sup> na terenach wiejskich przypadało 48 osób, podczas gdy w miastach 1530 osób/km<sup>2</sup>.

## 2. Dojazdy do pracy

Badanie dojazdów do pracy jest istotnym zagadnieniem ekonomiczno-społecznym [Lijewski 1967] i jak wskazuje praktyka statystyczna wielu krajów, informacje o dojazdach do pracy są najczęściej wykorzystywanym, a czasem jedynym, źródłem wiedzy o związkach łączących składniki przestrzeni społeczno-ekonomicznej [Pacione 2001]. W realizowanym przez GUS badaniu dojazdów do pracy z 2011 r., punktem wyjścia do definiowania przyjeżdżających i wyjeżdżających, jako kategorii dojeżdżających do pracy było przekraczanie granic jednostek administracyjnych na poziomie NTS5. Zgodnie z tą metodologią:

- dojeżdżający do pracy to zatrudnieni mieszkający w danej jednostce terytorialnej i ich miejsce pracy jest położone w jej granicach lub poza nią;
- wyjeżdżający do pracy to pracownicy najemni (zatrudnieni), którzy wyjeżdżają z gminy (powiatu, województwa) zamieszkania do innej gminy (powiatu, województwa), gdzie jest ich miejsce pracy;
- przyjeżdżający do pracy to pracownicy najemni (zatrudnieni), którzy przyjeżdżają z gminy (powiatu, województwa) swojego zamieszkania do innej gminy (powiatu, województwa), gdzie jest ich miejsce pracy.

Dane o dojazdach odnoszą się do pracowników najemnych (zatrudnionych). Są to osoby, których źródłem przychodu są wynagrodzenia ze stosunku: pracy, służbowego, spółdzielczego, z pracy nakładczej, a także zasiłki pieniężne z ubezpieczenia społecznego wypłacane przez zakład pracy.

W kontekście tematu opracowania przedmiotem analizy są przyjeżdżający do pracy na tereny wiejskie woj. kujawsko-pomorskiego oraz wyjeżdżający do pracy z terenów wiejskich woj. kujawsko-pomorskiego w 2011 r. Szczególną uwagę po-

---

<sup>1</sup> Należy mieć świadomość, że kryteria te są bardzo zróżnicowane w zależności od kraju. Miejscowość, która w Skandynawii jest miastem, w Grecji będzie należała do terenów wiejskich [Bański 2011]. Na przykład na Islandii wsią jest każda miejscowość licząca do trzystu mieszkańców, natomiast w Japonii za jednostkę miejską (*urban administrative unit*) przyjmuje się miejscowość liczącą ponad 30 tys. mieszkańców [Woods 2005].

<sup>2</sup> Istnieje również możliwość generowania statystyk według typologii funkcjonalnej OECD i EURO-STAT.

święcono relacjom przestrzennym między miejscem zamieszkania i miejscem pracy osób dojeżdżających.

Rozpoznanie zjawiska dojazdów do pracy pozwoli nie tylko uchwycić relacje i powiązania przestrzenne pomiędzy jednostkami [na co wskazywali m.in. Kaczmarek, Mięka, 2010], ale w przyszłości może być pomocne w delimitacji funkcji tych obszarów. Na przykład Paciorek [2001] wskazuje, że dojazdy do pracy są jednym z najważniejszych kryteriów tego typu delimitacji. Typologia obszarów funkcjonalnych jest bowiem skutkiem oddziaływania zintegrowanego podejścia terytorialnego, którego cechą jest m.in. wykorzystanie endogenicznych potencjałów na obszarach (terytoriach) określonych funkcjonalnie [Koncepcja... 2012, s. 178].

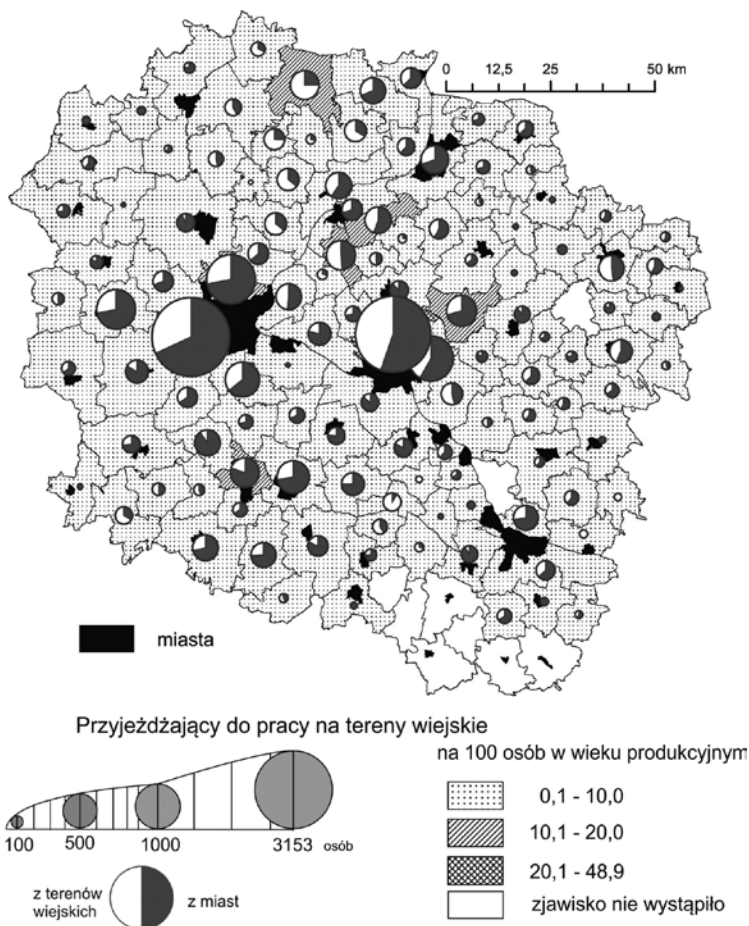
### **3. Przyjeżdżający do pracy na tereny wiejskie woj. kujawsko-pomorskiego**

W 2011 r. do pracy do woj. kujawsko-pomorskiego przyjeżdżało 110,3 tys. pracowników najemnych. Dla niemal  $\frac{1}{4}$  z nich miejsce pracy zlokalizowane było na terenach wiejskich woj. kujawsko-pomorskiego. Było to o 4,9 pp. więcej niż średnio w Polsce. Strumień dojeżdżających na tereny wiejskie w ogólnej liczbie dojeżdżających do pracy do poszczególnych województw był zróżnicowany przestrzennie. Wahał się od 9,6% w woj. śląskim do 30,9% w woj. wielkopolskim.

Wśród dojeżdżających do pracy na tereny wiejskie w woj. kujawsko-pomorskim przeważały osoby zamieszkałe w gminach pozostających w granicach administracyjnych województwa (98,5%). Podobna sytuacja występowała w pozostałych województwach. Przyjeżdżający do pracy na tereny wiejskie danego województwa z gmin położonych wewnątrz województwa stanowili od 98,8% w woj. łódzkim, do 91% w woj. mazowieckim ogółu dojeżdżających do pracy na tereny wiejskie w tych województwach.

Przyjeżdżający do pracy na tereny wiejskie woj. kujawsko-pomorskiego pochodzili w większości z miast (63,2%). Ich struktura pod względem miejsca zamieszkania była zbliżona jak średnio w Polsce. Do województw o najwyższym udziale ludności miejskiej przyjeżdżającej do pracy na tereny wiejskie należało woj. podlaskie (83,5%). Z kolei porównywalna liczba przyjeżdżających do pracy na tereny wiejskie z miast i terenów wiejskich była w woj. podkarpackim i małopolskim.

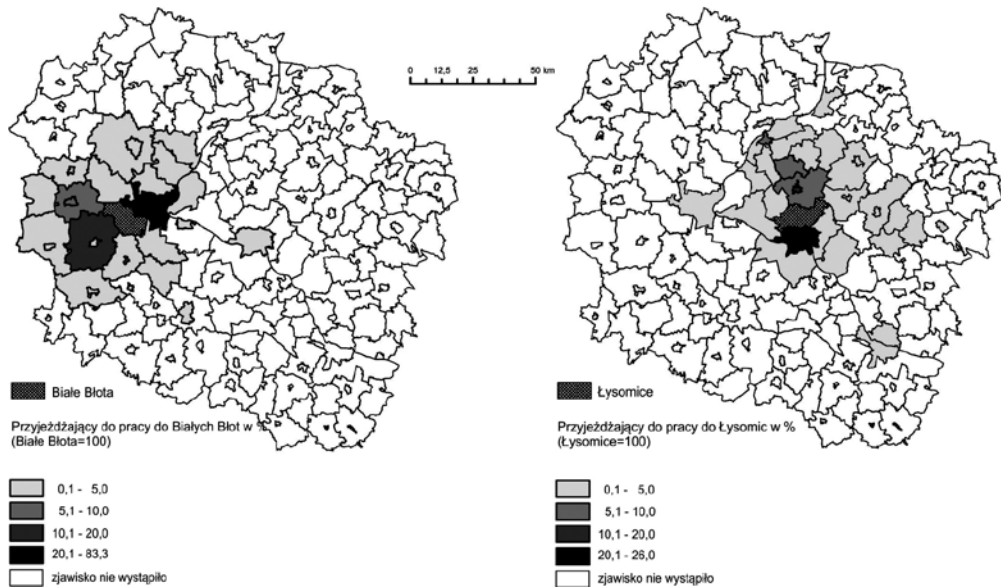
Jednak wewnątrz woj. kujawsko-pomorskiego rozkład przyjeżdżających do pracy na tereny wiejskie był zróżnicowany, zarówno pod względem strumienia przyjeżdżających, jak i ich potencjału względem ludności w wieku produkcyjnym (ryc. 2). W przypadku analizy obydwu aspektów wyróżniającymi się obszarami były gminy wiejskie zlokalizowane w sąsiedztwie Bydgoszczy i Torunia: Białe Błota i Łysomice. W 2011 r. do tych gmin dojeżdżało łącznie niemal  $\frac{1}{4}$  ogółu przyjeżdżających na tereny wiejskie woj. kujawsko-pomorskiego (odpowiednio 12,3% i 11,6%).



Ryc. 2. Przyjeżdżający do pracy na tereny wiejskie w woj. kujawsko-pomorskim  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Dojazdy do pracy... 2014] (ryc. 2-7).

Zasięg oddziaływania w zakresie przyciągania przyjeżdżających do pracy zasadniczo ograniczał się do dwóch pierścieni sąsiadujących jednostek administracyjnych oraz największych miast regionu (ryc. 3). Dla obydwu gmin największa część przyjeżdżających do pracy pochodziła z miasta, w strefie oddziaływania którego dana gmina wiejska pozostawała. Przy czym spośród przyjeżdżających do pracy do Białych Błot 51,0% pochodziło z Bydgoszczy (pracujący w Białych Błotach stanowili 17,5% ogółu mieszkańców Bydgoszczy pracujących poza miejscem zamieszkania). Przyjeżdżający z innych miast stanowili 17,2%. Zatem ponad 2/3 przyjeżdżających do pracy do tej gminy pochodziła z miast. Obok powiązania z Bydgoszczą w silnej strefie przyciągania do pracy do Białych Błot pozostawały także obszary wiejskie zlokalizowane w gminach miejsko-wiejskich Szubin i Nakło nad Notecią. Z obszarów wiejskich tych

gmin do pracy do Białych Błot przyjeżdżała co 5–6 osoba pracująca poza miejscem zamieszkania. Z Bydgoszczy oraz gmin miejsko-wiejskich Szubin i Nakło nad Notecią łącznie przyjeżdżało 82,0% ogółu przyjeżdżających do pracy do Białych Błot. Wszystkie osoby przyjeżdżające do pracy do Białych Błot poszerzały grupę ludności w wieku produkcyjnym o ok. 1/4. Wśród przyjeżdżających do Białych Błot spoza woj. kujawsko-pomorskiego niewielką grupę stanowili jedynie mieszkańcy Gdańska.



Ryc. 3. Przyjeżdżający do pracy do Białych Błot i Łysomic

Nieco inaczej było w przypadku Łysomic, gdzie strumień przyjeżdżających do pracy był tylko nieco mniejszy niż przyjeżdżających do pracy do Białych Błot, ale powiększał zasoby rynku pracy wyrażone ludnością w wieku produkcyjnym o niemal 50%. W Łysomicach nieco inny był też rozkład miejsc zamieszkania przyjeżdżających do pracy, którzy pochodzili w całości z woj. kujawsko-pomorskiego. Co prawda główny ich strumień pochodził z Torunia, ale mieszkańcy w tym mieście stanowili niespełna 1/4 ogółu przyjeżdżających do pracy do tej gminy i blisko połowę przyjeżdżających do pracy z miast ogółem. Obok Torunia (osoby przyjeżdżające do pracy do Łysomic stanowiły 11,7% mieszkańców Torunia dojeżdżających do pracy poza miejsce zamieszkania) znaczny strumień dojeżdżających do pracy do Łysomic pochodził z położonego w sąsiedztwie miasta Chełmża (11,1% ogółu przyjeżdżających) i granicznej gminy wiejskiej Chełmża (8,4%). Tak z miasta, jak i z gminy Chełmża w Łysomicach pracowała co czwarta osoba wyjeżdżająca do pracy z tych jednostek administracyjnych.

Na pozostałych terenach wiejskich skala natężenia przyjazdów do pracy, jak i relacja przyjeżdżających do ludności w wieku produkcyjnym były znacznie mniejsze. Przy czym zauważa się, że obok przeanalizowanych gmin wiejskich procesy związane z przyjazdami do pracy w nieco większym stopniu dostrzegalne były na terenach wiejskich położonych w sąsiedztwie stolic województwa.

#### **4. Wyjeżdżający do pracy z terenów wiejskich woj. kujawsko-pomorskiego**

W 2011 r. w woj. kujawsko-pomorskim do pracy wyjeżdżało 120,2 tys. pracowników najemnych. Ponad połowa z nich (58,1%) zamieszkiwała na terenach wiejskich. Było to o 4,7 pp. więcej niż średnio w Polsce. Strumień wyjeżdżających z terenów wiejskich w ogólnej liczbie wjeżdżających do pracy był zróżnicowany przestrzennie. Wahał się od 31,7% w woj. śląskim do 76,0% w podkarpackim.

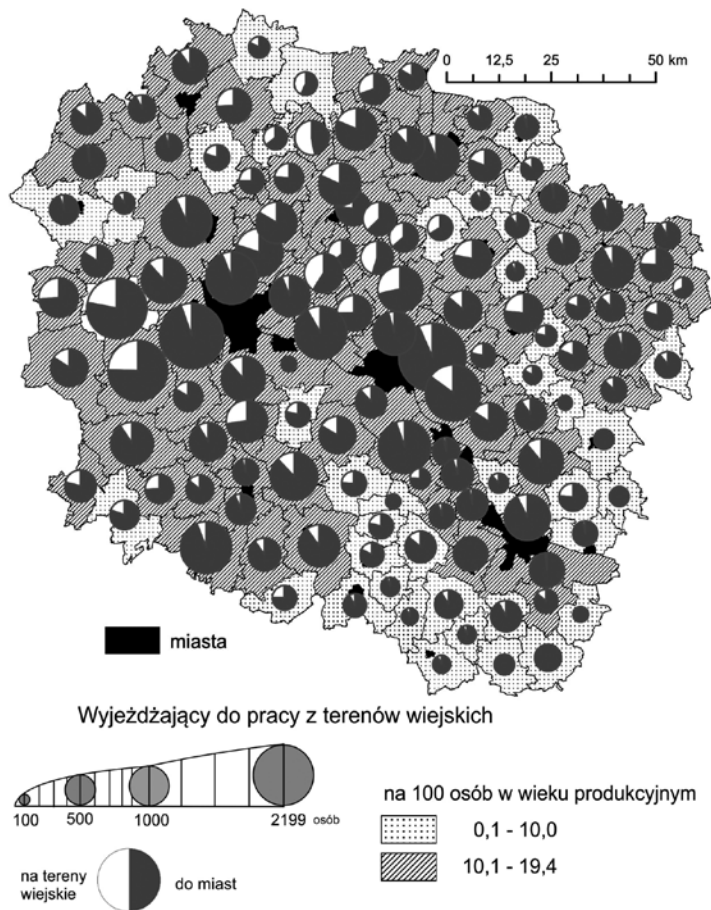
Wśród wyjeżdżających do pracy z terenów wiejskich w woj. kujawsko-pomorskim przeważały osoby pracujące w gminach pozostających w granicach administracyjnych województwa (92,3%). Podobna sytuacja występowała w pozostałych województwach. Wjeżdżający do pracy z terenów wiejskich danego województwa do gmin położonych wewnątrz województwa stanowili od 97,2% w woj. mazowieckim do 87,8% w woj. łódzkim w odniesieniu do ogółu wyjeżdżających do pracy z terenów wiejskich w tych województwach.

Wyjeżdżający do pracy z terenów wiejskich woj. kujawsko-pomorskiego pracowali w większości w miastach (85,4%). Struktura miejsc pracy w analizowanym województwie była zbliżona do średniej w Polsce. Do województw o najwyższym udziale ludności wyjeżdżającej z terenów wiejskich do pracy do miast należało woj. podlaskie (92,9%). Z kolei relatywnie największa część osób zamieszkujących tereny wiejskie i dojeżdżających do pracy na tereny wiejskie inne niż miejsce zamieszkania była w woj. wielkopolskim – 20,2%.

W 2011 r. w woj. kujawsko-pomorskim do pracy poza miejsce zamieszkania wyjeżdżali mieszkańcy każdego terenu wiejskiego. W odniesieniu do jednostek administracyjnych miejsca zamieszkania rozkład liczebności wyjeżdżających, jak i relacje wyjeżdżających względem ludności w wieku produkcyjnym były bardziej równomierne niż w przypadku przyjeżdżających do pracy – średnio wynosiła 13,1%, a odchylenie standardowe 3,5 wyjeżdżających na 100 osób w wieku produkcyjnym. W ogólnej liczbie wyjeżdżających do pracy z terenów wiejskich największy strumień wyjazdów do pracy był z gmin wiejskich: Lubicz (sąsiadującej z Toruniem) i Białe Błota (sąsiadującej z Bydgoszczą) – odpowiednio 3,1% i 2,9% ogółu wyjeżdżających do pracy z terenów wiejskich woj. kujawsko-pomorskiego. Jak wynika z danych przedstawionych na ryc. 4 nieco mniejsza aktywność ludności z terenów wiejskich w zakresie wyjazdów do pracy i mniejszy wpływ tych wyjazdów na potencjał ludności



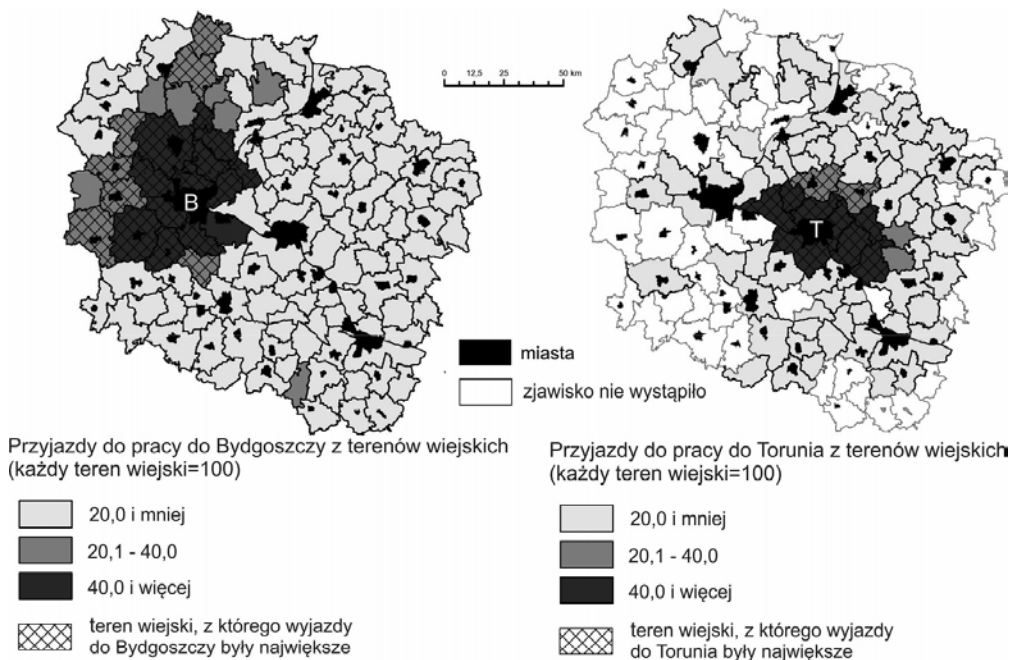
w wieku produkcyjnym miały miejsce z południowej części województwa oraz pojedynczych terenach wiejskich położonych na obrzeżach województwa.



Ryc. 4. Wyjeżdżający do pracy z terenów wiejskich w woj. kujawsko-pomorskim

Wyjeżdżający do pracy z terenów wiejskich woj. kujawsko-pomorskiego w zdecydowanej większości kierowali się do miast, niekiedy wyłącznie do miast – taka sytuacja wystąpiła na 9 terenach wiejskich. Miejscem pracy były głównie miasta woj. kujawsko-pomorskiego (92,7% ogółu wyjeżdżających do pracy do miast). Mieszkańcy terenów wiejskich najczęściej wyjeżdżali do pracy do Bydgoszczy (26,6% ogólnej liczby wyjeżdżających do pracy z terenów wiejskich do miast). Do tego miasta przyjeżdżali do pracy mieszkańcy z każdego terenu wiejskiego w woj. kujawsko-pomorskim (ryc. 5). W gminach bezpośrednio sąsiadujących z Bydgoszczą do pracy do tego miasta kierowało się nawet ponad 60% mieszkańców tych gmin pracujących poza

miejscem zamieszkania. W miarę wzrostu odległości od miasta udział wyjeżdżających do niego do pracy stawał się coraz mniejszy. Należy jednak zauważyć, że z dwóch pierścieni terenów wiejskich otaczających Bydgoszcz wyjazdy do pracy do Bydgoszczy stanowiły główny kierunek przemieszczeń związanych z pracą (do Bydgoszczy kierowała się z nich największa liczba wyjeżdżających do pracy).



Ryc. 5. Wyjeżdżający do pracy z terenów wiejskich w woj. kujawsko-pomorskim do Bydgoszczy i Torunia

Dla 13,8% wyjeżdżających z terenów wiejskich do pracy do miast miejscem pracy był Toruń. Do pracy do tego miasta kierowali się zasadniczo mieszkańcy terenów wiejskich położonych na wschód od Wisły. Podobnie jak w przypadku przyjazdów do Bydgoszczy, wyjazdy do pracy do Torunia stanowiły główny kierunek przemieszczeń związanych z pracą z terenów wiejskich sąsiadujących z miastem (ryc. 5). Wyjazdy z tych terenów do stolicy stanowiły 50% lub więcej ogólnej liczby mieszkańców pracujących poza miejscem zamieszkania. Przeprowadzone analizy wyjazdów do pracy z terenów wiejskich do miast wskazują, że wraz ze zmniejszaniem się potencjału demograficznego miast, do których dojeżdżali mieszkańcy terenów wiejskich zasięgi przyciągania do pracy z terenów wiejskich były coraz mniejsze.

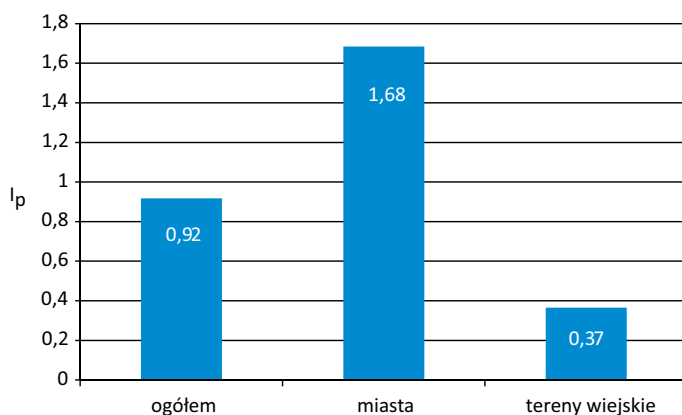
Wyjazdy do pracy z terenów wiejskich woj. kujawsko-pomorskiego na tereny wiejskie stanowiły 7,8% ogółu wyjazdów. Najczęściej mieszkańcy terenów wiejskich wyjeżdżali do gmin Łysomice (12,9% ogółu wyjazdów do pracy z terenów wiejskich

na tereny wiejskie) i Białe Błota (9,9%). Mimo że przyjazdy do pracy do tych gmin najczęściej nie stanowiły zasadniczego strumienia, zasięg ich oddziaływania obejmował 2–3 pierścienie sąsiadujących terenów wiejskich.

## 5. Iloraz przepływów

Jedną z miar bazujących na przyjazdach i wyjazdach do pracy jest iloraz przepływów ( $I_p$ ) wyliczany jako stosunek liczby przyjeżdżających i wyjeżdżających do pracy w danej jednostce terytorialnej. Na poziomie regionalnym pozwala on uchwycić relacje pomiędzy obszarami w przestrzeni społeczno-ekonomicznej, w tym z i między terenami wiejskimi.

Zasadniczo przyjmuje się, że iloraz przepływów w zakresie dojazdów do pracy o wartości powyżej 1,0 (a więc przedstawiający nadwyżkę liczby przyjeżdżających do pracy względem liczby wyjeżdżających do pracy) może świadczyć o wyższym w tej jednostce poziomie aktywności społeczno-gospodarczej oraz pełnieniu przez nią funkcji lokalnego rynku pracy. Tym samym nadwyżka wyjeżdżających nad przyjeżdżającymi do pracy w danej gminie (wartości wskaźnika poniżej 1,0) wskazywać może na niski poziom aktywności społeczno-gospodarczej. Biorąc pod uwagę sytuację w tym zakresie można zauważyć, że łącznie w 2011 r. na terenach wiejskich woj. kujawsko-pomorskiego, podobnie jak w większości województw, iloraz przepływów przyjmował wartości mniejsze od 1.



Ryc. 6. Iloraz przepływów w woj. kujawsko-pomorskim

Znacznie wyższa wartość ilorazu przepływów we wszystkich miastach analizowanego województwa łącznie (ryc. 6) wskazywała na funkcje miast jako lokalnych rynków pracy – strumień przyjeżdżających do pracy był niemal dwukrotnie większy niż wyjeżdżających do pracy. Tereny wiejskie w zakresie przepływów związanych z zatrudnieniem pełniły funkcje zasobowe – liczba wyjeżdżających do pracy z terenów

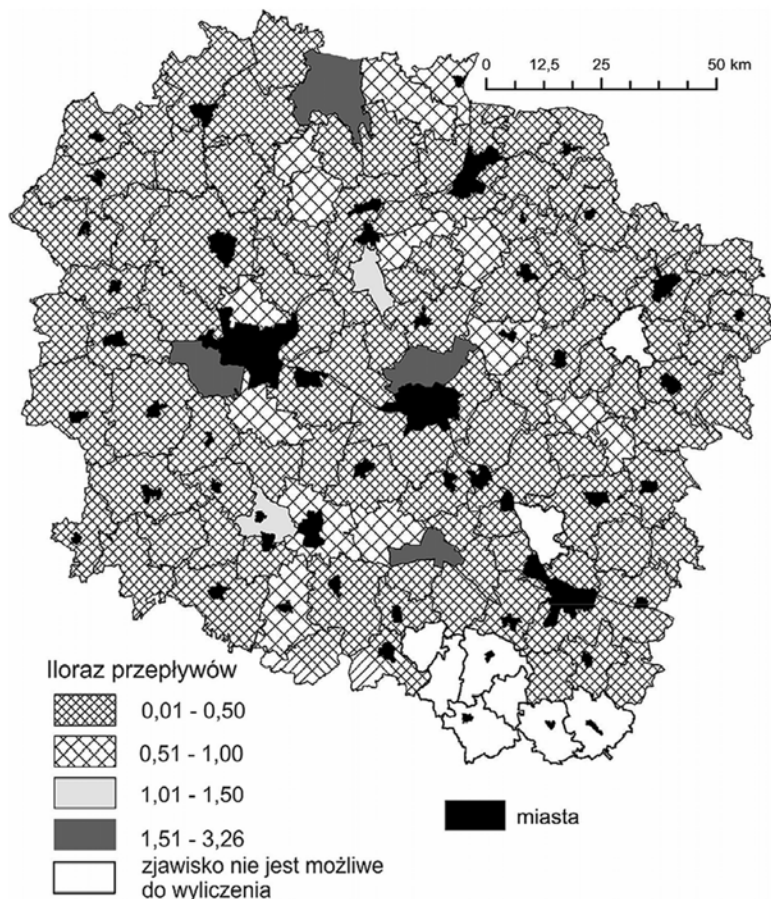
wiejskich była blisko trzykrotnie większa niż przyjeżdżających. Ponieważ przepływy w zakresie dojazdów do pracy są czynnikiem kształtującym wiele zjawisk społeczno-gospodarczych, są wykorzystywane do identyfikacji funkcji i hierarchii społeczno-gospodarczej jednostek terytorialnych oraz poziomu ich aktywności społeczno-gospodarczej [np. Konecka-Szydłowska 2009, s. 18; Śleszyński 2011, s. 173–197; Śleszyński, Czapiewski 2011].

Biorąc pod uwagę iloraz przepływów można przyjąć, że jednostki administracyjne o  $I_p > 1,5$  to jednostki o bardzo wysokim poziomie aktywności,  $1,5 > I_p > 1,0$  – wysokim,  $1,0 > I_p > 0,5$  – przeciętnym oraz  $I_p < 0,5$  – niskim. Zastosowanie tego ujęcia pozwala wskazać, że tereny wiejskie woj. kujawsko-pomorskiego były wewnętrznie zróżnicowane pod względem ich aktywności społeczno-gospodarczej – wyróżniono wszystkie typy aktywności. Jak wcześniej wspomniano na wszystkich terenach wiejskich województwa miały miejsce wyjazdy do pracy, natomiast nie odnotowano przyjazdów do pracy do 5 gmin wiejskich i 4 obszarów wiejskich w gminach miejsko-wiejskich ( $I_p$  nie był możliwy do wyliczenia).

Przedstawione na ryc. 7 ilorazy przepływów wskazują, że na większości terenów wiejskich województwa poziom aktywności wyrażony  $I_p$  był niski. Liczba wyjeżdżających ponad dwukrotnie przewyższała liczbę przyjeżdżających. Wysoki poziom aktywności wystąpił jedynie na dwóch terenach wiejskich (w gminie wiejskiej Kijewo Królewskie i obszarze wiejskim Pakość), natomiast bardzo wysoki w czterech gminach wiejskich (Łysomice, Osie, Białe Błota, Zakrzewo). Tereny wiejskie o  $I_p > 1$  zlokalizowane są w różnych częściach województwa. Różna też była w nich wielkość strumieni przepływów oraz relacja przepływów związanych z zatrudnieniem i ludności w wieku produkcyjnym. Wśród terenów wiejskich o wysokim poziomie aktywności  $I_p$  wahał się od 3,3 w Łysomicach do 1,1 w Kijewie Królewskim. Saldo przepływów najwyższe było w Łysomicach – nieco ponad 2000 osób, podczas gdy w Zakrzewie i Kijewie Królewskim nie przekraczało 60 osób. W grupie analizowanych terenów wiejskich dodatnie saldo przepływów związanych z zatrudnieniem miało znaczny wpływ na zasoby rynku pracy głównie w Łysomicach – powiększało o ok. 1/3 potencjał ludności w wieku produkcyjnym. Na pozostałych terenach wiejskich o  $I_p > 1$  udział nadwyżki przyjeżdżających nad wyjeżdżającymi w grupie ludności w wieku produkcyjnym był niewielki – nie przekraczał 10%.

Na podstawie zmiennych obrazujących iloraz przepływów, salda migracji i udziału salda migracji w zasobach ludności w wieku produkcyjnym, z użyciem różnych metod analizy aglomeracyjnej i zastosowaniu óżnych odległości, przeprowadzono analizę podobieństwa terenów wiejskich w woj. kujawsko-pomorskim. Wyniki tych analiz jednoznacznie wskazują na odmienną od pozostałych i podobieństwo do siebie dwóch gmin wiejskich: Łysomice i Białe Błota. Gminy te, jak wcześniej wspomniano, tworzą lokalne rynki pracy dla ludności zamieszkałej w kilku pierścieniach otaczających je terenów wiejskich, jednocześnie pozostając w silnej relacji w zakresie przepływów związanych z zatrudnieniem ze stolicami województwa – odpowiednio z Toruniem

i Bydgoszczą. Potwierdza to iloraz przepływów między Łysomicami i Toruniem oraz Białymi Błotami i Bydgoszczą, który oscylował wokół jedności. Powiązania funkcjonalne tych gmin z sąsiadującymi stolicami i odmienność tych terenów wiejskich od innych terenów wiejskich pozostających w zasięgu obszarów funkcjonalnych Bydgoszczy i Torunia wykazano w pracy Gierańczyk, Kordowska [2014, s. 29–47].



Ryc. 7. Iloraz przepływów związanych z zatrudnieniem na terenach wiejskich w woj. kujawsko-pomorskim

Pozostałe tereny wiejskie woj. kujawsko-pomorskiego w analizowanym zakresie zasadniczo wykazywały względem siebie podobieństwo. Charakteryzował je  $I_p < 0$  oraz ujemne saldo migracji, które pomniejszało zasoby ludności w wieku produkcyjnym nawet o 50%.

## Podsumowanie

Przeprowadzona analiza dojazdów do pracy na terenach wiejskich w woj. kujawsko-pomorskim pozwala uchwycić proces przemieszczeń związanych z pracą skierowanych dośrodkowo (węzłowo) od miejsc zamieszkania do miejsc koncentracji pracy i usług. W najbardziej rozwiniętych krajach zachodnich obserwowany on jest już od pierwszej połowy ubiegłego wieku. Tereny wiejskie stanowiły zasadniczo obszary zasobowe dla lokalnych rynków pracy zlokalizowanych w miastach. W 2011 r. wyjazdy do pracy z terenów wiejskich były niemal 3-krotnie wyższe niż przyjazdy do pracy na tereny wiejskie. Przyjeżdżający do pracy pochodzili głównie z miast, wyjeżdżający pracowali głównie w miastach. Zwraca uwagę, że przepływy związane z zatrudnieniem dokonywały się zasadniczo w granicach administracyjnych województwa. W strefie silnego oddziaływania miast pozostawały zwłaszcza tereny wiejskie położone w ich sąsiedztwie. Odmienność zjawisk obrazujących przepływy związane z zatrudnieniem na terenach wiejskich Łysomice i Białe Błota wskazuje na wysokie wykształcenie więzi funkcjonalnych między stolicami i tymi gminami. Gminy te nie tylko leżą w strefie oddziaływania odpowiednio Torunia i Bydgoszczy, ale tworzą z nimi kształtowany w procesie historycznym zespół jednostek terytorialnych, wyróżniający się z otoczenia i upodabniający się pod pewnymi względami do głównego miasta.

## Literatura

- Bański J., 2011, *Wieś w badaniach geograficznych – ewolucja badań i przegląd koncepcji obszaru wiejskiego*, [w:] *Wieś jako przedmiot badań naukowych na początku XXI wieku*, M. Halamska (red.). EUROREG, Wyd. Nauk. Scholar, Warszawa.
- Dojazdy do pracy w Polsce*, Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011, 2014, GUS, Warszawa.
- Gierańczyk W., 2014, *Atrakcyjność województwa pomorskiego w kontekście dojazdów do pracy w 2011 r.*, [w:] *Elementy rozwoju społecznego regionów nadmorskich*, W. Szymańska (red.). Regiony Nadmorskie, 22, Uniwersytet Gdański, Gdańsk-Pelplin.
- Gierańczyk W., Gierańczyk W., 2012, *Zmiany demograficzne na obszarach wiejskich w Polsce w latach 2010–2035*. Roczniki Naukowe Stowarzyszenia Ekonomistów Rolnictwa i Agrobiznesu, t. 14 z. 3, Wyd. Wieś Jutra Sp. z o.o., Warszawa–Poznań–Wrocław.
- Gierańczyk W., Kordowska A., 2014, *Zróżnicowanie terenów wiejskich w obszarach funkcjonalnych miast województwa kujawsko-pomorskiego*, [w:] *Zintegrowany rozwój obszarów wiejskich w świetle polityki Unii Europejskiej*, A. Jezierska-Thole, M. Biczkowski (red.). t. 2, *Wielofunkcyjność obszarów wiejskich*, Wyd. Naukowe UMK, Toruń.
- Kaczmarek T., Mięka Ł., 2011, *Spójność terytorialno-administracyjna aglomeracji poznańskiej*. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, nr 12., Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań.

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, 2012, M.P. z 2012 r. poz. 252, MRR, Warszawa.
- Konecka-Szydłowska B., 2009, *Analiza spójności terytorialnej (przestrzennej) regionu wielkopolskiego*, [w:] *Spójność i konkurencyjność regionu wielkopolskiego. Wyniki projektu badawczego zrealizowanego w ramach konkursu dotacji Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w zakresie wdrażania funduszy strukturalnych na poziomie Narodowej Strategii Spójności*, P. Churski (red.). Wersja CD, Poznań.
- Kostrowicki J., 1976, *Obszary wiejskie jako przestrzeń wielofunkcyjna, Zagadnienia badawcze i planistyczne*. Przegląd Geograficzny, 48, 4, Warszawa.
- Lijewski T., 1967, *Dojazdy do pracy w Polsce*. Studia KPZK, t. XV, PWN, Warszawa.
- Pacione M., 2001, *Urban Geography*. Routledge, London.
- Palak M., 2013, *O współczesnych dojazdach do pracy. Nierówności społeczne a wzrost gospodarczy*, z. 33, Uniwersytet Rzeszowski, Rzeszów.
- Śleszyński P., 2011, *Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw*. Przegląd Geograficzny, 85, 2, Warszawa.
- Śleszyński P., Czapiewski Ł., 2011, *Znaczenie ośrodków miejskich oraz ich hierarchicznych powiązań dla regionalnego i lokalnego rozwoju ekonomicznego i społecznego Polski Wschodniej*. Ekspertyza wykonana na zlecenie MRR na potrzeby aktualizacji Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020, PAN, Warszawa.
- Woods M., 2005, *Rural Geography*. SAGE Publications, Los Angeles, London, New Dehli, Singapore.