

ANDRZEJ ZBOROWSKI

ZMIANY ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA MIAST W POLSCE W OKRESIE TRANSFORMACJI SYSTEMOWEJ, NA PRZYKŁADZIE DOJAZDÓW DO PRACY

Zarys treści: Celem opracowania jest przedstawienie przemian w zasięgu oddziaływań miast na otoczenie w Polsce na przełomie XX i XXI w. Badaniem objęto zróżnicowanej wielkości miasta oraz dynamicznie się rozwijające gminy podmiejskie. W pracy prześledzono zmiany dynamiki zatrudnienia i dojazdów do pracy. W okresie transformacji systemowej w starych ośrodkach przemysłowych zmniejszyła się liczba pracujących i jednocześnie ograniczeniu uległy strefy dojazdów do pracy. W dużych ośrodkach metropolitalnych, po przejściowym ubytku miejsc pracy, zatrudnienie rosło, co miało odzwierciedlenie się w ustabilizowaniu obszaru zlewni migracyjnej dużego miasta. W małych ośrodkach usługowo-przemysłowych w strefie podmiejskiej obserwowano dynamiczny wzrost zatrudnienia, co zaowocowało powiększeniem się ich przestrzennego oddziaływania.

Słowa kluczowe: Polska, miasto, strefa podmiejska, dojazdy do pracy, transformacja systemowa

Wprowadzenie

Przejście w latach 90. od gospodarki centralnie sterowanej do gospodarki rynkowej, któremu towarzyszyły przemiany prawno-ustrojowe i społeczne rzutowało i nadal odbija się głęboko na tempie i skali przemian przestrzennych oddziaływań miast w Polsce. Transformacja, obejmując szereg aspektów życia społeczno-gospodarczego, w szczególności sposób zaznaczyła się w regionach miejskich, prowadząc do krystalizowania się nowego przestrzennego porządku w systemie osadniczym kraju. Wynika on ze zmiany roli i funkcji

miast w systemie osadniczym i jest widoczny także w zmianach skali (zasięgu) przestrzennych oddziaływań ośrodków centralnych na otoczenie i tworzenie się nowych układów powiązań przestrzennych miasta z jego zapleczem. Te nowe powiązania możemy obserwować, śledząc dokonujące się przekształcenia w zakresie migracji codziennych ludności, określanych także w literaturze mianem „cyrkulacji”, czy też „migracji wahadłowych”.

W Polsce w latach 90. obserwowano znamiennej ewolucję migracji codziennych, zwłaszcza dojazdów do pracy, tak ludności miejskiej, jak i mieszkańców wsi. W okresie gospodarki centralnie sterowanej dojeżdżający do pracy w Polsce stanowili 26,6% ogółu pracujących. W 1983 r. na ogólną liczbę 2 510 tys. codziennych migrantów 1 963,4 tys. osób wyjeżdżało ze wsi do miast, jednocześnie do zakładów pracy położonych w gminach wiejskich udawało się do pracy 527 tys. mieszkańców miast (Gocał, Rakowski 1991). Tak duże strumienie migracyjne spowodowały wytworzenia się określonych więzi tak gospodarczych, jak i społecznych, rozszerzając oddziaływanie miast niekiedy daleko poza ich granice administracyjne.

Powstałe w okresie gospodarki centralnej pola miejskie przeszły daleko idącą transformację. Dotyczyła ona zarówno zmiany zasięgu oddziaływań przestrzennych ośrodków pracy, jak i natężenia dojazdów do stref podmiejskich. Pod wpływem tych transformacji zaczęły się formować nowe przestrzenne układy miejskie, zarówno nowe lokalne miejskie systemy pracy, jak i zmienione co do obszaru oddziaływania funkcjonalne regiony miejskie.

W opracowaniu analizie poddano dokonujące się w okresie transformacji systemowej przemiany zasięgu oddziaływań wybranych ośrodków miejskich Polski, na przykładzie dojazdów do pracy do kilku miast. Przedmiotem analizy są zarówno reprezentanci największych obszarów metropolitalnych oraz dużych miast, jak również wybrane ośrodki miejskie średniej wielkości i małe miasteczka. Kompletny brak informacji źródłowych na temat dojazdów do pracy w Polsce w okresie transformacji pozwala na częściową analizę tego zagadnienia. Autor oparł się na własnych wieloletnich badaniach dojazdów do pracy, prowadzonych w Instytucie Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego. Przemiany dojazdów do pracy były badane dla następujących miast: Kraków, Bielsko-Biała, Olkusz, Chełmek, Trzebinia. Prześlędzono także zmiany w zatrudnieniu w wybranych podmiejskich gminach dużych miast Polski.

Współczesne przemiany ruchliwości przestrzennej ludności można rozpatrywać w dwóch ujęciach. Jedno z nich odnosi się do znanego modelu transformacji ruchliwości przestrzennej W. Zelinsky'ego (1971), określanego też modelem przejścia migracyjnego. Drugie ujęcie – teoretyczne – próbujące objaśnić współczesne migracje, wiąże się z tzw. kaskadą kontrurbanizacyjną (Champion, Atkins 1996, Zborowski 2005a). Podczas gdy pierwsza z koncepcji rozpatruje migracje w układzie „struktur długiego trwania”, druga dotyczy obserwowanych w latach 90. w krajach wysoko rozwiniętych zjawisk kontrurbanizacyjnych, polegających na dekoncentracji ludności w obszarach metropolitalnych (Champion 2001, Grzeszczak 1996).

Zmiany przestrzennego oddziaływania Krakowa w okresie transformacji

Zanim omówimy kształtowanie się zasięgów przestrzennych i natężenia dojazdów do pracy do Krakowa w latach 90. XX w., warto zwrócić uwagę na główne rysy rozwoju przestrzennego zlewni dojazdów do pracy do omawianego miasta w okresie realnosocjalistycznym. Pierwsze informacje o dojazdach do pracy do Krakowa pochodzą z 1948 r., a zatem sprzed okresu intensywnej industrializacji miasta. Badania dokonany ówczesnie przez K. Bromka (1948) opiewa, na liczbę około 10 tys. dojeżdżających. W latach 50. ubiegłego wieku liczba dojeżdżających do pracy w mieście szybko rosła. W 1958 r. migranci wahadłowi byli oceniani na 28 tys. osób, 10 lat później codziennie do Krakowa podążało już 49 tys. mieszkańców podkrakowskich miejscowości. Z początkiem lat 70. liczba migrantów codziennych osiągnęła wartość 57 tys. osób, by z końcem epoki realnego socjalizmu podnieść się o kolejne kilka tysięcy osób. W efekcie w 1988 r. rynek pracy Krakowa został zasilony 65 tys. codziennych migrantów (tab. 1) Warto zauważyć, że w dekadzie lat 80. ubiegłego wieku wzrost liczby osób dojeżdżających do pracy w Krakowie dokonał się przy stagnacji na rynku pracy oraz śladowym przyroście liczby stałych mieszkańców miasta (tab. 1). Oznacza to, iż już z końcem ery realnego socjalizmu, wystąpiło zjawisko starzenia się mieszkańców Krakowa, które wpłynęło na wzrost popytu na nowych młodych pracowników pochodzących z zewnątrz miasta, którzy zastąpiliby osoby odchodzące na emeryturę. Przy nienadążaniu budownictwa mieszkaniowego za potrzebami mieszkaniowymi rozwijającego się miasta, ci nowi pracownicy powiększyli „armię” dojeżdżających codziennie mieszkańców strefy podmiejskiej do pracy w Krakowie.

Tab. 1. Liczba ludności i zatrudnionych oraz dojazdy do pracy w Krakowie w latach 1973–2007 (w tys. osób)

Table 1. Population, the number of people employed, and the number of people commuting to work in Krakow from 1973 to 2007 (in thousands)

Wyszczególnienie	1973	1983	1988	1996	2000	2005	2006	2007
Liczba ludności	657,3	735,1	743,7	740,7	741,5	757,8	756,3	756,6
Zatrudnienie	345,5	335,0	336,0	330,0	259,7	249,1*	258,5*	270,9*
Dojazdy do pracy	57,4	56,4	65,0	62,4	65,0	-	-	75,0 (?)

Objaśnienia: * dane nie uwzględniają osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą oraz zatrudnionych w spółkach prawa handlowego, w których liczba pracowników nie przekracza 9 osób.

Źródło: opracowanie własne oraz dane GUS.

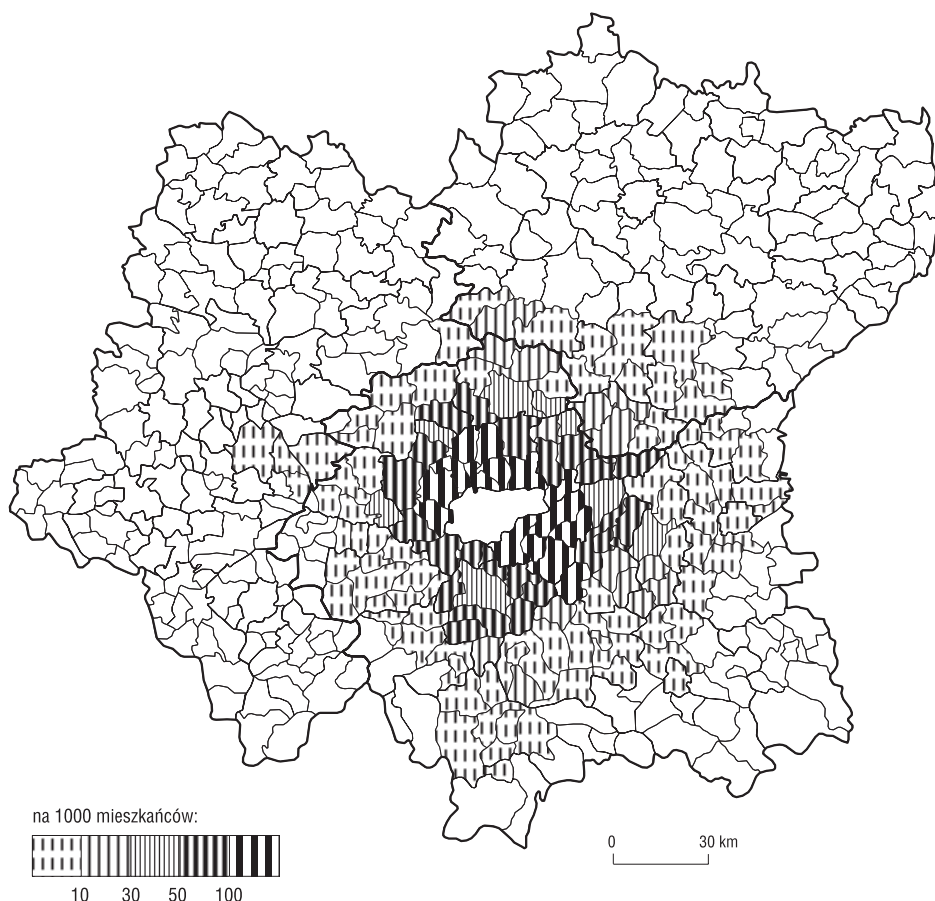
Wraz z postępującym wzrostem liczby dojeżdżających do pracy w Krakowie rozrastała się zlewnia migracji wahadłowych, tworząc typowe pole miejskie, określane też mianem „dziennego systemu miejskiego”, względnie „funkcjonalnego regionu miejskiego”. Z początkiem lat 50. ubiegłego wieku przybrała ona formę układu wrzecionowego opartego o główną trasę komunikacyjną wschód-zachód. Układ ten przekształcił się następnie

w pole o charakterze gwiazdy, rozpięte na głównych liniach komunikacyjnych wybiegających z miasta. Wraz z rozwojem komunikacji autobusowej pole to w latach 70. przybrało kształt względnie regularnych koncentrycznych kręgów. Pole dojazdów do pracy od strony zachodniej od Krakowa było stosunkowo słabiej rozwinięte, a jego ekspansję przestrzenną ograniczały liczne duże ośrodki pracy położone w zachodniej Małopolsce (Oświęcim, Chrzanów, Jaworzno, Trzebinia, Olkusz).

W latach 90. w związku z rozpoczętym procesem transformacji społeczno-gospodarczej kraju, a zwłaszcza z prywatyzacją gospodarki, można byłoby oczekiwać, że rozmiary dojazdów do pracy ulegną znacznemu ilościowemu ograniczeniu, związanemu tak z redukcją ich zasięgu przestrzennego, jak i obniżeniem poziomu natężenia. Faktycznie, z początkiem lat 90. XX w. nastąpił poważny ubytek liczby dojeżdżających, wskazują na to badania prowadzone w wybranych średniej wielkości i małych miastach Polski. Studia poświęcone dojazdom do pracy były prowadzone w Bielsku-Białej (Długosz, Zborowski 1995), Toruniu (Hołowiecka 2004), Olkuszu (Kuczyńska 2003) i Chełmku (Ciołkosz 2002). Liczba dojeżdżających do pracy w Krakowie uległa także zmniejszeniu, lecz jej obniżenie było stosunkowo niewielkie z 67 tys. w 1988 r. do 62 tys. osób w 1996 r. (tab. 1) i dotyczyło przede wszystkim gmin bezpośrednio graniczących z Krakowem (ryc. 1 i 2). W pierwszych latach okresu transformacji nastąpiło nawet pewne nieduże przestrzenne poszerzenie strefy dojazdów do pracy, które objęło gminy leżące w południowej części województwa świętokrzyskiego. Północna strefa oddziaływań Krakowa zanotowała też wzrost natężenia dojazdów do pracy. W efekcie nastąpiło nieduże, powiększenie regionu miejskiego Krakowa i przyrost liczby jego mieszkańców: z 1,2 do 1,3 mln osób (Zborowski 2007).

W kontekście przytoczonych powyżej faktów można by zadać pytanie: jakie czynniki zadecydowały o utrzymaniu się dużych liczebnie i rozległych przestrzennie dojazdów do pracy? Wymienić można szereg zjawisk, które „przeciwdziałały” ograniczeniu dojazdów do pracy. Zaliczyć do nich można: polifunkcyjny charakter gospodarki miasta i mały wpływ na dojazdy poważnego spadku miejsc pracy w hucie (byłej im. Lenina, a następnie im. T. Sendzimira, obecnie Metal Steel), bowiem większość pracowników huty zamieszkiwała osiedla położone w dzielnicy Nowa Huta. Istotnym czynnikiem podtrzymującym zatrudnienie był znaczny przyrost miejsc pracy w sektorze usług (Soja, Zborowski 1999). Nieduży spadek migracji codziennych do pracy w Krakowie był wywołany także poważnie pogłębiającym się procesem starzenia się mieszkańców miasta, a w związku z tym przechodzeniem licznych grup ludności na emeryturę. Do nich dołączyły także osoby powiększające w dużym tempie grono rencistów. Ludność odchodząca z rynku pracy tylko w grupie posiadających wysokie kwalifikacje była zastępowana mieszkańcami Krakowa, pozostałe zwalnijące się miejsca na krakowskim rynku pracy zostały zajęte przede wszystkim przez zamieszkujących strefę podmiejską.

Rozwijający się rynek pracy w Krakowie w pierwszych latach XXI w. wskazuje na dalszy możliwy przyrost liczby dojeżdżających do pracy, który jest wzmacniany postępującymi w szybkim tempie procesami suburbanizacji (Zborowski, Raźniak, Zębek 2007). Ludność przenosząca się do osiedli podmiejskich zazwyczaj nie traci kontaktów z Krakowem. Są one podtrzymywane m.in. przez dojazdy do pracy. Ostrożny szacunek migracji na pobyt stały mieszkańców Krakowa do gmin podmiejskich opiewa na liczbę 4 do 5 tys.



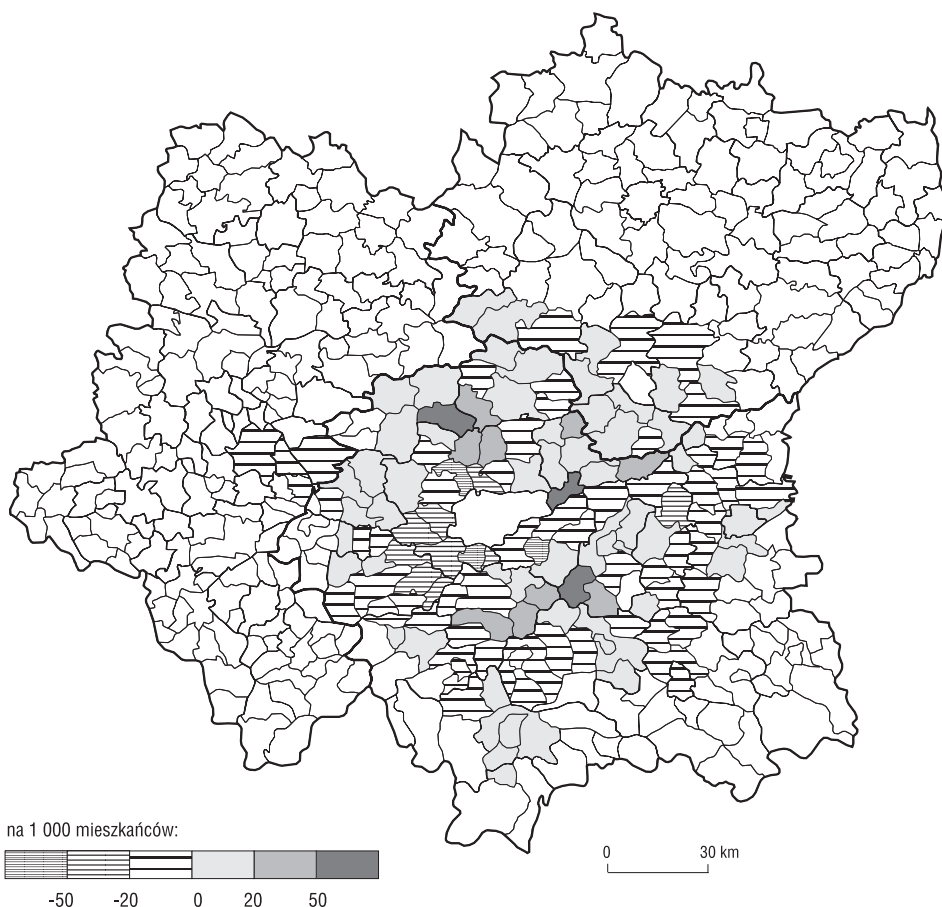
Ryc. 1. Dojazdy do pracy w Krakowie w 1996 r.

Fig. 1. The number of daily commuters to Cracow in 1996

Źródło: Zborowski 2005.

mieszkańców rocznie. Co najmniej 60 do 70% z tej liczby to osoby aktywne zawodowo, pracujące w Krakowie. Zatem tylko dzięki procesowi suburbanizacji przybywało w ostatnich latach rocznie około 2 do 3 tys. dojeżdżających do pracy w Krakowie. Można więc szacować przyrost migrantów wahałowych w Krakowie w latach 1996–2008 na kilkanaście tys. osób. Natomiast całkowita liczba dojeżdżających do pracy w Krakowie w 2008 r. mogła zawierać się w przedziale 75 do 80 tys. osób.

Przeprowadzona analiza wskazuje na przejściowy charakter spadku liczby dojeżdżających do pracy w Krakowie, który pojawił się w pierwszej fazie transformacji. W przyszłości należy się spodziewać wzrostu liczby codziennych migrantów, a wraz z podniesieniem standardu dróg, dalszego „rozlewania” się obszaru dojazdów do pracy w Krakowie.



Ryc. 2. Zmiany natężenia dojazdów do pracy w Krakowie w latach 1988–1996

Fig. 2. Changes in commuting intensity into Cracow from 1988 to 1996

Źródło: Zborowski 2007b.

Zmiany zasięgu i natężenia oddziaływań dużego miasta o charakterze przemysłowym, przykład Bielska-Białej

Bielsko-Biała jest dużym ośrodkiem miejskim, liczącym około 180 tys. mieszkańców, położonym w południowej części województwa śląskiego, nieopodal granicy Polski z Czechami. Jest to miasto o dużych tradycjach przemysłowych z rozwijającym się tu od XIX w. przemysłem włókienniczym, odzieżowym, a od lat 70. ubiegłego wieku przemysłem samochodowym. W 1973 r. Bielsko-Biała była jednym z najbardziej uzależnionych

od dojeżdżających do pracy pośród dużych miast w Polsce (tab. 2). Stanowili oni 43,6% ogółu zatrudnionych w tzw. gospodarce „społeczniowej”. W latach 70. zanotowano spadek liczby migrantów wahadłowych, który wiązał się ze wzrostem liczby ludności Bielska-Białej i osiedleniem się na pobyt stały sporej liczby spośród dojeżdżających do pracy w mieście. Przełom lat 80. i 90. przyniósł dalsze ograniczenie liczby dojeżdżających do tego ośrodka. Tym razem spadek dojazdów do pracy był następstwem ogólnego kryzysu gospodarczego oraz restrukturyzacji gospodarki kraju. Bielsko-Biała jako tradycyjny ośrodek przemysłowy została objęta procesami restrukturyzacji na dużą skalę, co objawiło się drastycznym zmniejszeniem się liczby dojeżdżających do pracy z 33,5 tys. w 1988 r. do 17,4 tys. osób w 1993 r. (Długosz, Zborowski 1995).

Tab. 2. Liczba ludności, zatrudnienie i dojazdy do pracy (tys. osób) w Bielsku-Białej w latach 1973–2007
Table 2. Population, the number of people employed, and the number of people commuting to work in Bielsko-Biala from 1973 to 2007 (in thousands)

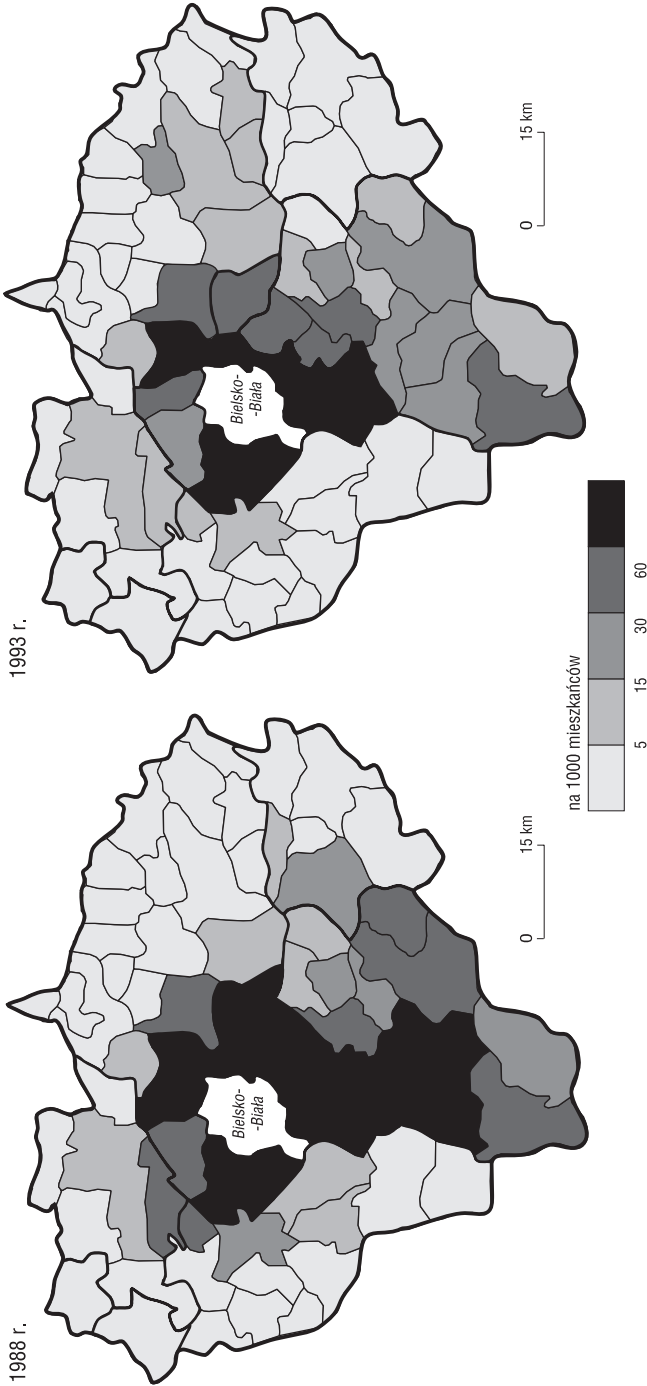
Wyszczególnienie	1973	1983	1988	1993	2005	2006	2007
Liczba ludności	114,9	147,1	179,8	179,7	176,8	176,3	175,9
Zatrudnienie	94,2	92,6	92,2	58,9	59,3*	61,4*	65,1*
Dojazdy do pracy	40,0	28,8	33,5	17,4	-	-	20,0 (?)

* patrz tab. 1.

Źródło: opracowanie własne oraz dane GUS.

Tak znaczne ograniczenie migracji wahadłowych musiało doprowadzić do wyraźnych przemian w zasięgu przestrzennym dojazdów oraz ich strukturze. W 1993 r. dojeżdżający stanowili 24,0% ogółu zatrudnionych w tym mieście. Wśród dojeżdżających kobiety partycypowały w 48,0%, w stosunku do roku 1983 udział ten wyraźnie się powiększył (o 5,3 punktu procentowego). Należy tu nadmienić, że udział kobiet w dojazdach do pracy w 1983 r. do Bielska-Białej był największy pośród wszystkich dużych ośrodków dojazdów do pracy w Polsce. Wynikał on przede wszystkim z dominacji przemysłu lekkiego w strukturze branżowej przemysłu. Wzrost udziału kobiet świadczył z jednej strony o dobrej kondycji i rozwoju sektorów „typowo kobiecych” (handel, gastronomia, włókiennictwo, przemysł odzieżowy), a z drugiej był wyrazem zachodzących przemian w strukturze dojeżdżających według płci. Przemiany te dotyczyły m.in. ograniczenia dojazdów najdalszych, odbywających się zazwyczaj transportem zakładowym, który uległ prywatyzacji lub likwidacji. Ponieważ najdalsze dojazdy dotyczyły przede wszystkim mężczyzn, tak więc największe redukcje w dojazdach objęły właśnie mężczyzn, a nie kobiety.

Przejście do gospodarki rynkowej wpłynęło nie tylko na przemiany strukturalne dojazdów do pracy, lecz także w istotny sposób zaważyło na zmianie natężenia i przestrzennego zasięgu oddziaływania Bielska-Białej. Porównanie zmian zasięgów przestrzennych wyróżnionych stref w latach 1988–1993, a także natężenia dojazdów wskazuje na poważne ograniczenie natężenia dojazdów z odległych gmin górskich skupionych w południowym sektorze regionu miejskiego (ryc. 3). Znaczej redukcji uległy też dojazdy z bezpośredniego



Ryc. 3. Zmiany natężenia dojazdów do pracy w Bielsku-Białej w latach 1988–1993
Fig. 3. Changes in commuting intensity to Bielsko-Biala from 1988 to 1993

Źródło: Długosz, Zborowski 1995.

sąsiedztwa, tj. gmin położonych pod miastem. W peryferyjnie położonych gminach decydującą rolę odegrały duże utrudnienia w dojazdach do pracy wynikające z likwidacji transportu zakładowego. Spadek powiązań gmin podmiejskich można wiązać z przemianami funkcjonalnymi regionu miejskiego i rozwojem tzw. funkcji allochtonicznych (Maik 1985). Funkcje te są wyrazem działania sił odśrodkowych generujących zjawiska dekoncentracji działalności gospodarczej, co wiąże się z suburbanizacją usługowo-przemysłową i powstawaniem nowych miejsc pracy w pierścieniu gmin otaczających Bielsko-Białą.

Znaczący spadek liczby dojeżdżających do pracy pociągnął za sobą zmianę zasięgów oddziaływań Bielska-Białej na otoczenie i wykrystalizowanie się ich nowej formy przestrzennej. Dużemu ograniczeniu przestrzennemu uległa strefa podmiejska, którą można utożsamiać z regionem miejskim Bielska-Białej. Strefa ta zmieniła kształt z pasmowego (wrzecionowatego) na koncentryczny. W kolejnym pierścieniu, tj. strefie dojazdów do pracy, zanotowano także stosunkowo poważne zmniejszenie się liczby dojeżdżających, ograniczenie jej zasięgu przestrzennego było jednak relatywnie małe. Zatem pomimo dużej redukcji dojazdów do pracy w Bielsku-Białej nie można mówić o istotnym zmniejszeniu zasięgu wpływów tego miasta na otoczenie. Stwierdzono natomiast poważny spadek intensywności powiązań pomiędzy miastem a jego strefą podmiejską.

Przestrzenne oddziaływanie uprzemysłowionych miast średnich i małych

W uprzemysłowionych średnich i małych polskich miastach zmiana systemu gospodarczego miała zasadnicze znaczenie dla kształtowania się ich rynków pracy. Większość z nich po II wojnie światowej rozwijała się w oparciu o wielkie przemysłowe kombinaty, które w okresie transformacji, aby utrzymać się na rynku, zmuszone były do restrukturyzacji zatrudnienia. Ta nowa polityka prowadziła do masowych zwolnień i radykalnego spadku liczby pracujących, często tych, którzy dojeżdżali do zakładów ze wsi. W konsekwencji prowadziło to do znacznego ograniczenia strefy dojazdów do pracy w podlegających „szokowej terapii restrukturyzacyjnej” ośrodkach miejskich. Konsekwencje przestrzenne zmian w zatrudnieniu prześledzono na przykładzie trzech wybranych ośrodków miejskich: Olkusza, Trzebini i Chełmka. Miasta te położone są w zachodniej części województwa małopolskiego, stanowiąc wschodnie przedpola konurbacji katowickiej. Wymienione ośrodki wyróżniały się wybitną dominacją funkcji przemysłowej, a rozwój tej funkcji był ściśle uzależniony od potencjału dojeżdżających. Wystarczy wskazać tu przykład Trzebini, w której na 1000 mieszkańców przypadało 655 osób dojeżdżających tak w latach 70., jak i 80. ubiegłego wieku. Stanowili oni 62% ogółu zatrudnionych w mieście.

Największym z wymienionych ośrodków jest Olkusz, liczący około 40 tys. mieszkańców. Jest to miasto o starych tradycjach górnictwa rud cynku i ołowiu. W okresie socjalistycznej industrializacji obok kopalń powstały tu zakłady hutnicze, rozbudowano też przemysł metalowy. W latach 70. w Olkuszu znajdowało zatrudnienie 17,0 tys. osób (tab. 3), w tym 60% spośród nich pracowało w przemyśle. W latach 90. na skutek wyczerpania się złóż i restrukturyzacji głównych zakładów przemysłowych zatrudnienie obniżyło się do

Tab. 3. Zmiana liczby zatrudnionych w wybranych małych i średnich miastach w latach 1979–2005

Table 3. Changes in the number of employed individuals in selected small and midsize cities from 1979 to 2005

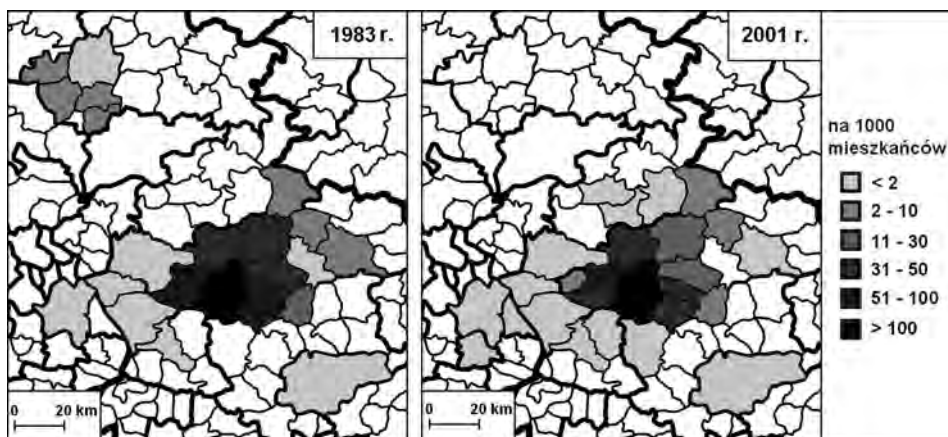
Rok	Olkusz	Trzebinia	Chełmek
1979	17,0	18,7	6,6
1984	16,2	19,3	5,2
1992	13,0	15,1	3,4
1995*	12,0	13,8	2,5
2000*	10,2	8,2	2,5
2005*	8,4	6,7	2,1
2006*	8,3	6,4	2,1
2007*	8,4	6,2	2,6

* patrz tab. 1.

Źródło: opracowanie własne oraz dane GUS.

10 tys. w 2000 r., obecnie przekracza 8 tys., z czego 38% znajduje pracę w przemyśle. Tak poważne ograniczenia w zatrudnieniu znalazły swoje odzwierciedlenie w zmianach zasięgu przestrzennego oddziaływań tego ośrodka (Kuczyńska 2003). Podczas gdy w latach 80. lokalny system pracy obejmował 11 gmin, to w roku 2001 miasto to wykazywało związki z 8 gminami, przy czym strefa najintensywniejszych powiązań o wskaźniku 30 i więcej dojeżdżających na 1000 mieszkańców uległa zmniejszeniu z 7 do 4 jednostek (ryc. 4).

Najbardziej spektakularny przykład przekształceń rynku pracy stanowi miasto Trzebinia, liczące niespełna 20 tys. mieszkańców i położone w połowie drogi między Krakowem a Katowicami. Podobnie



Ryc. 4. Dojazdy do pracy w Olkuszu w roku 1983 oraz 2001

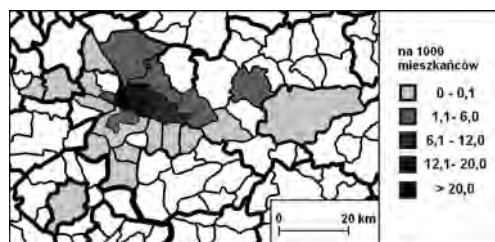
Fig. 4. The number of daily commuters to Olkusz in 1983 and 2001

Źródło: Kuczyńska 2003.

jak Olkusz jest to stary ośrodek przemysłowy oparty na górnictwie węgla kamiennego, rud cynku i ołowiu, hutnictwie metali kolorowych oraz przemyśle chemicznym i spożywczym. Jeszcze w latach 80. miasto to dawało pracę niemal 20 tys. pracowników (tab. 3). W latach 90. nastąpiło zamknięcie kopalni węgla kamiennego największego zakładu

w mieście, do którego dojeżdżali górnicy nawet spod Krakowa (40 km od tego ośrodka), restrukturyzację przeszły wszystkie firmy, a w ostatnich latach nastąpiło przeprofilowanie huty oraz zamknięcie kopalni cynku i ołowiu. Tak intensywna restrukturalizacja zakładów doprowadziła do ogromnej redukcji miejsc pracy (niespełna 7 tys. pracujących w 2005 r.). Redukcja ta odzwierciedliła się w poważnym ograniczeniu przestrzennego oddziaływania Trzebini. Intensywnymi dojazdami objęte było jeszcze 15 lat temu 6 gmin, a strefa dojazdów rozciągała się od Krakowa po Jaworzno i Oświęcim. Dzisiaj jest to ośrodek o lokalnym znaczeniu powiązany silnie jedynie z wsiami położonymi na terenie gminy Trzebina.

Jeszcze innym przykładem zachodzących przemian na rynku pracy jest miasto Chełmek, położone nieopodal Oświęcimia. Jest to, w przeciwieństwie do dwóch wcześniej analizowanych miast, ośrodek o stosunkowo krótkiej tradycji przemysłowej, sięgającej okresu międzywojennego. W tym czasie zlokalizowano w obszarze wiejskim nowe zakłady obuwnicze firmy Bata. Po wojnie firma została rozbudowana, a założone osiedle przyzakładowe przekształciło się z czasem w nowe miasto. Było ono całkowicie podporządkowane kombinatowi obuwniczemu, który zatrudniał w latach 70. około 6 tys. pracowników (tab. 3). Zakład ten miał szczególne znaczenie ponieważ oferował miejsca pracy kobietom. To przede wszystkim one dojeżdżały z wielu mniej lub bardziej odległych osiedli górniczych do pracy w Chełmku. W okresie transformacji firma obuwnicza została podzielona na szereg mniejszych jednostek, które zredukowały zatrudnienie (Ciołkosz 2002). W 2005 r. w przemyśle Chełmka pracę znajdowało zaledwie tysiąc osób. Poważnemu uszczupleniu uległa też strefa powiązań miasta z otoczeniem. W przeszłości 3 gminy położone wzdłuż Wisły na drodze do Krakowa przejawiały silne związki z tym ośrodkiem, obecnie związki takie wykazują jedynie 2 wsie usytuowane nieopodal miasta (ryc. 5). Chełmek jest klasycznym przykładem osiedla miejskiego, które zostało założone w cieniu wielkiego kombinatu przemysłowego, tego typu ośrodków w Polsce można wymienić wiele. Wszystkie one kształtowały rynek pracy w promieniu, co najmniej kilkunastu kilometrów od kombinatu, dzisiaj firmy te straciły na znaczeniu, a ich oddziaływanie jest ograniczone do własnej gminy.



Ryc. 5. Dojazdy do pracy w Chełmku w 2002 r.

Fig. 5. The number of daily commuters to Chełmek in 2002

Źródło: Ciołkosz 2002.

Lokalne „tygrysy gospodarcze”

Zarysowany powyżej obraz byłby niepełny, gdybyśmy nie wskazali przynajmniej kilku przykładów ośrodków dynamicznego rozwoju gospodarczego dających pracę w nowych, często zakładanych na tzw. surowym korzeniu, firmach. Ośrodki te w minionym

Tab. 4. Zmiana liczby zatrudnionych (w tys. osób) w wybranych gminach stref podmiejskich dużych miast w Polsce w latach 1979–2005

Table 4. Changes in the number of employed individuals (in thousands) in selected counties located near large cities in Poland from 1979 to 2005

Rok	Tarnowo Podgórne	Raszyn	Kobierzyce	Zabierzów
1982	1,4	1,3	2,6	3,3
1995*	5,2	4,2	2,5	3,0
2000*	9,6	6,0	2,7	3,7
2005*	14,7	5,5	5,1	4,3
2006*	14,4	6,3	7,4	4,8
2007*	15,6	7,1	13,8	6,0

* patrz tab. 1.

Źródło: opracowanie własne oraz dane GUS.

cję zaczęła wypełnić gmina Kobierzyce położona przy węźle autostradowym, nieopodal Wrocławia, a także podkrakowskie gminy: Niepołomice i Zabierzów. Funkcję typowo usługową z dużymi centrami handlowymi przyjęła natomiast podwarszawska gmina Raszyn, a także usytuowany nieopodal Łodzi – Rzgów. Obok terenów podmiejskich zaczęły dobrze prosperować dzięki nowym inwestycjom również niektóre małe miasta. Dobrym przykładem jest tu Mszczonów, nieduże miasteczko zlokalizowane na południowy zachód od Warszawy, posiadające ogólnopolskie centrum logistyczne. Wszystkie te ośrodki znakomicie powiększyły strefy swoich oddziaływań. Położone w strefach podmiejskich w sposób naturalny rozszerzyły zasięg pola miejskiego największych obszarów metropolitalnych Polski.

Zakończenie

W okresie transformacji systemowej nastąpiły wyraźne zmiany strefy wpływów miast na otoczenie. Zmiany te są jednak niejednoznaczne (ryc. 6).

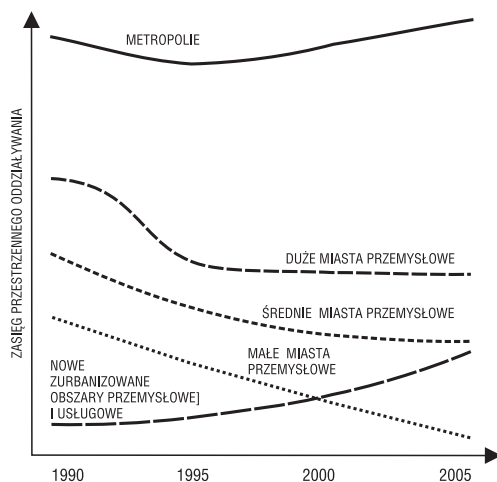
Najbardziej dynamiczne zmiany wiążące się z reorganizacją pól miejskich objęły, uprzemysławiane w dobie gospodarki centralnie sterowanej, miasta średniej wielkości oraz małe przemysłowe ośrodki miejskie. Tu wyraźnemu przestrzennemu ograniczeniu uległy ich strefy dojazdów do pracy, przez co zasięg oddziaływań tych ośrodków znacząco się zmniejszył.

Diametralnie odmienną od występującej w starych miastach przemysłowych sytuację obserwowano w nowych dynamicznie rozwijających się obszarach podmiejskich dużych miast, a także w niektórych małych ośrodkach, w których pojawiły nowe duże inwestycje typu greenfield. Wszystkie te ośrodki powiększały zasięg przestrzennych od-

okresie powstawały najczęściej w otoczeniu dużych miast. Są one przejawem zachodzących przemian w lokalizacji zakładów przemysłowych i firm usługowych tak krajowych, jak i zagranicznych. Do miana „tygrysów gospodarczych” można zaliczyć przede wszystkim gminy z obszaru metropolitalnego Poznania, Warszawy, Wrocławia czy też Krakowa (tab. 4). Najdynamiczniej rozwijała się gmina Tarnowo Podgórne położona przy zachodniej granicy Poznania. W 2007 r. jej potencjał sięgał niemal 16 tys. miejsc pracy utworzonych ciągu ostatnich kilkunastu lat. Swoje zakłady zlokalizowały tu znane firmy zachodnie i krajowe. Podobnie przemysłowo-usługową funk-

działań. Przyczyniły się one także do umocnienia i rozszerzenia obszarów metropolitalnych.

W polifunkcyjnych dużych ośrodkach miejskich obszar ich pola miejskiego powiększył się, czego dobrym przykładem jest dzienny system miejski Krakowa. W miastach o rozwiniętych funkcjach przemysłowych (np. Bielsko-Biała), przeciwnie, nastąpiło pewne ograniczenie zasięgu ich dobowych oddziaływań związane z procesami restrukturalizacji firm. Wspólną cechą tych przemian jest spadek natężenia dojazdów do pracy zaznaczający się w strefie podmiejskiej. Ten nowy układ przestrzenny oddziaływań należy wiązać m.in. z suburbanizacją przemysłowo-usługową sprzyjającą wzrostowi miejsc pracy w strefie podmiejskiej oraz postępującymi procesami starzenia się ludności w wielkim mieście, która jest zastępowana w pracy przez młodszych mieszkańców stref peryferyjnych. Jak wskazują badania dojazdów do pracy za granicą (Haegen 1991), istnieje silna tendencja do dalszego rozpraszania się migracji wahadłowych związana z budową autostrad i szybkich linii kolejowych, wynikająca także z reguł działania wymienionej na wstępie opracowania kaskady kontrurbanizacyjnej. Należy sądzić, że Polska będzie podążała tą samą drogą, co rozwinięte kraje Zachodu, w przyszłości doprowadzi to do wzrostu przestrzennego oddziaływania miast dużych i średnich.



Ryc. 6. Zmiany zasięgu przestrzennego oddziaływania różnych typów miast w Polsce w okresie transformacji

Fig. 6. Changes in the range of spatial influence of different types of Polish cities during the system transformation process

Źródło: opracowanie własne.

Literatura

- Bromek K., 1948, *Przejazdy koleją do pracy i nauki w Krakowie*, Archiwum Zakładu GLOiR, IGiGP UJ, Kraków (maszynopis).
- Champion A.G., 2001, *Urbanization, Suburbanization, Counterurbanization and Reurbanization*, [w:] R. Paddison (red.), *Handbook of Urban Studies*, Sage, London-Thousand Oaks-New Delhi, 143-161.
- Champion A.G., Atkins D.J., 1996, *The Counterurbanization Cascade: An Analysis of the 1991 Census Special Migration Statistics for Great Britain*, Seminar Paper 66, Department of Geography, University of Newcastle upon Tyne.

- Ciołkosz E., 2002, *Chełmek – ośrodek lokalny na pograniczu Śląska i Małopolski*, Archiwum IGiGP UJ, Kraków.
- Długosz Z., Zborowski A., 1995, *Chances in the Influence Zone in an Urban Region in the Process of Social and Economic Transformation: Bielsko-Biała, Socio-Economic Transformation of Old Urban and Industrial Agglomeration in Poland Against the Background of other East-Central European Countries*, *Studia i Materiały*, 3, UŁ, Łódź, 16–20.
- Grzeszczak J., 1996, *Tendencje kontrurbanizacyjne w krajach Europy Zachodniej*, *Prace Geograficzne*, 167, IGiPZ PAN, Wyd. Continuo, Wrocław.
- Gocał T., Rakowski W., 1995, *Delimitacja regionów i subregionów migracyjnych w zakresie dojazdów do pracy*, *Monografie i Opracowania*, 332, Inst. Statystyki i Demografii, SGPiS, Warszawa.
- Kuczyńska K., 2003, *Dojazdy do pracy osób zatrudnionych na terenie Olkusza*, Archiwum IGiGP UJ, Kraków.
- Maik W., 1985, *Charakterystyka strefy podmiejskiej w kategoriach funkcjonalnych*, [w:] *Pojęcia i metody badań strefy podmiejskiej*, *Acta Universitatis Lodziensis, Folia Geographica*, 5.
- Soja M., Zborowski A., 1999, *Funkcjonowanie lokalnego rynku pracy w gminie Krzeszowice*, *Folia Geographica, Series Geographica-Oeconomica*, 29–30, Wrocław–Warszwa–Kraków, 77–90.
- Zborowski A., 2002, *Commuting in Southern Poland in the Period of System Transformations*, *Biuletyn Geograficzny*, 1, 133–144.
- Zborowski A., 2005a, *Jak daleko polskiej urbanizacji do Europy?*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Współczesne procesy urbanizacji i ich skutki*, XVIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Katedra Geografii Miast i Turyzmu UŁ, Łódź, 57–74.
- Zborowski A., 2005b, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*, IGiGP UJ, Kraków.
- Zborowski A., 2007a, *Evolution of the range of influence of Polish cities and small towns in the period of the systemic transformation*, Conference: Towards a polycentric Europe, Enhancing the role of small and medium sized cities, INTERREG III B, CADSES, RePUS, Praha, mimeo.
- Zborowski A., 2007b, *Reterytorializacja migracji w układzie regionalnym i lokalnym w Polsce południowo-wschodniej*, [w:] P. Brezdeń, S. Grykień (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, t. IX, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, 371–382.
- Zborowski A., Raźniak P., Zębik G., 2007, *Residential suburban development in Poland – research approaches and process evaluation*, 2nd International Urban Geographies of Post – communist States workshop: „Similarity and difference in post – communist urban change”, Stockholm, mimeo.
- Zelinsky W., 1971, *The Hypothesis of the Mobility Transition*, *Geographical Review*, 61, 219–249.

Andrzej Zborowski

**Changes in impact zones of cities in Poland
during the recent system transformation process
– based on the example of commuting to work**

Summary

The purpose of this work is to show changes in the impact that cities have had on their surroundings at the turn of the 21st century in Poland. The work analyzes changes in employment and commuting dynamics. These changes have not been unambiguous both in terms of job dynamics and the spatial impact of cities. The number of people working in old industrial centers declined during the recent system transformation process and commuter zones shrunk accordingly. This effect became particularly pronounced in old mono-functional industrial cities (Tab. 3). Large metropolitan centers such as Krakow also experienced a temporary decline in the number of jobs, however, employment eventually did rise again, which stabilized the “migration basin” of the city (Figs. 1, 2). Dynamic growth in employment has been observed in small service-manufacturing centers in the rural-urban fringe zone which has led to an expansion of their spatial zone of impact. Suburban counties near Poznan, Warsaw, Wroclaw, and Krakow are good examples of this effect (Tab. 4).

