

# PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

# RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 367

## **Gospodarka przestrzenna Aktualne aspekty polityki społeczno-gospodarczej i przestrzennej**

Redaktorzy naukowci

Jacek Potocki

Jerzy Ładysz



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
Wrocław 2014

Redakcja wydawnicza: Justyna Mroczkowska

Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz

Korekta: Barbara Cibis

Łamanie: Agata Wiszniowska

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

[www.ibuk.pl](http://www.ibuk.pl), [www.ebscohost.com](http://www.ebscohost.com),

w Dolnośląskiej Bibliotece Cyfrowej [www.dbc.wroc.pl](http://www.dbc.wroc.pl),

The Central and Eastern European Online Library [www.ceeol.com](http://www.ceeol.com),

a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon

[http://kangur.uek.krakow.pl/bazy\\_ae/bazekon/nowy/index.php](http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php)

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się

na stronie internetowej Wydawnictwa

[www.wydawnictwo.ue.wroc.pl](http://www.wydawnictwo.ue.wroc.pl)

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie

wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

Wrocław 2014

**ISSN 1899-3192**

**ISBN 978-83-7695-474-5**

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk i oprawa:

EXPOL, P. Rybiński, J. Dąbek, sp.j.

ul. Brzeska 4, 87-800 Włocławek

## Spis treści

<b>Wstęp</b> .....	11
<b>Franciszek Adamczuk:</b> Tritia – nowa forma i instytucja integracji europejskiej.....	13
<b>Bartosz Bartosiewicz, Iwona Pielesiak:</b> Dzienna mobilność mieszkańców małych miast Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.....	21
<b>Magdalena Belof:</b> Wyzwania planowania przestrzennego na poziomie regionalnym .....	30
<b>Piotr Chmiel, Leszek Stanek:</b> Efektywność ekonomiczna realizacji dróg dla zabudowy mieszkaniowej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego .....	38
<b>Joanna Cymerman:</b> Uwarunkowania przekształceń struktury własnościowej gruntów na Pomorzu Środkowym w latach 2000–2012.....	50
<b>Łukasz Damurski:</b> Uczestnicy procesu podejmowania decyzji przestrzennych na szczeblu lokalnym. Teoria i praktyka.....	59
<b>Eleonora Gonda-Soroczyńska:</b> Wielofunkcyjność czy jednofunkcyjność? Uzdrowiska w obliczu przemian przestrzennych .....	68
<b>Piotr Gryszel, Daria Elżbieta Jaremen, Andrzej Rapacz:</b> Fundusze unijne czynnikiem kształtującym funkcję turystyczną w wybranych gminach regionu jeleniogórskiego.....	76
<b>Piotr Hajduga:</b> Specjalne strefy ekonomiczne w Polsce a kształtowanie kapitału ludzkiego.....	90
<b>Piotr Idczak, Karol Mrozik:</b> Ocena efektywności kosztowej rozwiązań kształtujących retencję zlewni rzecznej jako sposobu ograniczania zagrożenia powodziowego .....	102
<b>Marian Kachniarz:</b> Prymusi i maruderzy – aktywność inwestycyjna gmin dolnośląskich .....	112
<b>Anna Katola:</b> Znaczenie równości płci dla długookresowego wzrostu gospodarczego.....	119
<b>Olgierd Kempa, Jan Kazak:</b> Przekształcenia funkcjonalno-przestrzenne a podatki od nieruchomości.....	128
<b>Lidia Klos:</b> Zanieczyszczenia obszarowe na terenach wiejskich województwa zachodniopomorskiego .....	136
<b>Piotr Krajewski:</b> Problemy planistyczne na terenach parków krajobrazowych w sąsiedztwie Wrocławia na przykładzie Ślęzańskiego Parku Krajobrazowego.....	147

<b>Natalia Krawczyszyn:</b> Kierunki polityki turystycznej w euroregionach polsko-czeskich – unifikacja czy dywersyfikacja produktu turystycznego po granicza? .....	155
<b>Barbara Kryk:</b> Projekt modelu wsparcia na rynku pracy młodzieży zagrożonej wykluczeniem społecznym .....	163
<b>Marta Kusterka-Jefmańska:</b> Jakość życia a jakość usług publicznych w praktyce badań na poziomie lokalnym .....	170
<b>Grażyna Leśniewska:</b> Wpływ rodziny na kształtowanie postawy obywatelskiej społeczeństwa .....	178
<b>Jerzy Ładysz:</b> Kierunki rozwoju zielonej infrastruktury we wrocławskim obszarze funkcjonalnym .....	186
<b>Urszula Markowska-Przybyła:</b> Zastosowanie ekonomii eksperymentalnej do pomiaru kapitału społecznego .....	196
<b>Barbara Mastalska-Cetera, Beata Warczewska:</b> Realizacja wybranych programów wspierających rolnictwo w Parku Krajobrazowym „Dolina Baryczy” .....	204
<b>Piotr Mijał:</b> Aspekty prawne konkurencyjności specjalnych stref ekonomicznych .....	214
<b>Katarzyna Milewska-Osiecka:</b> Nowe budownictwo mieszkaniowe w świetle polityki funkcjonalno-przestrzennej strefy podmiejskiej Łodzi .....	223
<b>Agnieszka Ogrodowczyk:</b> Polityka mieszkaniowa a współczesne przekształcenia obszarów śródmiejskich – przykład Łodzi .....	232
<b>Jan Polski:</b> Ekologiczne, społeczne i ekonomiczne aspekty ładu przestrzennego w regionie .....	240
<b>Katarzyna Przybyła, Eleonora Gonda-Soroczyńska:</b> Poziom rozwoju infrastruktury społecznej we Wrocławiu .....	248
<b>Zbigniew Przybyła:</b> Rozwój zrównoważony jako koncepcja dynamiczna kształtowania przestrzeni gospodarczej .....	256
<b>Adam Przybyłowski:</b> Stan infrastruktury transportu drogowego w Polsce z uwzględnieniem aspektów bezpieczeństwa .....	261
<b>David Ramsey:</b> Ocena atrakcyjności osiedli we Wrocławiu .....	272
<b>Janusz Rosiek:</b> Wpływ implementacji pakietu klimatyczno-energetycznego (PKE) Unii Europejskiej na równoważenie rozwoju społeczno-gospodarczego krajów członkowskich ugrupowania .....	281
<b>Anna Skorwider-Namiołko, Jarosław Skorwider-Namiołko:</b> Gospodarka odpadami jako element zarządzania strategicznego w jednostkach samorządu terytorialnego .....	292
<b>Beata Skubiak:</b> Polityka regionalna wobec zmian demograficznych .....	301
<b>Małgorzata Sosińska-Wit, Karolina Gałązka:</b> Kapitał społeczny jako czynnik wspierający innowacyjność małych przedsiębiorstw na przykładzie województwa lubelskiego .....	310

<b>Agnieszka Stacherzak:</b> Typologia funkcjonalna gmin Dolnego Śląska a Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020.....	322
<b>Izabela Szamrej-Baran, Paweł Baran:</b> Subiektywne i obiektywne mierniki ubóstwa energetycznego .....	332
<b>Maciej Szarejko, Jerzy Ładysz:</b> Podstawy ekonomiczne kształtowania i racjonalnego wykorzystania miejskiego systemu zielonej infrastruktury .....	340
<b>Katarzyna Tarnawska:</b> Analiza determinant rozwoju regionalnego w świetle ewolucyjnej geografii ekonomicznej .....	350
<b>Alina Walenia:</b> Polityka spójności Unii Europejskiej a zmiany systemowe w zarządzaniu finansami publicznymi.....	359
<b>Beata Warczewska, Barbara Mastalska-Cetera:</b> Strategie rozwoju gmin mających obszary o szczególnych wartościach przyrodniczych a model zrównoważonego rozwoju .....	370
<b>Marcelina Zapotoczna:</b> Taksonomiczna analiza przestrzennego zróżnicowania potrzeb mieszkaniowych w Polsce .....	378
<b>Adam Zydroń, Piotr Szczepański, Sebastian Gawel:</b> Ograniczenia i możliwości zwiększania lesistości w aglomeracji poznańskiej na przykładzie gminy Rokietnica.....	387
<b>Adam Zydroń, Piotr Szczepański, Piotr Walkowski:</b> Analiza zmian cen transakcyjnych gruntów niezabudowanych w gminie Września w latach 2002–2009 .....	394

## Summaries

<b>Franciszek Adamczuk:</b> Tritia – a new form and institution of European integration .....	20
<b>Bartosz Bartosiewicz, Iwona Pielesiak:</b> Daily mobility of small town's inhabitants in Łódź Metropolitan Area .....	29
<b>Magdalena Belof:</b> Challenges of regional spatial planning.....	37
<b>Piotr Chmiel, Leszek Stanek:</b> Economic efficiency of building the roads for the residential areas in the local spatial management plans .....	48
<b>Joanna Cymerman:</b> Conditions of changes in the structure of land ownership in Central Pomerania in the years 2000–2012 .....	58
<b>Łukasz Damurski:</b> Stakeholders of the spatial decision-making process on a local level. Theory and practice .....	67
<b>Eleonora Gonda-Soroczyńska:</b> Polyfunctionality or monofunctionality of spas in the face of spatial transformations? .....	75
<b>Piotr Gryszel, Daria Elżbieta Jaremen, Andrzej Rapacz:</b> EU funds as the tourist function raising factor in the selected tourist communes of Jelenia Góra region .....	88

<b>Piotr Hajduga:</b> Special economic zones in Poland and the formation of human capital.....	101
<b>Piotr Idczak, Karol Mrozik:</b> Cost-effectiveness evaluation of solutions shaping river basin retention as a method of flood risk reduction.....	111
<b>Marian Kachniarz:</b> Top leaders and stragglers – investment activity of Lower Silesia communities.....	118
<b>Anna Katola:</b> The importance of gender equality for long-term growth.....	127
<b>Olgierd Kempa, Jan Kazak:</b> Functional and spatial transformation and the real estate taxes.....	135
<b>Lidia Kłos:</b> Territorial pollution in rural areas of the West Pomeranian Voivodeship.....	146
<b>Piotr Krajewski:</b> Planning problems in the areas of landscape parks near Wrocław on the example of Ślęzański Landscape Park.....	154
<b>Natalia Krawczynszyn:</b> Trends of tourism policy in Polish-Czech euroregions – unification or diversification of border tourist product?.....	162
<b>Barbara Kryk:</b> Draft model of support in the labor market of young people at risk of social exclusion.....	169
<b>Marta Kusterka-Jefmańska:</b> Quality of life vs. quality of public services in practice of research at the local level.....	177
<b>Grażyna Leśniewska:</b> Family influence on the attitudes of citizens society..	185
<b>Jerzy Ładysz:</b> Directions of development of green infrastructure in the Wrocław functional area.....	195
<b>Urszula Markowska-Przybyła:</b> Application of experimental economics for measuring of social capital.....	203
<b>Barbara Mastalska-Cetera, Beata Warczewska:</b> Implementation of selected programs supporting agriculture in the Landscape Park “Barycz Valley”.....	213
<b>Piotr Mijał:</b> Legal aspects of competitiveness of Special Economic Zones ...	222
<b>Katarzyna Milewska-Osiecka:</b> New housing construction within the spatial policy for suburban zone of Łódź.....	231
<b>Agnieszka Ogrodowczyk:</b> Housing policy and contemporary changes of the inner city – example of Łódź.....	239
<b>Jan Polski:</b> Ecological, public and economic aspects of the spatial order in the region.....	247
<b>Katarzyna Przybyła, Eleonora Gonda-Soroczyńska:</b> Level of social infrastructure development in Wrocław.....	255
<b>Zbigniew Przybyła:</b> Sustainable development as a dynamic idea of shaping the economic space.....	260
<b>Adam Przybyłowski:</b> Road transport infrastructure development in Poland with special emphasis on safety issues.....	271
<b>David Ramsey:</b> Assessment of districts attractiveness in Wrocław.....	280

<b>Janusz Rosiek:</b> Impact of the implementation of the EU Climate and Energy Package (EU CEP) on socio-economic development of selected EU countries .....	291
<b>Anna Skorwider-Namiołko, Jarosław Skorwider-Namiołko:</b> Waste management as a part of the strategic management in local self-government units .....	300
<b>Beata Skubiak:</b> Regional policy in the face of demographic changes .....	309
<b>Małgorzata Sosińska-Wit, Karolina Gałązka:</b> Social capital as a factor supporting innovative small businesses on the example of the Lublin Voivodeship .....	321
<b>Agnieszka Stacherzak:</b> Functional typology of Lower Silesia municipalities and “Development strategy of Lower Silesia Voivodeship 2020” .....	331
<b>Izabela Szamrej-Baran, Paweł Baran:</b> Subjective and objective measures of fuel poverty .....	339
<b>Maciej Szarejko, Jerzy Ładysz:</b> Economic principles of development and rational use of urban green infrastructure system .....	349
<b>Katarzyna Tarnawska:</b> Theoretical analysis of regional development determinants in the light of evolutionary economic geography .....	358
<b>Alina Walenia:</b> EU cohesion policy vs. system changes in public finance management .....	369
<b>Beata Warczewska, Barbara Mastalska-Cetera:</b> The development strategies of communes, which are areas of special natural values with regard to the sustainable development model .....	377
<b>Marcelina Zapotoczna:</b> Taxonomic analysis of spatial differentiation of housing needs in Poland .....	386
<b>Adam Zydróż, Piotr Szczepański, Sebastian Gawel:</b> Limitation and possibilities of forestation growth in the Poznań agglomeration on the example of the Rokietnica commune .....	393
<b>Adam Zydróż, Piotr Szczepański, Piotr Walkowski:</b> Transaction prices changes analysis of undeveloped properties in the municipality of Września in the years 2002–2009 .....	400

**Bartosz Bartosiewicz, Iwona Pielesiak**

Uniwersytet Łódzki

---

## DZIENNA MOBILNOŚĆ MIESZKAŃCÓW MAŁYCH MIAST ŁÓDZKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

---

**Streszczenie:** Dzienna mobilność odgrywa istotną rolę w budowaniu relacji przestrzennych, w szczególności w obrębie obszarów silnie zurbanizowanych. Złożoność tych związków stała się przesłanką dla przeprowadzenia badań na temat relacji małe miasto-metropolia na przykładzie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Ich celem była identyfikacja kierunków i pomiar skali powiązań wynikających z dojazdów do pracy oraz miejsc nauki, definiowanych jako dzienna mobilność. Badania opierały się na ankietowaniu gospodarstw domowych metodą ustalonej ścieżki. Ankietę przeprowadzono w 10 małych miastach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w latach 2010-2013. Objęła ona łącznie ponad 3,6 tys. gospodarstw domowych i 12 tys. mieszkańców, co stanowi blisko 10% ogólnej populacji badanych ośrodków miejskich.

**Słowa kluczowe:** dzienna mobilność, małe miasta, obszar metropolitalny, powiązania, Łódź.

DOI: 10.15611/pn.2014.367.02

### 1. Wstęp

Według *Słownika języka polskiego*<sup>1</sup> mobilność to inaczej „ruchliwość, zdolność do zmiany miejsca, a także elastyczność – umiejętność dostosowania się do pracy w różnych miejscach i sytuacjach”. Podobnie mobilność definiowana jest w literaturze przedmiotu.

W badaniach z zakresu transportu pojęcie to utożsamiane jest z ruchliwością, pokonywaniem odległości z wykorzystaniem różnych środków komunikacji<sup>2</sup>. Z kolei w analizach rynków pracy i badaniach nad związanymi z nimi procesami migracyjnymi mobilność oznacza najczęściej gotowość do przemieszczania się celem poprawy swojej sytuacji ekonomicznej, rozumiana jest jako stała migracja, najczęściej

---

<sup>1</sup> *Słownik języka polskiego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.

<sup>2</sup> T. Komornicki, *Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji*, Prace Geograficzne nr 227, IGiZP PAN, Warszawa 2011.



zarobkowa, związana jednocześnie ze zmianą miejsca zamieszkania<sup>3</sup>. Definicja ta nie uwzględnia jednakże codziennego przemieszczenia się ludności – do pracy czy miejsca nauki – poza miejscowość, w której zamieszkuje. Najczęściej zjawisko to określa się jako dojazdy czy codzienne migracje wahadłowe, ale przecież ten swoisty rodzaj ruchliwości to także mobilność. Na takie miano zasługuje ono w szczególności współcześnie, kiedy konieczność codziennego pokonywania nawet większych odległości nie skutkuje bezwzględną potrzebą przeprowadzki. Można w takim wypadku, rozumując za V. Kaufmanem<sup>4</sup>, ten rodzaj mobilności traktować jako tzw. dzienną mobilność (*daily mobility*), w pojęciu której zawiera się ogół codziennych i powtarzających się przemieszczeń ludności związanych z dojazdem do miejsca pracy czy nauki poza miejsce swojego zamieszkania.

Dzienna mobilność odgrywa istotną rolę w budowaniu relacji przestrzennych, w szczególności na obszarach silnie zurbanizowanych, w otoczeniu dużych miast, które generują silne powiązania ze swoim otoczeniem – zapleczem metropolitalnym.

Złożoność tych związków, a także ich waga, uwzględniana przy podejmowaniu różnorodnych decyzji z zakresu planowania i polityki przestrzennej, skłoniły autorów do zainicjowania badań powiązań przestrzennych relacji małe miasto–metropolia. Badania te objęły Łódzki Obszar Metropolitalny i były realizowane w latach 2010–2013. Najważniejszą część projektu, którego wyniki uwzględniono w artykule, stanowiła identyfikacja kierunków i ocena skali powiązań wytworzonych na podstawie dojazdów do pracy oraz placówek edukacyjnych, czyli dziennej mobilności mieszkańców małych miast.

Częstkowe wyniki projektu badawczego były dotychczas publikowane dwukrotnie<sup>5</sup>. W obu przypadkach skoncentrowano się na analizie dziennej mobilności mieszkańców w poszczególnych małych miastach ŁOM i wskazaniu różnic występujących w obrębie badanego zbioru. Prezentowany artykuł stanowi podsumowanie czteroletnich badań autorów, a jego głównym celem jest analiza skali i zasięgu dziennej mobilności mieszkańców małego miasta w obszarze metropolitalnym (z pominięciem charakterystyki wewnętrznego zróżnicowania badanego zbioru) oraz wykazanie podstawowych cech relacji przestrzennych zaobserwowanych pomiędzy małym miastem a jego otoczeniem, w tym w szczególności w odniesieniu do miasta centralnego (metropolii).

---

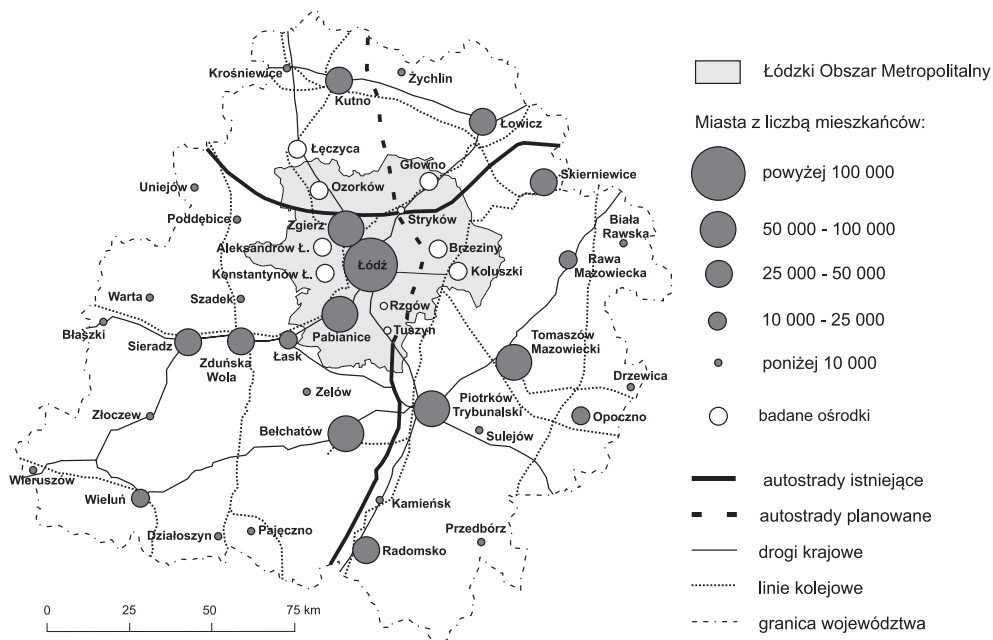
<sup>3</sup> Ł. Zwoliński, *Mobilność przestrzenna i społeczno-zawodowa ludności wiejskiej w latach 2000–2005*, IERiGŻ PIB, Warszawa 2006.

<sup>4</sup> V. Kaufmann, *Re Thinking Mobility*, Ashgate, Aldershot 2005.

<sup>5</sup> B. Bartosiewicz, I. Pielesiak, *Relacje małe miasto-metropolia w świetle powiązań przestrzennych*, [w:] *Zarządzanie miastem. Studium ekonomiczne i organizacyjne*, red. M. Nowak, T. Skotarczak, CeDeWu, Warszawa 2010 oraz B. Bartosiewicz, *Powiązania małych miast z metropolią w świetle dojazdów do placówek usługowych – przykład Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*, [w:] K. Heffner, A. Halama (red.), *Ewolucja funkcji małych miast w Polsce*, Studia Ekonomiczne, Zeszyty Naukowe Wydziałowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, nr 92, Katowice 2012, s. 50–62.

## 2. Metodologia i wyniki badań

Badaniu poddano 10 małych miast<sup>6</sup> położonych w obrębie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego<sup>7</sup>: Aleksandrów Łódzki, Brzeziny, Głowno, Koluszki, Konstantynów Łódzki, Ozorków, Rzgów, Stryków, Tuszyn oraz Łęczycę, zlokalizowanych w jego bliskim sąsiedztwie (por. rys. 1).



**Rys. 1.** Miasta Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na tle sieci osadniczej i transportowej województwa łódzkiego w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: I. Pielesiak, *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w świetle powiązań infrastrukturalnych*, praca doktorska, Wydział Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2012, s. 60, rys. 5.

Choć celem artykułu nie jest charakterystyka Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, należy podkreślić, że obok Łodzi oraz dwóch miast średniej wielkości:

<sup>6</sup> Jako małe miasto przyjęto definiować ośrodek posiadający prawa miejskie i liczbę mieszkańców nie większą niż 25 tys. osób.

<sup>7</sup> Łódzki Obszar Metropolitalny jest definiowany najczęściej jako teren obejmujący Łódź oraz cztery otaczające ją powiaty ziemskie: brzeziński, łódzki wschodni, pabianicki oraz zgierski (B. Bartosiewicz, T. Marszał, I. Pielesiak (red.), *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*, Studia KPZK PAN, T. CXLVII, Warszawa 2012), choć w aktualizacji Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego z 2010 r. do jednostki tej włączono także gminy Łask, Zduńska Wola oraz Wodzierady.

Pabianic i Zgierza, małe miasta stanowią bardzo ważne ogniwo subregionalnego systemu osadniczego. Łączna liczba ich mieszkańców to 130 tys., co stanowi 10% populacji ŁOM, a nie uwzględniając Łodzi – ponad 30%. Badany zbiór cechuje się dużym zróżnicowaniem, obejmując ośrodki o liczbie mieszkańców oscylującej wokół 20 tys. (Aleksandrów Ł., Ozorków), a także miasteczka, których liczba mieszkańców wynosi ok. 3 tys. (Stryków, Rzgów). Dwa z nich pełnią funkcję siedziby powiatu (Łęczycza oraz Brzeziny). Oblicze gospodarcze małych miast jest oczywiście zdeterminowane bliskością Łodzi, jednak nie pełnią one jedynie roli „sypialni” dla dużego miasta. Większość z nich to ośrodki posiadające wyraźnie wykształconą dominującą funkcję. Przykładowo Rzgów i Tuszyń są jednostkami o wiodącej funkcji handlowej (rozpoznawalnymi w całym kraju), a Stryków, dzięki swojemu położeniu na skrzyżowaniu autostrad A1 i A2, aspiruje do roli największego centrum logistycznego w Polsce<sup>8</sup>.

Badania na terenie analizowanych małych miast polegały na przeprowadzeniu ankiety składającej się z trzech części. Dwie pierwsze części zawierały pytania dotyczące m.in. dojazdów do pracy oraz miejsc nauki i były skierowane do wszystkich członków ankietowanego gospodarstwa domowego. W części trzeciej znalazły się pytania związane z oceną dostępności sektora usług w mieście zamieszkania oraz kierunków dojazdów do usług. Była ona adresowana tylko do respondenta, z którym bezpośrednio przeprowadzono wywiad.

Dla dwóch małych miast (Głowna oraz Ozorkowa) wylosowano (na zlecenie) próbę badawczą z rejestru TERYT, obejmującą bazę adresów, a następnie zlecono wyspecjalizowanej firmie przeprowadzenie reprezentatywnej liczby wywiadów. Badania w pozostałych ośrodkach zostały zrealizowane w ramach praktyk terenowych dla studentów studiów licencjackich kierunku Gospodarka Przestrzenna Wydziału Nauk Geograficznych UŁ. Procedura badawcza polegała w tym przypadku na podziale małego miasta na sektory, z których każdy zawierał porównywalną liczbę mieszkań. Studenci metodą ustalonej ścieżki (*random route*) przeprowadzali wywiad w co 3–5 mieszkaniu (w zależności od wielkości miasta). Ze względu na niedoskonałość tego rodzaju doboru liczba przeprowadzonych ankiet w tych miastach była dużo wyższa od zwyczajowej próby reprezentatywnej.

Łącznie w trakcie czteroletnich badań przeprowadzono ankiety w ponad 3,6 tys. gospodarstw domowych. Uzyskano w ten sposób informacje na temat dojazdów do pracy i placówek oświatowych od 12 tys. mieszkańców małych miast Łódzkiego

---

<sup>8</sup> Por.: B. Bartosiewicz, I. Pielesiak, *Funkcja komunikacyjna małych miast w regionie łódzkim*, [w:] *Funkcja usługowa małych miast*, red. T. Marszał, UŁ, Łódź 2009 oraz B. Bartosiewicz, S. Wiśniewski, *Przemiany małego miasta i jego otoczenia a rozwój centrów logistycznych – przykład miasta i gminy Strykowa*, [w:] B. Bartosiewicz, T. Marszał (red.), *Przemiany przestrzeni i potencjału małych miast w wybranych regionach Polski z perspektywy 20 lat transformacji*, Wydawnictwo UŁ, Łódź 2011, s. 93–118.

Obszaru Metropolitalnego, a więc łącznie blisko 10% ich populacji. Około 67% badanej zbiorowości tworzyły osoby w wieku produkcyjnym, z czego 9% to bezrobotni, a 4% – osoby studiujące. Relatywnie niewielki odsetek stanowiły osoby w wieku poprodukcyjnym (12%).

Przebadane gospodarstwa domowe zajmowały przede wszystkim mieszkania w zabudowie blokowej (36%) bądź w zabudowie jednorodzinnej wzniesionej przed 1990 r. (34%). Zdecydowana większość analizowanych gospodarstw domowych (78%) funkcjonowała na terenie danego małego miasta dłużej niż 25 lat (por. tab. 1).

Spśród badanych, którzy przeprowadzili się do badanego ośrodka po 1990 r., blisko połowę stanowiły osoby pochodzące z Łodzi.

**Tabela 1.** Wybrane cechy badanej zbiorowości

Struktura wieku ekonomicznego respondentów	przedprodukcyjny	20,2%
	produkcyjny	67,0%
	poprodukcyjny	12,8%
Miejsce zamieszkania	zabudowa blokowa	36,2%
	budynek jednorodzinny	54,2%
Udział gospodarstw domowych funkcjonujących w małym mieście dłużej niż 20 lat		78,6%
Udział gospodarstw domowych przeniesionych do małego miasta z Łodzi w grupie ogółu migrujących gospodarstw w ostatnich 20 latach		42,8%

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

W grupie pozostałych kierunków migracji znalazły się obszary wiejskie położone w najbliższym otoczeniu małego miasta. Rzadkością był napływ z terenów leżących poza obszarem metropolitalnym Łodzi.

Respondenci jako przyczynę przeprowadzki wskazywali przede wszystkim chęć wyprowadzenia się z dużego miasta związaną z zakupem mieszkania bądź budową własnego domu (w przypadku migrantów z Łodzi). Dla 10% badanych przyczyną migracji było podjęcie pracy. Znaczącą grupę stanowiły również powody rodzinne, w szczególności związane z zawarciem związku małżeńskiego.

W przypadku 50% gospodarstw domowych zanotowano codziennie dojazdy do pracy bądź miejsca nauki poza granice małego miasta. Interesujący jest fakt, iż wartość ta jest zbliżona w większości badanych ośrodków, wahając się w granicach 40–60% (por. tab. 2). W odniesieniu do całego badanego zbioru dojeżdżający stanowili ponad 20% mieszkańców.

**Tabela 2.** Wybrane mierniki i wskaźniki charakteryzujące małe miasta Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Małe miasto	Status administracyjny ośrodka	Liczba mieszkańców	Odległość od centrum Łodzi (km)	Średni czas dojazdu do centrum Łodzi poza godzinami szczytu (min.)	Udział dojeżdżających do Łodzi w grupie dojeżdżających do Łodzi w grupie wszystkich dojeżdżających poza miejscowość zamieszkania (%)	Udział dojeżdżających do Łodzi w grupie wszystkich dojeżdżających poza miejscowość zamieszkania (%)
Aleksandrów Łódzki	gminny	21 184	14	30	11,3	47,7
Brzeziny	powiatowy	12 587	24	40	24,7	81,1
Łęczyca	powiatowy	15 212	38	50	20,7	35,4
Rzgów	gminny	3 437	14	25	31,6	91,3
Głowno	gminny	14 966	30	45	25,2	58,5
Ozorków	gminny	20 286	26	40	22,7	38,0
Konstantynów	gminny	17 757	11	20	24,5	86,8
Tuszyn	gminny	7 306	20	30	25,6	73,8
Stryków	gminny	3 552	21	30	21,5	69,0
Koluszki	gminny	13 542	30	40	21,2	70,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych, danych GUS BDL 2013 oraz Google Traffic.

Statystycznie z jednego gospodarstwa domowego dojeżdżały poza małe miasto jedna bądź dwie osoby. Docelowym miejscem tych przepływów była przede wszystkim Łódź. Wśród innych kierunków największym udziałem odznaczało się najbliższe, wiejskie otoczenie badanej jednostki. Dużo rzadziej notuje się dojazdy do innych niż Łódź miast obszaru metropolitalnego. Niewielki odsetek stanowiły również dojazdy poza obszar metropolitalny (głównie do ośrodków zurbanizowanych i wiejskich z najbliższego otoczenia) – ich udział nie przekroczył kilku procent.

Głównym bodźcem dla codziennych dojazdów mieszkańców małych miast była praca, a w dalszej kolejności studia (por. tab. 3). Nie jest to sytuacja zaskakująca, jednak wart podkreślenia jest marginalny udział dojazdów do szkół szczebla podstawowego, przedszkoli czy żłobków – łącznie niespełna 5%. Przyczyną tego stanu rzeczy, obok wysokiej dostępności do tego rodzaju usług na terenie badanych miast (poza żłobkami), jest rejonizacja, która utrudnia posłanie dziecka do publicznej placówki poza wyznaczonym rejonem. Z punktu widzenia dojeżdżających do pracy

rodziców kwestia ta stanowiła często istotną niedogodność. Stąd też korzystnym byłoby usprawnienie polityki w zakresie międzygminnych dojazdów do szkół szczebla podstawowego, przynajmniej w obrębie obszarów metropolitalnych, cechujących się wzmożoną dzienną mobilnością. Byłoby to niewątpliwie ułatwienie dla rodziców, mogące jednocześnie przyczynić się do ograniczenia porannych szczytów komunikacyjnych poprzez rozłożenie w czasie natężenia ruchu. Jest to o tyle istotne, że dominującym środkiem transportu w codziennych dojazdach był w badanej grupie własny samochód. Ten sposób podróżowania zadeklarowała aż połowa respondentów z małych miast.

**Tabela 3.** Wybrane mierniki dziennej mobilności mieszkańców małych miast Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Udział mieszkańców dojeżdżających do pracy poza małe miasto (w tym do Łodzi)		22% (60%)
Cel dojazdów	praca	67,4%
	studia	12,6%
	szkoła podstawowa i średnia	18,6%
Rodzaj środka transportu	samochód	52,9%
	lokalny transport zbiorowy	18,4%
	komunikacja PKS	12,8%

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Niespełna 40% badanych wskazało transport publiczny jako podstawowy środek komunikacji, a np. rower wymieniło tylko 7 respondentów. Warte podkreślenia jest również to, że respondenci często wskazywali dwa środki komunikacji. W tym przypadku zawsze na drugim miejscu deklarowano samochód, uzależniając wybór od panujących warunków pogodowych, co pokazuje, że znaczenie własnego samochodu jest w rzeczywistości przynajmniej o kilka procent wyższe. Wyniki te są wielkim wyzwaniem dla podmiotów odpowiadających za politykę transportową.

### 3. Podsumowanie

Powiązania małego miasta z obszarem metropolitalnym mają wieloraki charakter, zaś ich siła jest wypadkową odległości między nimi oraz ich wielkości. Geograficzna bliskość skutkuje relacjami o charakterze administracyjnym – miasta leżące w niewielkiej odległości często wchodzą w skład jednego powiatu. Poza kwestiami związanymi z funkcjonowaniem samorządu terytorialnego oraz różnorodnych organów rządowych, najważniejszą rolę odgrywają powiązania wynikające z przemieszczeń osób, czyli dzienna mobilność mieszkańców.

Otrzymane w toku badań wyniki odzwierciedlają złożoność występujących relacji przestrzennych w obszarze metropolitalnym. Potwierdzają przede wszystkim silne związki zachodzące pomiędzy miastem centralnym i jego otoczeniem.

Pewnym zaskoczeniem i najbardziej interesującym wnioskiem z przeprowadzonych badań jest jednakże relatywnie wysoki udział codziennych dojazdów z małych miast na obszary wiejskie, położone w najbliższym otoczeniu tego rodzaju jednostek. Bez dokładniejszych analiz trudno wskazać przyczyny tego zjawiska, choć najprawdopodobniej decydującą rolę odgrywają w tym przypadku względy finansowe oraz dostępność wolnych terenów. Trudno też oceniać to zjawisko z punktu widzenia organizacji przestrzeni, wymaga to dalszych studiów. Z jednej strony tereny miejskie tradycyjne wskazywane były i nadal są jako obszary koncentracji pozarolniczej działalności gospodarczej. Z drugiej strony jednakże tereny wiejskie w obszarach metropolitalnych zatraciły już w większości swój rolniczy charakter, stając się rezerwuarem wolnych terenów inwestycyjnych, nie tylko dla budownictwa mieszkaniowego.

## Literatura

- Bartosiewicz B., *Powiązania małych miast z metropolią w świetle dojazdów do placówek usługowych – przykład Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*, [w:] K. Heffner, A. Halama (red.), *Ewolucja funkcji małych miast w Polsce*, Studia Ekonomiczne, Zeszyty Naukowe Wydziałowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach nr 92, Katowice 2012.
- Bartosiewicz B., Pielesiak I., *Funkcja komunikacyjna małych miast w regionie łódzkim*, [w:] *Funkcja usługowa małych miast*, red. T. Marszał, UŁ, Łódź 2009.
- Bartosiewicz B., Pielesiak I., *Relacje małe miasto-metropolia w świetle powiazań przestrzennych*, [w:] *Zarządzanie miastem. Studium ekonomiczne i organizacyjne*, red. M. Nowak, T. Skotarczak, CeDeWu, Warszawa 2010.
- Bartosiewicz B., Pielesiak I., Marszał T. (red.), *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*, Studia KPZK PAN, T. CXLVII, Warszawa 2012.
- Bartosiewicz B., Wiśniewski S., *Przemiany małego miasta i jego otoczenia a rozwój centrów logistycznych – przykład miasta i gminy Strykowa*, [w:] B. Bartosiewicz, T. Marszał (red.), *Przemiany przestrzeni i potencjału małych miast w wybranych regionach Polski z perspektywy 20 lat transformacji*, Wydawnictwo UŁ, Łódź 2011.
- Kaufmann V., *Re Thinking mobility*, Ashgate, Aldershot 2005.
- Komornicki T., *Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji*, Prace Geograficzne, nr 227, IGiZP PAN, Warszawa 2011.
- Pielesiak I., *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w świetle powiazań infrastrukturalnych*, praca doktorska, Wydział Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2012.
- Słownik języka polskiego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego. Aktualizacja*, Zarząd Województwa Łódzkiego, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, Łódź 2010.
- Zwoliński Ł., *Mobilność przestrzenna i społeczno-zawodowa ludności wiejskiej w latach 2000–2005*, IERiGŻ PIB, Warszawa 2006.

## **DAILY MOBILITY OF SMALL TOWN'S INHABITANTS IN ŁÓDŹ METROPOLITAN AREA**

**Summary:** Daily mobility plays an important role in creating spatial relations, especially within highly urbanized areas. The complexity of those linkages became a reason for initiating a research project tackling spatial relations between small towns and the metropolis in case of Łódź Metropolitan Area. The project was aimed at the identification of spatial pattern and measuring the scale of linkages which are generated by people commuting to places of work and education (their daily mobility). The project assumed conducting a survey among the households which were chosen on the basis of random route method. The survey was conducted in 10 small towns of Łódź Metropolitan Area in 2010-2013. Over 3.6 thousand households and 12 thousand people were examined, which equals almost 10% of small towns' total population.

**Keywords:** daily mobility, small towns, metropolitan area, linkages, Łódź.