



Rafał Muster

Uniwersytet Śląski w Katowicach

Dojazdy do pracy mieszkańców Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii — próba analizy zjawiska

Abstract: The article describes the phenomenon of daily commutes to work occurring in the territory of Upper Silesian and Zagłębie Metropolis. The scale of this phenomenon is best illustrated by the fact that every day several hundred thousand of individuals cross the borders of their place of residence to commute to their work place.

This phenomenon has been described on the basis of data of the Main Statistic Office for the years 2006 and 2011 — thanks to this the dynamics of changes occurring in the layout of individual communes has been presented. The text lists the communes of the Metropolis which register positive and negative daily balance of commuters. The communes with clear dominance of those arriving rather than departing are Katowice and Gliwice, which are increasingly gaining the character of supralocal markets. The analysis of congestion of traffic of human resources in the territory of the Metropolis indicates very strong connections of individual communes in terms of commuting with distinctive domination of Katowice, which in 2011 witnessed over 122 thousand individuals arriving to work daily — they were mostly the inhabitants of other communes of the Silesia region. Other cities which attract particularly large numbers of commuters on a daily basis are Gliwice (28 000), Dąbrowa Górnicza (17 000), Sosnowiec (15 000) and Tychy (15 000). Taking into consideration the intensity of daily commuting of the inhabitants of the Metropolitan Union, we may undoubtedly prove the territorial integrity of this area — as a labour market of subregional character. The analysis of the phenomenon of the intensity of the daily commuting has an applicational dimension and it may be used in practice in the course of planning an extension or modernisation of the transport system network between the communes with the highest intensity of commuting.

Key words: labour market, the employed, pendulum migrations, Upper Silesian and Zagłębie Metropolis

Wstęp

Jednym z wyznaczników zasadności funkcjonowania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest spójność przestrzenna tego obszaru, a co się z tym wiąże — rynku pracy i wzajemne powiązania jego poszczególnych części składowych, w szczególności zaś dotyczących przepływu osób i towarów. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia — jako obszar — pod względem natężenia regularnych dojazdów do pracy wyraźnie wyróżnia się w skali kraju.

O intensywności codziennych przepływów osób do pracy na obszarze GZM świadczą dane statystyczne¹, wskazujące, że każdego dnia kilkaset tysięcy osób przekracza granice gminy, w której mieszka, w celu dojazdu do miejsca pracy. Strumienie powiązań gospodarczo-przestrzennych poszczególnych gmin mają odzwierciedlenie m.in. w natężeniu codziennych przepływów osób do pracy i są jednym ze wskaźników powiązań funkcjonalnych.

Zgodnie z danymi ostatniego Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z dziesięciu gmin województwa śląskiego o największej liczbie osób przyjeżdżających do pracy siedem należy do obszaru Związku Metropolitalnego (Katowice, Gliwice, Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec, Tychy, Chorzów i Zabrze). Możemy mówić o bardzo silnych powiązaniach poszczególnych gmin w zakresie przepływów ludności do pracy, z wyraźną dominacją Katowic, gdzie w 2011 roku codziennie przyjeżdżało do pracy ponad 122 tys. osób. W głównej mierze byli to mieszkańcy innych gmin województwa śląskiego. Inne miasta, do których dojeżdża do pracy szczególnie dużo osób, to Gliwice (28 tys.), Dąbrowa Górnicza (17 tys.), Sosnowiec (15 tys.) i Tychy (15 tys.) (por. *Dojazdy do pracy...*, 2015, s. 11—12; zob. też Kłoskowski i in., 2013, s. 144—145). Tak duża liczba przyjeżdżających do pracy do tych miast, które możemy nazwać ośrodkami węzłowymi, związana jest przede wszystkim z ich ponadlokalnym charakterem. Katowice to stolica województwa, w której funkcjonują nie tylko kluczowe dla regionu urzędy i instytucje, ale także liczne firmy. Z kolei w administracyjnych granicach Gliwic, Dąbrowy Górniczej, Sosnowca i Tychów znajdują się podstrefy Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Analiza zjawiska wahadłowego przemieszczania się zasobów ludzkich (kształcenie się, wykonywanie pracy) w ramach określonego obszaru ma zdecydowanie wymiar aplikacyjny. Praktyczna użyteczność wyników badań codziennych przepływów ludności może zostać wykorzystana nie tylko do modernizacji i rozbudowy układów komunikacyjnych i sieci dróg, ale także do usprawnienia systemu komunikacji (publicznej i niepublicznej), np. przez wprowadzenie wspólnego biletu obejmującego różnych przewoźników, aby przemieszczenia pasażerów odbywały się najsprawniej. W wahadłowych przepływach zasobów ludzkich codziennie

¹ Wyniki Narodowego Spisu Powszechnego za 2011 rok. Wśród tych osób są także ci, którzy do pracy do firm i instytucji funkcjonujących na obszarze GZM dojeżdżają z innych gmin, które nie tworzą GZM.

dojeżdżających do pracy szczególnego znaczenia nabiera odpowiednia sieć dróg i ich przepustowość, a także jakość i dostępność transportu publicznego i niepublicznego oraz koszty przejazdu. Szybszy i sprawniejszy transport ludzi i towarów to oszczędność czasu i pieniędzy, ale także mniejsze zanieczyszczenie środowiska. Dlatego modernizacja sieci dróg i systemu transportu zbiorowego — szczególnie na tych trasach, gdzie odnotowywane jest najwyższe natężenie codziennych dojazdów do pracy i szkół — powinna przybrać charakter działań o wymiarze strategicznym.

Biorąc pod uwagę intensywność codziennego przemieszczania się mieszkańców Związku Metropolitalnego do pracy, z całą pewnością możemy wykazać spójność terytorialną tego obszaru — jako rynku pracy o charakterze subregionalnym. Jednocześnie warto zwrócić uwagę, że w Polsce lokalne rynki pracy w statystyce publicznej utożsamia się wprawdzie z powiatami, to jednak nie powinno być nadużyciem definiowanie obszaru GZM także w kategoriach lokalnego rynku pracy. Otóż dokonując próby eksplikacji pojęcia „lokalny rynek pracy” możemy przywołać definicję Marka Góry i Urszuli Sztanderskiej, uznających, że jest to „obszar, w obrębie którego czas dojazdu do pracy jest na tyle krótki, że nie stanowi istotnej bariery zatrudnienia” (Góra, Sztanderska, 2006, s. 6). Inna definicja mówi o tym, że „lokalny rynek pracy jest jednym lub wyróżnionym zbiorem powiatów” (Mielich-Iwanek, 2004, s. 64). Z kolei przepisy szkolenia zawodowego „Job Training Partnership Act” określają lokalny rynek pracy jako ekonomicznie zintegrowany obszar geograficzny, w ramach którego zamieszkująca ludność może znaleźć zatrudnienie bądź je zmienić bez konieczności zmiany miejsca zamieszkania (Gołata, 2004).

Jak zauważa Wiesława Kozek: „Rynek pracy — w jego modelowej postaci — zakłada pełną mobilność siły roboczej, czyli gotowość ludzi do poszukiwania lepszej pracy” (2014, s. 179). Poziom mobilności przestrzennej zasobów pracy uzależniony jest od licznych czynników — związanych z motywacją jednostki, jej poziomem wykształcenia, wykonywanym zawodem, potrzebą osiągnięć czy wreszcie — z infrastrukturą komunikacyjną. Należy tu podkreślić, że czas przejazdu samochodem pomiędzy przeciwległymi gminami z obszaru GZM nie przekracza godziny²: Gliwice—Sławków 52 min, Pyskowice—Sławków 56 min, Bieruń—Tarnowskie Góry 56 min, Wry—Ożarów 60 min, Knurów—Psary 42 min.

Źródła danych o dojazdach do pracy

O ile w badaniach empirycznych oraz studiach teoretycznych problematyka zagranicznych migracji zarobkowych jest przedmiotem częstych analiz, o tyle

² Dotyczy wybranych gmin, analiza na podstawie <https://www.google.pl/maps> [data dostępu: 18.04.2017].

zjawisko codziennych dojazdów do pracy jest analizowane i opisywane już zdecydowanie rzadziej.

W okresie socjalizmu informacji o dojazdach do pracy w naszym kraju dostarczały spisy powszechne oraz spisy kadrowe, z których można było uzyskać dane dotyczące osób pracujących w gospodarce społecznej (por. Wiśniewski, 2013, s. 11). Jednakże warto podkreślić, że problematyka dojazdów do pracy była również przedmiotem naukowych opracowań i analiz³.

Obecnie jednym z podstawowych źródeł informacji o codziennych przemieszczaniach ludności do pracy są spisy powszechne oraz przeprowadzane co kwartał Badanie Aktywności Ekonomicznej Ludności. Warto przy okazji wspomnieć też o badaniach realizowanych przez Urząd Statystyczny w Poznaniu. Jak czytamy w literaturze przedmiotu, deficyt aktualnych danych o migracji wahałowej „skłonił Urząd Statystyczny w Poznaniu do podjęcia próby oszacowania kierunków i natężenia dojazdów do pracy, najpierw w województwie wielkopolskim (2004 r.), a następnie dla całego kraju (2006 r.). Na szczególną uwagę zasługuje przy tym fakt, że w obu przypadkach jako źródło danych wykorzystano rejestr administracyjny, jakim była baza systemu podatkowego POLTAX” (Kruszka, 2010, s. 3). Analizując zeznania podatkowe porównywano miejsce zamieszkania podatnika z miejscem wykonywania pracy, co było podstawą określenia natężenia codziennych dojazdów do pracy. Tym samym udało się zdiagnozować, na podstawie odpowiedniej agregacji danych, gminy odnotowujące dodatnie i ujemne saldo migracji wahałowych pracowników.

Nie zmienia to faktu, że odczuwalny jest deficyt badań zarówno nad problemem codziennych wahałowych dojazdów do pracy, jak i zjawiska przeprowadzki do innych miejscowości w kraju w celu podjęcia pracy (Muster, 2014, s. 113).

Co prawda dzięki badaniom Głównego Urzędu Statystycznego jesteśmy w stanie precyzyjnie opisać zjawisko dojazdów do pracy od strony ilościowej — agregując dane także na poziomie gmin. Wiemy, jak wyglądają przemieszczenia pracowników pomiędzy poszczególnymi gminami, które gminy odnotowują nadwyżkę dojeżdżających nad wyjeżdżającymi do pracy. Jednakże praktycznie na tym zakresie (liczba przyjeżdżających do gminy i wyjeżdżających poza jej granice administracyjne) dostępność danych statystycznych się kończy. Zdecydowanie brakuje danych, które pozwoliłyby wskazać, w jakich zawodach i specjalnościach pracownicy codziennie przemieszczający się pomiędzy poszczególnymi gminami świadczą pracę. Brakuje badań nad motywami codziennego przemieszczania się do pracy oraz nad pojawiającymi się problemami, z którymi spotykają się dojeżdżający do pracy — również w kontekście ukazania sugerowanych zmian. Pozyskanie takich danych pozwoliłoby na precyzyjną diagnozę czynników „wypychających” (*push factors*) jednostki poza obręb gmin, które zamieszkują, w celu świadczenia pracy.

Analizując przepływy ludności związane z codziennymi dojazdami do pracy należy ponadto wziąć pod uwagę nie tylko przejazdy pomiędzy określonymi jed-

³ Analizą dojazdów do pracy zajmowali się wówczas m.in. Andrzej Gawryszewski, Edward Dolny, Jadwiga Herna, Jerzy Namysłowski, Teofil Lijewski, Jerzy Z. Dzieciuchowicz.

nostkami administracyjnymi, ale także przepływy ludności wewnątrz samych jednostek — przykładowo w obrębie samych miast — co w niewielkim stopniu poddawane jest eksploracji badawczej. Jest to o tyle istotne, że procesy suburbanizacji doprowadzają do powstawania dzielnic przemysłowych i administracyjno-biurowych z dużą liczbą miejsc pracy. Takich danych niestety na obszarze GZM również brakuje.

Definicyjne rozumienie pojęcia *migracja*

Definiując pojęcie *migracja* można w pierwszej kolejności odwołać się do łaciny: „[...] *migratio* oznacza wyprowadzenie się, przeniesienie się z jednego miejsca na drugie. W języku łacińskim używa się też formuły *migrare humanum est*, z której wynika, że migracje, czyli przemieszczenia przestrzenne, są rzeczą ludzką, stanowiącą właściwość człowieka” (Rajkiewicz, 2007, s. 303).

Mobilność przestrzenna jednostki jest jedną z kluczowych kompetencji cywilizacyjnych⁴, co niejednokrotnie jest jednym z czynników wpływających na odniesienie sukcesu na rynku pracy.

W artykule skoncentrowano się na analizie zjawiska codziennych dojazdów do pracy na obszarze GZM, czyli na problematyce migracji wahałowych. W literaturze przedmiotu czytamy, że „migracje wahałowe są najbardziej masową formą przemieszczeń przestrzennych; polegają one na regularnym i powtarzalnym przenoszeniu się z miejscowości zamieszkania do miejscowości leżącej w innej jednostce administracyjnej w związku z pracą czy nauką” (Rajkiewicz, 2007, s. 304). Tym samym mówimy o migracjach wewnętrznych, które odbywają się „w obrębie granic danego obszaru, najczęściej jednostki podziału administracyjnego, np. wewnątrz województwa, powiatu, stanu, prowincji, regionu, kraju, związanych z przekraczaniem granic administracyjnych jednostek niższego rzędu wchodzących w ich skład” (A. Runge, J. Runge, 2008, s. 204—205).

W innym opracowaniu czytamy, że: „Dosłowne znaczenie terminu *dojazdy* oznacza regularne, tj. powtarzalne w czasie z pewną częstotliwością, przemieszczanie się do jakiegoś miejsca. Dojeżdżającym jest więc każda osoba, która przemieszcza się z jednego punktu do drugiego, np. na trasie dom—praca—dom lub dom—szkoła—dom, wykorzystując przy tym różne środki transportu, w tym również osoby przemieszczające się pieszo” (Wiśniewski, 2013, s. 32).

Pojęcie migracji wahałowych należy jednak ujmować szerzej — są to codzienne dojazdy ludności nie tylko pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem wykonywania pracy, ale także pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem pobierania

⁴ Do kompetencji cywilizacyjnych oprócz mobilności przestrzennej możemy zaliczyć m.in. umiejętność korzystania z komputera i Internetu, prawo jazdy kat. B, znajomość co najmniej jednego języka obcego, najlepiej potwierdzona stosownym certyfikatem, funkcjonalny alfabetyzm (zob. Szczepański, 2006, s. 22—23).

nauki. W tekście skoncentrowano się na analizie codziennych przepływów mieszkańców Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jedynie do pracy.

Skutki codziennych dojazdów do pracy

Dojazdy do pracy niewątpliwie przyczyniają się do równoważenia rynku pracy — z miejscowości, w których jest mniejsza podaż miejsc pracy, do miejscowości z większą podażą miejsc pracy (Kaczmarek, Mikuła, 2010). Sama gotowość do codziennych dojazdów do pracy poza miejscowość zamieszkania zwiększa się wraz ze wzrostem wykształcenia i poziomu kompetencji zawodowych pracowników. Pracujący uzyskują dochód, płacą podatki, realizują swoje kariery zawodowe — to oczywiste. Analizując ekonomiczne skutki migracji należy wspomnieć, że pozytywnym ich aspektem będzie „rozwój gałęzi gospodarki związanych z powstawaniem infrastruktury transportowej (firmy budowlane, producenci pojazdów), jej utrzymaniem (warsztaty, firmy remontowe) czy świadczeniem usług transportu publicznego” (Bul, 2014, s. 190).

Obserwując ekonomiczne i przestrzenne skutki migracji wahadłowych trzeba zaznaczyć, że rosnący poziom koncentracji obszarów, do których coraz liczniej dojeżdża się codziennie do pracy, „powoduje wzrost cen nieruchomości, czyli eroduje możliwości stałych migracji (koszty mieszkania), z drugiej strony rosnąca specyfikacja i efektywność wiąże się z wyższym poziomem wynagrodzeń, czyli wzrostem atrakcyjności dojazdów nawet z większych odległości. Coraz większa skala dojazdów na danym kierunku wiąże się z poprawą zakresu i jakości transportu publicznego. Dzięki inwestycjom infrastrukturalnym poprawia się również dostępność drogowa. Wszystko to ułatwia przemieszczania i generuje zwiększenie ich skali” (Guzik, 2011, s. 6).

W literaturze przedmiotu podkreśla się negatywne skutki wahadłowych dojazdów do pracy. Migracje wahadłowe, jak pisze Radosław Bul, „skutkują też wieloma kosztami, które można zaliczyć na poczet strat” (2014, s. 190). Negatywne aspekty rosnącej intensywności codziennego przemieszczania się do pracy na obszarach metropolitalnych to strata czasu osób dojeżdżających, rosnące koszty dojazdów, wypadki komunikacyjne i późniejsze koszty leczenia uczestników tych zdarzeń oraz koszty naprawy uszkodzonych pojazdów. Badacz podkreśla także, że: „Dalsze zwiększanie się długości trwania dojazdów może skutkować wzrostem niezadowolenia społecznego i jeszcze większym wykorzystaniem transportu indywidualnego w migracjach wahadłowych. Niestety należy przypuszczać, że przełoży się to na powstawanie zatorów na drogach miasta i aglomeracji” (2014, s. 205). Intensyfikacja codziennych dojazdów do pracy będzie implikowała wzrost poziomu zanieczyszczenia środowiska naturalnego.

Można się spodziewać, że na obszarze GZM będzie następowała intensyfikacja migracji wahadłowych. Jest to związane ze zjawiskiem nazywanym w literaturze

przedmiotu *suburbanizacją zatrudnienia*. W literaturze anglosaskiej zjawisko to określane jest jako suburbanizacja miejsc pracy (*suburbanisation of jobs*), decentralizacja zatrudnienia (*decentralisation of employment*) czy rozlewanie się zatrudnienia (*job sprawl*). Wiąże się to z koncentracją miejsc pracy w określonych dzielnicach, mających charakter przemysłowy czy usługowo-administracyjny (Rakowska, 2014, s. 49). Jednym z problemów spowodowanych suburbanizacją zatrudnienia jest ograniczona możliwość dojazdu do powstających miejsc pracy — bez możliwości dojazdu samochodem jest to w dużym stopniu utrudnione. Ten problem szczególnie wyraźnie występuje w Stanach Zjednoczonych (por. Terplan *et al.*, 2009). Na krajowym rynku pracy skala tego zjawiska jest nieporównywalnie mniejsza, natomiast wydaje się, że w najbliższych latach będziemy obserwować postępujące procesy związane z suburbanizacją zatrudnienia. W literaturze przedmiotu podkreśla się, że „rozwój gospodarczy i funkcjonalny miasta sprawia, że dynamicznie rozwijają się także jego przedmieścia, które mogą być celem dojazdów do pracy i w ten sposób modyfikować rozkład i natężenie dojazdów do samego ośrodka miejskiego” (Wiśniewski, 2013, s. 150).

Wydaje się, że dobrym przykładem tego zjawiska na obszarze GZM będzie powstawanie i rozwój specjalnych stref ekonomicznych, koncentrujących tysiące miejsc pracy, głównie związanych z przemysłem produkcyjnym.

Dojazdy do pracy w obrębie GZM w świetle danych empirycznych

Przedstawiając codzienne przemieszczenia się ludności gmin wchodzących w skład utworzonej 1 lipca 2017 roku Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii powołano się na dane empiryczne z badań zrealizowanych przez Główny Urząd Statystyczny w 2006 oraz 2011 roku. Niestety nie ma bardziej aktualnych danych, za pomocą których można przedstawić ilościowe natężenie zjawiska wahałowych przepływów ludności do pracy. Jednakże porównując dane z lat 2006 i 2011 udało się ukazać dynamikę następujących zmian w zakresie przemieszczania się ludności do pracy. Dlatego też tekst ma charakter informujący o skali natężenia zjawiska codziennych dojazdów do pracy.

Ogólnopolskie badanie z 2006 roku zostało przeprowadzone na podstawie analizy zeznań podatkowych osób pracujących przez porównanie miejsca zamieszkania podatników z miejscem wykonywania pracy — szczegółowe dane przedstawiono w tabeli 1. W kolejnych dwóch tabelach zaprezentowano pozyskane z Narodowego Spisu Powszechnego 2011 roku dane statystyczne dotyczące ludności poszczególnych gmin, która wykonuje pracę poza miejscem zamieszkania. Dane ze spisu powszechnego pozwoliły również ukazać kierunki dojazdów do pracy mieszkańców poszczególnych gmin.

Tabela 1

Dojazdy do pracy mieszkańców gmin GZM w 2006 roku

Nazwa gminy	Liczba osób wyjeżdżających do pracy	Liczba osób przyjeżdżających do pracy	Saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy	Liczba osób przyjeżdżających do pracy przypadająca na 1 osobę wyjeżdżającą do pracy
1	2	3	4	5
Będzin	7 733	4 677	-3 056	0,60
Czeladź	5 052	1 611	-3 441	0,32
Wojkowice	1 560	622	-938	0,40
Bobrowniki	1 949	652	-1 297	0,33
Mierzęcice	1 218	134	-1 084	0,11
Psary	2 191	324	-1 867	0,15
Siewierz — miasto	623	1 455	832	2,34
Siewierz — obszar wiejski	1 047	491	-556	0,47
Sławków	1 109	262	-847	0,24
Knurów	3 721	3 480	-241	0,94
Pyskowice	2 568	984	-1 584	0,38
Gierałtowiec	1 823	313	-1 510	0,17
Pilchowice	1 206	282	-924	0,23
Rudziniec	1 031	192	-839	0,19
Sośnicowice — miasto	184	387	203	2,10
Sośnicowice — obszar wiejski	714	305	-409	0,43
Łaziska Górne	2 508	1 365	-1 143	0,54
Mikołów	4 450	4 842	392	1,09
Wry	1 200	412	-788	0,34
Kobiór	681	151	-530	0,22
Radzionków	2 500	1 464	-1 036	0,59
Tarnowskie Góry	4 249	6 416	2 167	1,51
Ożarowice	794	760	-34	0,96
Świerklaniec	1 613	1 121	-492	0,69
Zbroslawice	1 620	713	-907	0,44
Bieruń	2 607	2 203	-404	0,85
Imielin	1 280	229	-1 051	0,18

1	2	3	4	5
Lędziny	1 639	671	−968	0,41
Bojszowy	1 302	270	−1 032	0,21
Chełm Śląski	987	193	−794	0,20
Bytom	12 997	7 186	−5 811	0,55
Chorzów	8 778	9 176	398	1,05
Dąbrowa Górnicza	10 518	12 162	1 644	1,16
Gliwice	7 484	20 558	13 074	2,75
Katowice	11 936	104 228	92 292	8,73
Mysłowice	6 853	7 239	386	1,06
Piekary Śląskie	5 273	2 600	−2 673	0,49
Ruda Śląska	9 591	4 530	−5 061	0,47
Siemianowice Śląskie	8 905	3 415	−5 490	0,38
Sosnowiec	22 584	10 125	−12 459	0,45
Świętochłowice	5 875	2 486	−3 389	0,42
Tychy	11 812	10 299	−1 513	0,87
Zabrze	12 475	9 079	−3 396	0,73
Razem	196 240	240 046	x	x

Źródło: Dane GUS; <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/teryt> [data dostępu: 04.05.2017]

Zgodnie z wynikami badania z 2006 roku w dziewięciu gminach tworzących obecnie Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię, odnotowano dodatnie saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy, są to: Siewierz — miasto, Sośnicowice — miasto, Mikołów, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Mysłowice i Tarnowskie Góry. Zdecydowany prym wiodły Katowice, do których w 2006 roku każdego dnia do pracy dojeżdżało ponad 104 tys. osób, a stosunek codziennie przyjeżdżających do wyjeżdżających wynosił 8,73. Innymi słowy — niemal dziewięć razy więcej osób codziennie przyjeżdżało do pracy w katowickich firmach i instytucjach w porównaniu do liczby katowiczian pracujących w innych gminach. Analizując wyniki badania z 2006 roku można zauważyć skalę zjawiska codziennego przemieszczania się pracowników pomiędzy poszczególnymi gminami. Biorąc pod uwagę poziom natężenia codziennych dojazdów do pracy, oprócz dominującej pozycji Katowic, warto zwrócić uwagę na Gliwice, gdzie liczba dojeżdżających do pracy przekroczyła 20 tys. osób, oraz Dąbrowę Górniczą z ponad 12 tysiącami osób dojeżdżających do pracy. W przypadku Gliwic stosunek przyjeżdżających do wyjeżdżających wynosił 2,75, a w przypadku Dąbrowy Górniczej 1,16.

Najniższy stosunek codziennie przyjeżdżających do wyjeżdżających odnotowano w niewielkich gminach: Mierzęcice (0,11), Psary (0,15), Gierałtowice (0,17), Rudziniec (0,19), Imielin (0,18), Chełm Śląski (0,20) i Bojszowy (0,21).

Problem natężenia dojazdów do pracy można analizować również na podstawie danych statystycznych z przeprowadzonego w 2011 roku Narodowego Spisu Powszechnego. Porównując dane z 2006 roku z danymi z 2011 roku można zaobserwować rosnący udział mieszkańców GZM dojeżdżających do pracy — wzrost ten wyniósł niemal 16% (z 240 tys. do 278 tys.). Zwiększa się poziom mobilności pracowników, coraz więcej mieszkańców GZM dojeżdża do pracy przekraczając administracyjną granicę zamieszkiwanej przez nich gminy, ale także zwiększa się udział osób dojeżdżających spoza Metropolii do firm i instytucji usytuowanych na obszarze GZM. Ponadto można zaobserwować rosnącą rolę tych rynków pracy, które 10 lat temu odnotowywały nadwyżkę przyjeżdżających do pracy nad wyjeżdżającymi. W 2006 roku do dziewięciu gmin odnotowujących nadwyżkę przyjeżdżających do pracy codziennie dojeżdżało ponad 166 tys. osób. Natomiast pięć lat później (2011 rok) liczba osób codziennie dojeżdżających do pracy w gminach odnotowujących nadwyżkę przyjeżdżających wynosiła już niemal 202 tys. osób, czyli wzrosła o 22% w porównaniu z 2006 rokiem. Szczegółowe dane przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Dojazdy do pracy mieszkańców gmin GZM w 2011 roku

Nazwa gminy	Liczba osób wyjeżdżających do pracy	Liczba osób przyjeżdżających do pracy	Saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy	Liczba osób przyjeżdżających do pracy przypadająca na 1 osobę wyjeżdżającą do pracy
1	2	3	4	5
Będzin	9 200	5 136	−4 064	0,56
Bieruń	3 207	1 910	−1 297	0,60
Bobrowniki	2 159	703	−1 456	0,32
Bojszowy	1 495	429	−1 066	0,28
Bytom	17 861	8 445	−9 416	0,47
Chełm Śląski	1 092	232	−860	0,21
Chorzów	11 644	11 734	90	1,00
Czeladź	5 698	2 016	−3 682	0,35
Dąbrowa Górnicza	12 640	15 932	3 292	1,26
Gierałtowiec	1 789	368	−1 421	0,20
Gliwice	9 819	25 982	16 163	2,64
Imielin	1 381	330	−1 051	0,24
Katowice	17 007	119 272	102 265	7,01
Knurów	3 668	955	−2 713	0,26
Kobiór	696	291	−405	0,41
Lędziny	2 218	654	−1 564	0,29

1	2	3	4	5
Łaziska Górne	3 275	1 167	-2 108	0,36
Mierzęcice	1 352	249	-1 103	0,18
Mikołów	5 497	6 014	517	1,09
Mysłowice	8 892	7 359	-1 533	0,82
Ożarówce	822	653	-169	0,79
Piekary Śląskie	6 932	2 533	-4 399	0,36
Pilchowice	1 253	309	-944	0,25
Psary	2 294	412	-1 882	0,18
Pyskowice	2 147	1 007	-1 140	0,47
Radzionków	2 827	1 857	-970	0,66
Ruda Śląska	10 360	4 385	-5 975	0,42
Rudziniec	995	288	-707	0,29
Siemianowice Śląskie	9 574	4 434	-5 140	0,46
Sławków	1 101	300	-801	0,27
Sosnowiec	21 362	13 569	-7 793	0,63
Świerklaniec	1 881	978	-903	0,52
Świątchłowice	7 029	2 582	-4 447	0,37
Tarnowskie Góry	5 226	8 505	3 279	1,62
Tychy	12 500	12 681	181	1,01
Wojkowice	1 648	586	-1 062	0,35
Wry	1 474	414	-1 060	0,28
Zabrze	15 432	10 366	-5 066	0,67
Zbrosławice	1 991	830	-1 161	0,41
Siewierz — miasto	648	1 101	453	1,69
Siewierz — obszar wiejski	1 126	246	-880	0,21
Sośnicowice — miasto	156	372	216	2,38
Sośnicowice — obszar wiejski	771	224	-47	0,29
Razem	230 139	277 810	x	x

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS, <http://stat.gov.pl/spisy-powszechn/nsp-2011/nsp-2011-wyniki/dojazdy-do-pracy-w-polsce-wyniki-nsp-2011,9,1.html> [data dostępu: 04.05.2017].

Uwaga: Udostępnione przez GUS dane dotyczą wyłącznie przepływów co najmniej 9 osób.

Szczegółowa analiza danych statystycznych wskazuje na to, że 35,2% (ponad 40 tys. osób) codziennie dojeżdżających do pracy do Katowic zamieszkuje ościen-

ne gminy. Z danych w liczbach bezwzględnych wynika, że najczęściej do stolicy województwa śląskiego w 2011 roku dojeżdżali mieszkańcy Sosnowca (8 716 osób), Tychów (6 108 osób), Chorzowa (6 047 osób), Siemianowic Śląskich (5 369 osób) i Bytomia (5 114 osób).

Jak zauważa Krzysztof Gwosdz, „powiązania między Katowicami a pozostałymi miastami w zakresie dojazdów do pracy są najczęściej silnie asymetryczne (zdecydowana przewaga dojazdów do Katowic)” (2014, s. 195). Gwosdz podkreśla, że „pod względem powiązań Katowic z pozostałymi miastami konurbacji można mówić o wyraźnej strukturze hierarchicznej, a struktura ta przypomina wyróżnione przez A. Markusen skupienie działalności typu *oś i szprychy* — hub and spoke” (2014, s. 195—197).

Nie jest zaskoczeniem, że dużą nadwyżkę wyjeżdżających do pracy poza granicę miejsca zamieszkania odnotowuje się w niewielkich gminach (np. Bojszowy, Chełm Śląski, Gierałtowiec czy Psary). Mieszkańcy tych gmin ze względu na niewielką podaż miejsc pracy w lokalnych firmach i instytucjach znajdują zatrudnienie w innych gminach GZM. Poza tym obserwujemy systematyczny odpływ ludności z dużych miast do mniejszych gmin, gdzie ceny nieruchomości są niższe, a dojazd do miejsca pracy nie przysparza większych problemów. Zmiana miejsca zamieszkania często nie jest związana ze zmianą pracy, jednakże przekłada się wprost na zwiększenie intensywności dojazdów na obszarze GZM.

Porównując dane z 2006 roku z danymi z 2011 roku można zaobserwować zwiększającą się liczbę wyjeżdżających do pracy z gmin, w których funkcjonował tradycyjny przemysł (Bytom, Ruda Śląska, Zabrze, Piekary Śląskie, Siemianowice Śląskie). Natomiast systematycznie zwiększa się liczba dojeżdżających do pracy nie tylko do stolicy województwa, ale także do miast GZM, w których funkcjonują podstrefy Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Istotny przyrost liczby przyjeżdżających do pracy odnotowano w Gliwicach, Tychach, Dąbrowie Górniczej i Sosnowcu. Miasta GZM o najwyższych wskaźnikach nadwyżki przyjeżdżających do pracy w porównaniu do wyjeżdżających jednocześnie charakteryzują się wyraźnie korzystniejszą sytuacją na rynku pracy w odniesieniu do sytuacji w całym województwie. Przykładowo — w województwie śląskim stopa bezrobocia kształtuje się na poziomie 5,6%, a przeciętne wynagrodzenie w 2016 roku wynosiło 4 295 zł, podczas gdy w Katowicach wysokość oficjalnej stopy bezrobocia kształtowała się na poziomie 2,4% a przeciętne wynagrodzenie wynosiło 5 275 zł, w Gliwicach zaś analogiczne dane kształtowały się na poziomie 3,9% i 4 832 zł (GUS, BDL).

Dane z ostatniego Narodowego Spisu Powszechnego ukazują też kierunki przemieszczania się ludności do pracy, co przedstawiono w tabeli 3. Niestety brakuje bardziej szczegółowych danych dotyczących zawodów i specjalności osób dojeżdżających do pracy do innych gmin. Biorąc pod uwagę cechy społeczno-demograficzne pracowników, czynnikami o kluczowym znaczeniu determinującymi mobilność przestrzenną (w tym codzienne dojazdy do pracy) są poziom wykształcenia i wiek pracownika. Jak zauważa Wiesława Kozek: „Młodzi, lepiej wykształceni ludzie są częstszymi migrantami do atrakcyjnych rynków pracy”

(2014 s. 191). Wyraźnie potwierdzają to także wyniki Badania Aktywności Ekonomicznej Ludności (Muster, 2014, s. 117 i nast.). Ze względu na to, że polskie społeczeństwo jest coraz lepiej wykształcone, systematycznie poprawia się infrastruktura komunikacyjna oraz sieć transportowa, a mieszkańcy większych miast GZM coraz chętniej przeprowadzają się do mniejszych gmin, można zakładać, że wysoce prawdopodobne będzie systematyczne zwiększanie się liczby osób codziennie dojeżdżających do pracy do innych gmin.

Tabela 3

Kierunki przepływów mieszkańców GZM w związku z dojazdami do pracy

Nazwa gminy	Najczęstsze miejscowości wykonywania pracy (co najmniej 50 osób)
1	2
Będzin	Kraków (93); Warszawa (473); Czeladź (567); Wojkowice (132); Psary (134); Bielsko-Biała (78); Bytom (139); Chorzów (279); Dąbrowa Górnicza (1 453); Gliwice (145); Katowice (2 920); Mysłowice (177); Siemianowice Śląskie (187); Sosnowiec (1 456); Tychy (77); Zabrze (74); Wrocław (64); Bobrowniki (51); Piekary Śląskie (63)
Bieruń	Oświęcim (55); Warszawa (65); Łędziny (85); Bojszowy (91); Bielsko-Biała (354); Gliwice (51); Katowice (728); Mysłowice (59); Tychy (1 372)
Bobrowniki	Warszawa (93); Będzin (181); Wojkowice (96); Ożarów (87); Bytom (210); Chorzów (68); Katowice (652); Piekary Śląskie (243); Siemianowice Śląskie (52); Sosnowiec (65)
Bojszowy	Pszczyna (50); Bieruń (203); Bielsko-Biała (67); Katowice (531); Tychy (515)
Bytom	Wrocław (142); Łódź (64); Brzesko (101); Kraków (172); Piaseczno (50); Warszawa (829); Będzin (57); Czeladź (56); Bobrowniki (55); Miasteczko Śląskie (57); Radzionków (764); Tarnowskie Góry (1 143); Świerklaniec (164); Zbrostawice (133); Bielsko-Biała (117); Chorzów (1 453); Częstochowa (87); Dąbrowa Górnicza (210); Gliwice (1 912); Katowice (5 114); Mysłowice (126); Piekary Śląskie (733); Ruda Śląska (697); Rybnik (59); Siemianowice Śląskie (342); Sosnowiec (255); Świętochłowice (422); Tychy (141); Zabrze (1361); Poznań (91)
Chełm Śląski	Bieruń (79); Łędziny (70); Katowice (511); Mysłowice (112); Tychy (129)
Chorzów	Wrocław (50); Kraków (102); Warszawa (554); Mikołów (95); Tarnowskie Góry (74); Bielsko-Biała (112); Bytom (548); Częstochowa (61); Dąbrowa Górnicza (318); Gliwice (566); Katowice (6 047); Mysłowice (124); Piekary Śląskie (86); Ruda Śląska (485); Siemianowice Śląskie (543); Sosnowiec (242); Świętochłowice (664); Tychy (138); Zabrze (383)
Czeladź	Kraków (50); Warszawa (202); Będzin (520); Bytom (118); Chorzów (130); Dąbrowa Górnicza (364); Gliwice (67); Katowice (2 164); Mysłowice (102); Siemianowice Śląskie (298); Sosnowiec (1 066); Tychy (57); Żory (59)

1	2
Dąbrowa Górnicza	Wrocław (108); Kraków (173); Warszawa (911); Będzin (1 039); Cze- ładź (212); Psary (64); Siewierz (56); Sławków (53); Zawiercie (98); Bielsko-Biała (128); Bytom (107); Chorzów (255); Częstochowa (76); Gliwice (304); Jaworzno (91); Katowice (4 144); Mysłowice (234); Sie- mianowice Śląskie (149); Sosnowiec (3 094); Świętochłowice (159); Tychy (139); Zabrze (167); Żory (91); Elbląg (61)
Gierałtowiec	Knurów (117); Mikołów (79); Gliwice (476); Jastrzębie-Zdrój (124); Katowice (667); Zabrze (180)
Gliwice	Wrocław (90); Kraków (161); Warszawa (735); Knurów (254); Pysko- wice (330); Gierałtowiec (55); Pilchowice (95); Rudziniec (160); Soś- nicowice — miasto (137); Sośnicowice — obszar wiejski (98); Toszek — miasto (78); Mikołów (89); Tarnowskie Góry (447); Zbrostawice (110); Bielsko-Biała (77); Bytom (239); Chorzów (207); Częstochowa (65); Dąbrowa Górnicza (58); Jastrzębie-Zdrój (95); Jaworzno (53); Katowice (2 966); Ruda Śląska (146); Rybnik (203); Sosnowiec (153); Tychy (111); Zabrze (1 891); Poznań (52)
Imielin	Lędziny (72); Chwałów Śląski (59); Katowice (603); Mysłowice (227); Tychy (178)
Katowice	Legnica (112); Wrocław (177); Łódź (70); Kraków (325); Piaseczno — miasto (64); Warszawa (1 995); Opole (58); Będzin (178); Cze- ładź (153); Łaziska Górne (78); Mikołów (744); Pszczyna — miasto (58); Tarnowskie Góry (113); Bieruń (62); Bielsko-Biała (490); By- tom (583); Chorzów (2 128); Częstochowa (126); Dąbrowa Górni- cza (549); Gliwice (1 045); Jastrzębie-Zdrój (63); Jaworzno (235); Mysłowice (1 114); Piekary Śląskie (120); Ruda Śląska (410); Ryb- nik (101); Siemianowice Śląskie (1 169); Sosnowiec (1 294); Świę- tochłowice (277); Tychy (1 204); Zabrze (496); Żory (59); Tarnowo Podgórne (55); Poznań (92)
Knurów	Warszawa (88); Gierałtowiec (106); Pilchowice (100); Gliwice (2 002); Jastrzębie-Zdrój (84); Katowice (504); Rybnik (74); Zabrze (240)
Kobiór	Pszczyna — miasto (79); Katowice (182); Tychy (275)
Lędziny	Warszawa (52); Bieruń (230); Imielin (71); Bielsko-Biała (175); Gliwi- ce (54); Katowice (429); Mysłowice (147); Tychy (902)
Łaziska Górne	Warszawa (85); Mikołów (1 221); Orzesze (142); Ornontowice (76); Wyry (108); Bielsko-Biała (78); Gliwice (126); Katowice (815); My- słowice (63); Tychy (264)
Mierzęcice	Warszawa (80); Będzin (147); Ożarów (148); Bytom (52); Dąbrowa Górnicza (94); Katowice (336); Sosnowiec (71)
Mikołów	Warszawa (193); Łaziska Górne (345); Orzesze (131); Ornontowice (179); Wyry (107); Bielsko-Biała (162); Chorzów (113); Gliwice (301); Katowice (2 417); Mysłowice (83); Ruda Śląska (185); Tychy (664); Zabrze (124)

Mysłowice	Łódź (51); Kraków (122); Warszawa (507); Będzin (62); Imielin (86); Łędziny (119); Bielsko-Biała (198); Bytom (132); Chorzów (229); Dąbrowa Górnicza (190); Gliwice (133); Jaworzno (201); Katowice (4 791); Ruda Śląska (86); Siemianowice Śląskie (98); Sosnowiec (647); Tychy (457); Zabrze (98)
Ożarówice	Radzionków (126); Tarnowskie Góry (196); Świerklaniec (72); Bytom (55); Katowice (150); Piekary Śląskie (61)
Piekary Śląskie	Kraków (50); Warszawa (249); Wojkowice (51); Bobrowniki (313); Miasteczko Śląskie (59); Radzionków (236); Tarnowskie Góry (403); Świerklaniec (222); Bytom (1323); Chorzów (488); Dąbrowa Górnicza (73); Gliwice (304); Katowice (1 736); Ruda Śląska (106); Siemianowice Śląskie (447); Sosnowiec (96); Świętochłowice (56); Zabrze (215)
Pilchowice	Knurów (83); Gliwice (539); Katowice (462)
Psary	Warszawa (65); Będzin (583); Czeladź (56); Wojkowice (53); Dąbrowa Górnicza (210); Katowice (665); Sosnowiec (205)
Pyskowice	Bierawa (59); Toszek — miasto (53); Tarnowskie Góry (65); Zbrosławice (87); Gliwice (1 400); Katowice (246); Zabrze (78)
Radzionków	Warszawa (66); Tarnowskie Góry (481); Świerklaniec (114); Bytom (677); Chorzów (126); Gliwice (177); Katowice (604); Piekary Śląskie (157); Zabrze (117)
Ruda Śląska	Kraków (58); Warszawa (301); Mikołów (538); Tarnowskie Góry (70); Bielsko-Biała (108); Bytom (465); Chorzów (1 062); Częstochowa (54); Dąbrowa Górnicza (121); Gliwice (901); Jastrzębie-Zdrój (82); Katowice (3 995); Siemianowice Śląskie (110); Sosnowiec (128); Świętochłowice (501); Tychy (129); Zabrze (1 244)
Rudziniec	Gliwice (574); Katowice (161)
Siemianowice Śląskie	Kraków (72); Warszawa (503); Będzin (89); Czeladź (153); Mikołów (51); Bielsko-Biała (70); Bytom (286); Chorzów (1 216); Dąbrowa Górnicza (146); Gliwice (217); Katowice (5 369); Mysłowice (135); Piekary Śląskie (115); Ruda Śląska (101); Sosnowiec (292); Świętochłowice (89); Tychy (99); Zabrze (135)
Siewierz — miasto	Będzin (62); Siewierz — obszar wiejski (56); Dąbrowa Górnicza (101); Katowice (164); Sosnowiec (50)
Siewierz — obszar wiejski	Będzin (119); Siewierz — miasto (259); Dąbrowa Górnicza (230); Katowice (192); Sosnowiec (76)
Sławków	Bukowno (56); Dąbrowa Górnicza (441); Katowice (207); Sosnowiec (157)
Sosnowiec	Wrocław (101); Łódź (62); Kraków (287); Warszawa (1187); Będzin (1 213); Czeladź (483); Wojkowice (68); Mikołów (63); Zawiercie (50); Bielsko-Biała (223); Bytom (254); Chorzów (377); Częstochowa (122); Dąbrowa Górnicza (4 100); Gliwice (328); Jastrzębie-Zdrój (55); Jaworzno (246); Katowice (8 716); Mysłowice (1 305); Ruda Śląska (123); Rybnik (52); Siemianowice Śląskie (326); Świętochłowice (55); Tychy (295); Zabrze (159); Żory (142); Poznań (82)

1	2
Sośnicowice — miasto	Gliwice (101)
Sośnicowice — obszar wiejski	Bierawa (60); Sośnicowice — miasto (147); Gliwice (380); Katowice (83)
Świerklaniec	Warszawa (53); Miasteczko Śląskie (73); Radzionków (104); Tarnowskie Góry (664); Bytom (174); Chorzów (58); Gliwice (80); Katowice (351); Piekary Śląskie (179); Zabrze (59)
Świętochłowice	Kraków (65); Warszawa (219); Tarnowskie Góry (56); Bytom (432); Chorzów (1 553); Dąbrowa Górnicza (133); Gliwice (300); Katowice (2 722); Ruda Śląska (562); Siemianowice Śląskie (140); Sosnowiec (97); Tychy (53); Zabrze (323)
Tarnowskie Góry	Wrocław (59); Kraków (57); Warszawa (226); Gdańsk (51); Miasteczko Śląskie (343); Radzionków (278); Krupski Młyn (54); Ożarówiec (64); Świerklaniec (232); Tworóg (135); Zbrosławice (233); Bytom (566); Chorzów (186); Gliwice (560); Katowice (1 077); Piekary Śląskie (220); Sosnowiec (94); Zabrze (306)
Tychy	Wrocław (115); Łódź (93); Kraków (146); Warszawa (740); Gdańsk (51); Łaziska Górne (78); Mikołów (754); Wyry (79); Kobiór (89); Miedźna (73); Pszczyna — miasto (147); Pszczyna — obszar wiejski (51); Bieruń (652); Łędziny (185); Bojszowy (143); Bielsko-Biała (599); Chorzów (171); Dąbrowa Górnicza (95); Gliwice (395); Katowice (6 108); Mysłowice (560); Ruda Śląska (63); Siemianowice Śląskie (70); Sosnowiec (184); Zabrze (104); Poznań (56)
Wojkowice	Warszawa (55); Będzin (229); Czeladź (85); Bobrowniki (72); Bytom (112); Dąbrowa Górnicza (73); Katowice (489); Piekary Śląskie (82); Siemianowice Śląskie (88); Sosnowiec (122)
Wyry	Łaziska Górne (137); Mikołów (380); Katowice (558); Tychy (193)
Zabrze	Wrocław (80); Kraków (98); Warszawa (606); Knurów (88); Pyskowice (127); Gierałtów (72); Mikołów (190); Czerwionka-Leszczyny — miasto (53); Tarnowskie Góry (294); Zbrosławice (182); Bielsko-Biała (102); Bytom (655); Chorzów (483); Częstochowa (54); Dąbrowa Górnicza (86); Gliwice (5 191); Jastrzębie-Zdrój (145); Jaworzno (129); Katowice (4 435); Ruda Śląska (933); Rybnik (163); Siemianowice Śląskie (52); Sosnowiec (145); Świętochłowice (110); Tychy (140); Poznań (66)
Zbrosławice	Pyskowice (117); Tarnowskie Góry (350); Bytom (95); Gliwice (648); Katowice (288); Zabrze (249)

Źródło: GUS <http://stat.gov.pl/spisy-powszechne/nsp-2011/nsp-2011-wyniki/dojazd-do-pracy-w-polsce-wyniki-nsp-2011,9,1.html> [data dostępu: 04.05.2017].

Uwaga: W tabeli przedstawiono dane liczbowe dotyczące ok. 80% dojeżdżających do pracy poza miejsce swego zamieszkania.

Powiązania funkcjonalne pomiędzy poszczególnymi gminami formalnie wchodzącymi w skład Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii wyraźnie odwziewiedlają przepływy zasobów ludzkich w drodze do pracy i z powrotem.

Oprócz zdecydowanie dominującej roli katowickiego rynku pracy, na którym obserwujemy przyrost liczby osób systematycznie dojeżdżających do pracy — w głównej mierze z okolicznych gmin, Krzysztof Gwosdz w swoich analizach podkreśla mocne wzajemne powiązania w zakresie dojazdów do pracy w trójkątach miast części górnośląskiej (Gliwice—Zabrze—Knurów) i zagłębiowskiej GZM (Sosnowiec—Dąbrowa Górnicza—Będzin). W pierwszym układzie mamy do czynienia z wyraźną dominacją Gliwic, które odnotowują wyraźną nadwyżkę dojeżdżających do pracy, tymczasem wzajemne powiązania miast zagłębiowskich są już bardziej zrównoważone (Gwosdz, 2014, s. 197). Analizując dane z 2006 roku Gwosdz trafnie przewidywał, że „Tychy zmierzają w kierunku miasta imigracyjnego [z nadwyżką dojeżdżających nad wyjeżdżającymi do pracy — przypis R.M.], co potwierdza wzrost ich roli gospodarczej w konurbacji po 1990 roku” (2014, s. 199). Badania Głównego Urzędu Statystycznego z 2011 roku potwierdziły przewidywania Gwosdza, gdyż Tychy odnotowywały już nadwyżkę dojeżdżających do pracy.

Zakończenie

Biorąc pod uwagę natężenie codziennego przemieszczania się do pracy mieszkańców gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz dobry układ komunikacyjny, z całą pewnością możemy mówić o spójności terytorialnej tego obszaru. Gminy odnotowujące nadwyżkę przyjeżdżających do pracy to atrakcyjne, ponadlokalne rynki pracy z podażą atrakcyjnych miejsc pracy.

Jednakże nie należy spodziewać się, że gminy, w których mamy dodatnie saldo dojeżdżających do pracy, będą odnotowywać wzrost liczby mieszkańców, w związku z tym, że część przyjeżdżających do pracy zechce się w tych gminach osiedlić na stałe. Mamy tutaj raczej do czynienia z tendencją odwrotną — mieszkańcy miast GZM (np. Katowic, Gliwic, Tychów) odnotowujących dodatnie saldo przyjeżdżających do pracy przeprowadzają się do mniejszych gmin — nie zmieniając miejsca pracy. Tym samym taka tendencja koreluje ze wzrostem liczby codziennie dojeżdżających do pracy.

Niewątpliwie podstawową siłą metropolii będzie zdolność lokalnych firm i instytucji do tworzenia miejsc pracy przyciągających wysoko kwalifikowanych pracowników. W przyszłości należy spodziewać się wzrostu znaczenia gospodarczego tych miast, które obecnie odnotowują nadwyżkę dojeżdżających do pracy.

Zaprezentowane w artykule dane statystyczne dotyczące dojazdów do pracy (za lata 2006 i 2011) mogą stanowić materiał do dalszych porównań, gdy pojawią się zaktualizowane wyniki badań — wówczas będzie można precyzyjniej wskazać dynamikę zmian zachodzących w strukturze dojeżdżających do pracy.

Literatura

- Bul R., 2014: *Migracje wahadłowe ludności w aglomeracji poznańskiej*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Dojazdy do pracy w województwie śląskim w 2011 roku*. 2015, Katowice: Urząd Statystyczny w Katowicach.
- Gołata E., 2004: *Estymacja bezpośrednia bezrobocia na lokalnym rynku pracy*. Poznań: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu.
- Góra M., Sztanderska U., 2006: *Wprowadzenie do analizy lokalnego rynku pracy*. Warszawa: MPiPS.
- Guzik R., 2011: *Dojazdy do pracy w województwie małopolskim 2006—2011*. Kraków: WUP.
- Gwosdz K., 2014: *Pomiędzy starą a nową ścieżką rozwojową. Mechanizmy ewolucji struktury gospodarczej i przestrzennej regionu tradycyjnego przemysłu na przykładzie konurbacji katowickiej*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Kaczmarek U., Mikuła Ł., 2010: *Mobilność siły roboczej na rynku pracy aglomeracji poznańskiej*. W: P. Churski, red.: *Rynek pracy i mobilność siły roboczej w aglomeracji poznańskiej*. Poznań: Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Kłosowski F., Pytel S., Runge A., Sitek S., Zuzanska-Żyśko E., 2013: *Rynek pracy w subregionie centralnym województwa śląskiego*. Sosnowiec.
- Kozek W., 2014: *Rynek pracy. Perspektywa instytucjonalna*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.
- Kruszka K., 2010: *Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związana z zatrudnieniem*. Poznań: Urząd Statystyczny w Poznaniu.
- Mielich-Iwanek K., 2004: *Lokalne rynki pracy w okresie przemian w górnictwie węglowym*. W: A.S. Barczak, C. Fijałkowska, red.: *Spoleczno-ekonomiczne skutki przemian gospodarczych w województwie śląskim przełomu XX i XXI wieku*. Katowice: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej.
- Muster R., 2014: *Przepływy ludności w związku z dojazdami do pracy. Próba analizy zjawiska na krajowym rynku pracy*. W: „Górnośląskie Studia Przedsiębiorczości”. T. 11. Chorzów.
- Rajkiewicz A., 2007: *Polityka społeczna*. Warszawa: PWN.
- Rakowska J., 2014: *Codziennie dojazdy do pracy jako ekonomiczne kryterium rządowych klasyfikacji i delimitacji obszarów (na przykładzie USA i Kanady)*. „Studia Regionalne i Lokalne”, nr 3 (57), s. 46—59.
- Runge A., Runge J., 2008: hasło *Migracja wewnętrzna*. W: *Słownik pojęć z geografii społeczno-ekonomicznej*. Katowice: Videograf Edukacja.
- Szczepański M.S., 2006: *Juniorzy i debiutanci na rynku pracy. Nowoczesny pracownik — próba portretu socjologicznego*. W: B. Pactwa, P. Rojek-Adamek, red.: *Edukacja całościowa — kompetencje cywilizacyjne a regionalny rynek pracy*. Tychy: Wydawnictwo WSZiNS.
- Wiśniewski R., 2013: *Spoleczno-demograficzne uwarunkowania dojazdów do pracy do Białegostoku*. Warszawa: PAN, IGiPZ.

Źródła internetowe

Terplan Egon *et al.*, 2009: *Job Sprawl in the Megaregion. How can we slow the decentralization of work in Northern California?* "The Urbanist", September 1/2009, <http://www.spur.org/publications/urbanist-article/2009-09-01/job-sprawl-megaregion> [data dostępu: 12.04.2018].

<https://www.google.pl/maps> [data dostępu: 18.04.2017].

<https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/teryt> [data dostępu: 01.09.2017].

<http://stat.gov.pl/spisy-powszechne/nsp-2011/nsp-2011-wyniki/dojazdy-do-pracy-w-polsce-wyniki-nsp-2011,9,1.html> [data dostępu: 10.08.2017].

www.wup-katowice.pl [data dostępu: 17.04.2017].