

Robert SZMYTKIE  • Dominik SIKORSKI 

MAŁE MIASTA W POLSCE W SYSTEMIE DOJAZDÓW DO PRACY

6

Robert SZMYTKIE – *Uniwersytet Wrocławski*Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej
Plac Uniwersytecki 1, 50-137 Wrocław
e-mail: robert.szmytkie@uwr.edu.pl
<https://orcid.org/0000-0001-6415-9342>Dominik SIKORSKI – *Uniwersytet Wrocławski*Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej
Plac Uniwersytecki 1, 50-137 Wrocław
e-mail: dominik.sikorski@uwr.edu.pl
<https://orcid.org/0000-0003-2612-3490>

ZARYS TREŚCI: Małe miasta stanowią w Polsce ważne ogniwo w systemie osadniczym, pełniąc funkcje ośrodków lokalnych głównie dla otaczających je obszarów wiejskich. W tym kontekście zasadne wydają się następujące pytania: (1) Czy pełnienie funkcji lokalnych przekłada się na strukturę dojazdów do pracy w małych miastach? (2) Jakie jest znaczenie małych miast w systemie dojazdów do pracy? (3) Jakie czynniki mają wpływ na kształtowanie struktury dojazdów do pracy w małych miastach? Głównymi celami artykułu było określenie pozycji małych miast w krajowym systemie dojazdów do pracy oraz ich typologia w kontekście struktury tych dojazdów. Do określenia struktury miejsc pracy i miejsc zamieszkania w małych miastach wykorzystano dane dotyczące przepływów ludności związanych z zatrudnieniem z lat 2006, 2011 i 2016. Na podstawie liczby osób przyjeżdżających i wyjeżdżających do pracy określono typy małych miast, wyróżniając trzy zasadnicze rodzaje relacji: (1) zrównoważony układ miejsc pracy i miejsc zamieszkania, (2) przewagę miejsc pracy i (3) przewagę miejsc zamieszkania. Użycie danych z trzech przekrojów czasowych

umożliwiło z kolei prześledzenie trendów zmian w zakresie struktury miejsc pracy i miejsc zamieszkania w małych miastach. Dodatkowo małe miasta podzielono z uwagi na ich wielkość i rangę w systemie osadniczym (wyróżniając małe miasta powiatowe). Podjęto także próbę identyfikacji różnic regionalnych oraz wpływu innych ośrodków miejskich (zwłaszcza dużych miast) na strukturę dojazdów do pracy w małych miastach. Przeprowadzone badania pozwoliły wysunąć następujące wnioski: (1) w ostatnich latach nastąpił wzrost liczby małych miast pełniących funkcję miejsca zamieszkania i spadek liczby miast o funkcji miejsca pracy, (2) specyfika sieci osadniczej w danym regionie wpływa na występowanie różnic w zakresie struktury dojazdów do pracy w małych miastach, (3) na funkcję małego miasta w systemie dojazdów do pracy ma wpływ jego liczba mieszkańców i ranga w systemie osadniczym, przyczyniając się do wzrostu znaczenia funkcji miejsca pracy, (4) małe miasta położone w miejskich obszarach funkcjonalnych są zwykle wyspecjalizowane w zakresie struktury dojazdów do pracy.

SŁOWA KLUCZOWE: małe miasta, dojazdy do pracy, powiązania funkcjonalne, funkcje miasta, baza ekonomiczna miasta, Polska.

SMALL TOWNS IN POLAND IN THE COMMUTING SYSTEM

ABSTRACT: In Poland, small towns are important elements in the settlement system, serving as local centres mainly for the surrounding rural areas. In this context, the following questions seem relevant: (1) Does the local functions determine the commuting structure of small towns?; (2) What is the importance of small towns in the national commuting system?; and (3) What factors influence the structure of commuting in small towns? The main objectives of the article were to determine the position of small towns in the national commuting system and their typology in the context of commuting structure. In order to determine the structure of job and residence place in small towns, data on employment-related population flows obtained from the years 2006, 2011, and 2016 was used. Based on the number of people commuting to work, the typology of small towns was decided, distinguishing three main types of relationships: (1) a balanced mix of job and residence places; (2) a preponderance of job places; and (3) a preponderance of residence places. In turn, the use of data from three cross-sections of time made it possible to trace trends in changes in the structure of job and residence places in small towns. In addition, small towns were divided according to their size and rank in the settlement system (distinguishing small county towns). An attempt was also made to identify regional differences and the influence of other urban centres (especially large cities) on the commuting structure of small towns. The study led to the following conclusions: (1) in recent years, there has been an increase in the number of small towns with a preponderance of residence places, as well as a decrease in the number of towns with a preponderance of job places; (2) the specifics of the settlement network in a given region influence the occurrence of regional differences in the commuting structure of small towns; (3) the function of a small town in the commuting system is influenced by its population and rank in the settlement system, contributing to an increase in the importance of the workplace function; and (4) small towns located in the functional urban areas tend to be specialised in terms of the commuting structure.

KEYWORDS: small towns, commuting to work, functional relations, urban functions, economic base of the city, Poland

6.1. Wprowadzenie

Charakterystyczną cechą sieci osadniczej Polski jest znaczna liczba miast liczących do 20 tys. mieszkańców. Małe miasta stanowią zarazem ważne ogniwo w systemie osadniczym kraju, pełniąc funkcje ośrodków lokalnych dla otaczających je obszarów wiejskich (Heffner 2016). Zbiór małych miast jest jednocześnie silnie zróżnicowany pod względem pełnionych funkcji (Matczak 1992; Szymańska, Grzelak-Kostulska 2005), przy czym, co charakterystyczne dla tej grupy – z ciągle wysokim znaczeniem rolnictwa, zwłaszcza w przypadku miast najmniejszych (Szmytkie, Tomczak 2021). W tym kontekście zasadne wydają się następujące pytania: (1) Czy pełnienie funkcji lokalnych przekłada się na strukturę dojazdów do pracy w małych miastach? (2) Jakie jest znaczenie małych miast w systemie dojazdów do pracy? (3) Jakie czynniki mają wpływ na kształtowanie struktury dojazdów do pracy w małych miastach?

Głównymi celami artykułu było określenie pozycji małych miast w krajowym systemie dojazdów do pracy oraz ich typologia w kontekście struktury dojazdów do pracy. W badaniu wykorzystano dane dotyczące przepływów ludności związanych z zatrudnieniem z lat 2006, 2011 i 2016. Użycie danych z trzech przekrojów czasowych umożliwiło prześledzenie trendów zmian w zakresie struktury miejsc pracy i miejsc zamieszkania w małych miastach. Dodatkowo małe miasta podzielono z uwagi na ich wielkość (potencjał ludnościowy) i rangę w systemie osadniczym (wyróżniając małe miasta powiatowe). Podjęto także próbę identyfikacji różnic regionalnych oraz wpływu innych ośrodków miejskich na strukturę dojazdów do pracy w małych miastach.

6.2. Zarys teorii

Według badań przeprowadzonych pod kierunkiem Piotra Rosika (2010) termin „dojazd” oznacza regularne przemieszczanie się do jakiegoś miejsca. W ścisłym tego słowa znaczeniu „dojeżdżającym do pracy” jest więc każda osoba, która przemieszcza się na trasie dom – praca – dom, wykorzystując do tego różne środki transportu.

Badania dotyczące dojazdów do pracy w Polsce mają stosunkowo długą tradycję i były przedmiotem licznych opracowań na gruncie geografii przed 1989 r. (Guzik 2015), w tym także prac o charakterze przeglądowym (np. Lijewski 1967; Gawryszewski 1974; Dzieciuchowicz 1979; Kitowski 1988). Jak zauważa Robert Guzik (2015), popularność tego tematu wynikała z jego istotności dla praktyki gospodarczej, szczególnie procesów industrializacji i powstawania nowych ośrodków przemysłowych, które wymuszały znaczące przepływy migracyjne i w zakresie dojazdów do pracy. Do tego dochodziła niska wydajność pracy, generująca olbrzymi popyt na siłę roboczą, który przy słabości budownictwa

mieszkaniowego w miastach mógł być zaspokajany przez dojazdy pracowników z obszarów wiejskich. Co więcej, rozproszone i niskotowarowe rolnictwo indywidualne wymuszało (zwłaszcza na obszarach z małymi gospodarstwami i gorszymi warunkami naturalnymi dla rolnictwa) dwuzawodowość i istnienie dużej grupy tzw. chłoporobotników. Badanie dojazdów do pracy było wówczas dość proste, gdyż sprzyjała temu zarówno organizacja statystyki publicznej, jak i dostępność danych o zatrudnieniu (Wiśniewski 2012; Guzik 2015).

Po transformacji ustrojowej w 1989 r. kierunki dojazdów do pracy i ich skala uległy przekształceniom. Zmieniła się też charakterystyka społeczno-demograficzna dojeżdżających. Niewykształceni chłoporobotnicy w pierwszej kolejności byli narażeni na zwolnienia grupowe i redukcje zatrudnienia. Co więcej, to właśnie duże przedsiębiorstwa państwowe, które kiedyś były celem masowych dojazdów, zostały najboleśniej dotknięte przez transformację ustrojową (Guzik 2015). W latach 1989–2006 pogorszyła się również dostępność danych statystycznych, ponieważ dojazdy do pracy w wymiarze ogólnopolskim nie były przedmiotem zainteresowania służb statystyki publicznej (Kruszka 2010), a ich analizy bazowały na wrywkowych danych, zbieranych dla wybranych obszarów, głównie z wykorzystaniem metod ankietowych (Śleszyński 2012). Sytuacja w zakresie dostępności do danych na temat dojazdów do pracy w Polsce zmieniła się w 2006 r., kiedy GUS przeprowadził Badanie Aktywności Ekonomicznej Ludności, a badania te powtórzono następnie w 2011 i 2016 r. Stało się to punktem wyjścia do licznych badań w różnych skalach przestrzennych – krajowej (np. Śleszyński 2012; Ilnicki, Michalski 2015; Panecka-Niepsuj 2015), regionalnej (np. Guzik, Wiedermann 2012; Guzik 2015) lub lokalnej (np. Szymtykie 2016).

Dojazdy do pracy analizowane są zwłaszcza jako wskaźnik powiązań funkcjonalnych (Guzik 2015; Ilnicki, Michalski 2015), głównie w kontekście relacji kształtujących miejskie obszary funkcjonalne (Rosik i in. 2010; Śleszyński 2013; Wiśniewski 2013; Guzik i in. 2014; Bul 2015; Kurek i in. 2015; Muster 2018). Piotr Korcelli (1981), badając prawidłowości związane z zagadnieniem dojazdów do pracy, wyróżnił pięć poziomów hierarchicznych oraz ustalił relacje nadrzędności/podrzędności między różnymi poziomami jednostek osadniczych. W ujęciu generalnym, dojazdy zachodzą w górę struktury hierarchicznej, w ramach której mieszkańcy jednostek zajmujących niższy szczebel hierarchii przemieszczają się do jednostek położonych wyżej. Przepływy w drugą stronę są sporadyczne i stanowią jedynie niewielki procent wszystkich dojazdów. Dojazdy do pracy ilustrują faktyczne powiązania i relacje w sieci osadniczej, przez co wskaźnik dojazdów jest powszechnie wykorzystywany do delimitacji różnych typów obszarów funkcjonalnych (Smętkowski 2007; Guzik 2015; Ilnicki, Michalski 2015; Śleszyński 2015; Ilnicki, Janc 2021). W ostatnich latach w badaniach nad dojazdami do pracy coraz większe znaczenie zaczął odgrywać wątek ich wpływu na regionalny rynek pracy (Komornicki i in. 2013), zwłaszcza w kontekście powiązań pomiędzy

obszarami, w tym w zakresie kształtowania obszarów funkcjonalnych oraz procesów suburbanizacji (Bul 2013, 2020; Palak 2013; Kurek i in. 2015; Śleszyński i in. 2021).

Dojazdy do pracy wynikają z nierównowagi między popytem a podażą miejsc pracy oraz z niepełnego dopasowania rynków i zasobów pracy do wymaganych przez pracodawców kwalifikacji i wykształcenia lub do oczekiwań płacowych po stronie pracobiorców. Przyczyną dojazdów są również różnice w dochodach oraz szansach życiowych (Guzik 2015). Dojazdy do pracy przyczyniają się zatem do równoważenia rynku pracy – z miejscowości, w których jest mniejsza podaż miejsc pracy, do miejscowości z większą podażą (Kaczmarek, Mikuła 2010). Dojazdy do pracy można więc rozpatrywać dwupłaszczyznowo: z punktu widzenia funkcji miasta – w miejscu skupiającym dojazdy (ośrodek dojazdów) oraz z punktu widzenia funkcji obszarów otaczających miasto – w miejscu źródłowym dojazdów (ośrodek wyjazdów). Każda jednostka osadnicza może być miejscem zarówno dojazdów, jak i wyjazdów do pracy (Rosik i in. 2010). Tym samym struktura dojazdów może być stosowana do identyfikacji typu funkcjonalnego danej jednostki. Nadwyżka liczby dojeżdżających będzie świadczyła o silnie rozwiniętej funkcji miejsca pracy, z kolei nadwyżka liczby wyjeżdżających – o silnie rozwiniętej funkcji miejsca zamieszkania, a pośrednio również o bazie ekonomicznej jednostki (miasta).

6.3. Metody badań i źródła danych

Podstawą określenia funkcji miasta są różnorodne rodzaje działalności prowadzone przez jego mieszkańców (Liszewski, Maik 2000; Suliborski 2001). W tym kontekście funkcje dominujące to takie, które skupiają największą liczbę (udział) zatrudnionych. Badanie funkcji miasta opiera się zatem na analizie struktury zatrudnienia ludności, co prowadzi do określenia struktury rodzajowej funkcji (struktura zawodowa i zatrudnienia) bądź do określenia struktury funkcjonalnej miasta (Jerczyński 1977). Koncepcja struktury funkcjonalnej miasta nawiązuje bezpośrednio do założeń teorii bazy ekonomicznej (Jaroszevska, Maik 1994), która rozpatruje funkcje miasta z punktu widzenia miejsca zamieszkania i miejsca pracy (Kostrowicki 1952) oraz związków i relacji funkcjonalno-przestrzennych miasta z otoczeniem (Dziewoński 1977), co prowadzi do wyróżnienia: funkcji egzogenicznych (miastotwórczych) i endogenicznych (uzupełniających). Do pomiaru bazy ekonomicznej miasta zwykle stosowana jest klasyczna metoda wskaźnika nadwyżki pracowników (Sokołowski 2008), wprowadzona przez Homera Hoyta (1944).

Co jednak ciekawe, dojazdy do pracy dość rzadko były wykorzystywane do określania typów funkcjonalnych małych miast (por. Suliborski 2001). Stanisław Lewiński (1965) na podstawie dojazdów do pracy podzielił miasta na:

osiedla mieszkaniowe, ośrodki wymienne, ośrodki pracy i osiedla izolowane. Eugeniusz Biderman (1967) funkcje miast analizował w nawiązaniu do struktury funkcjonalnej, hierarchii oraz relacji przestrzennych miasta z zapleczem. Nieco inne podejście zastosował Marek Jerczyński (1977), który z uwagi na brak danych na temat dojazdów do pracy jako podstawę typologii funkcjonalnej miast przyjął stosunek liczby zatrudnionych wg miejsca pracy i wg miejsca zamieszkania. Na tej podstawie wyróżnił on pięć typów – miasta: o bardzo silnej (P_2) i silnej (P_1) funkcji miejsca pracy, o bardzo silnej (M_2) i silnej (M_1) funkcji mieszkaniowej oraz o zrównoważonym udziale funkcji miejsca pracy i funkcji mieszkaniowej (MP).

W badaniach dojazdów do pracy wykorzystano dane Banku Danych Lokalnych z lat 2006, 2011 i 2016.

- Dane z 2006 r. opracowano na podstawie badania przeprowadzonego w oparciu o informacje zawarte w źródłach administracyjnych. Celem badania było pozyskanie danych dotyczących dojazdów do pracy w kontekście wypracowania narzędzi analitycznych służących delimitacji przestrzeni. Źródłem informacji służących do oszacowania skali i kierunków przepływów ludności związanych z zatrudnieniem były zbiory systemu podatkowego urzędów skarbowych za rok 2006, gromadzone w bazie POLTAX, udostępnione przez Ministerstwo Finansów. Badane były przepływy osób zatrudnionych na podstawie stosunku pracy według stanu w dniu 31 grudnia 2006 r. W badaniu za dojeżdżającego do pracy uważa się osobę spełniającą następujący warunek: gmina zamieszkania różna od gminy miejsca pracy oraz podwyższone koszty uzyskania przychodu z tytułu dojazdów do pracy. Z uwagi na metodykę badania oraz jego eksperymentalny charakter – wartości liczbowe należy traktować jako szacunkowe.

- Badanie dojazdów do pracy w 2011 r. zostało przeprowadzone na podstawie danych zawartych w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną na potrzeby Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011 (NSP 2011). Metodyka tego badania została opracowana na podstawie wcześniej przeprowadzonych prac związanych z realizacją zadania „Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2006 r.” Tym razem dotychczasowe źródło danych dla tego tematu (rejestry podatkowe) zostało wzbogacone o zasoby innych gestorów. Pochodzące z tych źródeł informacje znacznie zwiększyły (w porównaniu z 2006 r.) możliwości terytorialnej identyfikacji głównego miejsca pracy pracowników najemnych, a wśród nich osób dojeżdżających do pracy. Akcentowane wyżej różnice w źródłach danych, mimo zachowania takiej samej metodyki generowania z nich zbiorowości osób dojeżdżających do pracy, sprawiają, że wyniki badania dotyczące 2006 r. nie są wprost porównywalne z opisem dojazdów do pracy uzyskanym w ramach NSP 2011.

- Badanie pt. „Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2016 r.” zostało opracowane według tej samej metodyki, co badania z lat 2006 i 2011.

Wyniki badania dojazdów do pracy pochodzą z administracyjnych źródeł danych Ministerstwa Finansów i Zakładu Ubezpieczeń Społecznych.

W niniejszym opracowaniu, dzięki dostępowi do danych na temat dojazdów do pracy, możliwe było zastosowanie podejścia zaproponowanego przez Marka Jerczyńskiego, z tą jednak różnicą, że do określenia poszczególnych typów funkcjonalnych wykorzystano bilans dojazdów do pracy w przeliczeniu na liczbę ludności w wieku produkcyjnym¹, co obrazuje poniższy wzór:

$$W_D = \frac{P - W}{L_p} * 100$$

gdzie:

W_D – wskaźnik dojazdów do pracy w danym mieście;

P – liczba osób przyjeżdżających do pracy do danego miasta;

W – liczba osób wyjeżdżających do pracy z danego miasta;

L_p – liczba ludności w wieku produkcyjnym w danym mieście.

Określenie struktury miejsc pracy i miejsc zamieszkania w poszczególnych miastach umożliwiło ich przyporządkowanie do pięciu typów funkcjonalnych (tab. 1), niezależnie dla każdego z analizowanych momentów czasowych (2006, 2011 i 2016).

Tabela 1. Typy funkcjonalne miast wyznaczone w oparciu o bilans dojazdów do pracy

Kod	Typ funkcjonalny	Wartość wskaźnika	
		min	max
P_2	Miasta o bardzo silnie rozwiniętej funkcji miejsca pracy	+10,1	$+\infty$
P_1	Miasta o silnie rozwiniętej funkcji miejsca pracy	+3,1	+10,0
MP	Miasta o zrównoważonym układzie funkcji miejsca pracy i miejsca zamieszkania	-2,9	+3,0
M_1	Miasta o silnie rozwiniętej funkcji miejsca zamieszkania	-9,9	-3,0
M_2	Miasta o bardzo silnie rozwiniętej funkcji miejsca zamieszkania	$-\infty$	-10,0

Źródło: opracowanie własne.

¹ Z uwagi na brak porównywalnych danych na temat liczby ludności aktywnej zawodowo saldo (bilans) dojazdów do pracy w danym mieście odniesiono do ludności w wieku produkcyjnym. Wartość ta ma obrazować potencjalne zasoby pracy w danej jednostce.

6.4. Małe miasta w Polsce

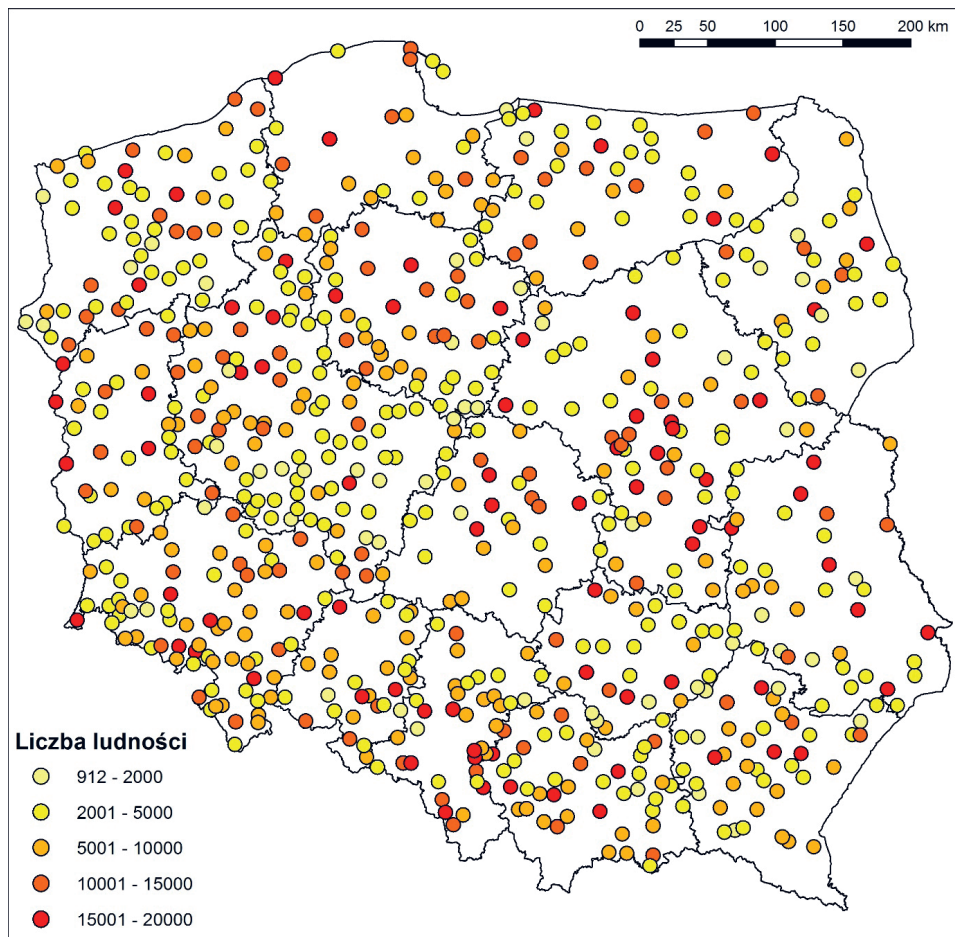
W latach 2006–2016 zbiór małych miast w Polsce podlegał zasadniczym przemianom w zakresie wielkości i składu jednostkowego, na co wpływ miały dwa główne procesy. Pierwszy z nich związany był ze wzrostem liczby miast (por. Szmytkie 2018), natomiast drugi wynikał ze zmian ludnościowych, jakim podlegały małe miasta w analizowanym okresie. Przyczyniło się to do przejścia niektórych jednostek do innych kategorii wielkościowych: małych miast do zbioru miast średnich (przy wzroście liczby ludności) i średnich miast do zbioru miast małych (przy spadku liczby ludności). Żeby zminimalizować problem przechodzenia miast pomiędzy poszczególnymi zbiorami, małe miasta przypisano do kategorii wielkościowych wg stanu ich liczby ludności w 2016 r.

Tym samym zbiór małych miast poddanych analizie zwiększył się w latach 2006–2016 z 670 do 700 jednostek, czyli o 30 miast ustanowionych w tym okresie. W 2016 r. małe miasta stanowiły 76,2% ogółu miast i skupiały 32,4% ludności miejskiej w Polsce.

Rozmieszczenie małych miast w Polsce, podobnie jak miast w ogóle, jest zróżnicowane przestrzennie (rys. 1). W 2016 r. największą liczbę małych miast posiadały województwa: wielkopolskie (92), dolnośląskie (72), mazowieckie (61) i zachodniopomorskie (54), natomiast najmniejszą: pomorskie i świętokrzyskie (po 27) oraz łódzkie i opolskie (po 29). Co więcej, w obrębie w zasadzie wszystkich regionów małe miasta wykazywały tendencję do koncentracji w określonych strefach, np. w Sudetach, w zachodniej części woj. kujawsko-pomorskiego czy na obrzeżach aglomeracji warszawskiej i konurbacji katowickiej.

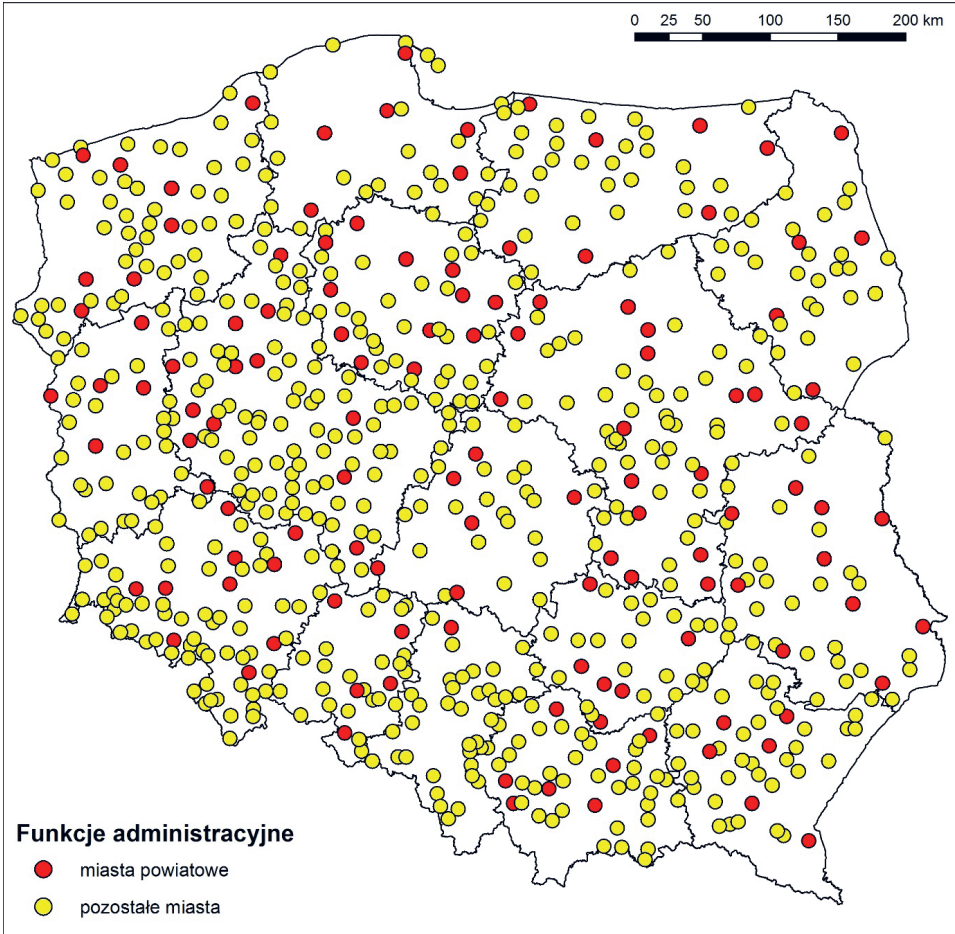
Małe miasta w Polsce są zróżnicowane pod względem liczby ludności i funkcji pełnionych w systemie osadniczym. W nawiązaniu do pierwszego kryterium małe miasta podzielono na pięć grup wielkościowych (rys. 1): do 2,0 tys. mieszkańców (60 miast), od 2,1 do 5,0 tys. (274 miast), od 5,1 do 10,0 tys. (180 miast), od 10,1 do 15,0 tys. (104 miast) i od 15,1 do 20,0 tys. (82 miast), a w nawiązaniu do drugiego kryterium wyróżniono (rys. 2): miasta powiatowe (124 miast) i pozostałe (576 miast). Osobno wydzielono 76 małych miast leżących w strefach bezpośredniego oddziaływania największych aglomeracji miejskich w Polsce: warszawskiej, krakowskiej, wrocławskiej, łódzkiej, poznańskiej, trójmiejskiej i konurbacji katowickiej².

² W analizie uwzględniono jedynie małe miasta położone w obrębie siedmiu największych miejskich obszarów funkcjonalnych w Polsce wg delimitacji P. Śleszyńskiego (2015), które zarazem wyraźnie wyróżniają się od innych obszarów tego typu w zakresie potencjału ludnościowego. Z uwagi na istotne różnice zakresu przestrzennego tych obszarów w różnych delimitacjach jako zasięg poszczególnych obszarów przyjęto dwa pierścienie gmin wokół rdzenia obszaru, a w przypadku Warszawy – trzy pierścienie gmin (por. Szmytkie, Sikorski 2020).



Rys. 1. Rozmieszczenie i ludność małych miast w Polsce w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne.



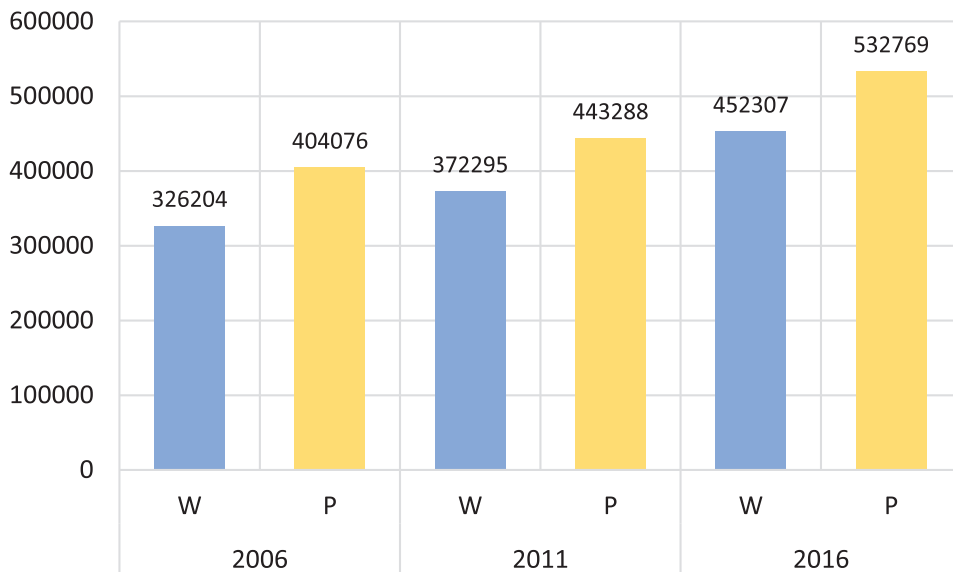
Rys. 2. Funkcje administracyjne małych miast w Polsce w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne.

6.5. Znaczenie małych miast w systemie dojazdów do pracy

W latach 2006–2016 zarówno liczba dojeżdżających do pracy w małych miastach, jak i liczba wyjeżdżających z małych miast do pracy w innych gminach znacząco się zwiększyła (rys. 3). W pierwszym przypadku wzrosła ona z 404,1 tys. do 532,8 tys. osób (czyli o 31,8%), natomiast w drugim – z 326,2 tys. do 452,3 tys. osób (czyli o 38,7%). Wzrost skali dojazdów nie wiązał się jednak ze wzrostem znaczenia małych miast w systemie dojazdów do pracy, a raczej był następstwem rosnącej mobilności przestrzennej ludności w ogóle. W latach

2006–2016 liczba dojeżdżających do pracy w Polsce poza obszar gminy miejsca zamieszkania wzrosła bowiem z 2,34 mln do 3,27 mln osób, czyli o 39,9%.



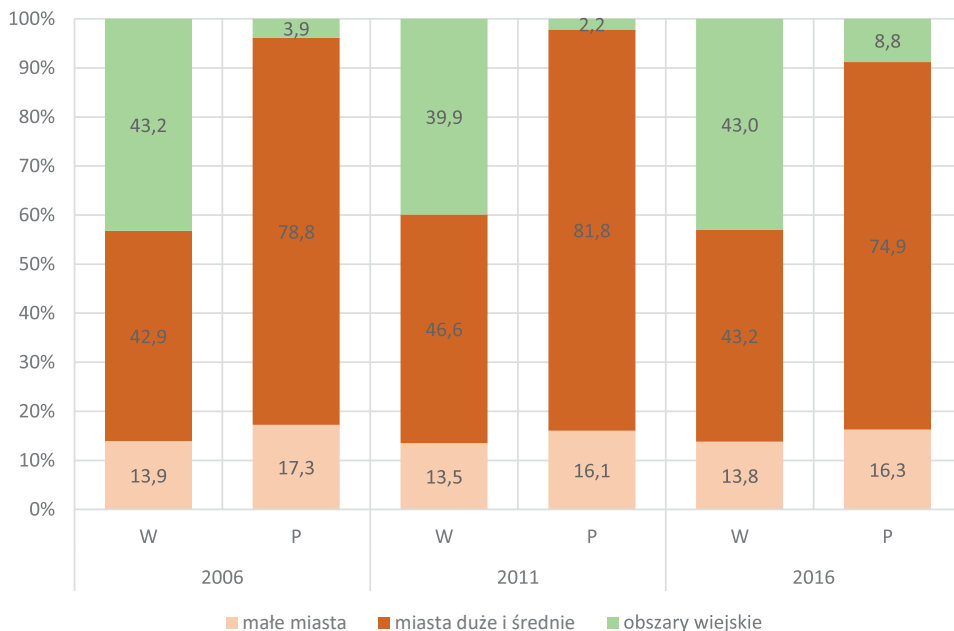
Rys. 3. Wielkość dojazdów do pracy w małych miastach Polski w latach 2006–2016

(W – liczba wyjeżdżających do pracy, P – liczba przyjeżdżających do pracy)

Źródło: opracowanie własne.

Przełożyło się to na nieznaczny spadek udziału małych miast jako miejsc docelowych migracji wahadłowych (z 17,3% do 16,3%) i ich udziału jako miejsc źródłowych tych migracji (z 13,9% do 13,8% ogółu migrantów w skali kraju). Co jednak ciekawe, nie przyczyniło się to do znaczącego spadku znaczenia małych miast na tle miast w ogóle. W 2016 r. małe miasta koncentrowały 32,0% ogółu wyjeżdżających z miast i 21,7% ogółu dojeżdżających do pracy w miastach (rys. 4). Można również stwierdzić, że udział wyjeżdżających z małych miast do pracy w innych gminach był zbliżony do udziału małych miast w liczbie ludności miejskiej, natomiast udział dojeżdżających do pracy w małych miastach był wyraźnie niższy. Wynika to z faktu, że miejscem docelowym migracji wahadłowych są głównie miasta duże i średnie, które w 2016 r. skupiały 58,7% ogółu dojeżdżających do pracy.

Należy też zauważyć, że po 2011 r. wzrosło znaczenie obszarów wiejskich jako miejsca docelowego migracji wahadłowych (z 18,2% do 25,1%). Niemniej jednak obszary te w dalszym ciągu stanowią w szczególności obszar źródłowy dla migracji wahadłowych, z kolei miejsca docelowe tych przemieszczeń koncentrują się w miastach, w tym także w małych.



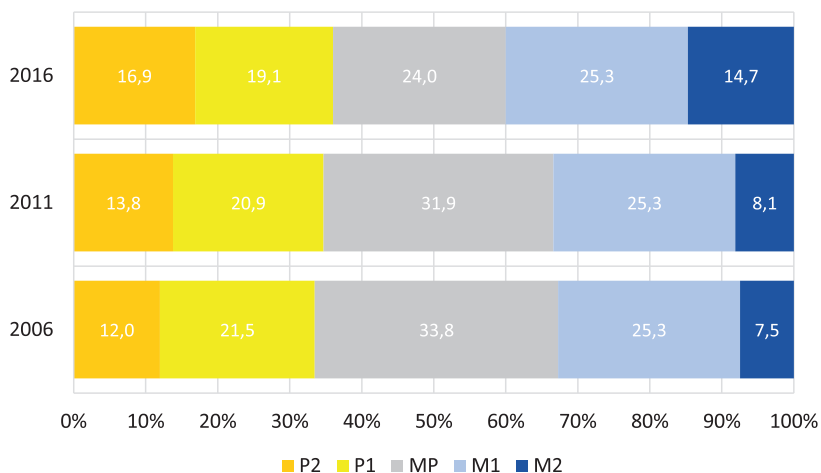
Rys. 4. Małe miasta w strukturze dojazdów do pracy w Polsce w latach 2006–2016 (W – liczba wyjeżdżających do pracy, P – liczba przyjeżdżających do pracy)
Źródło: opracowanie własne.

6.6. Typologia małych miast w kontekście dojazdów do pracy

Analiza struktury dojazdów do pracy w małych miastach w kontekście funkcji miejsca pracy i funkcji miejsca zamieszkania wykazała kilka zasadniczych tendencji (rys. 5).

Po pierwsze, w latach 2006–2016 wyraźnie wzrósł udział małych miast przypisanych do skrajnych kategorii, tzn. miast o bardzo silnie rozwiniętej funkcji miejsca pracy – typ P2 (z 12,0% do 16,9%) i miast o bardzo silnie rozwiniętej funkcji miejsca zamieszkania – typ M2 (z 7,5% do 14,7%). Co jednak ciekawe, w analizowanym okresie udział miast o silnie rozwiniętej funkcji miejsca pracy (typ P1) zmniejszył się jedynie nieznacznie (o 2,4 p.p.), a udział miast o silnie

rozwiniętej funkcji miejsca zamieszkania (typ M1) pozostał na tym samym poziomie. Można zatem stwierdzić, że wzrost udziału miast o bardzo silnie rozwiniętej funkcji miejsca pracy lub zamieszkania następował kosztem miast o zrównoważonym układzie miejsc pracy i zamieszkania (typ MP). Udział tej kategorii zmniejszył się z 33,8% do 24,0%. Świadczy to o postępującej specjalizacji małych miast jako ośrodków pracy lub miast satelickich.



Rys. 5. Typy funkcjonalne małych miast w Polsce w latach 2006–2016 w kontekście dojazdów do pracy

Źródło: opracowanie własne.

Po drugie, w analizowanym okresie nieco szybciej następował przyrost udziału miast o przewadze funkcji miejsca zamieszkania niż udziału miast o przewadze funkcji miejsca pracy. Analizując dane dla krańcowych lat badanego okresu, można zauważyć, że wzrost znaczenia funkcji miejsca zamieszkania dotyczył 179 miast, wzrost znaczenia funkcji miejsca pracy – 130 miast, a 361 miast nie zmieniło swojego typu funkcjonalnego (tab. 2). Co jednak ciekawe, miasta ustanowione w latach 2006–2016 w nieco większym stopniu cechowały się przewagą funkcji miejsca pracy niż funkcji miejsca zamieszkania, co może wskazywać na pełnienie określonych funkcji lokalnych w systemie osadniczym przez te miejscowości.

Tabela 2. Macierz zmian typów funkcjonalnych małych miast w Polsce w kontekście dojazdów do pracy w latach 2006–2016

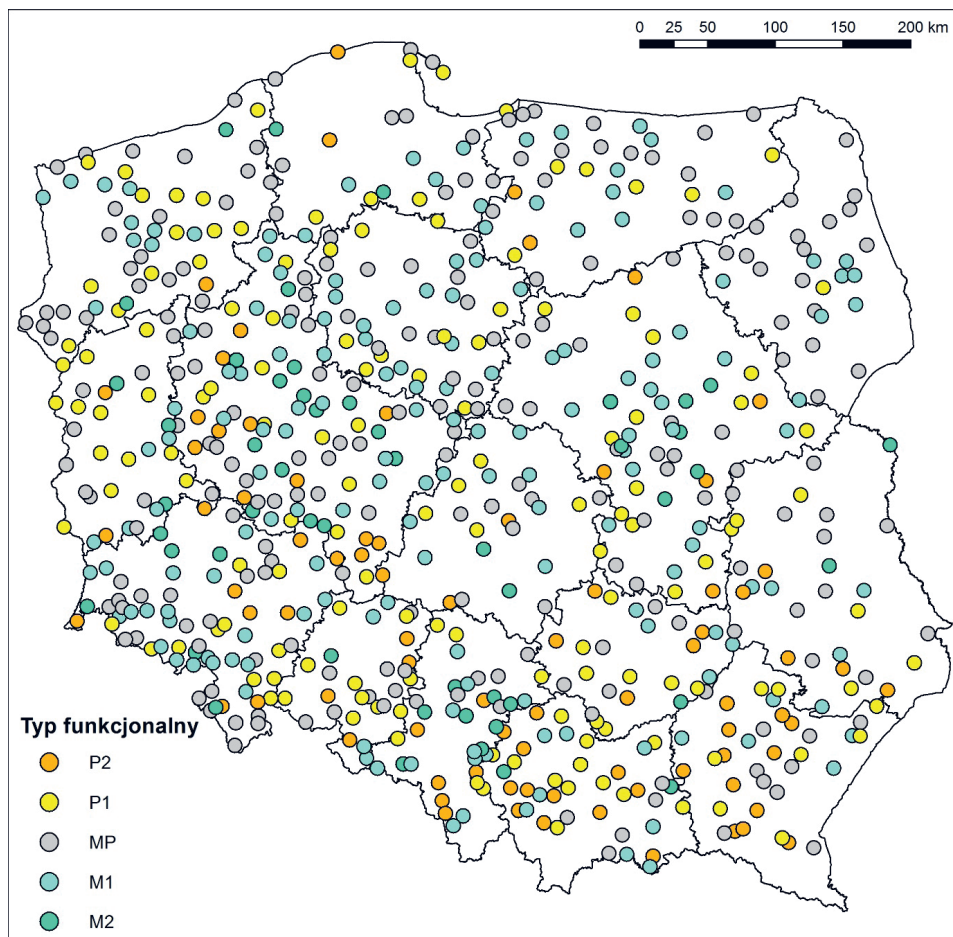
typ	2006							
	P2	P1	MP	M1	M2	nowe miasta	ogółem	
2016	P2	64	36	10	4	0	4	118
	P1	12	60	42	8	2	10	134
	MP	4	34	103	22	0	5	168
	M1	1	9	64	92	6	5	177
	M2	0	4	8	43	42	6	103
	ogółem	81	143	227	169	50	30	700

Źródło: opracowanie własne.

Przyczyniło się to do zmiany dominujących typów funkcjonalnych w zbiorze małych miast. W 2006 r. największy udział stanowiły miasta o zrównoważonym układzie miejsc pracy i miejsc zamieszkania (33,8%), w 2011 r. – miasta o przewadze funkcji miejsca pracy (34,7%), z kolei w 2016 r. – miasta o przewadze funkcji miejsca zamieszkania (40,0%). Powyższy trend wskazuje na kierunek specjalizacji funkcjonalnej małych miast, w których wzrasta znaczenie funkcji mieszkaniowej. Warto ponadto zauważyć, że większość małych miast w analizowanym okresie nie zmieniła swojej specjalizacji, a zatem posiada ukształtowaną pozycję w systemie osadniczym.

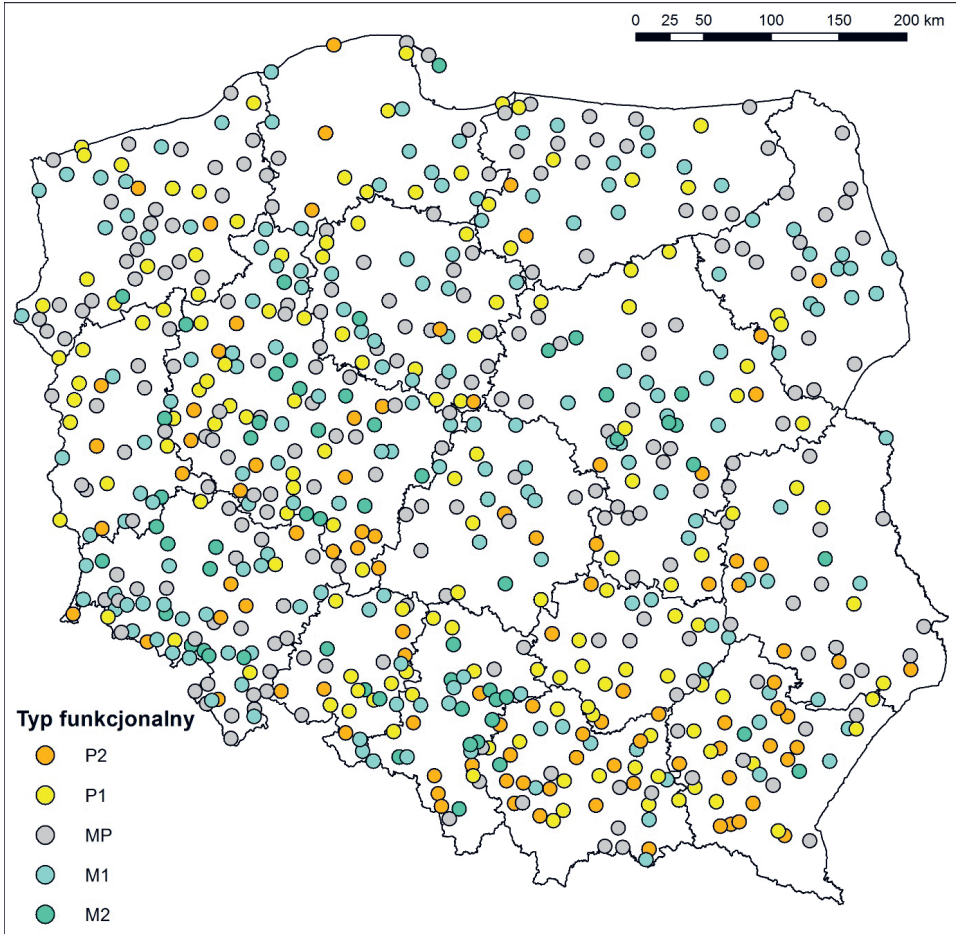
6.7. Zróżnicowanie przestrzenne małych miast w zakresie dojazdów do pracy

Rozmieszczenie poszczególnych typów funkcjonalnych małych miast wyznaczonych w oparciu o charakter dojazdów do pracy we wszystkich analizowanych latach wykazywało znaczne zróżnicowanie przestrzenne (rys. 6–8).



Rys. 6. Typy funkcjonalne małych miast w Polsce w kontekście dojazdów do pracy w 2006 r.

Źródło: opracowanie własne.

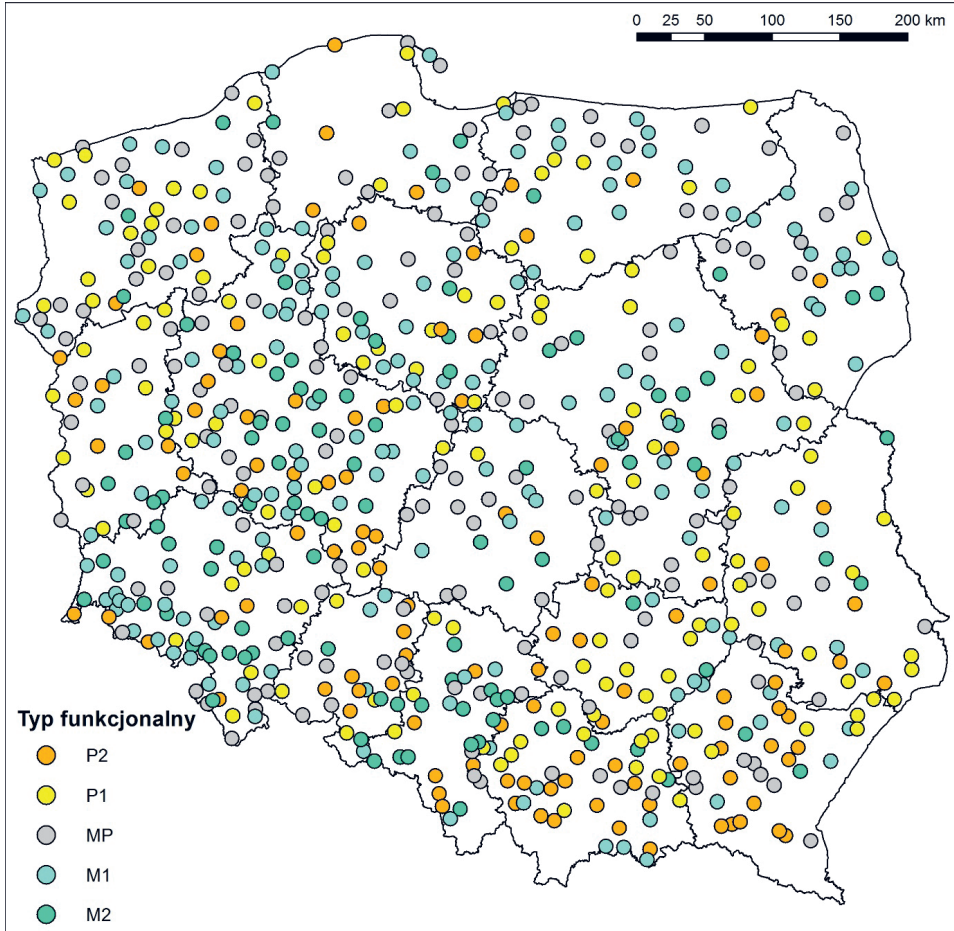


Rys. 7. Typy funkcjonalne małych miast w Polsce w kontekście dojazdów do pracy w 2011 r.

Źródło: opracowanie własne.

Małe miasta o przewadze znaczenia funkcji miejsca pracy skupiały się w południowo-wschodnich regionach Polski (woj. lubelskie, małopolskie, podkarpackie i świętokrzyskie) oraz na obrzeżach innych województw (np. mazowieckiego, podlaskiego i wielkopolskiego), a miasta o przewadze funkcji miejsca zamieszkania – w otoczeniu dużych aglomeracji miejskich oraz w południowo-zachodniej części kraju (woj. dolnośląskie, opolskie, częściowo też lubuskie, śląskie i wielkopolskie) (rys. 9). Wynika to zapewne z układu sieci osadniczej. W obszarach silnie zurbanizowanych (duże zespoły miejskie) lub o dobrze wykształconej sieci miejskiej małe miasta są głównie ośrodkami satelickimi dla większych ośrodków, natomiast w regionach słabo zurbanizowanych i o niskiej gęstości sieci miejskiej

– stanowią znaczące ośrodki miejsca pracy, uzupełniając tym samym niedobór miast średniej wielkości.

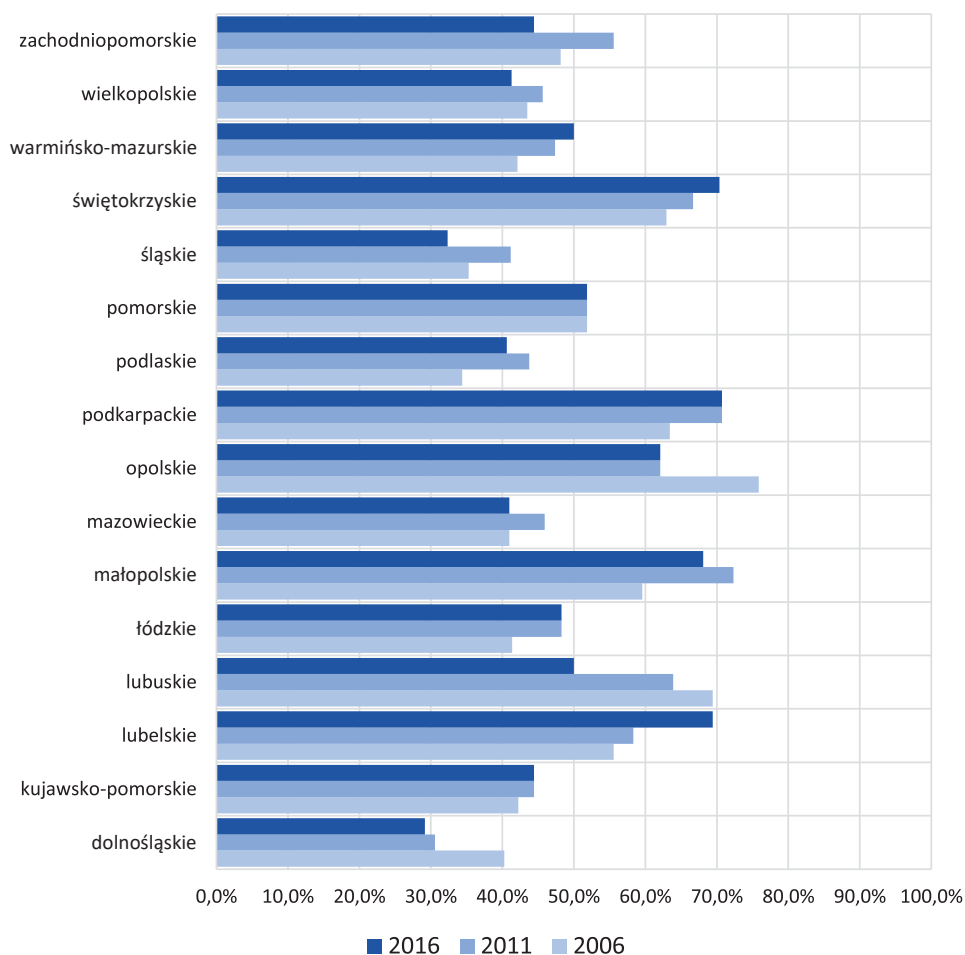


Rys. 8. Typy funkcjonalne małych miast w Polsce w kontekście dojazdów do pracy w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne.

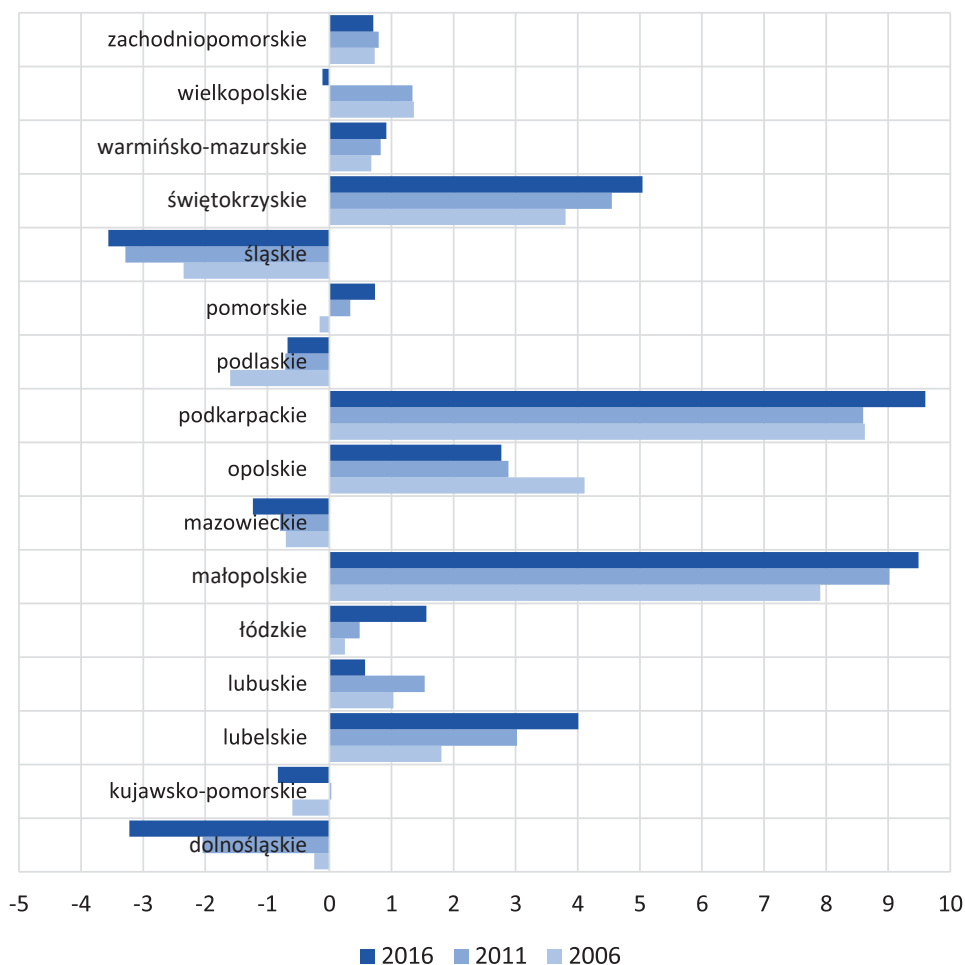
Stwierdzenie to potwierdza analiza średnich wartości wskaźnika obrazującego strukturę dojazdów do pracy w ujęciu regionalnym (rys. 10). Najwyższa przewaga funkcji miejsca pracy występowała w woj. małopolskim i podkarpackim, a w mniejszym stopniu również w woj. opolskim, lubelskim i świętokrzyskim, z kolei wyraźna przewaga funkcji miejsca zamieszkania – w woj. dolnośląskim i śląskim. Pozostałe regiony cechowały się zrównoważoną strukturą miejsc pracy i miejsc zamieszkania. Znajdowało to jednocześnie odzwierciedlenie w strukturze typów funkcjonalnych

małych miast wyznaczonych w oparciu o dojazdy do pracy (rys. 11). Największe udziały małych miast o bardzo silnej przewadze miejsc zamieszkania występowały w woj. dolnośląskim, śląskim i wielkopolskim, a największe udziały małych miast o bardzo silnej przewadze funkcji miejsca pracy – w woj. małopolskim, opolskim i podkarpackim.



Rys. 9. Udział małych miast w Polsce o dodatnim saldzie dojazdów do pracy w latach 2006–2016 – ujęcie regionalne

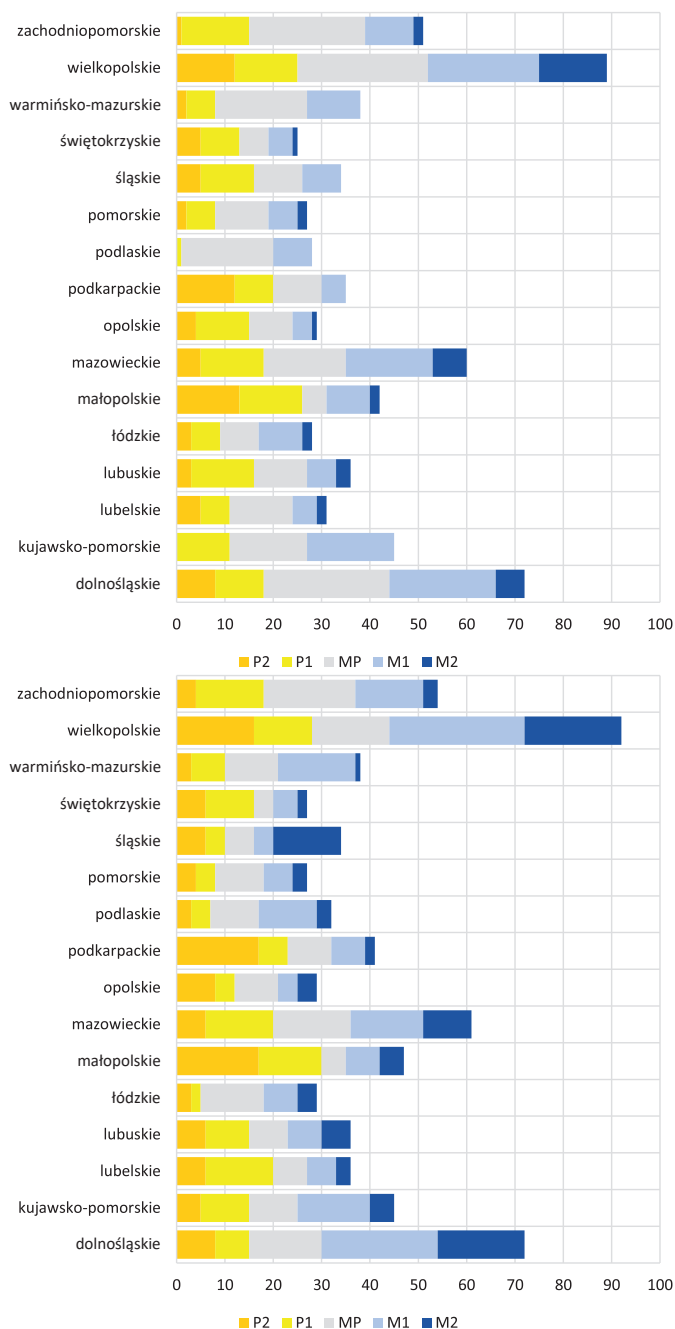
Źródło: opracowanie własne.



Rys. 10. Średnia wartość wskaźnika dojazdów do pracy w małych miastach w Polsce w latach 2006–2016 – ujęcie regionalne

Źródło: opracowanie własne.

W tym miejscu należy zauważyć postępującą specjalizację małych miast w niektórych regionach kraju. W woj. dolnośląskim, opolskim i śląskim w analizowanym okresie wyraźnie wzrosło znaczenie funkcji miejsca zamieszkania, zaś w woj. lubelskim, łódzkim, małopolskim, podkarpackim i świętokrzyskim – znaczenie funkcji miejsca pracy.



Rys. 11. Typy funkcjonalne małych miast w Polsce w kontekście dojazdów do pracy w 2006 i 2016 r. – ujęcie regionalne

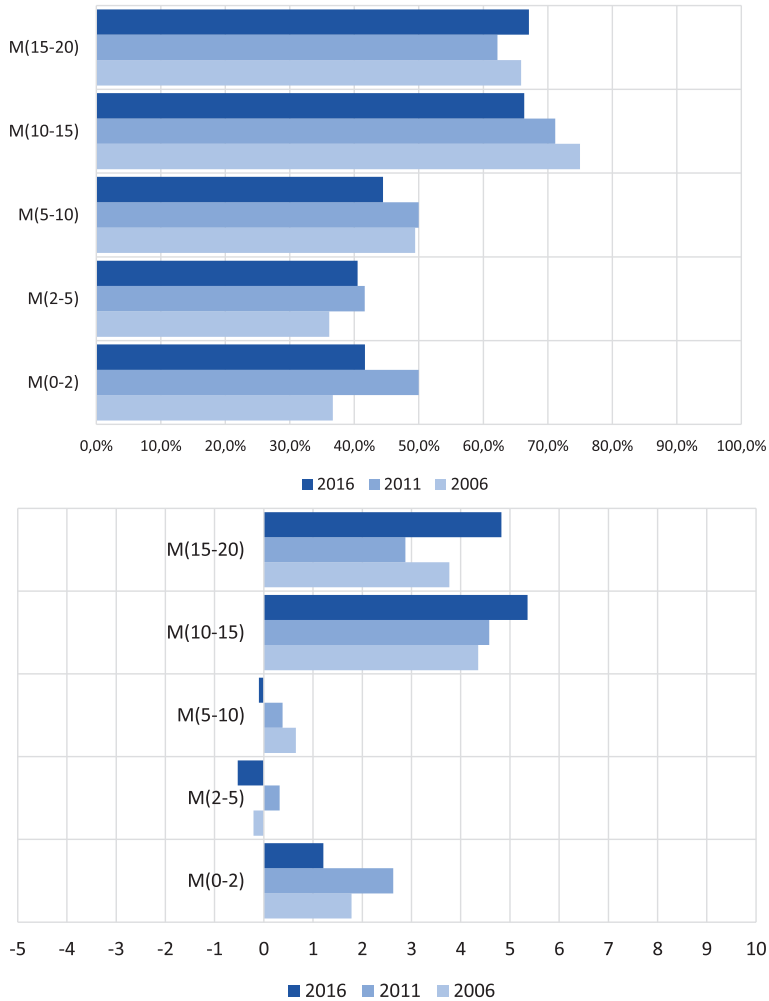
Źródło: opracowanie własne.

6.8. Uwarunkowania wpływające na strukturę dojazdów do pracy w małych miastach

Analizując uwarunkowania mające wpływ na charakter struktury dojazdów do pracy w małych miastach, skupiono się na trzech czynnikach: wielkości miasta (wyrażonej przez liczbę mieszkańców), pełnieniu ponadlokalnych funkcji w systemie osadniczym (wyróżniając miasta powiatowe) i położeniu w zasięgu oddziaływania największych ośrodków miejskich. Autorzy opracowania mają jednak świadomość, że funkcje miast mogą być także kształtowane przez szereg innych czynników (zarówno ilościowych, jak i jakościowych), często indywidualnych dla poszczególnych miast. Można również założyć, że przyjęte uwarunkowania mają charakter uniwersalny, niezależny od uwarunkowań regionalnych lub lokalnych, przez co mogą stanowić punkt wyjścia do bardziej szczegółowych badań w tym zakresie.

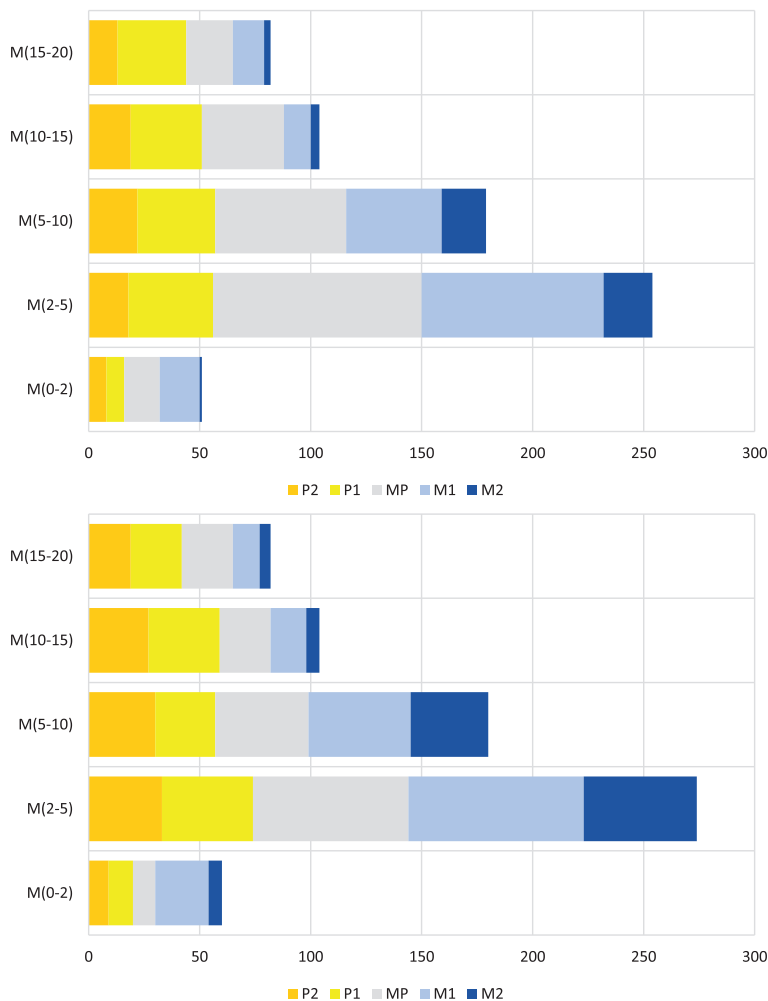
Wielkość (populacja) miasta w istotny sposób wpływa na strukturę dojazdów do pracy. Stwierdzenie to nie dotyczy tylko i wyłącznie miast dużych i średnich, w których występowała wyraźna nadwyżka liczby osób dojeżdżających nad liczbą wyjeżdżających do pracy (rys. 4), ale także miast małych. W tym przypadku małe miasta można podzielić na dwie grupy: miasta liczące od 10 do 20 tys. mieszkańców oraz miasta liczące poniżej 10 tys. mieszkańców. Pierwsza grupa w analizowanym okresie cechowała się przewagą miast o dodatnim saldzie dojazdów do pracy oraz zdecydowanie wyższymi średnimi wartościami wskaźnika dojazdów do pracy (rys. 12). Miasta bardzo małe, liczące do 10 tys. mieszkańców, wyróżniały się dużo niższym udziałem jednostek o dodatnim saldzie dojazdów do pracy. Niemniej jednak średnie wartości wskaźnika dojazdów do pracy były w tej grupie raczej dodatnie. Warto też zauważyć, że w grupie miast liczących od 10 do 20 tys. mieszkańców w latach 2006–2016 wzrósł udział miast o przewadze funkcji miejsca pracy, z kolei w miastach najmniejszych – funkcji miejsca zamieszkania (rys. 13).

Ranga miasta w systemie osadniczym, wyrażona poprzez pełnienie określonych funkcji ponadlokalnych (miasta powiatowe), również w istotny sposób wpływa na strukturę dojazdów do pracy. Małe miasta powiatowe w analizowanym okresie cechowały się wyraźnie wyższym udziałem miast o dodatnim saldzie i średnimi wartościami wskaźnika dojazdów do pracy niż małe miasta będące jedynie siedzibami gmin (rys. 14), co ma też odzwierciedlenie w strukturze typów funkcjonalnych wyznaczonych w kontekście dojazdów do pracy (rys. 15). Wpływ na taki stan rzeczy miała zapewne również wielkość miast powiatowych, które w 2016 r. liczyły średnio 13,5 tys. mieszkańców, a najmniejsze miasto powiatowe (Sejny) liczyło ponad 5,5 tys. mieszkańców.



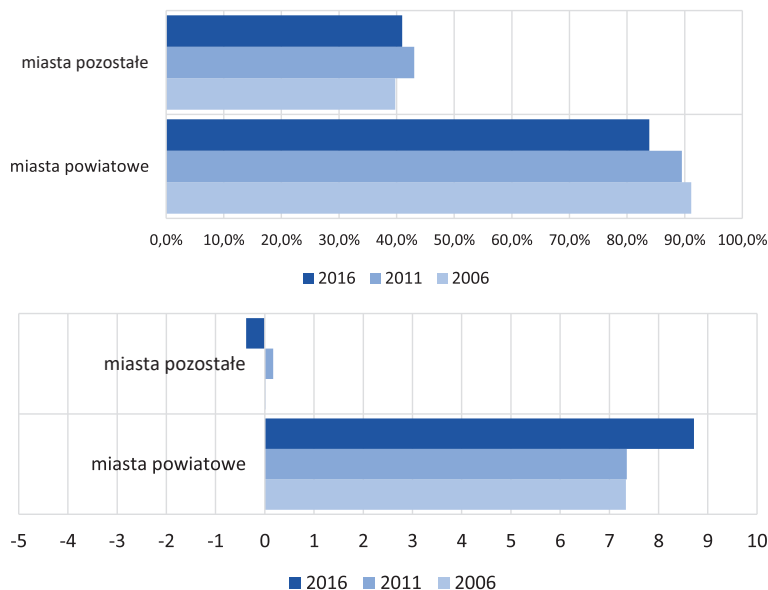
Rys. 12. Małe miasta o dodatnim saldzie oraz średnia wartość wskaźnika dojazdów do pracy w małych miastach w Polsce w latach 2006–2016 w zależności od ich liczby mieszkańców

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 13. Typy funkcjonalne małych miast w Polsce w latach 2006–2016 w zależności od ich liczby mieszkańców

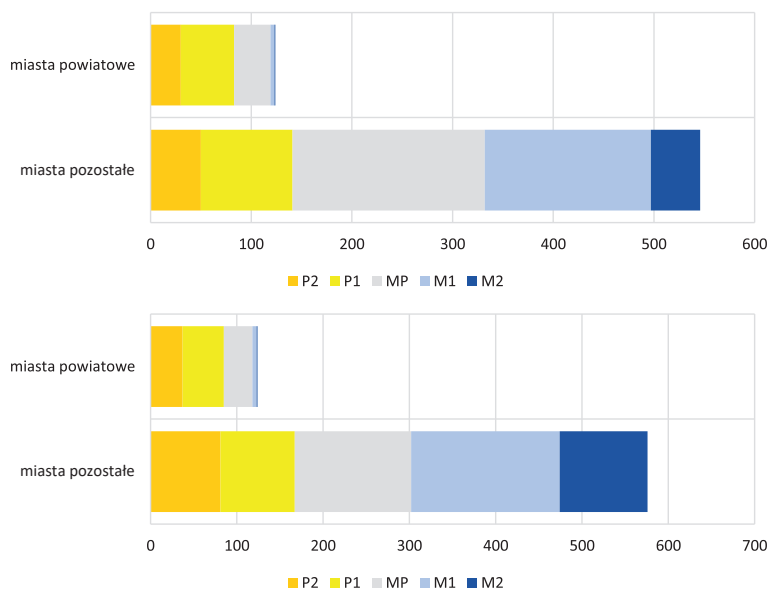
Źródło: opracowanie własne.



Rys. 14. Małe miasta o dodatnim saldzie oraz średnia wartość wskaźnika dojazdów do pracy w małych miastach w Polsce w latach 2006–2016 w zależności od rangi w systemie osadniczym

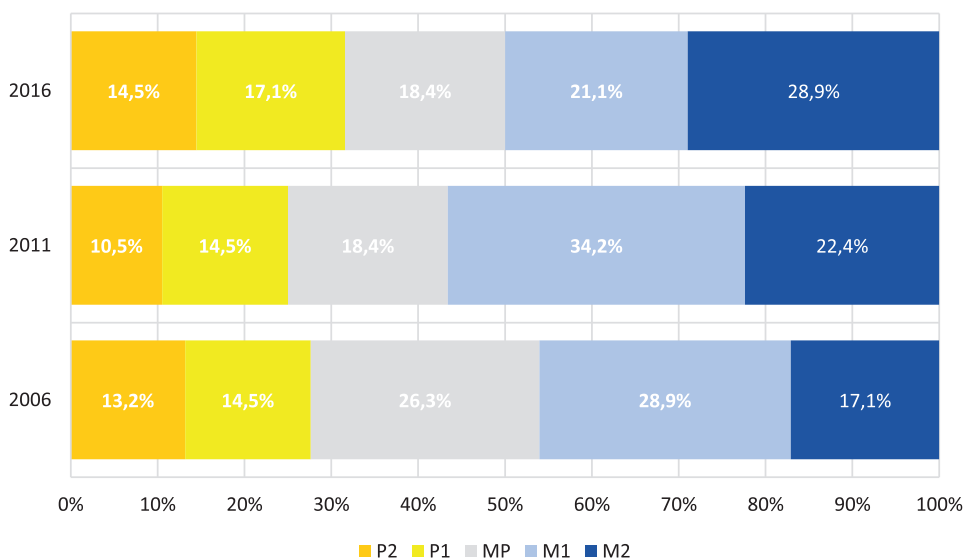
Źródło: opracowanie własne.

Położenie małych miast względem głównych ośrodków miejskich również wpływa na strukturę dojazdów do pracy. Większość miast z tej grupy (ok. 60%) w analizowanym okresie cechowała się ujemnym saldem dojazdów do pracy, co świadczy o istotnym znaczeniu funkcji miejsca zamieszkania w tych ośrodkach. Warto ponadto zauważyć, że struktura funkcjonalna jednostek w tej grupie ulegała w analizowanym okresie istotnym zmianom (rys. 16), a wzrost udziału miast o bardzo silnym lub silnym znaczeniu funkcji miejsca pracy po 2011 r. należy wiązać z postępującym rozwojem suburbanizacji ekonomicznej.



Rys. 15. Typy funkcjonalne małych miast w Polsce w 2006 i 2016 r. w zależności od rangi w systemie osadniczym

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 16. Typy funkcjonalne małych miast położonych w strefach oddziaływania dużych aglomeracji miejskich w Polsce w latach 2006–2016

Źródło: opracowanie własne.

6.9. Podsumowanie i wnioski

Przeprowadzone badania systemu dojazdów do pracy w małych miastach w Polsce w latach 2006, 2011 i 2016 potwierdzają ogólne wnioski wynikające z licznych krajowych analiz tego typu. Dojazdy do pracy ilustrują faktyczne powiązania i relacje w sieci osadniczej, mają także charakter hierarchiczny (por. Korcelli 1981; Smętkowski 2007; Guzik 2015; Ilnicki, Michalski 2015).

Zaproponowane szczegółowe analizy salda dojazdów do pracy w obrębie małych miast pozwoliły doprecyzować i wysunąć następujące wnioski:

- w systemie dojazdów do pracy do małych miast na przestrzeni lat widać stopniowy trend wzrostu liczby jednostek pełniących funkcję miejsca zamieszkania i spadek liczby miast o funkcji miejsca pracy;
- w rozmieszczeniu przestrzennym funkcji pełnionych przez dane małe miasto w systemie dojazdów do pracy widać pewne zróżnicowanie regionalne, które zapewne w dużym stopniu zależy od specyfiki sieci osadniczej w danym regionie oraz od poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego i lokalnych uwarunkowań;
- niewątpliwym wpływem na funkcję małego miasta w systemie dojazdów do pracy ma liczba jego mieszkańców, im jest ona większa, tym wzrasta prawdopodobieństwo bycia miastem o silnie lub bardzo silnie rozwiniętej funkcji miejsca pracy;
- ranga w systemie osadniczym również w istotny sposób wpływa na strukturę dojazdów do pracy, wśród małych miast powiatowych zauważalna jest zwiększona liczba jednostek o dodatnim saldzie dojazdów do pracy, co powoduje, że większość z nich staje się miastami o silnie rozwiniętej funkcji miejsca pracy;
- położenie małego miasta w strefie oddziaływania aglomeracji przyczyni się do specjalizacji danego miasta w zakresie funkcji miejsca zamieszkania lub funkcji miejsca pracy.

Mobilność Polaków z każdym rokiem wzrasta. Jednym z elementów tej mobilności są dojazdy do pracy, które nie tylko wpływają na funkcje i hierarchię jednostek osadniczych, ale także oddziałują na lokalny i regionalny rozwój społeczno-gospodarczy, stan środowiska przyrodniczego i wiele innych uwarunkowań. Zrozumienie istoty i trendów występujących w strukturze dojazdów do pracy może pomóc w usprawnieniu tego przepływu, ale także w niwelowaniu jego potencjalnie negatywnych następstw.

Literatura

- Biderman E., 1967, *Sieć osiedli miejskich województwa koszalińskiego oraz ich strefy wpływów*, Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, Poznań.
- Bul R., 2013, *Migracje wahadłowe mieszkańców aglomeracji poznańskiej w okresie intensywnej suburbanizacji* (praca doktorska).

- Bul R., 2015, *Dojazdy do pracy w aglomeracji poznańskiej w 2011 r.*, „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna”, 32: 149–172.
- Bul R., 2020, *Dojazdy do pracy w aglomeracji poznańskiej i województwie wielkopolskim w 2016 roku*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG”, 22(4): 75–94.
- Dzieciuchowicz J.Z., 1979, *Rozkłady przestrzenne dojazdów do pracy ludności wielkiego miasta (na przykładzie Łodzi)*, „Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk”, 66.
- Dziewoński K., 1977, *Rozmieszczenie i migracje ludności a system osadniczy Polski Ludowej*, „Prace Geograficzne Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk”, 117: 191–225.
- Gawryszewski A., 1974, *Związki przestrzenne między migracjami stałymi i dojazdami do pracy oraz czynniki przemieszczeń ludności*, „Prace Geograficzne Instytutu Geografii Polskiej Akademii Nauk”, 109.
- Guzik R., 2015, *Dojazdy do pracy w województwie małopolskim 2006–2011*, Wojewódzki Urząd Pracy w Krakowie–Małopolskie Obserwatorium Rynku Pracy i Edukacji, Kraków.
- Guzik R., Biernacki W., Działek J., Gwosdz K., Kocaj A., Kołoś A., Panecka M., Wiedermann K., 2014, *Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej*, Urząd Miasta Olsztyna, Olsztyn.
- Guzik R., Wiederman K., 2012, *Powiązania w zakresie dojazdów do pracy*, [w:] R. Guzik (red.), *Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego w świetle relacji przestrzennych i dostępności komunikacyjnej*, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk: 67–100.
- Heffner K., 2016, *Obszary wiejskie i małe miasta: czy lokalne centra są potrzebne współczesnej wsi?*, „Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach”, 279: 11–24.
- Hoyt H., 1944, *The economic status of the New York Metropolitan Region in 1944*, New York.
- Ilnicki D., Janc K., 2021, *Obszary intensywnych powiązań funkcjonalnych miast na prawach powiatu w Polsce – autorska metoda delimitacji*, „Przegląd Geograficzny”, 93(2): 141–160.
- Ilnicki D., Michalski P., 2015, *Powiązania funkcjonalno-przestrzenne w świetle dojazdów do pracy*, „Studia Miejskie”, 18: 55–70.
- Jaroszewska R., Maik W., 1994, *Studia nad strukturą funkcjonalną miast*, [w:] S. Liszewski (red.), *Geografia osadnictwa i ludności w niepodległej Polsce. Lata 1918–1993*, t. 2, Polskie Towarzystwo Geograficzne, Komisja Geografii Osadnictwa i Ludności, Łódź.
- Jerczyński M., 1977, *Funkcje i typy funkcjonalne miast (zagadnienie dominacji funkcjonalnej)*, [w:] *Statystyczna charakterystyka miast. Funkcje dominujące*, „Statystyka Polski”, 85.
- Kaczmarek U., Miłkoła Ł., 2010, *Mobilność siły roboczej na rynku pracy aglomeracji poznańskiej*, [w:] P. Churski (red.), *Rynek pracy i mobilność siły roboczej w aglomeracji poznańskiej*, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań: 131–150.

- Kitowski J., 1988, *Rola dojazdów do pracy w gospodarce narodowej*, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin.
- Komornicki T., Wiśniewski R., Stępnia M., Siłka P., Rosik P., 2013, *Rynek pracy w województwie mazowieckim*, „Mazowsze Studia Regionalne”, 12: 11–37.
- Korcelli P., 1981, *Regiony miejskie w systemie osadniczym Polski*, [w:] K. Dziewoński, P. Korcelli (red.), *Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce*, „Prace Geograficzne Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk”, 140: 189–212.
- Kostrowicki J., 1952, *O funkcjach miastotwórczych i typach funkcjonalnych miast*, „Przeгляд Geograficzny”, 24(1–2): 7–64.
- Kruszka K. (red.), 2010, *Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem*, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań.
- Kurek S., Wójtowicz B., Gałka J., 2015, *Powiązania funkcjonalno-przestrzenne w Krańskim Obszarze Metropolitalnym w świetle dojazdów do pracy*, „Studia Miejskie”, 18: 71–84.
- Lewiński S., 1965, *Zmiany struktur zawodowych ludności na przykładzie dużych i średnich miast polskich*, Instytut Urbanistyki i Architektury, Warszawa.
- Lijewski T., 1967, *Dojazdy do pracy w Polsce*, „Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk”, 15.
- Liszewski S., Maik W., 2000, *Wielka encyklopedia geografii świata*, t. 19, *Osadnictwo*, Wydawnictwo Kurpisz, Poznań.
- Maczak A., 1992, *Zmiany w strukturze funkcjonalnej miast Polski w latach 1973–1983*, „Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Geographica”, 17: 9–25.
- Muster R., 2018, *Dojazdy do pracy mieszkańców Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – próba analizy zjawiska*, „Górnośląskie Studia Socjologiczne. Seria Nowa”, 9(2): 81–99.
- Pałak M., 2013, *O współczesnych dojazdach do pracy*, „Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy”, 33: 161–168.
- Panecka-Niepsuj M., 2015, *Przestrzenne zróżnicowanie miast średniej wielkości w Polsce wg dojazdów do pracy*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Geographica”, 9: 83–95.
- Rosik P., Stępnia M., Wiśniewski R., 2010, *Dojazdy do pracy do Warszawy i Białegostoku – alternatywne podejścia metodologiczne*, „Studia Regionalne i Lokalne”, 2(40): 77–98.
- Smętkowski M., 2007, *Delimitacja obszarów metropolitalnych – nowe spojrzenie*, [w:] G. Gorzelak, A. Tucholska (red.), *Rozwój, region, przestrzeń*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa: 215–233.
- Sokołowski D., 2008, *Baza ekonomiczna większych miast w Polsce w okresie transformacji systemowej*, „Przeгляд Geograficzny”, 80: 245–266.
- Suliborski A., 2001, *Funkcje i struktura funkcjonalna miast. Studia empiryczno-teoretyczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Szymtykie R., 2016, *Wybrane ośrodki turystyczne w Sudetach jako lokalne rynki pracy*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej we Wrocławiu”, 16(2): 65–75.
- Szymtykie R., 2018, *Kryteria morfologiczne w procedurze administracyjnej nadawania statusu miasta*, „Wiadomości Statystyczne”, 12(691): 40–56.

- Szmytkie R., Sikorski D., 2020, *Zmiany ludnościowe małych miast w strefach zaplecza głównych aglomeracji miejskich w Polsce*, „Space – Society – Economy”, 31: 7–24.
- Szmytkie R., Tomczak P., 2021, *Wiejska sieć osadnicza*, „Studia Obszarów Wiejskich”, 57: 89–113.
- Szymańska D., Grzelak-Kostulska E., 2005, *Problematyka małych miast w Polsce w świetle literatury*, „Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk”, 220: 21–36.
- Śleszyński P., 2012, *Struktura przestrzenna dojazdów pracowniczych w Polsce w 2006 r.*, [w:] R. Rosik, R. Wiśniewski (red.), *Dostępność i mobilność w przestrzeni*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk–Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa: 23–34.
- Śleszyński P., 2013, *Warszawa jako ośrodek dojazdów pracowniczych*, „Studia Regionalne i Lokalne”, 1(51): 5–25.
- Śleszyński P., 2015, *Problemy delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych w Polsce*, „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna”, 29: 37–53.
- Śleszyński P., Nowak M.J., Legutko-Kobus P., Hołuj A., Lityński P., Jadach-Sepiolo A., Błaszke M., 2021, *Suburbanizacja w Polsce jako wyzwanie dla polityki regionalnej*, Polska Akademia Nauk–Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa.
- Wiśniewski R., 2012, *Codziennie dojazdy do pracy – metodyczne aspekty badania wielkości i struktury dojazdów na przykładzie Białegostoku*, „Studia Regionalne i Lokalne”, 3(49): 50–64.
- Wiśniewski R., 2013, *Spoleczno-demograficzne uwarunkowania dojazdów do pracy do Białegostoku*, „Prace Geograficzne Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk”, 244.