

Polska Akademia Nauk  
Instytut Geografii  
i Przestrzennego Zagospodarowania

prace

habilitacyjne

Andrzej Gawryszewski

Przestrzenna ruchliwość  
ludności Polski  
1952–1985

Ossolineum

## **Prace Habilitacyjne IGiPZ PAN**

Mazurkiewicz L., Teoretyczne podstawy modeli przestrzennego oddziaływania, 1986, s. 137, 5 il.,  
zł 120,-

Stoła W., Klasyfikacja funkcjonalna obszarów wiejskich Polski w latach 1970–1980. Próba  
metodyczna, 1987, s. 166, 35 il., zł 170,-

Szczęsny R., Przemiany struktury przestrzennej rolnictwa Polski w latach 1970–1980. Przestrzenne  
zróźnicowanie typów rolnictwa, s. 170, 30 il., zł 200,-

Węclawowicz G., Struktury społeczno-przestrzenne w miastach Polski, s. 264, 55 il., zł 450,-



PRZESTRZENNA RUCHLIWOŚĆ  
LUDNOŚCI POLSKI  
1952-1985

POLISH ACADEMY OF SCIENCES  
INSTITUTE OF GEOGRAPHY  
AND SPATIAL ORGANIZATION

Andrzej Gawryszewski

SPATIAL HUMAN  
MOBILITY IN POLAND  
1952–1985



POLSKA AKADEMIA NAUK  
INSTYTUT GEOGRAFII  
I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA

## Prace Habilitacyjne

Andrzej Gawryszewski

# PRZESTRZENNA RUCHLIWOŚĆ LUDNOŚCI POLSKI 1952-1985



WROCŁAW · WARSZAWA · KRAKÓW · GDAŃSK · ŁÓDŹ  
ZAKŁAD NARODOWY IMIENIA OSSOLIŃSKICH  
WYDAWNICTWO POLSKIEJ AKADEMII NAUK  
1989

<http://rcin.org.pl>



Opracowanie redakcyjne Irena Stańczak

Okładkę projektował Edward Kostka

Wykonano ze składopisu dostarczonego przez Autora

© Copyright by Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo, Wrocław 1989. Printed in Poland

**ISBN 83-04-03378-X**

Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo, Wrocław 1989.

Nakład: 770 egz. Objętość: ark. wyd. 22, ark. druk. 23,13, ark. A1 30.

Papier offset, kl. III, 70 g, 70 × 100.

Druk ukończono w grudniu 1989 r.

Zakład Graficzny Politechniki Wrocławskiej.

Zam. nr 1465/89. F-7.

## Spis treści

Założenia i zakres pracy	7
Modernizacja demograficzna	9
Modernizacja ruchliwości	14
Zakres pracy	20
Migracje wewnętrzne ludności na pobyt stały	23
Rozmiary migracji a rozwój społeczno-gospodarczy kraju	24
Migracje według podstawowych kierunków i województw, 1952-1983	48
Migracje ze wsi do miast	48
Migracje z miast na wieś	62
Migracje z miast do miast	76
Migracje ze wsi na wieś	93
Saldo migracji w miastach i na wsi	105
Podsumowanie	116
Odległości migracji ogółem oraz według podstawowych kierunków i województw, 1952-1983	124
Odległości migracji ogółem	126
Odległości migracji ze wsi do miast	135
Odległości migracji z miast na wieś	144
Odległości migracji z miast do miast	154
Odległości migracji ze wsi na wieś	164
Podsumowanie	178
Hierarchiczna regionalizacja migracji międzywojewódzkich, 1952-1983	188
Przegląd opracowań	188
Regiony powiązań migracyjnych	196
Podsumowanie	225
Dojazdy do pracy	229
Rozmiary i struktura przestrzenna, 1964-1983	231
Odległości dojazdów do pracy, 1959-1983	247
Pozostałe formy przestrzennej ruchliwości ludności	259
Migracje i dojazdy uczniów do szkół	259
Migracje turystyczno-wypoczynkowe	275
Migracje do sanktuariów religijnych	286

Podsumowanie

Zakończenie

Literatura

Aneks

- A. Dendrogramy grupowania hierarchicznego na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych, 1952-1983
  - B. Program hierarchicznej regionalizacji międzywojewódzkich przepływów migracyjnych w języku FORTRAN
  - C. Średnie ważone odległości dojazdów do pracy do miast wojewódzkich, 1959-1983
- Spatial human mobility in Poland, 1952-1985 (summary)



## ZAŁOŻENIA I ZAKRES PRACY

W polskiej literaturze poświęconej migracjom dominują opracowania wybranych zagadnień przemieszczeń przestrzennych ludności z punktu widzenia typu i kierunków migracji, struktury migrantów, zróżnicowań przestrzennych oraz procesów uprzemysłowienia i urbanizacji. Są to opracowania ogólne dla całego kraju lub też szczegółowe dotyczące jednego typu migracji i wydzielonego obszaru, obejmujące krótkie okresy.

Spostrzeżenie to nasuwa się z przeglądu prac ostatniego piętnastolecia i jedynej dotychczas bibliografii opracowań na temat migracji (Zurek 1971). Spośród blisko 400 prac wydanych w latach 1945-1969 tylko jedna, L.Kosińskiego (1968), charakteryzuje się szerszym ujęciem przestrzennym i czasowym stałych migracji wewnętrznych w Polsce. Drugą znaczącą publikacją jest praca M.Latucha (1970) oraz, w ograniczonym zakresie, kilka analiz źródłowych T.Stpiczyńskiego (1969, 1971, 1972) czy popularno-naukowa praca E.Rosseta (1975).

Właściwie tylko dwie prace (Gawryszewski 1977a, Latuch 1980), z uwagi na tematyczny i metodologiczny zakres ujęcia przemieszczeń przestrzennych ludności w Polsce, mają charakter monograficzny. Szerokością podejścia do zjawiska migracji ludności w Polsce wyróżnia się również praca K.Dziewońskiego i P.Korcellego (1981). Nie wymieniono tu wielu innych wartościowych opracowań - na przykład wykonanych przez Komitet Nauk Demograficznych PAN (The population of Poland, 1975), Rządową Komisję Ludnościową<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Powołana w 1974 r. Rządowa Komisja Ludnościowa opracowuje coroczne raporty o sytuacji demograficznej Polski, z uwzględnieniem migracji ludności.

czy SGPiS (Witkowski 1986) – gdyż nie pretendują do całościowego ujęcia omawianych zagadnień i ich przemian w dłuższym okresie.

Powyższe spostrzeżenia pośrednio wyznaczają podjęty w niniejszej pracy zakres tematyczny, terytorialny i czasowy ruchliwości przestrzennej ludności w Polsce. Zanim jednak zostaną one przedstawione należy wyjaśnić zasadnicze pojęcia terminologiczne oraz podłoże teoretyczne pracy.

Pod pojęciem ruchliwości przestrzennej ludności autor rozumie całokształt i różnorodność przemieszczeń przestrzennych ludności, związanych z działalnością człowieka w sferze ekonomicznej, społecznej i kulturalnej, bez względu na charakter ruchu, czas jego trwania, odległość i przyczynę. W tym ujęciu ruchliwość przestrzenna jest bardziej ogólnym terminem niż tradycyjnie pojmowana migracja (zmiana miejsca zamieszkania); rozróżnienie to znajduje odzwierciedlenie w literaturze zagranicznej (Ogden 1981b).

W polskim piśmiennictwie A.Jagielski (1977, s.221) zaproponował termin *przemieszczenia* uznając, że pojęcie *ruchliwość ludności* wyraża częstość przemieszczeń w jednostce czasu, a jedynie w "szerszym znaczeniu utożsamiane jest ono w ogóle z zachowaniami przestrzennymi".

Oba terminy: *ruchliwość przestrzenna* i *przemieszczenia przestrzenne* można traktować jako synonimy na równi z *migracją*, jeśli tej ostatniej nie ograniczamy tylko do zmian miejsca zamieszkania. Próbę oceny tak rozumianej ruchliwości ludności przedstawił autor już wcześniej (Gawryszewski 1977a, 1977b).

Takie same podejście terminologiczne reprezentuje M.Latuch (1980, s.267): "Migracją ludności nazywamy złożony proces przemieszczeń przestrzennych jednostek społeczeństwa towarzyszący zawsze rozwojowi ludzkości na przestrzeni jej dziejów". Zwrócił on zarazem uwagę, iż: "Nie było i nie ma w demografii innego zjawiska, które byłoby równie kontrowersyjne i trudne do oceny jak migracje ludności..." oraz że "migracje nie są jednoznacznie rozumiane i ujmowane, a sama metodologia ich ujęcia nieustannie się rozwija". Rozszerzona interpretacja terminu *migracja* znajduje wyraz również w literaturze radzieckiej (Choriew 1975,

s.6, 1976, s.19; Choriew, Czapek 1978, s.19), gdzie mówi się o konieczności stworzenia "teorii ruchliwości (podwizności) ludności (we wszystkich jej formach)".

To szerokie podejście do przemieszczeń przestrzennych ludności jako pierwszy przedstawił W.Zelinsky (1971) formułując hipotezę modernizacji ruchliwości (*mobility transition*), nawiązującą do wcześniejszej teorii modernizacji demograficznej (*vital transition, demographic transition*). Założenia obu modernizacji, przede wszystkim modernizacji ruchliwości, nie były dotąd obszerniej prezentowane w polskiej literaturze fachowej, z wyjątkiem krótkiego omówienia w artykule P.Korcellego (1980). Dlatego też warto je przedstawić, tym bardziej że hipoteza Zelinskiego znajduje swój wyraz w dalszej części pracy.

#### MODERNIZACJA DEMOGRAFICZNA

Kilkadziesiąt lat temu W.S.Thompson (1929, 1944) i F.W. Notestein (1945) sformułowali ogólną teorię przejścia demograficznego (*demographic transition*), która zyskała dużą popularność w okresie niezwykle szybkiego tempa wzrostu liczby ludności - określanego jako "eksplozja" demograficzna - jaki nastąpił w wielu krajach Trzeciego Świata po zakończeniu II wojny światowej.

We francuskim piśmiennictwie demograficznym przejście demograficzne - jak podaje S.Borowski (1978) - określa się mianem "rewolucji" demograficznej<sup>2</sup>, w czeskim nazywa się "modyfikacją" demograficzną. W polskiej demografii używa się zamiennie określeń: cykl demograficzny, zmiana demograficzna (Jagielski 1974, 1975, 1977), modernizacja demograficzna (Borowski 1974, 1978; Smoliński 1976), przejście demograficzne (Rosset 1978) i transformacja demograficzna (Korcelli 1980; Smoliński 1981, 1982, 1986; Okólski 1983; Billig 1984, Latuch 1986). Wydaje się, że termin modernizacja (unowocześnienie) demograficzna, zaproponowany przez

2 Taki termin podaje również Wielojęzyczny Słownik Demograficzny, Wersja polska, PWE, Warszawa 1966, s.93. Twórcą tego terminu był francuski demograf Adolphe Landry (Rosset 1978, s.16).



S.Borowskiego, najpełniej odzwierciedla społeczny sens zjawiska, jak i sposób jego rozprzestrzeniania się (R.Lee 1981). Dlatego też w pracy jednolicie stosowany będzie tylko ten termin, podobnie jak i określenie modernizacja ruchliwości. Jak pisze E.Rosset (1978, s.16) "nie służyłoby dobrze nauce jakieś usztywnienie stosowanych w danej dyscyplinie terminów. Przy wszystkich korzyściach, jakie daje uzgodnione słownictwo, nie należy poczytywać za grzech odwoływanie się do innych określeń, które w odczuciu autora lepiej wyrażają istotę rozważanego zjawiska".

Należy zastrzec, że teoria modernizacji demograficznej nie zawiera praw wzrostu liczby ludności, jest tylko empiryczną generalizacją historycznych trendów demograficznych, jakie wystąpiły w krajach obecnie wysoko rozwiniętych.

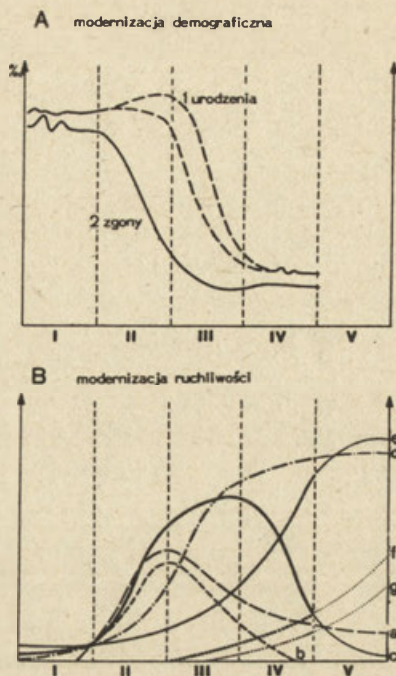
Ogólnie, modernizacja demograficzna jest procesem przekształcania wysokiej reprodukcji naturalnej ludności i wysokiej śmiertelności, występujących w społeczeństwach przedindustrialnych, w świadomą, niską reprodukcję i niską umieralność, które są charakterystyczne dla społeczeństw postindustrialnych.

Ewolucja reprodukcji ludności i jej składników (płodności i umieralności) przebiega w formie cyklu, dzielonego na kilka faz. Początkowo W.S.Thompson wydzielił trzy fazy, obecnie mówi się o czterech (Clark 1965; Borowski 1978; Ogden 1981a, Smoliński 1981, 1982) - pierwszą i ostatnią cechuje zbliżony poziom urodzeń i zgonów - czy nawet o pięciu fazach (Bogue 1969; Zelinsky 1971).

Przedstawiona niżej sekwencja faz modernizacji demograficznej została zaczerpnięta z pracy W.Zelinskyego, a jej schematyczny przebieg odtworzono na rycinie 1.

Faza I - tradycyjne społeczeństwo przedindustrialne (*premodern traditional society*), przed modernizacją demograficzną: wysoki poziom rozrodczości i zbliżony do niej wysoki poziom śmiertelności podlegają fluktuacji, przyrost naturalny jest nieznacznie dodatni a tempo wzrostu ludności bardzo wolne; J.I.Clark określił tę fazę jako okres prymitywizmu demograficznego.

Faza II - społeczeństwo we wczesnej fazie modernizacji (*early transitional society*): rozrodczość utrzymuje się na dotychczasowym wysokim poziomie, czy nawet wzrasta w wyniku spadku śmiertelności (postęp w dziedzinie higieny i medycyny),



Ryc.1. Schemat pięciu faz modernizacji (A) demograficznej i  
(B) ruchliwości (wg Zelinsky 1971)

a - ruchy do pogranicza, b - migracje zagraniczne, c - migracje ze wsi do miast, d - migracje z miast do miast i wewnątrzmijskie, e - "cyrkulacje" (krótkotrwałe ruchy cykliczne, jak np. wyjazdy weekendowe, podróże po zakupy, pielgrzymki itp.), f - potencjalna migracja pochłaniana przez cyrkulację, g - potencjalna cyrkulacja pochłaniana przez system łączności

Diagram of five phases in vital (A) and mobility (B) transition  
(according Zelinsky 1971)

1 - births, 2 - deaths, a - frontierward (domestically), b - international migration, c - rural-urban migration, d - urban-urban and intraurban migration, e - circulation, f - potential migration absorbed by circulation, g - potential circulation absorbed by communication systems

przyrost naturalny szybko wzrasta.

Faza III - społeczeństwo w późniejszej fazie modernizacji (*late transitional society*): początkowo słaby, później szybki spadek rozrodczości przy trwającym ale słabym spadku umieralności, przyrost naturalny jest niższy niż w fazie poprzedniej.

Faza IV - społeczeństwo nowoczesne (*advanced society*) po modernizacji demograficznej: spadek rozrodczości i umieralności zostaje zakończony, współczynniki urodzeń i zgonów utrzymują się na niskim i zbliżonym do siebie poziomie, a przyrost naturalny jest umiarkowany lub niekiedy zerowy.

Faza V - supernowoczesne społeczeństwo przyszłości (*future superadvanced society*): predykcje płodności są niepewne, ale prawdopodobnie będzie ona bardzo rozważnie planowana przez jednostkę i może przez nowe środki socjopolityczne; umieralność będzie nieznacznie niższa od współczesnej, chyba że nastąpią nowe osiągnięcia w medycynie.

Przewidywanie przebiegu ostatniej fazy jest na tyle niepewne, że można ją również rozpatrywać jako fazę zawężonej reprodukcji ludności w następstwie regresu demograficznego.

Modernizacja demograficzna w krajach, które najwcześniej ją przeszły trwała dłużej, przebiegała łagodniej i w sposób mniej skomplikowany niż w krajach Trzeciego Świata (Chapman, Protero 1983b), które wkroczyły na drogę modernizacji w połowie lat czterdziestych bieżącego stulecia i później.

W Europie zachodniej modernizacja trwała od drugiej połowy XVIII w. do końca XIX w. (Desmond 1966). W Europie środkowo-wschodniej objęła końcowe trzydziestolecie XIX w. i wiek XX (Borowski 1978).

Przebieg procesu modernizacji demograficznej w Polsce przedstawili: S. Borowski (1974, 1978), A. Jagielski (1975), K. Dziewoński i P. Korcelli (1981), M. Okólski (1983), Z. Smoliński (1981, 1982, 1986) oraz A. Podrażka (1988). Dwie pierwsze prace różnią się datowaniem okresu wkraczania w proces modernizacji demograficznej: S. Borowski za początek etapu wstępnego przyjmował koniec XIX w. (około 1870 r.) w Wielkopolsce i na Pomorzu, a na obszarach wschodnich Polski połowę lat międzywojennych, podczas gdy Z. Smolinski przesuwą fazę wstępną na pierwszą połowę XIX w.



Wydaje się, że dla całości ziem Polski można przedstawić (za Z.Smolińskim 1981) następujący podział:

Faza I - przed modernizacją, trwała w zakresie rozrodzności do początków XIX w., a w zakresie umieralności do połowy XIX w.

Faza II - wczesny etap modernizacji, obejmuje okres od załamania się wysokiej stopy zgonów w połowie XIX w. do przełomu w wysokiej rozrodzności, który nastąpił około 1900 r.

Faza III - zaawansowanej modernizacji, charakteryzująca się szybszym spadkiem rozrodzności niż umieralności, rozpoczęła się z początkiem XX w. i trwała do 1970 r. Faza ta była "zakłócana" i uległa wydłużeniu w wyniku kompensacji urodzeń i wzrostu zgonów po pierwszej i drugiej wojnie światowej. Na komparatywność poziomu urodzeń i zgonów w tym okresie zwrócił uwagę A.Jagielski (1975).

Faza IV - końcowy etap modernizacji, z charakterystycznym coraz powolniejszym spadkiem stopy zgonów, przechodzącym w nieznaczny wzrost, i trochę szybszym spadkiem współczynników urodzeń, trwa od 25 lat i wkraczamy w etap stabilizacji obu współczynników.

Dla V fazy Z.Smoliński (1981, s.7) przewiduje, że "współczynniki płodności i umieralności nie ulegną w najbliższych dziesięcioleciach większym zmianom, natomiast współczynniki urodzeń i zgonów na 1000 mieszkańców będą się do siebie zbliżać w rezultacie starzenia się ludności. (...) przyrost naturalny (...) na 1000 mieszkańców spadnie do około 5,0 w roku 2000 i około 0,0 w roku 2020".

Proces modernizacji demograficznej dokonuje się w wyniku lepszego odżywiania, poprawy higieny i postępów w medycynie, które są czynnikami obniżającymi śmiertelność i przedłużają życie. Natomiast rozwój społeczno-gospodarczy, kulturalny i cywilizacyjny wywiera wpływ na przejście od płodności naturalnej (wysoki poziom urodzeń) do racjonalnej (niski poziom urodzeń). Wśród demografów - jak pisał S.Borowski (1978, cyt. za 1983, s.155) - nie ma jednak zgodnego poglądu na istnienie przyczynowo-skutkowego związku między industrializacją i modernizacją demograficzną, a w ustalaniu "czynników modernizacji demograficznej zrobiono dopiero skromne początki".

## MODERNIZACJA RUCHLIWOSCI

Przedstawioną wyżej teorię modernizacji demograficznej W. Zelinsky (1971) wykorzystał do sformułowania podobnej hipotezy w zakresie przestrzennej ruchliwości ludności. Opierając się na osiemnastu tzw. prawach migracji, zebranych przez S.E. Lee (1966), stwierdził, że mogą one stanowić podstawę do wysunięcia hipotezy przemian ruchliwości przestrzennej ludności (*mobility transition*), modernizacji ruchliwości, nawiązującej do przebiegu modernizacji demograficznej.

Hipotezę modernizacji ruchliwości W. Zelinsky sformułował następująco: "We współczesnej historii, wzrost indywidualnej ruchliwości w przestrzeni i w czasie przyjmuje formy wyraźnych prawidłowości; prawidłowości te stanowią zasadniczy składnik procesu modernizacji" (1971, s. 221-222).

Hipotezę tę dokładniej wyjaśnia 8 stwierdzeń:

"(1) Przejście od stanu względnie osiadłego, o silnie ograniczonej ruchliwości społecznej i przestrzennej, do stanu o dużo wyższych wskaźnikach natężenia tego zjawiska następuje zawsze gdy społeczeństwo przechodzi przez proces modernizacji.

(2) Dla określonej społeczności, przebieg "transformacji ruchliwości" stanowi bliską analogię do przebiegu "transformacji demograficznej" i przebiegu innych sekwencji przejściowych, które nie są jeszcze dokładnie opisane. Pomiedzy wszystkimi rozważanymi tu procesami może występować wysoki stopień współzależności.

(3) Różnym fazom "transformacji ruchliwości" odpowiadają istotne, regularne zmiany w formie jak również w natężeniu ruchliwości przestrzennej; mogą to być zmiany: funkcji, częstotliwości, czasu trwania, cykliczności, odległości, marszruty, kategorii migrantów oraz rodzajów miejsc pochodzenia i miejsc przeznaczenia.

(4) Równoległe zmiany występują w formie i natężeniu mobilności społecznej oraz w przepływie informacji, w związku z czym, w pewnych okolicznościach, potencjalny migrant może zdecydować się raczej na zmianę swej pozycji społecznej, lub na lepsze wykorzystanie informacji, niż na zmianę swego miejsca (zamieszkania - przyp. tłum. M.J.) w przestrzeni.

(5) Przy dość wysokim poziomie generalizacji, eliminującym drobne nieregularności czasowe i przestrzenne, możemy rozpoznać w

stanach ruchliwości harmonijne układy, które rozwijają się w czasie, jako następujące po sobie sukcesywne okresy, oraz w przestrzeni, jako koncentryczne strefy rozchodzące się na zewnątrz od dynamicznych punktów wzrostu.

(6) W miarę upływu czasu, omawiany proces wykazuje tendencję do przyspieszenia tempa w czasie i w przestrzeni, najwidoczniej z powodu stałej akumulacji i intensywności czynników sprawczych w obrębie danej społeczności oraz ze względu na przemieszczenie informacji i skutków z regionów bardziej rozwiniętych do regionów mniej rozwiniętych.

(7) Ten ogólnie utrzymujący się podstawowy scenariusz zmian czasoprzestrzennych podlega jednak widocznej modyfikacji, gdy region wkracza w "transformację ruchliwości" w późniejszym okresie; ważną rolę odgrywa wtedy kwestia bezwzględnego datowania (ustalenia czasu powstania i trwania zjawiska - przyp. tłum. M.J.).

(8) Dowody jakimi dysponujemy wskazują na nieodwracalną sekwencję etapów" (Zelinsky 1971, s.222).

W.Zelinsky terminem "ruchliwość przestrzenna" (*territorial mobility*) obejmuje zarówno konwencjonalne migracje (*residential*), wiążące się ze stałą czy tymczasową zmianą miejsca zamieszkania, jak i te, które z braku lepszego określenia nazywa "cyrkulacją"<sup>3</sup>. Są to zwykle krótkotrwałe, powtarzające się - czy cykliczne z natury - ruchy nie mające na celu zmiany stałego miejsca zamieszkania. Zalicza on do "cyrkulacji" tak różne formy ruchu jak: wyjazdy weekendowe czy świąteczne studentów, podróże po zakupy, wizyty w szpitalach i kościołach, pielgrzymki religijne, podróże handlowców, komiwojażerów, sportowców, migracje robotników rolnych, podróże w celach zawodowych, społecznych czy państwowych jak i samochodowe włóczęgi nieustatkowanej młodzieży. W tym kontekście listę W.Zelinskyego należałoby uzupełnić również codziennymi dojazdami do pracy.

Zwraca uwagę, że tradycyjne pojmowanie migracji odpowiada wstępnej i słabo zaawansowanej fazie modernizacji ruchliwości, gdyż w następnych fazach, w społeczeństwach o zaawansowanym rozwoju, pojawiają się na coraz szerszą skalę nowe i alternatywne

-----  
<sup>3</sup> Adnotowaną bibliografię prac na temat cyrkulacji sporządził M.E.Conaway (1977), ale nie jest ona dostępna w Polsce. Podobnie jak praca Chapmana i Protero (1983a).



formy ruchliwości. Wszystkie te ruchy, począwszy od najkrótszych po międzykontynentalne, winny być traktowane jako *continuum* tej samej ruchliwości.

W.Zelinsky zwraca również uwagę, że fazy modernizacji demograficznej wyznaczono tylko na podstawie trzech zasadniczych czynników (wzrostu ludności ogółem oraz surowych współczynników urodzeń i zgonów), podczas gdy w czasie procesu modernizacji dokonują się również przemiany struktury zawodowej ludności (koncentracja zatrudnienia przesuwają się z sektora pierwszego do drugiego i trzeciego) i struktury wykształcenia ludności.

Hipoteza modernizacji jest wyidealizowanym i elastycznym schematem procesu modernizacji ludności (w zakresie ruchliwości i rozrodczości), rozprzestrzeniającym się poprzez dyfuzję coraz bardziej zaawansowanych form ludzkiej działalności. Czasowe i przestrzenne aspekty modelu modernizacji są komplementarne, nierozdzielne. Chociaż oba procesy modernizacji są zjawiskiem rzeczywistym, odzwierciedlającym wzrastającą siłę i ruchliwość modernizujących się społeczeństw, to – jak zaznacza W.Zelinsky – ich poniekąd arbitralny podział na fazy jest dyskusyjny, a liczba faz, ich identyfikacja czy granice nie są wyznaczone ostatecznie.

Sekwencję pięciu wydzielonych faz procesu modernizacji ruchliwości (ryc.1) W.Zelinsky przedstawił na przykładzie rozwoju idealnego, wysoce zaawansowanego społeczeństwa, w którym każdy potencjalny migrant posiada pełną możliwość wyboru formy ruchu. Obok rozwoju form migracji stałych (wiązących się ze zmianą miejsca zamieszkania) i cyrkulacji wyznaczył hipotetyczny rozwój potencjalnej migracji pochłanianej przez cyrkulację (ryc.1f) i potencjalnej cyrkulacji pochłanianej przez system łączności (ryc.1g). Przykładem pochłaniania niektórych ruchów cyrkulacyjnych, w wyniku rozwoju systemu łączności, może być obecne wykorzystywanie komputerów osobistych do celów zawodowych (praca w domu bez konieczności codziennych dojazdów do pracy) i w sferze usług. Ruchliwość uzależnioną od stopnia rozwoju środków transportu i łączności (ryc.1f,g) W.Zelinsky wyznaczył w sposób hipotetyczny. Zresztą dla wszystkich ruchów skala pionowa jest nie-numeryczna, a wielkości ruchów są zaznaczone schematycznie, relatywnie względem siebie.

W fazie I, odpowiadającej okresowi społeczeństw tradycyjnych średniowiecznej Europy i Japonii oraz większości współczesnych krajów zacofanych, migracje mają podłoże matrymonialne bądź wojenne. Cyrkulacja jest związana przede wszystkim z użytkowaniem ziemi, myślistwem i rybołówstwem. Jedynie ludzie wolni (arystokracja, pielgrzymi, bakałarze, kupcy, żołnierze, przestępcy, marynarze itp.) odbywają typowe ruchy migracyjne. Silne więzi społeczne, niski poziom techniki transportu i komunikacji, bardzo ograniczone horyzonty umysłowe i minimalne dochody większości ludzi silnie zawężają ruchliwość przekraczającą obszar percepcyjnej przestrzeni.

W fazę II najwcześniej, bo w końcu XVII w., wkroczyła W. Brytania. Modernizację ruchliwości spowodowała rewolucja agrarna (zmiany w stosunkach własności ziemi i systemie produkcji) i wywłaszczanie chłopów, którzy pozbawieni ziemi szli do miast, gdzie wraz z drobnymi rzemieślnikami wiejskimi tworzyli rezerwową armię pracy dla rozwijających się manufaktur i fabryk. Tak więc wzrastająca liczba ludności wiejskiej, przemiany ekonomiczne i brak możliwości zatrudnienia na wsi spowodowały masową emigrację. Mniej powszechnym wyborem było łączenie pracy na roli z pracą w mieście. Dla potencjalnych emigrantów istniały cztery typy miejsc przeznaczenia: - miasta w rodzinnym kraju, - miasta w obcym rozwijającym się kraju, - obszary wiejskie pogranicza kraju, o ile były do zasiedlenia, - strefa pionierska w gościnnym obcym kraju. <sup>1</sup>

Faza ta jest okresem szybkiego rozwoju urbanizacji, wzrostu istniejących i tworzących się nowych metropolii przemysłowych oraz zmniejszania się liczby ludności wiejskiej. Jakkolwiek brak jest dostatecznych danych, należy sądzić, że cyrkulacje - głównie natury ekonomicznej - również szybko wzrastają w tej fazie. Do połowy XX w. druga faza modernizacji ruchliwości objęła resztę Europy, docierając do jej krańców.

Przemiany w zakresie ruchliwości w fazie III i IV są bardziej złożone niż w fazie II, w której wszystkie formy ruchliwości miały tendencję wzrostową. W fazie III migracje ze wsi do miast słabną, ale nadal są wysokie. Jednocześnie następuje znaczny spadek migracji o charakterze kolonizacyjnym na większe odległości i emigracji zagranicznej. Natomiast gwałtownie wzrastają

migracje między miastami i cyrkulacje wewnątrzmijskie oraz stopniowo inne cyrkulacje krótkotrwałe. To co jest najbardziej symptomatyczne dla tej fazy, to rodząca się złożoność ruchów migracyjnych i cyrkulacyjnych w obrębie sieci miast, z miast do miast jak i wewnątrz pojedynczych regionów metropolitalnych. Ogólna wielkość cyrkulacji bezspornie wzrasta i powstaje wiele nowych typów cyrkulacji, nie tylko czysto ekonomicznych.

W fazie IV coraz bardziej ujawnia się złożoność i różnorodność ruchliwości. Kontynuowane są migracje ze wsi do miast, ale w coraz bardziej zredukowanych wielkościach, bowiem przy malejącej liczbie ludności wiejskiej zatrudnienie w rolnictwie zbliża się do niezbędnego ekonomicznie minimum i wieś opuszczają coraz mniej liczne nadwyżki ludności. Wygasają ruchy kolonizacyjne do pogranicza. W migracjach zagranicznych w krajach rozwiniętych obserwuje się napływ robotników niewykwalifikowanych z krajów gospodarczo zacofanych, znajdujących się we wcześniejszych fazach modernizacji.

W skali kraju większość masowych ruchów migracyjnych dokonuje się wewnątrz wysoko przekształconej sieci wielkich miast i mniejszych metropolii, a migracje z miast na wieś wynikają z poszukiwania dogodniejszych ekologicznie i prestiżowo warunków mieszkaniowych.

W krajach wysoko rozwiniętych członkowie klasy średniej i wyższej stają się uczestnikami migracji stałych wynikających z "cyklu życia": jedna czy kilka migracji w wieku przedszkolnym i szkolnym, następnie migracje związane ze służbą wojskową, małżeństwem, zmianami miejsc pracy, po migrację do miejsca zamieszkania na emeryturze. Migracjom tym towarzyszą codzienne, weekendowe, kilkudniowe czy wakacyjne cyrkulacje.

Cyrkulacje w skali międzynarodowej odbywają eksperci, znane osobistości i ludzie bogaci. Uczestniczą w nich nie tylko obywatele krajów wysoko rozwiniętych, ale również wykształcone czy uprzywilejowane osoby z krajów słabo rozwiniętych.

Na podstawie wycinkowych danych W. Zelinsky jest zdania, że zespół ruchów cyrkulacyjnych dla większości ludzi żyjących w fazie IV osiąga bezprecedensowy poziom, a jej charakterystyczną ce-



czą jest powstawanie pozaekonomicznej motywacji dla migracji i ruchów cyrkulacyjnych. Większość wysoko rozwiniętych i zasobnych społeczeństw osiąga stan ruchliwości, który niesposób określić jako "osiadły". "Prawie stałe zmiany i ruchy stają się rzeczywistością sposobem życia. Jest to złożony, silnie oddziałujący wzajemnie na siebie system społeczny, którego uczestnicy są nieustannie w ciągu dnia, tygodnia czy sezonu w ruchu w obrębie stref przestrzennych i społecznych oraz poza nimi, oddając się w szerokim zakresie nieregularnym ruchom, oraz często migrują w sensie formalnych zmian miejsca zamieszkania" (s.247).

W fazie V, super nowoczesnego społeczeństwa przyszłości, Zelinsky przewiduje dalsze nasilenie wcześniejszych trendów migracji między miastami i wewnątrz miast oraz trudny do prognozowania wzrost nowej różnorodności ruchów cyrkulacyjnych. Najbardziej zbliżoną do fazy V wydawała się w końcu lat sześćdziesiątych południowa Kalifornia, co potwierdziły następne lata.

W. Zelinsky nie wyznaczył górnej granicy natężenia ruchliwości ani też nie określił czy i kiedy zostanie ona osiągnięta. Postawił jedynie pytanie czy taka granica istnieje z punktu widzenia produktywności gospodarczej, interesów społecznych, barier psychologicznych czy nawet fizjologicznych. Zasygnalizował możliwość powstania sytuacji, w której zostaną narzucone mechanizmy kontrolujące rozmieszczenie i ruchy ludności, tym bardziej jeśli dojdzie w przyszłości do restrukturalizacji niektórych systemów miejskich.

Przedstawiona koncepcja modernizacji ruchliwości w ciągu kilku lat od jej opublikowania stała się przedmiotem zainteresowania i była testowana – jak pisze W. Zelinsky (1979) w artykule poświęconym rekapitulacji hipotezy – przynajmniej w trzech pracach na temat migracji w Nowej Funlandii, Peru i Nowych Hebrydach. Dostrzeżone przez autorów odmienności przebiegu procesu przemian ruchliwości wynikają z poziomu rozwoju tych obszarów, atrybutów społeczno-kulturowych i nie dezawuuja wartości uogólnionej koncepcji modernizacji ruchliwości.

## ZAKRES PRACY

Podobnie jak W.Zelinsky nie dysponujemy pełnymi informacjami o wszystkich rodzajach przemieszczeń w Polsce (np. cyrkulacje), a dla istniejących danych odpowiednio długimi seriami czasowymi obserwacji. Jeśli jednak ograniczony zakres informacji pozwala sformułować hipotezę, to tym samym podobny zakres danych zezwala na jej weryfikację, to znaczy co najmniej na jej odrzucenie lub przyjęcie oraz ewentualne określenie etapu procesu modernizacji ruchliwości.

Możemy więc postawić trzy pytania: 1) czy w Polsce zachodzi proces modernizacji ruchliwości przestrzennej ludności, 2) czy jest on w pełni zgodny z hipotezą W. Zelinskyego i 3) jaką fazę procesu osiągnęliśmy.

W odniesieniu do modernizacji demograficznej, jej istnienie i przebieg przedstawił S.Borowski (1978) i ostatnio Z.Smoliński (1981, 1982, 1986), dokumentując iż wkroczyliśmy w fazę stabilizacji płodności i umieralności na niskim poziomie (faza IV).

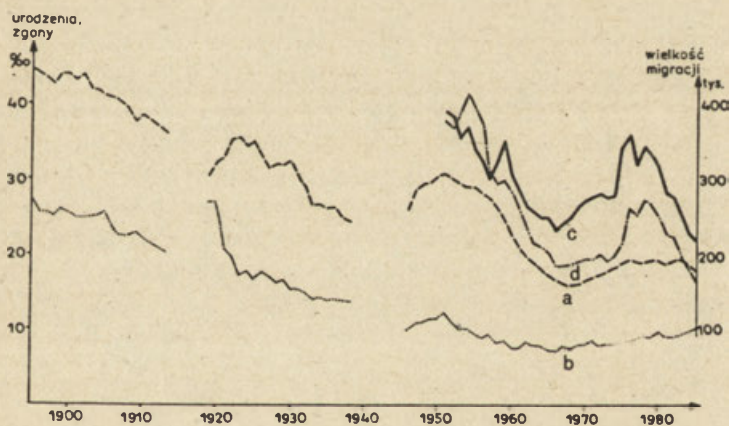
O ile ustalenie procesu i fazy modernizacji demograficznej jest względnie proste, bowiem opiera się na analizie zmian dwóch składników ruchu naturalnego (poziomu urodzeń i zgonów), to identyfikacja procesu i fazy modernizacji ruchliwości przestrzennej jest bardziej złożona, gdyż wymaga analizy rozwoju przemieszczeń przestrzennych różnego typu; w schemacie W.Zelinskyego występuje 5 różnych typów przemieszczeń.

Ograniczając się do migracji stałych, wstępnie ustalono, iż mamy w Polsce do czynienia z procesem modernizacji ruchliwości przestrzennej ludności i znajdujemy się w fazie III lub co najmniej wkraczamy w fazę IV, a redystrybucja przestrzenna ludności w obrębie funkcjonalnych regionów miejskich znajduje się w fazie II lub co najwyżej w fazie III (Jerczyński, Gawryszewski 1984, s.209). Występujące przemiany w migracjach scharakteryzował ostatnio P.Korcelli (1988), również wskazując na średnio zaawansowaną fazę procesu modernizacji ruchliwości przestrzennej ludności w Polsce.

Obok przesunięcia faz modernizacji poszczególnych form przemieszczeń występują także przesunięcia między etapem modernizacji demograficznej (faza IV) i modernizacji ruchliwości przestrzennej (faza III), o czym na przykład świadczy również zestawienie poziomu urodzeń i zgonów z wielkościami migracji ze wsi do miast i z miast do miast (ryc.2). Nie podważa to żadnej z hipotez, bowiem podobnie jak różne są tempa zmian w zakresie urodzeń i zgonów w pośrednich etapach modernizacji, tak i zróżnicowany charakter mają procesy rozwoju i przemian poszczególnych typów przemieszczeń.

Dla bliższego określenia charakteru przemian ruchliwości przestrzennej w Polsce i ustalenia etapu modernizacji próbowano wykorzystać pełniejsze niż dotychczas informacje o różnych formach przemieszczeń przestrzennych ludności, takich jak: migracje na pobyt stały, dojazdy do pracy i szkół, migracje turystyczno-wypoczynkowe czy migracje do ośrodków kultu religijnego.

Weryfikacja hipotezy nie stanowi podstawowego celu pracy, ale jako koncepcja porządkująca i traktująca różne typy ruchliwości człowieka jako wyraz jego aktywności gospodarczej, społecz-



Ryc.2. Współczynniki urodzeń (a) i zgonów (b) oraz wielkości migracji ze wsi do miast (c) i z miast do miast (d)  
Crude birth (a) and death (b) rates and absolute number of urban-rural (c) and urban-urban (d) migration



nej, kulturalnej i duchowej składa się na integralną część opracowania.

Głównym celem pracy jest przedstawienie różnych typów przemieszczeń ludności - przede wszystkim migracji stałych, o których mamy najlepsze informacje statystyczne - w ciągu ostatnich 35 lat, a w szczególności określenie:

- a) przemian wielkości i struktury migracji na pobyt stały i dojazdów do pracy według podstawowych kierunków i województw;
- b) zmian jakie nastąpiły w innych typach przemieszczeń, dla których istnieją dane statystyczne, a więc w migracjach i dojazdach uczniów do szkół, migracjach turystyczno-wypoczynkowych i migracjach do miejsc kultu religijnego;
- c) zmian zasięgów odległości migracji na pobyt stały oraz dojazdów do pracy i szkół;
- d) określenia powiązań migracyjnych na podstawie międzywojewódzkich migracji na pobyt stały ze wsi do miast i z miast do miast, wykorzystując metodę zaproponowaną przez P.B.Slatera.

Podstawowym źródłem informacji statystycznej o migracjach stałych ludności, wykorzystanym w opracowaniu, były przede wszystkim dane z ewidencji bieżącej ruchu wędrownego ludności, udostępnione przez Główny Urząd Statystyczny w postaci jednorocznych tabel (macierzy) migracji wewnątrz- i międzywojewódzkich według podstawowych kierunków z lat 1952-1983. Bardziej ogólne informacje, nie wymagające pracochłonnej analizy, uzupełniono danymi z lat 1984-1985. Dla pozostałych typów przemieszczeń wykorzystano opublikowane bądź udostępnione przez GUS dane coroczne dla ruchów turystyczno-wypoczynkowych, bądź wyniki badań okresowych w przypadku dojazdów do pracy oraz migracji i dojazdów uczniów do szkół.

## MIGRACJE WEWNĘTRZNE LUDNOŚCI NA POBYT STAŁY

Migracje wewnętrzne na pobyt stały są najlepiej udokumentowaną i zbadaną formą ruchliwości przestrzennej ludności, co nie oznacza, że w pełni znamy i dostrzegamy ich przyczyny, przebieg i skutki.

Dla scharakteryzowania wielkości i przemian zachodzących w migracjach stałych ludności posłużono się danymi z ewidencji bieżącej, prowadzonej w sposób poprawny od 1951/1952 r. Ale właściwie rzetelna ocena migracji w przeciągu ostatnich 35 lat, pomimo kolejnych modyfikacji sprawozdawczości z ruchu wędrownego, nie jest w pełni możliwa z uwagi na: - fakt, iż ewidencjonowane zmiany miejsca zamieszkania w części dotyczą kilkakrotnych migracji jednych i tych samych osób, a jeśli zmiany te mają miejsce na przeciwstawnych kierunkach, to efekty ruchu częściowo się redukują; - wprowadzenie od 1955 r. zameldowań na pobyt okresowy i - zmiany podstawowych jednostek podziału administracyjnego kraju.

Od czasu wprowadzenia poprawnej ewidencji odbyły się trzy zasadnicze reformy podziału administracyjnego: - 24 lutego 1954 r. w miejsce prawie 3 tys. gmin utworzono 8789 gromad, - 1 stycznia 1973 r. w miejsce 4315 gromad utworzono 2365 gmin (w końcu 1985 r. było ich 2121), - 1 czerwca 1975 r. w miejsce 17 województw i 5 miast wydzielonych utworzono 49 województw.

Poza zmianami liczby gromad (gmin) i miast odbywały się również zmiany granic miast. "Spośród ogólnej liczby 810 miast, tylko 250 nie zmieniło w okresie powojennym swoich granic" (Zmiany ...1985, s.5).

Zmniejszenie liczby podstawowych jednostek administracyjnych (gromad, gmin, miast) - przy przyjętym kryterium migracji (prze-

kroczenie granicy jednostki) - powoduje obniżenie liczby ewidencjonowanych zmian miejsca zamieszkania, a zwiększenie liczby jednostek - wzrost rejestrowanej liczby zmian miejsca zamieszkania. Liczba jednostek podstawowych zmieniała się między datami reform podziału jak i obecnie.

W analizach dane z ewidencji przyjmowane są z dobrodziejstwem inwentarza i zwykle porównując migracje między poszczególnymi latami czy okresami nie wspomina się o wpływie zmian podziału administracyjnego na rzetelność porównań. Jedynym możliwym, i postulowanym kiedyś (Dziewoński 1973), sposobem zapewniającym poprawne porównania nie tylko zjawisk demograficznych w dowolnym okresie byłoby dokonywanie rejestracji w niezmiennym podziale geometrycznym kraju, umożliwiającym transformację danych na dowolny podział administracyjny. Postulatywność sposobu skazuje nas na nie w pełni wiarygodne oceny przemian, z czego należy sobie zdawać sprawę, gdyż korekty mogą mieć jedynie charakter werbalny.

#### ROZMIARY MIGRACJI A ROZWOJ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY KRAJU

Ruchliwość przestrzenna ludności jest wyrazem społeczno-gospodarczej i kulturalnej aktywności człowieka w procesach rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Przedstawiając zjawisko ruchliwości, jego rozwój i przemiany, nie sposób oddzielić go od procesów rozwoju gospodarczego kraju. Do tych czynników, które wywierają zasadniczy wpływ na przyczyny, rozmiary i strukturę migracji zaliczamy przede wszystkim tempo wzrostu gospodarczego i podział środków inwestycyjnych przeznaczanych na przemysł i sferę nieprodukcyjną (głównie budownictwo mieszkaniowe), sposób wykorzystania zasobów siły roboczej, rozwój transportu i komunikacji, poziom stopy życiowej ludności, przemiany społeczno-zawodowe i politykę rolną.

Od 1946 do 1985 r. łącznie zarejestrowano 42 688 tys. zmian stałego miejsca zamieszkania (tab.1, ryc.3), nie licząc zmian w granicach administracyjnych tego samego miasta (i osiedla) czy gminy (gromady).



1946-1950

Największe rozmiary osiągnęły migracje wewnętrzne w latach 1946-1950, kiedy to zmieniło miejsce zamieszkania 7,1 mln osób - czyli przeciętnie rocznie 59 osób na 1000 ludności (w tym w 1946 r. 2,3 mln czyli 95 osób na 1000 ludności).

Migracje tego okresu<sup>4</sup> były spowodowane: - zniszczeniami wojennymi i powrotami ludności do miejsc poprzedniego czy też nowego zamieszkania, - zasiedlaniem ziem zachodnich i północnych, odbudową kraju, - przeludnieniem rolniczym wsi, - trudnymi warunkami odbudowy gospodarstw rolnych w zniszczonym kraju, - trudnościami utrzymania się z niewielkich gospodarstw nadanych w reformie rolnej robotnikom rolnym, - obawą przed kolektywizacją, - regresem cywilizacyjnym wsi, - możliwością dostępu do szkół i łatwiejszymi warunkami urządzenia się w mieście, szczególnie na obszarach zasiedlanych.

1951-1955

Migracje wewnętrzne w latach 1951-1955 są nieznacznie niższe niż w poprzednim okresie. Miejsce stałego zamieszkania zmieniło wówczas blisko 6,9 mln osób, czyli przeciętnie rocznie 53 osoby na 1000 ludności. Dominującym kierunkiem migracji były ruchy z miast do miast (28,3% ogółu migracji), nieznacznie górując nad przemieszczeniami ze wsi do wsi (27,0%) i ze wsi do miast (26,6%); najmniej liczne były ruchy z miast na wieś (18,1%). Migracje wewnętrzne według podstawowych kierunków dokładniej przedstawiono na rycinie 3.

W układzie przestrzennym według województw najwyższą ruchliwość migracyjną ogółem, ocenianą za pomocą wskaźnika obrotu migracyjnego (suma napływu i odpływu na 1000 mieszkańców), charakteryzowały się obszary Polski zachodniej i północnej (ryc.4), z

---

<sup>4</sup> Omówiono je między innymi w pracach: L.Kosiński (1960, 1963); Z.Dulczewski (1964), T.Szarota (1969), K.Kersten (1974ab, 1987), J.Czerniakiewicz (1987).

Tabela 1. Migracje wewnętrznej ludności na pobyt stały według podstawowych kierunków, 1951-1987

Lata	Liczba		Migracje		Migracje według kierunków				Saldo
	:		:		z wsi	z miast	z miast	z wsi	migracji
	miast <sup>2</sup>	gmin <sup>3</sup>	ogółem	do miast	na wieś	do miast	na wieś	na wsi	
(na koniec okresu):									
1946-50	705	3 000	7 124						- 1 010
1951-55	776	8 790	6 898,4	1 839,5	1 247,0	1 950,7	1 861,2	-	592,5
1956-60	893	6 331	6 717,5	1 610,5	1 189,0	1 559,5	2 358,5	-	421,5
1961-65	891	5 238	5 030,6	1 303,8	800,9	1 128,7	1 797,2	-	502,9
1966-70	889	4 671	4 324,3	1 265,3	567,7	947,1	1 544,2	-	697,6
1971-73	836	2 365	2 609,4	835,3	331,2	590,8	852,1	-	504,1
1974-75	810	2 327	1 661,3	620,8	186,3	418,6	435,6	-	434,5
1971-75	810	2 327	4 270,7	1 456,1	517,5	1 009,4	1 287,7	-	938,6
1976-80	804	2 070	4 662,1	1 682,3	615,2	1 313,5	1 051,1	-	1 067,1
1981-85	812	2 121	3 660,9	1 264,0	578,3	1 005,9	812,7	-	685,7
1986-87	818	2 122	1 283,7	452,2	190,0	340,4	301,1	-	262,2
przyrost względny łańcuchowy (w stosunku do poprzedniego okresu)									
na podstawie przeciętnych rocznych w %									
1951-55	+ 10,1	+ 193	- 3,2					-	41,3
1956-60	+ 15,1	- 28,0	- 2,6	- 12,4	- 4,6	- 20,1	+ 26,7	-	28,9
1961-65	- 0,2	- 17,3	- 25,1	- 19,4	- 32,6	- 27,6	- 23,8	+	19,3
1966-70	- 0,2	- 10,8	- 14,0	- 3,0	- 2,9	- 16,1	- 14,1	+	38,7
1971-73	- 6,0	- 49,4	+ 0,6	+ 10,0	- 2,8	+ 3,9	- 8,0	+	20,4
1974-75	- 3,1	- 1,6	- 4,5	+ 11,5	- 15,6	+ 6,3	- 23,3	+	29,3
1971-75	- 8,9	- 50,2	- 1,2	+ 15,1	- 8,8	+ 6,6	- 16,6	+	34,5
1976-80	- 0,7	+ 11,0	+ 9,2	+ 15,5	+ 18,9	+ 30,1	- 18,4	+	13,7
1981-85	+ 1,0	+ 2,5	- 21,5	- 24,9	- 6,0	- 23,4	- 22,7	-	35,7
1986-87	+ 0,7	0,0	- 12,3	- 10,6	- 17,9	- 15,4	- 7,4	-	4,4

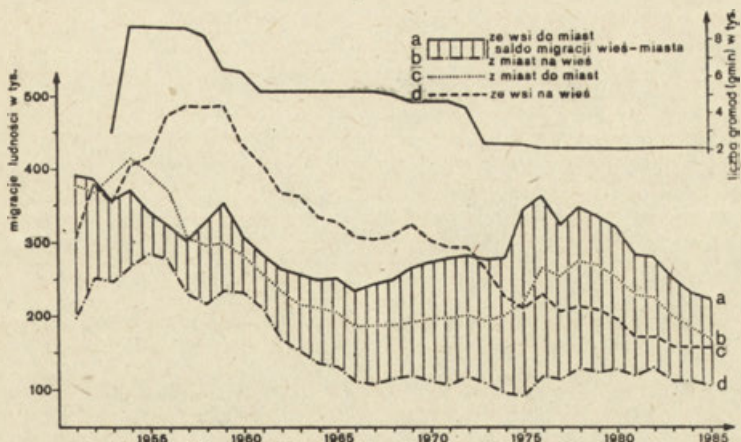
Uwaga: <sup>1</sup> z wyłączeniem ruchu wędrownego między dzielnicami miast, <sup>2</sup> od 25 IX 1954 r. do 31 XII 1972 r.

miasta i osiedla łącznie, <sup>3</sup> od 24 II 1954 r. do 31 XII 1972 gromady;

Zródło: Ludność Polski w latach 1945-1965. Seria: Studia i Prace Statystyczne, z.1, GUS, Warszawa 1966, s.113;

- tablice migracji między- i wewnątrzwojewódzkich według podstawowych kierunków dla lat 1952-1983 (dane GUS);

- Roczniki Demograficzne 1985-1988.; - liczba miast i gmin na podstawie Roczników Statystycznych.



Ryc.3. Migracje ludności według podstawowych kierunków i saldo migracji wieś-miasto, 1951-1985

Migration by basic directions and rural-urban net migration, 1951-1985 (in thousands)

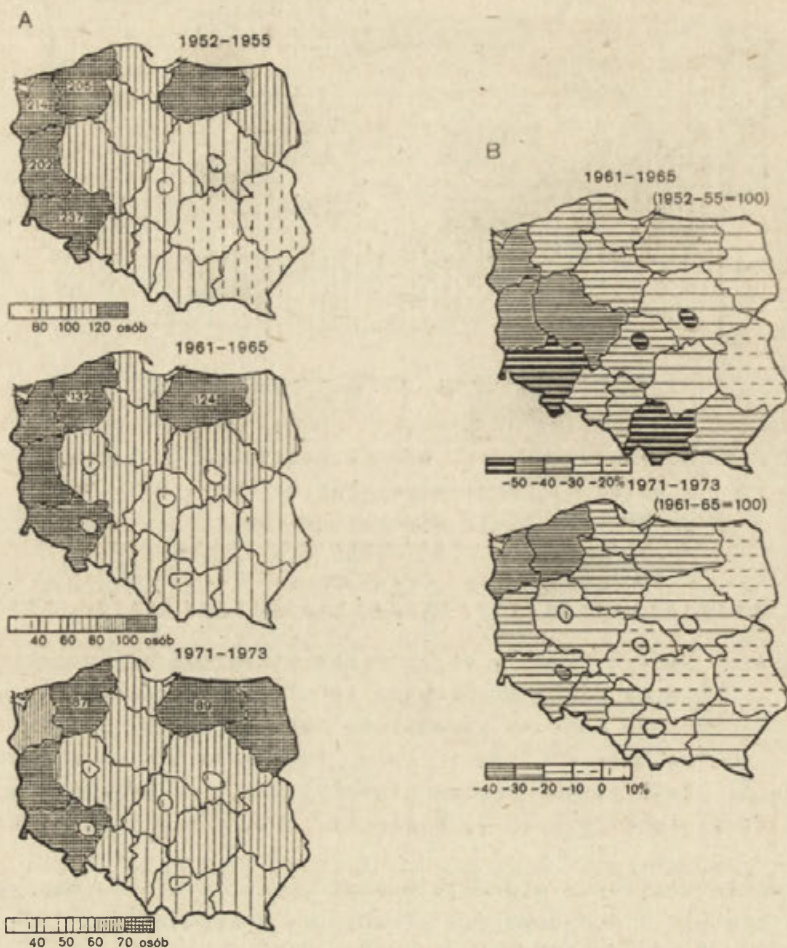
a - rural-urban, b - urban-rural, c - urban-urban, d - rural-rural, (a - b) rural-urban net migration

najwyższym wskaźnikiem w woj. wrocławskim (237) i szczecińskim (214). Jakkolwiek ruchy migracyjne związane z procesami zasiedlania tych obszarów zostały zasadniczo zakończone w latach 1952-1953, to ruchliwość nadal była tu wyższa niż na pozostałych obszarach. Najniższym obrotem migracyjnym charakteryzowały się województwa: lubelskie (71), kieleckie (73) i rzeszowskie (74).

Zwykle nasilenie migracji wewnętrznych, w ocenie makroskalowej, wiąże się z odbudową czy przebudową gospodarki, z procesami uprzemysłowienia i urbanizacji, z dynamicznym rozwojem gospodarczym kraju. Migracje z lat 1951-1955 pozostawały pod przemożnym wpływem forsownego uprzemysłowienia i urbanizacji. Przeciętny roczny wzrost liczby ludności w miastach wynosił 6,1% i był najwyższy w całym czterdziestolecu.

Uprzemysłowienie kraju w ramach planu sześcioletniego było oparte na wykorzystaniu zasobów ekonomicznych kraju: istniejącej bazy przemysłowo-surowcowej, aktywizacji wolnej siły roboczej oraz ograniczeniu nakładów na wszystkie usługi i remonty. Nakłady





Ryc.4. Przeciętny roczny obrót migracyjny ogółem na 1000 ludności (A) oraz procentowy spadek natężenia obrotu migracyjnego (B), 1952-1973  
Average annual migration turnover per 1,000 population (A) and changes in percentages (B), 1952-1973

inwestycyjne na przemysł - jak podaje T.Lijewski (1978, s.11) - wzrosły czterokrotnie w porównaniu z planem trzyletnim, z 6,5 do 26 mld średnio rocznie w cenach z 1971 r. Rozwój przemysłu miał charakter ekstensywny, który polegał na ogromnych nakładach pieniężnych i wzroście zatrudnienia, przy czym największe nakłady przeznaczano na rozwój przemysłu ciężkiego i maszynowego.

Wzrost zatrudnienia był w znacznej mierze samodzielnym czynnikiem wzrostu gospodarczego, a zarazem głównym czynnikiem podniesienia stopy życiowej ludności. Liczba ludności w wieku produkcyjnym wzrosła w tym okresie z 14,5 do 15,6 mln, a przeciętne zatrudnienie w gospodarce uspołecznionej z 4,8 do 6,5 mln osób (tab.2). Płace realne pozostawały na tym samym poziomie, a okresowo nawet niższym niż w 1949 r., i poprawa stopy życiowej mogła się dokonywać poprzez aktywizację zawodową ludności, przede wszystkim kobiet.

Budownictwo mieszkaniowe, z państwem jako inwestorem-monopolistą, było podporządkowane potrzebom rozwoju przemysłu i lokalizowane w głównych ośrodkach rozwoju. Jego rozmiary, choć znaczne jak na owe czasy, były skromne wobec potrzeb. W systemie zaspokajania potrzeb mieszkaniowych obowiązywał administracyjny rozdział mieszkań, podporządkowany wymogom polityki zatrudnienia. Na wsi budownictwo mieszkaniowe było zredukowane do minimum z uwagi na ograniczone środki materialne wsi, stworzone podziały społeczno-polityczne i źle widziane objawy zamożności ("wypieranie kułaka w oparciu o biedniaka i przy neutralizacji średniaka" - Jezierski, Petz 1982, s.203).

Podstawową przyczyną migracji ze wsi do miast w tym czasie były procesy forsownej industrializacji kraju, struktura agrarna wsi i istniejące zasoby siły roboczej. Dodatkowym czynnikiem wzmagającym migracje była polityka władz wobec rolnictwa indywidualnego. Dekret PKWN z 1944 r. zapewniał, że "ustrój rolny w Polsce oparty będzie na silnych, zdrowych i zdolnych do wydajnej produkcji gospodarstwach, stanowiących prywatną własność ich posiadaczy". Po przeprowadzeniu w latach 1944-1946 reformy rolnej (utworzono 814 tys. nowych i powiększono 254 tys. istniejących już gospodarstw) nastąpił zwrot w polityce i w 1949 r. rozpoczęto kolektywizację rolnictwa indywidualnego; jej nasilenie przypadło na lata 1953-54. Przy kolektywizacji stosowano naciski admini-





stracyjno-ekonomiczne: rygorystycznie ściągano podwyższone podatki, ponownie wprowadzono obowiązkowe dostawy produktów rolnych, płacąc za nie ceny niższe od przeciętnych kosztów ich wytwarzania, ograniczono kredyty i dostawy towarów przemysłowych potrzebnych wsi, a przy ich rozdziale uwzględniano przede wszystkim sektor państwowy i spółdzielczy. O ile w 1949 r. istniały 243 spółdzielnie produkcyjne posiadające 42 tys. ha użytków rolnych, to w 1955 r. było już 9,8 tys. spółdzielni z 205 tys. członków gospodarujących na 1,9 mln ha użytków rolnych (Jeziński, Petz 1982).

Kolektywizacja, znikome nakłady inwestycyjne w rolnictwie indywidualnym (tab.2), prowadzące do dekapitalizacji i utrudnienia w obrocie ziemią ograniczyły rozmiary migracji ze wsi do wsi, wzmagając zarazem odpływ ludności do miast.

Z jednej strony rolnictwo było głównym źródłem akumulacji na budowę przemysłu i zarazem dostarczało siłę roboczą, z drugiej, nie stworzono rolnictwu indywidualnemu warunków do rozwoju i przemian strukturalnych. Przebudowa rolnictwa jako cel polityczny, przy użyciu znikomych inwestycji substytucyjnych w sektorze rolniczym, nie mogła przynieść efektów. Wzbudziła jedynie nieufność i niepewność co do przyszłości gospodarki chłopskiej, a zbyt wysoki odpływ – przy ówczesnej strukturze agrarnej i ubogim wyposażeniu w środki techniczne – doprowadzał okresowo do niedoborów siły roboczej na wsi (Leopold, Manteuffel 1982).

Późniejsza ocena znacznych rozmiarów ujemnego salda migracji na wsi dla tego okresu nie była jednoznaczna. Rzecznicy polityki szybkiego przekształcenia kraju rolniczego w przemysłowo-rolniczy widzieli możliwość realizacji tego celu między innymi właśnie poprzez wysoki wzrost zatrudnienia w przemyśle, dzięki napływowi ludności ze wsi. Reprezentanci interesów zrównoważonego rozwoju zwracali uwagę na negatywne następstwa dla rolnictwa, wynikające z nadmiernego "drenowania" zasobów siły roboczej z najbardziej prężnego elementu. Natomiast socjologowie wskazywali na niekorzystne przekształcenia kulturowe społeczności miejskich pod wpływem masowego napływu ludności wiejskiej, zwykle z regionów o niskiej kulturze społecznej i cywilizacyjnej.

1956-1960

W wyniku zmian politycznych w październiku 1956 r. partia wytyczyła nowe kierunki polityki społecznej i gospodarczej. Zahamowano wzrost inwestycji przemysłowych oraz odstąpiono od polityki uspołecznienia rolnictwa dotychczasowymi środkami administracyjnymi. Ograniczenie nowych inwestycji na rzecz ukończenia rozpoczętych oraz racjonalizacja zatrudnienia (likwidacja tzw. przerostów zatrudnienia) sprawiły, że popyt na nową siłę roboczą uległ zmniejszeniu.

Z jednej strony wzrastała liczba osób poszukujących pracy (lokalne bezrobocie, napływ repatriantów, redukcje w wojsku<sup>5</sup>, służbie bezpieczeństwa i administracji), z drugiej, ożywienie w rolnictwie zmniejszyło nacisk ludności rolniczej na miejski rynek pracy. Zbiegło się to z korzystną sytuacją demograficzną, gdyż roczniki wchodzące w końcu lat pięćdziesiątych w wiek aktywności zawodowej były mniej liczne. W polityce zatrudnienia zaczęto zwracać większą uwagę na poziom kwalifikacji i przygotowania zawodowego. Lata 1956-1960 są okresem ograniczenia napływu ludności rolniczej do miast i bilansowania siły roboczej, w większym stopniu opierając się na miejskim rynku pracy.

Ogólna ruchliwość ludności w tym okresie była mniejsza niż w poprzednim; przeciętnie rocznie zmieniało miejsce zamieszkania 47 osób na 1000 ludności.

O ile poprzednio dominującym kierunkiem migracji były ruchy z miast do miast, to teraz największe rozmiary przybrały migracje ze wsi na wieś. Zarazem był to jedyny kierunek migracji wykazujący wzrost liczby migracji. Na wyjaśnienie tego wzrostu składają się dwa czynniki.

Pierwszy - to odstępianie od kolektywizacji. Liczba spółdzielni produkcyjnych spadła do 1,5 tys. w 1957 r. Wzrosła natomiast liczba indywidualnych gospodarstw rolnych (ale pogorszyła się ich struktura agrarna) oraz ich udział w ogólnym areale użytków rolnych. Nastąpiło również przesunięcie części środków

---

<sup>5</sup> W latach 1955-1956 stan liczebny wojska zmniejszono o około 97 tys. żołnierzy i oficerów (Boruń 1987, s.64,66).

materialnych na rzecz wsi i stworzono ułatwienia w obrocie ziemią. Odstąpienie od kolektywizacji, przy wysokim przywiązaniu chłopów do własnej ziemi (ojcowizny czy nadanej w reformie rolnej), spowodowało powroty do indywidualnej gospodarki, co mogło często wiązać się z krótkimi międzygromadzkimi migracjami. Założenie to potwierdzałby fakt, że największe nasilenie migracji ze wsi na wieś wystąpiło na obszarach najsilniej skolektywizowanych.

Drugim czynnikiem wyjaśniającym jest zwiększenie liczby podstawowych jednostek podziału administracyjnego (por. ryc.3). Przejście z układu 3 tys. gmin na 8,8 tys. gromad musiało wywrzeć wpływ na liczbę rejestrowanych zmian miejsca zamieszkania. Znajduje to nienajsilniejsze potwierdzenie w obliczonym wskaźniku korelacji ( $r=0,62$ ) między liczbą migracji ze wsi do wsi i liczbą gmin (gromad) dla okresu 1953-1961.

Niewątpliwie na wzrost tego kierunku migracji złożyły się oba czynniki, ale nie sposób jednoznacznie określić, który z nich oddziaływał silniej, choć wydaje się, że czynnik społeczno-gospodarczy oddziaływał silniej niż zmiany administracyjne. Taki wniosek nasuwa się z obserwacji późniejszych relacji, kiedy to przy prawie niezmiennym podziale administracyjnym (lata 1962-1967 i 1975-1985) ten kierunek migracji wykazuje stały spadek.

Drugim co do wielkości kierunkiem migracji były przemieszczenia ze wsi do miast, następnie migracje między miastami i najmniej liczne ruchy z miast na wieś. Taka struktura migracji utrzymała się przez 15 lat.

W omawianym pięcioleciu wzrosły dochody ludności i nastąpiła poprawa stopy życiowej. Zwiększono również nakłady inwestycyjne na gospodarkę komunalną i mieszkaniową oraz urządzenia socjalne i kulturalne. Wprowadzenie nowej polityki mieszkaniowej od 1956 r. umożliwiło rozwój budownictwa spółdzielczego i indywidualnego. Rozwój tej formy budownictwa następował w ośrodkach o lepszej sytuacji materialnej ludności, początkowo głównie w wielkich miastach. Nastąpił również rozwój budownictwa na wsi, jako efekt realizacji odłożonych środków i potrzeb mieszkaniowych z poprzednich lat.



W tym okresie na rynek pracy wkraczają roczniki, które do szkół podstawowych i średnich chodziły w latach powojennych. Wnoszą one nowe nastawienie i wymagania ukształtowane przez politykę społeczną: ulega zmianie wzór wymogów socjalnych i społecznych młodzieży. Pracę podejmuje młodzież lepiej wykształcona niż pokolenie rodziców i o wyższych aspiracjach. Na wsi zaczął się proces zaniku modelu tradycyjnej rodziny patriarchalnej.

W porównaniu z poprzednim okresem zaznacza się słabsza rola rynku pracy, pozostającego główną przyczyną migracji ze wsi do miast, i zaczynają stopniowo nabierać znaczenia potrzeby mieszkaniowo-bytowe i aspiracje społeczne. Ich spełnienie na wsi czy w małym mieście napotyka znaczne ograniczenia (obiektywne i subiektywne), skłaniając ludzi młodych do migracji. Rośnie również rola dojazdów do pracy w wyniku rozwoju komunikacji PKS i transportu zakładowego.

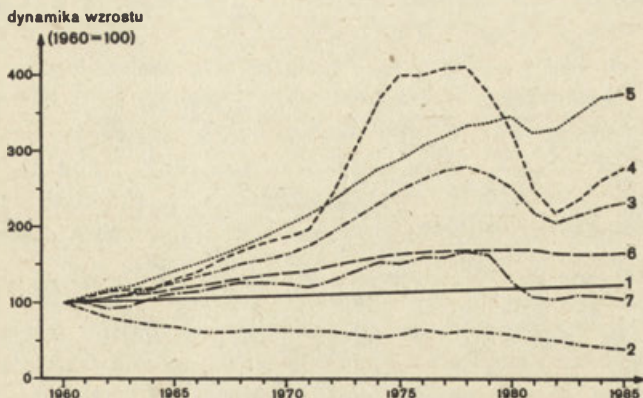
1961-1970

Rozmiary migracji ludności nadal zmniejszały się. W pierwszym pięcioleciu przeciętnie rocznie zmieniały miejsce zamieszkania 33 osoby na 1000 ludności, a w drugim tylko 27 osób na 1000 ludności.

Największy spadek rozmiarów migracji odnotowano w ruchach z miast na wieś i z miast do miast (por. tab.1), przy czym w większym stopniu wystąpił on w pierwszym niż w drugim pięcioleciu. Jedynie ujemne saldo migracji na wsi wykazywało wzrost i to silniejszy w drugim niż pierwszym pięcioleciu.

Prezentowany rozkład przestrzenny obrotu migracyjnego w latach 1961-1965 i zmian w stosunku do lat 1952-1955 wskazuje, że wysoką ruchliwością migracyjną nadal charakteryzowały się obszary zachodnie i północne (bez gdańskiego) z maksimum w woj. koszalińskim (132) i olsztyńskim (124). Natomiast spadek obrotu migracyjnego najsilniej wystąpił w woj. wrocławskim (o 56%) i krakowskim (o 52%), w którym skończył się już masowy napływ ludności do budowy Nowej Huty.

W latach 1961-1970 następował stopniowy wzrost gospodarczy kraju (ryc.5). Dokonano znacznego wysiłku inwestycyjnego w celu



Ryc. 5. Dynamika rozwoju społeczno-ekonomicznego Polski, 1960-1985 (1960=100)

1 - ludność ogółem (30 VI), 2 - migracje wewnętrzne na 1000 ludności, 3 - dochód narodowy wytworzony (ceny stałe) na 1 mieszkańca, 4 - nakłady inwestycyjne w gospodarce uspołecznionej (ceny stałe) na 1 mieszkańca, 5 - produkcja energii elektrycznej w kWh na 1 mieszkańca, 6 - przeciętne zatrudnienie w gospodarce uspołecznionej, 7 - liczba mieszkań oddanych do użytku na 1000 ludności

Socio-economic development of Poland, 1960-1985 (1960=100)

1 - total population (30 VI), 2 - internal migration per 1,000 population, 3 - national income produced per capita (fixed prices), 4 - investments in socialised economy per capita (fixed prices), 5 - production of electricity in kWh per capita, 6 - average annual employment in socialised economy, 7 - construction of dwellings per 1,000 population

rozwoju bazy surowcowej, unowocześniona została - choć nadal w niewystarczającej mierze - baza techniczna rolnictwa, stopniowo wzrastało budownictwo mieszkaniowe i infrastruktura społeczna. Niedostateczny rozwój budownictwa mieszkaniowego i infrastruktury w aglomeracjach miejsko-przemysłowych próbowano rozwiązać wprowadzając politykę deaglomeracji (1966-1970), polegającą na administracyjnym ograniczeniu napływu ludności do 5 miast wydzielonych (Warszawa, Kraków, Łódź, Poznań, Wrocław) i 22 miast woj. katowic-

kiego. Przeciętny roczny wzrost liczby ludności miejskiej w kraju w całym dziesięcioleciu był o połowę niższy niż poprzednio i wynosił 1,8%.

Tempo wzrostu gospodarczego było nierównomierne, a w miarę narastania trudności ograniczono inwestycje nieprodukcyjne. Zachwianie społecznie niezbędnych proporcji między wzrostem produkcji środków produkcji a wzrostem produkcji środków konsumpcji prowadziło do mniej lub bardziej poważnych napięć rynkowych, a powolny wzrost, a niekiedy regres, stopy życiowej rodził niezadowolone społeczeństwo.

Wzrost gospodarczy - przy niedostatecznym rozwoju postępu technicznego, niskiej wydajności pracy i nieskutecznych metodach zarządzania - przybrał ponownie charakter ekstensywny, czemu sprzyjało stopniowe wkraczanie w wiek produkcyjny roczników powojennego "wyżu" demograficznego. Planowany na lata 1961-1965 wzrost zatrudnienia o 692 tys. osób wyniósł 1272 tys. osób.

Lata nieurodzaju (1962-1964 i 1969-1970) ograniczyły siłę nabywczą wsi. Przeszkodą dla szybszego rozwoju rolnictwa i przemian strukturalnych była mało elastyczna polityka rolna oraz biurokracja administracji rolnej, aparatu skupu i kółek rolniczych. Polityka rolna znowu zmierzała do powiększenia sektora uspołecznionego; istniały bariery powstrzymujące wzrost wielkości gospodarstw indywidualnych. Budownictwo mieszkaniowe na wsi uległo zahamowaniu w wyniku "preferowania przez państwo rozwoju produkcji rolnej i większej koncentracji środków na budownictwo gospodarcze, korzystające z pomocy czynnika publicznego i przynoszące bezpośrednie korzyści materialne" (Andrzejewski 1977, s.180). W całym dziesięcioleciu budownictwo w miastach, w przeliczeniu na 1000 mieszkańców, było przeszło trzykrotnie wyższe niż na wsi.

Wśród przyczyn migracji zachowała się główna rola rynku pracy (rozwój bazy surowcowej, ekstensywny wzrost gospodarki, wkraczanie wyżu demograficznego), ale na wsi wolne zasoby siły roboczej stopniowo się wyczerpują i bez inwestycji substytucyjnych stają się trudno osiągalne. Wraz z rozwojem gospodarki i przemianami w strukturze zatrudnienia pozarolniczego zapotrzebowanie rynku pracy przesuwają się na rzecz kadr wysoko kwalifikowanych



oraz usług i działań pozaprodukcyjnych, sprzyjając zapotrzebowaniu na pracę kobiet.

Jako czynnik migracji rosnącego znaczenia nabierają potrzeby bytowe i zaznacza się wpływ czynnika dochodu ("mała stabilizacja"). Młodzież z "wyżu" demograficznego ma wyższe aspiracje niż poprzednie pokolenie; podejmując pracę liczy na lepsze zarobki, oczekuje spełnienia potrzeb mieszkaniowych jak i zaspokojenia aspiracji społeczno-kulturalnych.

W kształtowaniu czynnika dochodu zasadnicze znaczenie odegrał proces przeobrażeń społeczno-ekonomicznych wsi. "W tradycyjnym modelu kalkulacji chłopskiej opłatę własnej pracy żywej traktuje się przede wszystkim jako dochód - nie dostrzega się w zasadzie jej funkcji kosztowej" (Turski 1965, s.158). Dopiero w miarę przemian społeczno-ekonomicznych dążenie do zrównania opłaty siły roboczej w gospodarce indywidualnej z opłatą siły roboczej poza rolnictwem przenika do sfery świadomości, postaw i zachowań, wywierając bezpośredni wpływ na decyzje życiowe. Ocenia się, że w latach 1951-1960 stosunek dochodów ludności rolniczej do dochodów ludności nierolniczej kształtował się na poziomie 70-75% (przy przyjęciu za 100 dochodów ludności nierolniczej). W latach sześćdziesiątych nie nastąpiły zasadnicze zmiany w sytuacji dochodowej rolnictwa, upowszechniła się jednak świadomość tych różnic.

1971-1980

Migracje wewnętrzne ogółem w latach 1971-1975 tylko nieznacznie zmalały w stosunku do poprzedniego pięciolecia, ale w 1972 r. (przed reformą podziału administracyjnego) i w 1975 r. były wyższe niż w latach poprzednich. Okres ten jest więc niejednorodny pod względem trendów migracyjnych (por. tab.1), bowiem składa się nań jednoroczny wzrost rozmiarów migracji zanim wprowadzono reformę podziału administracyjnego stopnia podstawowego oraz dwuletni (1973-1974) spadek migracji już po wprowadzeniu reformy. Należy więc sądzić, że tendencja wzrostu migracji zapoczątkowana w 1972 r. została "przerwana" zmianami administracyjnymi. Nie ograniczyły one jednak wzrostu migracji ze wsi do miast i między miastami pomimo zmniejszenia liczby miast. Zmniejs-

szeniu uległy tylko rozmiary migracji z miast na wieś i ze wsi na wieś.

W drugiej połowie lat siedemdziesiątych po raz pierwszy, w przekrojach pięcioletnich, odnotowano wzrost migracji ogółem i według poszczególnych kierunków, z wyjątkiem ruchów ze wsi do wsi. Najwyższym wzrostem (o 30%) charakteryzowały się ruchy z miast do miast. Narastanie rozmiarów migracji w wymienionych trzech kierunkach wystąpiło w latach 1975-1976 i 1978 r. (od 1974 r. z miast do miast). Wynikało ono z ożywienia gospodarczego i rozwoju budownictwa mieszkaniowego.

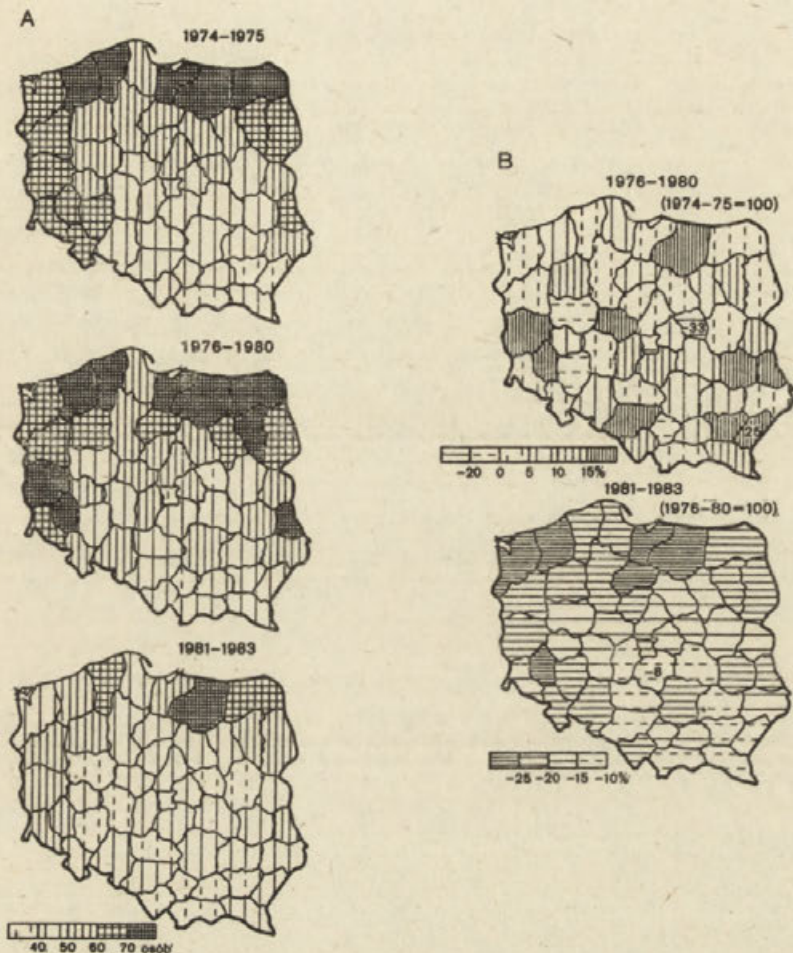
Poza wzrostem rozmiarów migracji nastąpiły przemiany w strukturze migracji według podstawowych kierunków: na pierwsze miejsce wysunęły się migracje ze wsi do miast, natomiast coraz bardziej malał udział migracji ze wsi na wieś. Struktura migracji (w %) przedstawiała się następująco:

Lata	w → m	m → w	m → m	w → w
1966-1970	29,3	13,1	21,9	35,7
1971-1975	34,1	12,1	23,6	30,2
1976-1980	36,1	13,2	28,2	22,5
1981-1985	34,5	15,8	27,5	22,2

Trzecią cechą charakterystyczną, poza wzrostem rozmiarów migracji i zmianą struktury, był szybko rosnący ujemny bilans migracji na wsi, wynoszący w drugiej połowie lat siedemdziesiątych 1067 tys. osób; w tym samym czasie przyrost naturalny na wsi wyniósł 815 tys. osób - czyli więcej niż w latach 1946-1950.

Wysoka ruchliwość migracyjna (obróć migracyjny) występowała, podobnie jak i w poprzednich latach, w województwach północnych (bez gdańskiego) i zachodnich (ryc.6). Obok rosnącej ruchliwości występował znaczny spadek ruchliwości w województwach wysoce zurbanizowanych z największymi miastami kraju: w łódzkim o 37%, w warszawskim o 33%, we wrocławskim o 20%, w poznańskim o 17% i w woj. krakowskim o 13%.

Wysokim wzrostem ruchliwości w tym okresie (1976-1980) charakteryzowało się 9 województw, zarówno z niewielkimi stolicami (chełmskie, konińskie, legnickie, przemyskie), jak i z wielkimi



Ryc.6. Przeciętny roczny obrót migracyjny ogółem na 1000 ludności (A) oraz procentowy spadek natężenia obrotu migracyjnego (B), 1974-1983

Average annual migration turnover per 1,000 population (A) and changes in percentages (B), 1974-1983

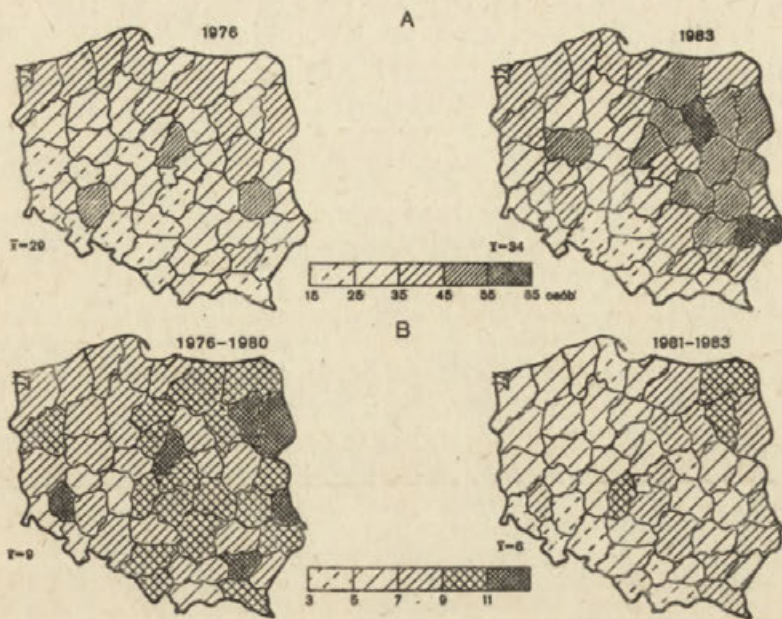


czy dużymi miastami (katowickie, lubelskie, olsztyńskie, rzeszowskie, zielonogórskie).

W pierwszych latach dziesięciolecia 1971-1980 następuje wyraźne ożywienie gospodarcze. Polityka rolna w stosunku do sektora prywatnego ulega początkowo rozluźnieniu, co przynosi w efekcie wzrost produkcji rolnej. Od 1974 r. następuje zmiana polityki w stosunku do rolnictwa indywidualnego; między innymi w rozdziale rolniczych środków produkcji (maszyny, ciągniki, nawozy, pasza, cement) preferuje się nieefektywne rolnictwo uspołecznione, wprowadza się renty dla rolników przekazujących państwu gospodarstwa, ale zakup ziemi z Państwowego Funduszu Ziemi jest administracyjnie ograniczony. Zmienność polityki rolnej stwarza i podtrzymuje wśród rolników indywidualnych nastroje niepewności swego przyszłego losu i pociąga za sobą niechęć następców do przejmowania gospodarstw i pozostawania w zawodzie rolniczym (Leopold, Manteuffel 1982). Brak poczucia stabilizacji oraz polityka rolna nie sprzyjają przemianom strukturalnym w rolnictwie. Osłabia to w młodym pokoleniu poczucie "więzi z ziemią", co znajduje odzwierciedlenie w procesie wysokiego odpływu ludności rolniczej ze wsi do miast.

W latach 1976-1980 oddano w kraju do użytku 1,3 mln mieszkań, z tego w miastach przeciętnie rocznie oddawano nieco ponad 10 mieszkań na 1000 ludności - w tym w gospodarce uspołecznionej 9 mieszkań na 1000 ludności - ale w 1976 r. ciągle oczekiwano na mieszkania w spółdzielniach ponad 1,6 mln członków i kandydatów (bez niepełnoletnich).

Presja na mieszkania, którą na podstawie dostępnych danych można ocenić relacją liczby oczekujących do liczby mieszkań (ryc. 7A) była wyższa w północnej i wschodniej części kraju, natomiast ponadprzeciętne natężenie budownictwa mieszkaniowego (ryc. 7B) koncentrowało się we wschodniej części kraju, ale maksimum występowało w woj. legnickim (15 mieszkań na 1000 ludności). Nie ma jednak statystycznej zależności między przeciętną liczbą oddanych w tym okresie mieszkań w miastach na 1000 ludności a presją na mieszkania (dla 1976 r. współczynnik korelacji  $r=0,23$ ), czy przeciętną liczbą osób na mieszkanie ( $r=-0,02$ ).



Ryc.7. Presja na mieszkania (A) i budownictwo mieszkaniowe (B) w miastach, 1976-1983

A - liczba członków i kandydatów (bez niepełnoletnich) oczekujących na mieszkania w spółdzielniach mieszkaniowych na 100 mieszkań (zamieszkałych i niezamieszkałych) w miastach w 1976 r. i 1983 r.; B - przeciętna roczna liczba mieszkań oddanych do użytku w gospodarce uspołecznionej w miastach na 1000 ludności, 1976-1980 i 1981-1983

Pressure on dwellings (A) and house construction (B) in urban areas, 1976-1983

A - number of members waiting for flats in housing co-operatives per 100 inhabited flats in 1976 and 1983, B - average annual number of dwellings built in house co-operatives in socialised economy per 1,000 population, 1976-1980 and 1981-1983

Rozwój budownictwa mieszkaniowego na wsi - budowano wówczas przeciętnie rocznie 3,7 mieszkania na 1000 ludności - był ograniczony reglamentacją artykułów budowlanych, co osłabiało możliwość



poprawy warunków mieszkaniowych. Postępowała mechanizacja rolnictwa, rozbudowa sieci transportu i komunikacji.

W wiek produkcyjny wkroczyło nowe pokolenie urodzone po wojnie, wychowywane i wykształcone w duchu egalitaryzmu społecznego, przyjmujące za sprawę najzupełniej oczywistą, że ma prawo do pracy, do zarobku, do mieszkania, dostępu do instytucji kulturalnych, do odpoczynku i opieki medycznej. Młodzież oczekiwała nie tylko miejsca pracy, ale również spełnienia potrzeb mieszkaniowych, kulturalnych i warunków życia na miarę swoich czasów.

Różnice między aspiracjami młodzieży na wsi i w mieście uległy właściwie zatarciu, ale nie możliwości ich realizacji na wsi. Stąd wydaje się, że zatrudnienie od drugiej połowy lat siedemdziesiątych – przy polityce pełnego zatrudnienia i nadmiarze miejsc pracy – jako jedyna zasadnicza przyczyna migracji ze wsi do miast traci na znaczeniu. I choć jako motywacja jest wymieniana, to faktyczną przyczyną staje się szeroko pojęta poprawa poziomu życia (warunki socjalno-bytowe i społeczno-kulturalne).

Zróznicowanie warunków życia na wsi i w mieście można scharakteryzować poziomem dochodów, warunkami socjalno-bytowymi i wyposażeniem gospodarstw domowych. "Parytet dochodów liczony na 1 zatrudnionego w rolnictwie i poza rolnictwem dla całej dekady lat siedemdziesiątych kształtował się jak 1:0,8. Znacznie mniej korzystną sytuację mamy w drugim pięcioleciu" (Bajan 1984, s.238).

Pewna poprawa nastąpiła w warunkach socjalno-bytowych na wsi, ale nadal są one znacznie gorsze niż w miastach. Mieszkania są bardziej przeludnione (o około 20%), a ich wyposażenie w podstawową infrastrukturę techniczną cywilizacyjnie żenujące. Wyposażenie mieszkań – w procentach ogółu mieszkań zamieszkałych – przedstawiało się następująco (Rocznik Statystyczny 1987, tab. 655):

	Miasta			Wieś		
	1970	1980	1986	1970	1980	1986
Urządzenia:						
wodociąg	75	88	93	12	37	55
ustęp splukiwany	56	74	82	5	22	37
łazienka	48	71	78	6	27	42
gaz sieciowy	48	61	67	1	2	3
centralne ogrzewanie	36	60	69	4	18	32



Wyposażenie gospodarstw domowych w niektóre przedmioty trwałego użytkowania (w sztukach na 100 gospodarstw w 1986 r.) pozwala porównać poziom warunków życia na wsi i w mieście (Rocznik Statystyczny 1987, tab. 219):

Artykuły	Gospodarstwa pracowni- ków na stanowiskach:		Gospodarstwa	
	robotni- czych	nierobot- niczych	robotniczo- -chłopskie	chłopskie
odbiorniki tele- wizji kolorowej	23	39	8	8
pralki				
automatyczne	37	62	17	13
chłodziarki i				
zamrażarki	104	106	107	100
rowery	84	80	142	125
samochody osobowe	22	42	25	26

Istnieje znaczna przewaga wyposażenia w dobra trwałego użytkowania gospodarstw nierolniczych nad wyposażeniem gospodarstw domowych ludności rolniczej. Jedynie wyposażeniem w rowery wieś dominuje nad miastem.

Bardzo duże dysproporcje występowały również w infrastrukturze społecznej. "Na wsi pracuje 5% lekarzy, 14% stomatologów, 5,5% pielęgniarek i nieco ponad 8% położnych, gdy ludność wsi wynosi blisko 42% ludności kraju. Średni czas pracy kobiety wiejskiej w latach trzydziestych szacowano na ok. 13 godzin na dobę, w latach sześćdziesiątych - na 14 godzin, a obecnie na 15-18 godzin na dobę, zależnie od obszaru gospodarstwa, rodzaju produkcji, stanu rodziny" (Haman 1982, s.39). Miejsc w przedszkolach na wsi wystarcza tylko dla 20% dzieci w wieku 3-6 lat, a w miastach dla 45%. W 1980 r. na wsi było zainstalowane 15 telefonów na 1000 ludności, podczas gdy w miastach 82; 10 tys. wsi czyli 17% ich ogólnej liczby w kraju nie posiadało telefonu.

Kilkuletnie ożywienie gospodarcze, rozwój budownictwa mieszkaniowego w miastach, zróżnicowanie warunków życia między miastem i wsią oraz polityka rolna wyjaśniają wzrost rozmiarów migracji i wysoki odpływ ludności ze wsi do miast w latach siedemdziesiątych i ponad 2 mln ujemny bilans migracyjny wsi.

1981-1985

Od 1979 r. rozmiary migracji corocznie malały, a pięcioletni wzrost w 1982 r. wynikał z pewnością z porządkowania przez ludność spraw meldunkowych po wprowadzeniu 13 grudnia 1981 r. stanu wojennego. Faktyczne rozmiary migracji były prawdopodobnie niższe z uwagi na ograniczenia w ruchliwości ludności. Należy również sądzić, że i ustawa z 26 IV 1984 r. (Dz.U. nr 26, poz.132) wpłynęła na ograniczenie migracji wprowadzając konieczność potwierdzenia uprawnień do przebywania w lokalu, w którym ma nastąpić zameldowanie.

W omawianym pięcioleciu zarejestrowano 20% spadek migracji ogółem (por.tab.1). W zbliżonym stopniu, od 23 do 25%, zmniejszyły się trzy najbardziej liczne strumienie przemieszczeń, natomiast tylko o 6% zmalały ruchy z miast na wieś. Znacznie, bo o ponad 1/3, zmniejszył się ujemny bilans migracyjny wsi. Ogółem przeciętnie rocznie zmieniało miejsce zamieszkania tylko 20 osób na 1000 ludności.

Do podstawowych przyczyn zmniejszania się rozmiarów migracji należy zaliczyć trwający od 1979 r. kryzys społeczno-gospodarczy, "wyczerpywanie się zasobów potencjalnych migrantów w wieku największej mobilności przestrzennej" (Stpiczyński 1985, s.3) - tzn. roczników urodzonych w okresie "niżu" demograficznego, tj. w latach sześćdziesiątych i pierwszej połowy lat siedemdziesiątych - oraz słabnącą atrakcyjność miast. Składa się na nią: - stagnacja bądź nieznaczny rozwój przemysłu i ograniczenie inwestycji, - ostry kryzys w przemyśle budowlanym i budownictwie mieszkaniowym, - niezrównoważony rynek żywnościowy, - degradacja infrastruktury miejskiej i wzrastające zanieczyszczenie środowiska naturalnego w ośrodkach przemysłowych i wielkich miastach, często wykazujące znamiona katastrofy ekologicznej. O istotności wpływu stanu środowiska naturalnego w miastach na rozmiary salda migracji może świadczyć sytuacja w uprzemysłowionych i silnie zanieczyszczonych regionach północnych i północno-zachodnich Czech, gdzie pomimo możliwości natychmiastowego otrzymania mieszkania występuje ubytek migracyjny (Ziegenfuss 1984) i silna fluktuacja ludności.

Wież objawiała się mieszkańcom miast jako bardziej odporna na zjawiska kryzysowe, ale poprawa efektywności rolnictwa tylko początkowo wpłynęła na poprawę sytuacji dochodowej ludności chłopskiej. Parytet dochodów ludności rolniczej utrzymującej się z indywidualnych gospodarstw, w stosunku do dochodów ludności utrzymującej się z gospodarki uspołecznionej poza rolnictwem, kształtował się następująco<sup>6</sup>: w 1980 r. - 0,89, w 1981 r. - 1,01, w 1982 r. - 1,11, w 1983 r. - 0,99, w 1984 r. - 0,96, w 1985 r. - 0,93 i w 1986 r. - 0,90.

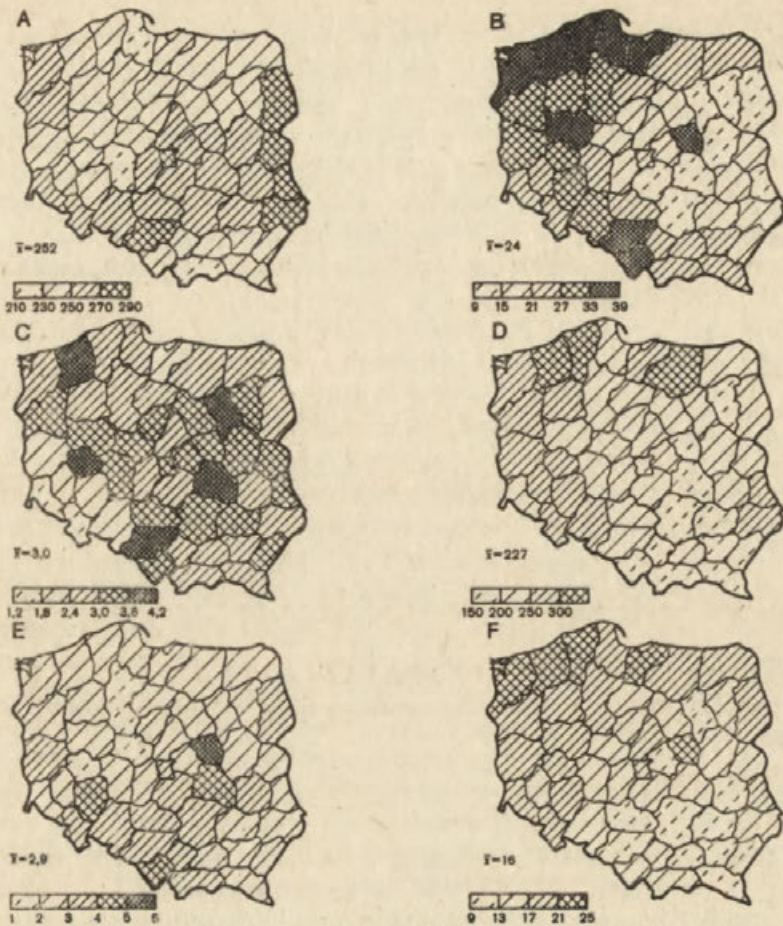
Poza pogarszającą się sytuacją dochodową ludności chłopskiej, istnieją również duże różnice między miastem i wsią w budownictwie mieszkaniowym oraz infrastrukturze społecznej i technicznej. Zróżnicowania przestrzenne na wsi w tym zakresie w 1982 r. przedstawia rycina 8. Sytuacja mieszkaniowa w miastach (296 mieszkań na 1000 mieszkańców) jest lepsza niż na wsi (252 mieszkania na 1000 mieszkańców). Najtrudniejsze warunki występują w woj. nowosądeckim (218 mieszkań na 1000 mieszkańców), a "najlepsze" w łódzkim (291) i białostockim (290). Ogólnie względnie lepsze warunki mieszkaniowe (mniejsza liczba osób na mieszkanie) występują w środkowej i środkowo-wschodniej części kraju.

Jest to oczywiście uproszczony obraz warunków mieszkaniowych, jeśli wziąć pod uwagę niewielki udział mieszkań na wsi wyposażonych w urządzenia sanitarne. Okazuje się, że rozkład przestrzenny mieszkań na wsi wyposażonych w ustępy splukiwane jest jakby negatywem obrazu warunków mieszkaniowych, mierzonych liczbą mieszkań na 1000 mieszkańców. Tam gdzie jest względnie mniejsze zagęszczenie mieszkań, ich wyposażenie w instalacje sanitarne jest znacznie gorsze (ryc.8B). Obszary ziem zachodnich i północnych zdecydowanie górują w tym względzie nad pozostałą częścią kraju.

Budownictwo mieszkaniowe na wsi, w stosunku do liczby ludności, jest dwukrotnie niższe niż w miastach. Rozkład przestrzenny budownictwa na wsi (ryc.8C) nie wykazuje związku z poziomem zasobów mieszkaniowych na 1000 ludności ( $r=0,02$ ) ani też z rozkładem

<sup>6</sup> Społeczny raport o zagrożeniach rozwoju wsi, rolnictwa i gospodarki żywnościowej. "Odrodzenie", VI, nr 7(223), s.8, 13 luty 1988 r.





Ryc.8. Mieszkania i usługi na wsi w 1982 r.

A - liczba mieszkań na wsi na 1000 ludności; B - mieszkania na wsi wyposażone w ustęp w % ogółu mieszkań; C - mieszkania oddane do użytku na wsi na 1000 ludności; D - powierzchnia ogólna sklepów na wsi w m<sup>2</sup> na 1000 ludności; E - liczba lekarzy na wsi na 10 000 ludności; F - liczba telefonów na wsi na 1000 ludności

Housing and services in rural areas, 1982

A - number of dwellings per 1,000 population, B - dwellings equipped in toilet (in % of total dwellings), C - dwellings build per 1,000 population, D - total surface of shops in m<sup>2</sup> per 1,000 population, E - number of physicians per 10,000 population, F - number of telephones per 1,000 population

przestrzennym mieszkań wyposażonych w ustęp ( $r=-0,1$ ). Niemniej w części województw o najniższym wyposażeniu mieszkań w urządzenia sanitarne (środkowo-wschodnia część kraju) poziom budownictwa mieszkaniowego jest wyższy niż na przykład w regionie północnym.

Poziom rozwoju sieci handlu detalicznego na wsi (ryc.8D) jest znacznie niższy niż w miastach, gdzie przeciętna powierzchnia ogólna sklepów na 1000 mieszkańców wynosi 418 m<sup>2</sup>, podczas gdy na wsi 227 m<sup>2</sup>. Najtrudniejsze warunki zakupów ma ludność wiejska województw południowo-wschodnich oraz woj. radomskiego, warszawskiego i łódzkiego.

Równie niski poziom i dotkliwie zróżnicowania występują pod względem liczby lekarzy pracujących na wsi (w 1982 r. w 44 gminach wiejskich nie było lekarza) czy liczby abonentów telefonicznych na 1000 ludności (w miastach 87 a na wsi 16 telefonów na 1000 ludności). W 26 gminach przypada mniej niż 4 abonentów na 1000 mieszkańców, a na przykład w gminie Lubartów (lubelskie) 1,3 abonenta na 1000 mieszkańców.

Podsumowując ogólny przegląd rozwoju gospodarczego kraju i zróżnicowań czynników wpływających na migrację, należy zwrócić uwagę na rozbieżność istniejącą między rozwojem gospodarczym a rozmiarami migracji. Otóż stałemu rozwojowi gospodarczemu do 1975 r. nie towarzyszył wzrost rozmiarów migracji zarówno ogółem (por.tab.5) jak i w którymkolwiek z czterech podstawowych kierunków przemieszczeń. Wskazywałoby to, iż hipoteza modernizacji ruchliwości W.Zelinskiego nie w pełni sprawdza się w naszych warunkach rozwojowych, przynajmniej ta jej część, która odnosi się do migracji z miast do miast i ruchów wewnątrzmijskich. Powinny one wzrastać, podczas gdy w Polsce migracje z miast do miast do początku lat siedemdziesiątych malały, a o migracjach wewnątrzmijskich niewiele wiemy. Natomiast zgodny z hipotezą Zelinskiego jest obserwowany w latach siedemdziesiątych rozwój migracji z miast do miast oraz spadek migracji ze wsi do miast.



## Migracje ze wsi do miast

Od 1973 r. włącznie migracje ze wsi do miast są najbardziej masowym kierunkiem migracji wewnętrznych na pobyt stały; w latach 1951-1985 przeniosło się ze wsi do miast 10 422 tys. osób, co stanowi 29% wszystkich zmian miejsca zamieszkania.

Największa liczba przemieszczeń przypada na pierwsze pięcioletnie (1951-1955), co wiąże się przede wszystkim z końcową fazą powojennego procesu zasiedlania "ziem odzyskanych", jak wówczas określano obszar siedmiu województw: gdańskiego, koszalińskiego, olsztyńskiego, opolskiego, szczecińskiego, wrocławskiego i zielonogórskiego.

Obszar ziem odzyskanych, stanowiący 34% powierzchni kraju, zamieszkiwało w końcu 1950 r. tylko 19% ludności Polski. W 285 miastach, z ogólnej liczby 776 miast, przebywało 27% ludności miejskiej kraju. Miasta ziem odzyskanych były lepiej wyposażone w infrastrukturę niż ośrodki miejskie pozostałej części Polski i standard wyposażenia mieszkań w urządzenia techniczne był również znacznie wyższy. Stanowiło to istotny czynnik przyciągający ludność wiejską.

Z ogólnej liczby 1449,4 tys. migracji ze wsi do miast w latach 1952-1955 (brak danych dla 1951 r. według województw) 565,7 tys. osób napłynęło na obszary ziem odzyskanych: najwięcej, bo 195 tys. osób, do miast woj. wrocławskiego, a do miast pozostałych sześciu województw po 50-70 tys. osób. Drugim obszarem wysokiego napływu ze wsi były miasta woj. katowickiego (141 tys. osób) z wysokim zapotrzebowaniem na siłę roboczą w przemyśle oraz miasta woj. krakowskiego (115 tys.), gdzie zapotrzebowanie na siłę roboczą było mniejsze niż na Górnym Śląsku, ale budowa Nowej Huty stanowiła możliwość awansu społecznego dla młodzieży wiejskiej.

W dalszej ocenie rozmiarów migracji posłużono się miernikami natężenia przemieszczeń (na 1000 ludności), które lepiej oddają



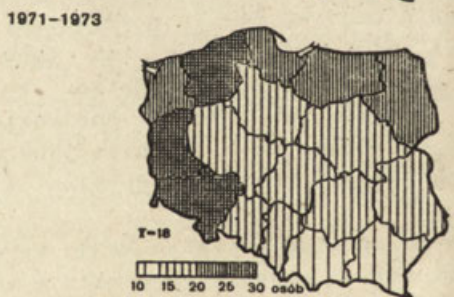
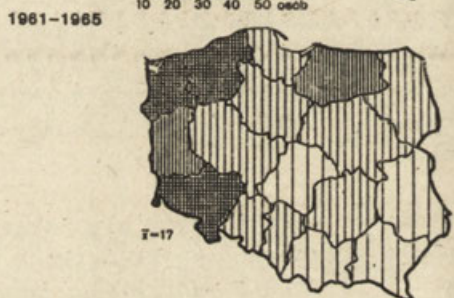
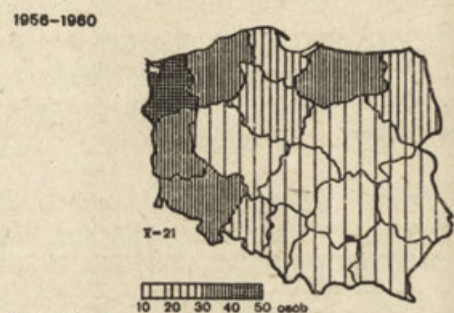
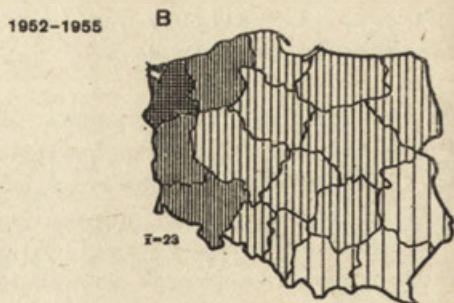
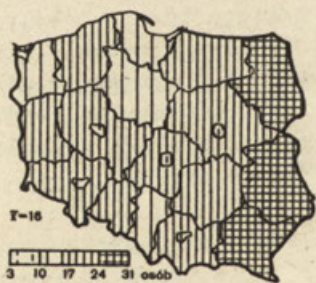
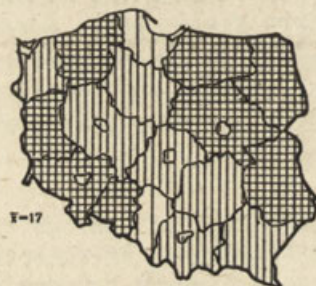
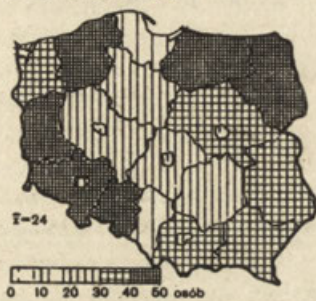
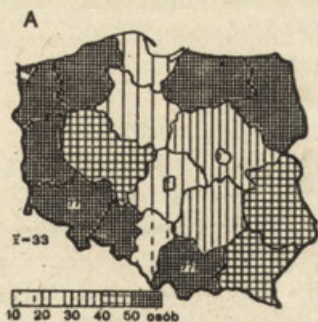
wagę migracji dla obszarów miejsca napływu czy odpływu (ryc.9), choć nie identyfikują bezwzględnych rozmiarów napływu (odpływu) z uwagi na różnice w liczbie ludności województw; stąd na przykład niskie wskaźniki napływu do woj. katowickiego.

Do przedstawienia procesów migracyjnych niezbędna jest równoległa analiza natężenia napływu, odpływu jak i stopnia domknięcia regionalnego napływu oraz odpływu. Dopiero na tej podstawie można charakteryzować przestrzenne zróżnicowania migracji. Przez stopień domknięcia regionalnego (wyrażanego w procentach) rozumiemy stosunek migracji wewnątrzwojewódzkiej do sumy migracji wewnątrz- i międzywojewódzkich danego kierunku przemieszczeń. Dla miast wydzielonych, na prawach województw, jest to stosunek migracji z/do otaczającego województwa do sumy migracji z/do otaczającego województwa i migracji międzywojewódzkich danego kierunku przemieszczeń.

W latach 1952-1955 największe natężenie napływu ze wsi do miast koncentrowało się, jak już wspomniano, w województwach zachodnich i północnych. Zarazem stopień domknięcia regionalnego napływu był tu najmniejszy, co wskazuje że napływy ze wsi do miast tych województw miały w wysokim stopniu charakter ponadregionalny (ponadwojewódzki), czyli napływ do miast następował głównie ze wsi innych województw (wyjątek stanowi woj. białostockie), często z obszarów przylegających do województw północnych i zachodnich.

Natomiast wyróżniające się natężenie odpływu ze wsi do miast występowało w czterech województwach (szczecińskie, koszalińskie, wrocławskie i zielonogórskie), przy czym stopień regionalnego domknięcia odpływu był tu dość wysoki. Oznacza to, że około 2/3 ludności odpływającej ze wsi tych województw kierowało się do miast tego samego województwa, a tylko 1/3 wybierała miasta innych województw. Można powiedzieć, że wewnątrzwojewódzkie procesy adaptacyjne i urbanizacyjne na tych obszarach przeważały nad ewentualnymi powrotami do miast w rodzinne strony.

Na pozostałym obszarze kraju wyróżniające się natężenie napływu ze wsi do miast występowało w woj.: krakowskim, białostockim, lubelskim i rzeszowskim, ale tu zdecydowana większość kierowała się do miast własnego województwa (w krakowskim 68%, w





białostockim 88%). Natężenie odpływu na tych obszarach, biorąc pod uwagę wysokie liczby ludności wiejskiej, było niewielkie, ale dość silnie regionalnie domknięte (np. w woj. krakowskim i białostockim) w ramach tego samego województwa.

Na podstawie zróżnicowań stopnia domknięcia napływów i odpływów można powiedzieć, że bardziej aktywna przestrzennie na skalę ponadregionalną była ludność napływająca ze wsi do miast w województwach przygranicznych, poczynając od katowickiego przez wrocławskie do olsztyńskiego, w przeciwieństwie do ograniczonego przestrzennie napływu ludności ze wsi do miast w województwach południowo-wschodnich i wschodnich. Natomiast w zakresie odpływu do miast ludność migrująca ze wsi województw centralnych, szczególnie z woj. kieleckiego, była bardziej aktywna w skali ponadregionalnej niż migrująca ze wsi (do miast) pozostałych województw.

W latach 1956-1960 bezwzględne rozmiary migracji ze wsi do miast słabną. Natężenie napływu ze wsi do miast województw zachodnich i północnych jest niższe niż poprzednio, ale nadal wysokie, a jednocześnie występuje wyraźny wzrost natężenia napływów ze wsi do miast województw południowo-wschodnich i centralnych, przy zachowaniu we wszystkich województwach kraju niemal takich samych wskaźników i rozkładu przestrzennego stopnia domknięcia regionalnego napływów i odpływów jak w poprzednim okresie.

W porównaniu z poprzednim okresem natężenie odpływu ze wsi do miast wzrosło, w minimalnym zresztą stopniu, tylko w 4 woje-

Ryc.9. Migracje ludności ze wsi do miast,  
1952-1973 (przeciętne roczne)

A - napływ ze wsi ogółem do miast danego województwa na 1000 ludności miejskiej województwa-miejsca napływu; B - odpływ ze wsi danego województwa do miast ogółem na 1000 ludności wiejskiej województwa-miejsca odpływu

Migration from rural to urban areas, 1952-1973 (average annual)  
A - inflow of rural population (whole country) to urban areas of given voivodship per 1,000 urban population in voivodship; B - outflow of rural population of given voivodship to urban areas (whole country) per 1,000 rural population in voivodship.



wództwach północnych: olsztyńskim, gdańskim, szczecińskim i koszalińskim. Natomiast było wyraźnie niższe niż poprzednio w 6 województwach: łódzkim (spadek natężenia wyniósł 40%), krakowskim, poznańskim, warszawskim, kieleckim i rzeszowskim (15%). Województwa te charakteryzowały się wysokim udziałem użytkowników rolnych należących do gospodarki indywidualnej; poza woj. poznańskim gdzie wynosił on 71%, w pozostałych wahał się w 1955 r. od 84% w rzeszowskim, do 98% w kieleckim. Silny spadek natężenia odpływu ze wsi do miast w głównej mierze wynikał ze zmiany polityki rolnej w 1956 r. Odstąpienie od kolektywizacji i stworzenie szans do rozwoju rolnictwa indywidualnego osłabiło odpływ ludności ze wsi do miast z obszarów o dominacji rolnictwa nieuspołecznionego.

W latach 1961-1965 największe rozmiary przybrał napływ ze wsi do miast w woj. katowickim (suma pięcioletnia wyniosła 154 tys. osób) i warszawskim (100 tys.), a najmniejsze do miast woj. rzeszowskiego (45 tys.) i koszalińskiego (48 tys.). Natomiast pięcioletni napływ ze wsi do 5 miast wyłączonych z województw wyniósł tylko 116 tys. osób, z uwagi na ograniczenia meldunkowe.

W porównaniu z poprzednim okresem nastąpił wyraźny spadek natężenia napływów ze wsi do miast, a zarazem zanikły wysokie zróżnicowania przestrzenne. Procesy zasiedlania województw zachodnich i północnych zostały już zakończone, a szybki wzrost ludności miejskiej spowodował złagodzenie jej zróżnicowań w rozkładzie przestrzennym według województw (Jerczyński, Gawryszewski 1984, s.204), co z kolei również wpłynęło na zmniejszenie rozpiętości współczynników napływu.

Pomimo zmniejszenia się zróżnicowań współczynników napływu, ich rozkład nadal silnie nawiązywał do rozkładu z poprzedniego okresu ( $r=0,95$ ). O ile jednak poprzednio wyższe natężenia napływów występowały w południowo-zachodniej części kraju, to teraz natężenie napływów w południowo-zachodniej i północno-wschodniej części zrównało się. Rozkłady wskaźników domknięcia regionalnego napływu oraz odpływu miały charakter pośredni pomiędzy zilustrowanymi rozkładami dla lat 1952-1955 i 1971-1973. Poza zrównoważeniem intensywności napływów na wymienionych wyżej przeciwległych obszarach (południowo-zachodnim i północno-wschodnim) zmniejszyła

się intensywność napływów w dwu województwach południowo-wschodnich (krakowskie, rzeszowskie).

Oslabła również intensywność odpływu ze wsi do miast, zachowując zróżnicowania przestrzenne z lat 1952-1955. Znacznie wyższe natężenia odpływu występowały w województwach przygranicznych, od katowickiego po koszalińskie i olsztyńskie. Najniższe zaś w 3 województwach południowo-wschodnich: rzeszowskim, lubelskim i krakowskim. Intensywniejsze odpływy ze wsi do miast miały w większym stopniu charakter regionalny niż ponadregionalny.

Pominięto tu omówienie migracji ze wsi do miast w latach 1966-1970, gdyż ich rozkłady przestrzenne były bardzo zbliżone do rozkładów występujących w latach 1971-1973, który to okres zamyka rozważane dwudziestolecie ruchów migracyjnych w starym podziale administracyjnym.

W trzyletnim okresie 1971-1973 obszarami o wysokim, ale o połowę niższym niż początkowo napływie były już tylko 3 województwa wschodnie (białostockie, lubelskie i rzeszowskie). Napływy do miast tych województw ze wsi miały zdecydowanie charakter regionalny. Stopień domknięcia napływu wynosił od 85% dla woj. rzeszowskiego do 91% dla białostockiego. Zresztą równie wysoki był w województwach: kieleckim (89%), poznańskim (84%), bydgoskim, krakowskim i łódzkim (po 81%) oraz warszawskim (prawie 80%).

W wyniku trwającego od lat 1961-1965 stopniowego spadku natężenia napływu ze wsi do miast w województwach północnych i zachodnich, obszary te na początku lat siedemdziesiątych nie różniły się intensywnością napływu od reszty kraju, z wyjątkiem 3 województw wschodnich. Stopień domknięcia regionalnego napływu nie był jednak tak wysoki jak w województwach centralnych; na przykład w woj. szczecińskim wynosił 43%. Napływy miały więc charakter bardziej otwarty niż na pozostałych obszarach. Jak zwykle najbardziej otwarte na napływy ze wsi były miasta woj. katowickiego, gdzie stopień domknięcia wynosił 38%.

Natężenie odpływu ze wsi do miast było wyższe w województwach zachodnich i północnych (wraz z białostockim) niż na pozostałych obszarach, a przemieszczenia miały, podobnie jak przed laty, bardziej charakter ponadregionalny niż regionalny.

Na pozostałym obszarze kraju intensywność odpływu była niska, ale jednocześnie odpływy ze wsi do miast nabrały bardziej regionalnego charakteru, szczególnie w woj. łódzkim, gdzie rozpoczęto budowę kopalni węgla brunatnego w Bełchatowie, a i Łódź stała się bardziej dostępna niż przed dwudziestu laty.

Utrzymał się, a nawet wzrósł, bardzo silny wewnątrzregionalny charakter odpływów ze wsi do miast w woj. katowickim, gdzie powstała fabryka samochodów w Bielsku i Tychach oraz rozbudowano Rybnicki Okręg Węglowy.

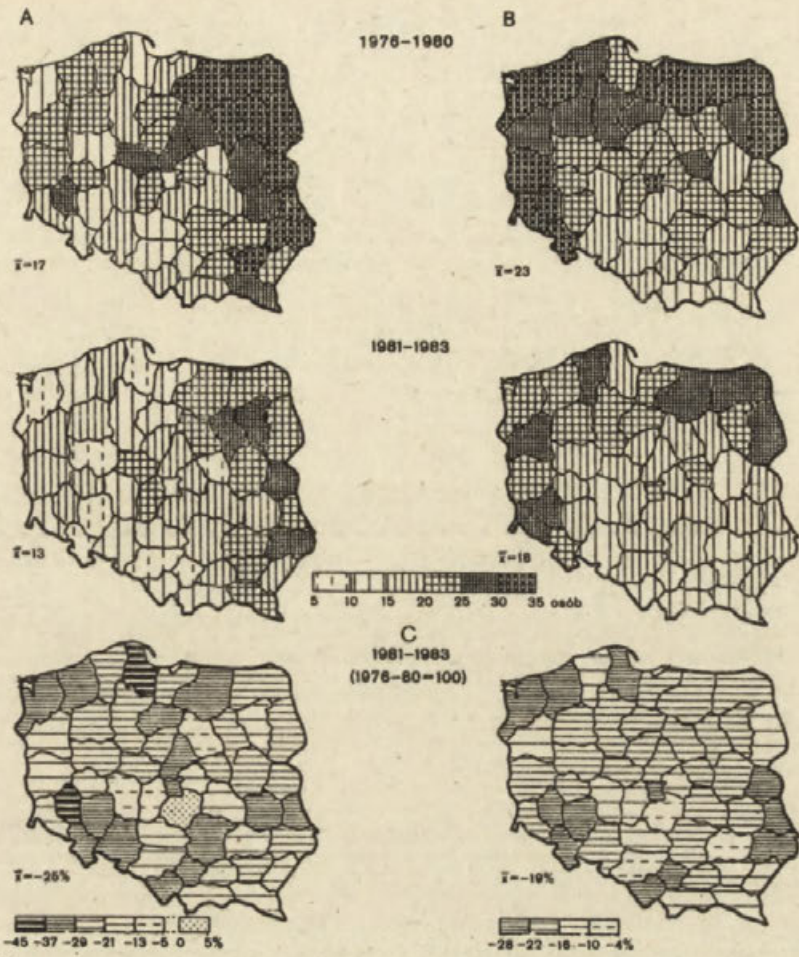
Lata 1973-1975 były okresem wprowadzania dwustopniowej reformy podziału administracyjnego kraju i z tego powodu, jak i ze względu na zbyt krótki okres obserwacji, można mieć wątpliwości czy dane z dwuletniego okresu (1974-1975) mogą stanowić w pełni wiarygodną podstawę oceny zróżnicowań przestrzennych i porównań retrospektywnych. Z tego też powodu, jak i z uwagi na wysokie podobieństwo rozkładów przestrzennych migracji z lat 1974-1975 z rozkładami dla lat 1976-1980 zdecydowano się na opuszczenie w szczegółowej analizie wspomnianego okresu.

W latach 1976-1980 po raz pierwszy w przekroju pięcioletnim nastąpił wzrost migracji ogółem oraz według podstawowych kierunków - z wyjątkiem migracji z wsi do wsi - ale tendencja wzrostu migracji zaznaczyła się już w poprzednim okresie i była spowodowana wzrostem nakładów inwestycyjnych i budową nowych obiektów przemysłowych, głównie w przemyśle wydobywczym (węgiel, miedź), metalurgicznym, chemicznym i materiałów budowlanych. Rozpoczęte wówczas inwestycje były kontynuowane w drugiej połowie lat siedemdziesiątych. Uległa również zmianie polityka rolna.

Największe rozmiary miały napływy ze wsi do miast w 5 województwach: katowickim (178,4 tys. osób), warszawskim (92,2 tys.), lubelskim (62,4 tys.), olsztyńskim (61,1 tys.) i gdańskim (59,8 tys.) - a najniższe w przemyskim (14,6 tys.), białkopodlaskim (13,6 tys.) i sieradzkim (13,1 tys.).

Na podstawie rozkładu przestrzennego natężenia napływów ze wsi do miast (ryc.10) można podzielić Polskę na część środkowo- i północno-wschodnią o wysokiej intensywności napływów ze wsi do miast silnie domkniętych regionalnie (stopień domknięcia napływów





Ryc.10. Migracje ludności ze wsi do miast,  
1976-1983 (przeciętne roczne) i zmiany

A - napływ ze wsi ogółem do miast danego województwa na 1000 ludności miejskiej województwa-miejsca napływu; B - odpływ ze wsi danego województwa do miast ogółem na 1000 ludności wiejskiej województwa-miejsca odpływu; C - zmiany współczynników w %, 1981-1983 (1976-1980=100)

Migration from rural to urban areas, 1976-1983 (average annual) and changes

A - inflow of rural population (whole country) to urban areas of given voivodship per 1,000 urban population in voivodship; B - outflow of rural population of given voivodship to urban areas (whole country) per 1,000 rural population in voivodship; C - changes in percentages, 1981-1983 (1976-1980=100)

i odpływów w latach 1976-1980 nie odbiegał od prezentowanego dla lat 1981-1983) oraz na resztę kraju z niewielkim lub umiarkowanym natężeniem napływów, których stopień domknięcia jest znaczny (z wyjątkiem woj. łódzkiego i katowickiego), ale niższy niż w województwach północno-wschodnich. Na obszarach Polski środkowej i zachodniej wysokie natężenie napływów występowało w województwach słabo rozwiniętych z wielkimi inwestycjami przemysłowymi, to znaczy w legnickim (wydobycie i przetwórstwo miedzi), konińskim (kopalnia węgla brunatnego i elektrownia) i plockim (petrochemia). Najniższym natężeniem napływów ze wsi do miast charakteryzowały się miasta województw: łódzkiego (9,8 osób na 1000 ludności miejskiej), warszawskiego (9,3) i katowickiego (11,4).

W zakresie odpływów ze wsi do miast wysoką intensywnością cechują się obszary wiejskie województw zachodnich i północnych z maksimum w woj. olsztyńskim, gdzie ze wsi przeciętnie rocznie odpływało 36 osób na 1000 ludności wiejskiej. Układ przestrzenny województw o wysokim odpływie nawiązuje do rozkładów w poprzednich latach, ale intensywność odpływu jest znacznie wyższa niż poprzednio. Najniższą intensywnością, podobnie jak i wcześniej, charakteryzowały się obszary wiejskie województw południowych (w nowosądeckim odpływało przeciętnie rocznie 14 osób na 1000 mieszkańców wsi).

Cechą charakterystyczną zmian przestrzennych intensywności napływów, jakie dokonały się w ciągu 25 lat, jest przejście od układu wysokiej intensywności napływów ze wsi do miast (o słabym domknięciu regionalnym) na obszarach ziem północnych i zachodnich na początku lat pięćdziesiątych, poprzez zrównoważoną i na niższym poziomie intensywność na zachodzie i wschodzie kraju w latach 1961-1965, po obecny układ z wysoką intensywnością silnie domkniętych regionalnie napływów w środkowo-wschodniej i północno-wschodniej części Polski.

W latach 1981-1985 rozmiary migracji są niższe niż w poprzednim okresie, ale tendencja ta pojawiła się już w 1979 r. Spadek dochodu narodowego i ograniczenie inwestycji, nie najgorsza sytuacja w rolnictwie i kryzys w budownictwie mieszkaniowym wpłynęły na ograniczenie migracji ludności. Spadek migracji był większy w trzech pierwszych latach niż w dwu następnych (por. tab.1); w sumie rozmiary migracji ogółem zmalały o ponad



20%, przy czym największy spadek zaznaczył się w migracjach ze wsi do miast (o 25%).

W układzie przestrzennym zachowała się, choć słabiej zaakcentowana, wyższa intensywność napływów ze wsi do miast w środkowo- i północno-wschodniej części kraju. Najniższą intensywnością napływów charakteryzowało się woj. gdańskie (przeciętnie rocznie napływało ze wsi 8 osób na 1000 mieszkańców miast).

Kryzys społeczno-gospodarczy wpłynął również na zmniejszenie intensywności odpływów ze wsi do miast. Obszarami, na których zachowała się względnie wysoka, jak na istniejącą sytuację, intensywność odpływów były nadal województwa północne i zachodnie, szczególnie zaś olsztyńskie (29 osób na 1000 ludności wsi), legnickie (28), białostockie (27) i jeleniogórskie (26).

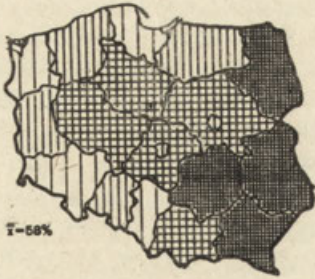
Największe przemiany intensywności napływów w latach 1981-1983 w stosunku do okresu 1976-1980 (por. ryc.10) dokonały się w napływach ze wsi do miast w woj. gdańskim i legnickim (w obu intensywność zmalała o 38%) oraz w kilku innych z wielkimi ośrodkami miejsko-przemysłowymi (między innymi w bielskim, wrocławskim, krakowskim i łódzkim). Kontynuowanie procesów inwestycyjnych w przemyśle woj. legnickiego, a zarazem gwałtowne obniżenie intensywności napływów przy równoczesnym spadku poziomu budownictwa mieszkaniowego (por. ryc.7), podobnie zresztą jak i w woj. gdańskim, wskazuje na zasadniczą rolę budownictwa mieszkaniowego w kształtowaniu procesów migracyjnych. Obliczona zależność między wskaźnikami spadku napływu i wskaźnikami spadku przeciętnej rocznej liczby mieszkań oddawanych do użytku w gospodarce społecznej w miastach na 1000 ludności w latach 1981-1983 (1976-1980=100) okazuje się istotna, a współczynnik korelacji  $r=0,60$ .

Jedynie w woj. piotrkowskim napływy ze wsi do miast na początku lat osiemdziesiątych były wyższe niż w poprzednim okresie.

Zmiany intensywności odpływów ze wsi do miast w latach 1981-1983, w stosunku do poprzedniego okresu, nie były tak zróżnicowane przestrzennie jak napływy, ale dotyczyły tych samych województw: trzech województw dolnośląskich, bielskiego i krakow-

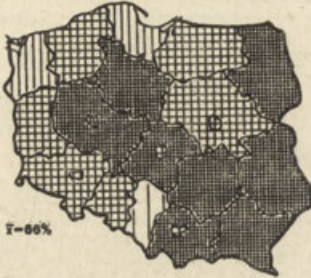
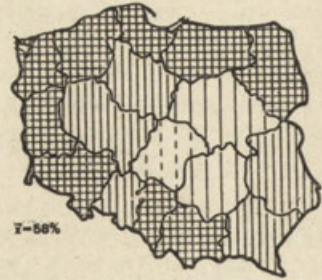


A

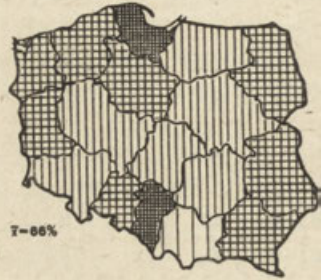


1952-1955

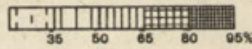
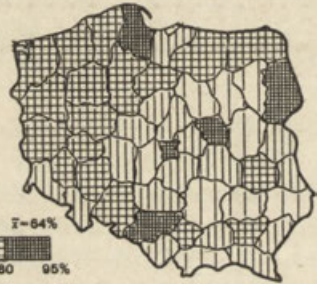
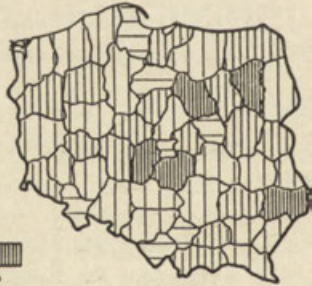
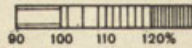
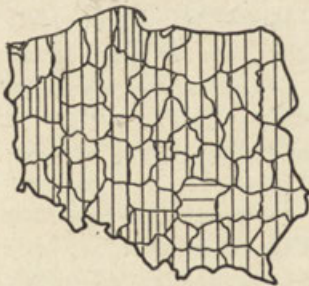
B



1971-1973



1981-1983

C 1981-1983  
(1976-80=100)

skiego, gdańskiego, szczecińskiego i koszalińskiego, łódzkiego oraz trzech województw środkowo-wschodnich.

Jeśli chodzi o przemiany "zasięgu" przestrzennego migracji (ryc.11), to napływy ze wsi do miast w latach 1981-1983 stały się nieco bardziej domknięte regionalnie niż kilka lat wcześniej i tylko w woj. kieleckim zachowały swój poprzedni charakter (spadek stopnia domknięcia był tu niewielki). W przypadku odpływów ze wsi do miast przemiany te były bardziej zróżnicowane. W siedmiu województwach odpływy wykazały minimalne odchylenia w kierunku większego otwarcia regionalnego odpływu, ale nie miały one większego znaczenia, bo na przykład w woj. krakowskim, gdzie zanotowano największą zmianę, stopień regionalnego domknięcia zmalał z 69 do 66%. Znacznie częstsze i większe były przemiany odzwierciedlające wzrost stopnia regionalnego domknięcia odpływu ze wsi do miast. Przykładem może tu być woj. piotrkowskie, dla którego stopień domknięcia odpływu wzrósł z 44% w poprzednim pięcioleciu do 57% w ostatnim trzyleciu, czy też woj. ciechanowskie i łomżyńskie ze wzrostem z 40% do 49%.

Oceniając ogólnie zmiany zasięgu przestrzennego migracji w ciągu minionych 35 lat na podstawie ich stopnia domknięcia można powiedzieć, iż w coraz większej mierze nabierały one charakteru ruchów regionalnych (wewnątrzwojewódzkich) o różnym stopniu nasilenia i domknięcia w zależności od kierunku migracji. Najsłabiej proces ten zachodził w migracjach ze wsi do miast, a najsilniej z miast na wieś i z miast do miast, choć ten ostatni kierunek nadal ma charakter ponadregionalny, ale w znacznie mniejszym stopniu niż na początku lat pięćdziesiątych. Natomiast migracje ze wsi na wieś miały cały czas charakter regionalny, ale ich stopień

Ryc.11. Przeciętny roczny wskaźnik domknięcia regionalnego napływu ze wsi do miast (A), odpływu ze wsi do miast (B) i jego zmiany (C) w %, 1981-1983 (1976-1980=100)

Average annual index of regional (voivodship) inflow closure from rural to urban areas (A) and index of regional outflow closure from rural to urban areas (B) and changes in percentages (C), 1981-1983 (1976-1980=100)

Index of regional closure = [intravoivodship migration : (intra + intervoivodship migration)] x 100



domknięcia po osiągnięciu maksimum na początku lat siedemdziesiątych ostatnio jest mniejszy niż migracji ze wsi do miast.

Do uzyskania pełnego obrazu migracji ze wsi do miast, przedstawione wyżej w sposób przybliżony "rozkłady" przestrzenne należy uzupełnić charakterystyką napływów ze wsi do miast - jako miejsc napływu - według wielkości ośrodków miejskich.

W całym okresie, dla którego istnieją informacje statystyczne (tab.3, ryc.12), ludność wiejska najliczniej kierowała się do miast największych, a udział tych napływów osiągnął maksimum w latach 1976-1980, tzn. 34%, i tylko nieznacznie spadł w ostatnich latach. Drugi co do wielkości strumień napływów ze wsi do miast zmierzał do ośrodków liczących 20-50 tys. mieszkańców, a udział tego strumienia wzrastał aż do poprzedniego okresu i w latach 1981-1985 ustabilizował się na poprzednim poziomie. Trzecią grupą miast są ośrodki liczące 10-20 tys. mieszkańców, ale ich atrakcyjność mierzona udziałem napływów ze wsi stale maleje (z 20 do 16%). Natomiast miasta liczące 50-100 tys. mieszkańców stają się z okresu na okres coraz bardziej atrakcyjne - nawet w ostatnich latach - jako miejsca napływu ludności wiejskiej zmierzającej do miast; w latach 1966-1970 miasta te przyjmowały 11% napływu ze

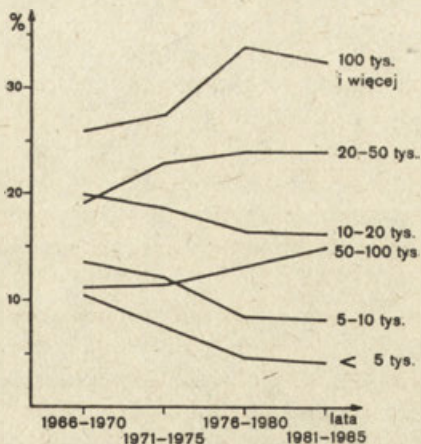
Tabela 3. Migracje ludności ze wsi do miast w latach 1966-1985

Miasta według wielkości (w tys.)	Napływ ze wsi do miast			
	1966-1970	1971-1975	1976-1980	1981-1985
	razem w tysiącach			
MIASTA	1 265,2	1 455,7	1 682,3	1 264,0
poniżej 5	133,3	108,8	77,3	53,9
5 - 10	172,2	175,9	141,8	104,9
10 - 20	249,4	271,3	276,7	206,3
20 - 50	242,0	333,0	395,6	297,6
50 - 100	141,9	167,8	221,3	189,4
100 i więcej	326,4	398,9	569,6	411,9
	na 1000 mieszkańców miast (przeciętne roczne)			
MIASTA	15,3	16,0	16,6	11,5
poniżej 5	24,4	22,5	18,7	14,0
5 - 10	20,8	24,0	21,6	16,0
10 - 20	22,7	23,6	24,1	17,6
20 - 50	18,1	21,0	23,6	16,1
50 - 100	15,8	15,1	16,7	13,2
100 i więcej	9,2	9,9	11,6	7,5

Uwaga: nieznaczne różnice wielkości napływów w porównaniu z tab.1 wynikają z zaokrągleń.

Zródło: obliczenia własne na podstawie Roczników Demograficznych.





Ryc.12. Struktura migracji ze wsi do miast według wielkości miast, 1966-1985  
Structure of migration from rural to urban areas by size of cities, 1966-1985

wsi do miast, a ostatnio 15%. Najslabiej partycypowały w napływie ze wsi miasta liczące 5-10 tys. mieszkańców, a szczególnie miasta poniżej 5 tys. ludności. Udział napływów ze wsi do tych miast wykazuje stały spadek. Natomiast właśnie dla miast najmniejszych napływy ze wsi mają największe znaczenie (ich młarą jest wielkość napływu na 1000 mieszkańców miejsca napływu), wykazujące w ostatnim dziesięcioleciu spadek (z 24 do 14‰). I odwrotnie, waga napływu ze wsi do miast największych jest względnie najmniejsza (początkowo 9‰, ostatnio 8‰), choć rozmiary napływu są największe.

Cechą charakterystyczną napływów ze wsi do miast w ciągu ostatnich dwóch dekad jest stały ich spadek do miast najmniejszych (liczących poniżej 20 tys. mieszkańców) i spadek jest tym większy im mniejsze miasto. Napływy ze wsi do miast wzrastają tylko do ośrodków miejskich liczących powyżej 20 tys. ludności, a wzrost rozmiarów napływu ze wsi jest tym większy im większe jest miasto napływu; wyłom w tej przybliżonej regule stanowi maksymalny napływ do grupy miast liczących 50-100 tys. mieszkańców.

## Migracje z miast na wieś

W latach 1951-1985 odnotowano 5515,6 tys. zmian stałego miejsca zamieszkania z miast na wieś, co stanowi 15,5% wszystkich zmian miejsca zamieszkania; jest to najsłabiej reprezentowany kierunek migracji. Największe nasilenie tych migracji przypada na lata pięćdziesiąte, przy czym w latach 1961-1965 następuje ich gwałtowny spadek, a następnie wyraźny wzrost w latach 1976-1980.

O ile migracje ze wsi do miast są uznawane jako prawidłowe i pozytywne zjawisko dla rozwoju gospodarczego kraju i przekształcania struktury rolnictwa - choć sam fakt migracji ze wsi do miasta nie jest jednoznaczny z przejściem z zajęć rolniczych do pozarolniczych - to kierunek przeciwny, z miast na wieś, należałoby uznać za zjawisko negatywne w procesie rozwoju gospodarczego. Sąd taki jest oczywiście nieprawdziwy, bowiem na przemieszczenia z miast na wieś składają się zarówno migracje osób o wysokich kwalifikacjach zawodowych niezbędnych na wsi (lekarze, służby rolne), przenoszenie się osób dobrze sytuowanych w wieku emerytalnym na obszary wiejskie o nie zanieczyszczonym środowisku w pobliżu miast, jak i najliczniejsze powroty dawnych i niedawnych wychodźców ze wsi zarówno w wieku aktywności zawodowej z chęcią jej kontynuowania, jak i w wieku poprodukcyjnym. Ten kierunek migracji obok ruchów ze wsi na wieś nie był obiektem analiz, stąd wiedza o nim jest minimalna.

W latach 1952-1955 najwyższe napływy z miast na wieś miały miejsce do obszarów wiejskich województw: warszawskiego (120 tys. osób w ciągu czterech lat), wrocławskiego (115 tys.), poznańskiego (89 tys.), krakowskiego (80 tys.), łódzkiego (67 tys.) i katowickiego (65 tys.), natomiast najmniejsze - do szczecińskiego (39 tys.), koszalińskiego i opolskiego (po 37 tys.) oraz gdańskiego (29 tys.). Ponieważ wysokie napływy nastąpiły do województw z największymi miastami kraju należy sądzić, że były to zarówno powroty dawnych mieszkańców wielkich miast, jak i nowych imigrantów z mniejszych miast, którzy wybrali obszary wiejskie w ich pobliżu, jako etap migracji na drodze do wielkiego miasta. Ale aby to stwierdzić z pewnością, należałoby przeprowadzić badanie ankietowe drogi migrantów, bądź też przeprowadzić zastępczą analizę powiązań przestrzennych napływu i odpływu dla każdego

województwa z osobna w powiązaniu z resztą województw, co praktycznie dla przyjętego zakresu tematycznego, strukturalnego i czasowego obecnego opracowania jest niemożliwe. Niemniej próba syntetycznej oceny migracyjnych powiązań międzywojewódzkich dla dwóch głównych kierunków migracji stanowi temat ostatniego rozdziału poświęconego migracjom stałym. Tutaj, podobnie jak i przy prezentowaniu zjawiska migracji ze wsi do miast, posłużymy się miarami względnymi pokazującymi znaczenie napływu i odpływu dla województw - miejsc napływu i odpływu.

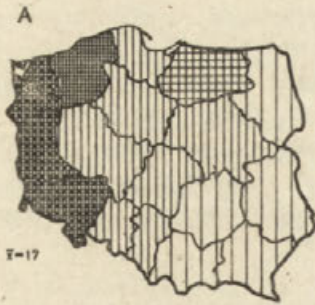
W latach 1952-1955 wysokim natężeniem napływu z miast charakteryzowały się obszary wiejskie województw: szczecińskiego (przeciętnie rocznie 38 osób na 1000 mieszkańców wsi tego województwa), zielonogórskiego i wrocławskiego (po 32 osoby) oraz koszalińskiego (26 osób).

Zestawiając obraz intensywności napływów (ryc.13A) ze stopniem ich domknięcia regionalnego (ryc.15A) można wnioskować, że wysokie natężenie napływu z miast na wieś 4 województw zachodnich odzwierciedla kontynuację zasiedlania wsi woj. koszalińskiego i zielonogórskiego przez ludność napływową z miast innych województw. Wskazuje na to słaby stopień domknięcia regionalnego w tych dwu województwach, jak i zachodzący równoległe proces zasiedlania wsi woj. szczecińskiego i wrocławskiego, ale w równym stopniu przez ludność napływową z miast innych województw, jak i z tego samego województwa. W woj. olsztyńskim zachodził podobny proces jak w woj. zielonogórskim i koszalińskim, z tym że o mniejszej intensywności napływu.

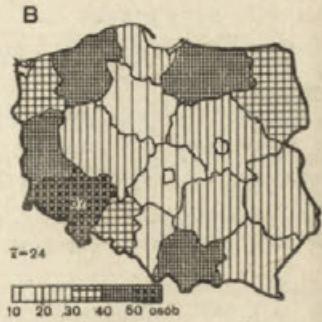
Sredniemu poziomowi intensywności napływu w województwach centralnych, południowych i woj. gdańskim towarzyszył zróżnicowany stopień domknięcia regionalnego: wysoki w woj. katowickim (66%), średni w gdańskim i bydgoskim oraz bardzo niski w łódzkim (27%) i warszawskim, co w części potwierdza wcześniejsze przypuszczenie o znacznym udziale napływającej ludności z miast innych województw na obszary wiejskie w pobliże Warszawy i Łodzi, jako miejsc docelowej migracji.

Podobnie przy niskiej intensywności napływu z miast na wieś województw południowo-wschodnich (kieleckie, krakowskie, rzeszowskie) i wschodnich (lubelskie, białostockie), ale i niewielkim

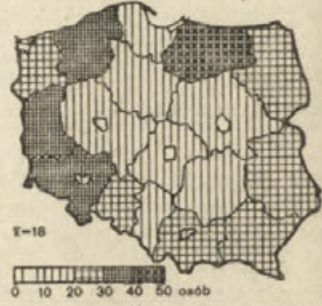
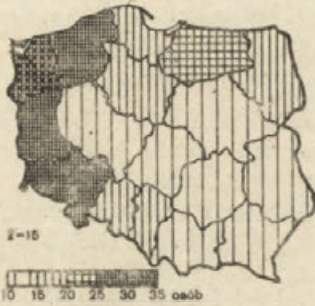




1952-1955



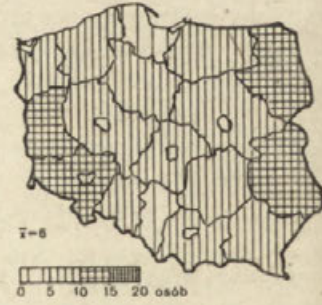
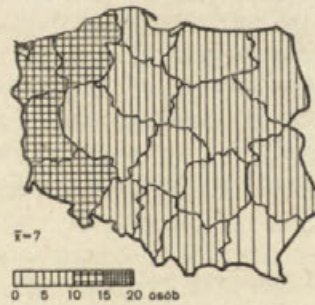
1956-1960



1961-1965



1971-1973



stopniu regionalnego domknięcia tych napływów można wnosić o istnieniu migracji powrotnych z miast innych województw na wieś do tych województw; w znacznym stopniu odnosi się to do woj. kieleckiego i mniejszym do białostockiego.

Wysoka intensywność odpływu z miast na wieś (ryc.13B) występowała w 5 województwach, z maksimum przypadającym na miasta woj. wrocławskiego (67 osób na 1000 ludności miejskiej przenosiło się corocznie na wieś). Wysokiej intensywności odpływu towarzyszył tu nieznaczny stopień regionalnego domknięcia odpływu z miast, z wyjątkiem woj. krakowskiego (59%) i zielonogórskiego (51%). Odpływy z miast ziem odzyskanych miały więc wyraźnie charakter ponadregionalny, co wskazuje na znaczny udział migracji powrotnych na wieś w rodzinne strony. Nie sposób analizować każdego województwa osobno, ale warto wspomnieć, że według spisu ludności z 1950 r. w miastach woj. wrocławskiego, skąd intensywność odpływu na wieś była największa, mieszkało 842 tys. osób, z których 504 tys. przybyło z ziem dawnych. Natomiast w latach 1952-1955 z miast tego województwa odplynęło na wieś 169 tys. osób, w tym na wieś woj. wrocławskiego 68 tys. osób, trzech województw przylegających 24,4 tys., czterech dość odległych województw południowo-wschodnich (kieleckie, krakowskie, lubelskie i rzeszowskie) 37,7 tys., a do woj. warszawskiego 10,4 tys. osób. Przykład ten może świadczyć o skali migracji powrotnych w tym okresie.

---

Ryc.13. Migracje ludności z miast na wieś,  
1952-1973 (przeciętne roczne)

A - napływ z miast ogółem na wieś danego województwa na 1000 ludności wiejskiej województwa-miejsca napływu; B - odpływ z miast danego województwa na wieś ogółem na 1000 ludności miejskiej województwa-miejsca odpływu

Migration from urban to rural areas, 1952-1973 (average annual)  
A - inflow of urban population (whole country) to rural areas of given voivodship per 1,000 rural population in voivodship; B - outflow of urban population of given voivodship to rural areas (whole country) per 1,000 urban population in voivodship



W województwach centralnych i wschodnich, intensywność odpływu z miast na wieś była niewielka, a odpływy miały w większym stopniu charakter regionalny, szczególnie w woj. białostockim (75%). Należy tu przypomnieć, że część tych ruchów mogły stanowić migracje z małych miast na obszary wiejskie w pobliże wielkich miast, aby później przenieść się do nich.

W latach 1956–1960 obraz intensywności napływów z miast na wieś nie uległ większym zmianom w stosunku do poprzedniego pięciolecia. Jedynie nieznacznie zmniejszyła się intensywność napływu z miast na obszary wiejskie woj. wrocławskiego i zielonogórskiego oraz województw centralnych: warszawskiego, łódzkiego i poznańskiego. Najniższa, tak jak i poprzednio, była intensywność napływu z miast na obszary wiejskie woj. lubelskiego (przeciętnie rocznie napływało z miast 9 osób na 1000 mieszkańców wsi).

Wskaźnik domknięcia regionalnego napływów z miast na wieś nieznacznie wzrósł; w nieco większym stopniu dla województw centralnych, zachowujących nadal niewielkie domknięcie napływu z najniższym wskaźnikiem dla woj. łódzkiego (34%), niż dla pozostałych województw.

Intensywność odpływu z miast na wieś również zmniejszyła się we wszystkich województwach ale nadal była wyższa w tych samych województwach co i poprzednio, z wyjątkiem krakowskiego. Bez względu na rozmiary odpływu z miast na wieś nadal były największe w woj. wrocławskim i miały podobny rozkład przestrzenny jak poprzednio, a więc migracje powrotne nadal trwały. Największe względne odpływy z miast na wieś następowały z miast woj. olsztyńskiego. Według spisu ludności z 1950 r. w miastach ziem odzyskanych tego województwa mieszkało 184 tys. osób, z których 92 tys. przybyło z ziem dawnych i 63 tys. z ZSRR. W latach 1952–1955 odpłynęło z miast tego województwa na wieś 45 tys. osób, a w pięcioleciu 1956–1960 60 tys. osób, w tym na wieś woj. olsztyńskiego 33 tys. osób. Na obszary wiejskie woj. warszawskiego odpłynęło z woj. olsztyńskiego 8 tys. osób, na wieś woj. białostockiego 6,5 tys., na wieś bydgoskiego i gdańskiego prawie 3 tys., na wieś woj. lubelskiego 1,8 tys. i po mniej niż tysiąc osób na wieś każdego z pozostałych województw. Obszary woj. olsztyńskiego były



zasiedlane przez ludność z sąsiednich województw, więc i migracje powrotne miały tu inny charakter przestrzenny niż w przypadku woj. wrocławskiego.

Stopień regionalnego domknięcia odpływu z miast na wieś był podobny do występującego w latach 1952-1955 (por. ryc. 15), to znaczy niższy był dla województw zachodnich i północnych (od 31% dla katowickiego po 55% dla olsztyńskiego) niż dla pozostałych, z maksimum dla woj. rzeszowskiego (74%) i białostockiego (79%).

W latach 1961-1965 nastąpił bardzo wyraźny spadek intensywności napływu z miast na wieś przy utrzymującym się, choć w słabszym stopniu niż poprzednio, zróżnicowaniu między ziemiami zachodnimi i północnymi a województwami centralnymi i południowo-wschodnimi. Minimalną intensywność zanotowano w woj. kieleckim, gdzie z miast napływało na wieś przeciętnie rocznie 7 osób na 1000 mieszkańców wsi tego województwa. Zarazem wzrósł stopień regionalnego domknięcia napływu z miast na wieś, i to nieco silniej w województwach zachodnich, północnych i wschodnich, przy niewielkim wzroście w województwach środkowych i południowo-wschodnich.

Równolegle nastąpił znaczny spadek intensywności odpływu z miast na wieś we wszystkich województwach, z tym że do obszarów o wyższej intensywności odpływu, to znaczy województw zachodnich i północnych (z wyjątkiem gdańskiego), dołączyły 3 województwa wschodnie, w których odpływy miały silny charakter regionalny w przeciwieństwie do znacznie słabiej domkniętych odpływów z województw zachodnich i północnych.

W drugiej połowie lat sześćdziesiątych, których tu nie ilustrujemy, dokonał się dalszy spadek intensywności migracji i zarazem zacieranie wcześniej istniejących zróżnicowań przestrzennych.

W latach 1971-1973 obszarem o najsłabszej intensywności napływu z miast na wieś było woj. rzeszowskie, a wyższą intensywność napływu miały 4 województwa zachodnie, od wrocławskiego po koszalińskie. Stopień regionalnego domknięcia napływu był dość wysoki i słabo zróżnicowany według województw.

W odpływie z miast na wieś wyższą intensywnością charakteryzowały się dwa województwa zachodnie (wrocławskie i koszalińskie) oraz dwa wschodnie (lubelskie i białostockie). Natomiast intensywność odpływu z miast na wieś w pozostałych województwach była znacznie niższa, ale musimy pamiętać, że jest ona odnoszona do liczby ludności miejskiej (województwa odpływu), która na przestrzeni kilkunastu lat znacznie wzrosła. Stopień regionalnego domknięcia odpływu bardzo wysoki w dwu województwach wschodnich, jest nieco niższy dla województw centralnych i południowo-wschodnich i jeszcze niższy dla obszarów zachodnich i północnych. Rozkład ten nawiązuje do układu sprzed 20 lat, ale na znacznie wyższym poziomie domknięcia.

Wprowadzenie nowego podziału administracyjnego przerywa ciągłość obserwacji przemian migracji według kierunków i województw oraz utrudnia ocenę w jakim stopniu nowe tendencje są wynikiem zmian administracyjnych, a w jakim nowej sytuacji gospodarczej w pierwszej i drugiej połowie lat siedemdziesiątych. Punktem odniesienia dalszych ocen retrospektywnych z konieczności staje się okres 1976-1980.

W rozkładzie przestrzennym intensywności napływu z miast na wieś w latach 1976-1980 (ryc.14A) można doszukać się pewnych podobieństw z obrazem dla lat 1971-1973 tylko w odniesieniu do dawnego obszaru woj. szczecińskiego, koszalińskiego, zielonogórskiego i wrocławskiego oraz rzeszowskiego. Na pozostałych obszarach rozkład intensywności napływu z miast na wieś w latach 1976-1980 nie przystaje do sytuacji sprzed reformy podziału administracyjnego. Znacznie wyższa niż poprzednio jest intensywność napływu z miast na wieś w województwach obszaru dolnej Wisły oraz olsztyńskim, białostockim, katowickim i dwu województwach miejskich. Wyższa intensywność napływu z miast na wieś w tych dwu ostatnich województwach może świadczyć - choć nie ma na to bezpośrednich dowodów - o emigracji z miast ludzi starych, dobrze sytuowanych na obszary wiejskie o lepszych warunkach ekologicznych; napływy te mają bardzo wysoki stopień domknięcia. Podobne wnioski można wysnuć z napływu z miast na wieś w kilku innych województwach z wielkimi miastami.

Pewne podobieństwa w rozkładzie intensywności odpływu z miast na wieś w latach 1976-1980 (ryc.14B) można dostrzec patrząc na rozkłady z lat 1971-1973. Przed reformą, jak i po reformie, obszarami o wyższej intensywności odpływu były dwa dawne województwa zachodnie (wrocławskie i zielonogórskie) i dwa dawne województwa wschodnie (lubelskie i białostockie). Ale w latach 1976-1980 wyższa intensywność odpływu wystąpiła na znacznie większym terytorium niż przed kilku laty i objęła dawne województwa koszalińskie, olsztyńskie i kieleckie. O ile wyżej mówiliśmy o emigracji ludzi dobrze sytuowanych z miast na wieś, to mogła ona być znacząca z punktu widzenia potencjału miejsca napływu - wsi, natomiast z punktu widzenia miejsca odpływu - miasta jest ledwo dostrzegalna. Na przykład z miast woj. warszawskiego odpływały przeciętnie rocznie na wieś 2 osoby na 1000 ludności tych miast, co przy niewielkim stopniu regionalnego domknięcia minimalizuje znaczenie odpływów z centrum aglomeracji na ich wiejskie obrzeża. Na podstawie analizowanych materiałów możemy powiedzieć na pewno, że odbywa się ruch z miast na wieś (w tym tego samego województwa), ale nie możemy stwierdzić w jakim stopniu jest to ruch ludności z małych miast na wiejskie obrzeża aglomeracji, a w jakim odpływ z aglomeracji na pobliskie obszary wiejskie. Dla uzyskania odpowiedzi niezbędne są bardziej szczegółowe badania.

W latach 1981-1983 przeciętna dla kraju intensywność napływu z miast na wieś uległa nieznacznemu zmniejszeniu. Wyższa intensywność napływu nadal występowała w zachodniej i północnej części kraju, a najniższa - w południowo-wschodniej, w trzech województwach sąsiadujących z stołecznym oraz w woj. sieradzkim i konińskim.

W stosunku do poprzedniego okresu w intensywności napływu z miast na wieś według województw w latach 1981-1983 (ryc.14C) zaszły dwukierunkowe przemiany: z jednej strony w 20 województwach nastąpił wzrost intensywności napływu, z drugiej - w 29 województwach intensywność napływu zmniejszyła się, dając w sumie nieznaczny spadek dla całego kraju. Najwyższy względny wzrost intensywności napływu wystąpił w woj. gorzowskim (wskaźnik napływu wzrósł z 10,8 do 12,4 osób na 1000 ludności wiejskiej) i pilskim (z 9,0 do 10,8 osób). Natomiast najwyższy względny spadek

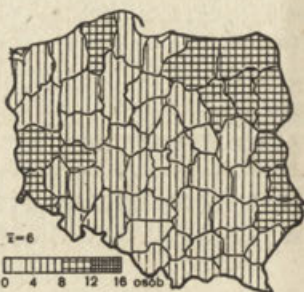
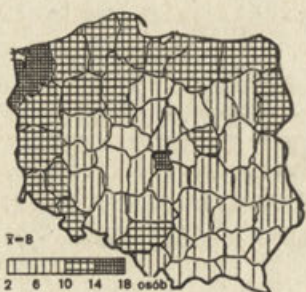




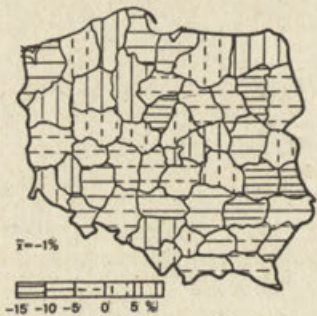
1976-1980



1981-1983



C  
1981-1983  
(1976-80=100)



intensywności napływu wystąpił w woj. łomżyńskim (z 9,9 do 8,5) i tarnobrzeskim (z 5,9 do 5,2). Nie były to wiele znaczące przemiany intensywności napływu z miast na wieś.

Rozkład wskaźników regionalnego domknięcia napływu z miast na wieś w latach 1981-1983 (ryc.15) wykazuje duże podobieństwo z układem przestrzennym wskaźników intensywności napływu z miast na wieś dla tego samego okresu. Na ogół wyższej intensywności napływu (zachodnia i północna część kraju) towarzyszył wyższy stopień domknięcia tego napływu, a z niższą intensywnością napływu z miast na wieś w południowo-wschodniej Polsce zbiegał się niższy stopień regionalnego domknięcia tych napływów; współczynnik korelacji między wskaźnikami napływu z miast na wieś i wskaźnikami domknięcia wynosi  $r=+0,7$ . Niskie wskaźniki regionalnego domknięcia napływu z miast na wieś we wschodniej części kraju, skąd przed laty emigrowano na ziemie zachodnie i północne, mogą wskazywać na ruchy powrotne zarówno z dużych miast tego obszaru jak i z miast na zachodzie i północy.

Zmiany wielkości wskaźnika regionalnego domknięcia jakie dokonały się w latach 1981-1983 w stosunku do poprzedniego okresu zmierzały w jednym kierunku, a mianowicie wzrostu udziału migra-

---

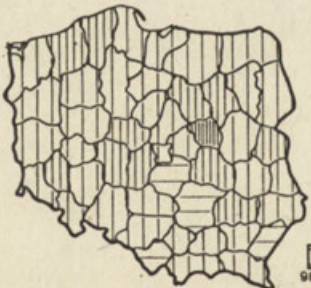
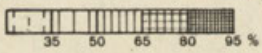
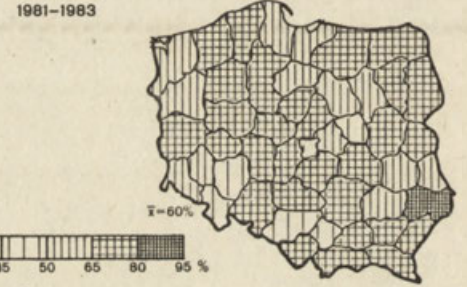
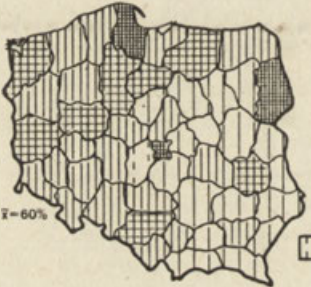
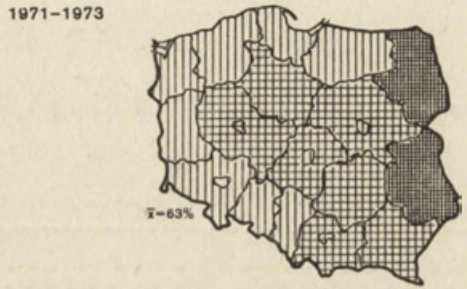
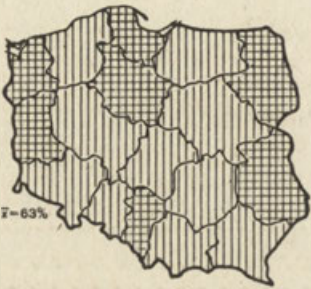
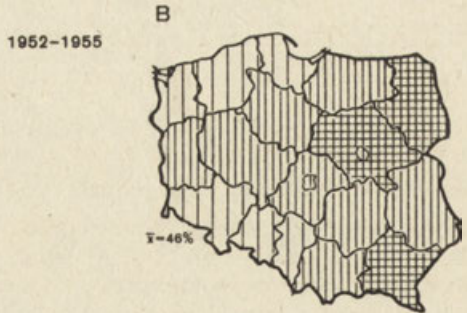
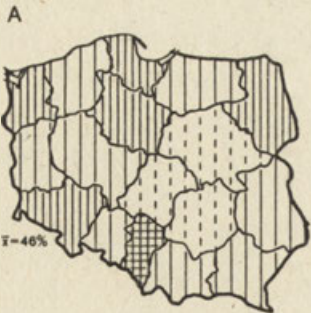
Ryc.14. Migracje ludności z miast na wieś,  
1976-1983 (przeciętne roczne) i zmiany

A - napływ z miast ogółem na wieś danego województwa na 1000 ludności wiejskiej województwa-miejsca napływu; B - odpływ z miast danego województwa na wieś ogółem na 1000 ludności miejskiej województwa-miejsca odpływu; C - zmiany współczynników w %, 1981-1983 (1976-1980=100).

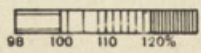
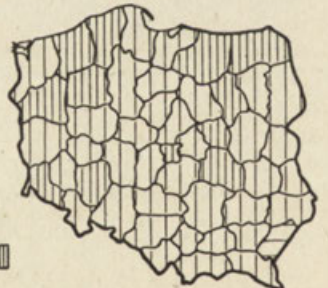
Migration from urban to rural areas, 1976-1983 (average annual)  
and changes

A - inflow of urban population (whole country) to rural areas of given voivodship per 1,000 rural population in voivodship; B - outflow of urban population of given voivodship to rural areas (whole country) per 1,000 urban population in voivodship; C - changes in percentages, 1981-1983 (1976-1980=100).





C 1981-1983  
(1976-80=100)





cji wewnątrzwojewódzkich. W największym stopniu udział migracji wewnątrzwojewódzkich wzrósł w woj. warszawskim, dla którego wskaźnik domknięcia napływu z miast na wieś wzrósł z 49% w latach 1976-1980 do 66% w okresie 1981-1983.

Na początku lat osiemdziesiątych intensywność odpływu z miast na wieś (ryc.14B) nie uległa zmianie w porównaniu z poprzednim okresem ale tylko w przekroju ogólnokrajowym. Nadal wyższą intensywnością odpływu charakteryzowały się głównie województwa tzw. ściany wschodniej: od olsztyńskiego i ostrołęckiego po zamajskie. Ale tylko w 4 województwach nastąpił minimalny wzrost intensywności odpływu z miast na wieś w stosunku do poprzedniego okresu. Na przykład w woj. warszawskim wskaźnik odpływu z miast na wieś, wynoszący poprzednio 1,9 osoby na 1000 ludności miejskiej, wzrósł do 2,2 osoby. W pozostałych 45 województwach wystąpił spadek intensywności odpływu z miast na wieś; największy był w woj. łomżyńskim (z 12,9 do 9,8 osób na 1000 ludności miejskiej), kieleckim (z 8,6 do 6,6) i lubelskim (z 10,3 do 7,9). Spadek natężenia odpływu silniej zaznaczył się na obszarach o wyższej intensywności odpływu, tzn. w województwach środkowo-wschodnich z kieleckim i tarnobrzeskim oraz w województwach północno-wschodnich, a więc na obszarach słabiej zurbanizowanych bez dużych miast. Natomiast najslabsze przemiany natężenia odpływu dokonały się w Wielkopolsce i Pobrzeżu Koszalińskim.

Odpływy z miast na wieś w latach 1981-1983 mają bardziej regionalny charakter w województwach położonych wzdłuż linii Krosno-Konin-Koszalin i charakteryzują się zarazem niższą intensywnością. Niemniej istnieje statystyczny związek między rozkładem wskaźników odpływu i domknięcia ( $r=+0,62$ ).

---

Ryc.15. Przeciętny roczny wskaźnik domknięcia regionalnego napływu z miast na wieś (A), odpływu z miast na wieś (B) i jego zmiany (C) w %, 1981-1983 (1976-1980=100)  
Average annual index of regional (voivodship) inflow closure from urban to rural areas (A) and index of regional outflow closure from urban to rural areas (B) and changes in percentages (C), 1981-1983 (1976-1980=100)

Stopień regionalnego domknięcia odpływu z miast na wieś wzrósł we wszystkich województwach (z wyjątkiem przemyskiego) w stosunku do drugiej połowy lat siedemdziesiątych. Względnie największy wzrost miał miejsce dla odpływu z miast woj. warszawskiego (wskaźnik domknięcia poprzednio wynosił 37%, a ostatnio 44%), jeleniogórskiego (50 i 60%) i gorzowskiego (52 i 61%); najniższy był w woj. piotrkowskim (67,9 i 68,3%) i częstochowskim (67,0 i 67,6%).

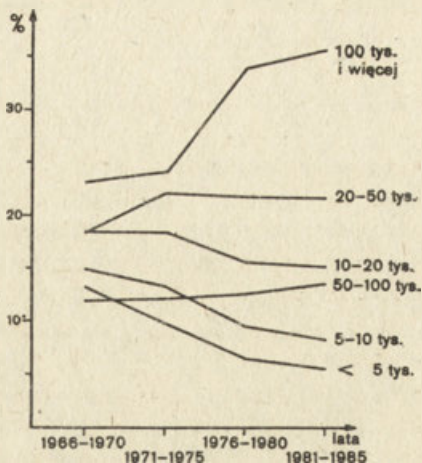
Podsumowując rozkłady przestrzenne migracji z miast na wieś w minionym trzydziestoleciu, wyższą intensywnością napływu z miast na wieś charakteryzowały się początkowo województwa zachodnie, a od połowy lat siedemdziesiątych również województwa północne i północno-wschodnie. Obszarami o najniższej intensywności napływu są niezmiennie województwa południowo-wschodnie. Natomiast w odpływach z miast na wieś obok początkowo wyższej intensywności w zachodniej i północnej części kraju, od początku lat sześćdziesiątych następuje wyraźny wzrost intensywności odpływu w województwach wschodnich, a ostatnio jedynym zwartym obszarem wyróżniającym się wyższą intensywnością odpływu niż reszta kraju są województwa północno- i środkowo-wschodnie.

Tabela 4. Migracje ludności z miast na wieś w latach 1966-1985

Miasta według wielkości (w tys.)	Odpływ z miast na wieś			
	1966-1970	1971-1975	1976-1980	1981-1985
	razem w tysiącach			
MIASTA	567,6	517,6	615,2	578,3
poniżej 5	75,3	50,5	40,3	32,5
5 - 10	84,4	68,6	58,4	48,3
10 - 20	104,4	96,0	96,9	88,6
20 - 50	105,3	114,9	134,0	124,2
50 - 100	66,9	62,9	77,8	78,2
100 i więcej	131,3	124,7	207,8	206,5
	na 1000 mieszkańców miast (przeciętne roczne)			
MIASTA	6,9	5,7	6,1	5,3
poniżej 5	13,8	10,4	9,8	8,4
5 - 10	10,2	9,4	8,9	7,4
10 - 20	9,5	8,4	8,4	7,5
20 - 50	7,9	7,2	8,0	6,7
50 - 100	7,4	5,7	5,9	5,5
100 i więcej	3,7	3,1	4,2	3,8

Uwaga: nieznaczne różnice wielkości odpływów w porównaniu z tab.1 wynikają z zaokrągleń.

Zródło: obliczenia własne na podstawie Roczników Demograficznych.



Ryc.16. Struktura migracji z miast według wielkości na wieś, 1966-1985  
Structure of migration from urban to rural areas by size of cities, 1966-1985

W migracjach z miast na wieś największe rozmiary przybierają odpływy z miast największych (tab.4, ryc.16) i w ciągu ostatniego dwudziestolecia udział odpływów z tych miast, w stosunku do odpływu ogółem z miast na wieś, stale wzrastał, szczególnie w latach 1976-1980.

Drugim co do wielkości odpływem na wieś charakteryzowały się miasta liczące 20-50 tys. mieszkańców, a udział tego odpływu w ciągu ostatnich 15 lat utrzymuje się na niezmiennym poziomie (około 22% odpływu z miast na wieś). Nieco niższym i malejącym udziałem cechują się odpływy z miast 10-20-tysięcznych. Niewielki i stale malejący był udział odpływów na wieś z miast najmniejszych. Natomiast stałym wzrostem, z biegiem czasu, charakteryzuje się udział odpływu z miast liczących 50-100 tys. mieszkańców.

Ogólną cechą odpływów jest stały spadek rozmiarów odpływu na wieś z miast małych (poniżej 20 tys. mieszkańców) i jest on tym większy w stosunku do okresu wyjściowego, im mniejsze miasto. Odwrotna sytuacja ma miejsce dla miast liczących powyżej 20 tys. mieszkańców: im większe miasto w tej grupie wielkości, tym większy względny wzrost odpływów na wieś. Na przykład najsilniej wzrosły



odpływy z miast największych; w pierwszym okresie wynosiły 131,3 tys. osób, a w ostatnim 206,5 tys., co daje wzrost odpływów o 57%.

Oczywiście rozmiary odpływów z miast (według ich wielkości) na wieś były dla każdej grupy miast mniejsze niż napływy do nich ze wsi. Toteż miasta według wielkości mają zawsze dodatnie saldo wymiany ze wsią, co łatwo obliczyć na podstawie tabel 3 i 4, a rozmiary tego salda rosną wraz z wielkością miasta. Wyłamują się z tego wzorca miasta liczące 50-100 tys. mieszkańców, mające zawsze saldo mniejsze niż miasta 10-20-tysięczne.

Z punktu widzenia efektywności migracji wieś-miasto w latach 1971-1975 w stosunku do poprzedniego pięciolecia wzrosła racjonalność tych migracji dla wszystkich grup wielkości miast. W latach 1976-1980 nieznacznie wzrosła efektywność dla miast o wielkości od 10 do 100 tys. mieszkańców i gwałtownie spadła dla trzech pozostałych grup (100 tys. i więcej, poniżej 5 tys., 5-10 tys.). W ostatnim okresie nastąpił przyspieszony spadek efektywności migracji dla wszystkich grup wielkości miast. Na przykład współczynnik efektywności migracji dla miast największych wynosił: 52% w latach 1971-1975, 46% w następnym okresie, a ostatnio 33% i jest niewiele wyższy od współczynnika dla miast najmniejszych, wynoszącego 25%. Dla pozostałych czterech grup wielkości miast wahał się on w latach 1981-1983 w granicach 37-42%, a w poprzednim okresie oscylował od 42 do 49%.

#### Migracje z miast do miast

Przemieszczenia z miast do miast są od 1976 r. drugim co do wielkości - po migracjach ze wsi do miast - kierunkiem migracji, a poprzednio, to znaczy od 1958 r., zajmowały miejsce trzecie. Od 1952 do 1985 r. (włącznie) zarejestrowano 8915 tys. zmian miejsca zamieszkania z miast do miast, nie licząc ruchu wędrownego wewnątrz miast. Największe rozmiary i natężenie tych migracji przypada na początek lat pięćdziesiątych.

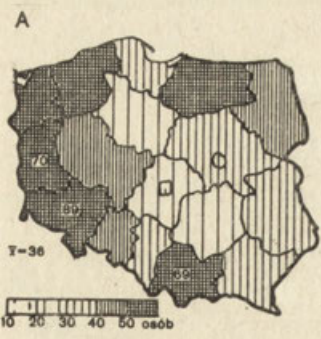
W latach 1952-1955 przeciętne roczne natężenie przemieszczeń z miast do miast wynosiło 36 osób na 1000 ludności miejskiej

(ryc.17). Jest ono tożsamy z natężeniem odpływu z miast do miast z uwagi na tę samą podstawę standaryzacji po stronie napływu i odpływu, to znaczy liczbę ludności miejskiej. Ale tożsamość ta występuje tylko dla układu ogólnokrajowego.

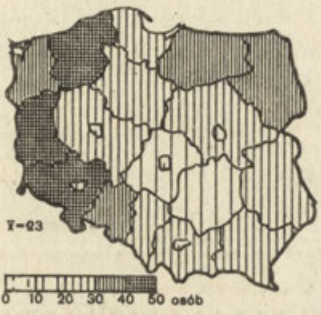
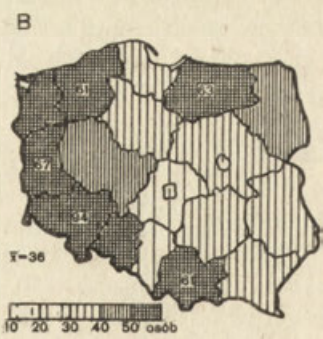
Wysokie natężenie napływu z miast do miast występowało wówczas na obszarze ziem zachodnich i północnych, które oferowały lepsze warunki mieszkaniowe w jeszcze słabo zaludnionych miastach. Do miast woj. wrocławskiego napływało wówczas z miast przeciętnie rocznie 89 osób na 1000 ludności miejskiej woj. wrocławskiego. Wysokie były również napływy z miast do miast woj. zielonogórskiego (70 osób) i krakowskiego (69 osób) z nie wydzielonym wówczas m.Krakowem, gdzie napływ kierował się głównie do budowy Nowej Huty. Na tym tle względnie słaba intensywność napływu z miast do miast woj. gdańskiego wynika z wysokiego udziału w miastach rodzimej ludności polskiej. W związku z czym nie wystąpiła tutaj "pustka" demograficzna po przesiedleniu nielicznej ludności niemieckiej po zakończeniu II wojny światowej.

Najsłabsze natężenie napływu z miast do miast występowało w 4 województwach: m.Łodzi (przeciętnie rocznie 15 osób na 1000 ludności miejskiej), m.st.Warszawie (27 osób), łódzkim (23 osoby) i kieleckim (26 osób). Zarazem stopień domknięcia regionalnego napływów był tu najmniejszy i nie przekraczał 30% (najmniejszy w łódzkim 19%), co oznacza że prawie 3/4 napływów miało charakter ponadregionalny. W mniejszym stopniu dotyczyło to pozostałych województw, choć i tam przewagę miały napływy międzywojewódzkie. Jedynie w woj. katowickim przeważały przemieszczenia z miast tego województwa.

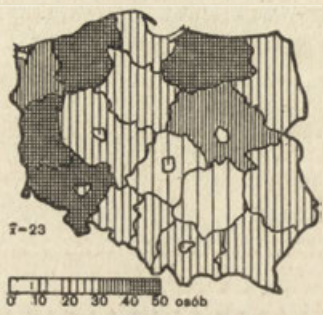
Niskie wskaźniki domknięcia regionalnego napływu (ryc.19) wskazują na trwałe ruchy powrotne do miast ich poprzednich mieszkańców, rozproszonych w czasie wojny, oraz o sterowanym napływie - z miast innych województw - pracowników o kwalifikacjach niezbędnych dla rozwoju gospodarczego miast. System przydziału mieszkań był wówczas podporządkowany potrzebom gospodarki, a swobodny napływ ludności do dużych miast był ograniczony. W przypadku woj. katowickiego ograniczenia te nie były tak silne ze względu na wysokie zapotrzebowanie na siłę roboczą w przemyśle wydobywczym.



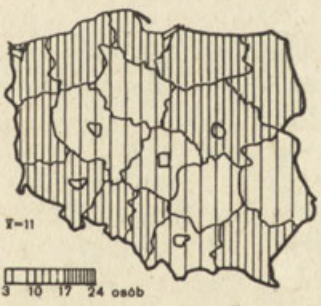
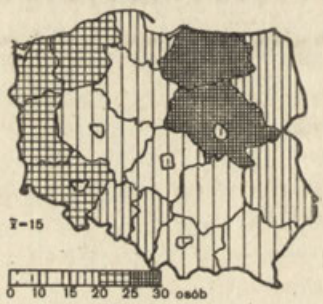
1952-1955



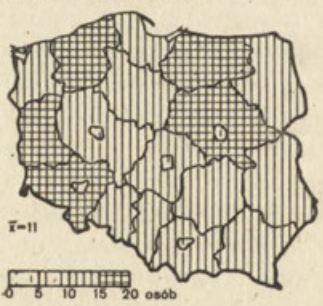
1956-1960



1961-1965



1971-1973





Województwa zachodnie i północne wyróżniały się również wysoką intensywnością odpływu z miast do miast, a w przypadku 4 województw intensywność odpływu była wyższa niż napływu. Przeciętny roczny odpływ z miast woj. wrocławskiego wynosił 94 osoby na 1000 ludności miejskiej (napływ 89 osób), z woj. opolskiego 51 osób (napływ 46 osób), z woj. olsztyńskiego 63 osoby (napływ 58 osób) i z woj. koszalińskiego 61 osób (napływ 59 osób). Przy wysokiej ruchliwości z miast do miast wymienione województwa miały więc ujemny bilans migracyjny w relacji miasto-miasto.

Najsłabsza intensywność odpływu z miast do miast występowała w m.st.Warszawie (przeciętnie rocznie 18 osób na 1000 mieszkańców miasta), w m.Łodzi (20 osób) i woj. łódzkim (28 osób). Przy słabiej intensywności odpływu z miast do miast odpływy te miały zdecydowanie ponadregionalny charakter. Na przykład dla woj. łódzkiego wskaźnik domknięcia regionalnego wynosił 16%, bowiem z 47 tys. osób, które odplynęły z miast tego województwa w latach 1952-1955, do miasta Łodzi skierowało się 11 tys. osób, do miast woj. łódzkiego 7,2 tys., do miast woj. wrocławskiego 6 tys., do m.st.Warszawy 4,3 tys., do miast woj. warszawskiego 1,6 tys., a do miast woj. katowickiego 4 tys. osób. Jeśli nawet przyjąć odpływ z miast woj. łódzkiego do m.Łodzi za ruch wewnątrzwojewódzki, to wskaźnik domknięcia wyniesie tylko 39%, natomiast podobnie obliczony wskaźnik dla odpływu z miast woj. warszawskiego osiągnie 60%.

---

Ryc.17. Migracje ludności z miast do miast,  
1952-1973. (przeciętne roczne)

A - napływ z miast ogółem do miast danego województwa na 1000 ludności miejskiej województwa-miejsca napływu; B - odpływ z miast danego województwa do miast ogółem na 1000 ludności miejskiej województwa-miejsca odpływu

Migration from urban to urban areas, 1952-1973 (average annual)  
A - inflow of urban population (whole country) to urban areas of given voivodship per 1,000 urban population in voivodship; B - outflow of urban population of given voivodship to urban areas (whole country) per 1,000 urban population in voivodship

Najsłabsza intensywność odpływu z miast do miast występowała w m.st.Warszawie (przeciętnie rocznie 18 osób na 1000 mieszkańców miasta), w m.Łodzi (20 osób) i woj. łódzkim (28 osób). Przy słabej intensywności odpływu z miast do miast odpływy te miały zdecydowanie ponadregionalny charakter. Na przykład dla woj. łódzkiego wskaźnik domknięcia regionalnego wynosił 16%, bowiem z 47 tys. osób, które odpłynęły z miast tego województwa w latach 1952-1955, do miasta Łodzi skierowało się 11 tys. osób, do miast woj. łódzkiego 7,2 tys., do miast woj. wrocławskiego 6 tys., do m.st.Warszawy 4,3 tys., do miast woj. warszawskiego 1,6 tys., a do miast woj. katowickiego 4 tys. osób. Jeśli nawet przyjąć odpływ z miast woj. łódzkiego do m.Łodzi za ruch wewnątrzwojewódzki, to wskaźnik domknięcia wyniesie tylko 39%, natomiast podobnie obliczony wskaźnik dla odpływu z miast woj. warszawskiego osiągnie 60%.

W latach 1956-1960 napływy z miast do miast charakteryzują się mniejszą intensywnością niż poprzednio, a obszarami wyróżniającymi się są nadal województwa zachodnie i północne. Największym natężeniem napływu z miast do miast charakteryzowało się woj. wrocławskie (przeciętnie rocznie 50 osób na 1000 ludności miejskiej), a minimalnym woj. łódzkie (16 osób) i kieleckie (17 osób), jeśli nie liczyć trzech miast wydzielonych: m.Krakowa (5 osób), m.Łodzi (6 osób) i m.Poznania (7 osób).

Stopień domknięcia regionalnego napływów z miast do miast wzrósł tylko nieznacznie i przestrzenny rozkład wskaźników nie uległ istotnej zmianie, z wyjątkiem wzrostu domknięcia napływów do m.st.Warszawy z 27% do 49%, podczas gdy w pozostałych miastach wydzielonych z województw wahał się od 31% dla m.Łodzi do 41% dla m.Poznania.

Zmniejszyło się natężenie odpływu z miast do miast we wszystkich województwach i nadal wyższa intensywność odpływu występowała na ziemiach zachodnich i północnych, a najsłabsza w województwach: łódzkim (przeciętnie rocznie 16 osób na 1000 ludności miejskiej) i kieleckim (19 osób) oraz w miastach wydzielonych - Warszawie, Poznaniu, Krakowie (po 8 osób) i Wrocławiu (21 osób).

Nastąpił nieznaczny, kilkupunktowy wzrost wskaźnika domknięcia regionalnego odpływu dla wszystkich województw, z wyjątkiem woj. olsztyńskiego, gdzie wskaźnik spadł z 41% do 38%, i woj. poznańskiego, gdzie zmalał z 40 do 35%. W żadnym z województw, poza katowickim (66%), wskaźnik domknięcia nie przekroczył 50%. Ruchy miały więc nadal w większym stopniu charakter ponadregionalny niż regionalny.

Druga połowa lat pięćdziesiątych zamyka okres wysokiej i zróżnicowanej przestrzennie intensywności napływów i odpływów z miast do miast.

Na początku drugiej dekady, w latach 1961-1965, napływy z miast do miast nadal cechują te same tendencje co wcześniej: dalszy spadek intensywności i utrzymująca się wyższa intensywność w województwach zachodnich i północno-zachodnich. Drugim obszarem o wyższej niż przeciętna intensywności napływu są 2 województwa północno-wschodnie wraz z woj. warszawskim. Najniższa intensywność napływu z miast do miast występowała w 3 miastach wydzielonych (Łódź, Kraków, Poznań) i w woj. łódzkim (przeciętnie rocznie 9,7 osoby na 1000 ludności miejskiej).

Wskaźnik domknięcia regionalnego napływu z miast do miast przekraczał wartość 50% w 6 województwach, a mianowicie: m.st. Warszawie (59%), m.Poznaniu (54%), białostockim (51%), gdańskim (52%), katowickim (73%) i wrocławskim (51%). Najniższymi wskaźnikami domknięcia charakteryzowały się napływy z miast do miast w woj. łódzkim (29%), koszalińskim (38%) i krakowskim (39%).

W odpływie z miast do miast występowała nieco odmienna tendencja niż w napływach: spadek intensywności odpływów był nierównomierny i najsłabiej zaznaczył się w woj. warszawskim, w którym przeciętny roczny odpływ zmalał z 30,1 osoby na 1000 ludności miejskiej w latach 1956-1960 do 26 osób i był najwyższy w kraju. Wysoka intensywność odpływu z miast woj. warszawskiego wynika z bliskości i atrakcyjności m.st.Warszawy, która stanowiła punkt docelowy znacznej części odpływów z miast województwa, pomimo że był to okres polityki deglomeracji Warszawy. W latach 1961-1965 z miast woj. warszawskiego odpłynęło ogółem do miast 99,8 tys. osób, w tym do miast województw: warszawskiego 34,1 tys., olsztyńskiego 2,3 tys., katowickiego 2,2 tys., gdańskiego 2,1



tys., lubelskiego, szczecińskiego i wrocławskiego po 1,9 tys. osób. Do m.st. Warszawy skierowało się 40,7 tys. osób.

Wskaźnik domknięcia regionalnego odpływu z miast do miast woj. warszawskiego wynosił 34%, a jeśli uznać że odpływy z miast województwa do m. Warszawy mają charakter wewnątrzwojewódzki, to wartość wskaźnika wzrasta do 75%. Wskaźnik domknięcia odpływu dla m.st. Warszawy wynosił 43%. Jedynie dla 3 województw przekroczył 50%, a mianowicie dla białostockiego (50,3%), gdańskiego (55%) i katowickiego (75%).

W latach 1966-1970 przeciętna roczna intensywność napływu i odpływu z miast do miast wynosiła 11,6 osób na 1000 ludności miejskiej i była niemal identyczna z natężeniem i rozkładem przestrzennym z lat 1971-1973. Dlatego w analizie pomijamy koniec lat sześćdziesiątych i zajmujemy się następnym okresem charakteryzującym intensywność i rozkłady dla dłuższego przekroju czasowego zamkniętego reformą podziału administracyjnego.

W latach 1971-1973 natężenie napływu z miast do miast osiągnęło najniższy dotychczas poziom (przeciętnie rocznie 11,2 osoby na 1000 ludności miejskiej), a zróżnicowania przestrzenne według województw były mniejsze niż w latach pięćdziesiątych czy na początku sześćdziesiątych. Nieco wyższą niż reszta kraju intensywnością napływu z miast do miast charakteryzowały się nadal województwa zachodnie i północne (od opolskiego po koszalińskie), północno-wschodnie z warszawskim i woj. rzeszowskie.

W wyniku stopniowego i zróżnicowanego wzrostu wskaźnika domknięcia regionalnego napływu z miast do miast ukształtował się układ przestrzenny różniący się od stanu początkowego (por. ryc.19). Obszarami z przewagą napływów z miast o charakterze ponadregionalnym są województwa wschodnie i północne (od rzeszowskiego po gdańskie) oraz katowickie (71%) i wrocławskie (57%). Na uwagę zasługuje dwukrotny wzrost wskaźnika regionalnego domknięcia napływu z miast dla m.st. Warszawy (z 27% w latach 1952-1955 do 57%) i m. Łodzi (z 28 do 52%) oraz m. Poznania (z 41% w latach 1956-1960 do 56%) wynikający ze wzrostu oddziaływania wielkich miast na miasta własnego regionu.

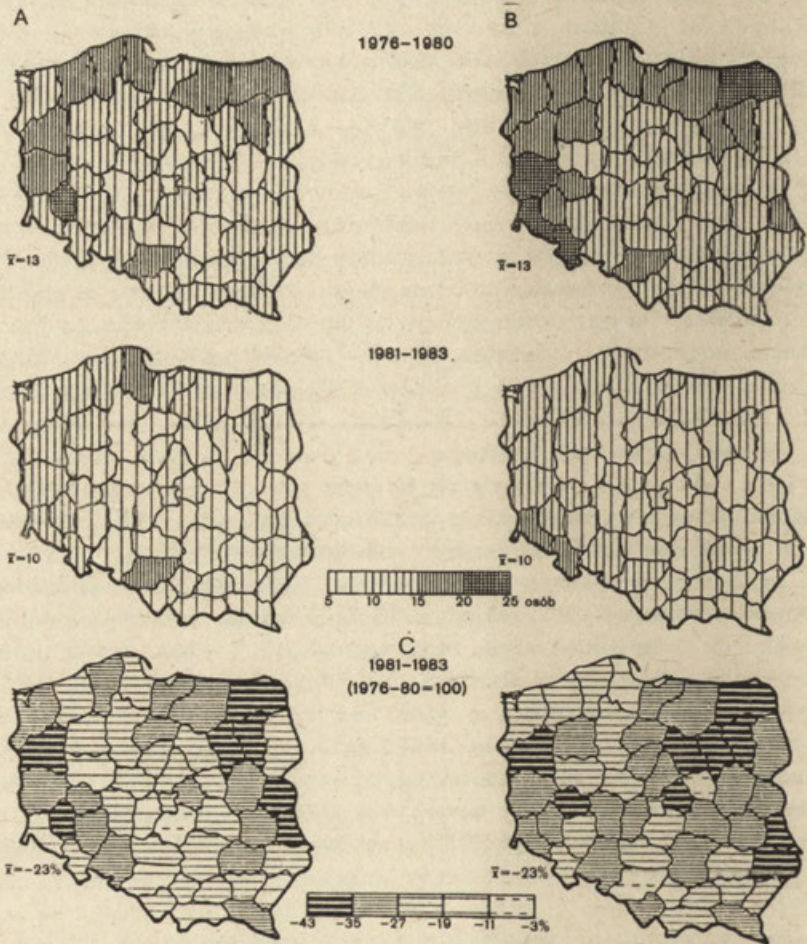
Przy obniżonej intensywności odpływu z miast do miast w rozkładzie przestrzennym współczynników odpływu zachował się układ z lat wcześniejszych: - nieco wyższa intensywność odpływu w dwu województwach zachodnich i woj. koszalińskim oraz olsztyńskim i warszawskim, - o połowę niższa intensywność w pozostałych województwach i - najniższa dla miast wydzielonych z województw.

Jeśli chodzi o stopień domknięcia regionalnego odpływów z miast do miast, to najwyższymi wskaźnikami charakteryzowały się odpływy z woj. katowickiego (81%) i gdańskiego (69%). W tym ostatnim przewaga odpływów ponadregionalnych pojawiła się na początku lat sześćdziesiątych. Dla trzech województw (krakowskiego, poznańskiego i olsztyńskiego) nastąpił niewielki spadek domknięcia odpływów w porównaniu z początkiem lat pięćdziesiątych. Natomiast względnie największy wzrost stopnia domknięcia odpływów z miast do miast, w stosunku do początku lat pięćdziesiątych, wystąpił dla województw: gdańskiego (w latach 1952-1955 wskaźnik domknięcia wynosił 40%, a w okresie 1971-1973 69%), kieleckim (26 i 41%), łódzkim (16 i 24%), lubelskim (32 i 47%), opolskim (29 i 41%) i szczecińskim (33 i 45%).

Niski stopień domknięcia regionalnego odpływów dla województw z miastami wydzielonymi z województw wynika, jak już mówiliśmy, z zaliczania odpływów z miast województwa (przykładowo woj. warszawskiego) do miasta wydzielonego (przykładowo m.st. Warszawy) do odpływów międzywojewódzkich, gdyż umożliwia to rozpatrywanie miast wydzielonych jako osobnych jednostek analizy; poza tym łącząc województwa z miastami wydzielonymi sumowalibyśmy przeciwne strumienie ruchu. Jeśli przyjąć, że odpływy do miast wydzielonych są ruchem wewnątrzwojewódzkim, wówczas wskaźnik domknięcia odpływów z miast wynosiłby dla woj. warszawskiego 75%, krakowskiego 51%, łódzkiego 51%, poznańskiego 56% i wrocławskiego 55%.

Lata 1976-1980 przynoszą wzrost intensywności napływów z miast do miast (ryc.18), choć liczba miast uległa zmniejszeniu. Obszarami z ponadprzeciętną intensywnością napływu z miast do miast jest niezmiennie pasmo województw zachodnich i północnych, od legnickiego po suwalskie i łomżyńskie, z maksymalnym natężeniem napływu do miast woj. legnickiego, co niewątpliwie wynika z rozbudowy zagłębia miedziowego, ale i relacji rozmiarów napływu







do liczby ludności miejskiej. Z ogólnej liczby 29,9 tys. przemieszceń do miast woj. legnickiego z miast tego samego województwa przybyło prawie 10 tys. osób, a z miast pięciu sąsiednich województw 14,1 tys., w tym najwięcej bo 3,5 tys. z miast woj. wrocławskiego. Najniższe współczynniki napływu z miast do miast występowały w kilkunastu województwach środkowej i południowo-wschodniej części kraju.

Przewaga napływów wewnątrzwojewódzkich nad międzywojewódzkimi wystąpiła tylko w 4 województwach: katowickim, gdzie wskaźnik domknięcia wynosił 68%, gdańskim (60%), wałbrzyskim (53%) i białostockim (50,4%). Natomiast najniższe wskaźniki domknięcia (19-23%) miały napływy z miast do miast w województwach: białkopodlaskim, chełmskim, ciechanowskim, ostrołęckim, krakowskim, piotrkowskim, siedleckim, skierniewickim, wrocławskim i zamojskim.

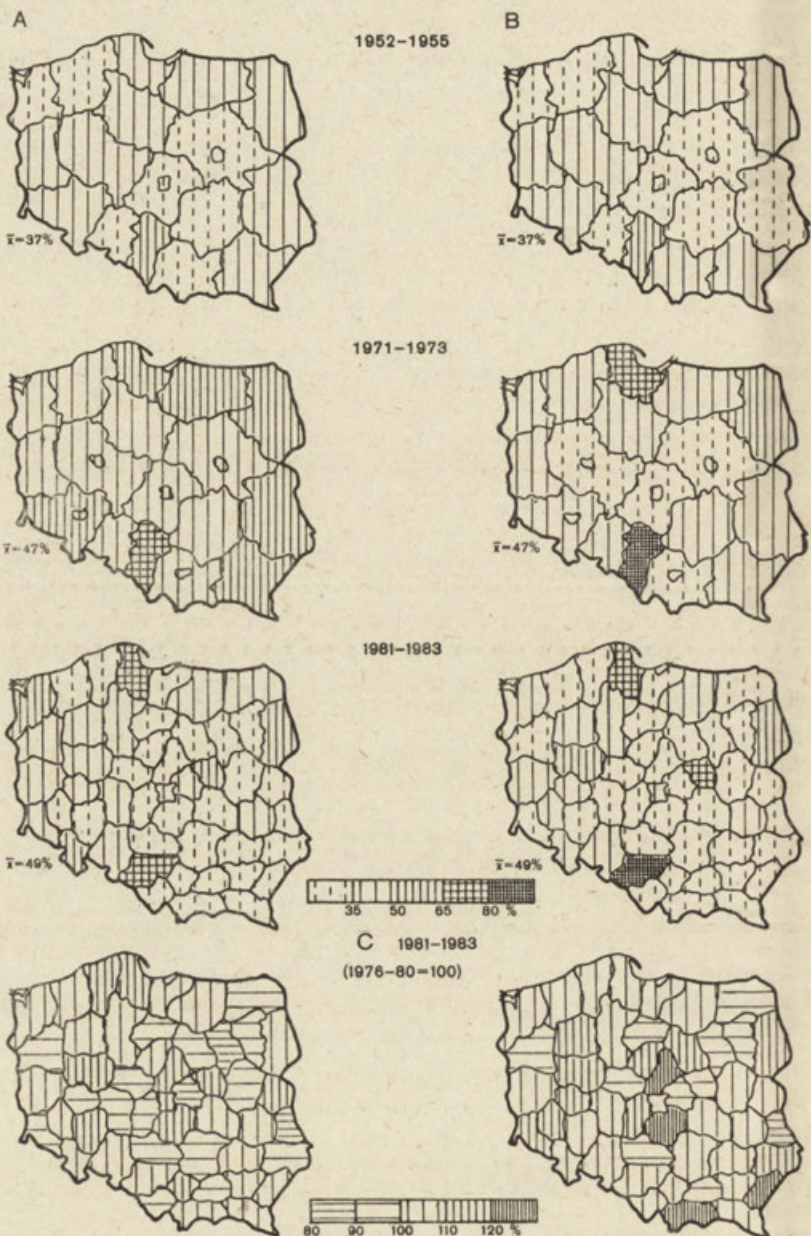
Również zróżnicowanie przestrzenne rozkładu odpływów z miast do miast nawiązuje do rozkładu z lat poprzednich. Wyższą intensywnością odpływu charakteryzują się te same obszary co i poprzednio, to znaczy pasmo województw zachodnich i północnych, począwszy od wałbrzyskiego po suwalskie. Znacznie ponad przeciętne natężenie odpływu z miast woj. jeleniogórskiego, wałbrzyskiego, zielonogórskiego i suwalskiego odzwierciedla kryzys, jaki przeży-

Ryc.18. Migracje ludności z miast do miast,  
1976-1983 (przeciętne roczne) i zmiany

A - napływ z miast ogółem do miast danego województwa na 1000 ludności miejskiej województwa-miejsca napływu; B - odpływ z miast danego województwa do miast ogółem na 1000 ludności miejskiej województwa-miejsca odpływu; C - zmiany współczynników w %, 1981-1983 (1976-1980=100).

Migration from urban to urban areas,  
1976-1983 (average annual) and changes

A - inflow of urban population (whole country) to urban areas of given voivodship per 1,000 urban population in voivodship; B - outflow of urban population of given voivodship to urban areas (whole country) per 1,000 urban population in voivodship; C - changes in percentages, 1981-1983 (1976-1980=100).





wają miasta w dwu pierwszych województwach, czy dominację niewielkich miast bez atrakcyjnych miejsc pracy w przypadku woj. suwalskiego. Odpływy z miast woj. jeleniogórskiego i wałbrzyskiego w większej mierze kierowały się do miast odległego woj. katowickiego niż do miast pobliskiego woj. wrocławskiego czy legnickiego. Podobna sytuacja miała miejsce w odpływach z miast woj. suwalskiego, skąd nieco więcej osób kierowało się do miast woj. katowickiego niż warszawskiego i niewiele więcej do miast woj. białostockiego.

Z punktu widzenia stopnia domknięcia regionalnego odpływu z miast do miast jedynie w 3 województwach odpływy miały w większym stopniu charakter regionalny niż ponadregionalny: w woj. warszawskim (wskaźnik domknięcia wynosił 71%), gdańskim (72%) i katowickim (81%). Natomiast zdecydowanie ponadregionalny charakter miały odpływy z miast 10 województw, dla których wskaźnik domknięcia zawierał się od 16 do 19%. Rozkład przestrzenny wskaźników domknięcia w drugiej połowie lat siedemdziesiątych jest podobny do zilustrowanego na rycinie 19 rozkładu dla lat 1981-1983.

W latach 1981-1983 intensywność napływu z miast do miast jest mniejsza niż poprzednio, a istniejące wówczas zróżnicowania przestrzenne zacierają się i otrzymujemy wyraźny podział kraju na dwa zwarte obszary, różniące się intensywnością napływów. Jeden, to pasmo województw zachodnich i północnych oraz woj. katowickie z niską ale ponadprzeciętną intensywnością napływów z miast do miast. Drugi, to pozostała część kraju z intensywnością napływu poniżej przeciętnej. W każdym z województw w tym okresie intensywność napływu nie wzrosła, a spadek współczynników napływu w większym stopniu zaznaczył się w północno- i środkowo-wschodniej oraz zachodniej części kraju niż w województwach środkowych. Spadek intensywności napływu w latach 1981-1983 był więc większy tam, gdzie poprzednio intensywność napływu była wyższa.

---

Ryc.19. Przeciętny roczny wskaźnik domknięcia regionalnego napływu z miast do miast (A), odpływu z miast do miast (B) i jego zmiany (C) w %, 1981-1983 (1976-1980=100)  
Average annual index of regional (voivodship) inflow closure from urban to urban areas (A) and index of regional outflow closure from urban to urban areas (B) and changes in percentages (C), 1981-1983 (1976-1980=100)



Układ przestrzenny wskaźników domknięcia regionalnego napływów z miast do miast w latach 1981-1983 jest w obrazie kartograficznym prawie identyczny z rozkładem z końca lat siedemdziesiątych. Oba rozkłady odzwierciedlają odmienny układ domknięcia napływów niż w latach 1971-1973. Przewaga regionalnego charakteru napływów z miast do miast występująca w latach 1971-1973 dla zwartego obszaru 4 województw północnych i wschodnich (od olsztyńskiego po rzeszowskie) przekształciła się w dominację napływów o charakterze ponadregionalnym, w wyniku wprowadzenia nowego podziału administracyjnego, który rozbił wspomniane 4 "stare" województwa na kilkanaście "nowych". Podobny wpływ miało wprowadzenie nowego podziału na zmianę charakteru migracji na pozostałym obszarze, z wyjątkiem województw których terytorium nie uległo większym zmianom (szczecińskie, opolskie i w znacznym stopniu katowickie).

W ostatnich latach napływami z miast do miast o charakterze regionalnym cechują się napływy do miast 6 województw, przy czym zdecydowanie wewnątrzwojewódzkim charakterem napływu wyróżniają się 2 województwa: katowickie i gdańskie. Napływy z miast do miast pozostałych województw mają charakter ponadregionalny - w najwyższym stopniu w województwach centralnych oraz południowo-wschodnich i w mniejszej mierze na pozostałym obszarze.

O ile intensywność napływów w latach 1981-1983 zmalała we wszystkich województwach, w porównaniu do poprzedniego okresu, to stopień domknięcia regionalnego napływów nieznacznie wzrósł (z 45 do 49%), ale w ujęciu według województw przemiany były dwukierunkowe. Dla 19 województw wskaźnik regionalnego domknięcia napływów z miast do miast zmalał, przy czym spadek ten był niewielki (np. dla woj. skierniewickiego wskaźnik domknięcia w latach 1976-1980 wynosił 21%, a ostatnio 17%). Wskaźnik domknięcia napływów wzrósł w 30 województwach, w tym we względnie największym stopniu w województwach: łódzkim (z 31 do 36%), piotrkowskim (z 21 do 24%), plockim (z 24 do 28%) i warszawskim (z 48 do 55%).

Sytuacja ostatnich lat w większym stopniu wpłynęła na obniżenie intensywności napływów z miast do miast niż na wzrost udziału napływów wewnątrzwojewódzkich.

Dla odpływów z miast do miast w latach 1981-1983 charakterystyczny jest spadek intensywności i zacieranie się zróżnicowań przestrzennych, co powoduje podział kraju - podobnie jak w napływach - na dwa obszary. Jeden, z ponadprzeciętną intensywnością odpływów, obejmujący zachodnią i północną część kraju z maksymalnym natężeniem odpływu w woj. jeleniogórskim i wałbrzyskim, z których przeciętny roczny odpływ z miast do miast wynosił 15 osób na 1000 mieszkańców miast. Drugi obszar, z niższą od przeciętnej intensywnością odpływów, stanowią województwa centralnej, wschodniej i południowo-wschodniej Polski.

Wszystkie województwa charakteryzowały się spadkiem intensywności odpływu w stosunku do poprzedniego okresu; największy jednak spadek wystąpił w województwach północno-wschodnich i wschodnich: w chełmskim współczynnik odpływu z miast do miast zmalał z 15 do 9 osób na 1000 ludności miejskiej, w łódzkiej z 19 do 12 osób, w ostrołęckiej z 16 do 9, suwalskiej z 21 do 13, zamojskiej z 14 do 9 osób. W najmniejszym stopniu zmalała intensywność odpływu z miast do miast w województwach wysoko zurbanizowanych, to znaczy w woj. katowickiej (z 16 do 14 osób) i warszawskiej (z 7,4 do 6,8 osób).

W rozkładzie przestrzennym wskaźnika domknięcia regionalnego odpływu miast do miast w latach 1981-1983 zwracają uwagę wysoce domknięte regionalnie odpływy z miast woj. katowickiego (wskaźnik domknięcia wynosi 82%), gdańskiego (74%) i warszawskiego (70%). Województwa te są bardziej "otwarte" w napływach niż w odpływach. Względnie wysoki stopień domknięcia regionalnego odpływu z miast do miast występuje jeszcze w woj. białostockiej i poznańskiej (po 53%). Odpływy z miast do miast pozostałych województw miały mniej lub bardziej otwarty charakter ponadregionalny.

W latach 1981-1983, w stosunku do poprzedniego okresu, w 11 województwach nieznacznie wzrósł udział międzywojewódzkich odpływów (w chełmskim wskaźnik domknięcia zmalał z 15 do 13%), a w pozostałych 38 województwach odnotowano wzrost udziału ruchów wewnątrzwojewódzkich. Najsilniej wystąpił on w woj. piotrkowskiej (wskaźnik domknięcia wzrósł z 19 do 28%) oraz w woj. przemyskiej, plockiej (w obu z 17 do 21%) i nowosądeckiej (z 24 do 29%). Wielkości wskaźników świadczą, że nie były to przemiany znaczące.

Rozmiary migracji z miast do miast wiążą się z wielkością ośrodków miejskich (tab.5). Zarówno napływy jak i odpływy są większe dla każdej następnej grupy wielkości miast, z wyjątkiem miast liczących 50-100 tys. mieszkańców, skupiających stosunkowo niewielką część ludności miejskiej (11% w 1970 r. i 13% w 1985 roku).

W ciągu analizowanego okresu następował stały spadek rozmiarów napływu i odpływu w miastach najmniejszych, liczących do 10 tys. mieszkańców. oraz stały wzrost wielkości napływów i odpływów

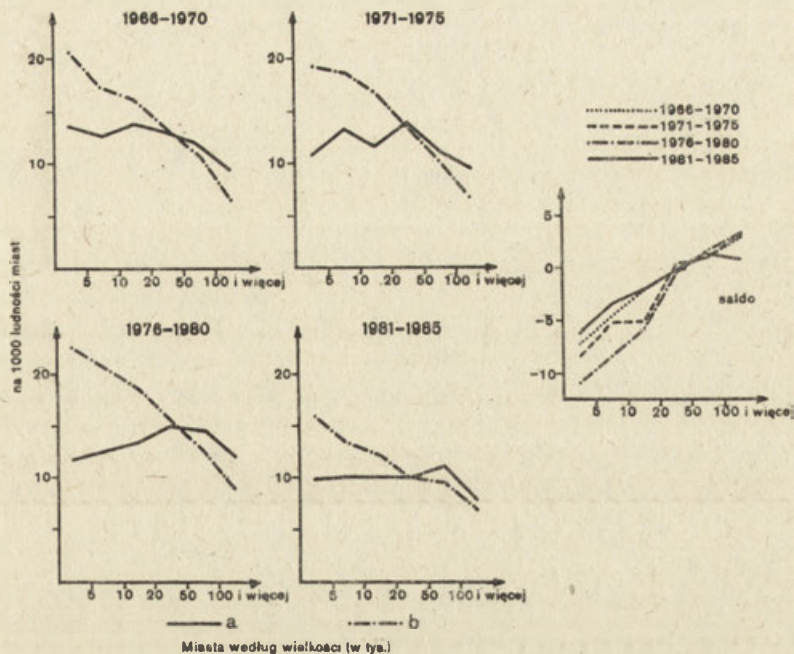
Tabela 5. Migracje ludności z miast do miast w latach 1966-1985

Miasta według wielkości (w tys.)	Migracje ludności z miast do miast (w tys.)			
	1966-1970	1971-1975	1976-1980	1981-1985
	napływ			
MIASTA	947,2	1 009,4	1 313,5	1 006,0
poniżej 5	74,5	52,0	48,6	37,7
5 - 10	104,1	98,3	82,8	66,0
10 - 20	152,9	134,3	147,8	117,8
20 - 50	173,1	221,0	251,5	183,8
50 - 100	107,6	121,6	191,5	160,8
100 i więcej	335,0	382,2	591,3	439,9
	odpływ			
MIASTA	947,2	1 009,4	1 313,5	1 006,0
poniżej 5	113,1	92,3	93,4	61,2
5 - 10	143,2	136,3	136,1	88,2
10 - 20	177,3	191,1	213,6	143,5
20 - 50	181,1	216,6	261,2	184,2
50 - 100	98,7	111,6	170,4	137,1
100 i więcej	233,8	261,5	438,8	391,8
	przyrost			
MIASTA				
poniżej 5	- 38,6	- 40,3	- 44,8	- 23,5
5 - 10	- 39,1	- 38,0	- 53,3	- 22,2
10 - 20	- 24,4	- 56,8	- 65,8	- 25,7
20 - 50	- 8,0	+ 4,4	- 9,7	- 0,4
50 - 100	+ 8,9	+ 10,0	+ 21,1	+ 23,7
100 i więcej	+ 101,2	+ 120,7	+ 152,5	+ 48,1
	efektywność (w %)			
MIASTA				
poniżej 5	- 20,6	- 27,9	- 31,5	- 23,8
5 - 10	- 15,8	- 16,2	- 24,3	- 14,4
10 - 20	- 7,4	- 17,5	- 18,2	- 9,8
20 - 50	- 2,3	+ 1,0	- 1,9	- 0,1
50 - 100	+ 4,3	+ 4,3	+ 5,8	+ 8,0
100 i więcej	+ 17,8	+ 18,8	+ 14,8	+ 5,8

Uwaga: nieznaczne różnice wielkości migracji w porównaniu z tab.1 wynikają z zaokrągleń.

Zródło: obliczenia własne na podstawie Roczników Demograficznych.





Ryc.20. Przeciętne roczne współczynniki migracji z miast do miast (na 1000 ludności) według wielkości miast, 1966-1985  
 a - napływ, b - odpływ.  
 Average annual coefficients of migration from urban to urban areas (per 1,000) population by size of cities, 1966-1985  
 a - inflow, b - outflow.

w miastach liczących powyżej 20 tys. mieszkańców. W efekcie, do końca lat siedemdziesiątych stale wzrastał ubytek migracyjny w miastach małych liczących poniżej 20 tys. mieszkańców i wzrastał przyrost migracyjny w miastach dużych i największych. Przy czym każda grupa wielkości miast posiadała dodatni bilans migracyjny z miastami mniejszymi i ujemny bilans z miastami większymi, ale w ostatnim pięcioleciu miasta największe miały ujemny bilans wymiany migracyjnej z miastami 50-100 tys. - rzędu 2 tys. osób za cały okres.

W zmienionej sytuacji gospodarczej ostatnich lat nastąpiło silniejsze ograniczenie napływów niż odpływów w miastach powyżej

20 tys. mieszkańców i wyraźnie większy spadek odpływów niż napływów w miastach małych. Z jednej strony mieszkańcy miast małych rzadziej je opuszczali, z drugiej, możliwości przeniesienia się do wielkich miast były niewielkie z uwagi na narastający kryzys w spółdzielczym budownictwie mieszkaniowym. Przyrost migracyjny w miastach największych, wynoszący poprzednio 152,5 tys. osób, spadł do 48,1 tys. osób w ostatnim pięcioleciu.

Odnosząc rozmiary migracji do liczby mieszkańców poszczególnych grup wielkości miast (ryc.20) zwraca uwagę przekształcanie się układu z lat 1966-1970, w którym wraz z wielkością miasta malało natężenie napływu i odpływu, w układ ze spadkiem natężenia odpływów i wzrostem natężenia napływu wraz z wielkością miasta (z wyjątkiem miast największych). Przyjmując natężenie napływu za miarę atrakcyjności miasta można dostrzec stopniowe przesuwanie się, w miarę upływu czasu, "atrakcji" z grupy miast 10-20 tys. w latach 1966-1970 do miast 20-50 tys. i 50-100 tys. w latach siedemdziesiątych. Jednocześnie utrzymuje się nieco wyższe natężenie napływu do miast liczących 50-100 tys. mieszkańców w ostatnim okresie, przy jednoczesnym braku różnicowań natężenia napływu do miast małych i średnich.

Rozpatrując wędrówki z miast do miast pod względem racjonalności<sup>7</sup> widzimy znaczne przemiany. W pierwszym piętnastoleciu stale pogarszała się efektywność migracji z/do miast małych (do 20 tys. mieszkańców), nieznacznie malała efektywność migracji z/do miast największych i bardzo słabo wzrastała z/do miast 50-100-tysięcznych; tylko dwie ostatnie grupy miast miały dodatnią efektywność migracji. W ostatnich latach poprawiła się efektywność migracji do miast 50-100 tys. (w miastach poniżej 50 tys. mieszkańców efektywność miała charakter negatywny) i znacznie spadła racjonalność migracji do miast liczących 100 tys. i więcej mieszkańców. Na 100 migrantów do/z miast największych 53 było po stronie napływu i 47 po stronie odpływu.

---

<sup>7</sup> Współczynnik efektywności migracji (stosunek salda migracji do wielkości "obrotu" migracyjnego, tj. sumy napływu i odpływu) zwykle interpretuje się w kategoriach racjonalności wyboru miejsca docelowego, bowiem im większy dodatni bilans migracyjny w stosunku do obrotu migracyjnego, tym wyższy dodatni współczynnik efektywności. Jest to oczywiście ocena czysto formalna.

## Migracje ze wsi na wieś

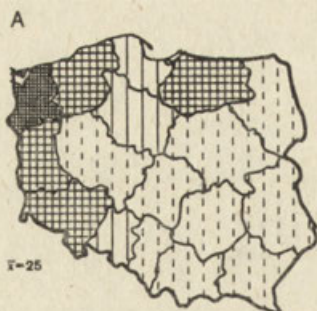
Jest to drugi kierunek migracji, obok przemieszczeń z miast na wieś, któremu nie poświęca się uwagi w badaniach. Ten brak zainteresowania wynika z faktu, że przepływy te nie rozwiązują bezpośrednio problemu niedoboru rąk do pracy w miastach, nie wpływają na wzrost liczby ludności miast, bowiem - wedle przyjętego stereotypu migracji ze wsi na wieś - ich "specyfika sprowadza się do tego, że migracja wiąże się nie z poszukiwaniem pracy, lecz przede wszystkim z ożenkiem czy zamążpójściem" (Latuch 1970, s.125) i to w najbliższym sąsiedztwie. Z tej racji, o ile stereotyp jest prawdziwy, migracje te bardziej winny interesować socjologów wsi niż urbanistów czy geografów. Niemniej niniejsza analiza pozwala ocenić czy i jakie zmiany zachodziły w rozkładach przestrzennych tego kierunku przemieszczeń oraz czy rzeczywiście są to ruchy o znacznie ograniczonej skali przestrzennej w porównaniu z innymi kierunkami migracji.

W latach 1951-1985 odnotowano 10712,6 tys. przemieszczeń ze wsi na wieś, co stanowi 30% wszystkich zmian miejsca stałego zamieszkania. Przez kilkanaście lat (1955-1972) przemieszczenia te były najbardziej liczebnym kierunkiem migracji. Początkowy wzrost rozmiarów przemieszczeń w latach 1954-1957 (por.ryc.3) nie wynikał tylko ze wzrostu liczby podstawowych jednostek administracyjnych - bo wówczas każda większa zmiana ich liczby powinna znaleźć odzwierciedlenie w rozmiarach migracji, czego nie potwierdzają obserwacje statystyczne - ale i ze zmieniającej się sytuacji politycznej i gospodarczej kraju. Gwałtowny spadek rozmiarów przemieszczeń ze wsi na wieś wystąpił na początku lat sześćdziesiątych oraz po wprowadzeniu reformy podziału administracyjnego w 1973 r. Obecnie - przy stałym spadku rozmiarów - jest to trzeci co do wielkości kierunek przemieszczeń, tylko nieco mniej liczny niż migracje z miast do miast.

W latach 1952-1955 przeciętne roczne natężenie przemieszczeń ze wsi na wieś wynosiło 25 osób na 1000 ludności wiejskiej.

Największe natężenie napływu występowało w woj. szczecińskim: napływało wówczas przeciętnie rocznie na wieś 79 osób na 1000 ludności wiejskiej tego województwa. W ciągu 4 lat napływ

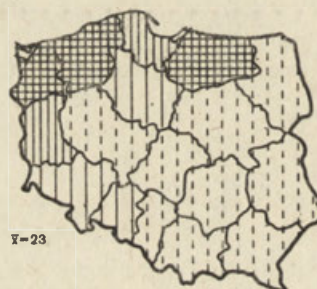
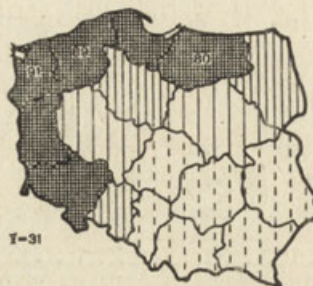




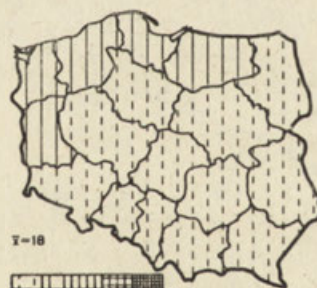
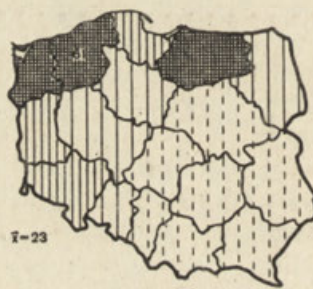
1952-1955



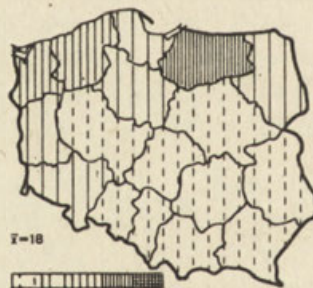
1956-1960



1961-1965



1971-1973



wyniósł prawie 81 tys. osób i był znacznie niższy niż na przykład na wieś woj. wrocławskiego (196,8 tys. osób), ale w woj. szczyecińskim mieszkało 1,7%, podczas gdy we wrocławskim 5,7% ludności wiejskiej kraju.

Wysokimi wskaźnikami napływu charakteryzowały się jeszcze 3 województwa: koszalińskie, olsztyńskie i zielonogórskie (ryc.21). Napływy ze wsi na wieś kierowały się głównie na słabo zaludnione obszary ziem zachodnich i północnych. Natężenie napływu na wieś pozostałych województw było kilkakrotnie słabsze, a najniższe dla woj. kieleckiego, gdzie przeciętny roczny napływ na wieś tego województwa wynosił 13 osób na 1000 mieszkańców wsi.

Natomiast stopień domknięcia napływu układał się odwrotnie (por.ryc.23). Najslabiej domknięte regionalnie były napływy do województw zachodnich i północnych (z wyjątkiem gdańskiego), a zdecydowanie regionalny charakter miały napływy do województw wschodnich (białostockie 79%) i środkowych.

Obserwowano wyższą intensywność odpływu ludności ze wsi na wieś w 5 województwach zachodnich i północnych, a najslabszą w województwach środkowych i południowo-zachodnich (w krakowskim przeciętnie rocznie 14 osób na 1000 mieszkańców wsi).

Najniższym stopniem domknięcia regionalnego charakteryzowały się odpływy ze wsi woj. kieleckiego, skąd 54% odpływu kierowało się do wsi innych województw, a najbardziej regionalny chara-

Ryc.21. Migracje ludności ze wsi na wieś,  
1952-1973 (przeciętne roczne)

A - napływ ze wsi ogółem na wieś danego województwa na 1000 ludności wiejskiej województwa-miejsca napływu; B - odpływ ze wsi danego województwa na wieś ogółem na 1000 ludności wiejskiej województwa-miejsca odpływu

Migration from rural to rural areas, 1952-1973 (average annual)  
A - inflow of rural population (whole country) to rural areas of given voivodship per 1,000 rural population in voivodship; B - outflow of rural population of given voivodship to rural areas (whole country) per 1,000 rural population in voivodship



które miały odpływy z województw północno-wschodnich: w białostockim 73% odpływu ze wsi pozostawało w tym samym województwie.

W następnym okresie, 1956-1960, rozmiary napływu ze wsi na wieś wyniosły 2358,5 tys. osób.

Wysoką intensywnością napływu na wieś charakteryzowały się woj. olsztyńskie, koszalińskie i szczecińskie (przeciętnie 93 osoby na 1000 mieszkańców wsi), a mniejszą województwa środkowej i południowej Polski (w krakowskim 13 osób). Natomiast stopień domknięcia regionalnego napływów zawierał się od 60-61% dla woj. wrocławskiego i zielonogórskiego do 72 i 79% dla lubelskiego i białostockiego. Zróżnicowania przestrzenne w tym zakresie ulegały stopniowemu zacieraniu i ruchy miały bardzo wyraźny charakter regionalny.

Wzrosła intensywność odpływów z województw zachodnich i północnych, a biorąc pod uwagę znaczny stopień domknięcia regionalnego odpływów z tych województw (od 61 do 69%) - podobnie zresztą jak i w pozostałych województwach (po 73% w białostockim, bydgoskim, katowickim i poznańskim) - nie wskazuje to, aby odpływy miały cechy ruchów powrotnych do pozawojewódzkich miejsc pochodzenia.

W poprzednim okresie nastąpił wzrost intensywności napływów ze wsi do wsi na terenach zachodnich i północnych, natomiast w latach 1961-1965 na tych obszarach miał miejsce znaczny ich spadek, mniej więcej o połowę. Na przykład w woj. szczecińskim i koszalińskim współczynnik napływu spadł z 92-93 osób na 1000 mieszkańców wsi do przeciętnie 61 osób, a w woj. olsztyńskim z 81 do 55 osób na 1000 mieszkańców wsi. W województwach centralnych i południowych, gdzie współczynniki napływu poprzednio były niższe, spadek był słabszy i współczynniki zmalały o około 20%.

Równoległe ze zróżnicowanym przestrzennie spadkiem intensywności napływów wystąpił wyrównany wzrost stopnia domknięcia regionalnego napływów dla wszystkich województw - z wyjątkiem katowickiego, w którym zmniejszył się z 66% w latach 1956-1960 do 62% w omawianym okresie - i w żadnym z województw nie był niższy od 62% (maksymalny w woj. białostockim - 83%).



W rozkładzie przestrzennym intensywności odpływów ze wsi na wieś występowała podobna tendencja jak w napływach. Wyższy spadek intensywności odpływów wystąpił w województwach północnych i zachodnich, które nadal charakteryzowały się wyższą intensywnością odpływów, a na pozostałych obszarach o niższym natężeniu odpływów jego spadki były słabsze.

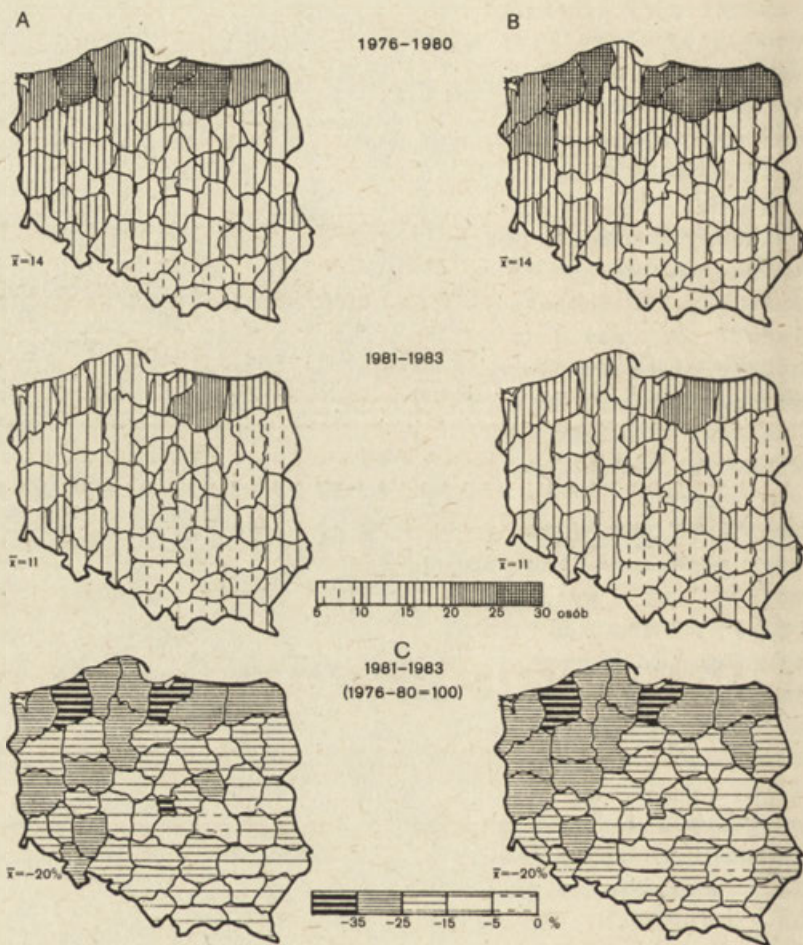
Odpływy ze wsi na wieś stały się bardziej domknięte regionalnie niż poprzednio, a wskaźnik zawierał się w tym okresie od 59% dla woj. kieleckiego i 65% dla zielonogórskiego, do 76% dla poznańskiego i 73% dla białostockiego.

W drugiej połowie lat sześćdziesiątych (okres ten nie jest ilustrowany na rycinach) były kontynuowane wcześniejsze trendy:

- silniejszy ale zróżnicowany przestrzennie spadek natężenia napływów i odpływów oraz
- znacznie słabszy ale stały wzrost stopnia domknięcia regionalnego, z tendencją do zacierania zróżnicowań między województwami zarówno w natężeniu ruchów i w większym stopniu wskaźników domknięcia regionalnego.

W latach 1971-1973 zróżnicowania przestrzenne przeciętnych rocznych współczynników napływu zachowały cechy sprzed kilku czy kilkunastu lat - wyższe natężenie napływu na północy i północnym zachodzie - ale na znacznie niższym poziomie intensywności ruchów. Największym natężeniem napływów charakteryzowało się woj. olsztyńskie (40 osób na 1000 mieszkańców wsi), a minimalnym województwa: krakowskie (10), rzeszowskie (12), katowickie i kieleckie (po 13 osób) oraz lubelskie (14) i łódzkie (16).

W stopniu domknięcia regionalnego napływu obserwuje się znacznie mniejsze zróżnicowania przestrzenne niż we wcześniejszych okresach. Napływy bowiem przybierają coraz bardziej regionalny (wewnątrzwojewódzki) charakter w województwach poprzednio przyjmujących w równej mierze napływy regionalne, jak i pozaregionalne; dotyczy to przede wszystkim województw zachodnich i północnych. W omawianym okresie względnie najslabiej zaznaczonymi napływami wewnątrzwojewódzkimi charakteryzowały się tylko woj. opolskie (stopień domknięcia 65%) i katowickie (60%).



Wyższym natężeniem odpływów ze wsi na wieś wyróżniały się 3 województwa północne (bez gdańskiego), ale przede wszystkim olsztyńskie, dla którego natężenia odpływów od połowy lat pięćdziesiątych są stale wysokie, choć ostatnio zmniejszają się do poziomu napływów.

Stopień domknięcia odpływów jest znaczny - od 68% w zielonogórskim, do 79% w poznańskim - i przestrzennie bardzo słabo zróżnicowany; współczynnik zmienności stopnia domknięcia regionalnego odpływów według województw wynosi tylko 4%.

W latach 1976-1980, obserwujemy z jednej strony ogólny spadek natężenia napływów ze wsi na wieś (ryc.22), z drugiej, ujawniają się ponownie zróżnicowania przestrzenne, po części w wyniku przejścia na nowy, bardziej szczegółowy, podział kraju na województwa. Nadal jednak wyróżniają się znacznie ponadprzeciętnym natężeniem napływów obszary województw północnych, podobnie jak w poprzednich latach.

Przeciętne domknięcie regionalne napływów wynosiło 60%, ale było zróżnicowane przestrzennie, o czym można wnosić w przybliżeniu z rozkładu dla okresu późniejszego i zmian (por.ryc.23). Znacznie częściej wysokim stopniem domknięcia regionalnego charakteryzowały się województwa leżące na terenach dawnej Polski

Ryc.22. Migracje ludności ze wsi na wieś,  
1976-1983 (przeciętne roczne) i zmiany

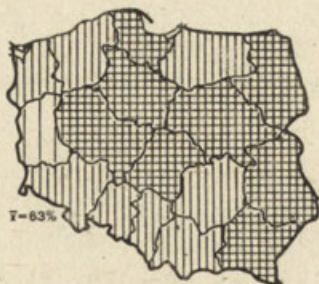
A - napływ ze wsi ogółem na wieś danego województwa na 1000 ludności wiejskiej województwa-miejsca napływu; B - odpływ ze wsi danego województwa na wieś ogółem na 1000 ludności wiejskiej województwa-miejsca odpływu; C - zmiany współczynników w %, 1981-1983 (1976-1980=100)

Migration from rural to rural areas,  
1976-1983 (average annual) and changes

A - inflow of rural population (whole country) to rural areas of given voivodship per 1,000 rural population in voivodship; B - outflow of rural population of given voivodship to rural areas (whole country) per 1,000 rural population in voivodship; C - changes in percentages, 1981-1983 (1976-1980=100)

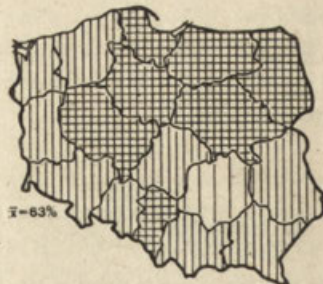


A



1952-1955

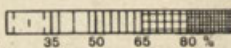
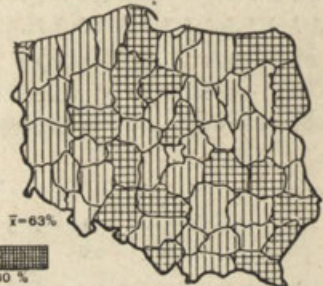
B



1971-1973

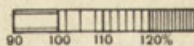
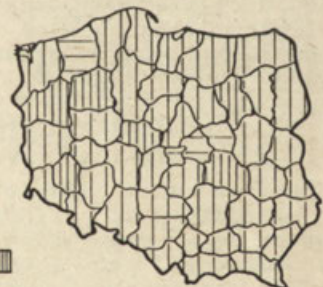
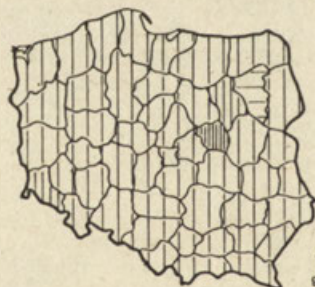


1981-1983



C 1981-1983

(1976-80=100)



niż na pozostałych obszarach. Najslabiej związane z własnym województwem były napływy w 7 województwach, a mianowicie: łódzkim (stopień domknięcia wynosił 21%), warszawskim (23%), katowickim (37%), legnickim (45%), wałbrzyskim (46%) oraz ostrołęckim i krakowskim (po 49%).

Niski stopień domknięcia napływów ze wsi na wieś wynika głównie z charakteru tych 5 województw, których główne miasta są centrami aglomeracji bądź ośrodkami silnie uprzemysławianymi (legnickie). Stąd ponadregionalny charakter napływu na wieś, w pobliże tych atrakcyjnych ośrodków, ze wsi innych województw. Nie wyjaśnia to ponadregionalnych napływów na wieś woj. wałbrzyskiego i ostrołęckiego.

Więszym natężeniem odpływu wyróżnia się również pasmo województw północnych, a ogólnie można powiedzieć, że natężenie odpływów spada w miarę przesuwania się ku południowo-wschodniej części kraju, gdzie jest najmniejsze.

Najniższym stopniem domknięcia regionalnego odpływów ze wsi na wieś charakteryzowało się 7 województw: łódzkie (35%), wałbrzyskie (42%), warszawskie (43%), ostrołęckie (44%), legnickie (47%) oraz jeleniogórskie i łomżyńskie (po 49%).

Dla pięciu województw (łódzkie, warszawskie, katowickie, krakowskie i legnickie) stopień domknięcia odpływu jest wyższy niż napływu. Można pośrednio wnioskować, że obszary wiejskie tych województw silnie przyciągają ludność wiejską z innych województw (szczególnie sąsiednich), która po ich osiągnięciu przenosi się raczej wewnątrz województwa niż je opuszcza na rzecz wsi innych województw.

---

Ryc.23. Przeciętny roczny wskaźnik domknięcia regionalnego napływu ze wsi na wieś (A), odpływu ze wsi na wieś (B) i jego zmiany (C) w %, 1981-1983 (1976-1980=100)  
Average annual index of regional (voivodship) inflow closure from rural to rural areas (A) and index of regional outflow closure from rural to rural areas (B) and changes in percentages (C), 1981-1983 (1976-1980=100)



Natomiast w trzech województwach (wałbrzyskie, ostrołęckie, łomżyńskie) stopień domknięcia odpływu był niższy niż napływu, to znaczy, że odpływy miały w większym stopniu ponadregionalny charakter niż napływy. Wskazywałoby to, że województwa te są relatywnie bardziej atrakcyjne dla przybyszów ze wsi innych województw niż dla stałych mieszkańców, którzy odpływają do wsi innych województw.

Oczywiście są to wnioski wysuwane bez udokumentowanej analizy, uwzględniającej następstwo czasowe napływu i odpływu czy udział w nich tych samych osób.

W latach 1981-1983 natężenie napływu ze wsi na wieś jest niższe niż poprzednio i nadal zaznacza się, choć już bardzo słabo (z wyjątkiem woj. olsztyńskiego), wyższe nasilenie ruchów w województwach północnych. Największe spadki natężenia napływu, w stosunku do okresu 1976-1980, nastąpiły na zachodzie i północy kraju, a więc na obszarach z poprzednio najwyższymi współczynnikami natężenia napływu (por. ryc.19).

Napływy przybrały nieco bardziej regionalny charakter w większości województw - w porównaniu z poprzednimi latami - z wyjątkiem województw: warszawskiego (stopień domknięcia 29%), katowickiego (38%), legnickiego (50%), łódzkiego (22%) i wałbrzyskiego (50%). Wzrost stopnia domknięcia był niewielki i we wszystkich województwach równomierny z wyjątkiem warszawskiego i nieznacznego spadku wskaźnika w woj. łomżyńskim. W efekcie zdecydowana przewaga napływów regionalnych występuje na obszarach ziem dawnych, charakteryzujących się zarazem - szczególnie w południowo-wschodniej Polsce - niskimi natężeniami napływu. Brak jest jednak prostej zależności statystycznej między rozkładami przestrzennymi obu wskaźników ( $r=-0,03$ ). Szczególnie wysoki stopień domknięcia regionalnego (ponad 70%) mają napływy do 6 województw: białostockiego, gdańskiego, przemyskiego, radomskiego, suwalskiego i zamojskiego.

Zmalało również natężenie odpływów ze wsi na wieś. Wysoki spadek intensywności odpływów wystąpił w południowo-zachodniej, zachodniej i północnej części Polski, natomiast w województwach centralnych, południowych i południowo-wschodnich był niewielki. Pasma województw północnych nadal wyróżnia się ponadprzeciętnymi



współczynnikami odpływu, tak jak obszary południowo-wschodnie poniżej przeciętnymi.

Rozkład przestrzenny stopnia domknięcia regionalnego odpływów nie wskazuje na istnienie wyraźnych zróżnicowań makroregionalnych. Nadal, podobnie jak w drugiej połowie lat siedemdziesiątych, odpływy ze wsi kilku województw mają bardziej charakter ponadregionalny niż regionalny. Dotyczy to województw: łódzkiego (stopień domknięcia odpływu wynosi 32%), warszawskiego (43%), wałbrzyskiego (44%) i łomżyńskiego (49%).

Jeśli chodzi o przemiany charakteru odpływów to, w stosunku do poprzedniego okresu, w 45 województwach odpływy przybrały jeszcze bardziej regionalny charakter, a jedynie w 4 zaledwie dostrzegalnie wzrósł udział odpływów ponadregionalnych. Odnosi się to do woj. łódzkiego (stopień domknięcia zmalał z 35 do 32%), koszalińskiego (z 61 do 60%), skierniewickiego (z 60 do 59%) i warszawskiego (z 42,9 do 42,7%).

Należy stwierdzić, że migracje ze wsi do miast w przekroju ogólnokrajowym mają bardziej regionalny charakter niż inne kierunki migracji na pobyt stały. Mimo to nie należy ich utożsamiać z wewnątrzwojewódzkimi ruchami wynikającymi z poszukiwania partnera do małżeństwa czy zawierania związków małżeńskich, bowiem w zdecydowanej większości występują województwa z przewagą ruchów międzywojewódzkich nad wewnątrzwojewódzkimi.

Trzymając się powyższej supozycji należałoby udokumentować, że na obszarach z przewagą odpływów ponadregionalnych występuje brak równowagi płci, a partnerów do małżeństwa znajduje się poza granicami własnego województwa, na przykład w województwach sąsiednich. I odwrotnie, na obszarach z przewagą napływów ponadregionalnych należałoby oczekiwać istnienia nadwyżki kobiet nad mężczyznami, co z góry można odrzucić, bowiem na obszarach wiejskich cząstkowe współczynniki feminizacji według grup wieku (od 15 do 44 lat) w najlepszym przypadku zaledwie zbliżają się do 1000 kobiet na 1000 mężczyzn, na ogół oscylują od 720 do 950 kobiet.

Przeprowadzona analiza korelacji stopnia domknięcia odpływów ze wsi dla lat 1981-1983 według województw ze współczynnikami fe-

minizacji ludności wiejskiej (stan w 1985 r.) w wieku 20-24 lat wykazuje istnienie słabego związku statystycznego ( $r = -0,252$ ).

Właściwie jedynie w woj. łódzkiej ponadregionalny charakter odplywów ze wsi koresponduje z niepomyślną sytuacją demograficzną wsi: stopień domknięcia regionalnego odplywu w latach 1981-1983 wynosił 49%, a współczynnik feminizacji ludności wiejskiej w wieku 20-24 lat - 666 kobiet na 1000 mężczyzn. Z drugiej jednak strony mamy przypadek woj. łódzkiego, gdzie również przewały odplywy ponadregionalne (stopień domknięcia wynosił 32%), a przeciż sytuacja demograficzna na wsi była wyjątkowo korzystna, bowiem cząstkowy współczynnik feminizacji ludności wiejskiej w wieku 20-24 lat wynosił 969 kobiet na 1000 mężczyzn.

Potocznie ruchy ze wsi na wieś traktujemy jako przemieszczanie się wiejskiej ludności rolniczej do takich samych zajęć na innych obszarach wiejskich. O złożoności tej jakby prostej struktury migracji można sądzić na podstawie wyników badania przyczyn migracji wewnętrznych w 1974 r. (Przyczyny...1976). Ankietowana ludność migrująca ze wsi na wieś (5551 osób wewnątrz- i 3961 osób migrujących między województwami) najczęściej podawała przyczyny, które zacytowano poniżej w procentach, osobno dla migrujących wewnątrz i między województwami (w nawiasie):

- sprawy mieszkaniowe	26,1	(20,7)
- zawarcie małżeństwa lub przeniesienie się do współmałżonka	18,7	(12,5)
- zmiana miejsca pracy zawodowej	18,2	(23,9)
- podjęcie pierwszej w życiu pracy zawodowej	5,9	( 8,1)
- objęcie lub zmiana gospodarstwa rolnego	9,9	(11,3).

Wymienione przyczyny (obejmujące około 75% ankietowanej liczby migracji ze wsi na wieś) wskazują, że najważniejszą przyczyną migracji są potrzeby mieszkaniowe, następnie praca zawodowa poza gospodarstwem rolnym i dopiero na trzecim miejscu związku małżeńskie i przenoszenie się do współmałżonka. Migracje ze wsi na wieś obejmują zarówno ruchy związane z zatrudnieniem w rolnictwie (własna gospodarka lub rolnictwo uspołecznione), jak i z pracą poza rolnictwem, gdy atrakcyjną pracę znajduje się w mieście, ale miejscem zamieszkania staje się wieś w pobliżu miejsca pracy.



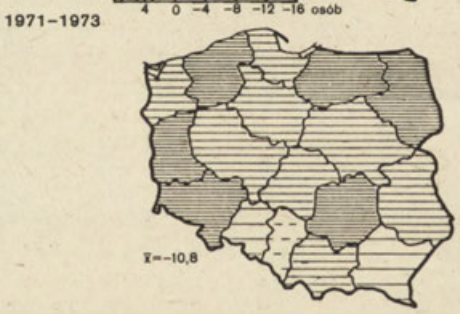
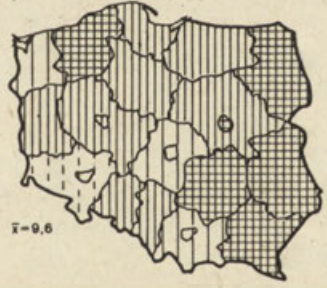
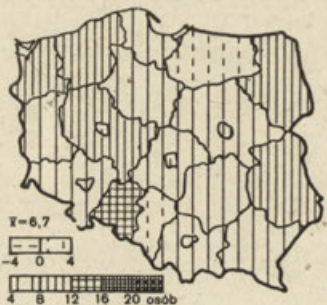
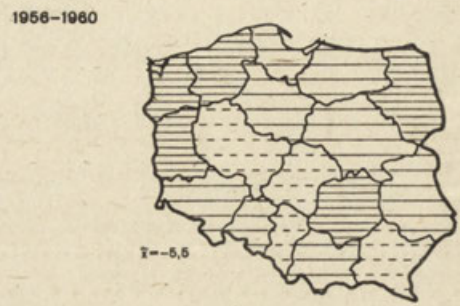
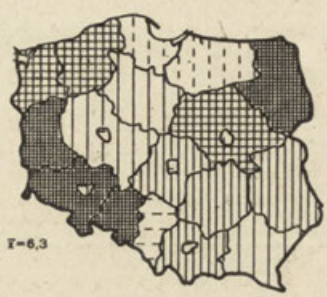
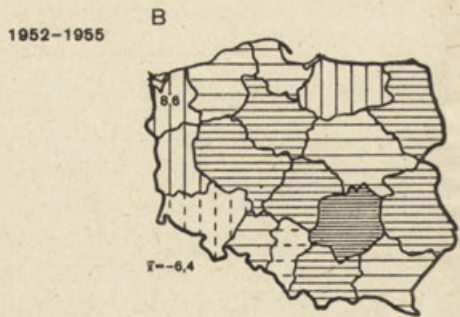
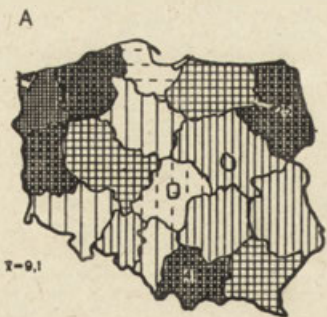
## Saldo migracji w miastach i na wsi

W okresie czterdziestolecia 1946-1985 w wyniku migracji wieś utraciła 5915,9 tys. osób. Największy ubytek wystąpił w drugiej połowie lat siedemdziesiątych i wyniósł wówczas 1067 tys. osób, czyli 18% całego salda, oraz w pierwszym powojennym okresie (1946-1950), na który przypada 17% całego ubytku migracyjnego wsi. Najmniejsze straty migracyjne ponosiła wieś w latach 1956-1960 (7% salda) i 1961-1965 (8,5% salda). Intensywny ubytek migracyjny na wsi rozpoczął się na początku lat siedemdziesiątych i w tym dziesięcioleciu wieś utraciła tyle ludności co w poprzednich 19 latach. W ostatnim okresie (1981-1985) ubytek migracyjny na wsi z roku na rok maleje (począwszy od 1979 r.) w wyniku corocznego spadku rozmiarów odpływu ludności ze wsi do miast.

W latach 1952-1955 wysokie dodatnie współczynniki salda migracji w miastach (ryc.24) występowały w 4 województwach: krakowskim, białostockim, koszalińskim i zielonogórskim. Bardzo wysokie natężenie salda w woj. krakowskim (41 osób na 1000 mieszkańców miast) wynikało z wysokiego przyrostu migracyjnego w Krakowie (budowa Nowej Huty), który nie miał wówczas statusu miasta wydzielonego na prawach województwa, podobnie jak i Wrocław. Wysokie natężenie salda w miastach pozostałych trzech województw (23-25 osób na 1000 ludności) wynikało głównie z możliwości osiedlenia się w miastach, których liczba ludności w 1950 r. była znacznie niższa niż w 1939 r. Ujemne saldo migracji miały miasta woj. gdańskiego (ubywało 2,5 osoby na 1000 ludności), a m.Łódź miało właściwie zerowy bilans migracyjny, bowiem przeciętny roczny ubytek migracyjny wynosił 1 osobę na 100 tys. ludności. Najsłabsze natężenie dodatniego salda miały miasta woj. łódzkiego (1 osoba na 1000 ludności) oraz wrocławskiego i bydgoskiego (po 5 osób).

Lata pięćdziesiąte są jedynym okresem występowania dodatniego salda migracji na wsi według województw. Przyrost migracyjny na wsi występował w 4 województwach: szczecińskim (86 osób na 10 tys. ludności wsi), olsztyńskim (53), zielonogórskim (46), i wrocławskim (8). Wskazuje to na trwający do 1955 r. proces zasiedlania obszarów wiejskich. Najwyższy poziom ubytku migracyjnego na wsi występował w woj. kieleckim, skąd ubywało ze





wsi przeciętnie rocznie 13 osób na 1000 mieszkańców wsi. Wysokim poziomem ubytku charakteryzowały się również obszary wiejskie 6 województw: białostockiego (11 osób na 1000 ludności), bydgoskiego (10 osób), łódzkiego, lubelskiego i poznańskiego (po 9 osób) oraz krakowskiego (nieco ponad 8 osób).

W latach 1956-1960 natężenie przyrostu migracyjnego w miastach jest niższe niż poprzednio, a wysokie wskaźniki przyrostu miały miasta 4 województw: wrocławskiego i opolskiego (po 20 osób na 1000 ludności), białostockie (18) i zielonogórskie (17). Natomiast najslabszy przyrost miały miasta woj. olsztyńskiego (1 osoba na 1000 ludności) i gdańskiego (2). Spośród 5 miast wydzielonych w 3 występował ubytek migracyjny: w Krakowie rzędu 5 osób, a w Łodzi i Poznaniu po prawie 4 osoby na 1000 ludności; świadczy to o rygorystycznie przestrzeganych ograniczeniach administracyjnych wzrostu tych miast. W Warszawie przeciętny roczny przyrost migracyjny wynosił wówczas 3 osoby na 1000 mieszkańców, a we Wrocławiu 5 osób. Niewielki ubytek migracyjny występował w miastach woj. katowickiego (3 osoby na 10 tys. mieszkańców).

We wszystkich obszarach wiejskich kraju występował ubytek migracyjny, przy czym bardzo słaby w woj. katowickim (6 osób na 10 tys. mieszkańców wsi) i słaby w województwach: łódzkim (23), poznańskim (25) i rzeszowskim (30). Obszarami z ubytkiem migracyjnym na wsi stały się województwa poprzednio posiadające przyrost migracyjny: zielonogórskie (z ubytkiem 11 osób na 1000 mieszkańców), szczecińskie (10) i olsztyńskie (8). Natomiast bardzo zmalały straty migracyjne na wsi woj. bydgoskiego (ubywały przeciętnie rocznie 4 osoby na 1000 ludności), poznańskiego i łódzkiego (po 2 osoby). Województwo kieleckie nadal miało wysoki poziom strat migracyjnych na wsi (10 osób).

W okresie 1961-1965 natężenie przyrostu migracyjnego w miastach utrzymało się na poziomie poprzednich lat, a jednocześnie następowało wyrównywanie różnicowań przestrzennych między innymi

---

Ryc.24. Saldo migracji w miastach (A) i na wsi (B),  
1952-1973 (przeciętne roczne na 1000 ludności)  
Net migration in urban (A) and rural (B) areas,  
1952-1973 (average annual per 1,000 population)



dlatego, że nie było już województw z ubytkiem migracyjnym w miastach. Wysoki przyrost wystąpił w miastach województw: opolskiego (przeciętny roczny przyrost migracyjny wynosił prawie 12 osób na 1000 mieszkańców), szczecińskiego (prawie 12), lubelskiego (11), koszalińskiego i białostockiego (po 10 osób). Najniższe natężenie przyrostu migracyjnego miały miasta województw: olsztyńskiego (3 osoby na 1000 ludności), katowickiego (prawie 4) oraz m.Poznań i m.Łódź (poniżej 3 osób).

Na obszarach wiejskich poziom ubytku migracyjnego był nieco wyższy niż poprzednio. Nadal bardziej emigracyjny charakter miały obszary wiejskie 4 województw: koszalińskiego i kieleckiego (ubytek po 11 osób na 1000 mieszkańców) oraz białostockiego i szczecińskiego (po 8 osób). Najniższe straty migracyjne ponosiła wieś woj. opolskiego i rzeszowskiego (po 3 osoby) oraz katowickiego (1 osoba).

W drugiej połowie lat sześćdziesiątych nastąpił wzrost poziomu przyrostu migracyjnego w miastach i ubytku migracyjnego na wsi, przy jednoczesnym wyrównywaniu się różnicowań przestrzennych.

Lata 1971-1973 otwierają okres intensywnego przyrostu migracyjnego w miastach i ubytku na wsi, choć początek tego okresu zaczął się już pod koniec lat sześćdziesiątych.

Wysokim poziomem przyrostu migracyjnego w miastach charakteryzowały się 4 województwa wschodnie: rzeszowskie (15 osób na 1000 mieszkańców miast), białostockie, kieleckie, lubelskie (po 13 osób) i koszalińskie (12), a najniższe przyrosty migracyjne miały miasta w woj. wrocławskim (prawie 4 osoby), krakowskim, łódzkim i szczecińskim (po prawie 8 osób). Z miast wydzielonych największy przyrost migracyjny miała Warszawa (14 osób), Kraków (12) i Poznań (10), natomiast w Łodzi i Wrocławiu przeciętny roczny przyrost migracyjny wynosił 6-7 osób na 1000 mieszkańców.

Wzrost ubytku migracyjnego na wsi był bardziej spektakularny. Ubytek migracyjny powyżej 10 osób na 1000 ludności występował na wsi w 12 województwach, podczas gdy w latach 1961-1965 tak wysoki ubytek występował tylko w 2 województwach. Największe

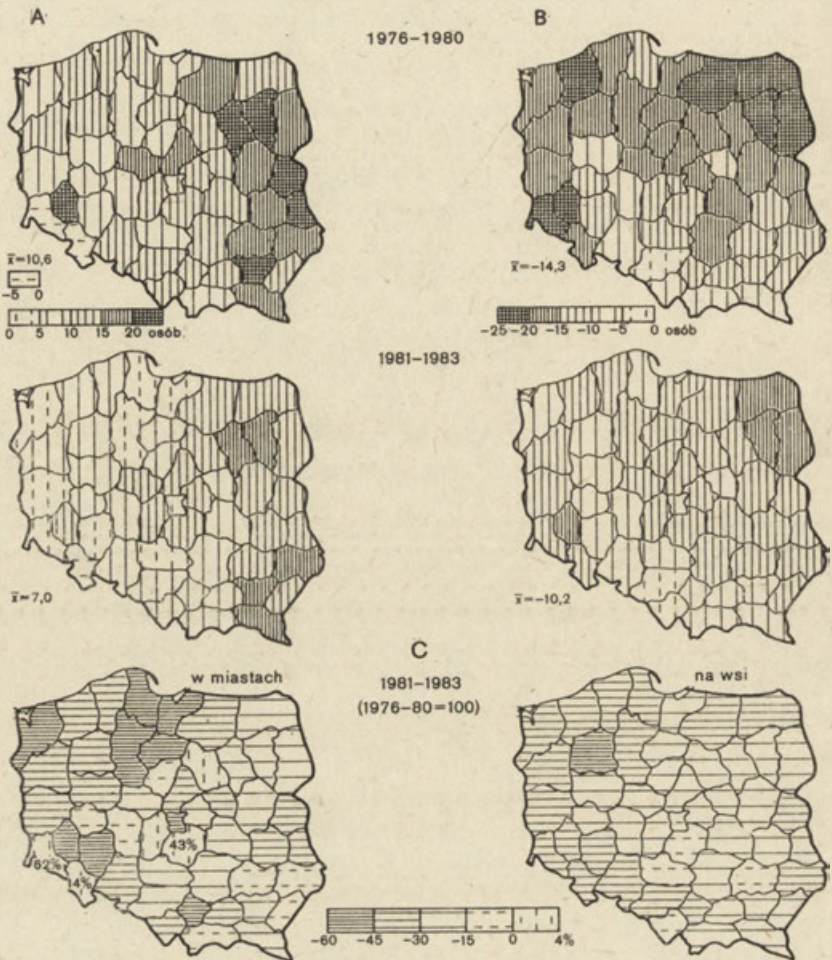


straty migracyjne ponosiły obszary wiejskie woj. białostockiego, skąd przeciętnie rocznie ubywało 16 osób na 1000 mieszkańców, oraz woj. wrocławskiego i zielonogórskiego (po 15 osób). W koszalińskim, olsztyńskim i kieleckim przeciętne roczne straty migracyjne wynosiły po 14 osób na 1000 mieszkańców. Stosunkowo niewielkie straty notowano tylko na wsi woj. katowickiego (3 osoby) i nieco wyższe w woj. opolskim i rzeszowskim (po 7 osób). O ile w drugiej połowie lat pięćdziesiątych i w następnej dekadzie obszarami o znacznym ubytku migracyjnym na wsi były województwa północno-zachodnie oraz kieleckie i białostockie to w latach 1971-1973 wzmożonym procesem emigracyjnym objęte zostały wszystkie obszary wiejskie kraju.

Rozkład przestrzenny sald migracji w latach 1976-1980 jest podobny do rozkładu w poprzednim dwuleciu, którego jednak nie omówiono z uwagi na tworzenie się wówczas układów migracyjnych wynikających z wprowadzenia nowego podziału administracyjnego.

W drugiej połowie lat siedemdziesiątych przeciętny roczny przyrost migracyjny w miastach ogółem wynosił 11 osób na 1000 ludności miast (ryc. 25). Utworzenie nowych stolic wojewódzkich spowodowało, iż stały się one atrakcyjnymi miejscami napływu szczególnie we wschodniej części kraju, gdzie miasta te były niewielkie w stosunku do uzyskanej funkcji. Stąd wysoki, przekraczający 15 osób na 1000 mieszkańców, przyrost migracyjny w miastach 12 województw wschodnich, w tym w 5 województwach (białkopodlaskie, chełmskie, łódzkie, ostrołęckie, rzeszowskie) wahający się w granicach 21-23 osób. Jednak największy przyrost migracyjny w tym okresie miały miasta woj. legnickiego (29 osób na 1000 ludności), natomiast w sąsiadujących z nim dwu województwach miasta miały ujemny bilans migracyjny: w wałbrzyskim 32 osoby, a w jeleniogórskim 2 osoby na 10 tys. mieszkańców.

Na wsi wysokie straty migracyjne występowały w województwach Polski zachodniej (w legnickim 24, a jeleniogórskim 21 osób na 1000 ludności) i północnej (w suwalskim 23, olsztyńskim 22, a łódzkie, koszalińskim i białostockim po 20 osób). W 18 województwach ubytek migracyjny na wsi nie przekraczał przeciętnej ogólnokrajowej (14 osób). Najniższe straty migracyjne miała jak zwykle wieś woj. katowickiego, skąd ubywały przeciętnie rocznie 3



Ryc.25. Saldo migracji w miastach (A) i na wsi (B), 1976-1983 (przeciętne roczne na 1000 ludności) oraz zmiany (C) w %, 1981-1983 (1976-1980=100)  
Net migration in urban (A) and rural (B) areas, 1976-1983 (average annual per 1,000 population) and changes in percentages (C), 1981-1983 (1976-1980=100)



osoby na 1000 mieszkańców wsi, a w pozostałych 7 województwach ubytek ten wynosił po 9 osób.

W ostatnim okresie, 1981-1983, w wyniku kryzysu społeczno-gospodarczego i spadku inwestycji, zwykle przyciągających ludność ze wsi do miast, zmalały zarówno przyrosty migracyjne w miastach jak i poziom ubytku migracyjnego na wsi.

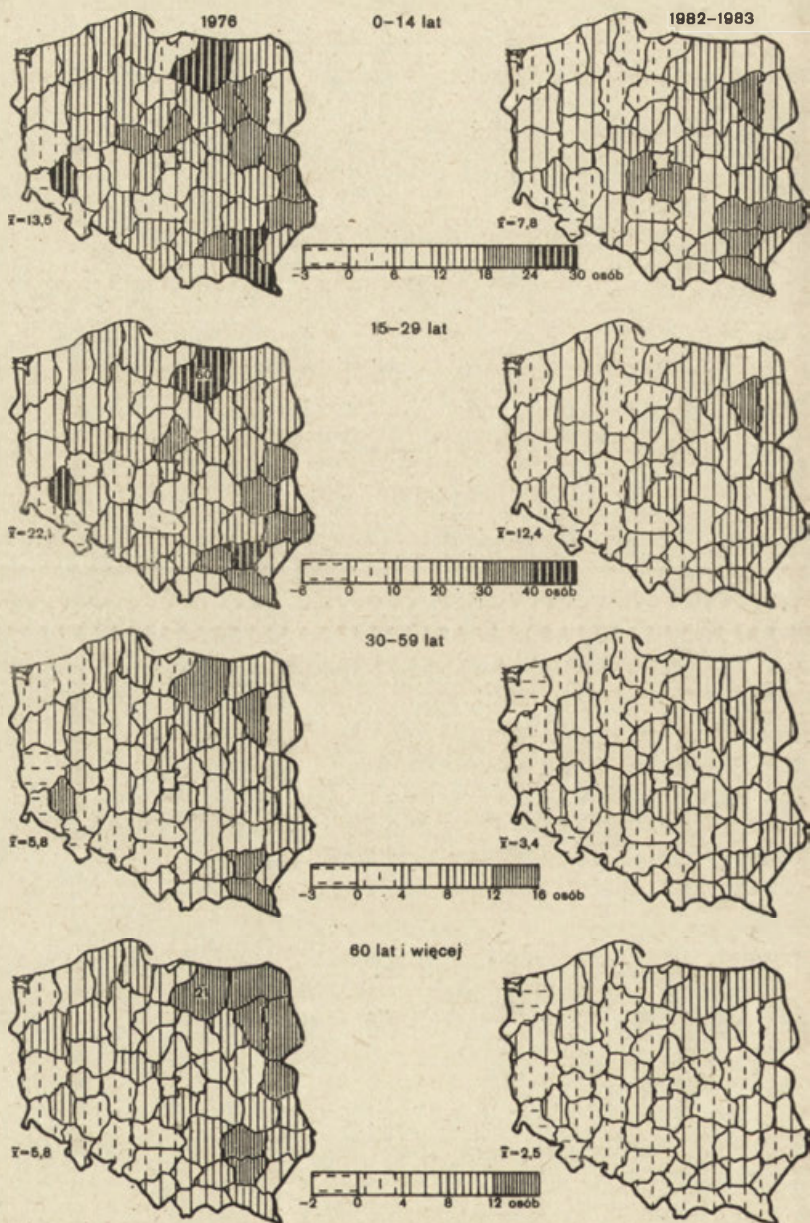
Silnemu ograniczeniu, co najmniej o połowę, uległy przyrosty migracyjne w miastach 6 województw, a mianowicie w: szczecińskim (z 6<sup>o</sup>/100 do 1<sup>o</sup>/100), gdańskim (z 11<sup>o</sup>/100 do 4<sup>o</sup>/100), łódzkim (z 7<sup>o</sup>/100 do 3<sup>o</sup>/100), legnickim (z 29<sup>o</sup>/100 do 13<sup>o</sup>/100), wrocławskim (z 6<sup>o</sup>/100 do 3<sup>o</sup>/100) i toruńskim (z 11<sup>o</sup>/100 do 5<sup>o</sup>/100). Większe spadki przyrostu migracyjnego wystąpiły w miastach województw silniej zurbanizowanych, z koncentracją ludności miejskiej w aglomeracjach, niż w miastach województw wschodnich. Obserwację tę potwierdza istnienie związku między poziomem spadku przyrostu migracyjnego i udziałem ludności miejskiej (współczynnik korelacji  $r=+0,63$ ). Przesadnie można więc powiedzieć, że im wyższy jest stopień urbanizacji tym większy spadek przyrostu migracyjnego w miastach; kryzys w większym stopniu ograniczył więc poziom wzrostu migracyjnego miast na obszarach o wyższym stopniu urbanizacji.

W miastach 5 województw wystąpił nieznaczny wzrost przyrostu migracyjnego, szczególnie w woj. piotrkowskim (z 10<sup>o</sup>/100 do 15<sup>o</sup>/100) i jeleniogórskim, w którym przyrost migracyjny wynosił 1 osobę na 1000 mieszkańców a poprzednio ubywały 2 osoby na 10 tys. mieszkańców.

Wysoki przyrost migracyjny miały miasta województw wschodnich: łomżyńskiego (przeciętnie rocznie 18<sup>o</sup>/100), zamojskiego i rzeszowskiego (po 17<sup>o</sup>/100) oraz ostrołęckiego (16<sup>o</sup>/100). Jedynie miasta woj. wałbrzyskiego miały ubytek migracyjny rzędu 37 osób na 10 tys. mieszkańców.

W tym samym okresie zmniejszyły się straty migracyjne na wsi, i to w większym stopniu w województwach zachodnich i północnych niż na obszarach centralnych i wschodnich. Nadal jednak wysoki poziom strat migracyjnych występował na wsi województw





północno-wschodnich (łomżyńskie, suwalskie, białostockie), skąd przeciętnie rocznie ubywało 15-16 osób na 1000 mieszkańców (por. ryc. 22), ale i na pozostałych obszarach wschodnich i środkowych straty były wyższe niż na południu czy w Wielkopolsce. Natomiast najniższy ubytek migracyjny występował na wsi woj. katowickiego (2‰).

Wyjaśnienia różnicowań przestrzennych salda migracji w miastach i na wsi w latach 1976-1980 i 1981-1983 autor poszukiwał w równoległych czasowo rozkładach (według województw) nakładów inwestycyjnych w tysiącach złotych w: - przemyśle (na 1 mieszkańca), - oświacie, wychowaniu, ochronie zdrowia i opiece społecznej (na 1 mieszkańca), - rolnictwie indywidualnym (na 1 ha użytków rolnych) oraz rozkładzie wartości brutto środków trwałych w tys. zł. w przemyśle (na 1 mieszkańca) i rolnictwie indywidualnym (na 1 ha użytków rolnych). Nie stwierdzono jednak występowania zależności statystycznych, wskazujących na istnienie prostych związków między wziętymi pod uwagę czynnikami rozwoju gospodarczego a współczynnikami salda migracji w miastach i na wsi.

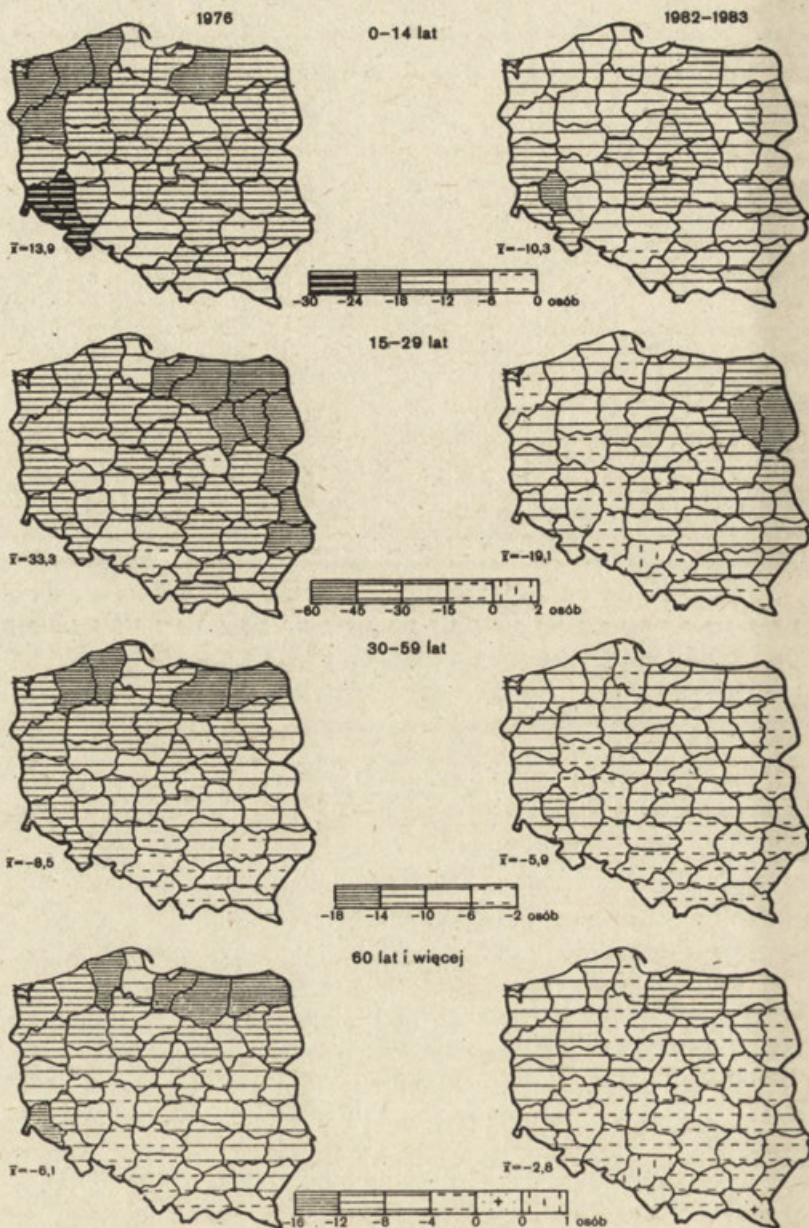
Przedstawione wyżej różnicowania współczynników salda migracji w miastach, a przede wszystkim na wsi, byłyby niepełne gdyby pominąć rozkłady salda migracji według wieku ludności. Na podstawie publikowanych materiałów statystycznych można prześledzić różnice między rozkładami salda według grup wieku ludności na początku drugiej połowy lat siedemdziesiątych (w 1976 r.) i w pierwszej połowie lat osiemdziesiątych (1982-1983). Rozkłady te prezentują ryciny 26 i 27.

W 1976 r. obszarem o najkorzystniejszej strukturze przyrostu migracyjnego w miastach była wschodnia i północno-środkowa część kraju. Najwyższe cząstkowe współczynniki salda migracji w miastach w grupie wieku 15-29 lat miały 3 województwa: rzeszowskie (66 osób na 1000 mieszkańców), olsztyńskie (60) i legnickie (46). Miasta północno- i środkowo-wschodniej części kraju miały większy niż miasta innych województw poziom przyrostu migracyjnego ludzi

---

Ryc. 26. Saldo migracji w miastach na 1000 ludności według grup wieku, 1976 i 1982-1983 (przeciętne roczne)  
 Net migration in urban areas per 1,000 population  
 by age group, 1976 and 1982-1983 (average annual)







dojrzałych i w starszym wieku, ale był on znacznie niższy niż przyrosty migracyjne ludzi młodych. Ubytek migracyjny ludzi młodych następował w miastach woj. wałbrzyskiego (15-29 lat) i jeleniogórskiego (0-14 lat), a ludności dorosłej z obu wymienionych województw i z zielonogórskiego.

Po upływie 6 lat korzystna struktura wieku przyrostu migracyjnego w miastach utrzymała się, choć już nie na tak wysokim poziomie, w województwach wschodnich, szczególnie 4 południowo-wschodnich. Natomiast bardzo silnie na całym obszarze zmniejszyły się przyrosty migracyjne w miastach ludności w starszym wieku. W miastach woj. wałbrzyskiego ludność ubywała w każdej z grup wieku, w szczecińskim - ludność dorosła i w starszym wieku, a w miastach woj. jeleniogórskiego tylko ludność w wieku 60 lat i więcej. W sumie niekorzystna sytuacja migracyjna w miastach występowała w woj. wałbrzyskim, skąd ubywało (na 1000 osób w danej grupie wieku) 3 dzieci, 6 osób młodych, 2 osoby w wieku 30-59 lat i 1 osoba w wieku 60 lat i więcej.

W obrazie salda migracji na wsi według grup wieku w 1976 r. uderza: - wysoki ubytek migracyjny dzieci z trzech województw południowo-wschodniej części kraju i Pomorza Zachodniego oraz niskie straty w licznych województwach południowych; - niezwykle wysokie straty migracyjne ludności młodej w północno- i środkowo-wschodnich województwach (ze wsi woj. łomżyńskiego ubywało wówczas 66 osób w wieku 15-29 lat na 1000 ludności); - wyższe niż na innych obszarach straty migracyjne ludności dorosłej i w starszym wieku z pasma województw północnych i zachodnich.

Zmieniona sytuacja gospodarcza początku lat osiemdziesiątych spowodowała zmniejszenie strat migracyjnych wsi w każdej z grup wieku ludności. Bardzo wyraźnie zmniejszyły się ubytki migracyjne ludności najmłodszej w województwach północnych, ale najbardziej straty migracyjne młodzieży wiejskiej w zachodniej części kraju i ludzi w starszym wieku w województwach środkowych i wschodnich. Nadal jednak wieś traciła przede wszystkim ludność w wieku 15-29

---

Ryc.27. Saldo migracji na wsi na 1000 ludności według grup wieku, 1976 i 1982-1983 (przeciętne roczne)  
 Net migration in rural areas per 1,000 population by age group, 1976 and 1982-1983 (average annual)

lat i nawet kryzys gospodarczy nie ograniczył zbytnio wysokich ubytków migracyjnych młodzieży ze wsi 5 województw północno-wschodnich; ze wsi woj. białostockiego i łomżyńskiego ubywało prawie po 5 osób w wieku 15-29 lat na 1000 ludności. Minimalne straty migracyjne w tej grupie wieku ponosiła wieś woj. warszawskiego, skąd ubywało przeciętnie rocznie po 5 osób na 1000 ludności. Pomimo spadku ubytku migracyjnego ludności w starszym wieku (60 lat i więcej) wyższe straty migracyjne nadal występują w województwach zachodnich i północnych, szczególnie w elbląskim i olsztyńskim. Z uwagi na wiek ludności opuszczającej obszary wiejskie tych województw można przypuszczać, że w znacznej części są to osoby, które zasiedlały te obszary po wojnie. Natomiast tylko w woj. katowickim występowały przyrosty migracyjne na wsi: w grupie wieku 15-29 lat (14 osób na 10 tys. mieszkańców wsi) oraz 60 lat i więcej (4 osoby na 100 tys. mieszkańców wsi).

Oceniając sytuację demograficzną miast w latach 1982-1983 z punktu widzenia salda migracji, to była ona bardziej korzystna we wschodniej niż zachodniej części kraju, a straty migracyjne według grup wieku ludności ponoszą jedynie miasta województw: wałbrzyskiego (w każdej grupie wieku), szczecińskiego (w grupie 30 lat i więcej) i jeleniogórskiego (w grupie 60 lat i więcej). Natomiast wieś ponosiła straty migracyjne w każdej grupie wieku ludności, ale przede wszystkim w grupie wieku 15-29 lat i 30-59 lat; najbardziej drastyczna sytuacja występowała w woj. białostockim, łomżyńskim i suwalskim.

#### Podsumowanie

Na zakończenie przeglądu migracji stałych ludności według podstawowych kierunków i województw w latach 1952-1983 i dokonanych przemian przestrzennych, otrzymany obraz można uzupełnić bardziej generalnymi tendencjami zmian.

W ciągu minionych lat następował stały spadek bezwzględnych i względnych wielkości migracji według podstawowych kierunków. Wielkości ogólnych współczynników napływu i odpływu migracyjnego w analizowanym okresie (tab.6) wskazują generalnie na zmniejsza-

nie się ruchliwości ludności, mierzonej liczbą migracji względem liczby ludności miejsc napływu i odpływu. Do właściwej oceny ruchliwości ludności (migracji stałych) należy brać pod uwagę współczynniki odpływu, bo tylko one mają charakter jednorodny. Należy osobno rozważać ruchliwość ludności miejskiej (odpływy ludności z miast do miast i na wieś) i ludności wiejskiej (odpływy ludności wiejskiej na wieś i do miast), odnosząc ją do liczby ludności właściwego miejsca pochodzenia ruchu. Sumując odpowiednie współczynniki odpływu z tabeli 6 otrzymujemy następujące przeciętne roczne wskaźniki ruchliwości ludności (na 1000 mieszkańców):

Lata	miejskiej	wiejskiej
1952-1955	59,5	48,5
1956-1960	41,3	51,5
1961-1965	25,7	39,5
1966-1970	18,5	35,5
1971-1975	17,0	35,6
1976-1980	19,2	36,7
1981-1985	14,8	27,4

Ludność miast była bardziej ruchliwa niż ludność wiejska tylko na początku lat pięćdziesiątych. W następnym 15-leciu występował silny spadek ruchliwości ludności miejskiej, niewielki jej wzrost w drugiej połowie lat siedemdziesiątych i ponowny znaczny spadek na początku obecnej dekady do poziomu 15‰. Ruchliwość ludności wiejskiej również ma tendencję spadkową, ale w ostatnim trzydziestoleciu ludność wiejska była zawsze bardziej ruchliwa niż miejska. Ruchliwość ludności wiejskiej nieznacznie wzrosła w drugiej połowie lat pięćdziesiątych i poważnie spadła w następnym okresie. W latach siedemdziesiątych obserwujemy słaby wzrost ruchliwości ludności wiejskiej, ale na początku lat osiemdziesiątych, w trudnej sytuacji gospodarczej kraju, następuje ponowne silne jej zahamowanie. Niemniej ludność wiejska jest nadal bardziej ruchliwa i dwukrotnie przewyższa pod tym względem ludność miejską.

Poza stwierdzonym stałym spadkiem intensywności migracji równoległe zachodził drugi proces, a mianowicie spadek zróżnicowań przestrzennych (między województwami) w natężeniu napływu i odpływu migracyjnego.



Tabela 6. Przeciętne roczne współczynniki napływu i odpływu migracyjnego (na 1000 ludności miejsca napływu lub odpływu) według podstawowych kierunków, 1952-1985

Lata	Migracje według kierunków			
	ze wsi do miast	z miast na wieś	z miast do miast	ze wsi na wieś
współczynniki napływu				
1952-55	32,9	16,9	35,7	25,1
1956-60	24,2	15,4	23,5	30,6
1961-65	17,4	10,2	15,0	22,9
1966-70	15,4	7,2	11,6	19,5
1971-73	15,8	7,1	11,2	18,3
1974-75	16,7	6,1	13,8	14,3
1971-75	16,2	6,7	11,2	16,7
1976-80	16,7	8,3	13,1	14,1
1981-83	12,6	8,2	10,1	11,3
1984-85	10,2	7,3	7,9	10,5
1981-85	11,8	7,7	9,4	10,7
współczynniki odpływu				
1952-55	23,4	23,8	35,7	25,1
1956-60	20,9	17,9	23,5	30,6
1961-65	16,6	10,7	15,0	22,9
1966-70	16,0	6,9	11,6	19,5
1971-73	18,0	6,3	11,2	18,3
1974-75	20,4	5,0	13,8	14,3
1971-75	18,9	5,8	11,2	16,7
1976-80	22,6	6,1	13,1	14,1
1981-83	18,3	5,6	10,1	11,3
1984-85	15,3	4,9	7,9	10,5
1981-85	16,7	5,4	9,4	10,7

Zródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

Do najsilniej zróżnicowanych przestrzennie ruchów migracyjnych należały przez długie lata migracje ze wsi na wieś (tab.7), przy trwającym stale zacieraniu zróżnicowań w napływie i odpływie, przy czym najszybszy spadek zróżnicowań wystąpił w ostatnich latach. Pozostałe kierunki migracji były słabiej zróżnicowane przestrzennie, ale proces zacierania różnic przebiegał podobnie, a choć wprowadzenie nowego podziału administracyjnego i okresowy wzrost migracji w latach 1976-1980 spowodował czasowy wzrost zróżnicowań międzywojewódzkich, to ostatnie lata przyniosły dalszy ich spadek.

Ostatecznie, trwający spadek zróżnicowań przestrzennych w każdym z kierunków przemieszczeń doprowadził do zaniku zróżnicowań przestrzennych - ocenianych statystycznym współczynnikiem zmienności - między poszczególnymi kierunkami przemieszczeń, choć poziom natężenia poszczególnych kierunków ruchu nie musi i nie jest taki sam. W skrajnym przypadku zmierza to do sytuacji, w

Tabela 7. Współczynniki zmienności (w %) rozkładu przestrzennego przeciętnych rocznych współczynników migracji według podstawowych kierunków i województw, 1952-1983

Lata	Migracje według kierunków			
	ze wsi do miast	z miast na wieś	z miast do miast	ze wsi na wieś
dla współczynników napływu				
1952-55	43	41	43	64
1956-60	54	39	48	66
1961-65	42	30	38	58
1966-70	40	33	31	47
1971-73	38	31	28	42
1974-75	31	34	33	40
1976-80	34	32	26	36
1981-83	34	34	25	26
dla współczynników odpływu				
1952-55	32	40	36	52
1956-60	40	34	32	64
1961-65	27	26	27	56
1966-70	24	26	22	47
1971-73	23	28	20	42
1974-75	25	31	21	42
1976-80	25	30	25	37
1981-83	23	27	23	27

Zródło: obliczenia własne na podstawie tablic migracji między- i wewnątrzwojewódzkich według podstawowych kierunków dla lat 1952-1983 (dane GUS).

której poszczególne kierunki ruchu będą miały, słabo różniące się między sobą natężenia, a ich rozkłady przestrzenne nie będą wykazywały różnic między województwami. Migracje będą się różniły tylko pod względem kierunków migracji.

W celu porównania, zachodzące przemiany w ruchliwości migracyjnej ludności można ocenić w sposób uproszczony na podstawie innych materiałów, a mianowicie wyników spisów ludności z lat 1970<sup>8</sup>, 1978 i mikrospisu z 1984 r. (ryc.28). Udziały ludności napływowej również stale maleją, ale o ile dla miast brak jest podobieństwa między kolejnymi rozkładami czasoprzestrzennymi udziału ludności napływowej, z wyjątkiem zbliżonego rozkładu przybyłych w latach 1961-1970 i 1971-1978, to rozkłady przestrzenne udziałów ludności napływowej na wsi mają bardzo podobny charakter w kolejnych datach spisowych i z reguły, pomimo spadku

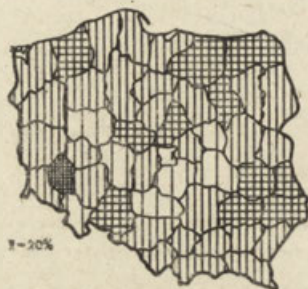
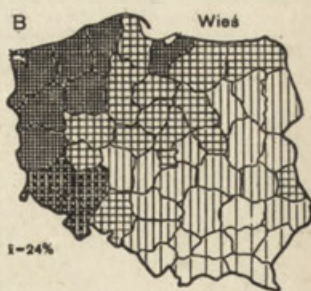
<sup>8</sup> Migracje wewnętrzne ludności. Stan w 1970 r. według podziału administracyjnego z 1975 r. Monografie i Opracowania, 87. Studia nad optymalizacją struktur i procesów demograficznych w PRL. Instytut Gospodarstwa Społecznego SGPiS, Warszawa 1980.



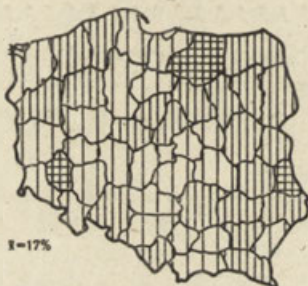
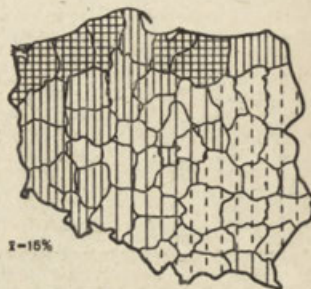


**a** NSP 8. XII. 1970:

1 przybyli w 1960 r.  
i wcześniej

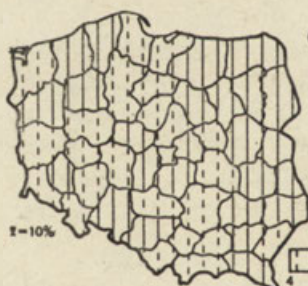
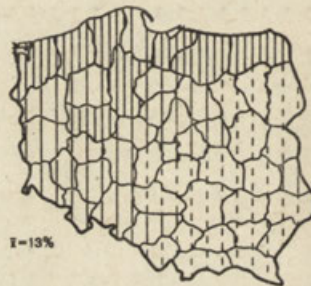


2 przybyli w latach  
1961-1970



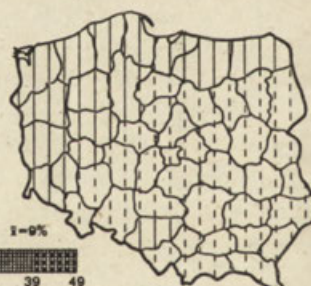
**b** NSP 7. XII. 1976:

przybyli w latach  
1971-1976



**C** Mikrospis 6. XII. 1984:

przybyli w latach  
1979-1984





natężenia udziałów, są one zawsze wyższe na wsi w województwach zachodnich i północnych. Natomiast dla miast, początkowo wyższe udziały ludności napływowej w województwach zachodnich i północnych, przekształciły się w układ z wyższymi udziałami ludności napływowej w województwach wschodnich.

Kolejnym elementem podsumowania jest ogólna ocena przemian stopnia domknięcia regionalnego migracji, umożliwiająca stwierdzenie czy w skali kraju, w miarę upływu czasu, migracje według kierunków są, bądź stają się, ruchami o charakterze regionalnym (wewnątrzwojewódzkim) czy ponadregionalnym (międzywojewódzkim).

Z ogólnego zestawienia wskaźników stopnia domknięcia regionalnego migracji (ryc.29) wynika, że migracje rozpatrywane ogółem mają charakter ruchów regionalnych, co szczególnie silnie ujawniło się przed zmianą podziału administracyjnego (większe obszary województw). Po jego wprowadzeniu stopień domknięcia regionalnego oczywiście zmalał, następnie nieznacznie tylko wzrastał w okresie wzmoczonych migracji drugiej połowy lat siedemdziesiątych, a ostatnio jest znacznie silniejszy.

Ruchem migracyjnym o najbardziej regionalnym charakterze do połowy lat siedemdziesiątych były migracje ze wsi na wieś, a w ostatnim dziesięcioleciu nieznacznie większy stopień domknięcia mają migracje ze wsi do miast, poprzednio ustępujące pod tym względem ruchom ze wsi na wieś.

W stopniu domknięcia migracji z miast na wieś zaszły większe przemiany. W latach pięćdziesiątych dominowały w nich migracje międzywojewódzkie, następnie zyskały przewagę przemieszczenia wewnątrzwojewódzkie i przez kolejne okresy (z wyjątkiem lat 1974-

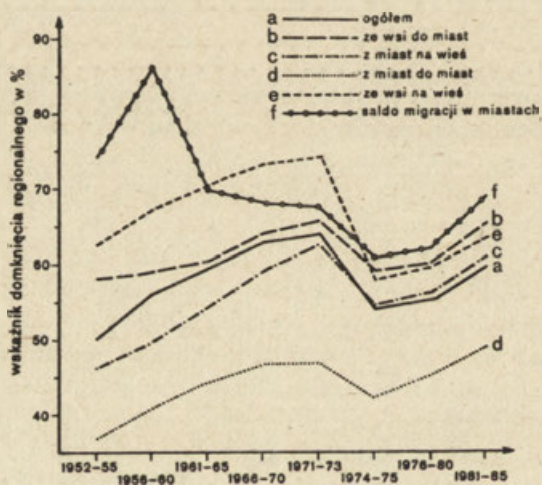
---

Ryc.28. Udział ludności napływowej w (A) miastach i (B) na wsi (w %) według okresu przybycia do aktualnej miejscowości zamieszkania w świetle wyników spisów ludności, 1970-1984  
Population arrived to urban (A) and rural (B) areas by time of immigration (in percentages), 1970-1984

a: National Population Census, 8 December 1970: 1 - arrived in 1960 and earlier, 2 - arrived in 1960-1970; b: National Population Census, 7 December 1978: - arrived in 1971-1978; c: Population Microcensus, 6 December 1984: - arrived in 1979-1984.

-1975) regionalny charakter ruchów z miast na wieś przybierał na sile. Natomiast niezmiennie ponadregionalny charakter mają migracje z miast do miast, ale z biegiem czasu wzrasta w nich udział ruchów wewnątrzwojewódzkich (wyjątek stanowi okres 1974-1975) i obecnie przewaga migracji ponadregionalnych nad wewnątrzwojewódzkimi jest znikoma. Początkowo ponad 3/4 a ostatnio 2/3 zysków migracyjnych pochodzi z wymiany wewnątrzwojewódzkiej.

Ogólnie biorąc, migracje stale przybierają coraz bardziej regionalny charakter, którego wzrost został zakłócony wprowadzeniem nowego podziału na województwa i kształtowaniem się migracji w ich ramach (1974-1975). W okresie przyspieszonego rozwoju gospodarczego kraju w drugiej połowie lat siedemdziesiątych wzrost stopnia domknięcia wzmożonych migracji był niewielki, z wyjątkiem ruchów z miast do miast. Narastający od 1979 r. kryzys gospodarczy spowodował spadek rozmiarów migracji, a zarazem przybrał na sile ich regionalny charakter. Biorąc pod uwagę dotychczasowy



Ryc. 29. Wskaźnik domknięcia regionalnego migracji według podstawowych kierunków, 1952-1985 (przeciętny roczny)

Average annual index of regional (voivodship) migration closure by basic directions of migration, 1952-1985

a - total, b - rural-urban, c - urban-rural, d - urban-urban, e - rural-rural, f - net migration in urban.

trend stopnia domknięcia regionalnego nie wydaje się jednak, aby wzrost udziału migracji wewnątrzwojewódzkich był wynikiem aktualnej sytuacji gospodarczej.

Równocześnie, w miarę upływu czasu, stopniowemu wzrostowi udziału migracji regionalnych towarzyszy z reguły spadek zróżnicowań przestrzennych stopnia domknięcia regionalnego migracji (tab.8). Liczący się wzrost zróżnicowań przestrzennych wystąpił jedynie w okresie przypadającym na wprowadzenie nowego podziału wojewódzkiego i był jego wynikiem. W ostatnim okresie trwa dalszy powolny spadek zróżnicowań.

Tabela 8. Współczynniki zmienności (w %) rozkładu przestrzennego stopnia domknięcia regionalnego napływu i odpływu migracyjnego według podstawowych kierunków i województw, 1952-1983

Lata	Migracje według kierunków			
	ze wsi do miast	z miast na wieś	z miast do miast	ze wsi na wieś
dla napływu				
1952-55	21	23	24	12
1956-60	21	20	21	6
1961-65	21	16	20	8
1966-70	18	14	18	8
1971-73	17	14	16	8
1974-75	19	22	48	17
1976-80	20	24	32	17
1981-83	19	22	34	16
dla odpływu				
1952-55	20	20	28	10
1956-60	15	21	24	8
1961-65	17	22	27	6
1966-70	16	19	30	6
1971-73	16	18	31	4
1974-75	25	16	70	14
1976-80	23	17	46	14
1981-83	18	15	44	13

Zródło: obliczenia własne na podstawie tablic migracji między- i wewnątrzwojewódzkich według podstawowych kierunków dla lat 1952-1983 (dane GUS).

Inną, obok stopnia domknięcia regionalnego, bardziej dokładną miarą przekształceń przestrzennych migracji jest analiza zmian przeciętnych odległości migracji, której poświęcony jest następny rozdział.



ODLEGŁOŚCI MIGRACJI OGÓŁEM ORAZ WEDŁUG PODSTAWOWYCH  
KIERUNKÓW I WOJEWÓDZTW, 1952-1983

Wskaźnik stopnia domknięcia regionalnego migracji daje tylko przybliżony pogląd o charakterze migracji, bowiem wszystkie napływy czy odpływy międzywojewódzkie, bez względu na lokalizację przestrzenną województw - miejsc napływu czy odpływu, są ujmowane jako jedna całość.

Dokładniejsze określenie przestrzennego charakteru migracji wymaga analizy uwzględniającej, indywidualnie, wszystkie strumienie migracji kierujące się do (lub z) rozpatrywanego województwa jako miejsca napływu bądź odpływu.

Taką analizę odległości migracji, wykorzystującą zestawione w układzie macierzowym tablice migracji wewnątrz- i międzywojewódzkich, można przeprowadzić w dwojaki sposób: przez dopasowanie odpowiedniej funkcji matematycznej, zwykle potęgowej, do zaobserwowanego rozkładu przestrzennego migracji, tak jak to miało miejsce we wcześniejszych pracach (Gawryszewski 1974, 1981), lub też korzystając z tych samych materiałów przeprowadzić obliczenie średnich ważonych odległości migracji w kilometrach. Jeśli zaletą pierwszego sposobu jest interpretacja rozkładu na podstawie jednego parametru, a mianowicie wykładnika potęgowego  $b$ , wymagającego jednak nieco wyobraźni matematycznej, to przy drugim sposobie interpretacja - również jednej miary - średniej ważonej odległości migracji w kilometrach jest bardziej oczywista z uwagi na samą miarę odległości. Dlatego też w niniejszej pracy całą analizę zróżnicowań i przemian odległości migracji oparto na średniej ważonej odległości migracji w kilometrach.

Podstawowym materiałem statystycznym były: a) tablice przepływów migracyjnych wewnątrz- i międzywojewódzkich według podstawowych kierunków migracji dla poszczególnych lat (1952-1983) zsumowane dla kolejnych okresów analizy oraz b) tablice międzywojewódzkich odległości kolejowo-drogowych (między stolicami województw) w kilometrach w 1975 r. Ponieważ celem analizy jest zba-

danie i porównanie w czasie odległości migracji, przyjęto jedne i te same dystanse między stolicami województw w całym analizowanym okresie, eliminując w ten sposób ewentualny wpływ zmniejszania bądź zwiększania dystansów międzywojewódzkich na przykład w wyniku wprowadzania nowych połączeń czy tras. W badaniu uwzględniono również wielkości migracji wewnątrzwojewódzkich<sup>9</sup>, przyjmując arbitralnie, że odległość na jaką odbywają się te migracje równa się połowie promienia okręgu odpowiadającego powierzchni województwa w kilometrach kwadratowych.

Ostatecznie w wyniku obliczeń otrzymano średnie ważone odległości migracji w kilometrach dla 8 okresów (1952-1955, 1956-1960, 1961-1965, 1966-1970, 1971-1973, 1974-1975, 1976-1980, 1981-1983) według podstawowych kierunków migracji (osobno dla napływu i odpływu) dla wszystkich województw z uwzględnieniem migracji wewnątrzwojewódzkich i bez migracji wewnątrzwojewódzkich. Z uwagi na względnie niewielkie różnicowania odległości migracji między poszczególnymi okresami w wersji obliczeń "bez migracji wewnątrzwojewódzkich" zdecydowano się na pominięcie w niniejszym opracowaniu szczegółowych wyników tego etapu analizy.

Podstawowym celem podjętego etapu badania odległości migracji i jej zmian jest ustalenie czy migracje ludności charakteryzują się stałym spadkiem zasięgów odległości. W poprzedniej analizie, wykorzystując dane spisowe i nieco inną metodę, ustalono bowiem, że "w miarę upływu czasu obserwuje się spadek zasięgów migracji międzywojewódzkich" (Gawryszewski 1981, s.134). Obecnie dysponując bardziej szczegółowymi materiałami statystycznymi z ewidencji bieżącej ludności, można ustalić czy spadek ten jest zjawiskiem stałym i niezależnym od czasu i sytuacji gospodarczej kraju, podstawowych czterech kierunków migracji i województw miejsca napływu i odpływu migracyjnego.

Wyniki analizy prezentowane są w postaci wykresów i kartogramów dla poszczególnych okresów dla migracji ogółem oraz według podstawowych kierunków, w sposób umożliwiający porównywanie odległości napływu i odpływu oraz zmian w czasie.

-----  
<sup>9</sup> Miasta wydzielone na prawach województw włączono do województw; pominięto migracje między dzielnicami miast.

Na podstawie otrzymanych wyników możemy rozpatrywać odległości z punktu widzenia odległości napływu, odpływu i ich wzajemnej relacji dla każdego z województw, czy dokonujących się przemian przy przejściu z jednego okresu do drugiego. Celem nie jest szczegółowe omówienie wszystkich sześciu punktów widzenia dla każdego z województw, ale uchwycenie najważniejszych charakterystycznych trendów zmian i zobrazowania ich przykładami.

#### Odległości migracji ogółem

W latach 1952-1955 maksymalnymi odległościami napływu charakteryzowały się napływy do 4 województw: szczecińskiego (252 km), koszalińskiego (200 km), rzeszowskiego (178 km) i lubelskiego (176 km). Średnie ważone odległości odpływu wynosiły odpowiednio (w km): 221, 186, 198 i 213 (ryc.30). Nie bez znaczenia jest fakt, że województwa te charakteryzowały się zarazem wysokimi przeciętnymi odległościami komunikacyjnymi<sup>10</sup> do pozostałych województw, ale usytuowanie ich na przeciwległych krańcach kraju i wysokie przeciętne odległości międzywojewódzkie nie określają jednoznacznie wysokich średnich ważonych odległości migracji. Poza tym, z uwagi na cel badania, interesujące są nie same średnie ważone odległości migracji w kilometrach, ale ich zmiany w czasie i zróżnicowania według podstawowych kierunków.

Minimalną odległością napływu cechowały się napływy do województw: opolskiego (103 km), katowickiego (114 km) oraz poznańskiego i bydgoskiego (po 118 km). Odległości odpływu wynosiły natomiast kolejno: 100, 105, 121 i 123 km.

---

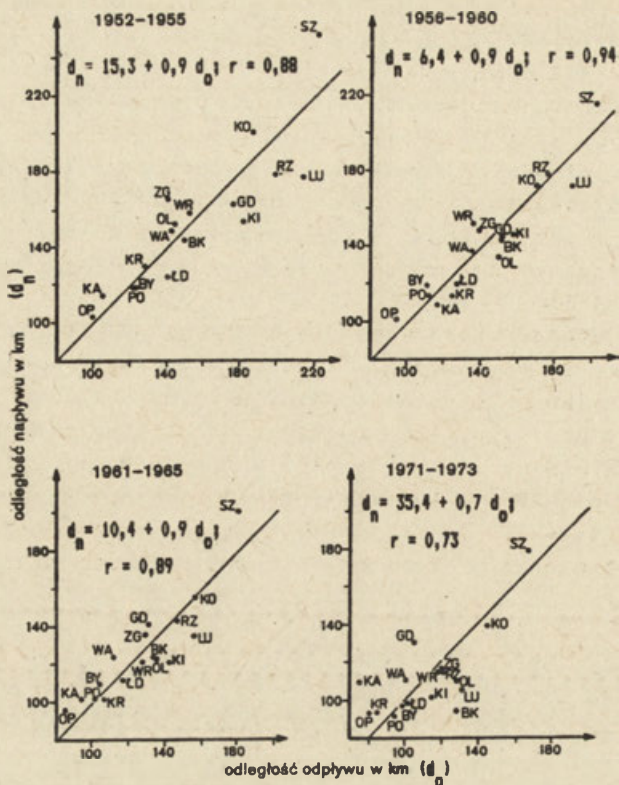
<sup>10</sup> Przeciętne odległości komunikacyjne między stolicami województw (suma odległości w kilometrach dzielona przez 16) wynosiły dla województw (w km): szczecińskiego 456, białostockiego 434, koszalińskiego 429, rzeszowskiego 427, gdańskiego 394, lubelskiego 382, zielonogórskiego 369, olsztyńskiego 366, krakowskiego 356, katowickiego 325, wrocławskiego 314, kieleckiego 313, opolskiego 312, bydgoskiego 299, poznańskiego 299, warszawskiego 293 i łódzkiego 265 km.



Dziewięć województw - na wykresie położone powyżej przekątnej równych odległości - charakteryzowało się większymi odległościami napływu niż odpływu i ogólnie biorąc możemy powiedzieć, że napływy do tych województw miały bardziej ponadregionalny charakter niż odpływy z nich. Ponadregionalnym charakterem odpływów w stosunku do napływów cechowało się 8 województw, z tym że przewaga ta była szczególnie widoczna w przypadku woj. lubelskiego, kieleckiego, rzeszowskiego i gdańskiego. Na wykresie im bliżej przekątnej położone są województwa, tym mniejsze są różnice między odległościami napływu i odpływu. Pierwsze trzy województwa, to obszary uznawane za odpływowe w pierwszych latach powojennych, co by potwierdzała analiza odległości, ale wyciąganie wniosków tylko na podstawie odległości migracji ogółem wydaje się przedwczesne. Przewaga odległości napływu nad odległością odpływu (i odwrotnie) dla większości województw jest niewielka i przynajmniej dla 8 województw odległości napływu i odpływu są podobne (wrocławskie, olsztyńskie, warszawskie, białostockie, krakowskie, bydgoskie, poznańskie, opolskie czy nawet katowickie).

W następnym okresie, 1956-1960, średnią ważoną odległości migracji ogółem są niższe o około 5% w stosunku do wcześniejszego okresu, ale nadal podobnie jak poprzednio najdłuższymi przeciętnymi dystansami napływu i odpływu cechowały się 4 województwa: szczecińskie (napływ 215 km i odpływ 221 km), rzeszowskie (178 km i 175 km), koszalińskie (172 km i 169 km) i lubelskie (171 km i 188 km). Minimalne odległości odpływu notowano dla województw: opolskiego (94 km), bydgoskiego (110 km), poznańskiego (111 km) i katowickiego (116 km). Cechą charakterystyczną średnich ważonych odległości migracji w tym okresie jest brak zróżnicowań między odległościami napływu i odpływu; na wykresie województwa są rozłożone wzdłuż przekątnej.

Zmniejszanie się, w stosunku do poprzedniego okresu, średniej ważonej odległości migracji nie przebiegało jednak równomiernie zarówno według województw jak i dla napływu czy odpływu (ryc.31). Znacznie zmniejszyły się odległości napływu do 5 województw zachodnich i północnych (dla szczecińskiego o 15%, koszalińskiego o 14%, olsztyńskiego o 12%, gdańskiego i zielonogórskiego o 10%) i woj. krakowskiego. Sygnalizuje to zakończenie zasiedlania tych obszarów przez ludność pochodzącą w znacznej częś-



Ryc.30. Średnie ważone odległości migracji ogółem, 1952-1973

Symbole województw: WA - warszawskie, BP - białkopodlaskie, BK - białostockie, BB - bielskie, BY - bydgoskie, CH - chełmskie, CI - ciechanowskie, CZ - częstochowskie, EL - elbląskie, GD - gdańskie, GO - gorzowskie, JG - jeleniogórskie, KL - kaliskie, KA - katowickie, KI - kieleckie, KN - konińskie, KO - koszalińskie, KR - krakowskie, KS - krośnieńskie, LG - legnickie, LE - leszczyńskie, LU - lubelskie, ŁO - łomżyńskie, ŁD - łódzkie, NS - nowosądeckie, OL - olsztyńskie, OP - opolskie, OS - ostrołęckie, PI - piłskie, PT - piotrkowskie, PŁ - płockie, PO - poznańskie, PR - przemyskie, RA - radomskie, RZ - rzeszowskie, SE - siedleckie, SI - sieradzkie, SK - skierniewickie, SŁ - słupskie, SU - suwalskie, SZ - szczecińskie, TG - tarnobrzeskie, TA - tarnowskie, TO - toruńskie, WB - wałbrzyskie, WŁ - włocławskie, WR - wrocławskie, ZA - zamojskie, ZG - zielonogórskie

ci z południowo-wschodniej i centralnej Polski oraz ukończenie budowy Nowej Huty, do której poprzednio napływała masowo młodzież z całego kraju. Niewielkie spadki odległości napływu wystąpiły w województwach centralnych, a odległości napływu do trzech województw wschodnich pozostały bez zmian. Nieznaczną tendencję wzrostu odległości (o niecałe 2%) miały napływy do woj. bydgoskiego.

Również i odległości odpływu wykazywały spadek dla prawie wszystkich województw. Najbardziej skróciły się odległości odpływu z woj. gdańskiego (ze 177 do 150 km). Niższe spadki odległości odpływu wystąpiły w odpływach z województw południowo-wschodnich, centralnych i południowo-zachodnich. Wzrosły natomiast odległości odpływu z woj. katowickiego (ze 105 do 116 km) i olsztyńskiego (ze 144 do 149 km), a bardzo słaby wzrost odległości (o 0,7%) wystąpił w odpływach z woj. bydgoskiego.

W latach 1961-1965 nastąpił dalszy spadek odległości migracji, ogółem o 12%. Najdłuższe odległości napływu miały miejsce do woj. szczecińskiego (201 km), koszalińskiego (156 km) i rzeszowskiego (143 km); minimalne - do województw: opolskiego (96 km), katowickiego i poznańskiego (po 102 km). Największymi średnimi odległościami odpływu charakteryzowały się województwa: szczecińskie (179 km), koszalińskie (156 km) i lubelskie (155 km); minimalnymi natomiast - opolskie (85 km), katowickie (94 km) i poznańskie (101 km).

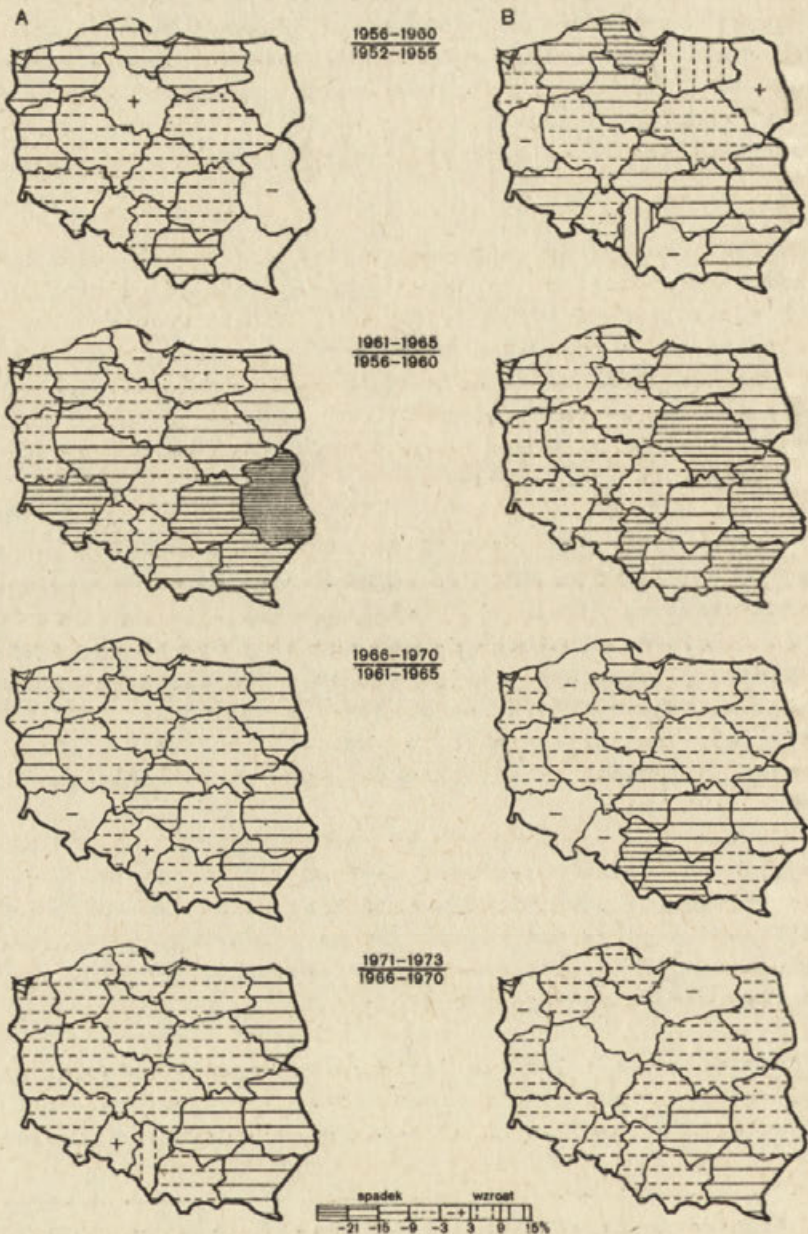
Największe spadki odległości napływu jak i odpływu wystąpiły dla województw południowo-wschodnich, gdzie na przykład o ponad 21% spadła odległość napływu do woj. lubelskiego. Natomiast przeciętna odległość odpływu z woj. katowickiego w stosunku do poprzedniego okresu zmniejszyła się o 19%.

W drugiej połowie lat sześćdziesiątych spadek średnich ważonych odległości migracji był nieco niższy i wyniósł 7%. Silniej zmalały odległości napływu do województw wschodnich, a odległości

---

Fig. 30. Wighted means of distance for total migration, 1952-1973  
 $d_n$  - inflow distances,  $d_o$  - outflow distances. Denotation of voivodships: see near.





odpływu z województw południowych (z katowickiego i krakowskiego po 17%).

W latach 1971-1973 przeciętne odległości migracji ogółem zmalały o 5% i nadal większymi odległościami napływu charakteryzowały się migracje do woj. szczecińskiego (178 km), koszalińskiego (139 km) i gdańskiego (130 km). Również odległości odpływu z dwu pierwszych województw były większe niż z innych województw. Zwiększyły się również zróżnicowania odległości napływu i odpływu, co na wykresie odzwierciedlają większe odchylenia od przekątnej. Przynajmniej w 4 województwach (białostockim, lubelskim, olsztyńskim i kieleckim) odpływy miały bardziej ponadregionalny charakter niż napływy. Natomiast bardziej ponadregionalnym charakterem napływów niż odpływów cechowały się woj. katowickie i gdańskie.

Spadek przeciętnych odległości napływu jak i odpływu był w tym okresie bardzo słabo zróżnicowany przestrzennie. Nieco silniej zmalały odległości napływu do województw wschodnich, a odległości odpływu z woj. katowickiego i rzeszowskiego. Równocześnie wystąpił nieznaczny wzrost (o 6%) średniej ważonej odległości napływu do woj. katowickiego. Jest on efektem wzmożonej aktywności gospodarczej woj. katowickiego, powodującej przyciąganie ludności z bardziej odległych obszarów.

W latach 1974-1975 w wyniku wprowadzenia nowego podziału administracyjnego tworzyły się nowe układy przestrzenne migracji. Z tego też powodu, jak i z uwagi na brak odniesienia do okresu wcześniejszego nie ilustrowano go wykresem.

W okresie 1976-1980 przeciętna odległość migracji w stosunku do poprzedniego dwulecia wzrosła o niecałe 2% i wynosiła 105 km. Najdłuższą średnią ważoną odległością charakteryzowały się napływy do (i odpływy z) woj. szczecińskiego (ryc.32), dla którego

Ryc.31. Zmiany średniej ważonej odległości migracji ogółem,  
1952-1973 (poprzedni okres = 100)

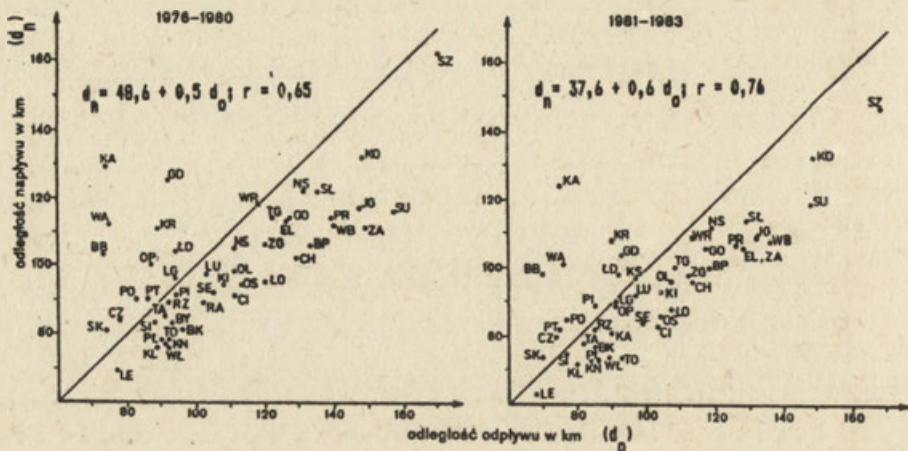
A - napływ ogółem; B - odpływ ogółem

Changes in weighted means of distance for total migration,  
1952-1973 (earlier period = 100)

A - inflow total; B - outflow total



przeciętna odległość komunikacyjna do pozostałych stolic wojewódzkich była zarazem najdłuższa i wynosiła 482 km<sup>11</sup>. Najmniejszą odległość miały napływy do woj. leszczyńskiego, którego sfera wpływów była niewielka, a napływy następowały tylko z sąsiednich terenów.



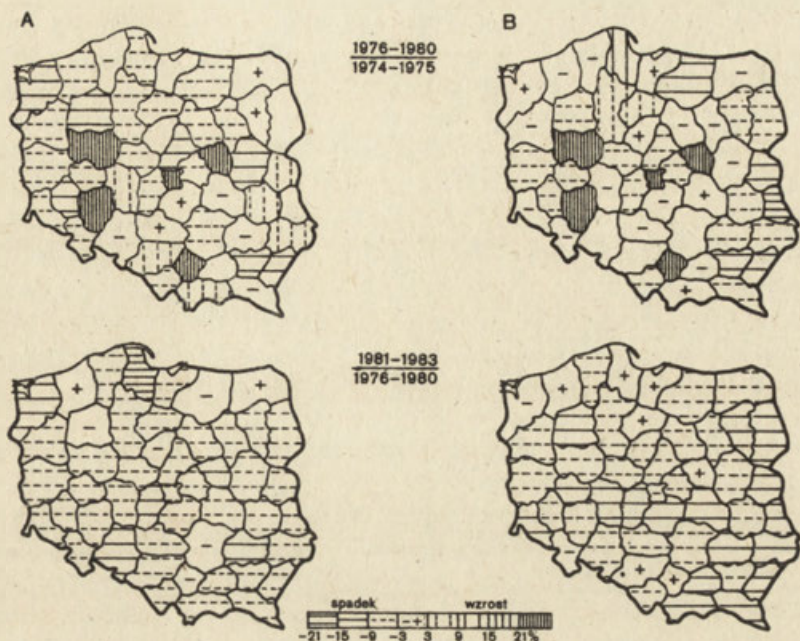
Ryc.32. Średnie ważone odległości migracji ogółem, 1976-1983  
 Weighted means of distance for total population, 1976-1983  
 $d_n$  - inflow distances,  $d_o$  - outflow distances

Znaczną przewagę odległości napływu nad odległością odpływu obserwuje się dla województw: katowickiego, warszawskiego, bielskiego, gdańskiego i krakowskiego, a więc obszarów z głównymi ośrodkami przemysłowymi kraju. W sumie przewaga odległości napływu nad odległościami odpływu wystąpiła w 12 województwach. Dla pozostałych, a przede wszystkim suwalskiego, zamojskiego, jeleniogórskiego, przemyskiego, wałbrzyskiego, białkopodlaskiego i

<sup>11</sup> Najwyższe przeciętne odległości komunikacyjne do pozostałych stolic wojewódzkich miały kolejno województwa (w km): suwalskie 473, słupekie 452, koszalińskie 445, przemyskie 437 i jeleniogórskie 408 km. Minimalne przeciętne odległości miały województwa położone w centrum kraju: łódzkie 249, piotrkowskie 250, sieradzkie 261, warszawskie 268 oraz skierniewickie, płockie i kaliskie (po 271 km).



chełmskiego, przeciętne odległości odpływu przeważały nad odległościami napływu.



Ryc.33. Zmiany średniej ważonej odległości migracji ogółem, 1976-1983 (poprzedni okres = 100)

A - napływ ogółem; B - odpływ ogółem

Changes in weighted means of distance for total migration, 1976-1983 (earlier period = 100)

A - inflow total; B - outflow total

W stosunku do okresu 1974-1975 nastąpił znaczny wzrost przeciętnych odległości migracji do/z województw, których stolice poprzednio stanowiły samodzielne województwa. Wzrosły również odległości napływu do 6 województw nowo utworzonych, a tendencją taką wykazywały odległości napływu do 5 innych województw, oznaczonych na rycinie 32 znakiem "+" (wzrost poniżej 3%). Natomiast wzrost odległości odpływu - poza województwami stanowiącymi poprzednio miasta wydzielone na prawach województw - wystąpił w woj. gdańskim (z 84 do 92 km), bydgoskim i toruńskim, a tendencja taka

ujawniała się również w 5 innych województwach. Obszarem ze wzrostem odległości odpływu był region dolnej Wisły.

Lata 1981-1983 przynoszą 7% spadek średniej ważonej odległości migracji ogółem. Znacznymi odległościami wyróżniają się napływy do województw: szczecińskiego (147 km), koszalińskiego (133 km), katowickiego (124 km) i suwalskiego (119 km). Pierwsze dwa województwa i woj. suwalskie odznaczały się również wysokimi odległościami odpływu. Spłaszczeniu uległy zróżnicowania średnich ważonych odległości napływu i odpływu. Wyższymi odległościami napływu niż odpływu charakteryzowało się 11 województw, wśród których wyróżniały się nadal województwa: katowickie, bielskie, warszawskie, krakowskie i gdańskie. Natomiast znaczną przewagą średniej odległości odpływu nad napływem charakteryzowały się województwa: suwalskie, szczecińskie i koszalińskie.

Największy spadek średniej ważonej odległości napływu migracyjnego wystąpił w napływach do woj. gdańskiego. Odległość napływu wynosząca poprzednio 124 km zmalała do 104 km (o 17%), co świadczy o obniżeniu atrakcyjności tego obszaru dla napływów spoza sąsiednich województw; zarazem nieznacznie wzrosła średnia odległość odpływu z tego województwa. Spadek odległości napływu miał zresztą miejsce dla wszystkich województw, jeśli nie liczyć blisko 3% wzrostu odległości napływów do woj. suwalskiego i prawie 1% dla woj. koszalińskiego. Równie powszechne było obniżenie się średniej odległości odpływu, choć dla 7 województw, w tym dla katowickiego, krakowskiego, gdańskiego i warszawskiego, odległości odpływu wzrosły, ale w minimalnym stopniu.

Zarysowane rozkłady i przemiany w odległościach migracji ogółem przedstawiają oczywiście uproszczony obraz, bowiem są sumą rozkładów i zmian jakie zaszły w poszczególnych podstawowych kierunkach migracji.



### Odległości migracji ze wsi do miast

W pierwszej połowie lat pięćdziesiątych najdłuższymi odległościami napływu ze wsi do miast charakteryzowały się napływy do miast 5 województw północnych i zachodnich (ryc.34). Na czoło wysunęło się woj. szczecińskie ze średnią odległością napływu równą 262 km, a następnie woj. gdańskie (178 km), koszalińskie (169 km), wrocławskie (163 km) i zielonogórskie (145 km). Natomiast najdłuższe średnie ważone odległości odpływu ze wsi do miast miały odpływy z województw wschodnich, a mianowicie lubelskiego (213 km), rzeszowskiego (182 km), białostockiego (155 km) oraz kieleckiego (157 km) i warszawskiego (137 km).

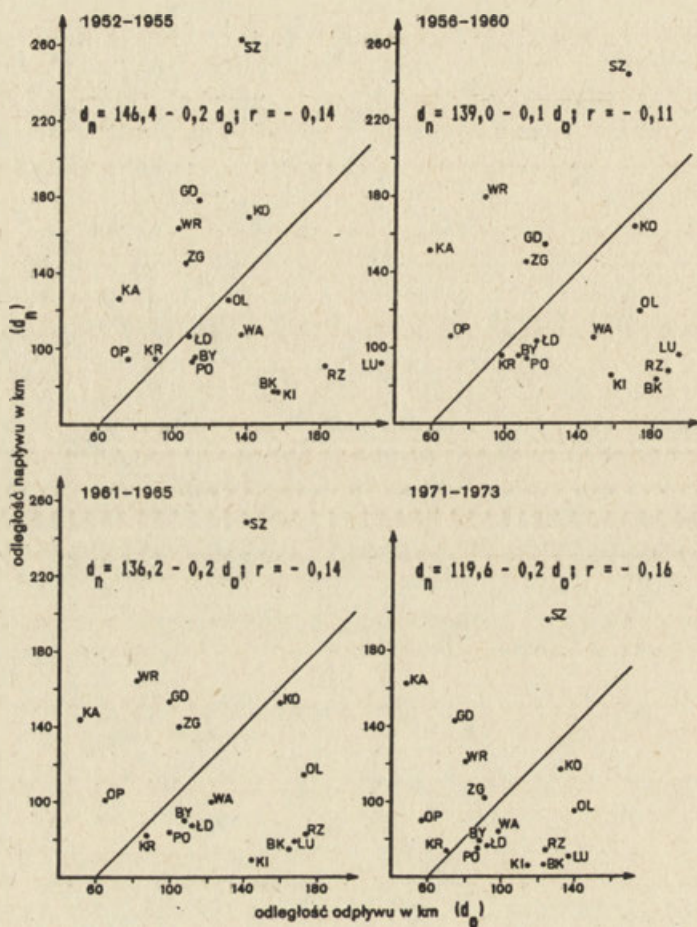
Pierwsza grupa województw wraz z woj. katowickim miała zdecydowanie bardziej ponadregionalny charakter napływów niż odpływów (z punktu widzenia odległości), natomiast druga grupa województw wyróżniała się przewagą ponadregionalnego charakteru odpływów nad napływami. Oczywiście mówiąc, że napływy miały bardziej ponadregionalny charakter mamy na myśli tylko znaczną przewagę średniej ważonej odległości napływów nad odległością odpływów, co nie jest jednoznaczne z napływowym (czy odpływowym) charakterem województwa, tzn. dodatnim (lub ujemnym) saldem migracji.

Relacje między odległościami napływu i odpływu w omawianym okresie, z bardzo silnymi odchyleniami od przekątnej na wykresie, są odzwierciedleniem długodystansowych przepływów ze wsi obszarów wschodnich i woj. kieleckiego do miast na wybrzeżu i w zachodniej części kraju. Odległości napływu do i odpływu z nie wymienionych wyżej województw centralnych oraz woj. opolskiego i olsztyńskiego nie różniły się już tak bardzo od siebie.

W latach 1956-1960, w zmienionej sytuacji politycznej i społeczno-gospodarczej po przełomie październikowym, wzrastają odległości migracji ze wsi do miast o około 6%. Do grona województw z wysokimi średnimi ważonymi odległościami napływu ze wsi do miast w poprzednim okresie dochodzą napływy do miast woj. katowickiego.



Do grupy województw z wysokimi odległościami odpływu ze wsi do miast można zaliczyć 8 województw z odległościami odpływu ponad 140 km.



Ryc.34. Średnie ważone odległości migracji ze wsi do miast, 1952-1973

Weighted means of distance for rural-urban migration, 1952-1973

$d_n$  - inflow distances,  $d_o$  - outflow distances

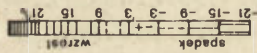
Występują znaczne rozbieżności między odległościami napływu i odpływu. Zbliżone odległości napływu i odpływu obserwuje się dla województw: krakowskiego, koszalińskiego, bydgoskiego, poznańskiego i łódzkiego, położonych zarówno w centrum kraju, jak i na obrzeżu. Przewaga odległości napływu nad odległością odpływu charakterystyczna jest dla województw: katowickiego, wrocławskiego, opolskiego, szczecińskiego, zielonogórskiego i gdańskiego. Natomiast odległości odpływu są wyższe niż napływu dla województw: białostockiego, rzeszowskiego, lubelskiego, kieleckiego, olsztyńskiego i warszawskiego.

W stosunku do lat wcześniejszych nastąpił wzrost średnich odległości napływu ze wsi do miast (ryc.35) dla ponad połowy województw, w tym: a) słaby dla lubelskiego (o 4%) i białostockiego (o 8%), b) umiarkowany dla wrocławskiego, kieleckiego (po 10%) i opolskiego (13%) oraz c) silny dla katowickiego (o 20%). Dla 3 województw odległości napływu miały tendencję wzrostową (bydgoskie, poznańskie, krakowskie), a dla zielonogórskiego pozostały bez zmian. Liczący się spadek odległości miały napływy ze wsi do miast do województw północnych (w tym dla gdańskiego o 14%) oraz woj. rzeszowskiego. Równocześnie największym wzrostem odległości odpływu ze wsi do miast charakteryzowały się właśnie województwa północne, szczególnie olsztyńskie (wzrost o 33%), szczecińskie (22%) i koszalińskie (prawie 21%). Zarazem nastąpiło skrócenie średnich odległości odpływów z województw południowo-zachodnich (w katowickim o 17%). Uogólniając można powiedzieć, że odzwierciedla to sytuację wzrostu udziału długodystansowych odpływów ze wsi województw północnych, kierujących się do miast na południu kraju.

Lata 1961-1965 charakteryzują się spadkiem średniej ważonej odległości migracji ze wsi do miast o 9%. Kolejność województw z punktu widzenia odległości napływu nie ulega zmianie, podobnie jak i kolejność województw według odległości odpływu.

Spadek odległości napływu jak i odpływu, w stosunku do poprzedniego okresu, wystąpił dla wszystkich województw nie licząc bardzo słabej tendencji wzrostowej napływów do woj. szczecińskiego (por.ryc.35). Najsilniejsze spadki odległości napływu wystąpiły w migracjach ze wsi do miast woj. kieleckiego (o 19%), lubelskiego (o 18%) i łódzkiego (o 16%); znacznie słabsze - dla





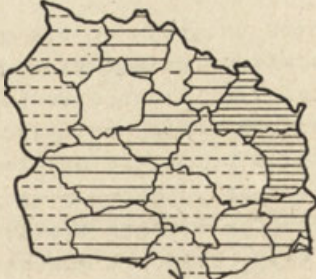
1966-1970



1971-1973



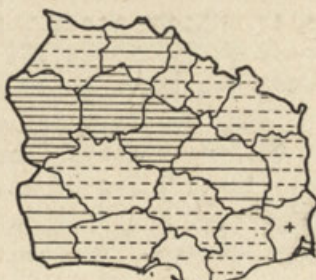
1961-1965



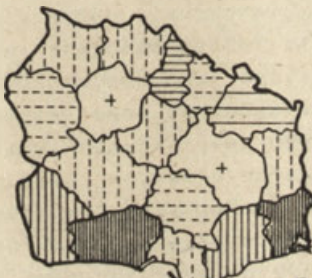
1966-1970



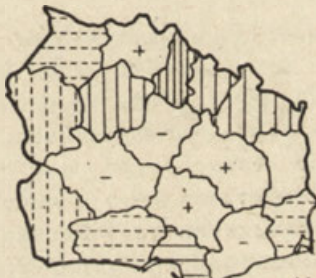
1961-1965



1956-1960



1952-1955



1956-1960

B

A



województw północnych i zachodnich. Równocześnie uległy silnemu skróceniu średnie odległości odpływów do miast ze wsi woj. warszawskiego, gdańskiego i szczecińskiego.

W relacjach odległości napływu i odpływu nie zaszły większe zmiany i znaczną przewagę odległości napływu zachowało, tak jak i poprzednio, 6 województw: katowickie (iloraz średniej ważonej odległości napływu do średniej ważonej odległości odpływu wynosił 2,8), wrocławskie (2,0), szczecińskie (1,8), opolskie (1,6), gdańskie (1,5) i zielonogórskie (1,3). Podobnie grupę województw z przewagą odległości odpływu nad odległością napływu tworzyły te same województwa co i poprzednio, choć w nieco zmienionej kolejności, to znaczy: białostockie (2,2), lubelskie, rzeszowskie i kieleckie (po 2,1) oraz olsztyńskie (1,5).

Lata 1966-1970 charakteryzowały się większym tempem spadku średniej ważonej odległości migracji (spadek o 12%) niż na początku dekady. Rozkład przestrzenny spadków odległości napływów oraz odpływów według województw był bardziej równomierny, ale inaczej rozmieszczony niż w poprzednim okresie (por. ryc.35): odległości napływu silniej zmniejszały się w dwu województwach południowo-zachodnich, natomiast spadek odległości odpływów był większy w trzech oddalonych od siebie województwach (gdańskim, białostockim i krakowskim).

Lista i kolejność województw z przewagą odległości napływów jak i odpływów nie uległa zmianie w porównaniu z poprzednim okresem.

W latach 1971-1973 średnia ważona odległość migracji ze wsi do miast wynosiła 99 km i była o 21% mniejsza niż 20 lat wcześniej. Największymi średnimi odległościami charakteryzowały się napływy ze wsi do miast województw: szczecińskiego (196 km), katowickiego (152 km), gdańskiego (143 km) i wrocławskiego (121

Ryc.35. Zmiany średniej ważonej odległości migracji ze wsi do miast, 1952-1973 (poprzedni okres = 100)

A - napływ; B - odpływ

Changes in weighted means of distance for rural-urban migration, 1952-1973 (earlier period = 100)

A - inflow; B - outflow

km). Niskimi odległościami napływu, rzędu 60-90 km, charakteryzowały się województwa centralne, wschodnie oraz krakowskie i opolskie. Znacznie niższe od napływów były odległości odpływu dla województw wschodnich i północnych (bez gdańskiego) (120-140 km), centralnych i zachodnich (80-120 km) oraz 4 województw południowych i gdańskiego (48-80 km).

Rozkład przestrzenny spadku odległości napływu był równomierny dla większości województw. Wyraźnemu obniżeniu uległy tylko odległości napływu ze wsi do miast woj. koszalińskiego (o 15%), zielonogórskiego (o 13%), szczecińskiego (o 12%) i wrocławskiego (o 10%). Natomiast nieznacznie wzrosły odległości napływu do woj. katowickiego (z 143 do 152 km) i minimalnie do woj. krakowskiego (z 73 do 74 km). Również i spadki odległości odpływu nie były zróżnicowane przestrzennie, choć dla 4 województw, szczególnie rzeszowskiego (ze 148 do 124 km czyli o 16%), większe niż dla pozostałych.

Zdecydowaną przewagą odległości napływów nad odległością odpływów charakteryzowały się nadal te same województwa, to znaczy kolejno: katowickie (iloraz odległości napływu do odległości odpływu wynosił 3,2), gdańskie (1,9), opolskie i szczecińskie (po 1,6) oraz wrocławskie (1,5). Przewaga ta stale z okresu na okres wzrastała w przypadku woj. katowickiego i gdańskiego, a dla pozostałych 3 województw malała lub nie ulegała zmianie (opolskie).

Przewaga średniej ważonej odległości odpływu nad odległością napływu występowała dla tych samych województw co i poprzednio: lubelskiego (iloraz odległości równał się 2,0), białostockiego (1,9), kieleckiego (1,8), rzeszowskiego (1,7) i olsztyńskiego (1,5). W ciągu ostatnich 15 lat przewaga ta pozostawała bez zmian dla woj. lubelskiego i olsztyńskiego, a dla woj. rzeszowskiego, białostockiego i kieleckiego stopniowo zmniejszała się.

W okresie 1974-1975 wyliczona według nowego podziału administracyjnego średnia odległość migracji ze wsi do miast wynosiła 94 km. Pominięto tu szczegółową analizę tego okresu z uwagi na tworzenie się wówczas nowych powiązań migracyjnych, dla których nie ma odniesienia do porównań z wcześniejszym okresem.

W latach 1976-1980 średnia ważona odległość migracji ze wsi do miast ogółem właściwie nie różniła się od odległości dla poprzedniego okresu i wynosiła 93 km, choć z uwagi na początkowo wysokie jeszcze tempo rozwoju gospodarczego należałoby oczekiwać wzrostu odległości migracji.

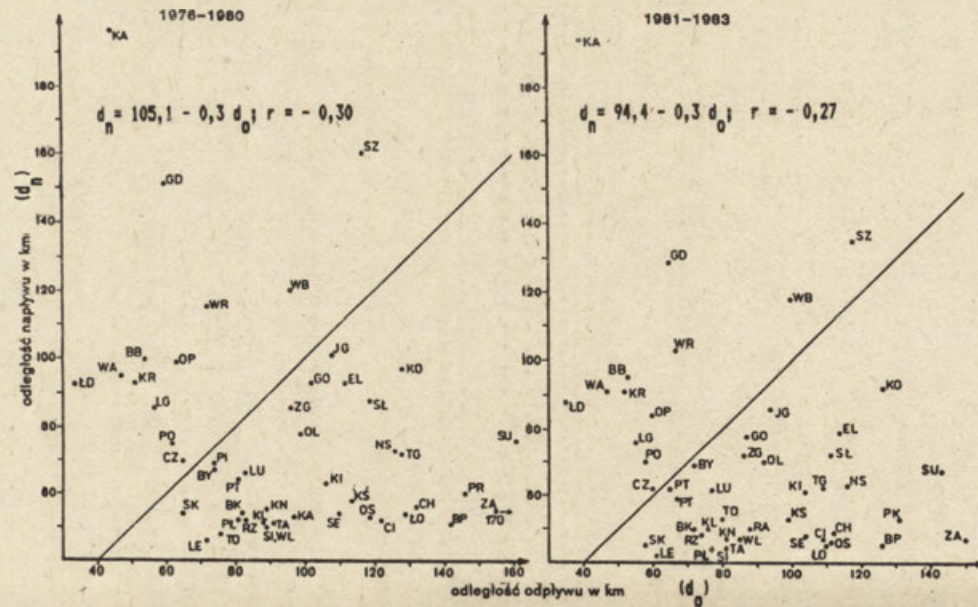
Na czoło listy województw z największymi odległościami napływu ze wsi do miast wysunęło się woj. katowickie (197 km); wysokimi odległościami cechowały się 4 województwa (ryc.36): szczecińskie (160 km), gdańskie (151 km), wałbrzyskie (120 km) i wrocławskie (115 km). Najkrótszymi średnimi ważonymi odległościami napływu (45-60 km) wyróżniało się 21 województw położonych na obszarze, którego wierzchołki wyznaczają woj. białostockie, toruńskie, kaliskie i chełmskie (z wyłączeniem warszawskiego, łódzkiego, piotrkowskiego i lubelskiego) oraz 5 województw południowo-wschodnich, od zamojskiego po tarnowskie.

Do grupy województw z maksymalnymi odległościami odpływu ze wsi do miast zaliczają się województwa: zamojskie (170 km), suwalskie (161 km), przemyskie (146 km) i białskopodlaskie (142 km). Natomiast minimalną odległością odpływu charakteryzowały się odpływy z województw będących głównymi aglomeracjami kraju (z wyjątkiem legnickiego), to znaczy z łódzkiego (34 km), katowickiego (45 km), warszawskiego (47 km), krakowskiego (51 km), bielskiego (54 km), legnickiego (57 km) i gdańskiego (60 km).

Lata 1976-1980 są drugim okresem, obok lat 1956-1960, w którym nastąpił wzrost średnich ważonych odległości napływu i odpływu dla wielu województw (ryc.37). Odległości napływu ze wsi do miast wzrosły znacząco w przypadku 9 województw, a po stronie odpływów 13 województw. Jednak dla większości województw odległości napływu zmniejszyły się, przede wszystkim w zachodniej i centralnej części kraju. Natomiast spadkiem średniej ważonej odległości odpływu charakteryzowały się odpływy z województw wschodnich i położonych wokół Łodzi.

Z punktu widzenia relacji średniej ważonej odległości napływu i odpływu można podzielić województwa na dwie grupy. Jedną - składającą się z 13 województw - z przewagą odległości napływu nad odległością odpływu, w której wyróżnia się 9 województw, a mianowicie: katowickie (iloraz odległości = 4,4), łódzkie (2,7),

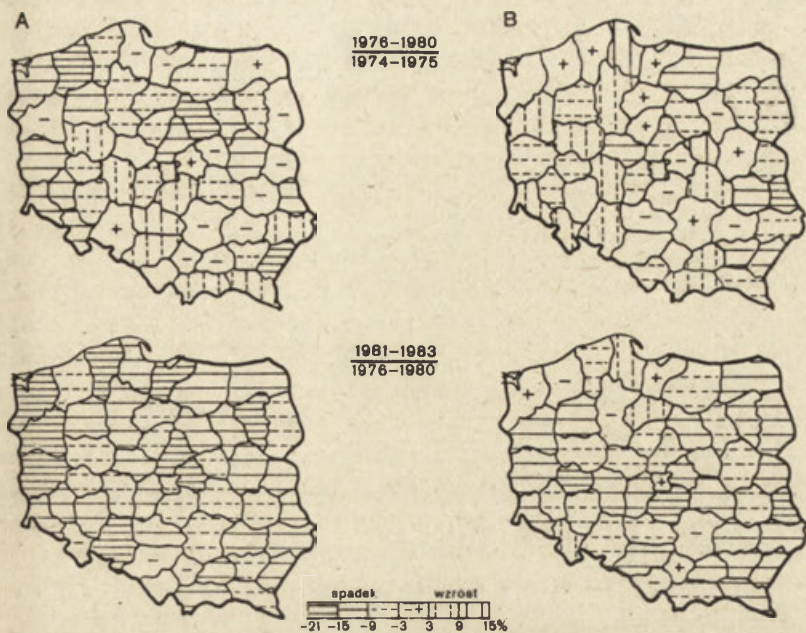




Ryc.36. Średnie ważone odległości migracji ze wsi do miast,  
1976-1983

Weighted means of distance for rural-urban migration,  
1976-1983

$d_n$  - inflow distances,  $d_o$  - outflow distances



Ryc.37. Zmiany średniej ważonej odległości migracji ze wsi do miast, 1976-1983 (poprzedni okres = 100)

A - napływ; B - odpływ

Changes in weighted means of distance for rural-urban migration, 1976-1983 (earlier period = 100)

A - inflow; B - outflow

gdańskie (2,5), warszawskie (2,0), bielskie i krakowskie (po 1,8), opolskie i wrocławskie (po 1,6) oraz legnickie (1,5). Reszta województw tworzy drugą grupę, charakteryzującą się przewagą odległości odpływu nad odległością napływu. Wśród nich wysoką przewagą wyróżnia się co najmniej 10 województw: zamojskie (3,1), białkopodlaskie (2,8), chełmskie, łomżyńskie, przemyskie (po 2,4), ciechanowskie (2,3), ostrołęckie (2,2), suwalskie (2,1) oraz krośnieńskie i siedleckie (2,0).

W latach 1981-1983, średnia ważona odległość migracji ze wsi do miast ogółem uległa dalszemu obniżeniu i wynosiła 86 km. Nie zmieniła się kolejność województw charakteryzujących się najdłuższymi odległościami napływu ze wsi do miast (katowickie 194 km,

szczecińskie 135 km, gdańskie 129 km, wałbrzyskie 118 km i wrocławskie 103 km), jak i odpływu (zamojskie 150 km, suwalskie 143 km, przemyskie 131 km i białskopodlaskie 126 km). Nie zmienił się również skład województw charakteryzujących się minimalnymi odległościami napływu oraz odpływu, który przedstawiono powyżej omawiając sytuację w poprzednim okresie.

Nie powtórzyła się jednak sytuacja z poprzedniego okresu w zakresie zmian średniej ważonej odległości napływu i w latach 1981-1983 we wszystkich województwach bez wyjątku nastąpiło jej obniżenie (por. ryc. 37). Największemu ograniczeniu uległy odległości napływu ze wsi do miast woj. śląskiego (o 18%), łódzkiego i skierniewickiego (po 17%), gorzowskiego i zielonogórskiego (po 16%) oraz elbląskiego, opolskiego i płockiego (po 15%). Spadki odległości odpływu ze wsi były większe w województwach wschodnich, centralnych położonych wokół Łodzi oraz województwach zachodnich. Jedynie w trzech województwach odnotowano niewielki wzrost średniej ważonej odległości odpływu ze wsi do miast, a w czterech innych minimalną tendencję wzrostu odległości.

Z punktu widzenia relacji średnich ważonych odległości napływu i odpływu nie odnotowano zmian. To znaczy dłuższymi średnimi odległościami napływu ze wsi do miast niż odpływu charakteryzowało się nadal te same 13 województw co i poprzednio, ale stopień przewagi obniżył się (wzrósł tylko dla katowickiego).

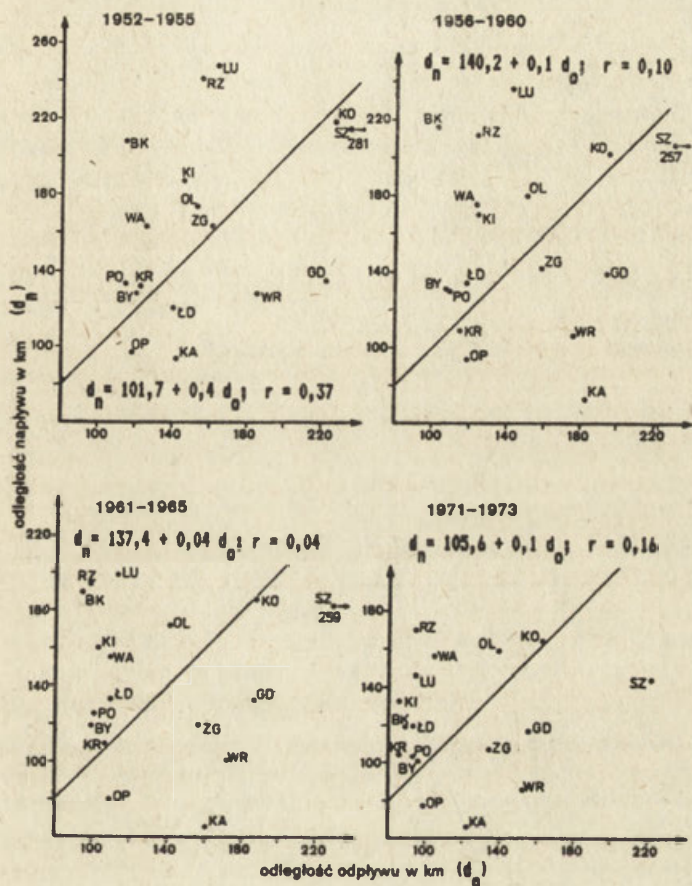
#### Odległości migracji z miast na wieś

Pod względem rozmiarów migracje z miast na wieś zajmują ostatnie miejsce, natomiast z uwagi na średnią ważoną odległość stoją na drugim miejscu po migracjach z miast do miast. W porównaniu z przedstawionymi wyżej dystansami migracji ze wsi do miast, charakteryzują się odmiennym rozkładem odległości napływu i odpływu według województw.

W latach 1952-1955 średnia ważona odległość migracji z miast na wieś wynosiła 158 km. Najdłuższe przeciętne odległości napływu z miast na wieś posiadały napływy na wieś do 3 województw wschod-



nich oraz koszalińskiego, szczecińskiego, kieleckiego, olsztyńskiego, warszawskiego i zielonogórskiego (ryc.38). Natomiast najkrótsze przeciętne odległości miały napływy na wieś województw centralnych: od opolskiego i katowickiego po gdańskie. Najwyższe przeciętne ważone odległości odpływu z miast na wieś miały odpływy z miast 3 województw północnych: szczecińskiego, koszalińskiego i gdańskiego oraz z woj. wrocławskiego.



Ryc.38. Średnie ważone odległości migracji z miast na wieś, 1952-1973

Weighted means of distance for urban-rural migration, 1952-1973

$d_n$  - inflow distances,  $d_o$  - outflow distances

Te szczególnie wysokie odległości napływu z miast na wieś 3 województw wschodnich, a zarazem wysokie odległości odpływu na wieś z miast woj. szczecińskiego, koszalińskiego i gdańskiego wskazują na wymianę migracyjną - między tymi dwoma grupami województw - o charakterze: a) migracji powrotnej na znaczne odległości z miast województw pomorskich na wieś województw wschodnich oraz b) równolegle trwające dalekodystansowe napływy z miast na wieś woj. koszalińskiego i w mniejszym stopniu szczecińskiego.

Dla większości województw przeciętne odległości napływu były wyższe niż odpływu, ale wyróżniały się pod tym względem tylko wspomniane 3 województwa wschodnie. Natomiast przewaga odległości odpływu nad odległością napływu występowała w 7 województwach, szczególnie wyraźna była dla: gdańskiego, katowickiego i wrocławskiego.

Lata 1956-1960 przynoszą niewielkie (3%) obniżenie średniej ważonej odległości migracji z miast na wieś. Wysokimi odległościami napływu nadal charakteryzują się napływy na wieś do tych samych województw co i poprzednio, z wyjątkiem woj. zielonogórskiego. Do 4 województw wyróżniających się w poprzednim okresie wysokimi odległościami odpływu dołączyło woj. katowickie.

O ile przeciętna odległość migracji z miast na wieś uległa niewielkiemu obniżeniu w stosunku do poprzedniego okresu, to w układzie według województw zmiany średniej ważonej odległości miały dwukierunkowy charakter. Dla większości województw zarówno przeciętne odległości napływu jak i odpływu uległy zmniejszeniu, i to przede wszystkim położonych w południowej części kraju (ryc.39). Równocześnie nastąpił wzrost średnich ważonych odległości napływu z miast na wieś 4 województw: łódzkiego, warszawskiego, białostockiego i olsztyńskiego; bardzo silnie wzrosła również przeciętna odległość odpływu z miast na wieś z woj. katowickiego (ze 142 do 183 km). Zarazem silnie zmniejszyła się średnia odle-

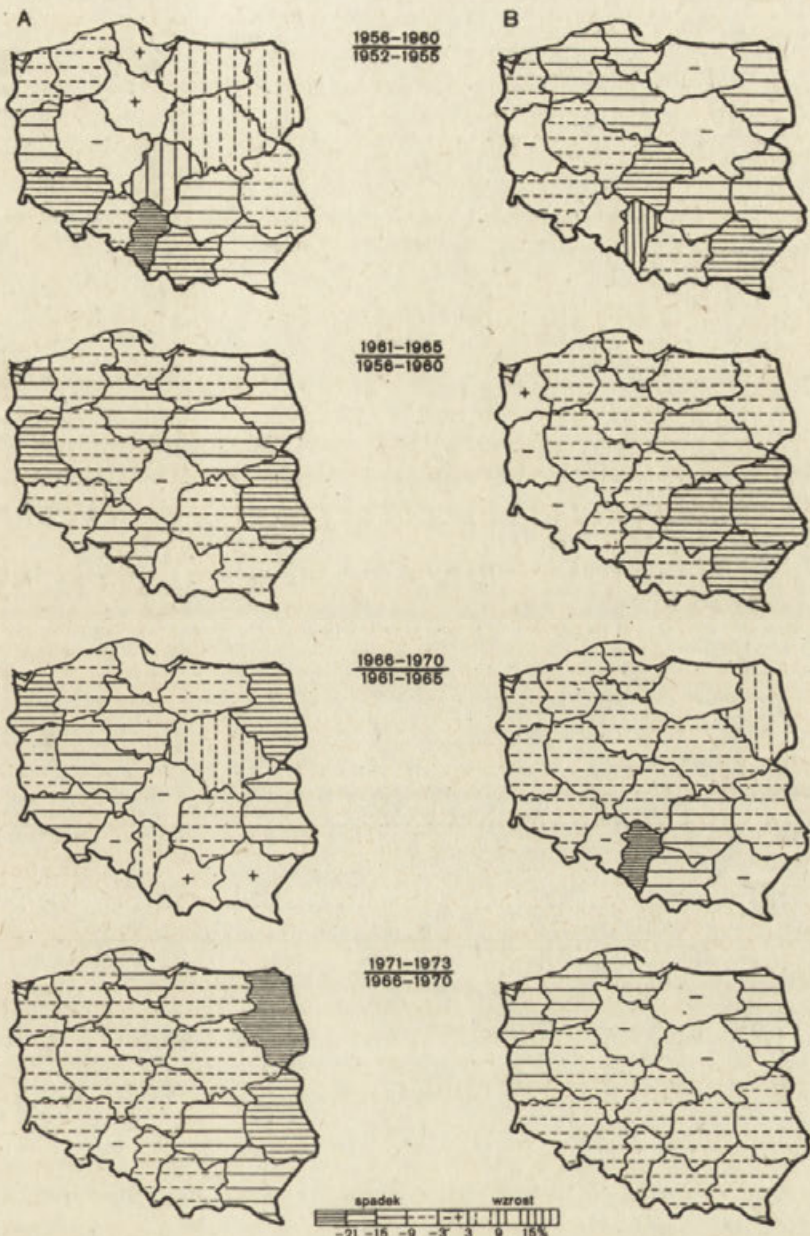
Ryc.39. Zmiany średniej ważonej odległości migracji z miast na wieś, 1952-1973 (poprzedni okres = 100)

A - napływ; B - odpływ

Changes in weighted means of distance for urban-rural migration, 1952-1973 (earlier period = 100)

A - inflow; B - outflow







głość napływu z miast na wieś woj. katowickiego (z 94 do 73 km).

Wielkości przeciętnych odległości jak i ich zmiany wskazują na: a) nasilenie się procesu migracji powrotnych przede wszystkim z miast województw nadmorskich na wieś województw wschodnich oraz woj. łódzkiego i warszawskiego, b) wzrost udziału długodystansowych napływów do woj. olsztyńskiego oraz c) względny spadek atrakcyjności woj. katowickiego, wyrażający się wzrostem odległości odpływu i spadkiem odległości napływu. Należy sądzić, że odzwierciedla to spadek efektywności akcji propagandowej i werbunkowej, jak i opuszczanie województwa przez część ludności, która doń napłynęła w wyniku takich akcji i nie adaptując się powracała do poprzednich (czy innych) oddalonych miejsc zamieszkania.

Znaczną przewagą przeciętnej odległości napływu nad odległością odpływu charakteryzowały się województwa: białostockie (stosunek odległości napływu do odpływu wynosi 2,1), rzeszowskie i lubelskie (po 1,7) oraz warszawskie i kieleckie (po 1,4). Licząca się przewaga odległości odpływu nad odległością napływu występuje dla województw: katowickiego (2,5), wrocławskiego (1,6) i gdańskiego (1,4).

W latach 1961-1965 nastąpił dalszy spadek średniej ważonej odległości tego kierunku migracji ze 153 km poprzednio do 140 km w omawianym okresie. Nadal najdłuższe przeciętne odległości napływu miały napływy z miast na wieś województw: lubelskiego, rzeszowskiego, białostockiego, koszalińskiego i szczecińskiego. Podobnie bez zmian zachowała się lista kolejności województw według odległości odpływu, na której znajdują się odpływy na wieś z miast woj. szczecińskiego, gdańskiego, koszalińskiego, wrocławskiego i katowickiego.

W stosunku do poprzedniego okresu znacznie obniżyły się średnie ważne odległości napływu do woj. lubelskiego i zielonogórskiego, podobnie jak odległości odpływu z miast woj. lubelskiego, rzeszowskiego i kieleckiego.

Wydaje się, że układ migracyjny opisany dla poprzedniego okresu uległ osłabieniu zarówno w zakresie migracji powrotnych jak i odległości odpływu z woj. katowickiego.

Lata 1966-1970 charakteryzują się 7% spadkiem średniej ważonej odległości migracji. Obok umiarkowanego i silnego spadku odległości napływu (por. ryc. 39) wzrosła średnia odległość napływu z miast na wieś woj. katowickiego i warszawskiego, a w minimalnym stopniu na wieś woj. krakowskiego i rzeszowskiego; wzrosła również przeciętna odległość odpływu na wieś z miast woj. białostockiego. Najsilniejszym przemianom uległ układ migracyjny woj. katowickiego: wzrostowi odległości napływu towarzyszył silny spadek odległości odpływu.

Tempo spadku średniej ważonej odległości migracji z miast na wieś w latach 1971-1973 było takie jak poprzednio, ale bardziej równomiernie rozłożone. Większe spadki przeciętnej odległości napływu miały napływy z miast na wieś 3 województw południowo-wschodnich, a przede wszystkim napływy na wieś woj. białostockiego, tak jak większe spadki przeciętnej odległości odpływu miały odpływy na wieś z miast 4 województw północno-zachodnich oraz woj. białostockiego. Zmiany przeciętnych odległości napływu czy odpływu dla pozostałych województw były niewielkie i prawie takie same dla wszystkich województw.

Największe przeciętne odległości napływu miały napływy z miast na wieś 4 województw: rzeszowskiego, koszalińskiego, olsztyńskiego i warszawskiego. Maksymalnymi odległościami odpływu charakteryzowały się natomiast odpływy na wieś z miast woj. szczecińskiego, koszalińskiego (odległości odpływu równe odległości napływu), gdańskiego i wrocławskiego.

Interpretując te układy w uproszczeniu można by powiedzieć, że w napływach do woj. rzeszowskiego silniej niż dla innych województw zaznaczyły się migracje powrotne z odległych obszarów, w tym i ze szczecińskiego, do którego nadal napływała ludność z odległych województw.

W latach 1974-1975 średnia ważona odległość migracji z miast na wieś wynosiła 115 km. Najdłuższymi przeciętnymi odległościami napływu z miast na wieś charakteryzowały się napływy na wieś woj. krośnieńskiego (196 km), zamojskiego (195 km), przemyskiego (194 km), suwalskiego (180 km), chełmskiego (177 km), białkopodlaskiego (176 km) i koszalińskiego (168 km). Minimalne przeciętne odległości napływu na wieś to napływy do woj. katowickiego (62



km) i łódzkiego (67 km). Maksymalne odległości odpływu osiągnęły odpływy na wieś z miast woj. szczecińskiego (212 km), wałbrzyskiego (190 km), koszalińskiego (163 km), jeleniogórskiego (162 km) i wrocławskiego (154 km).

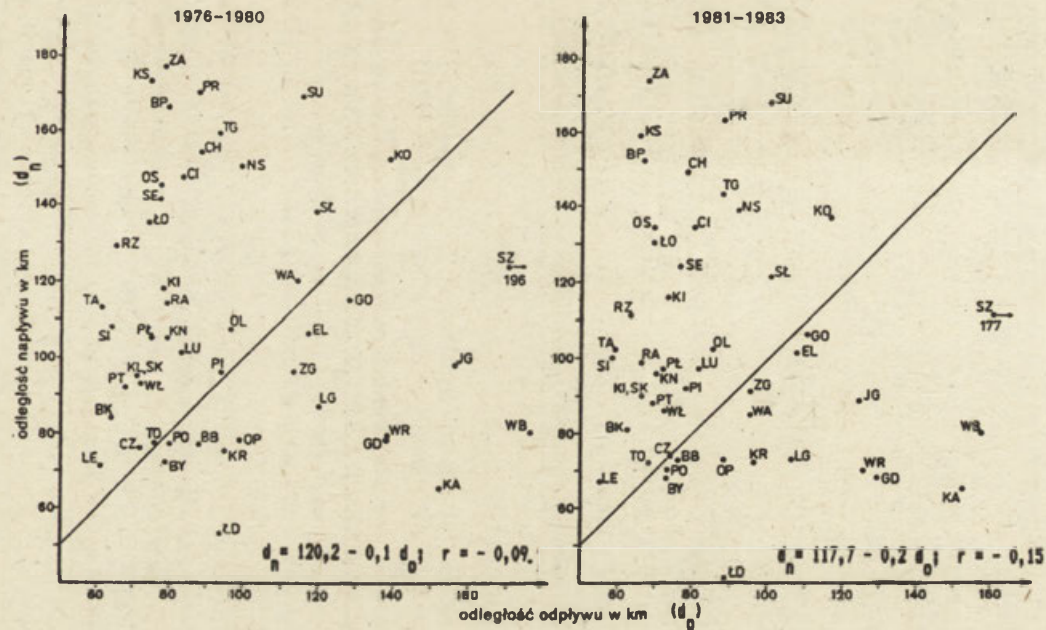
Po reformie podziału administracyjnego, w latach 1976-1980 obserwuje się spadek przeciętnych ważonych odległości migracji z miast na wieś o blisko 8%. Nie zaszły jednak większe zmiany w kolejności województw według wielkości przeciętnej odległości napływu z miast na wieś i nadal na czoło listy można wpisać województwa południowo-wschodniego pogranicza oraz koszalińskie (ryc.40). Podobnie z punktu widzenia przeciętnej odległości odpływu z miast na wieś górują nad innymi odległości odpływu na wieś z miast woj. szczecińskiego (196 km), wałbrzyskiego (176 km), jeleniogórskiego (156 km) i ... katowickiego (152 km).

Pomimo dominującego spadku przeciętnych odległości napływu w stosunku do poprzedniego okresu (ryc.41), należy odnotować nieznaczny wzrost odległości napływu z miast na wieś woj. katowickiego i białostockiego oraz podobną tendencję dla odległości napływu do 3 innych województw. Natomiast bardzo silnie zmniejszyły się przeciętne odległości odpływu na wieś z miast 4 pogranicznych województw wschodnich (od białkopodlaskiego po przemyskie), przy równoczesnym wzroście odległości odpływu na wieś z miast woj. katowickiego (ze 137 do 152 km) oraz bielskiego (z 81 do 88 km) i częstochowskiego (z 67 do 72 km).

Wysoki spadek średniej ważonej odległości odpływu na wieś z miast 4 pogranicznych województw zachodnich, jak i 8 innych, można wyjaśniać: - zakończeniem obsadzania stanowisk w administracji gminnej przez ludność z miast obszaru dawnego województwa oraz - samym utworzeniem nowych województw w sensie zmniejszenia odległości między powstałymi jednostkami, jak i - powstaniem korzystniejszych warunków przeniesienia się na wieś "własnego" nowo utworzonego województwa niż odległego.

Sytuacja woj. katowickiego była odmienna. Wzrost przeciętnej odległości napływu z miast na wieś tego województwa prawdopodobnie jest pochodną budowy huty Katowice, do której ściągala młodzież z całej Polski. Natomiast wzrost przeciętnej odległości odpływu na wieś z miast woj. katowickiego należy uznać za przejaw

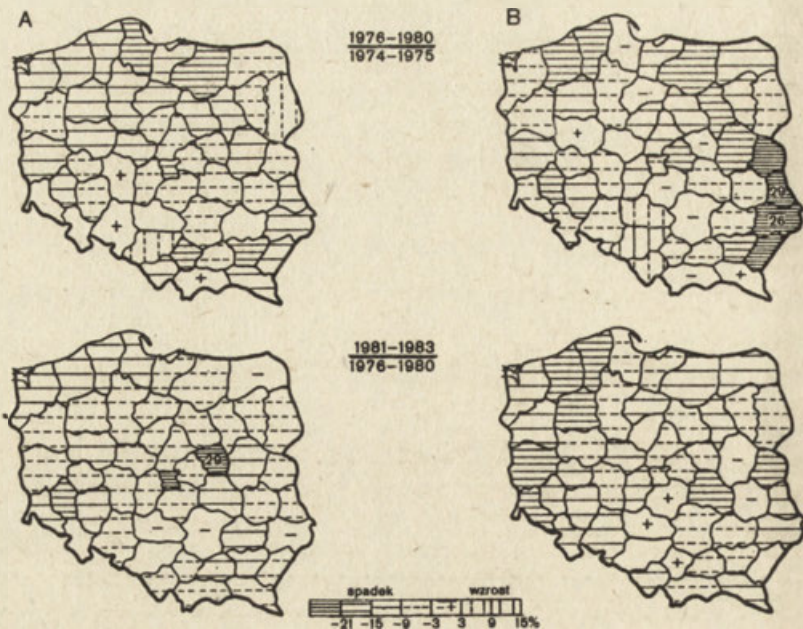




Ryc.40. Średnie ważone odległości migracji z miast na wieś,  
1976-1983

Weighted means of distance for urban-rural migration,  
1976-1983

$d_n$  - inflow distances,  $d_o$  - outflow distances



Ryc.41. Zmiany średniej ważonej odległości migracji z miast na wieś, 1976-1983 (poprzedni okres = 100)

A - napływ; B - odpływ

Changes in weighted means of distance for urban-rural migration, 1976-1983 (earlier period = 100)

A - inflow; B - outflow

wzrostu znaczenia tzw. migracji powrotnych. "Pojawiają się one bądź po uzyskaniu przez pracownika pełnych kwalifikacji, kiedy może on znaleźć odpowiednie stanowisko - niekoniecznie lepiej płatne - w regionie, z którego pochodzi, bądź kiedy wycofuje się z pracy zawodowej. Tego rodzaju migracje powrotne są najliczniejsze na Górnym Śląsku, gdzie występuje bardzo silna dewastacja środowiska naturalnego, a w bardziej odległych regionach jest ono atrakcyjne i jeszcze nieskażone. Również patriotyzmy lokalne, które są w kraju silne, często mają duże znaczenie w poszukiwaniu korzystniejszego środowiska społecznego" (Dziewoński, Korcelli, 1981, s. 39).

Szczegółowa analiza udziału odpływów z miast woj. katowickiego na wieś, w porównaniu z poprzednim okresem, wykazuje: a) spadek udziału odpływów na wieś woj. katowickiego (poprzednio 40%, a w okresie 1976-1980 35%) i opolskiego oraz b) wzrost udziału odpływów na wieś następujących województw: przede wszystkim nowosądeckiego i tarnowskiego, następnie tarnobrzeskiego, zamojskiego, lubelskiego i krośnieńskiego oraz w mniejszym stopniu bielskiego, kieleckiego, kieleckiego, krakowskiego i warszawskiego.

Z uwagi na relacje średnich ważonych odległości napływu i odpływu dostrzega się wyraźnie większą liczbę województw z przewagą odległości napływu nad odległością odpływu przede wszystkim we wschodniej części kraju. Natomiast obszarami z przewagą odległości odpływu nad odległością napływu są województwa południowe i zachodnie (począwszy od krakowskiego przez wrocławskie i wałbrzyskie po szczecińskie) oraz elbląskie i gdańskie, a więc w większości obszary przed 30 laty intensywnie zasiedlane.

W ostatnim okresie, 1981-1983, średnia ważona odległość migracji z miast na wieś wynosiła 86 km. Spadek przeciętnych odległości napływu wystąpił we wszystkich województwach, z tym że nieco wyższy - niż dla pozostałych - był dla napływów z miast na wieś województw nadmorskich, czterech południowo-zachodnich oraz położonych w południkowym pasie: od tarnowskiego i rzeszowskiego po siedleckie. Bardzo silnemu obniżeniu uległy przeciętne odległości napływu z miast na wieś woj. warszawskiego (ze 120 do 85 km) i łódzkiego (z 53 do 40 km). W wyniku kryzysu gospodarczego i trudnej sytuacji żywnościowej zaznaczył się wyraźny wzrost napływu ludności z miast do gospodarstw rodzinnych na wieś w tym samym województwie; w woj. warszawskim udział wewnątrzwojewódzkich napływów z miast na wieś wzrósł z 49% w poprzednim okresie do 66% w latach 1981-1983, a w łódzkim z 76 do 82%.

Bardziej zróżnicowany przestrzennie był spadek średnich ważonych odległości odpływu z miast na wieś. Silnemu obniżeniu uległy przeciętne odległości odpływu na wieś z miast województw zachodnich i północnych oraz z miast woj. radomskiego i białkopodlaskiego. Przeciętne odległości odpływu z miast województw centralnych uległy niewielkiemu obniżeniu, a dla 3 województw odległości odpływu nawet minimalnie wzrosły.



Nadal maksymalnymi odległościami napływu cechowały się napływy z miast na wieś województw wschodnich (zamojskie, suwalskie, przemyskie, krośnieńskie i białkopodlaskie), a najwyższe odległości odpływu miały odpływy na wieś z miast województw położonych w zachodniej części kraju (szczecińskie, wałbrzyskie, katowickie, gdańskie, wrocławskie i jeleniogórskie).

#### Odległości migracji z miast do miast

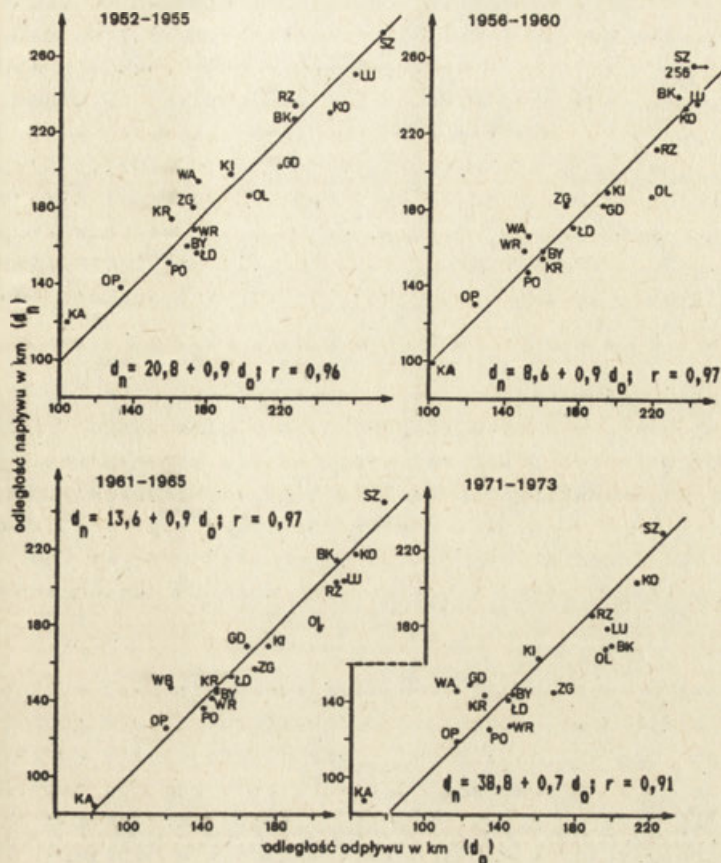
Migracje z miast do miast charakteryzują się niezmiennie najdłuższymi średnimi ważonymi odległościami przemieszczeń; dla lat 1952-1955 odległość ta wynosiła 177 km.

Maksymalne przeciętne ważne odległości napływu z miast do miast dla pierwszego okresu miały napływy do miast 5 województw (ryc.42): szczecińskiego (273 km), lubelskiego (251 km), rzeszowskiego (234 km), koszalińskiego (231 km) i białostockiego (227 km). Minimalne przeciętne odległości miały napływy do miast woj. katowickiego i opolskiego.

Z punktu widzenia przeciętnych odległości odpływu wyróżniały się odpływy z miast woj. łódzkiego (174 km), warszawskiego (171 km) i szczecińskiego (163 km); minimalne dystanse miały odpływy z miast województw najbardziej wówczas uprzemysłowionych, czyli z katowickiego i opolskiego.

Obraz migracji z miast do miast jest w tym okresie dość przejrzysty. Z jednej strony, miasta Pomorza Zachodniego, mając wyższy standard infrastruktury miejskiej, przyciągały ludność miejską z oddalonych województw wschodnich, z drugiej, część wcześniejszych przybyszów opuszczała Pomorze przenosząc się do miast województw wschodnich i centralnych. Natomiast do miast woj. katowickiego i opolskiego napływała ludność miejska z sąsiednich czy względnie bliskich województw południowej i centralnej Polski.

Cechą charakterystyczną tylko dla tego okresu jest przewaga średniej ważonej odległości napływu z miast do miast (wynosząca



Ryc. 42. Średnie ważone odległości migracji z miast do miast, 1952-1973

Weighted means of distance for urban-urban migration, 1952-1973

$d_n$  - inflow distances,  $d_o$  - outflow distances

od 50 do 90%, z wyjątkiem woj. warszawskiego) nad odległością odpływu dla wszystkich województw poza łódzkim. Ten "napływowy", z punktu widzenia odległości, charakter migracji wskazuje, że przemieszczenia te były kontynuacją wcześniejszych procesów zasiedlania.

W latach 1956-1960 następuje niewielki spadek średniej ważonej odległości migracji z miast do miast ogółem do 166 km.

Wzrosły wówczas przeciętne odległości napływu do miast woj. łódzkiego (ze 156 do 170 km) i białostockiego (z 227 do 240 km). Wzrost ten (ryc.43) był następstwem spadku stopnia domknięcia regionalnego napływów oraz wzrostu udziału napływu z miast woj. zielonogórskiego do miast woj. łódzkiego i z miast woj. katowickiego do miast woj. białostockiego (z 2,6 do 6,0%). Natomiast spadek średnich ważonych odległości napływu wystąpił dla napływu do miast woj. katowickiego (ze 120 do 99 km), warszawskiego (ze 194 do 166 km), krakowskiego (ze 174 do 154 km) i rzeszowskiego (z 234 do 212 km); zmiany te wynikały ze wzrostu udziału napływów wewnątrzwojewódzkich w każdym z tych województw.

Przeciętna odległość odpływu wzrosła właściwie tylko z miast woj. olsztyńskiego w wyniku spadku stopnia domknięcia regionalnego odpływów (z 41 do 37%), zmniejszenia się udziału odpływów do miast woj. warszawskiego (z 11,7 do 9,1%) i katowickiego (z 3,9 do 3,3%) oraz wzrostu udziału odpływu do miast woj. wrocławskiego (z 6,4 do 8,7%) i gdańskiego (z 6,6 do 7,4%); odpływy do miast woj. wrocławskiego były więc wyższe niż do sąsiedniego woj. gdańskiego.

Natomiast spadek przeciętnej odległości odpływu wystąpił w odpływach z miast 3 województw: wrocławskiego (ze 173 do 150 km), warszawskiego (ze 175 do 152 km) i gdańskiego (z 219 do 192 km). Złożył się na to: - wzrost stopnia domknięcia regionalnego odpływu migracyjnego (we wrocławskim z 41 do 52%, warszawskim z 48 do 57% i gdańskim z 40 do 47%), - spadek udziału odpływów z miast woj. warszawskiego i wrocławskiego do miast innych województw, w tym i sąsiednich oraz - spadek udziału odpływów z miast woj. gdańskiego do miast wielu odległych województw, przy jednoczesnym niewielkim wzroście udziału odpływów do miast woj. wrocławskiego (z 5,4 do 5,7%), koszalińskiego (z 4,3 do 5,0%), olsztyńskiego (z 3,9 do 4,5%) i szczecińskiego (z 4,2 do 4,7%); na uwagę zasługuje wyższy udział odpływów do miast odległego woj. wrocławskiego niż

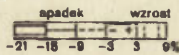
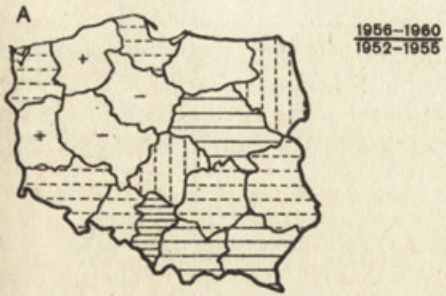
Ryc.43. Zmiany średniej ważonej odległości migracji z miast do miast, 1952-1973 (poprzedni okres = 100)

A - napływ; B - odpływ

Changes in weighted means of distance for urban-urban migration, 1952-1973 (earlier period = 100)

A - inflow; B - outflow





sąsiedniego olsztyńskiego czy koszalińskiego.

Pod względem przeciętnych odległości dystansu migracyjnego wyróżniały się, z jednej strony, odległości migracji z/do miast woj. szczecińskiego, białostockiego, lubelskiego i koszalińskiego, z drugiej, minimalne dystanse napływu do i odpływu z miast woj. katowickiego i opolskiego.

W latach 1961-1965 średnia ważona odległość migracji z miast do miast zmniejszyła się do 149 km. Wyraźne zmniejszenie dystansów migracji - wyniku dalszego wzrostu stopnia domknięcia regionalnego migracji i spadku wymiany migracyjnej nawet z miastami sąsiednich województw - wystąpiło dla województw zawierających 3 główne aglomeracje miejsko-przemysłowe (katowicka, warszawska, gdańska). Silne zmniejszenie migracji dalekodystansowych, w tym odpływu z miast woj. gdańskiego do miast woj. wrocławskiego, odpowiada kształtowaniu się wyraźnych stref migracyjnych, w ramach których w coraz większym stopniu zamykają się napływy z miast i odpływy do miast.

W niewielkim stopniu spadek odległości napływu i odpływu wystąpił w województwach środkowo-zachodniej, zachodniej i południowo-wschodniej części kraju.

Poza zmniejszeniem się przeciętnych odległości migracji nie zmieniły się relacje odległości napływu i odpływu; na wykresie przedstawiającym średnie ważne odległości migracji województwa ułożone są blisko przekątnej. Nadal 5 województw (szczecińskie, koszalińskie, białostockie, lubelskie i rzeszowskie) charakteryzuje się najdłuższymi odległościami migracji z miast do miast, rzędu 200-240 km. Najkrótsze migracje następowały do/z miast woj. katowickiego (około 80 km, przy czym do obliczeń za odległość migracji wewnątrzwojewódzkich przyjęto 28 km).

W drugiej połowie lat sześćdziesiątych średnia ważona odległość migracji z miast do miast jest niewiele niższa niż poprzednio i wynosi 143 km. Ten niewielki 4% spadek nastąpił w wyniku dalszego wzrostu stopnia domknięcia regionalnego migracji i wskazuje na trwałość układu migracyjnego powstałego w końcu poprzedniej dekady. Dla zdecydowanej większości województw nie ma właściwie zmian w przeciętnej odległości napływu z miast i odpływu do



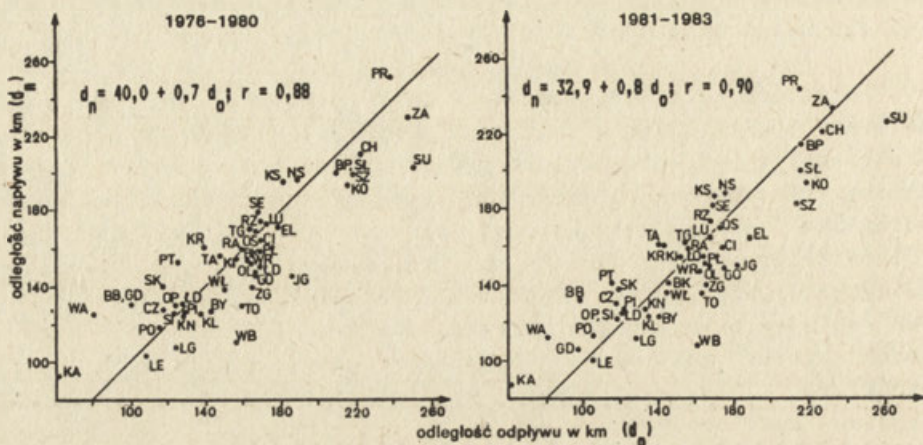
miast. Wyraźnemu zmniejszeniu uległy jedynie odległości: a) napływu do miast woj. gdańskiego (spadek ze 169 do 152 km), białostockiego (z 214 do 193 km) i wrocławskiego (ze 141 do 128 km) oraz b) odpływu z miast woj. gdańskiego (ze 163 do 134 km), krakowskiego (ze 147 do 130 km), katowickiego (z 82 do 73 km) i lubelskiego (z 216 do 196 km). Dla pozostałych województw odległości migracji z miast do miast wykazały niewielki spadek (-) lub nieistotną tendencję wzrostową (+).

W latach 1971-1973 średnia ważona odległość migracji z miast do miast obniżyła się o dalsze 4% i wynosiła 138 km. W rozkładzie przeciętnych odległości napływu i odpływu według województw zachodzą tylko nieznaczne zmiany polegające na umiarkowanym spadku odległości napływu do miast woj. białostockiego (z 193 do 170 km) i lubelskiego (ze 198 do 179 km) oraz słabym wzroście przeciętnej odległości napływu do miast woj. katowickiego (z 84 do 88 km). Pod względem przeciętnych odległości migracji wyróżniają się, z jednej strony, maksymalne odległości migracji do i z woj. szczecińskiego i koszalińskiego, z drugiej, minimalne odległości napływu do i odpływu z miast woj. katowickiego. Słabą przewagą odległości napływu nad odległością odpływu charakteryzują się 4 województwa z głównymi ośrodkami miejskimi kraju: katowickie, warszawskie, gdańskie i krakowskie. Natomiast niewielką przewagą przeciętnych odległości odpływu z miast nad odległościami napływu do miast mają woj. wrocławskie, białostockie, olsztyńskie i zielonogórskie.

W następnym dwuleciu, 1974-1975, w nowym podziale administracyjnym średnia ważona odległość migracji wynosiła 118 km. Największe większe przeciętne odległości napływu z miast do miast reprezentowały napływy do miast województw położonych na przeciwległych krańcach kraju, to znaczy: przemyskiego (272 km), suwalskiego (243 km), chełmskiego (240 km), szczecińskiego (231 km), zamojskiego (228 km), krośnieńskiego (218 km) i koszalińskiego (214 km). W większości z tych samych województw odpływy z miast uzyskują największe przeciętne odległości, a mianowicie: suwalskie (291 km), zamojskie (268 km), chełmskie (265 km), przemyskie (254 km), białkopodlaskie (237 km) oraz szczecińskie (231 km), koszalińskie (226 km) i słupskie (222 km). Najkrótsze przeciętne odległości migracji miały napływy do miast (89 km) i odpływy z miast (63 km) woj. katowickiego.



W latach 1976-1980 (ryc.44 i 45) po raz pierwszy nastąpił wzrost średniej ważonej odległości migracji z miast do miast do 133 km czyli o prawie 13%; przed 20 laty wzrost dotyczył przede wszystkim przeciętnych odległości odpływu z województw.

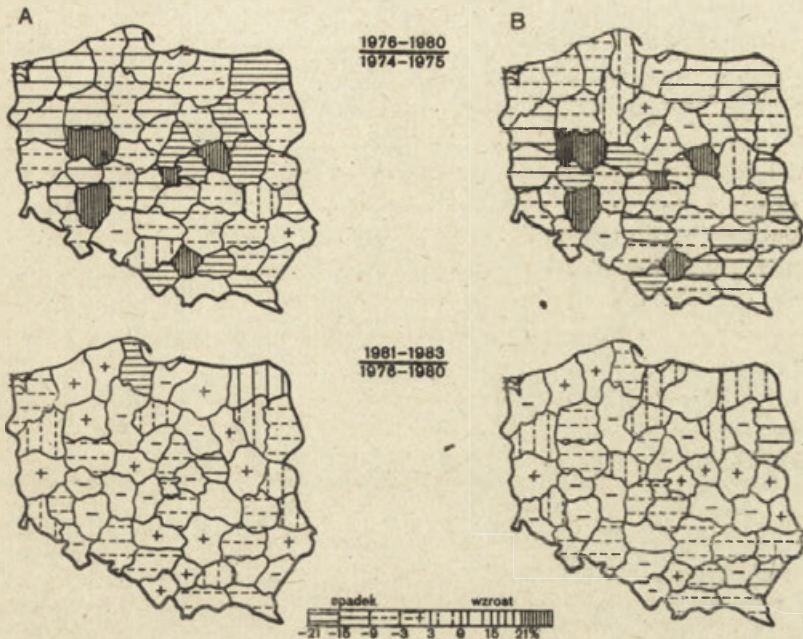


Ryc.44. Średnie ważone odległości migracji z miast do miast, 1976-1983

Weighted means of distance for urban-urban migration, 1976-1983

$d_n$  - inflow distances,  $d_o$  - outflow distances

Najwyższy wzrost średniej ważonej odległości napływu wystąpił w napływach do miast województw, których stolice poprzednio były miastami na prawach województw. Przeciętne odległości napływu z miast do miast tych województw wynosiły: w warszawskim 80 km poprzednio i 125 km w omawianym okresie 1976-1980, w krakowskim 89 i 160 km, w łódzkim 48 i 130 km, w poznańskim 73 i 118 km i wrocławskim 82 i 151 km. Wysoki był również wzrost przeciętnych odległości odpływu z miast tych województw; przeciętne odległości odpływu z miast woj. warszawskiego wynosiły poprzednio 42 km, a w latach 1976-1980 80 km, z krakowskiego 67 i 139 km, z łódzkiego 46 i 127 km, z poznańskiego 68 i 115 km oraz z wrocławskiego 91 i 164 km.



Ryc.45. Zmiany średniej ważonej odległości migracji z miast do miast, 1976-1983 (poprzedni okres = 100)

A - napływ; B - odpływ

Changes in weighted means of distance for urban-urban migration, 1976-1983 (earlier period = 100)

A - inflow; B - outflow

Zródła tego wysokiego wzrostu przeciętnych odległości migracji można doszukiwać się : a) w bardzo silnym początkowo, w okresie wprowadzania reformy podziału administracyjnego, domknięciu migracji z miast do miast w ramach własnego województwa o zmniejszonym obszarze, b) w złagodzeniu przepisów meldunkowych<sup>12</sup> bądź c) w ożywieniu gospodarczym i ekspansji inwestycyjnej tego okresu.

<sup>12</sup> Według ustawy z 10 kwietnia 1974 r., która weszła w życie z dniem 1 stycznia 1975 r., zameldowanie nie było uzależnione od decyzji o przydziale mieszkania, ani nie rodziło praw do takiego przydziału (Dz. U. nr 14, poz.84).

Zmiana przepisów, która nie dotyczyła zresztą m.st. Warszawy, mogłaby spowodować wzrost udziału napływów spoza województwa, ale dlaczego tylko do miast tych pięciu województw? Poza tym czy spowodowałyby wzrost udziału odpływów z miast właśnie tylko tych województw do miast innych województw? Wyjaśnienie gwałtownego wzrostu przeciętnych odległości migracji czynnikiem czysto administracyjnym możemy odrzucić i doszukiwać się wyjaśnień w początkowo bardzo wysokim domknięciu regionalnym migracji oraz w ożywieniu gospodarczym i ekspansji inwestycyjnej w pierwszych trzech latach tego okresu.

Tym bardziej, że wzrost średnich ważonych odległości napływu i odpływu dla tych pięciu województw nie tyle polegał na wzroście udziału migracji międzywojewódzkich, co na bardzo wysokim spadku udziału napływów i odpływów wewnątrzwojewódzkich. Dla wspomnianych pięciu województw nastąpił bowiem bardzo silny spadek udziału napływów z miast do miast własnego województwa: w warszawskim z 70% w poprzednim dwuleciu do 48% w latach 1976-1980, w krakowskim z 60 do 21%, w łódzkim z 78 do 31%, w poznańskim z 69 do 41% i we wrocławskim z 63 do 21%. Równocześnie zmniejszyły się udziały odpływów z miast do miast własnego województwa: w warszawskim z 89 do 71%, w krakowskim z 73 do 26%, w łódzkim z 82 do 35%, w poznańskim z 77 do 47% i we wrocławskim z 63 do 21%. Wzrost udziału napływów z miast (i odpływów do miast) poszczególnych, czasem oddalonych, województw liczebnie nie był wysoki, ale na tyle istotny aby wpłynąć znacząco na wielkości przeciętnych odległości migracji.

Aby zakończyć już sprawę owych pięciu województw warto przytoczyć dla nich średnie ważne odległości napływu i odpływu, ale obliczone bez migracji wewnątrzwojewódzkich, dla lat 1974-1975 i 1976-1980 (w km):

	Napływ		Odpływ	
	1974-1975	1976-1980	1974-1975	1976-1980
warszawskie	221	224	239	231
krakowskie	200	199	206	184
łódzkie	178	184	206	190
poznańskie	178	183	208	195
wrocławskie	185	186	208	203



Dla zdecydowanej większości województw przeciętne odległości napływu i odpływu w latach 1976-1980 były niższe niż dla poprzedniego dwulecia, z wyjątkiem kilku województw: katowickiego i lubelskiego, jeśli chodzi o odległości napływów, oraz bydgoskiego, gdańskiego i siedleckiego w przypadku odległości odpływów.

Nie uległ zmianie skład listy województw o najdłuższych przeciętnych odległościach napływu i odpływu, podobnie jak nadal najkrótsze napływy i odpływy następowały do i z miast woj. katowickiego.

Pod względem relacji odległości co najmniej 10% przewagą odległości napływu nad odległością odpływu charakteryzują się kolejno województwa: warszawskie, katowickie, bielskie, gdańskie, piotrkowskie, skierniewickie i krakowskie. Natomiast dla znacznie większej liczby województw przeciętna odległość odpływu była co najmniej o 10% wyższa niż odległość napływu, a mianowicie dla województw: wałbrzyskiego, jeleniogórskiego, suwalskiego, zielonogórskiego, toruńskiego, legnickiego, gorzowskiego, bydgoskiego, olsztyńskiego, koszalińskiego, łomżyńskiego i szczecińskiego.

Na początku obecnej dekady, w latach 1981-1983, poza niewielkim obniżeniem średniej ważonej odległości migracji z miast do miast do 127 km, w rozkładzie przeciętnych odległości napływu i odpływu według województw nie występują większe różnicowania. Wyróżniają się jedynie znacznym spadkiem odległości napływu do miast woj. gdańskiego (ze 129 do 106 km) oraz wzrostem odległości napływu do miast woj. suwalskiego (z 202 do 226 km). Dla zdecydowanej większości województw przeciętne odległości napływu i odpływu właściwie oscylują wokół przeciętnych odległości z poprzedniego okresu. Jakkolwiek rozmiary migracji z miast do miast zmalały o 17% (por. tab.1), to skala przestrzenna tych migracji została jakby "zamrożona" w układzie z lat 1976-1980, czego nie można powiedzieć o wcześniej przedstawionych kierunkach migracji ze wsi do miast i z miast na wieś (por. ryc.36 i 40), czy o migracjach ze wsi na wieś (por. ryc.49).

## Odległości migracji ze wsi na wieś

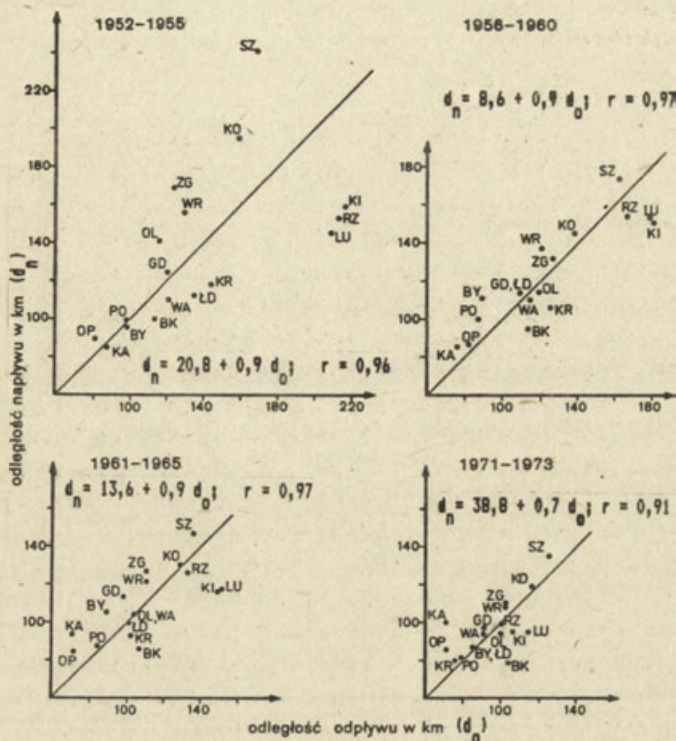
Omawiając wielkości migracji ze wsi na wieś wspomniano o popularnym stereotypie, że przemieszczenia te polegają na poszukiwaniu partnera do małżeństwa i to w najbliższym sąsiedztwie, z czego wynika ograniczona skala przestrzenna tych migracji. Nie znajduje to potwierdzenia w średnich ważonych odległościach migracji ze wsi na wieś, które w pierwszym okresie były wyższe od odległości migracji ze wsi do miast, a w następnych latach niewiele niższe od nich.

Średnia ważona odległość migracji ze wsi na wieś w latach 1952-1955 wynosiła 136 km i była wyższa niż przeciętna odległość migracji ze wsi do miast (125 km). Niewątpliwie wynikało to z trwającego jeszcze w tym czasie przenoszenia się ludności wiejskiej z przeludnionych obszarów południowo-wschodnich do nadal słabiej zaludnionych województw północno-zachodnich; na przykład w woj. kieleckim, lubelskim i rzeszowskim gęstość zaludnienia wsi wynosiła 63 osoby na km<sup>2</sup>, podczas gdy w koszalińskim i szczecińskim 20 osób na km<sup>2</sup>.

Największe średnie ważone odległości napływu (ryc.46) występowały w napływach na wieś woj. szczecińskiego (241 km) i koszalińskiego (195 km). Obszarami, skąd odpływy ludności ze wsi osiągnęły największe przeciętne odległości były województwa: kieleckie (216 km), rzeszowskie (213 km) i lubelskie (209 km). Na podstawie tych informacji można by schematycznie wiązać te dwa odległe regiony w dychotomiczny układ napływu-odpływu. Ze szczegółowych danych wynika, że główne napływy do wsi woj. szczecińskiego (nie licząc ruchów wewnątrzwojewódzkich) pochodziły ze wsi woj. lubelskiego, kieleckiego i łódzkiego. W pozawojewódzkich napływach do wsi woj. koszalińskiego dominowały napływy ze wsi woj. kieleckiego, bydgoskiego i lubelskiego. Anlogicznie zestawiona lista głównych kierunków odpływu ze wsi województw południowo-wschodnich przedstawia się następująco:

- ze wsi woj. kieleckiego do wsi woj. wrocławskiego (14% odpływu), koszalińskiego (8%) i zielonogórskiego (5%);
- ze wsi woj. lubelskiego do wsi woj. olsztyńskiego (7,1%), wrocławskiego (7%) i szczecińskiego (6%);

- ze wsi woj. rzeszowskiego do wsi woj. wrocławskiego (16,0%),  
szczecińskiego (4,5%) i krakowskiego (4,0%).



Ryc.46. Średnie ważone odległości migracji ze wsi na wieś,  
1952-1973

Weighted means of distance for rural-rural migration,  
1952-1973

$d_n$  - inflow distances,  $d_o$  - outflow distances

Minimalnymi średnimi ważonymi odległościami napływu na wieś i odpływu ze wsi charakteryzowały się kolejno województwa: katowickie (wymiana migracyjna głównie z krakowskim i opolskim), opolskie (wymiana z katowickim i wrocławskim) oraz bydgoskie, poznańskie i białostockie. Wymiana migracyjna tego ostatniego województwa odbywała się głównie z woj. olsztyńskim, tak jak bydgoskiego z koszalińskim, gdańskim i olsztyńskim.



Z uwagi na relacje odległości napływu i odpływu możemy mówić o znacznej przewadze odległości napływu dla 5 województw północnych i zachodnich (szczecińskie, koszalińskie, zielonogórskie, wrocławskie, olsztyńskie), bądź o przewadze odległości odpływu dla województw: lubelskiego, rzeszowskiego, kieleckiego, krakowskiego i łódzkiego.

W latach 1956-1960 średnia ważona odległość migracji ze wsi na wieś była o 10% niższa niż w poprzednim okresie i wynosiła 123 km. W przeciętnych odległościach napływu największe zmiany, polegające na spadku odległości, nastąpiły w napływach na wieś trzech województw północno-zachodnich (ryc.47). Zmiany te są spowodowane: a) wzrostem udziału wewnątrzwojewódzkich migracji ze wsi na wieś, b) odmienną od poprzedniej orientacją głównych strumieni napływu oraz c) zmniejszeniem udziału napływów z kierunków poprzednio o największym znaczeniu. Napływy ze wsi województw południowo-wschodnich nie odgrywają już roli głównych strumieni napływu, bowiem stały się nimi napływy z sąsiednich województw; wskazuje to na zakończenie procesu zasiedlania tych obszarów przez ludność napływającą ze znacznych odległości. I tak główne napływy na wieś woj. szczecińskiego pochodzą ze wsi woj. koszalińskiego, lubelskiego (poprzednio stanowiły 7% napływu, a w omawianym okresie 1956-1960 niecałe 4%) i zielonogórskiego. Natomiast podstawowe napływy na wieś woj. koszalińskiego pochodzą ze wsi woj. bydgoskiego, gdańskiego i szczecińskiego.

Wzrost przeciętnej odległości napływu na wieś woj. lubelskiego (udział wewnątrzwojewódzkich migracji ze wsi na wieś nie uległ zmianie) wynika ze wzrostu udziału napływów ze wsi woj. olsztyńskiego, szczecińskiego i koszalińskiego, co wskazuje na migracje powrotne.

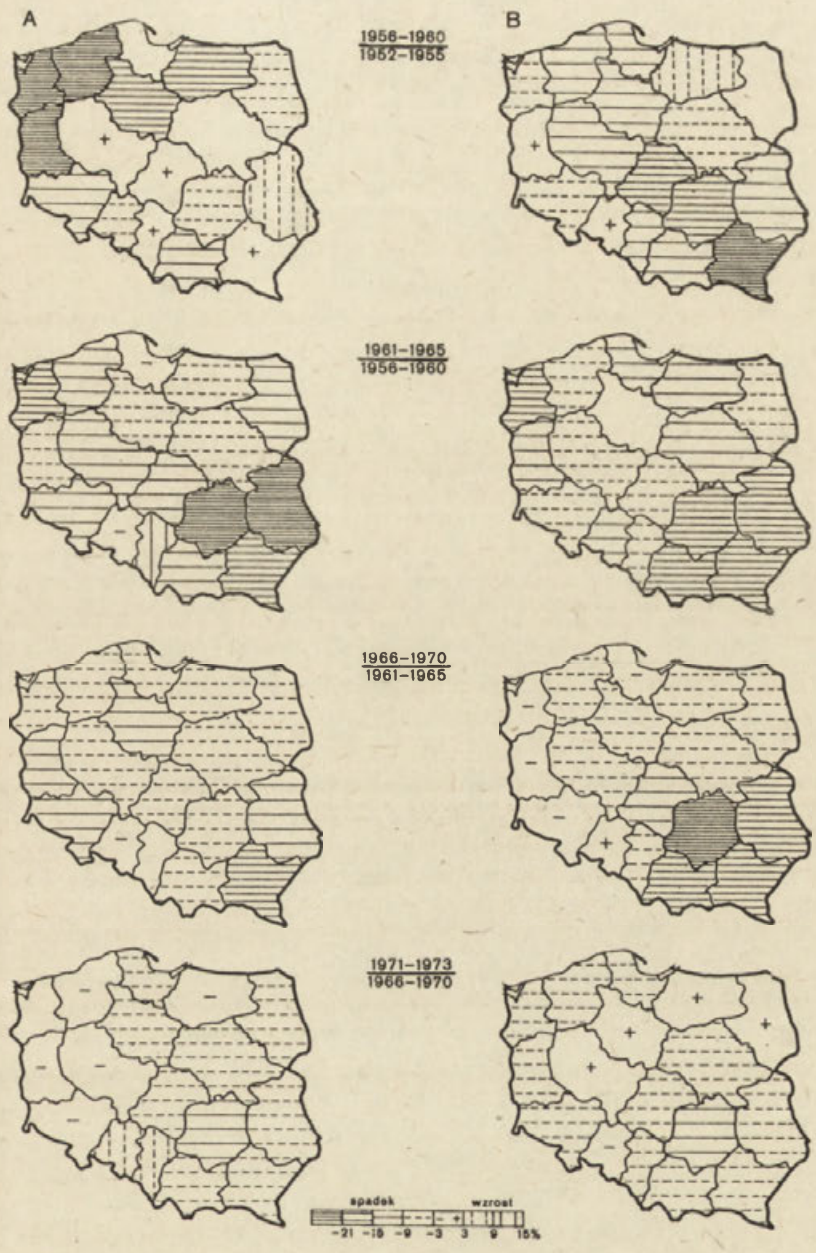
Wyjaśnienie spadku przeciętnej odległości odpływu ze wsi województw południowo-wschodnich (przede wszystkim rzeszowskiego)

Ryc.47. Zmiany średniej ważonej odległości migracji ze wsi na wieś, 1952-1973 (poprzedni okres = 100)

A - napływ; B - odpływ

Changes in weighted means of distance for rural-rural migration, 1952-1973 (earlier period = 100)

A - inflow; B - outflow





jest analogiczne jak dla spadku przeciętnych odległości napływu, z tym że głównymi kierunkami odpływu na wieś, ale w mniejszym stopniu niż poprzednio, są nadal województwa zachodnie i północne uzupełniane przez woj. warszawskie (dla odpływu z woj. kieleckiego), czy bydgoskie i olsztyńskie (dla odpływu z woj. lubelskiego).

Natomiast wzrost przeciętnej odległości odpływu ze wsi woj. olsztyńskiego wynika głównie z mniejszego niż poprzednio udziału odpływów na wieś woj. warszawskiego i białostockiego oraz wzrostu udziału odpływów na wieś woj. gdańskiego, lubelskiego i rzeszowskiego. W przypadku wzrostu udziału odpływów do woj. rzeszowskiego był on prawdopodobnie w części spowodowany migracjami powrotnymi wysiedlonych po wojnie Łemków (Kwilecki 1974, s.198).

Najdłuższymi średnimi ważonymi odległościami charakteryzowały się migracje ze wsi na wieś z i do pięciu województw: szczecińskiego, lubelskiego, rzeszowskiego, kieleckiego i koszalińskiego. Jak więc widzimy, pomimo obniżenia maksymalnych przeciętnych odległości migracji nadal źródłem długodystansowych napływów i odpływów, ale na znacznie mniejszą skalę, są województwa południowo-wschodniej i północno-zachodniej części kraju. W kręgu minimalnych dystansów migracji pozostawały dwa województwa południowe: katowickie i opolskie.

Cechą charakterystyczną migracji ze wsi na wieś w tym okresie jest wyrównywanie przeciętnych odległości napływu i odpływu do wielkości tego samego rzędu dla poszczególnych województw, to znaczy nie ma większej różnicy między odległością napływu i odpływu dla danego województwa; są różnice między województwami.

Lata 1961-1965 przynoszą ponownie 10% spadek średniej ważonej odległości migracji ze wsi na wieś i przeciętny dystans przemieszczeń wynosi 110 km. Spadek ten był w znacznej mierze następstwem zanikania długodystansowych migracji z/do województw południowo-wschodnich i woj. szczecińskiego, którym towarzyszył (raczej wyprzedzał je) wzrost udziału migracji wewnątrzwojewódzkich w tych województwach oraz zwiększony udział wymiany migracyjnej z sąsiednimi województwami. W tym okresie właściwie wygasa licząca się skala długodystansowych migracji powrotnych do woj. kieleckiego i lubelskiego.



Jedynie wzrost przeciętnej odległości napływu na wieś woj. katowickiego (z 86 do 94 km) jest następstwem zmniejszenia się udziału wewnątrzwojewódzkich migracji ze wsi na wieś w tym województwie (z 66 do 62%), spadku udziału napływów ze wsi woj. opolskiego i wrocławskiego oraz wzrostu udziału napływów ze wsi woj. krakowskiego, łódzkiego i kieleckiego.

Znaczny spadek maksymalnych przeciętnych odległości migracji wpłynął na zmniejszenie różnicowań i zmianę składu listy województw o najdłuższych odległościach napływu, którą tworzą teraz województwa: szczecińskie (147 km), koszalińskie (130 km), zielonogórskie (127 km), rzeszowskie (126 km) i wrocławskie (122 km). Najkrótsze przeciętne odległości napływu miały napływy na wieś woj. opolskiego (85 km) i białostockiego (86 km). Rozpiętość między maksymalną i minimalną odległością napływu, wynosząca przed 10 laty 156 km, zmniejszyła się do 62 km; w ciągu krótkiego czasu zaszły więc znaczne zmiany.

Najdłuższymi przeciętnymi odległościami odpływu ze wsi nadal charakteryzowały się odpływy z tych samych województw co i poprzednio, ale w nieco innej kolejności i niższej skali wielkości (por. ryc. 46).

Z uwagi na relacje przeciętnych odległości napływu i odpływu wyróżniają się dwie grupy województw. Jedna, z przewagą odległości napływu, do której wchodzi województwa: katowickie (przewaga 32%), bydgoskie (18%), zielonogórskie i gdańskie (po 15%) oraz druga, z przewagą odległości odpływu nad odległością napływu, do której zaliczają się województwa: lubelskie (29%), kieleckie (28%) i białostockie (24%).

W następnym okresie, 1966-1970, średnia ważona odległość migracji ze wsi na wieś obniżyła się do 100 km. Największy spadek odległości migracji według województw dokonał się w odpływach ze wsi woj. kieleckiego (ze 117 do 106 km), krakowskiego (ze 102 do 83 km), rzeszowskiego (ze 133 do 109 km) i lubelskiego (ze 151 do 124 km). Mechanizm zmniejszania się przeciętnych odległości odpływów pozostał bez zmian: wzrostowi udziału wewnątrzwojewódzkich migracji ze wsi do wsi w każdym z województw towarzy-

szyły dalsze przemiany w głównych kierunkach odpływu, polegające na coraz liczniejszym występowaniu, jako miejsc docelowych odpływu województw sąsiednich, do których odpływy są wyższe niż do wsi odległych województw. Lista głównych kierunków odpływu ze wsi tych województw, którą warto porównać z podaną poprzednio dla lat 1952-1955, przedstawia się następująco:

- ze wsi woj. kieleckiego do wsi woj. warszawskiego (6,4% odpływu), wrocławskiego (4,5%), łódzkiego (3,2%), katowickiego (2,8%) i krakowskiego (2,6%);
- ze wsi woj. lubelskiego do wsi woj. warszawskiego (4,9%), bydgoskiego (2,6%), wrocławskiego (2,3%), olsztyńskiego (2,1%) i rzeszowskiego (1,9%);
- ze wsi woj. rzeszowskiego do wsi woj. krakowskiego (5,0%), wrocławskiego (4,0%), lubelskiego (2,1%), katowickiego (1,6%) i opolskiego (1,6%);
- ze wsi woj. krakowskiego do wsi woj. katowickiego (6,9%), wrocławskiego (4,2%), rzeszowskiego (4,0%), opolskiego (2,6%) i kieleckiego (1,9%).

Poza przedstawionym spadkiem przeciętnych odległości odpływu z województw południowo-wschodnich pozostałe zmiany są minimalne, podobnie jak w odległościach napływu do województw, choć tu wyróżniają się większe spadki odległości napływu na wieś pięciu wymienionych już województw. Należy jednak zwrócić uwagę, że jest to okres stabilizacji wytworzonych powiązań migracyjnych, bowiem w następnych latach nie zachodzą żadne liczące się zmiany w odległościach migracji.

W okresie 1971-1973, przed reformą podziału administracyjnego, średnia ważona odległość migracji ze wsi na wieś wynosiła 96 km, czyli była niższa o 4% od odległości dla poprzedniego okresu, i niewiele odbiegała od przeciętnej odległości migracji ze wsi do miast (99 km). Niewielkie, równo rozłożone według województw, spadki przeciętnych odległości napływu i odpływu dotyczyły przede wszystkim migracji z/do województw centralnych i południowo-wschodnich, a dla odpływów - również zachodnich i nadmorskich (por. ryc.47). Na tym tle wyróżniają się słabym wzrostem przeciętnej odległości napływu na wieś woj. katowickiego (z 94 do 100 km) i opolskiego (z 83 do 86 km). Wynikają one z nieznacznego obniżenia udziału wewnątrzwojewódzkich migracji ze wsi na wieś w każdym

z tych województw oraz niewielkiego wzrostu udziału napływów ze wsi woj. łódzkiego i kieleckiego, przy minimalnym spadku udziału napływów ze wsi woj. wrocławskiego. W efekcie spowodowało to niewielki wzrost przeciętnych odległości napływu.

Najdłuższymi przeciętnymi ważonymi odległościami napływu i odpływu charakteryzowały się migracje z/do woj. szczecińskiego i koszalińskiego. Przeciętne odległości migracji z/do pozostałych województw skupiają się w przedziale 80–120 km. Są słabo zróżnicowane i zarazem rozłożone blisko przekątnej równych odległości (por. ryc. 46).

Na uwagę, z punktu widzenia relacji odległości napływu i odpływu, zasługuje ograniczenie liczby województw z przewagą odległości napływu tylko do jednego woj. katowickiego (odległość napływu jest większa o 41% od przeciętnej odległości odpływu) oraz utrzymująca się przewaga odległości odpływu nad odległością napływu dla woj. białostockiego (32%) i lubelskiego (20%).

W latach 1974–1975 średnia ważona odległość migracji ze wsi na wieś wynosiła 93 km. Najdłuższe przeciętne odległości napływu na wieś posiadały napływy do woj. szczecińskiego (143 km), wałbrzyskiego (131 km), jeleniogórskiego (129 km), katowickiego (120 km), warszawskiego (118 km), gorzowskiego (114 km), tarnobrzyskiego (113 km) i legnickiego (112 km). Najkrótsze zaś były napływy do woj. kaliskiego i wrocławskiego (po 64 km), leszczyńskiego i toruńskiego (po 73 km) oraz tarnowskiego (74 km). Natomiast najdłuższe średnie ważone odległości odpływu miały odpływy ze wsi woj. wałbrzyskiego (142 km), jeleniogórskiego (138 km), szczecińskiego (129 km), zamojskiego (125 km) oraz gorzowskiego i koszalińskiego (po 119 km). Do krótkodystansowych odpływów zaliczały się odpływy ze wsi woj. skierniewickiego (63 km) oraz częstochowskiego, leszczyńskiego, poznańskiego i toruńskiego (po 66 km).

Jakkolwiek nie ma żadnego punktu odniesienia do porównań z wcześniejszym okresem, można zaobserwować tworzenie się nowych układów migracyjnych, wynikających zarówno z nowego podziału na województwa, jak i nowych inwestycji przyciągających ludność wiejską z dalszych obszarów na wieś, ale zatrudnioną w przemyśle. Z jednej strony, zachowały się dotychczasowe długodystansowe napływy do woj. szczecińskiego, ale wyłoniły się również nowe do



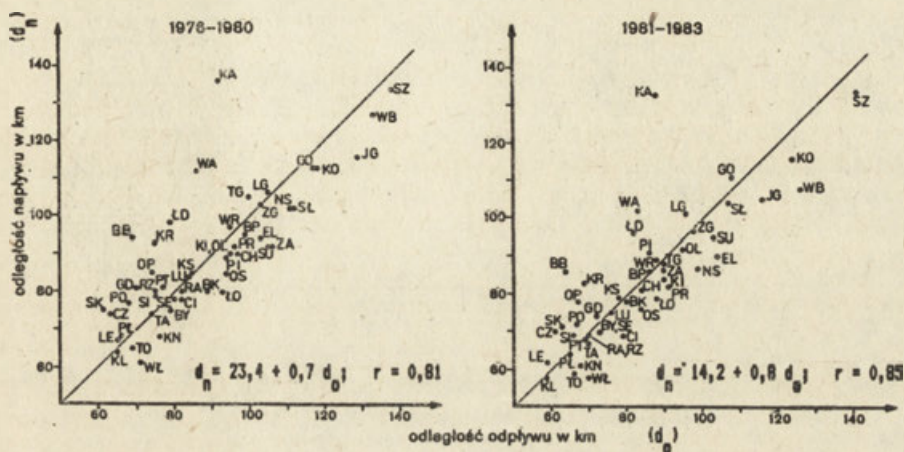
woj. wałbrzyskiego i jeleniogórskiego, a z drugiej strony, wzrosła przeciętna odległość napływu do woj. katowickiego i znacznymi odległościami cechowały się napływy do woj. tarnobrzeskiego i legnickiego. Długodystansowe, jak na migracje ze wsi na wieś, napływy do tych ostatnich województw wynikają niewątpliwie z rozbudowy przemysłu metalurgicznego (budowa huty Katowice) oraz rozwoju tarnobrzeskiego okręgu siarkowego i legnicko-głogowskiego okręgu miedziowego.

Z uwagi na relacje przeciętnych odległości napływu i odpływu występuje równowaga w liczbie województw charakteryzujących się przewagą odległości napływu (22 województwa) bądź odległości odpływu (24 województwa); dla trzech województw odległości napływu na wieś i odpływu ze wsi są sobie równe. W grupie województw z przewagą odległości napływu wyróżniają się województwa: bielskie i katowickie (przeciętna odległość napływu jest o 43% wyższa od przeciętnej odległości odpływu), warszawskie (37%), łódzkie (34%), skierniewickie (33%) i krakowskie. Natomiast z grupy województw z przewagą odległości odpływu nad odległością napływu należy wymienić województwa: zamojskie (33%), łomżyńskie (28%), chełmskie (27%), białostockie (21%) i suwalskie (18%).

W następnym pięcioleciu, 1976-1980, wystąpił słaby spadek średniej ważonej odległości migracji ze wsi na wieś do 90 km.

W napływach na wieś względnie większemu obniżeniu uległy krótkodystansowe napływy do województw centralnych, położonych wokół Łodzi, oraz do woj. kieleckiego i toruńskiego, niż napływy do pozostałych województw (ryc. 48 i 49). Podobny umiarkowany spadek przeciętnej odległości napływu nastąpił w napływach na wieś do dwóch województw charakteryzujących się znacznymi odległościami przemieszczeń (wałbrzyskie, warszawskie). Natomiast wzrosły odległości napływu na wieś woj. katowickiego (ze 120 do 136 km), białostockiego (z 75 do 80 km) i łomżyńskiego (z 76 do 80 km). Wzrost ten nastąpił w wyniku obniżenia udziału wewnątrzwojewódzkich migracji ze wsi na wieś w każdym z tych województw (w katowickim z 44 do 37%, w białostockim z 69 do 68% i w łomżyńskim z 57 do 55%) oraz wzrostu udziału napływów z sąsiednich województw. Do woj. katowickiego w większym stopniu niż poprzednio napływała ludność ze wsi woj. opolskiego, bielskiego, krakowskiego, kieleckiego i nowosądeckiego, natomiast słabsze były napływy

z woj. wałbrzyskiego. W napływach na wieś woj. białostockiego zmniejszył się udział napływu z woj. łomżyńskiego (z 10,7 do 9,4%), a wzrósł udział napływu ze wsi woj. suwalskiego (z 9,7 do 11%), olsztyńskiego (z 1,8 do 2,2%), elbląskiego (z 0,7 do 0,8%) i warszawskiego (z 0,5 do 0,6%). W napływach na wieś woj. łomżyńskiego zmniejszył się udział napływów ze wsi woj. białostockiego (z 8,7 do 8,5%) i olsztyńskiego (z 3,4 do 3,2%), natomiast wzrósł udział napływów z woj. suwalskiego (z 12,7 do 13,1%), ostrołęckiego (z 7,8 do 8,4%) i rzeszowskiego (z 1,6 do 2,0%).



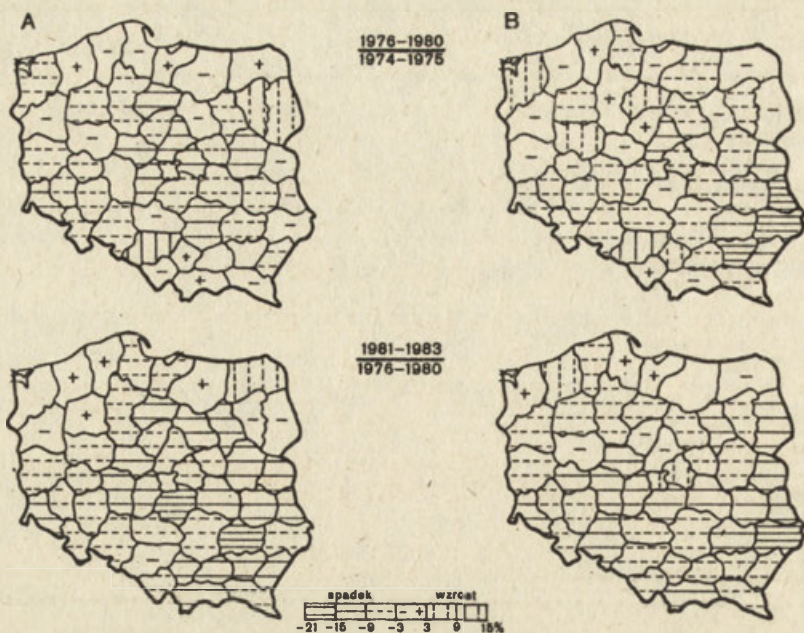
Ryc.48. Średnie ważone odległości migracji ze wsi na wieś, 1976-1983

Weighted means of distance for rural-rural migration, 1976-1983

$d_n$  - inflow distances,  $d_o$  - outflow distances.

W odplywach ze wsi obserwuje się silne skrócenie przeciętnej odległości odplywu z woj. rzeszowskiego (z 90 do 75 km), chełmskiego (ze 116 do 97 km) i zamojskiego (ze 125 do 106 km), umiarkowane obniżenie odległości odplywu z woj. przemyskiego (ze 112 do 96 km), białkopodlaskiego (ze 114 do 99 km), tarnobrzaskiego (ze 113 do 100 km) i płockiego (z 73 do 66 km) oraz słaby spadek przeciętnej odległości odplywu ze wsi 20 innych województw w większości położonych w południowej części kraju.





Ryc.49. Zmiany średniej ważonej odległości migracji ze wsi na wieś, 1976-1983 (poprzedni okres = 100)

A - napływ; B - odpływ

Changes in weighted means of distance for rural-rural migration, 1976-1983 (earlier period = 100)

A - inflow; B - outflow

Podstawowym składnikiem skrócenia odległości odpływu ze wsi tych województw był mniejszy lub większy wzrost stopnia domknięcia regionalnego migracji (udziału migracji wewnątrzwojewódzkich), któremu towarzyszył zróżnicowany poziom spadku udziału odpływów do sąsiednich województw, ale czasem i wzrost. Na przykład, rozpatrując cztery najważniejsze kierunki odpływu widzimy, że w odpływach ze wsi:

- woj. rzeszowskiego wzrósł udział odpływów do woj. tarnowskiego, ale spadł udział odpływów do woj. krośnieńskiego, przemyskiego i tarnobrzeskiego;
- woj. chełmskiego zmniejszyły się udziały wszystkich czterech głównych kierunków odpływu, to znaczy do woj. lubelskiego, zamajskiego, białkopodlaskiego i kieleckiego;



- woj. zamojskiego nieznacznie wzrósł udział głównych odplywów do woj. chełmskiego, tarnobrzeskigo i przemyskiego, ale spadł udział odplywów do woj. lubelskiego;
- woj. przemyskiego wzrósł udział głównego odplywu do woj. krośnieńskiego, ale spadł do woj. rzeszowskiego, zamojskiego i tarnobrzeskigo;
- woj. tarnobrzeskigo zmalał udział głównego kierunku odplywu do woj. kieleckiego, ale wzrósł udział pozostałych trzech głównych kierunków odplywu (lubelskie, rzeszowskie, zamojskie);
- woj. płockiego nieznacznie wzrósł udział odplywu do woj. włocławskiego, ale spadły odplywy do woj. ciechanowskiego, skierniewickiego i warszawskiego.

Podobną analizę można przedstawić dla odplywów ze wsi, których przeciętna odległość odplywu wzrosła w stosunku do poprzedniego okresu, czyli dla odplywów z woj. katowickiego (z 84 do 92 km), krakowskiego (z 69 do 75 km), szczecińskiego (ze 129 do 138 km), toruńskiego (z 66 do 69 km) i poznańskiego (z 66 do 68 km). W odplywach z trzech województw zmniejszył się udział migracji wewnątrzwojewódzkich (w katowickim z 57 do 53%, w szczecińskim z 66 do 64%, w krakowskim z 61 do 56%), a w dwu pozostałych nie uległ zmianie (w toruńskim 63%, w poznańskim 66%). Biorąc pod uwagę cztery najważniejsze kierunki odplywu okazuje się, że w odplywach ze wsi:

- woj. katowickiego wzrósł udział odplywu do woj. opolskiego i krakowskiego, natomiast zmalały odplywy do woj. bielskiego, częstochowskiego i kieleckiego;
- woj. krakowskiego minimalnie zmalał udział odplywów do woj. katowickiego (z 8,3 do 8,1%) i tarnowskiego (z 6,5 do 6,4%), a wzrósł udział odplywów do woj. bielskiego (z 5,3 do 6%) i kieleckiego (z 4,8 do 6,2%);
- woj. szczecińskiego wzrósł udział odplywu do dwóch województw sąsiednich (gorzowskie, koszalińskie), pobliskiego woj. zielonogórskiego, jak i odległego woj. sieradzkiego, natomiast minimalnie zmalał odplyw do kolejnego na liście woj. kieleckiego (z 1,1 do 1,0%);
- woj. toruńskiego wzrósł udział odplywu do woj. elbląskiego (z 4,7 do 5,5%) i zmalał do trzech pozostałych województw: bydgoskiego (z 9,8 do 7,5%), wrocławskiego i olsztyńskiego;
- woj. poznańskiego zmalał udział odplywów do woj. leszczyńskiego (z 5,4 do 4,6%) i kaliskiego (z 4,1 do 3,8%), natomiast wzrósł

udział odpływu do woj. pilskiego (z 5,1 do 5,8%) i konińskiego (z 4,1 do 4,3%).

Powyższe opisy wyczerpują chyba prezentację różnych występujących mechanizmów wzrostu czy spadku średnich ważonych odległości napływu i odpływu, którym z reguły towarzyszy zmiana stopnia domknięcia regionalnego migracji.

Powracając do rozkładu przeciętnych odległości migracji według województw (ryc.48) zwracają uwagę, z jednej strony, wysokie odległości napływu na wieś woj. katowickiego, szczecińskiego i wałbrzyskiego, z drugiej, dominujące odległości odpływu ze wsi woj. szczecińskiego, wałbrzyskiego i jeleniogórskiego. Wysokie, jak na ten kierunek migracji, odległości odpływu ze wsi tych województw, w zestawieniu ze znacznym natężeniem odpływu ze wsi (por.ryc.22), wskazuje, że licząca się część ludności wiejskiej opuszczającej te obszary kierowała się poza najbliższe województwa; mniej intensywne były natomiast długodystansowe napływy.

Minimalne przeciętne odległości napływu i odpływu występowały w przypadku migracji z/do województw położonych w centralnej (z wyjątkiem woj. warszawskiego i łódzkiego), wschodniej i południowej części kraju.

Z uwagi na charakter relacji odległości napływu i odpływu wyróżniały się przewagą odległości napływu następujące województwa: katowickie (odległość napływu była o 48% wyższa od odległości odpływu), bielskie (36%), warszawskie (30%), krakowskie i łódzkie (po 24%) oraz skierniewickie (23%). Województwa te - z głównymi ośrodkami miejskimi kraju lub w ich pobliżu, z kontynuowanymi inwestycjami przemysłowymi - przyciągały ludność wiejską z sąsiednich i pobliskich województw, która osiedlała się na wsi, ale zatrudnienia poszukiwała w mieście. Przewaga odległości odpływu nad odległością napływu była słabsza i występowała w migracjach z/do woj. wrocławskiego i łomżyńskiego (po 16%), zamojskiego (15%), suwalskiego (14%), konińskiego (12%) i jeleniogórskiego (11%).

W ciągu trzech ostatnich lat, 1981-1983, nastąpił szybszy spadek średnich ważonych odległości migracji ze wsi na wieś niż w poprzednim okresie i obecnie przeciętna ta wynosi 83 km i nadal

jest niewiele niższa niż średnia ważona odległość migracji ze wsi do miast (86 km).

Do wyjątków należy, bardzo słaby zresztą, wzrost przeciętnej odległości napływu na wieś do woj. suwalskiego (z 92 do 95 km), czy wzrost odległości odpływu ze wsi woj. koszalińskiego (ze 118 do 124 km), łódzkiego (z 79 do 82 km) i skierniewickiego (z 61 do 63 km).

Wzrost przeciętnej odległości napływu na wieś woj. suwalskiego - przy tym samym stopniu domknięcia regionalnego co i poprzednio - wynikał ze wzrostu udziału napływów z odległych województw (na przykład z elbląskiego) przy spadku udziału napływów z województw sąsiednich; na przykład udział napływu z woj. olsztyńskiego zmalał z 9,4% do 8,5%, a z woj. białostockiego z 4,8% do 4,0%.

Wzrost średniej ważonej odległości odpływu ze wsi następował w wyniku nieznacznego spadku udziału odpływów wewnątrzwojewódzkich i słabego wzrostu udziału odpływu do któregoś z sąsiednich województw; i tak wzrosły udziały odpływów ze wsi woj. koszalińskiego do wsi woj. szczecińskiego i pilskiego, ze wsi woj. łódzkiego do wsi woj. sieradzkiego i skierniewickiego oraz ze wsi woj. szczecińskiego do wsi woj. płockiego.

W zróżnicowanym stopniu zmniejszyły się średnie ważone odległości napływu na wieś 38 województw, z tym że większe spadki odległości wystąpiły w napływach na wieś województw centralnych, środkowo- i południowo-wschodnich, a więc i tak charakteryzujących się niskimi dystansami napływu. Spadek odległości napływu następował przede wszystkim w wyniku wzrostu stopnia domknięcia regionalnego napływów i tym samym spadku udziału napływów z sąsiednich województw; na przykład w woj. piotrkowskim stopień domknięcia regionalnego napływu wzrósł z 61 do 66%, a w woj. tarnobrzeskim z 59 do 63%.

W podobny sposób - poprzez wzrost stopnia domknięcia regionalnego odpływu (w woj. zamojskim z 65 do 70%) - następował spadek przeciętnych odległości odpływu ze wsi 38 województw, przy czym większe spadki odległości miały odpływy z województw środkowych i wschodnich.



Porównując średnie ważone odległości napływu do i odpływu z poszczególnych województw dostrzega się w zdecydowanej większości, bo aż 32 województwach, występowanie zbliżonych odległości napływu na wieś i odpływu ze wsi. Przeciętna odległość napływu na wieś 7 województw jest wyższa, przynajmniej o 10%, od odległości odpływu ze wsi tych województw, a mianowicie woj. katowickiego (o 51%), bielskiego (34%), warszawskiego (23%), krakowskiego (20%), łódzkiego (17%), opolskiego (16%) i skierniewickiego (13%). Odległości napływu na obszary wiejskie głównych aglomeracji miejsko-przemysłowych kraju zdecydowanie więc przeważają nad dystansem odpływu ze wsi tych obszarów. Odmierna sytuacja występuje w 10 województwach znacznie słabiej zurbanizowanych i z niewielkim potencjałem przemysłowym, z których odpływy ze wsi charakteryzują się większą odległością aniżeli odległości napływu na wieś. Odnosi się to do następujących województw (z przewagą odległości odpływu rzędu 10-20%): wrocławskiego (21%), elbląskiego (16%), ciechanowskiego, nowosądeckiego (po 14%), konińskiego, łomżyńskiego, ostrołęckiego, przemyskiego, toruńskiego (po 11%) i jeleniogórskiego (10%).

Pomimo przewagi odległości napływu czy odpływu przypadki takie są nieliczne, a sama przewaga nie tak wielka jak w migracjach ze wsi do miast (por. ryc.36), czy z miast na wieś (por. ryc.40). Z tego punktu widzenia rozkład odległości napływu i odpływu dla migracji ze wsi na wieś jest podobny do rozkładu dla migracji z miast do miast (por. ryc.44). Na wykresie województwa są ułożone wzdłuż i w pobliżu linii odpowiadającej równym odległościom napływu i odpływu.

#### Podsumowanie

Ruchliwość przestrzenną ludności i jej przemiany można rozpatrywać z punktu widzenia bezwzględnych czy względnych rozmiarów przemieszczeń, bądź od strony zasięgu przestrzennego tych ruchów. W poprzednim rozdziale na podstawie analizy rozmiarów migracji wewnętrznych na pobyt stały stwierdzono zarówno spadek rozmiarów migracji, jak i zacieranie się różnicowań międzywojewódzkich. Natomiast celem przeprowadzonej wyżej analizy odległości jest

ocena przestrzennego aspektu ruchliwości, to znaczy czy malejącym w miarę upływu czasu migracjom towarzyszy wzrost czy spadek jej zasięgów. Przedstawione wyniki analizy odległości migracji stałych są jednoznaczne: spadkowi ruchliwości migracyjnej ludności towarzyszy stały spadek odległości przemieszczeń.

Uwzględniając migracje wewnątrzwojewódzkie najdłuższymi dystansami przemieszczeń ogółem charakteryzują się niezmiennie migracje z miast do miast (tab.9), a następnie kolejno migracje: z miast na wieś, ze wsi do miast oraz ze wsi na wieś, z wyjątkiem lat 1952-1955, kiedy ich dystans był większy od odległości migracji ze wsi do miast.

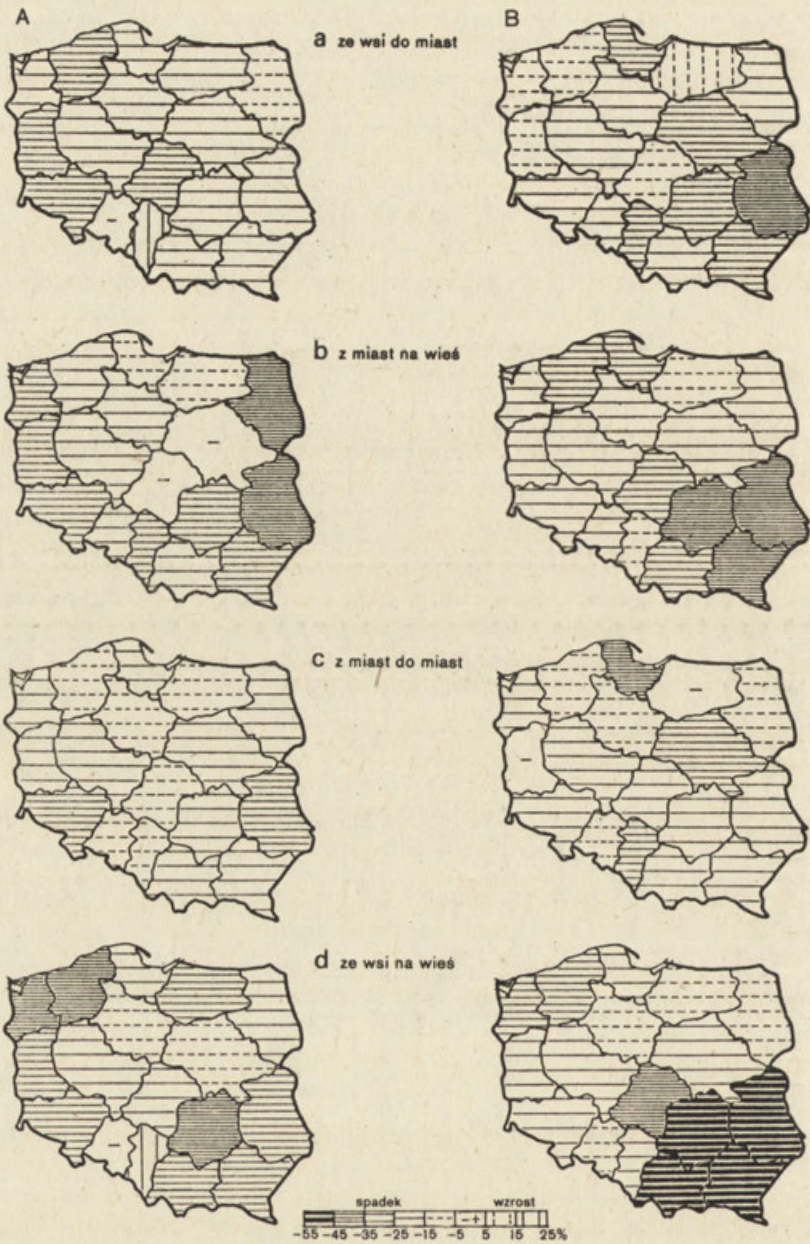
Tabela 9. Przeciętne odległości migracji stałych w km na podstawie przepływów między- i wewnątrzwojewódzkich, 1952-1983

Lata	Ogółem	Przeciętne odległości migracji			
		ze wsi do miast	z miast na wieś	z miast do miast	ze wsi na wieś
razem z migracjami wewnątrzwojewódzkimi					
1952-55	149	125	158	177	136
1956-60	141	132	153	166	123
1961-65	124	120	140	149	110
1966-70	115	106	130	143	100
1971-73	109	99	119	138	96
1974-75	103	94	115	118	93
1976-80	105	93	106	133	90
1981-83	98	86	98	127	83
bez migracji wewnątrzwojewódzkich					
1952-55	283	272	285	277	299
1956-60	288	287	287	283	295
1961-65	273	275	283	278	278
1966-70	246	266	281	275	264
1971-73	265	261	275	271	258
1974-75	209	198	225	228	191
1976-80	207	199	214	224	188
1981-83	207	198	209	226	185

Zródło: obliczenia własne na podstawie tablic migracji między- i wewnątrzwojewódzkich według podstawowych kierunków dla lat 1952-1983 (dane GUS).

Największy spadek średnich ważonych odległości migracji wystąpił w latach sześćdziesiątych; w pierwszej połowie znacznie obniżyły się dystanse migracji w każdym z czterech podstawowych kierunków migracji, natomiast w latach 1966-1970 - przede wszystkim odległości migracji ze wsi do miast i ze wsi na wieś.







Można wysunąć hipotezę, że każda wyraźna poprawa sytuacji gospodarczej - a miała ona miejsce w latach 1946-1949, 1956-1960, 1971-1975 - pobudza wzrost ruchliwości ludności (rozmiarów, zasięgów) przynajmniej/ze wsi do miast czy między miastami, jeśli nie równocześnie to z pewnym opóźnieniem, o ile nie nastąpiło załamanie tempa rozwoju gospodarczego. Hipoteza ta znajduje częściowe potwierdzenie we wzroście odległości migracji ze wsi do miast w przekroju ogólnokrajowym w latach 1956-1960 oraz we wzroście dystansu migracji z miast do miast w latach 1976-1980. Potwierdza ją również wzrost rozmiarów migracji ze wsi do miast i z miast do miast w latach 1971-1980 (por.tab.1).

W przekroju całego trzydziestolecia odległości migracji zmniejszyły się o 30-40% w zależności od kierunku migracji. Największy spadek dystansu migracji wystąpił w wędrownkach ze wsi na wieś (o 39%) oraz z miast na wieś (o 38%). Względnie mniejsze zmiany odległości nastąpiły w migracjach ze wsi do miast (o 31%) oraz z miast do miast (o 28%). Spadek odległości migracji nie był równomiernie rozłożony według województw, co w starym podziale wojewódzkim przedstawia rycina 50. Na wysoki spadek odległości migracji ze wsi na wieś złożyło się silne obniżenie odległości odpływu ze wsi województw południowo-wschodnich i woj. łódzkiego oraz odległości napływu na wieś województw południowo-wschodnich, północnych i zachodnich. Podobnie na wysoki spadek odległości migracji z miast na wieś wpłynęło silne obniżenie odległości odpływu na wieś z miast województw południowo-wschodnich i nadmorskich oraz wysokie obniżenie odległości napływu z miast na wieś województw wschodnich i zachodnich. Jedynie zróżnicowania przestrzenne zmian odległości migracji z miast do miast charakteryzowały się mniejszymi dysproporcjami, a wysokie spadki odległości migracji wystąpiły tylko w napływach do miast woj. lubelskiego i wrocławskiego oraz dla odpływu z miast woj. gdańskiego (o 44%), katowickiego (o 35%) i warszawskiego (o 34%). W dwudziesto-

Ryc.50. Zmiany średniej ważonej odległości według podstawowych kierunków, 1971-1973 (1952-1955=100)

A - napływ; B - odpływ.

Changes in weighted means of distance by basic directions of migration, 1971-1973 (1952-1955=100)

A - inflow; B - outflow; a - rural-urban, b - urban-rural, c - urban-urban, d - rural-rural.

leciu, które ilustruje rycina 50, wzrosły odległości napływu ze wsi do miast i ze wsi na wieś do woj. katowickiego oraz odległości odpływu do miast ze wsi woj. olsztyńskiego.

Wracając do przekroju ogólnopolskiego, jak już stwierdzono wcześniej, poza stałym spadkiem intensywności migracji równoległe zachodził drugi proces, a mianowicie spadek różnicowań przestrzennych w natężeniu napływu i odpływu migracyjnego. Rodzi się pytanie, czy również i spadkowi odległości migracji według podstawowych kierunków towarzyszył wzrost lub spadek różnicowań odległości napływu i odpływu migracyjnego według województw. Odpowiedź daje zestawienie współczynników zmienności średnich ważonych odległości migracji według podstawowych kierunków i okresów (tab.10). Największe różnicowania, w latach objętych analizą, występowały w odległościach napływu ze wsi do miast i z niewielkimi odchyleniami utrzymują się one na jednakowym poziomie pomimo spadku odległości napływu. Na drugim miejscu znajdują się różni-

Tabela 10. Współczynniki zmienności (w%) średnich ważonych odległości migracji wewnątrz- i międzywojewódzkich według podstawowych kierunków i województw, 1952-1983

Lata	Ogółem	Migracje według kierunków			
		ze wsi do miast	z miast na wieś	z miast do miast	ze wsi na wieś
dla odległości napływu					
1952-55	23,3	37,8	28,8	21,2	29,9
1956-60	20,0	33,9	29,7	22,5	20,6
1961-65	19,5	38,9	28,0	23,3	15,6
1966-70	19,3	37,3	26,4	23,1	13,9
1971-73	19,0	35,7	24,9	21,3	14,7
1974-75	20,4	40,0	30,4	29,4	18,4
1976-80	17,8	40,1	29,6	21,6	19,2
1981-83	18,0	41,9	30,5	23,2	21,6
dla odległości odpływu					
1952-55	22,8	28,2	28,4	22,9	30,3
1956-60	19,7	30,9	27,7	22,9	25,7
1961-65	19,0	31,2	32,3	24,6	21,4
1966-70	20,3	29,1	33,1	25,5	18,8
1971-73	20,3	27,8	30,3	25,8	16,2
1974-75	27,3	34,9	31,5	34,0	21,9
1976-80	22,6	32,6	31,9	25,8	21,0
1981-83	22,8	31,1	30,4	26,5	22,0

Zródło: obliczenia własne na podstawie tablic migracji między- i wewnątrzwojewódzkich według podstawowych kierunków dla lat 1952-1983 (dane GUS).

cowania odległości napływu z miast na wieś, a następnie odległości napływu z miast do miast oraz ze wsi na wieś, choć te ostatnie w latach 1956–1960 cechowały się większymi różnicowaniami niż odległości napływu z miast do miast. Podobnie przedstawiają się różnicowania odległości odpływu. Minimum różnicowań odległości napływu i odpływu dla każdego z podstawowych kierunków migracji przypada na ostatnie lata przed reformą podziału administracyjnego (1971–1973), której wprowadzenie spowodowało oczywiście wzrost różnicowań.

W sumie, stałemu spadkowi średnich ważonych odległości migracji nie towarzyszy spadek ich różnicowań i przez cały czas, z niewielkimi wahaniami, utrzymują się na stałym poziomie. Wyjątek stanowią odległości migracji ze wsi na wieś, których różnicowania w latach 1952–1973 stale zmniejszały się, a po reformie podziału administracyjnego zaczęły stopniowo wzrastać.

W prezentowanych relacjach odległości napływu i odpływu według podstawowych kierunków migracji i okresów dostrzega się wyraźnie odmienną rozkładów odległości migracji ze wsi do miast i z miast na wieś od rozkładów odległości migracji z miast do miast i ze wsi na wieś. W migracjach ze wsi do miast i z miast na wieś występują zdecydowane różnice między odległościami napływu i odległościami odpływu dla większości województw i na wykresach odległości województwa są położone z dala od przekątnej równych odległości. Natomiast dla migracji z miast do miast i ze wsi na wieś odległości napływu i odpływu są na ogół zbliżone do siebie, a na wykresach województwa są ułożone wzdłuż przekątnej. Wynika to z nieekwiwalentnego charakteru wymiany migracyjnej typu wieś-miasto i w miarę zrównoważonej wymiany typu miasto-miasto i wieś-wieś.

Omawiając odległości migracji według podstawowych kierunków i okresów nie przedstawiono ich w postaci kartogramów z uwagi na ograniczoną przedziałami dokładność prezentacji wyników, chęć ograniczenia liczby rycin oraz zamiar przedstawienia aktualnego stanu na jednej zbiorczej rycinie, umożliwiającej porównanie rozkładów odległości dla każdego z kierunków migracji (ryc.51).

W latach 1981–1983 w napływach ze wsi do miast wysokimi odległościami przemieszczeń charakteryzowały się napływy do miast



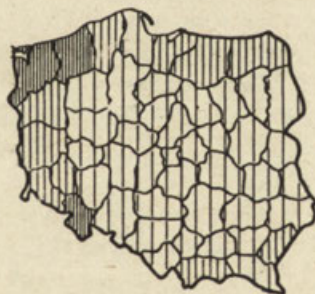
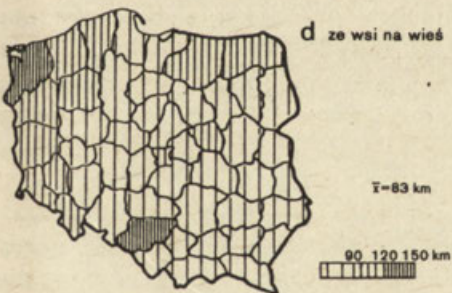
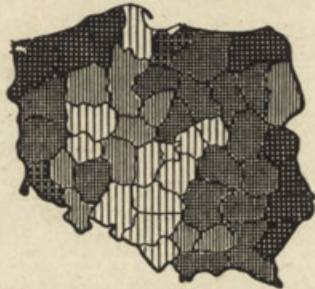
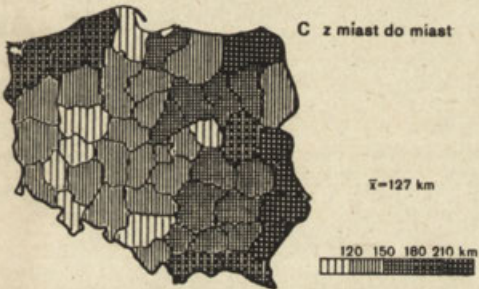
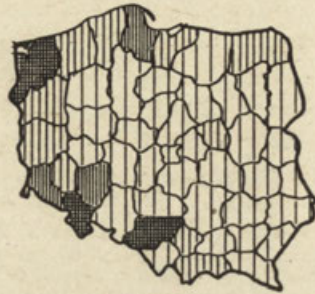
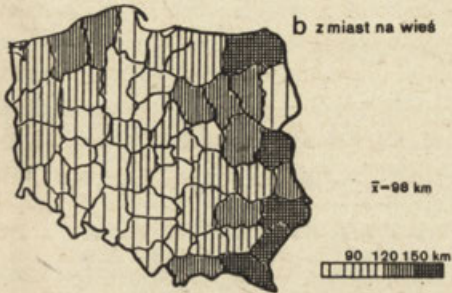
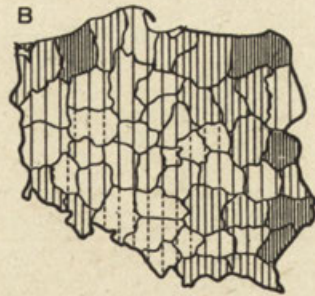
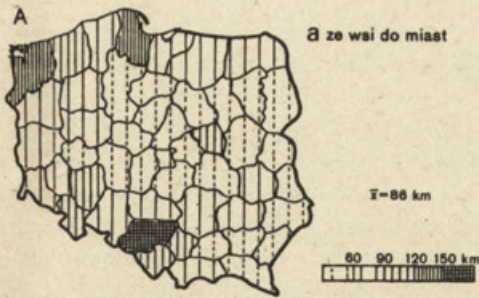
wysoko zurbanizowanych i uprzemysłowionych woj. katowickiego, szczecińskiego, gdańskiego, wałbrzyskiego, bielskiego, warszawskiego i krakowskiego. Przeciętne odległości napływu mają napływy do miast pozostałych województw południowych, zachodnich i północnych. Natomiast najkrótsze są napływy do miast województw centralnych i wschodnich o słabo rozwiniętej sieci miejskiej i nielicznych dużych miastach. Odwrotny obraz występuje w odpływach ze wsi do miast. Ponadprzeciętne odległości mają odpływy do miast ze wsi większości województw wschodniej części kraju (jeśli brak w pobliżu dużego miasta), 3 województw nadmorskich oraz jeleniogórskiego i wałbrzyskiego. Na minimalne odległości następują odpływy do miast ze wsi województw tworzących największe aglomeracje miejsko-przemysłowe (katowickie, krakowskie, warszawskie, łódzkie, poznańskie) oraz ze wsi woj. legnickiego, jako efekt rozwoju miast legnickiego okręgu miedziowego.

W napływach z miast na wieś ponadprzeciętne dystanse mają napływy z miast na wieś województw południowo-wschodnich i wschodnich (od nowosądeckiego po suwalskie) oraz napływy na wieś województw otaczających od północy i wschodu województwo stołeczne. Wysokie odległości napływu z miast na wieś wynikają z wcześniejszych odpływów ze wsi tych województw do miast woj. warszawskiego czy do Białegostoku i trwających obecnie powrotów w sytuacji kryzysu gospodarczego. Najkrótsze są odległości napływu z miast na wieś województw gospodarczo dobrze rozwiniętych o bardzo słabym ujemnym bilansie migracyjnym na wsi. Jak w lustrzanym odbiciu przedstawiają się dystanse odpływu z miast na wieś. Wysokie odległości mają odpływy na wieś z miast województw zachodnich i północnych oraz z miast woj. katowickiego. W większości są to obszary, na które przez wiele lat kierowały się migracje ludności wiejskiej z województw wschodnich, południowo-wschodnich i centralnych. Odpływy z miast woj. katowickiego kierują się głównie na wieś sąsiednich województw. Odległości odpływu z miast pozostają

Ryc. 51. Średnie ważone odległości migracji  
według podstawowych kierunków, 1981-1983  
A - napływ; B - odpływ.

Weighted means of distance migration by basic  
directions of migration, 1981-1983

A - inflow; B - outflow; a - rural-urban, b - urban-rural,  
c - urban-urban, d - rural-rural.





stałych województw na wieś mają minimalny zasięg i ograniczają się do ruchów lokalnych.

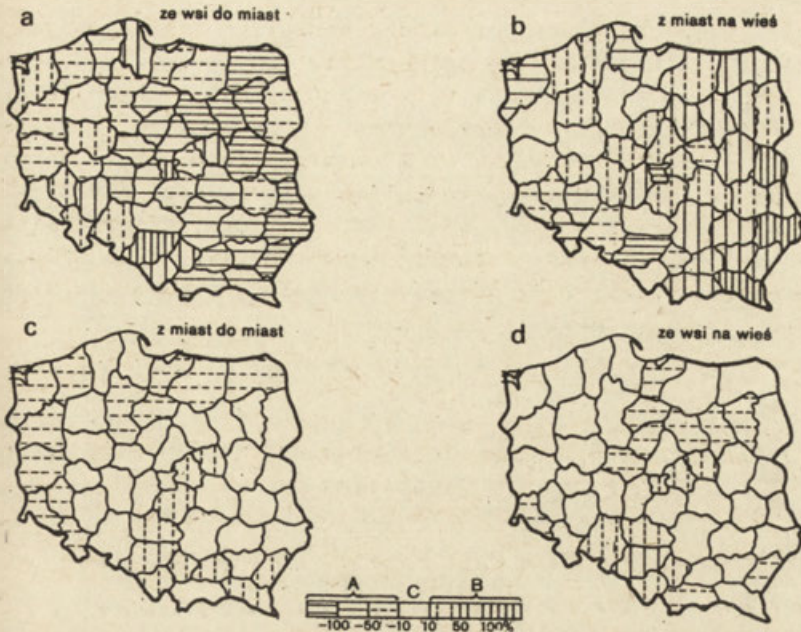
W migracjach z miast do miast największe odległości osiągają napływy do i odpływy z miast województw wschodnich (z wyjątkiem białostockiego) oraz trzech województw nadmorskich. Wynikają one, po stronie odpływów, z pozostawiania słabo zurbanizowanych i słabo uprzemysłowionych województw wschodnich pod silnym wpływem głównych aglomeracji miejskich (Katowice, Kraków, Łódź, Warszawa, Gdańsk), dokąd ciąży migracje z miast województw wschodnich oraz, po stronie napływu, ze wzrostu atrakcyjności miast-stolic nowych województw wschodnich, stwarzających możliwości indywidualnych karier w administracji czy gospodarce. Wysokie odległości napływu, a przede wszystkim odpływu, z województw nadmorskich wynikają z wymiany pozostającej pod wpływem trzech głównych ośrodków miejskich tego obszaru, to znaczy Gdańska, Szczecina i Poznania, oraz odpływu do miast województw centralnych. Zwraca tu uwagę znaczny dystans odpływu z miast woj. wałbrzyskiego.

O ile w migracjach z miast do miast wysokimi odległościami przemieszczeń wyróżniały się napływy i odpływy z województw wschodnich, tak w migracjach ze wsi na wieś wysokimi odległościami napływu do i odpływu ze wsi charakteryzują się województwa zachodnie i północne (bez gdańskiego). Wysokie, jak na ten kierunek ruchu, odległości migracji ze wsi na wieś na tych obszarach wynikają z ich słabego domknięcia regionalnego, wymiany migracyjnej z sąsiednimi województwami oraz liczącym się odpływem do wsi województw środkowej i południowo-wschodniej Polski.

Zaprezentowane wyżej wyniki analizy odległości można przedstawić bardziej syntetycznie w postaci relacji odległości napływu i odpływu według podstawowych kierunków i województw, co pozwala wydzielić województwa, do których napływy mają w większym stopniu ponadregionalny charakter niż odpływy, bądź też odwrotnie (ryc.52).

W migracjach ze wsi do miast wyższe zasięgi odległości napływów niż odpływów występują dla województw z głównymi ośrodkami miejskimi kraju. Dla pozostałych województw charakterystyczne są wyższe odległości odpływu niż napływu. Natomiast w migracjach z miast na wieś województwa z głównymi ośrodkami miejskimi kraju





Ryc.52. Relacje odległości napływu i odpływu migracyjnego według podstawowych kierunków, 1981-1983

A - przewaga odległości napływu (przedziały: 10-50%, 50-100%, 100% i więcej); B - przewaga odległości odpływu (przedziały: 10-50%, 50-100%, 100% i więcej); C - równowaga (w granicach 10%) odległości napływu i odpływu

Relations of inflow and outflow distances by basic directions, 1981-1983

a - rural-urban, b - urban-rural, c - urban-urban, d - rural-rural; A - predominance of inflow distance (partition: 10-50%, 50-100%, 100% and more); B - predominance of outflow distance (partition: 10-50%, 50-100%, 100% and more); C - balance (in range 10%) of inflow and outflow distance

charakteryzuje przewaga odległości odpływu na wieś w stosunku do odległości napływu z miast na wieś tych województw. Dla większości pozostałych województw odległość napływu z miast na wieś tych obszarów jest wyższa niż odległość odpływu z miast tych województw na wieś. W migracjach z miast do miast zasięgi napływu są wyższe niż odpływu tylko dla miast województw rozciągających się od bielskiego po warszawskie i od przemyskiego po krakowskie.

Wyższe zasięgi odpływu z miast niż napływu do nich mają miasta województw zachodnich oraz północnych, od bydgoskiego po suwalskie. Napływy do czy odpływy z miast pozostałych województw nie różnią się dystansami przemieszczeń, to znaczy relacje jako ich iloraz nie różnią się wiele od 1. W migracjach ze wsi na wieś napływy do wsi województw makroregionu południowego (od woj. opolskiego po krakowskie) oraz woj. warszawskiego, skierniewickiego i łódzkiego mają większy zasięg niż odpływy ze wsi. Dla zdecydowanej większości województw zasięgi napływu na wieś jak i odpływu ze wsi są prawie takie same.

## HIERARCHICZNA REGIONALIZACJA MIGRACJI MIĘDZYWOJEWODZKICH, 1952-1983

### Przegląd opracowań

W polskich pracach zajmujących się regionalizacją zjawisk demograficznych dostrzega się, do końca lat sześćdziesiątych, przewagę prostych ujęć typologicznych wykorzystujących jedną lub kilka cech demograficznych dla wyróżnienia typów. Z reguły cechy te charakteryzowały strukturę wieku ludności (Migacz 1951; Welpa 1955; Jelonek 1958) czy przyrost rzeczywisty i migracyjny (Kosiński 1964).

Na początku lat siedemdziesiątych A. Jelonek (1971) daje początek stosowaniu w regionalizacji demograficznej metody taksonomicznej i analizy czynnikowej. W następnych latach metody te zostały rozwinięte w pracach T. Mantorskiej (1974, 1978), A. Muszyńskiej (1975) i F. Stokowskiego (1977). W pracach tych podział kraju na regiony demograficzne był przeprowadzany na podstawie cech charakteryzujących przede wszystkim strukturę demograficzną ludności (struktura wieku, czasami płci, stopa urodzeń i zgonów) oraz strukturę społeczno-zawodową (odsetki ludności miejskiej, czynnej zawodowo, pozarolniczej, zatrudnionej w przemyśle, z wykształceniem wyższym), uzupełnianych gęstością zaludnienia, a w dwu przypadkach współczynnikami ruchu wędrownego ludności (współczynnik salda migracji w pracy T. Mantorskiej oraz współ-



czynnik efektywności migracji i ludności migrującej ze wsi na 1000 migrujących do miast w pracy A.Muszyńskiej).

Niewiele regionalizacji zostało opracowanych tylko na podstawie migracji wewnętrznych ludności (Kosiński 1968; Gawryszewski 1977a; Jelonek i inni 1978; Rakowski 1980). Mają one zresztą charakter uproszczony i statyczny, a podział kraju na regiony migracyjne nie był wynikiem stosowania sformalizowanych procedur regionalizacji.

Wśród opracowań należy wymienić: nie trzymającą się sztywnych procedur regionalizacji, pracę Z.Gontarskiego (1973a,b), który wyznaczył regiony dojazdów do pracy w 1968 r.; pracę A.Jagielskiego (1980); artykuł A.Zurkowej i J.Księżaka (1980), w którym przedstawiono regiony migracji do aglomeracji; pracę P.Korcellego i innych (1981), prezentującą układ regionów miejskich na podstawie dojazdów do pracy w 1973 r. czy artykuł W.Rakowskiego (1987). Takich ujęć w mniejszej skali przestrzennej można znaleźć w polskim dorobku znacznie więcej.

Wśród opracowań zajmujących się wyznaczaniem regionów migracji wyróżniają się dwie prace. W pierwszej Z.Chojnicki i T.Czyż (1978), wykorzystując macierz migracji międzywojewódzkich w latach 1975-1976, wyznaczyli strukturę makroregionalną kraju, stosując jako miernik powiązań bezpośrednich i pośrednich średni czas pierwszego przejścia z łańcuchów Markowa, zaproponowany przez Browna i Hortona (1970) oraz Browna i Holmesa (1971). Autorzy, w wyniku grupowania, ustalili hierarchiczną strukturę systemu w kategoriach napływu migracji i wyodrębnili 12 województw o funkcjach węzłów pierwszego rzędu (ryc.53).

"Należą do nich: katowickie, stołeczne warszawskie, gdańskie, miejskie krakowskie, wrocławskie, szczecińskie, bydgoskie, miejskie łódzkie, kieleckie, poznańskie, olsztyńskie, lubelskie" (Chojnicki, Czyż, 1978, s.63).

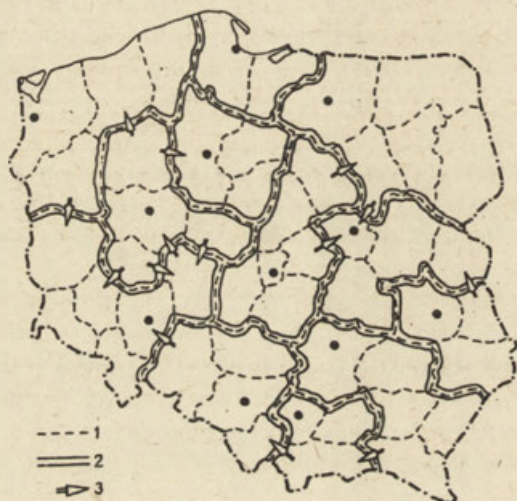
"Węzły wraz z województwami im podporządkowanymi stanowią obszary ciągle przestrzennie i można je utożsamiać z makroregionami węzłowymi w krajowym systemie napływu migracji. Ze względu na zróżnicowany zakres przestrzenny i wewnętrzną strukturę hierarchiczną, wyodrębnione układy powiązań klasyfikuje się dwu-



dzielnie.

Najsłabiej rozbudowane są makroregiony: gdański, krakowski, bydgoski, lubelski. W skład ich wchodzi 2 lub 3 województwa, reprezentujące dwa lub trzy poziomy hierarchiczne. Najsilniej rozbudowane są makroregiony: wrocławski, łódzki, olsztyński, kielecki, zawierające 5 lub 6 województw. Wykazują one trzy- lub czteropoziomą strukturę hierarchiczną.

Należy zaznaczyć, że niektóre województwa zawarte w granicach makroregionów mają charakter obszarów stykowych. Wykazują one prawie równie silne powiązania z dwoma lub trzema sąsiednimi województwami (Chojnicki, Czyż, 1978, tab.17 i ryc.12). Województwa te zostały włączone do określonych makroregionów na podstawie niewielkiej różnicy w standaryzowanej wartości średniego czasu pierwszego przejścia.



Ryc.53. Struktura regionalna w świetle powiązań bezpośrednich i pośrednich (według Chojnicki, Czyż, 1978, ryc.12)

1 - granice województw, 2 - granice makroregionów, 3 - kierunki ciążenia województw stykowych

Regional structure viewed through direct and indirect migration connections (according Chojnicki, Czyż, 1978, fig.12)

1 - boundary of voivodships, 2 - boundary of macroregions, 3 - gravity direction of contact voivodships

W związku z tym można stwierdzić, że najsłabiej skryształizowany w przebiegu granic jest makroregion poznański. W makroregionie tym wszystkie województwa zewnętrzne w stosunku do województwa węzłowego są obszarami stykowymi. Szczególnie trudne jest ustalenie granic tego makroregionu z makroregionem wrocławskim. Brak wyraźnych, jednoznacznych granic od strony wschodniej wykazuje również makroregion łódzki. Pewne trudności nasuwa także rozgraniczenie makroregionów pasa południowego" (Chojnicki, Czyż, 1978, s.72-73).

Drugim opracowaniem wyróżniającym się pod względem metodycznym jest praca J.Huk (1987), w której wyznaczono regiony migracji stosując analizę czterokrotnego grupowania (Hollingsworth 1971 i metoda najbliższego sąsiedztwa) międzywojewódzkich przepływów migracyjnych z czterech lat (1976-1979) z uwzględnieniem stopnia domknięcia terytorialnego migracji.

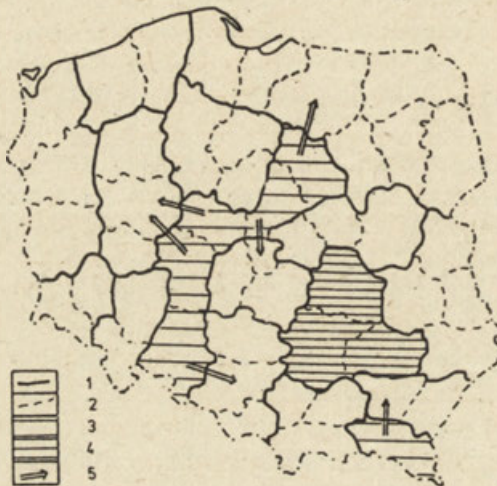
Uzyskano 8 skupień stabilnych (regiony: łódzki, bydgoski, szczeciński, wrocławski, legnicki, rzeszowski, warszawski, lubelski) i 5 niestabilnych, z których wyodrębniono ich stabilne podzbiory (regiony: gdański, koszaliński, katowicki, krakowski i poznański); przedstawia je rycina 54. "Jednak tylko 2 regiony (lubelski i gdański) są dobrze ukształtowane... . Większość regionów jest słabo ukształtowana, a regiony legnicki i wrocławski są bardzo słabo ukształtowane" (s.45). Jak pisze dalej autorka "na podstawie sztywnych kryteriów trudno jest podzielić zbiór województw Polski na rozłączne regiony migracyjne i to co najmniej dobrze ukształtowane. Wymienione w tab.1 (pracy Huk - przyp. A.G) skupienia można więc traktować jako jądra pewnych dobrze ukształtowanych regionów, a pozostałe województwa, tworzące skupienia jednoelementowe, jako województwa marginalne, które w prawie równym stopniu ciążyą ku (najczęściej) dwu regionom.

W wyniku wizualnej interpretacji dendrogramów zaznaczyłam na ryc.1 (tutaj ryc.54 - przyp. A.G.) strzałkami, do których systemów ciążyą województwa marginalne, głównie w celu porównania uzyskanych w ten sposób rozłącznych i wyczerpujących cały zbiór województw "regionów" z makroregionami uzyskanymi przez Chojnickiego i Czyż" (Huk 1987, s.45). Jak dalej pisze J.Huk z porównania obu wyników (tutaj: ryc.53 i 54) widać, że regiony migracji uzyskane dwiema różnymi metodami na ogół nie pokrywają się

(wyjątek stanowią regiony: katowicki, krakowski, bydgoski).

Wnioski J.Huk są w skrócie następujące (s.47-49):

- Regiony migracji powinny być wyznaczane na podstawie kilkuletnich danych o migracjach;
- Wyznaczanie elementów macierzy powiązań zastosowane przez autorkę jest prostsze niż przyjęte w pracy Z.Chojnickiego i T.Czyż (1978), czy w metodzie P.B.Slatera;
- Metoda grupowania jednostek administracyjnych nie może stanowić kompleksowej metody wyznaczania regionów migracji, bez względu na to, jaka macierz jest podstawą grupowania. Służy ona



Ryc.54. Regiony migracyjne Polski wyznaczone na podstawie analizy dynamicznej przepływów międzywojewódzkich w latach 1976-1979 (według Huk 1987, ryc.1)

1 - granice regionów, 2 - granice województw, 3 - województwa marginalne, 4 - skupienia niestabilne przy  $\beta = 0,150$ , 5 - kierunki ciężenia województw marginalnych

Migration regions of Poland delimited on the base of dynamic analyses intervoivodships migration in 1976-1979

(according Huk 1987, fig.1)

1 - boundary of regions, 2 - boundary of voivodships, 3 - marginal voivodships, 4 - instabile clusters at  $\beta = 0.150$ , 5 - gravity direction of marginal voivodships



raczej do wyznaczania jąder regionów niż samych regionów. Przerzuwając grupowanie na pewnym etapie, można do skupień uważanych za jądra regionów dołączać jednostki administracyjne (lub ich skupienia) na podstawie innego kryterium niż kryterium najkrótszej odległości migracyjnej;

- Regiony migracji wyznaczone metodą grupowania województw nie wyczerpują zbioru wszystkich województw Polski.

W niniejszej pracy celem podjętego badania była próba:

- przeprowadzenia hierarchicznej regionalizacji powiązań migracyjnych na podstawie tych samych materiałów, z których korzystano w poprzedniej części pracy, to znaczy na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracji na pobyt stały ogółem, ze wsi do miast i z miast do miast w latach: 1952-1955, 1956-1960, 1961-1965, 1966-1970, 1971-1973, 1974-1975, 1976-1980 i 1981-1983 oraz
- prześledzenie tworzenia się regionów migracji w kilku etapach grupowania w poszczególnych okresach.

Spośród wielu metod stosowanych do regionalizacji, wymienionych bądź zastosowanych przez Z. Chojnickiego i T. Czyż (1973, 1978), F. A. Szcotkę (1976), B. Kostrubca (1980), J. Paryską (1982) czy ostatnio J. Huk (1987), zdecydowano się na wykorzystanie nie używanej dotychczas w Polsce metody zaproponowanej przez P. B. Slatera (1974, 1976c), który w 1978 r. na prośbę autora przeprowadził próbną regionalizację Polski na podstawie dostarczonych wyperforowanych kart z danymi za okres 1974-1976. Rozszerzone wyniki tej analizy zostały przedstawione w opracowaniu przygotowanym w ramach problemu węzłowego 11.5. "Kształtowanie procesów demograficznych a rozwój społeczno-gospodarczy Polski" koordynowanego przez SGPiS (Gawryszewski 1985). Należy tu wspomnieć, że wcześniej P. B. Slater przeprowadził taką regionalizację Polski na podstawie macierzy migracji międzywojewódzkich dla 1971 r., ale jej wyników nie opublikował; udostępnił jednak wielu osobom uzyskany dendrogram.

W metodzie P. B. Slatera (omawia ją również J. Huk 1987), którą nazywa on regionalizacją hierarchiczną (*hierarchical regionalization*), stosowana jest iteracyjna procedura proporcjonalnego dopasowania (*iterative proportional fitting procedure - IPFP*), którą jako pierwszy do geografii wprowadził Slater (Hagget 1976),

oraz grafowa technika grupowania (Hubert 1974).

Wiersze macierzy przepływów międzywojewódzkich, zawierającej bezwzględne wielkości migracji, są najpierw skalowane tak, aby suma każdego wiersza była równa pewnej stałej liczbie (100, 1000 czy 1, jak w niniejszej analizie). Następnie w podobny sposób skalowane są wszystkie kolumny. Skalowanie jest powtarzane do osiągnięcia zbieżności, to znaczy aż wszystkie sumy wierszy i kolumn są, z niewielkimi odchyleniami, równe w naszym przypadku 1. Otrzymana macierz IPPF jest macierzą podwójnie stochastyczną. Jej elementy są oszacowaniem maksimum entropii przepływów, które miałyby miejsce, gdyby każda jednostka przestrzenna miała taką samą liczbę (1, 100 czy 1000) imigrantów i emigrantów.

"W regionalizacji funkcjonalnej podwójnie standaryzowane tablice, które generalnie są asymetryczne, służą jako elementy w algorytmie grupowania hierarchicznego opartego na pojęciu silnego komponentu grafu skierowanego. (Silny komponent jest zbiorem wierzchołków pomiędzy jakimikolwiek dwiema jednostkami, między którymi istnieje ścieżka bezpośredniego połączenia). Początkowo jest konstruowany graf z wierzchołków bez krawędzi. Na tym etapie każdy wierzchołek jest silnym komponentem. Następnie krawędzie są wrysowywane w porządku malejącej wielkości z wystandaryzowanej tablicy. (Jeśli element  $ij$  jest największy, połączenie jest kreślone z  $i$  do  $j$ ; jeżeli element  $kl$  jest drugi co do wielkości, połączenie jest wówczas kreślone z  $k$  do  $l$ , itd). W miarę postępowania według tej procedury wierzchołki poprzednio położone w różnych silnych komponentach są łączone. Ostatecznie wszystkie jednostki tworzą jeden silny komponent i grupowanie jest zakończone. Proces ten - graf skierowany jest analogią do grupowania metodą najbliższego sąsiedztwa - jest hierarchiczny z natury i może być odzwierciedlony przez dendrogram" (Leusmann, Slater, 1977, s.770).

W wyniku realizacji programu grupowania hierarchicznego<sup>13</sup> międzywojewódzkich przepływów migracyjnych (z macierzy usunięto

-----  
<sup>13</sup> Korzystając z pracy C.S.Leusmanna i P.B.Slater (1977) program w języku FORTRAN przystosował do komputera typu ODRA i obliczył mgr Andrzej Stanek z ośrodka obliczeniowego SGPiS w Warszawie. Program ten zamieszczono w aneksie B.



migracje wewnątrzwojewódzkie) ogółem oraz ze wsi do miast i z miast do miast otrzymano 24 dendrogramy, po trzy dla każdego przekroju czasowego, stanowiące podstawę do wyznaczenia regionów powiązań migracyjnych.

Węzły na dendrogramie wskazują na poziomy formułowania się skupień. Poziom węzła odpowiada stopniowi podobieństwa pomiędzy obiektami. B.Kostrubiec (1980, s.54-55) pisze, "że straty informacji przy każdym przegrupowaniu wzrastają początkowo wolno, potem szybciej, gdy łączymy już ostatnie grupy. Jeżeli przetniemy dendrogram na jakimś poziomie, otrzymujemy podział zbioru na grupy. Ideałem jest przyjąć taką liczbę grup, która poprzedza raptowny wzrost straty informacji. Zatem cięcie dokonuje się w znaczących węzłach, odcinając długie gałęzie... Dobiera się odpowiednie wzory, które wyznaczają sposób przejścia ze szczebla klasyfikacji  $h$  na szczebel wyższy  $h+1$ ".

W niniejszym opracowaniu sprawę wyznaczania regionów powiązań rozwiązano odmiennie, gdyż autorowi zależało nie tylko na ostatecznym efekcie regionalizacji, ale również na kartograficznym zobrazowaniu tworzenia się regionów (i makroregionów) powiązań migracyjnych, a jednocześnie na porównywaniu formowania się regionów w różnych przekrojach czasowych i dla różnych kierunków migracji (ogółem, ze wsi do miast, z miast do miast). Dlatego też dla rozpatrywanych kierunków migracji i przekrojów czasu wyznaczono, metodą kolejnych prób, takie same (lub prawie takie same) wartości progowe podziału na grupy hierarchiczne.

Wyniki regionalizacji są ilustrowane dwójako: dendrogramami (zamieszczonymi w aneksie A), umożliwiającymi odtworzenie czy dokonanie odmiennego podziału na regiony, oraz uzyskanym na ich podstawie kartograficznym obrazem tworzenia się regionów powiązań migracyjnych na czterech, zasadniczo tych samych, poziomach wartości progowych (0,19; 0,15; 0,11; 0,1025); symboliczne strzałki łączą jednostki (województwa) tworzące pary najsilniejszych powiązań migracyjnych.



## Regiony powiązań migracyjnych

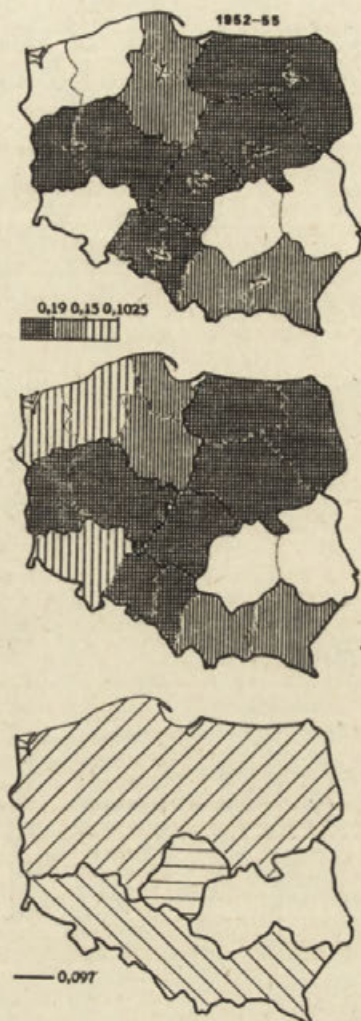
W latach 1952-1955 w migracjach ogółem najsilniejszy poziom powiązań wykazywały przepływy między miastami wydzielonymi i otaczającymi województwami, to znaczy m.Łódź z woj.łódzkim i m.st. Warszawa z woj.warszawskim oraz kolejno: białostockie-olsztyńskie, poznańskie-zielonogórskie oraz katowickie-opolskie. Do tych pięciu obszarów najsilniejszych powiązań (ryc.55 i A.1) dołączają następnie nieco słabiej związane pary województw: krakowskie-rzeszowskie i gdańskie-bydgoskie. W następnym kroku (wartość progowa = 0,1025) otrzymujemy podział na 5 następujących regionów:

- m.Łódź, łódzkie;
  - m.st.Warszawa, warszawskie, białostockie, olsztyńskie;
  - poznańskie, zielonogórskie;
  - katowickie, opolskie, krakowskie, rzeszowskie, wrocławskie;
  - gdańskie, bydgoskie, koszalińskie, szczecińskie
- oraz kieleckie i lubelskie, które nie mają wyraźnie ukierunkowanych migracji. Ostatecznie otrzymuje się podział na dwa makroregiony migracyjne: - północny, do którego w końcu dołącza woj. kieleckie i lubelskie oraz - południowy, utworzony przez 5 województw południowego pogranicza.

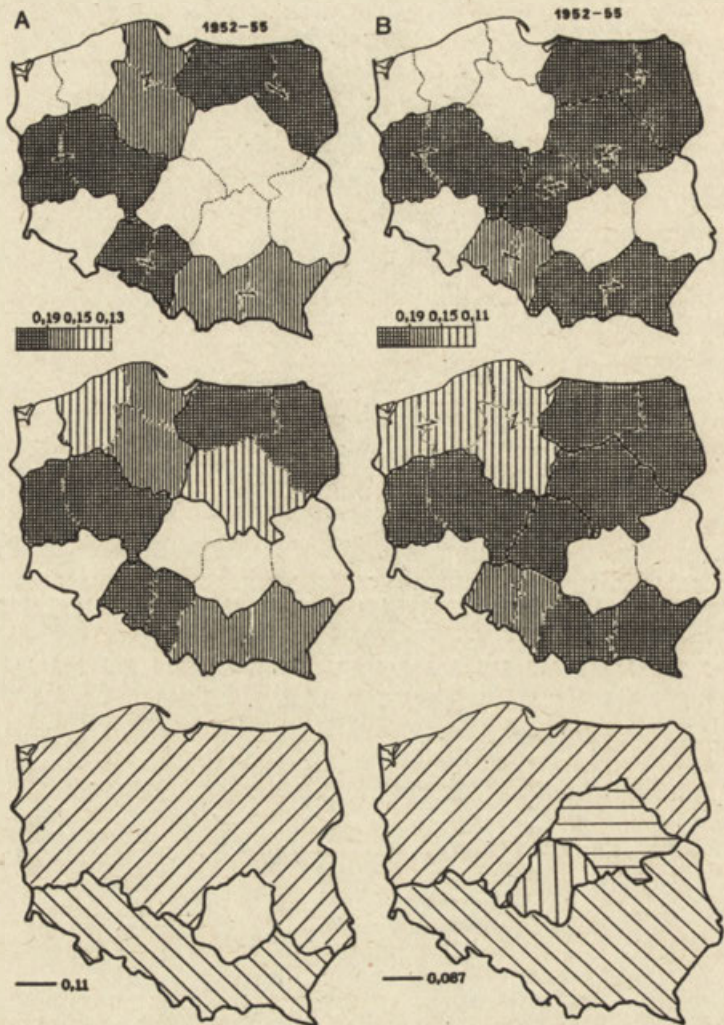
Układ ten odzwierciedla łączne powiązania migracyjne, wynikające z przepływów w czterech podstawowych kierunkach migracji i można go ogólnie interpretować jako efekt głównych kierunków migracji, ukształtowanych w okresie wyrównywania dysproporcji w rozmieszczeniu ludności z pierwszych lat powojennych. Uogólniając, można powiedzieć, że przepływy w północno-wschodniej i centralnej Polsce dokonywały się przede wszystkim w regionie północnym, tak jak odpływy z przeludnionych obszarów południowo-wschodnich zamykały się w regionie południowym.

W migracjach ze wsi do miast najsilniejsze powiązania miały kolejno następujące pary województw: białostockie-olsztyńskie, katowickie-opolskie, poznańskie-zielonogórskie, gdańskie-bydgoskie i krakowskie-rzeszowskie (ryc.56 i A.2), z których następnie tworzą się 4 regiony powiązań:

- białostockie, olsztyńskie, warszawskie;



Ryc.55. Hierarchiczna regionalizacja powiązań w świetle międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1952-1955  
 Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships total migration, 1952-1955



Ryc.56. Hierarchiczna regionalizacja powiązań w świetle międzywojewódzkich przepływów migracyjnych: a) ze wsi do miast i b) z miast do miast, 1952-1955

Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships migration: a) rural-urban, b) urban-urban, 1952-1955



- poznańskie, zielonogórskie;
- katowickie, opolskie, krakowskie, rzeszowskie;
- gdańskie, bydgoskie, koszalińskie.

Pozostałe 5 województw nie ma wyraźnie ukierunkowanych powiązań migracyjnych. W dalszym grupowaniu dochodzi ponownie do podziału na makroregion północny i południowy oraz woj. kieleckie bez wyraźnie skierowanych powiązań.

W migracjach z miast do miast (ryc.56 i A.3) silne powiązania migracyjne miały kolejno następujące pary województw: m.Łódź-łódzkie, m.st. Warszawa-warszawskie, białostockie-olsztyńskie, poznańskie-zielonogórskie, krakowskie-rzeszowskie i katowickie-opolskie. W wyniku dalszego grupowania tworzy się 6 regionów:

- m.Łódź, łódzkie;
- m.st.Warszawa, warszawskie;
- białostockie, olsztyńskie;
- poznańskie, zielonogórskie;
- krakowskie, rzeszowskie, katowickie, opolskie;
- gdańskie, bydgoskie, koszalińskie, szczecińskie

stanowiących osnowę podziału na 2 makroregiony (północny i południowy) oraz dwa odrębne regiony (łódzki i warszawski), wewnątrz których domykały się migracje z miast do miast. Makroregion południowy obejmuje większą liczbę województw niż przy regionalizacji migracji ogółem oraz ze wsi do miast. Ciężenie migracyjne woj. lubelskiego i kieleckiego do regionu południowego, a nie do regionu łódzkiego czy warszawskiego jest wynikiem większej możliwości osiągnięcia miasta w woj. katowickim niż Warszawy czy Łodzi, z uwagi na szczególnie trudną sytuację mieszkaniową.

W latach 1956-1960 formowanie się regionów powiązań migracyjnych przebiegało nieco inaczej niż poprzednio, między innymi w wyniku zakończenia procesu zasiedlania i utworzenia 1 stycznia 1957 r. trzech nowych miast wydzielonych z województw. W przepływach migracyjnych ogółem najsilniejsze powiązania miały kolejno województwa: m.Kraków-krakowskie, m.Łódź-łódzkie, m.Poznań-poznańskie, białostockie-olsztyńskie, m.st.Warszawa-warszawskie oraz katowickie-opolskie, gdańskie-bydgoskie i m.Wrocław-wrocławskie (ryc.57 i A.4). W przedostatnim kroku grupowania (war-



Ryc.57. Hierarchiczna regionalizacja powiazań w świetle międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1956-1960  
 Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships total migration, 1952-1955

tość progowa = 0,1025) otrzymujemy 5 regionów powiązań migracyjnych:

- m.Kraków, krakowskie, katowickie, opolskie, rzeszowskie;
- m.Łódź, łódzkie;
- m.Poznań, poznańskie, zielonogórskie;
- białostockie, olsztyńskie, m.st.Warszawa, warszawskie, gdańskie, bydgoskie, koszalińskie, szczecińskie;
- m.Wrocław, wrocławskie

oraz nie wykazujące wyraźnych przestrzennych preferencji migracyjnych województwa kieleckie i lubelskie. W porównaniu z poprzednim okresem dostrzega się większą integrację migracyjną 7 województw północnych i zróżnicowanie w regionie południowym, w wyniku uzyskania przez m.Wrocław praw wojewódzkich.

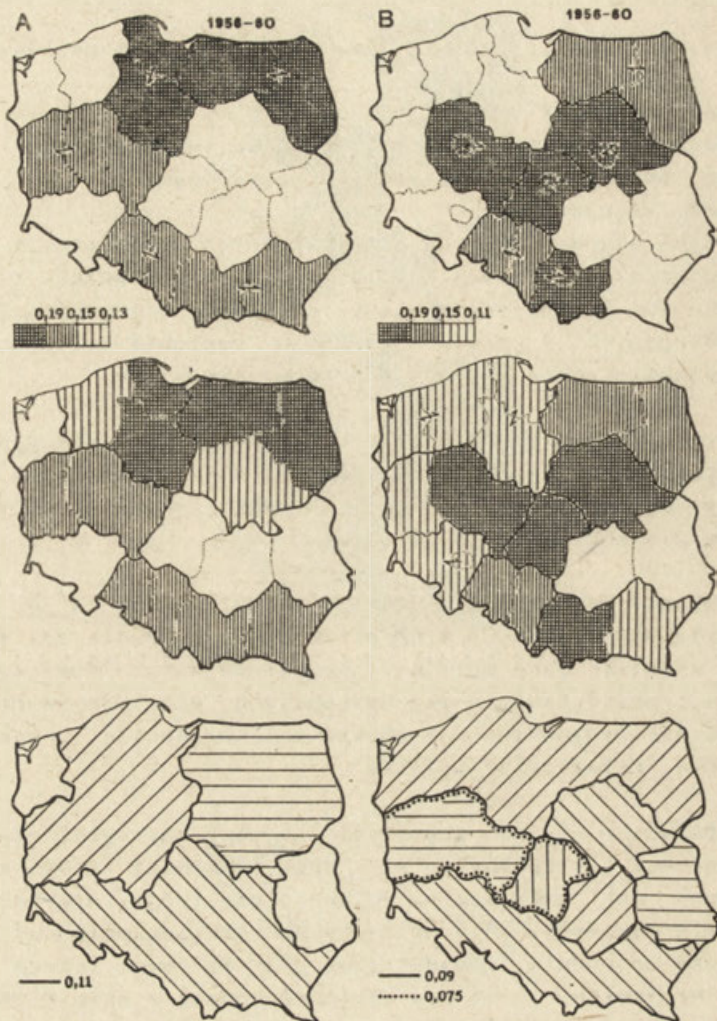
W ostatnim etapie grupowania otrzymujemy ponownie podział na dwa makroregiony: północny i południowy (z woj.kieleckim) i wyodrębniony region łódzki. Podział ten jest nieomal identyczny z otrzymanym dla poprzedniego okresu.

Powiązania migracyjne w świetle przepływów ze wsi do miast w latach 1956-1960 (ryc.58 i A.5) przebiegały podobnie jak we wcześniejszym okresie, choć kolejność najsilniejszych powiązań była nieco inna i przedstawiała się następująco: olsztyńskie-białostockie, gdańskie-bydgoskie, poznańskie-zielonogórskie, krakowskie-rzeszowskie, katowickie-opolskie.

Na pośrednim etapie grupowania obraz kartograficzny jest również podobny (4 regiony), ale przy wartości progowej 0,11 (identycznej jak poprzednio) ujawnia się trójdzielny charakter powiązań migracyjnych. Dotychczasowy makroregion północny rozpada się na część zachodnią, pozostającą pod wpływem trzech dużych ośrodków miejskich, oraz na część wschodnią z silnie związanym woj. białostockim i olsztyńskim oraz warszawskim. Zasięg powiązań migracyjnych makroregionu południowego rozszerzył się na woj. łódzkie i kieleckie, natomiast migracje ze wsi woj. szczecińskiego i lubelskiego do miast nie wykazywały wyraźnych preferencji przestrzennych.

Zmiany w tworzeniu się powiązań migracyjnych w efekcie przepływów z miast do miast w latach 1956-1960 (ryc.58 i A.6) wynikają z utworzenia trzech nowych miast na prawach województwa.





Ryc. 58. Hierarchiczna regionalizacja powiazan w świetle midzywojewodzkich przeplywów migracyjnych: a) ze wsi do miast i b) z miast do miast, 1956-1960

Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships migration: a) rural-urban, b) urban-urban, 1956-1960



Ryc.59. Hierarchiczna regionalizacja powiązań w świetle międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1961-1965  
 Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships total migration, 1961-1965



Toteż najsilniejsze powiązania występują między następującymi województwami: m.Łódź-łódzkie, m.Poznań-poznańskie, m.Kraków-krakowskie, m.st.Warszawa-warszawskie, białostockie-olsztyńskie, katowickie-opolskie, m.Wrocław-wrocławskie, gdańskie-bydgoskie i szczecińskie-koszalińskie.

Na pośrednim etapie grupowania (wartość progowa = 0,11) podział na regiony powiązań migracyjnych (8 regionów) jest zbliżony do występującego poprzednio, a różnice występują w układzie regionów południowych.

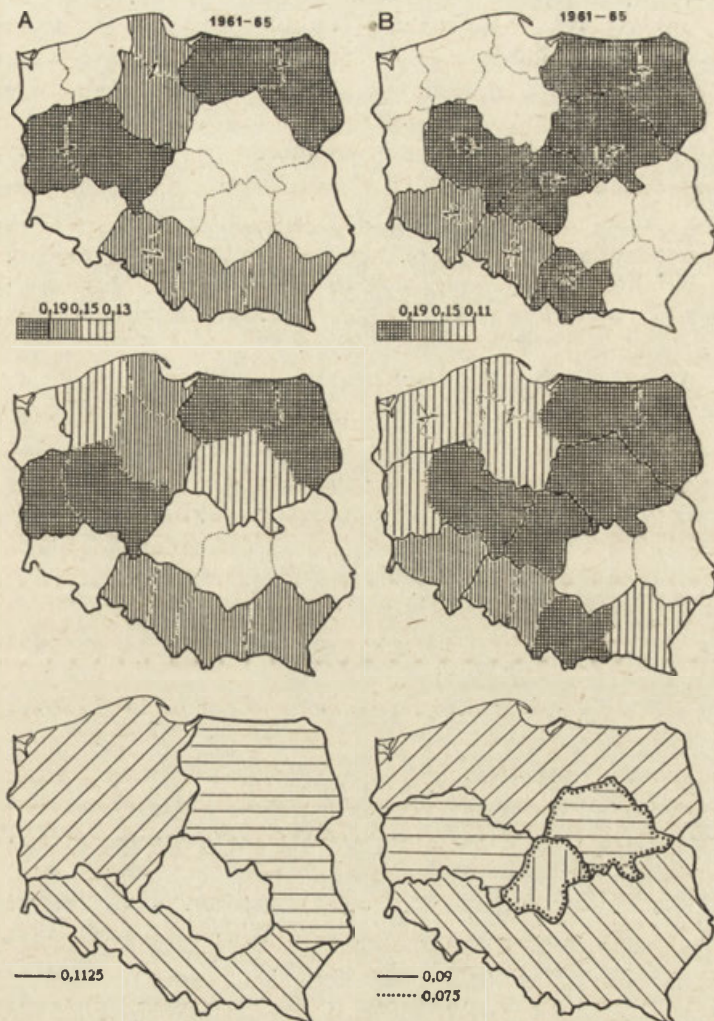
Wartość progowa = 0,09, a więc zbliżona do wartości przyjętej dla lat 1952-1955, wyznacza podział na 7 regionów, z wyraźnym makroregionem południowym i znacznie zawężonym przestrzennie makroregionem północnym oraz zachowującymi odrębność trzema regionami środkowymi (łódzki, warszawski, poznańsko-zielonogórski) i dwoma województwami bez wyraźnie ukierunkowanych powiązań migracyjnych (lubelskie, kieleckie).

Przy dalszym grupowaniu tworzy się ponownie makroregion północny, rozszerzony o region warszawski, i makroregion południowy z woj. lubelskim i kieleckim oraz 2 odrębne regiony środkowe: łódzki i poznańsko-zielonogórski.

Międzywojewódzkie przepływy migracyjne ze wsi do miast i z miast do miast w latach 1956-1960 wskazują na proces przekształcania się dotychczasowych układów powiązań migracyjnych, ukształtowanych w okresie wyrównywania dysproporcji w przestrzennym rozmieszczeniu ludności (równoleżnikowy układ przemieszczeń), w powiązania wynikające ze stopniowego rozwoju dużych ośrodków miejskich i przemysłowych z rosnącą rolą ośrodka górnośląskiego.

W powiązaniach migracyjnych ogółem z lat 1961-1965 (ryc.59 i A.7) nie nastąpiły, w porównaniu z poprzednim okresem, jakiegóżby ważne zmiany z wyjątkiem odmiennej kolejności najsilniejszych powiązań, wśród których przewodzą powiązania miast wydzielonych z otaczającymi województwami. Podobnie w drugim oraz w końcowym etapie grupowania otrzymuje się podział na 2 makroregiony (północny i południowy) i silnie zintegrowany wewnętrznie region łódzki, tak jak w poprzednim pięcioleciu.





Ryc. 60. Hierarchiczna regionalizacja powiązań w świetle międzywojewódzkich przepływów migracyjnych: a) ze wsi do miast i b) z miast do miast, 1961-1965

Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships migration: a) rural-urban, b) urban-urban, 1961-1965

W świetle migracji ze wsi do miast (ryc.60 i A.8) najsilniejsze powiązania migracyjne mają województwa: białostockie-olsztyńskie, poznańskie-zielonogórskie oraz katowickie-opolskie, stanowiące podstawę 3 regionów: północno-wschodniego z woj. warszawskim, wielkopolsko-pomorskiego i południowego. W ostatnim etapie grupowania wyłania się, podobnie jak w poprzednim pięcioletniu, podział na 3 makroregiony powiązań: zachodni, wschodni i południowy oraz 2 województwa bez wyraźnie ukierunkowanych przestrzennie powiązań (kieleckie i łódzkie); migracje ze wsi tych dwu ostatnich województw dzielą się między konkurujące układy miejskie woj. katowickiego, krakowskiego, opolskiego i warszawskiego.

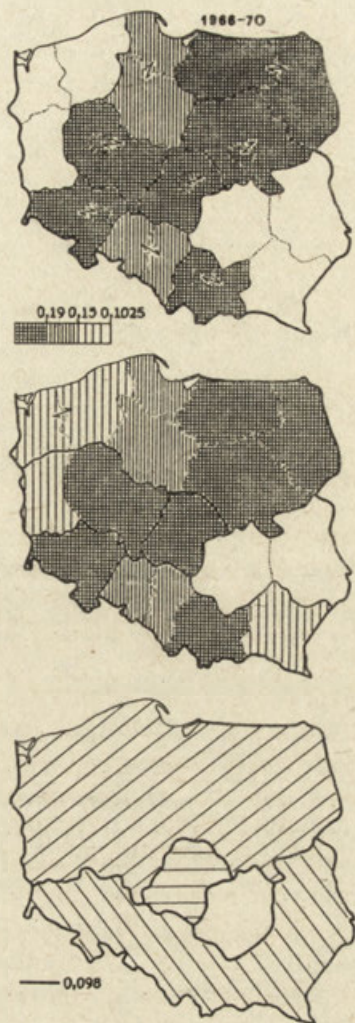
Układ najsilniejszych powiązań migracyjnych, wyznaczonych na podstawie przepływów z miast do miast w latach 1961-1965 (ryc.60 i A.9), jest identyczny jak we wcześniejszym okresie. Podobny układ występuje w kolejnym kroku grupowania (wartość progowa = 0,11), ale występuje tylko 6 regionów, a mianowicie:

- m.Łódź, łódzkie;
- m.Poznań, poznańskie, zielonogórskie;
- m.Kraków, krakowskie, rzeszowskie, katowickie, opolskie;
- m.st.Warszawa, warszawskie;
- białostockie, olsztyńskie, gdańskie, bydgoskie, szczecińskie, koszalińskie oraz
- m.Wrocław, wrocławskie.

Wynik ostatniej fazy grupowania jest bardziej przejrzysty niż to miało miejsce w poprzednim okresie. Obok dwu głównych makroregionów powiązań: północnego i południowego, do którego dołączy region poznańsko-zielonogórski, mamy jeszcze dwa regiony silnie związane wewnątrz: warszawski i łódzki. Powiązania migracyjne tego okresu są pomostem między okresem wcześniejszym i późniejszym.

W latach 1966-1970 najsilniejsze powiązania w świetle migracji ogółem miały przepływy między województwami otaczającymi i miastami wydzielonymi z województw oraz przepływy między woj. białostockim i olsztyńskim, katowickim i opolskim oraz gdańskim i bydgoskim (ryc.61 i A.10). W wyniku grupowania, przy wartości progowej 0,1025 tworzy się 5 regionów powiązań, w tym duży region północny z 7 województwami i region południowy z czterema





Ryc.61. Hierarchiczna regionalizacja powiazań w świetle międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1966-1970  
 Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships total migration, 1966-1970



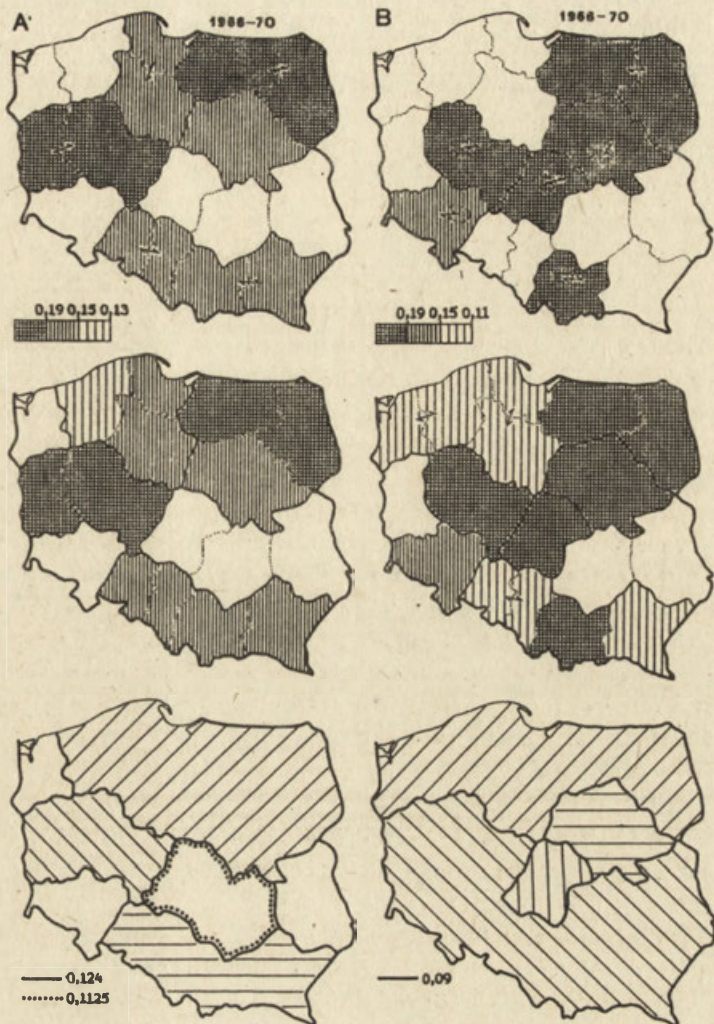
województwami. W ostatnim kroku, podobnie jak dla lat poprzednich, liczba jednostek redukuje się do dwóch dużych makroregionów - północnego i południowego oraz dwu obszarów, których powiązania migracyjne nie są wyraźnie ukierunkowane (łódzkie, kieleckie).

W przepływach ze wsi do miast kolejność tworzenia się par najsilniejszych powiązań jest następująca: białostockie-olsztyńskie, poznańskie-zielonogórskie, gdańskie-bydgoskie, katowickie-opolskie i krakowskie-rzeszowskie (ryc.62 i A.11). Dołącza do nich woj. warszawskie i powstają 4 regiony powiązań: północno-wschodni, południowy, pomorski i poznańsko-zielonogórski.

W końcowym grupowaniu nie otrzymujemy przejrzystego podziału trójregionalnego, tak jak w poprzednim dziesięcioleciu, lecz podział na 3 regiony nie wyczerpujące zbioru powiązań. Obok dwu dużych makroregionów powiązań - północnego i południowego - uzupełnionych regionem poznańsko-zielonogórskim, mamy 5 województw nie wykazujących preferencji w powiązaniach. W ostatnim kroku grupowania cały kraj staje się jednym regionem, ale migracje ze wsi woj. łódzkiego i kieleckiego do miast nadal nie są zorientowane przestrzennie. Podobna sytuacja wystąpi w następnym okresie.

Układ najsilniejszych powiązań migracyjnych na podstawie przepływów z miast do miast (ryc.62 i A.12) jest zbliżony do zaobserwowanego poprzednio, ale różni się nieco kolejnością formowania silnych komponentów oraz brakiem wyraźnie ukierunkowanych powiązań migracyjnych woj. katowickiego i opolskiego, a szczególnie zielonogórskiego, które dość późno łączy się z woj. poznańskim. W kolejnym etapie grupowania (wartość progowa = 0,11) tworzy się 6 regionów: poznański, łódzki, warszawski, południowy, wrocławski i północny; natomiast powiązania migracyjne trzech województw (lubelskiego, kieleckiego, zielonogórskiego) nie są wyraźnie ukierunkowane.

W ostatnim kroku otrzymujemy podział na 2 makroregiony powiązań migracyjnych: - południowy, którego zasięg przestrzenny w stosunku do poprzednich lat uległ znacznemu rozszerzeniu i objął województwa poznańskie i zielonogórskie oraz - północny z sześcioma województwami. Utrzymująca się izolacja powiązań migracyjnych regionu łódzkiego i warszawskiego jest wynikiem zmimo-



Ryc.62. Hierarchiczna regionalizacja powiaŋ w Źwietle międzywojewódzkich przepływów migracyjnych: a) ze wsi do miast i b) z miast do miast, 1966-1970

Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships migration: a) rural-urban, b) urban-urban, 1966-1970



wania przepływów z miast do miast przez ruchy między stolicami tych województw, stanowiące samodzielne jednostki administracyjne, i miastami otaczającego województwa. Inny obraz powiązań otrzymano by uznając migracje typu miasto wydzielone z województwa - miasta województwa otaczającego za ruchy wewnątrzwojewódzkie, które nie są brane pod uwagę w tej regionalizacji. Zagadnienie to straci znaczenie w regionalizacji opartej na nowym podziale administracyjnym kraju.

Rozpatrując migracje w latach 1971-1973 ogółem (ryc.63 i A.13) widzimy, że najsilniej związane są 3 wydzielone miasta wojewódzkie z otaczającymi je województwami (krakowskie, poznańskie, łódzkie), a powiązania dwu następnych (warszawskie, wrocławskie) są słabsze niż woj. olsztyńskiego z białostockim. Dalej idą kolejno pary: szczecińskie-koszalińskie, opolskie-katowickie i gdańskie-bydgoskie.

Na przyjętym poziomie granicznej wartości progowej (0,15) formuje się 8 regionów powiązań migracyjnych, a 4 województwa nie mają wyraźnie ukierunkowanych przepływów. Na następnym poziomie (0,11) formuje się duży region północno-zachodni (8 województw) i południowo-wschodni (3 województwa) przy utrzymujących się nadal 4 regionach w centralnej i południowo-zachodniej części kraju; woj. kieleckie nie ma wyraźnie ukierunkowanych powiązań migracyjnych.

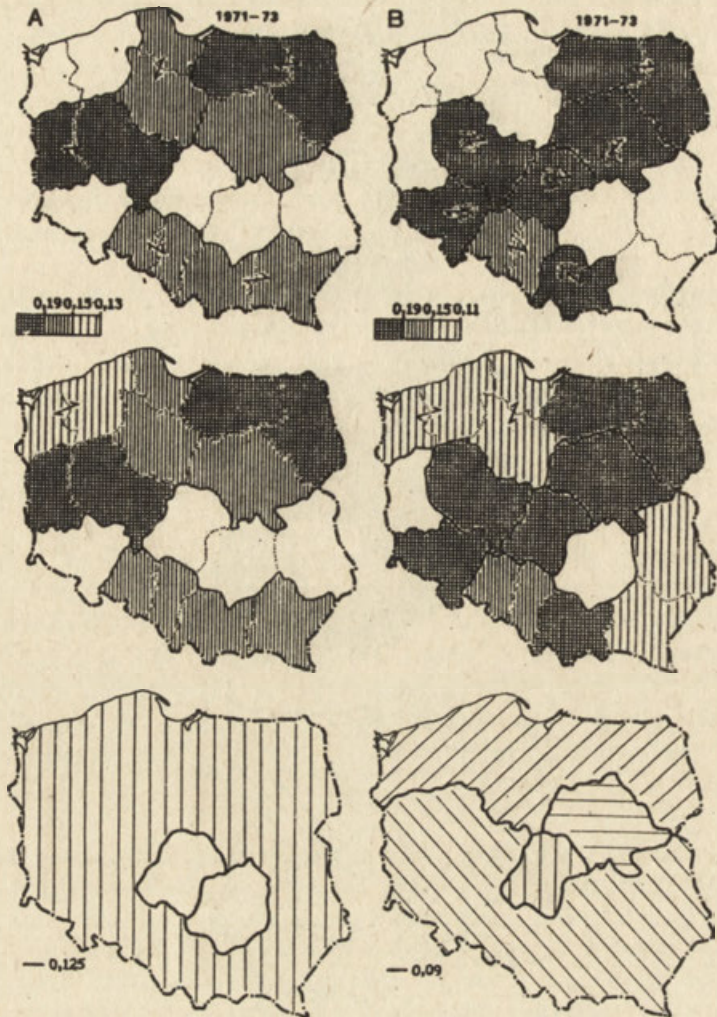
Na ostatnim etapie (wartość progowa = 0,1025) otrzymujemy identyczny jak w poprzednim okresie - i utrzymujący się w głównym zarysie od 20 lat - podział na 2 makroregiony: północny i południowy oraz samodzielny region łódzki, tworzący własny silny komponent. Z dendrogramu wynika, że powiązania regionu łódzkiego i woj. kieleckiego są szerzej rozprzestrzenione i nie ograniczają się do związków z którymś z sąsiednich województw.

W migracjach ze wsi do miast (ryc.64 i A.14) najsilniej powiązane są województwa białostockie z olsztyńskim, następnie zielonogórskie z poznańskim (pow. 0,19) oraz województwo rzeszowskie z krakowskim, gdańskie z bydgoskim, warszawskie z olsztyńskim-białostockim i opolskie z katowickim (pow. 0,15). Na poziomie wartości progowej 0,15 tworzą się 4 subregiony powiązań migracyjnych (północno-wschodni, poznańsko-zielonogórski, gdań-





Ryc.63. Hierarchiczna regionalizacja powiazań w świetle międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1971-1973  
 Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships total migration, 1971-1973



Ryc. 64. Hierarchiczna regionalizacja powiazań w świetle międzywojewódzkich przepływów migracyjnych: a) ze wsi do miast i b) z miast do miast, 1971-1973

Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships migration: a) rural-urban, b) urban-urban, 1971-1973



sko-bydgoski, południowy), a pozostałe 6 województw nie posiada wyraźnie ukierunkowanych przepływów ze wsi do miast.

Przy przecięciu dendrogramu wartością progową 0,13 otrzymujemy 2 regiony (w poprzednim okresie 4 regiony): południowy, do którego wchodzi 4 województwa oraz północny, składający się z 9 województw; 4 pozostałe województwa (wrocławskie, lubelskie, łódzkie i kieleckie) nadal nie mają wyraźnie ukierunkowanych powiązań migracyjnych.

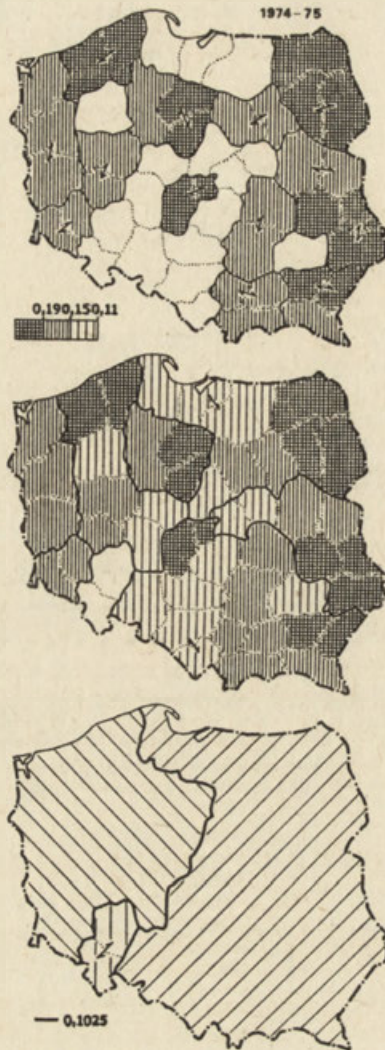
Występujący w latach 1952-1955 układ dwuregionalny (północny, południowy) przekształcił się w następnym dziesięcioleciu w układ trójregionalny (północno-wschodni, północno-zachodni, południowy) i przy niezmiennej końcowej wartości progowej (0,11 - 0,125) otrzymujemy teraz jeden region obejmujący prawie cały obszar kraju.

W przepływach migracyjnych z miast do miast (ryc.64 i A.15) najsilniej związane są 4 wydzielone miasta wojewódzkie z otaczającymi województwami (m.Poznań-poznańskie, m.Kraków-krakowskie, m.Łódź-łódzkie, m.Warszawa-warszawskie), a powiązanie następne (m.Wrocław-wrocławskie) jest nieco słabsze niż woj. olsztyńskiego z białostockim. Następnie idą pary województw: szczecińskie-koszalińskie, opolskie-katowickie oraz gdańskie-bydgoskie.

Na przyjętym poziomie wartości progowej (pow. 0,11) formują się 2 regiony powiązań migracyjnych: północny i południowo-wschodni, a pomiędzy nimi 4 subregiony (poznański, łódzki, warszawski i wrocławski). Obniżając wartość progową do 0,9 otrzymujemy taki sam podział jak w latach 1966-1970, to znaczy makroregion północny oraz południowy i 2 regiony: warszawski i łódzki.

W latach 1974-1975 w przepływach migracyjnych ogółem (ryc.65 i A.16) najsilniej powiązane są województwa (kolejno): łomżyńskie z białostockim, słupskie z koszalińskim, suwalskie z łomżyńskim i białostockim, zamojskie z chełmskim, rzeszowskie z przemyskim, sieradzkie z łódzkim, włocławskie z toruńskim oraz lubelskie z zamojskim i chełmskim. Większość tych najsilniejszych powiązań następuje w ramach "starych" województw: białostockiego, koszalińskiego, lubelskiego, rzeszowskiego czy łódzkiego.





Ryc.65. Hierarchiczna regionalizacja powiązań w świetle międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1974-1975  
 Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships total migration, 1974-1975

Przy przecięciu dendrogramu na wartości progowej 0,15 mamy uformowane 12 subregionów, z których w następnym etapie grupowania tworzy się 7 regionów powiązań. Największym z nich jest region południowy, na który składa się 14 województw oraz region północno-wschodni, utworzony z 7 województw. Najmniejsze są 2 regiony: jeleniogórsko-legnicki oraz wrocławsko-toruńsko-bydgoski. Dwa województwa (wałbrzyskie, wrocławskie) nie mają wyraźnie ukierunkowanych powiązań migracyjnych.

W trzecim etapie regionalizacji (wartość progowa 0,1025) tworzą się 2 makroregiony: wschodni i zachodni, a wymienione wyżej 2 województwa wiążą się przede wszystkim ze sobą, a następnie z resztą kraju.

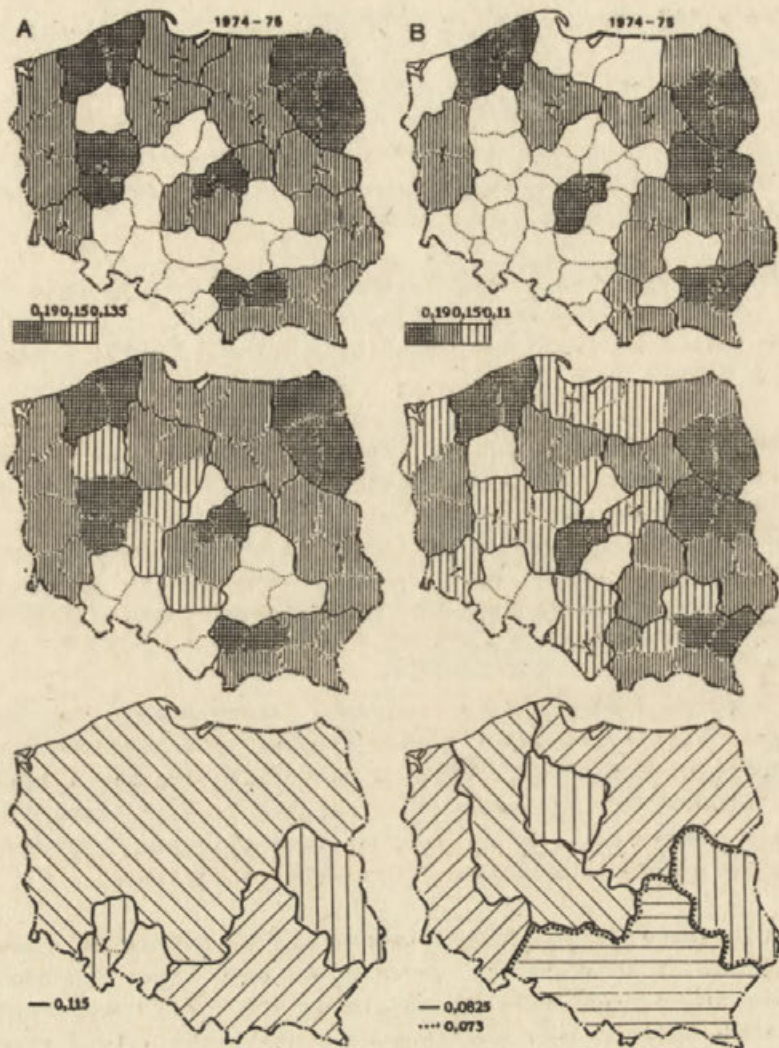
Podział na 2 makroregiony powiązań migracyjnych wygląda w tym okresie odmiennie niż w poprzednim dwudziestolecu, co formalnie spowodowane jest zmianą podziału administracyjnego kraju. Spowodowało to między innymi rejestrację przepływów, które poprzednio odbywały się wewnątrz starych województw. Jednocześnie pojawiły się migracje związane z powstałymi instytucjami w nowo utworzonych województwach.

W międzywojewódzkich przepływach migracyjnych ze wsi do miast (ryc.66 i A.17) najsilniej powiązane są województwa: suwalskie, łomżyńskie i białostockie, a następnie śląskie i koszalińskie, tarnowskie i krakowskie, poznańskie i leszczyńskie, skiernewickie i łódzkie, siedleckie i białkopodlaskie, rzeszowskie z przemyskim i krośnieńskim oraz toruńskie i bydgoskie.

W pierwszym etapie (0,15) tworzy się 12 subregionów powiązań migracyjnych, z największym subregionem południowo-wschodnim. W następnym kroku część subregionów łączy się, do niektórych dochodzą nowe województwa, powstają nowe skupienia, ale 3 skupienia pozostają bez zmian: południowo-wschodnie (dawne woj. krakowskie i rzeszowskie), północno-wschodnie (dawne woj. białostockie) i środkowo-pomorskie (dawne woj. koszalińskie).

W efekcie przy wartości progowej 0,135 otrzymujemy 8 regionów, z których cztery odtwarzają powiązania wewnątrz starych województw (białostockie, koszalińskie, krakowskie, rzeszowskie, bydgoskie), a dla 9 województw nie ujawniają się jeszcze prefe-

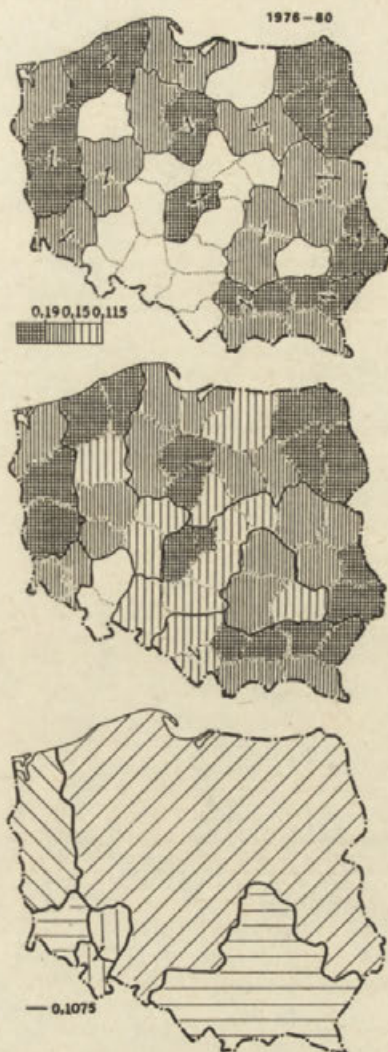




Ryc.66. Hierarchiczna regionalizacja powiązań w świetle międzywojewódzkich przepływów migracyjnych: a) ze wsi do miast i b) z miast do miast, 1974-1975

Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships migration: a) rural-urban, b) urban-urban, 1974-1975





Ryc.67. Hierarchiczna regionalizacja powiązań w świetle międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1976-1980  
 Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships total migration, 1976-1980

rencje w powiązaniach migracyjnych.

Ostatecznie (na poziomie 0,115) formują się 3 makroregiony powiązań: północny, obejmujący 30 województw, południowy, składający się z 11 województw, i środkowo-wschodni z 5 województwami, oraz wyodrębniający się region wałbrzysko-wrocławski i województwo opolskie bez ukierunkowanych powiązań migracyjnych. Otrzymany podział na makroregiony nie przypomina podziałów z lat poprzednich, może jedynie z wyjątkiem układu z lat 1952-1955.

W migracjach z miast do miast skupienia dwuelementowe tworzą się kolejno z województw: łomżyńskiego i białostockiego, śląskiego i koszalińskiego, siedleckiego i białkopodlaskiego, rzeszowskiego i przemyskiego oraz sieradzkiego i łódzkiego. Na początkowym etapie (0,15) formowania się obszarów powiązań migracyjnych powstaje 11 (dwo- lub trójelementowych) subregionów, głównie we wschodniej i północnej części kraju.

W drugim etapie grupowania (wartość progowa = 0,11) otrzymujemy 13 regionów powiązań migracyjnych. Wśród nich 5 z wielkimi ośrodkami miejskimi jest powiązane przede wszystkim z jednym z województw (łódzkie z sieradzkim, krakowskie z nowosądeckim, poznańskie z leszczyńskim, gdańskie z elbląskim, katowickie z bielskim, warszawskie ze skierniewickim).

Przy przecięciu dendrogramu wartością progową 0,825 uzyskujemy podział kraju na 6 makroregionów: zachodni, środkowo-zachodni, bydgosko-toruńsko-włocławski, północno-wschodni, południowy i środkowo-wschodni.

Na kolejnym, czwartym etapie otrzymujemy podział na 3 makroregiony powiązań migracyjnych: północny, południowy i środkowo-wschodni; ten ostatni, złożony z 5 województw, w dalszym kroku grupowania połączy się z obszarem północnym. Ten trójregionalny podział jest podobny do końcowego efektu grupowania przepływów migracyjnych ze wsi do miast w tym samym okresie.

Początkowo formowanie się subregionów przepływów migracyjnych ogółem w latach 1976-1980 (ryc.67 i A.19) przebiega podobnie jak w poprzednim okresie. Kolejne skupienia tworzą województwa: łomżyńskie i białostockie, śląskie i koszalińskie, zamojskie i

chełmskie, suwalskie i łomżyńskie-białostockie, rzeszowskie i przemyskie, włocławskie i toruńskie, sieradzkie i łódzkie, zielonogórskie i gorzowskie oraz tarnowskie i krakowskie,

W pierwszym etapie (0,15) tworzy się 12 subregionów. Ich układ przestrzenny jest taki, jak dla okresu 1974-1975, z tym że występuje już subregion gdańsko-elbląski oraz duży region południowo-wschodni (poprzednio dwa subregiony).

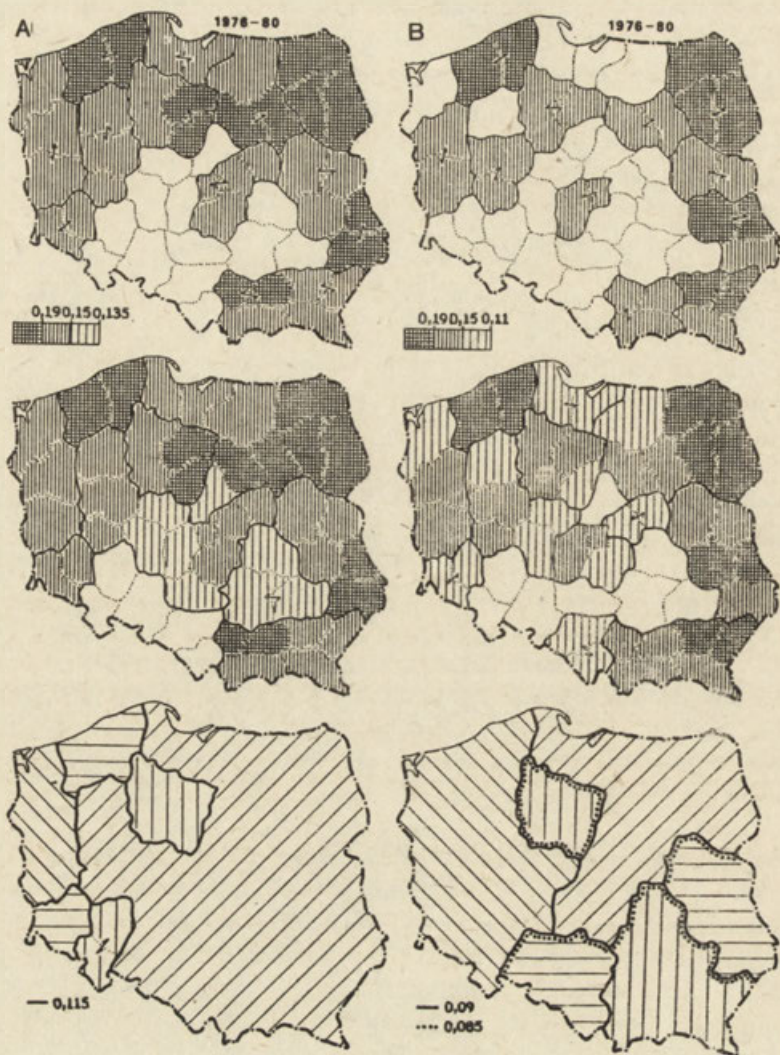
W drugim etapie, po przecięciu dendrogramu wartością progową 0,115, pojawia się 7 regionów powiązań. Ich układ przestrzenny w dużym stopniu nawiązuje do układu w poprzednim okresie, ale dalsze grupowania prowadzą do odmiennego podziału kraju na regiony.

Przyjmując graniczną wartość progową równą 0,1075 tworzą się 3 makroregiony: centralny, składający się z 31 województw, południowy, utworzony z 11 województw i zachodni (3 województwa), do którego nie zaliczają się 2 regiony dwuelementowe (legnickie-jeleniogórskie oraz wrocławskie-wałbrzyskie), mające powiązania wewnątrz swych regionów i w dalszym kroku tzw. zasięg krajowy. Określenia "zasięg krajowy" nie należy brać dosłownie, gdyż może ono znaczyć tylko tyle, że poza istotnymi powiązaniem migracyjnymi wewnątrz swego regionu obiekty (województwa) nie mają wyróżniających się powiązań z jakimkolwiek innym województwem (regionem).

Ostateczna postać hierarchicznej regionalizacji powiązań migracyjnych ogółem w tym okresie w niczym nie przypomina końcowego dwuregionalnego podziału z poprzedniego okresu, raczej można doszukiwać się podobieństw z regionalizacją dla lat jeszcze wcześniejszych. Powodu tej odmienności można doszukiwać się w przejściowym charakterze powiązań migracyjnych w latach wprowadzania nowego podziału administracyjnego kraju.

W przepływach migracyjnych ze wsi do miast (ryc.68 i A.20) również obserwuje się występowanie podobnych powiązań przestrzennych, co i w poprzednim okresie, choć formowanie się grup ma nieco inny porządek. Tworzą się kolejno skupienia: suwalsko-łomżyńsko-białostockie, słupskie-koszalińskie, włocławskie-toruńskie, ostrołęckie-ciechanowskie, tarnowskie-krakowskie oraz zamojskie-chełmskie.





Ryc.68. Hierarchiczna regionalizacja powińażan w ŗwielte międywojewódkich przepływów migracyjnych: a) ze wsi do miast i b) z miast do miast, 1976-1980

Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships migration: a) rural-urban, b) urban-urban, 1976-1980

W pierwszym etapie grupowania (0,15) tworzy się 11 subregionów, nieomalże identycznych jak w okresie 1974-1975. Przy niższej granicznej wartości progowej grupowania (0,135) można wydzielić 9 regionów, w tym 6 zachowuje układ powstały na poprzednim poziomie grupowania, a mianowicie: środkowo-pomorski, bydgosko-toruńsko-włocławski, środkowo-wschodni, południowo-wschodni, zachodni i południowo-zachodni (jeleniogórskie-legnickie). Zestawiając ten poziom grupowania z identycznym poziomem grupowania dla okresu 1974-1975 obserwuje się duże podobieństwo w układzie przestrzennym regionów, a jedyna większa różnica - to odmienny podział w zachodniej części kraju.

Odmiennosc grupowania znajduje swój wyraz dopiero w obrazie, jaki otrzymujemy w trzecim etapie grupowania. Powstaje właściwie jeden makroregion obejmujący cały kraj, z wyjątkiem wyodrębniających się dwu- i trójelementowych subregionów zachodnich i północnych, które w kolejnym kroku przyłączają się do makroregionu.

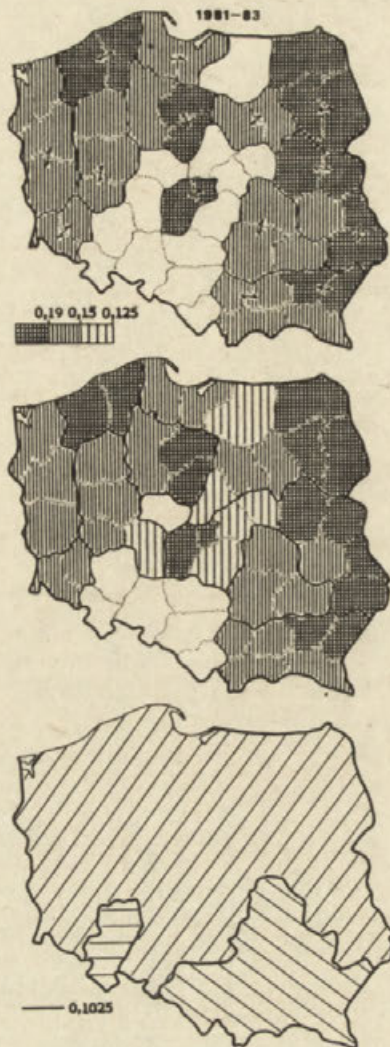
W sumie końcowe efekty regionalizacji powiązań migracyjnych z lat 1974-1975 i 1976-1980 nie pokrywają się, nie są podobne do siebie.

Rozpatrując migracje z miast do miast początkowa kolejność tworzenia się skupień jest następująca: łomżyńskie-białostockie, słupeckie-koszalińskie, łomżyńskie-białostockie-suwalskie, rzeszowskie-przemyskie oraz lubelskie-chełmskie. W początkowym etapie grupowania powstaje 11 subregionów powiązań migracyjnych, obejmujących ogółem 26 województw. W następnym etapie (wartość progowa = 0,11) tworzy się 12 regionów, z których w dalszym grupowaniu otrzymujemy 6 makroregionów powiązań: zachodni, bydgoski, środkowo-wschodni, śląski, małopolski i lubelsko-podlaski.

W końcowym etapie grupowania (0,85) otrzymujemy podział na 2 makroregiony: centralny i śląsko-małopolski oraz 2 regiony: lubelsko-podlaski i bydgoski. Końcowy, podobnie jak i pośredni, efekt grupowania jest zbliżony w układzie powiązań migracyjnych do występujących w latach 1974-1975.

W latach 1981-1983 układ najsilniejszych powiązań w przepływach migracyjnych ogółem (ryc.69 i A.22) kształtuje się podobnie jak w poprzednim pięcioleciu. Dwu- lub trójelementowe człony





Ryc.69. Hierarchiczna regionalizacja powiazań w świetle międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1981-1983  
 Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships total migration, 1981-1983



powiązań tworzą się przede wszystkim we wschodniej i północno-zachodniej części kraju i odtwarzają powiązania wewnątrz "starych" województw, a mianowicie: łomżyńskie-białostockie, zamojskie-chelmskie, koszalińskie-słupskie, włocławskie-toruńskie, rzeszowskie-przemyskie, suwalskie-łomżyńskie-białostockie, łódzkie-sieradzkie, siedleckie-białkopodlaskie, legnickie-jeleniogórskie czy lubelskie-zamojskie-chelmskie.

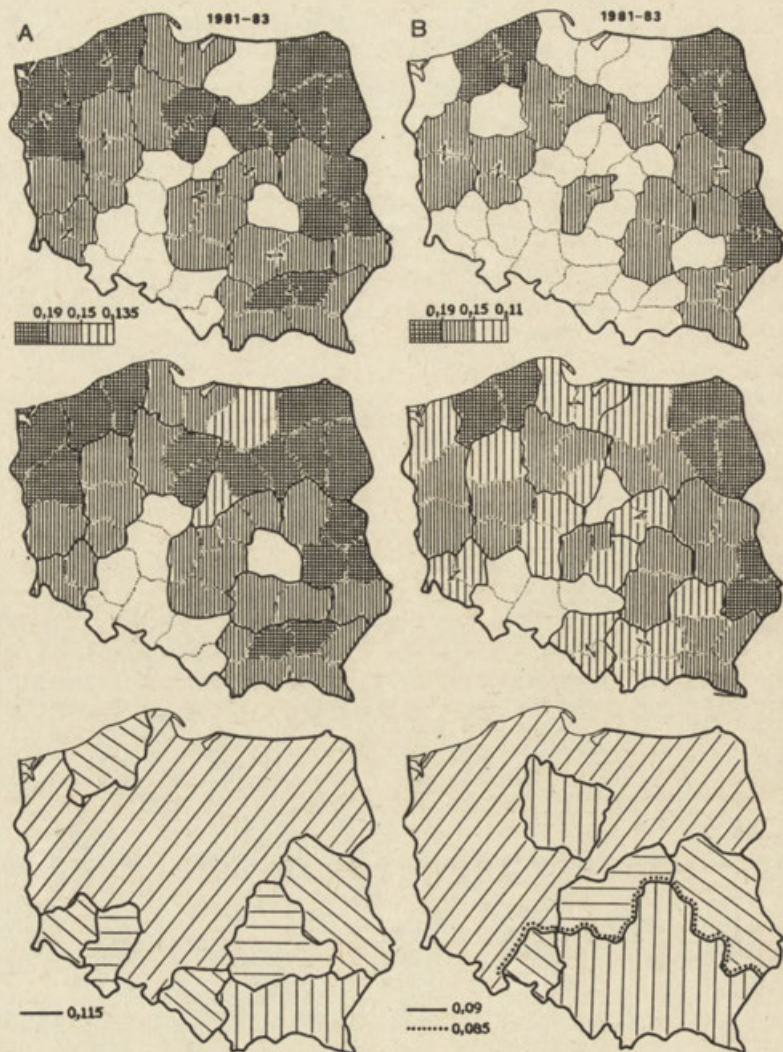
Do czternastu dwuelementowych członów powiązań dołączają następne województwa i przy wartości progowej 0,125 uformowane jest 10 regionów powiązań migracyjnych. Największy z nich, region centralno-wschodni (od sieradzkiego przez warszawskie po zamojskie) obejmuje 10 województw, podobnie jak region północno-wschodni złożony z 9 województw. Jedynie 6 województw śląskich i województwo konińskie nie wykazują do tego momentu grupowania ukierunkowanych preferencji w powiązaniach migracyjnych.

W przedostatnim etapie grupowania (0,1075), nie przedstawionym na rycinie, ale widocznym na dendrogramie, otrzymujemy identyczny podział jak w poprzednim okresie.

Ostatecznie otrzymujemy podział na wielki makroregion centralny, w skład którego wchodzi 36 województw, i znacznie mniejszy region południowy czy górnośląsko-malopolski z 11 województwami i wyodrębniony region wrocławsko-wałbrzyski. Identyczny podział na makroregiony wystąpił w latach 1976-1980 (por.B.19), co wskazuje na względną trwałość powiązań migracyjnych ogółem.

W międzywojewódzkich przepływach ze wsi do miast (ryc.70 i A.23) najsilniejsze pary powiązań migracyjnych tworzą województwa: suwalskie-łomżyńskie-białostockie, ostrołęckie-ciechanowskie, słupskie-koszalińskie, włocławskie-toruńskie, lubelskie-chelmskie-białkopodlaskie, szczecińskie-gorzowskie, tarnowskie-rzeszowskie i legnickie-jeleniogórskie.

We wstępnym etapie grupowania (wartość progowa = 0,15) mamy do czynienia z 12 subregionami powiązań migracyjnych, których układ przypomina stan z poprzedniego okresu, uzupełniony subregionem kielecko-tarnobrzeskim. W kolejnym kroku (0,135) obraz grupowania nie ulega większym zmianom, bowiem formuje się z nich 10 regionów powiązań, których układ tylko częściowo przypomina



Ryc.70. Hierarchiczna regionalizacja powiazań w świetle międzywojewódzkich przepływów migracyjnych: a) ze wsi do miast i b) z miast do miast, 1981-1983

Hierarchical regionalization of voivodships based on intervoivodships migration: a) rural-urban, b) urban-urban, 1981-1983



podział z poprzedniego okresu. Osiem województw, w tym większość śląskich, nie wykazuje wyraźnie ukierunkowanych powiązań migracyjnych.

W końcowym etapie grupowania (0,115) występuje jeden duży makroregion centralny obejmujący 27 województw oraz 7 odrębnych regionów powiązań, czyli ostatecznie - jak to wynika z dendrogramu - 2 regiony (legnicko-jeleniogórski i wrocławsko-wałbrzyski) i reszta kraju. Ostateczny efekt grupowania w niewielkim stopniu przypomina sytuację z poprzedniego okresu, a wykazuje nieco większe podobieństwo z końcowym podziałem z lat 1974-1975.

W przepływach migracyjnych z miast do miast (ryc.70 i A.24) najsilniejsze pary powiązań tworzą kolejno województwa: łomżyńskie-białostockie, ślupskie-koszalińskie, zamojskie-chełmskie, łomżyńskie-białostockie-suwalskie, rzeszowskie-przemyskie, sieradzkie-łódzkie, zamojskie-chełmskie-lubelskie, siedleckie-białoskopodlaskie, poznańskie-leszczyńskie i krakowskie-tarnowskie.

Początkowo formuje się 11 subregionów powiązań migracyjnych, przede wszystkim we wschodniej i północnej części kraju, w konfiguracji przestrzennej podobnej zarówno do stanu z lat 1976-1980 jak i 1974-1975. W kolejnym etapie grupowania - przy wartości progowej 0,11 - otrzymujemy 13 regionów powiązań, identycznych z otrzymanymi dla poprzedniego okresu, z dodatkowym regionem radomsko-kieleckim.

Przy końcu grupowania (0,09) otrzymujemy podział kraju na 2 duże makroregiony powiązań: północny, z wyspowym regionem bydgosko-toruńskim i południowy, z przylegającymi 3 mniejszymi regionami. W ostatecznym podziale istnieje duży makroregion północny, na który składa się 36 województw i makroregion śląsko-małopolski utworzony z 13 województw. Układ makroregionów jest bardzo podobny do podziału występującego w latach 1976-1980.

#### Podsumowanie

Istotność uzyskanych grupowań, jak pisze Leusmann i Slater (1977), może być testowana przez porównanie poziomów (progów), na których powstają skupienia z poziomami, na których tworzą się po-



równywalne skupienia w losowej podwójnie standaryzowanej tablicy. Miarą dopasowania hierarchii do tej tablicy jest kofenetyczny współczynnik korelacji.

Okres	Kofenetyczny współczynnik korelacji		
	Przeptywy migracyjne		
	ogółem	ze wsi do miast	z miast do miast
1952-1955	0,862	0,698	0,875
1956-1960	0,865	0,697	0,865
1961-1965	0,831	0,640	0,875
1966-1970	0,799	0,570	0,849
1971-1973	0,795	0,536	0,835
1974-1975	0,583	0,473	0,713
1976-1980	0,551	0,433	0,678
1981-1983	0,535	0,502	0,668

Na tej podstawie możemy stwierdzić, że lepszym dopasowaniem charakteryzują się grupowania otrzymane dla międzywojewódzkich migracji z miast do miast niż te, jakie uzyskano dla migracji ogółem czy ze wsi do miast. Ponadto istotność otrzymanych wyników w starym podziale administracyjnym jest wyższa niż dla grupowania w nowym podziale administracyjnym.

Zastosowany sposób regionalizacji najlepiej pozwala wnioskować o hierarchii powiązań migracyjnych regionów miejskich i śledzić przemiany, bądź w sposób uogólniony, w wyniku operowania - tak jak w tym przypadku - macierzą międzywojewódzkich przepływów migracyjnych z miast do miast, lub też bardziej szczegółowo na podstawie przepływów między wszystkimi indywidualnymi miastami (macierz 812 x 812 miast).

Dość trudno jest porównać wyniki podziału na regiony otrzymane przez Z.Chojnickiego i T.Czyż na podstawie migracji z lat 1975-1976 (ryc.53) oraz J.Huk (ryc.54) dla lat 1976-1979 z wynikami przedstawionymi wyżej (ryc.65 i 67) z uwagi na niepełną porównywalność czasową danych wyjściowych, ale przede wszystkim ze względu na zastosowanie różnych metod; przy czym niniejsze opracowanie nie w pełni zmierzało do wyznaczenia regionów migracji. Znajduje tu kolejne potwierdzenie uwaga J.Huk, "że regiony migracji uzyskane dwiema różnymi metodami na ogół nie pokrywają się" (Huk 1987, s.47). W prezentowanym opracowaniu jedynie region

bydgoski i krakowski występuje w tych samych granicach jak w pracy Z.Chojnickiego i T.Czyż. Natomiast większą zgodność regionów można dostrzec z pracą J.Huk, bowiem dla obu delimitacji (ryc.54 i 67) wspólne są regiony: bydgoski, szczeciński, legnicki i rzeszowski.

Istnieją również pewne analogie w rozmieszczeniu subregionów o "silniejszych" powiązaniach migracyjnych z odpowiednimi regionami demograficznymi przedstawionymi przez A.Jelonka (1971, 1977), T.Mantorską (1974,1978), A.Muszyńską (1975) i F.Stokowskiego (1977). Wyróżniają się z jednej strony regiony wewnętrznie silnie związane: północno-wschodni (białostockie, łomżyńskie, suwalskie), środkowo-pomorski (koszalińskie, słupskie) i południowo-wschodni, z drugiej strony regiony o rozproszonych kierunkach migracji, na przykład obszar dawnego woj. kieleckiego i obecnego wałbrzyskiego i wrocławskiego. Te najsilniejsze powiązania, jak na razie, najczęściej występują między województwami, które przed reformą leżały w granicach tego samego województwa.





## DOJAZDY DO PRACY

Codzienne dojazdy do pracy, określane często jako migracje wahadłowe ludności czynnej zawodowo, są obok migracji stałych jedną z głównych form ruchliwości przestrzennej ludności. Najczęściej dojazdy do pracy są rozpatrywane z punktu widzenia: - procesu uprzemysłowienia i urbanizacji, - stref wpływów i struktury przestrzennej funkcjonalnych regionów miejskich, - przemian struktury zawodowej wsi w wyniku rozwoju ludności dwuzawodowej, bilansowania zasobów siły roboczej i - społecznych kosztów dojazdów.

Wzrost zainteresowania dojazdami do pracy przypada na lata sześćdziesiąte, a wśród opublikowanych prac wiele wyszło ze szkoły krakowskiej prof.M.Dobrowolskiej z Wyższej Szkoły Pedagogicznej (M.Dobrowolska, J.Herma, J.Rajman). W 1967 r. ukazała się, podstawowa do chwili obecnej, monografia dojazdów do pracy w Polsce T.Lijewskiego, zawierająca również przegląd wcześniejszych opracowań krajowych i zagranicznych. W tym samym czasie ukazała się praca M.Oleńdzkiego (1967) poświęcona dojazdom do pracy w rejonie Płocka oraz między innymi artykuły A.Ginsberta (1967) i A.Jagielskiego (1969). W następnym dziesięcioleciu jedyną większą pracą przedstawiającą dojazdy do pracy w całym kraju jest praca Z.Gontarskiego (1973b). Pozostałe prace dotyczą: dojazdów do pracy do wydzielonych miast (Gontarski 1971, 1973a), do Warszawy (Cegielski 1971, 1974, 1977; Ginsbert-Gebert, Ziółkowski 1978; Potrykowska 1983), do Łodzi (Dzieciuchowicz 1979), do innych ośrodków (Rajman 1972; Namysłowski 1977a b, 1978c d), do aglomeracji miejskich (Wojtan 1976), związków dojazdów do pracy z migracjami stałymi (Gawryszewski 1974), rozkładów odległości dojazdów (Jagielski 1969; Jasiok 1979; Gawryszewski, Potrykowska 1980) i społeczno-ekonomicznych kosztów dojazdów (Muszyński 1973,1976).

Na początku lat osiemdziesiątych ukazała się obszerna praca J.Namysłowskiego (1980) i praca E.Dolnego (1983), obie z ośrodka toruńskiego, który kontynuuje badania nad dojazdami do pracy w swoim regionie, oraz dwie prace pochodzące z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN (Korcelli 1981; Korcelli, Potrykowska, Bodzak 1981) i artykuł E.Lintzel (1986).

Celem niniejszego opracowania jest ocena stopnia ruchliwości przestrzennej ludności i jej przemian. Stąd też dojazdy do pracy przedstawione zostaną przede wszystkim od strony wielkości, natężenia i zasięgów przestrzennych oraz ich przemian w czasie. Tego rodzaju analiza powinna umożliwić określenie, czy procesy modernizacji ruchliwości przestrzennej ludności dokonują się i jak przebiegają. Nie będzie to w pełni możliwe z uwagi na ograniczony zakres czasu dla którego zbierane są dane o dojazdach do pracy oraz niekiedy odmiennej metodyki zbierania masowych informacji statystycznych.

W analizie wykorzystano dane o dojazdach do pracy<sup>14</sup> osób zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej według spisów kadrowych, które zostały przeprowadzone w latach 1964, 1968, 1973 i 1978, z tym że w dwu pierwszych spisach pominięto dojeżdżających z miast do miast i ze wsi na wieś w granicach tego samego powiatu. Dysponujemy więc porównywalnymi informacjami z lat 1964-1968 oraz 1973-1983. Ponadto dla 1978 r. dane o dojazdach do pracy zebrano w trakcie Narodowego Spisu Powszechnego, a więc spisu o innej metodyce i zakresie niż spis kadrowy.

---

<sup>14</sup> Przyjętym kryterium dojazdów do pracy jest codzienne przekraczanie, w drodze z miejsca zamieszkania do miejsca pracy, granicy jednostki administracyjnej (miasta, gminy).

## ROZMIARY I STRUKTURA PRZESTRZENNA, 1964-1983

Ogólnie biorąc w dwudziestoleciu 1964-1983 rozmiary dojazdów do pracy wzrosły z około 1842 tys.<sup>15</sup> w 1964 r. do 3036 tys. w 1983 r. czyli o około 65%, podczas gdy zatrudnienie w gospodarce uspołecznionej, według spisów kadrowych, wzrosło z 7771 tys. do 11762 tys. osób, to znaczy o 51%.

Porównując wzrost rozmiarów dojazdów do pracy w latach 1964-1968 (tab.11) oraz wzrost zatrudnienia okazuje się, że były one zrównoważone i wynosiły po około 12-13%. Wydaje się, że jest to efektem podjętej w 1965 r. akcji deglomeracji 5 wielkich miast wydzielonych i 22 miast woj. katowickiego. Tak to przynajmniej wynika z ustabilizowanej liczby dojazdów do pracy do Warszawy, wynoszącej 139 tys. osób w 1965 r. (A.Ginsbert 1967,s.26), czy 135 tys. osób w 1966 r. (Cegielski 1971,s.25), w porównaniu ze 136 tys. osób dojeżdżających według spisu kadrowego z 1968 r.

Porównując faktyczną liczbę dojeżdżających do pracy w 1968 roku, oszacowaną przez E.Lintzel na 2064 tys. osób, z liczbą 2894,7 tys. osób w 1973 r. (w starym podziale administracyjnym według Spisu kadrowego 1973) otrzymamy dla okresu 1968-1973 wzrost liczby dojazdów do pracy o około 835 tys., czyli o 40%. Równocześnie zatrudnienie w gospodarce uspołecznionej wzrosło o 1260 tys. osób (o 13%) i przyrost zatrudnienia w 2/3 rekrutował się spoza miejscowych zasobów siły roboczej. O ile w 1968 r. co piąty zatrudniony w gospodarce uspołecznionej dojeżdżał do pracy, to w 1973 r. już co czwarty pracował poza miastem czy gminą miejsca zamieszkania. Ten najwyższy w całym dwudziestoleciu bezwzględny i względny przyrost dojazdów do pracy był wynikiem wysokiego tempa wzrostu inwestycji przemysłowych na początku lat

-----  
<sup>15</sup> Szacując nie uwzględnione kierunki dojazdów T.Lijewski (1967, s.28) określił faktyczną liczbę dojazdów w 1964 r. na 1840 tys. Wiarygodność tej liczby potwierdza ostatnio przedstawione przez E.Lintzel (1986, s.27) oszacowanie ustalające liczbę dojeżdżających w 1964 r. na 1841,9 tys., a w 1968 r. na 2064,0 tys. osób.



Tabela 11. Dojeżdżący do pracy w gospodarce uspołecznionej w podziale na miasto i wieś

		Dojeżdżący								
		ogółem			w ramach województwa			spoza województwa		
		razem	z miast	z wsi	razem	z miast	z wsi	razem	z miast	z wsi
w tysiącach										
OGOLEM	1.X.1964	534,9			227,8			307,1		
	31.I.1968	1 719,9			1 350,1			369,8		
	31.X.1973	2 845,0	994,2	1 850,8	2 466,1	878,7	1 587,4	378,9	115,5	263,4
	7.XII.1978	3 427,1	1 253,5	2 173,6	3 021,7	1 114,8	1 906,9	405,4	138,7	266,7
	31.X.1983	3 036,1	1 073,6	1 962,5	2 707,8	971,3	1 736,5	328,3	102,3	226,0
Miasta	1973	2 381,7	765,4	1 616,3	2 063,5	669,1	1 394,4	318,2	96,3	221,9
	1978	2 850,1	938,4	1 911,7	2 507,2	823,7	1 683,5	342,9	114,7	228,2
	1983	2 509,1	769,6	1 739,5	2 234,2	686,8	1 547,4	274,9	82,8	192,1
Wieś	1973	463,3	228,8	234,5	402,6	209,6	193,0	60,7	19,2	41,5
	1978	577,0	315,1	261,9	514,5	291,1	223,4	62,5	24,0	38,5
	1983	527,0	304,0	223,0	473,6	284,5	189,1	53,4	19,5	33,9
w procentach										
OGOLEM	1973	100,0	34,9	65,0	86,7	30,9	55,8	13,3	4,1	9,2
	1978	100,0	36,6	63,4	88,2	32,6	55,6	11,8	4,0	7,8
	1983	100,0	35,4	64,6	89,2	32,0	57,2	10,8	3,4	7,4
Miasta	1973	83,7	26,9	56,8	72,5	23,5	49,0	11,2	3,4	7,8
	1978	83,2	27,4	55,8	73,2	24,1	49,1	10,0	3,3	6,7
	1983	82,6	25,3	57,3	73,6	22,6	51,0	9,0	2,7	6,3
Wieś	1973	16,3	8,0	8,2	14,2	7,4	6,8	2,1	0,7	1,4
	1978	16,8	9,2	7,6	15,0	8,5	6,5	1,8	0,7	1,1
	1983	17,4	10,0	7,3	15,6	9,4	6,2	1,8	0,7	1,1

Uwaga: Po doszacowaniu liczby dojeżdżających w ramach powiatu z miast do miast i ze wsi do wsi faktyczna liczba dojeżdżających do pracy w 1964 r. wynosiła 1 841,9 tys. osób, a w 1968 r. 2 064,0 tys. osób (Lintszel E., 1986).

Zródło: - Spis kadrowy przeprowadzony w 1968 r. Dojazdy pracowników do pracy. Zeszyt 5a. Seria "Masowe Badania Statystyczne". D. Zatrudnienie. GUS, Warszawa 1970; - Wybrane dane o kwalifikacjach i dojazdach do pracy zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej. Wyniki spisu kadrowego 1973 r. przeliczone według podziału administracyjnego kraju z 1 VI 1975 r. Seria "Statystyka Polski", nr 71, tab. 7, GUS, Warszawa 1976; - Migracje wahadłowe ludności czynnej zawodowo. Narodowy Spis Powszechny, 7 XII 1978 r. Wyniki ostateczne, Seria A, zeszyt nr 300, tab. 8(8). GUS, Biuro Spisów, Warszawa 1981; - Spis kadrowy 1983. Dojeżdżający do pracy. Zeszyty wojewódzkie, GUS, Biuro Spisów, Warszawa 1985; również Rocznik Statystyczny Województw 1985, tab. 38.

siedemdziesiątych, których realizacja opierała się na pozamiejscowych zasobach siły roboczej.

W latach 1973-1978 liczba dojeżdżających do pracy w gospodarce uspołecznionej wzrosła o 582 tys. osób (wzrost o 20%), a zatrudnienie w sektorze uspołecznionym o 2,3 mln osób (wzrost o 22%), czyli wzrost zatrudnienia w 1/4 rekrutował się spoza lokalnego rynku pracy. Dojeżdżający do pracy w 1978 r. stanowili 28% ogółu zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej.

Wyniki Narodowego Spisu Powszechnego 1978 oraz ostatniego spisu kadrowego z 1983 r. wskazują na spadek liczby dojeżdżających do pracy o 391 tys. (o 11%), przy równoczesnym obniżeniu się zatrudnienia w gospodarce społecznej o 1,5 mln osób<sup>16</sup> (o 12%). Oceniając te dane można by powiedzieć, że 1/4 spadku zatrudnienia była wynikiem rezygnacji, w nowej sytuacji gospodarczej, z dojazdów do pracy prawie 400 tys. osób. Nie należy sądzić, aby spadek liczby dojeżdżających do pracy wynikał z rachunku ekonomicznego zakładu dowożącego zatrudnionych własnym czy wynajętym transportem (niekiedy koszty dowozu przewyższają fundusz płac dowożonego pracownika), bowiem stale poszukuje się ludzi do pracy bez względu na ich miejsce zamieszkania i koszty transportu. Wyjaśnienia należy raczej poszukiwać w spadku atrakcyjności pracy w sektorze społecznej.

Z uwagi na rozmiary dojazdów do pracy można zgrupować województwa w 3 grupy na podstawie danych dla 1973 i 1983 r. (tab.12).

Pierwsza składa się z 6 województw, w których liczba dojeżdżających do pracy przekroczyła 100 tys. osób. W jej skład wchodzi 3 aglomeracje miejsko-przemysłowe (woj. katowickie, warszawskie i gdańskie) oraz 3 województwa przyległe do GOP (kieleckie, bielskie i opolskie). Liczba dojeżdżających do pracy w tych województwach wynosi nieco ponad 1,1 mln osób, czyli ponad 35% ogółu dojeżdżających, a zatrudnieni w gospodarce społecznej stanowią 33% ogółu zatrudnionych w tym sektorze gospodarki.

Drugą grupę tworzyło 17 województw (w 1973 r. 15 województw), w których liczba dojeżdżających wahała się od 50 do 100 tys. osób, skupiających 33% ogółu dojeżdżających w 1973 r. i 37% w 1983 r. Zatrudnieni w gospodarce społecznej na tym obszarze stanowili 35% ogółu zatrudnionych.

W sumie prawie 75% dojazdów do pracy w 1983 r. koncentrowało się na obszarze 23 województw, zajmujących 46% terytorium kraju i skupiających 68% ogółu zatrudnionych w gospodarce społecznej.

---

<sup>16</sup> Za E.Lintzel (1986).

Tabela 12. Stan i dynamika dojazdów do pracy w latach 1973-1983

Województwa	Zatrudnienie w gospodarce uspołecznionej			Dojeżdżający do pracy w gospodarce uspołecznionej			Dojeżdżający do pracy w odsetkach zatrudnionych		
	1973	1983	1973= -100%	1973	1983	1973= -100%	1973	1983	(1973= -100%)
	tys.			tys.					
POLSKA	10558,4	11762,1	111,4	2845,0	3036,1	106,7	26,9	26,7	99,3
Warszawskie	906,3	910,8	100,5	247,6	213,1	86,0	27,3	24,5	89,7
Białostockie	50,7	66,8	131,8	16,7	19,8	118,3	33,0	30,5	92,4
Białostockie	155,9	190,6	122,3	29,2	31,5	108,2	18,7	17,1	91,4
Bielskie	269,6	267,7	99,3	119,2	100,4	84,3	44,2	38,8	87,8
Bydgoskie	310,6	345,3	111,2	60,2	67,3	113,3	19,4	20,5	105,7
Chełmskie	50,1	63,6	126,9	14,1	17,3	122,8	28,2	28,2	100,0
Ciechanowskie	69,5	93,4	134,4	19,5	25,8	133,4	27,9	28,6	102,5
Człuchowskie	203,3	212,0	104,3	67,0	62,1	92,6	33,0	29,8	90,3
Elbląskie	121,6	143,4	117,9	16,6	23,2	139,6	13,7	16,9	123,4
Gdańskie	425,0	465,9	109,6	107,4	116,6	108,4	25,3	26,2	103,6
Gorzowskie	137,1	156,6	114,2	23,8	27,4	115,1	17,4	18,1	104,0
Jeleniogórskie	180,0	179,3	99,6	53,2	47,9	90,0	23,6	27,4	107,0
Kaliskie	169,0	189,7	112,2	54,2	60,4	111,2	32,1	32,6	101,6
Katowickie	1427,4	1572,2	110,1	457,5	467,1	102,1	32,1	30,3	94,4
Kieleckie	299,2	331,5	110,8	110,5	108,2	97,9	37,0	33,5	90,5
Konińskie	81,9	111,3	135,9	37,2	42,0	112,6	45,5	38,3	84,2
Kozłowski	135,7	165,1	121,7	20,4	27,5	134,5	15,1	17,4	115,2
Krakowskie	381,1	402,2	105,5	70,6	81,4	102,3	20,9	21,2	101,4
Krośnieńskie	107,0	138,6	129,5	50,4	65,6	129,9	47,2	49,3	104,4
Legnickie	143,0	172,4	120,6	43,2	57,1	132,1	30,2	34,2	113,2
Leszczyńskie	84,6	98,9	116,9	23,0	26,4	114,1	27,4	27,6	100,7
Lubelskie	238,3	286,2	120,1	62,5	72,2	115,3	26,3	25,9	98,3
Łomżyńskie	46,3	64,7	139,7	9,9	13,0	130,3	21,4	20,7	96,7
Łódzkie	502,0	441,2	87,9	61,1	49,1	80,2	12,2	11,5	94,3
Nowosądeckie	128,1	160,0	124,9	53,0	63,6	119,9	41,4	41,5	100,2
Olsztyński	193,1	239,6	124,1	35,3	41,4	117,4	18,2	18,2	100,0
Opolskie	312,7	334,9	107,1	108,4	100,4	92,5	34,7	31,1	89,6
Ostrołęckie	56,4	80,2	142,2	18,1	24,4	135,7	31,9	31,6	99,1
Piłskie	111,4	135,9	122,0	23,8	29,4	123,6	21,3	22,4	105,2
Piotrkowskie	147,6	183,0	124,0	42,8	64,9	151,0	29,1	36,4	125,1
Płockie	114,7	138,3	120,6	32,6	36,1	110,5	24,5	26,9	109,8
Poznańskie	397,6	419,6	105,5	85,1	83,6	98,2	21,4	20,7	96,7
Przemyskie	80,8	103,1	127,6	30,9	39,5	127,6	38,4	40,1	104,4
Radomskie	160,6	188,4	117,3	46,3	55,7	120,7	28,7	30,4	105,9
Rzeszowskie	161,0	202,6	125,8	80,1	90,7	113,0	49,9	46,3	92,8
Siedleckie	95,4	125,2	131,2	32,9	45,2	136,7	34,6	37,3	107,8
Sieradzkie	77,2	94,8	122,8	27,0	31,5	116,8	35,0	34,5	98,6
Skiernewickie	84,9	97,1	114,4	31,4	31,1	98,8	37,1	33,4	90,0
Słupskie	106,5	128,5	120,7	19,0	24,6	129,5	17,8	20,2	113,5
Suwałskie	97,8	124,0	126,8	14,8	18,3	122,9	15,2	15,5	102,0
Szczecińskie	307,1	344,6	112,2	32,4	39,9	122,6	10,6	12,0	113,2
Tarnobrzęskie	122,8	155,0	126,2	57,3	65,2	113,9	44,6	43,0	96,4
Tarnowskie	130,0	157,5	121,2	52,4	62,3	119,0	40,3	41,3	102,5
Toruńskie	166,9	193,1	115,7	33,0	34,5	104,3	19,8	18,7	94,4
Wałbrzyskie	268,7	262,5	97,7	60,8	62,1	102,3	22,6	24,1	106,6
Wrocławskie	86,1	108,6	126,1	21,4	26,5	123,2	25,0	25,2	100,8
Wrocławskie	386,2	399,4	103,4	55,2	59,2	107,0	14,3	15,3	107,0
Zamojskie	75,2	103,0	137,0	18,3	29,4	159,9	24,5	29,5	120,4
Zielonogórskie	194,5	213,8	109,9	46,7	54,0	115,6	24,0	26,5	110,4

Źródło: - Rocznik Statystyczny Pracy 1986; - Wybrane dane o kwalifikacjach i dojazdach do pracy zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej. Wyniki spisu kadrowego 1973 r. przeliczone według podziału administracyjnego kraju z I VI 1973 r. "Statystyka Polaki", nr 71, GUS, Warszawa 1976.



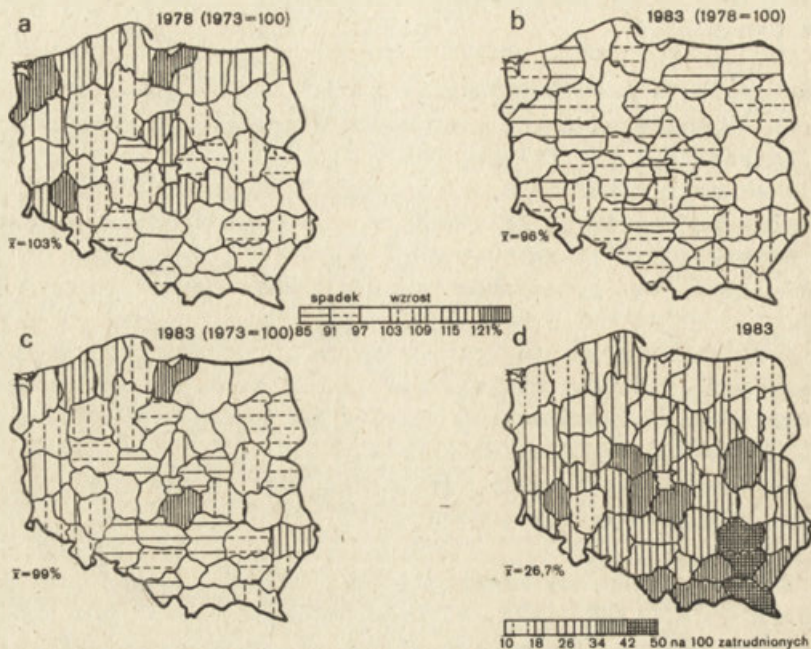
W skład trzeciej grupy w 1983 r. wchodziło 26 województw, głównie północno-zachodniej i północno-wschodniej części kraju, w których liczba dojeżdżających nie przekraczała 50 tys. osób. Na tym obszarze, stanowiącym połowę powierzchni kraju, dojeżdżało do pracy 803 tys. osób, czyli niewiele ponad 1/4 ogółu dojeżdżających do pracy.

Jak wynika z tabeli 12 między 1973 i 1983 r. nastąpił wzrost rozmiarów dojazdów do pracy w 40 województwach. Ale uwzględniając dane o dojazdach z NSP 1978 r. okazuje się, że główny ich wzrost nastąpił między 1973 i 1978 r. i objął wszystkie województwa. Natomiast w latach 1978-1983 tylko w 4 województwach odnotowano wzrost bezwzględnej liczby dojeżdżających, a mianowicie w piotrkowskim (o 3,8%), przemyskim (o 2,7%), tarnobrzeskim (o 4,3%) i zamojskim (o 17,3%). W 5 województwach liczba dojeżdżających w 1978 i 1983 r. była prawie taka sama, w granicach  $\pm 2\%$  (tarnowskie, konińskie, krośnieńskie, chełmskie i siedleckie). Natomiast w pozostałych 40 województwach liczba dojeżdżających do pracy spadła, w tym w 8 województwach była w 1983 r. niższa niż w 1973 r. (bielskie, częstochowskie, jeleniogórskie, kieleckie, łódzkie, opolskie, poznańskie i skierniewickie).

W sumie, zasadniczy wzrost liczby dojeżdżających do pracy nastąpił w latach 1973-1978, a okres 1978-1983 stał pod znakiem powszechnego spadku liczby dojazdów do pracy, w tym znacznego do głównych ośrodków dojazdów, zaliczonych do pierwszej grupy województw.

Bezwzględne rozmiary liczby dojeżdżających nie stanowią właściwej podstawy do oceny dojazdów do pracy jako jednej z form ruchliwości przestrzennej ludności, bowiem nie odnoszą się do populacji, spośród której się rekrutują, to znaczy do zatrudnionych w gospodarce społecznej. Toteż w dalszej części przeglądu zjawiska dojazdów do pracy i zachodzących zmian posłużono się wskaźnikiem natężenia dojazdów (liczby dojeżdżających na 1000 zatrudnionych w gospodarce społecznej). Dla oceny przemian w natężeniu dojazdów do pracy w latach 1973-1978-1983 wykorzystano współczynniki wzrostu natężenia dojazdów, czyli stosunek natężenia w okresie późniejszym do natężenia w okresie wcześniejszym. W efekcie śledząc zmiany zachodzące między trzema datami otrzymano drogi rozwoju natężenia dojazdów (ruchliwości zatrudnionych)

do 1983 r., którego obraz kartograficzny (ryc.71) w głównych zarysach odzwierciedla rozkład natężenia dojazdów w 1973 r., bowiem różnice z reguły mieszczą się w granicach tych samych przedziałów klasowych kartogramu.



Ryc.71. Współczynniki wzrostu natężenia dojazdów do pracy w latach: a - 1978 (1973=100), b - 1983 (1978=100), c - 1983 (1973=100) oraz d - natężenie dojazdów do pracy w 1983 r. (na 100 zatrudnionych)

Indicies of intensity increase in work commuting:

a - 1978 (1973=100), b - 1983 (1978=100), c - 1983 (1973=100) and d - intensity of commuting to work in 1983 (per 100 employees)

Porównując natężenie dojazdów do pracy według województw w 1978 r. ze stanem wcześniejszym o 5 lat okazuje się, że w 14 województwach - głównie w południowo-wschodniej części kraju oraz 3 województwach północno-zachodnich - natężenie dojazdów do pracy miało charakter ustabilizowany, gdyż ich współczynniki wzrostu zawierały się w granicach 97-103% (to znaczy  $\pm 3\%$ ). W południowo-



-wschodniej części kraju występowały również województwa wykazujące niewielki (od 3 do 9%) spadek natężenia dojazdów do pracy. Natomiast wzrost natężenia dojazdów wystąpił w województwach środkowych, zachodnich i północnych, a więc na obszarach charakteryzujących się znacznie mniejszą liczbą dojazdów niż Polska południowo-wschodnia. Najwyższe współczynniki wzrostu natężenia dojazdów do pracy odnotowano w województwach: legnickim (32%), elbląskim i szczecińskim (po 23%) oraz piotrkowskim, płockim, wrocławskim (po 18%), jeleniogórskim (17%) i koszalińskim (15%). W większości były to obszary nowych lub kontynuowanych inwestycji przemysłowych na znaczną skalę. W latach 1973-1978 mamy więc, z jednej strony, obszary południowej i południowo-wschodniej Polski o wysokim i ustabilizowanym poziomie natężenia ruchliwości zatrudnionych, a z drugiej, obszary środkowej, zachodniej i północnej Polski charakteryzujące się wzrostem natężenia dojazdów do pracy.

W latach 1978-1983 (1978=100), w okresie spadku ogólnych rozmiarów dojazdów do pracy, wystąpiła odmienna tendencja. Na poprzednio ustabilizowanych pod względem natężenia dojazdów obszarach Polski południowo-wschodniej mamy znów do czynienia z nie zmienioną ruchliwością lub z jej wzrostem (najwyższy wzrost wynoszący 17% nastąpił w natężeniu dojazdów w woj. zamojskim). Natomiast w województwach Polski centralnej, zachodniej i północnej - w latach 1973-1978 charakteryzujących się wzrostem natężenia - obserwuje się sporadycznie stabilizację poziomu ruchliwości, natomiast znacznie częściej spadek natężenia dojazdów. Najwyższymi współczynnikami spadku cechowały się województwa: wrocławskie (16%), koszalińskie (15%), legnickie i łódzkie (po 14%), olsztyńskie (12%) i poznańskie. Spadło również natężenie dojazdów do pracy w województwach stanowiących główne ośrodki dojazdów: w katowickim, warszawskim, gdańskim, bielskim, opolskim (po 5-6%) i kieleckim (o 10%).

Kartogram obrazujący zmiany natężenia dojazdów do pracy w całym dziesięcioleciu 1973-1983 (1973=100) zacierza odmienności w trendach rozwoju ruchliwości zatrudnionych między pierwszym i drugim pięcioleciem, ale umożliwia ocenę przemian i odtworzenie natężenia dojazdów do pracy w okresie wyjściowym analizy przez porównanie z kartogramem ilustrującym ostateczny rozkład ruchliwości zatrudnionych w 1983 r.



Do obszarów o najwyższym natężeniu dojazdów do pracy, co najmniej od 20 lat, czyli od czasu kiedy dysponujemy statystyką tego zjawiska, należy obszar południowo-wschodniej części kraju, a właściwie 7 województw, od bielskiego po przemyskie wraz z tarnobrzeskim. Ogółem w tych kilku województwach dojeżdżający do pracy stanowią 41% zatrudnionych, a w woj. krośnieńskim prawie połowę (49%). Niewiele mniejsza była intensywność dojazdów w woj. rzeszowskim (46%) czy tarnobrzeskim (43%).

Na podstawie wskaźnika natężenia dojazdów do pracy w 1983 r. można podzielić obszar kraju na 3 zwarte strefy, różniące się stopniem ruchliwości zatrudnionych.

Pierwszą stanowi wymienione 7 województw południowo-wschodnich zajmujących 11% powierzchni kraju z 487,3 tys. dojeżdżających do pracy, przy 1184,5 tys. zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej.

Drugą strefę - składającą się z 27 województw zajmujących 52% terytorium kraju - ogranicza od północy linia biegnąca od woj. zielonogórskiego przez płockie i łomżyńskie po białskopodlaskie. Przeciętne natężenie dojazdów w tej strefie umiarkowanej ruchliwości wynosi 264 osoby na 1000 zatrudnionych; dojeżdżało do pracy 1944,1 tys. osób, zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej było 7352,1 tys. osób.

Trzecią strefę o niskiej ruchliwości tworzy 14 województw (35% powierzchni kraju) położonych w północnej części kraju (bez woj. gdańskiego). Ogółem na tym obszarze zatrudnienie w gospodarce uspołecznionej wynosiło w 1983 r. 2759,6 tys. osób, z których dojeżdżało do pracy 488,1 tys. (przeciętnie 177 osób na 1000 zatrudnionych).

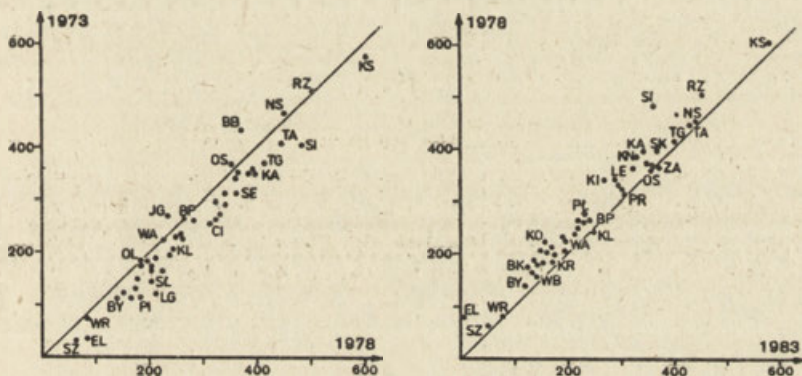
Podsumowując tę część analizy można powiedzieć, że:

- po wzroście rozmiarów i natężenia dojazdów do pracy w latach 1973-1978 nastąpił, zróżniowany przestrzennie, spadek w następnym pięcioleciu;
- wzrost ruchliwości zatrudnionych ogółem w okresie 1973-1978 był efektem wzrostu natężenia dojazdów do pracy przede wszystkim w województwach o znacznych inwestycjach przemysłowych, szczególnie jeśli wcześniej były inwestycyjnie zaniedbane. Późniejszy

spadek ruchliwości zatrudnionych w tych województwach był pochodną ograniczenia procesów inwestycyjnych, czy ich zarzucenia;

- ustabilizowanym, wysokim poziomem ruchliwości zatrudnionych w całym dziesięcioleciu 1973-1983 charakteryzują się województwa południowo-wschodnie z tradycyjnie wysokim natężeniem dojazdów.

Jako uzupełnienie tego podsumowania zmian natężenia dojazdów do pracy według województw należy dodać, że podobny charakter miały zmiany natężenia dojazdów do pracy do miast wojewódzkich (ryc.72). W pierwszym okresie (1973-1978) w większości miast nastąpił wzrost natężenia dojazdów do pracy, wyjątek stanowiło tylko kilka miast (na wykresie położone powyżej lub na przekątnej). Natomiast w drugim pięcioleciu (1978-1983) natężenie dojazdów do pracy do prawie wszystkich miast zmalało, a minimalnym wzrostem liczby dojeżdżających na 1000 zatrudnionych charakteryzowały się tylko dwa miasta: Zamość i Kalisz.



Ryc.72. Liczba dojeżdżających do pracy do miast wojewódzkich w latach 1973, 1978 i 1983 (na 1000 zatrudnionych)  
Number of commuters to capital of voivodships in 1973, 1978, 1983 (per 1,000 employees)

Drugim, po natężeniu dojazdów do pracy, elementem analizy są przemiany zachodzące w dojazdach do pracy według czterech podstawowych kierunków. Również z tego punktu widzenia dynamika wzrostu rozmiarów dojazdów do pracy nie była jednolita. W latach 1973-1978 największy wzrost (o 38%) osiągnęły dojazdy do pracy z

miast na wieś w wyniku tworzenia nowych miejsc pracy w administracji czy obsłudze rolnictwa i wsi w nowo kreowanych gminach. Niższe było tempo wzrostu dojazdów do pracy z miast do miast (23%), ze wsi do miast (18%) i ze wsi na wieś (12%). Podobnie i dynamika spadku liczby dojeżdżających w latach 1978-1983 była zróżnicowana. Najniższe tempo spadku wykazały dojazdy z miast na wieś (poprzednio miały najwyższe tempo wzrostu), bo tylko o 3,5%, a wyższe spadki nastąpiły w dojazdach do pracy ze wsi do miast (-9%), ze wsi na wieś (-15%) oraz z miast do miast (-18%).

Na podstawie zestawionych danych można ocenić strukturę przestrzenną dojazdów do pracy według podstawowych kierunków oraz przemiany, jakie zaszły w ciągu dziesięciolecia 1973-1983. Największe rozmiary mają oczywiście dojazdy do pracy ze wsi do miast, stanowiące nieco ponad połowę (56-57%) ogólnej liczby dojazdów. Drugim co do wielkości kierunkiem są dojazdy z miast do miast, obejmujące 1/4 ogółu dojazdów i wykazujące w ostatnim pięcioletniu spadek udziału z 27,4% do 25,3% ogółu dojeżdżających. Natomiast dojazdy z miast na wieś, jakkolwiek niewielkie liczebnie, wykazują stały wzrost (z 8% do 10% ogółu dojazdów). Najmniej liczne są dojazdy do pracy ze wsi na wieś i charakteryzują się spadkiem udziału w stosunku do ogółu dojeżdżających.

Wszystkie kierunki dojazdów do pracy charakteryzuje nie tylko wysoki stopień domknięcia regionalnego, ale i stopniowy jego wzrost bez względu na to, czy rozmiary dojazdów do pracy zwiększyły się czy zmniejszyły. Stopień domknięcia regionalnego dojazdów do pracy według podstawowych kierunków i lat przedstawia się następująco (w %):

	Ogółem	Ze wsi do miast	Z miast na wieś	Z miast do miast	Ze wsi na wieś
1973	86,7	86,3	91,6	87,4	82,3
1978	88,2	88,1	92,4	87,8	85,3
1983	89,2	89,0	93,6	89,2	84,8

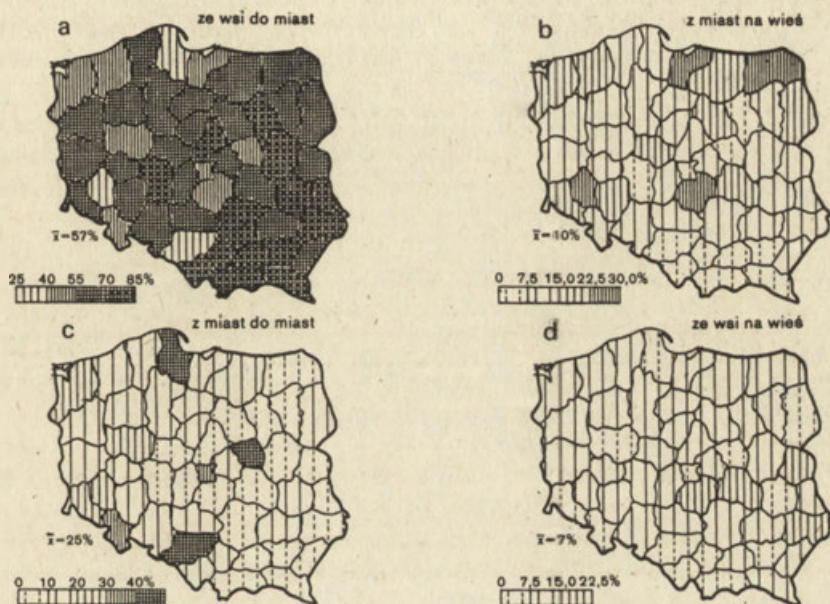
Wyróżniający się, wysoki stopień domknięcia regionalnego dojazdów z miast na wieś prawdopodobnie wynika ze znaczącego udziału w dojazdach na wieś osób tam zatrudnionych w administracji gminnej, obsłudze rolnictwa, ochronie zdrowia, czy zakładach



przemysłowych podległych jednostkom nadrzędnym mającym siedzibę w mieście - miejscu zamieszkania dojeżdżających.

Z uwagi na niewielki zakres zmian w przedstawionej wyżej strukturze przestrzennej dojazdów do pracy według kierunków w latach 1973-1983, prezentowana kartogramem struktura dojazdów do pracy w 1983 r. według podstawowych kierunków i województw (ryc.73) odzwierciedla - z niewielkimi odchyleniami mieszczącymi się w granicach przedziałów - rozkład zróżnicowań dla całego ubiegłego dziesięciolecia.

Dojazdy ze wsi do miast stanowią powyżej 75% dojeżdżających w 9 województwach położonych w południowo-wschodniej i wschodniej części kraju; zaliczają się do nich: rzeszowskie (84%), tarnow-



Ryc.73. Struktura dojazdów do pracy w 1983 r.

według podstawowych kierunków

Structure of work commuting in 1983 by basic directions

a - rural-urban, b - urban-rural, c - urban-urban,  
d - rural-rural

skie, krośnieńskie i nowosądeckie (po 81-82%), ostrołęckie (78%), kaliskie (77%) oraz siedleckie, krakowskie i kieleckie (po 75-76%). Najliczniejszą grupę tworzą 34 województwa, w których dojazdy ze wsi do miast stanowią 50-75% ogółu dojeżdżających. Najniższym udziałem dojazdów ze wsi do miast charakteryzuje się wysoko zurbanizowane woj. katowickie (28%) i gdańskie (29%) czy różniące się od nich woj. legnickie (35%) z uwagi na odmienną strukturę rozmieszczenia miejsc pracy w podziale na miasto-wieś. Nieco wyższe są odsetki dojeżdżających ze wsi do miast w pozostałych zurbanizowanych województwach, czyli w warszawskim (43%), szczecińskim (45%), łódzkim (52%) oraz piotrkowskim (53%), w którym konkurencyjnym rynkiem pracy jest kopalnia węgla i elektrownia Bełchatów.

Rozkład udziałów w wysokim stopniu jest pochodną rozkładu udziałów ludności wiejskiej, co potwierdza wysoki współczynnik korelacji udziału tego kierunku dojazdów z udziałem ludności wiejskiej według województw, wynoszący  $r = + 0,74$ . Poza tym rozkład przestrzenny udziału dojeżdżających ze wsi do miast charakteryzuje się najniższym zróżnicowaniem przestrzennym (współczynnik zmienności  $V = 20\%$ ) w porównaniu z pozostałymi kierunkami dojazdów.

Drugim co do wielkości kierunkiem dojazdów są dojazdy do pracy z miast do miast. Ich rozkład przestrzenny jest zróżnicowany, o czym świadczy współczynnik zmienności udziałów dojeżdżających według województw wynoszący 93%. Ponadto rozkład przestrzenny udziału dojeżdżających z miast do miast jest przeciwieństwem rozkładu przestrzennego udziału dojazdów ze wsi do miast (współczynnik korelacji obu udziałów według województw jest ujemny i wynosi 0,82) i zarazem konsekwentnym odbiciem zróżnicowań stopnia urbanizacji województw. Korelacja udziału dojazdów z miast do miast z odsetkiem ludności miejskiej według województw jest wysoka ( $r = + 0,84$ ). Z jednej strony mamy więc dość wysokie udziały dojazdów z miast do miast w województwach wysoko zurbanizowanych (w katowickim 67%, w gdańskim 57%, w warszawskim 50%, łódzkim prawie 40% i wałbrzyskim 37%), z drugiej, znikome udziały tego kierunku dojazdów w województwach słabo zurbanizowanych (w zamojskim 1,5%, chełmskim 2,8%, białkopodlaskim 3,6% oraz ostrołęckim, przemyskim, siedleckim, tarnowskim i rzeszowskim od 4 do 5%).



Jedynym kierunkiem dojazdów, który w skali kraju w całym dziesięcioleciu charakteryzował się niewielkim, ale stałym wzrostem udziału dojeżdżających są dojazdy do pracy z miast na wieś. Ich rozmiary nie są porównywalne z wielkościami dojazdów do pracy ze wsi do miast, czy z miast do miast, ale wzrost udziału tego kierunku dojazdów może wskazywać na stopniowy wzrost zatrudnienia w obsłudze wsi i rolnictwa. Ogółem w 1983 r. w 38 województwach udział dojazdów do pracy z miast na wieś był wyższy niż w 1973 r., kiedy to tworzono administrację w nowo kreowanych gminach. W 23 województwach, w stosunku do 1973 r. udział ten wzrósł o 25%, a o ponad 50% w następujących 11 województwach: piotrkowskim (z 7,6% w 1973 r. do 23,1% w 1983 r.), olsztyńskim (z 9,4 % do 20,8%), lubelskim (z 4,9% do 10,3%), łódzkim (z 3,5% do 6,5%), chełmskim (z 7,2% do 12,7%), warszawskim (z 2,8% do 4,8%), rzeszowskim (z 2,6% do 4,2%), zielonogórskim (z 7,9% do 12,4%), plockim (z 8,3% do 13,0%), białostockim (z 10,4% do 15,8%) i gorzowskim (z 9,7% do 14,6%). W większości są to województwa z wielkimi bądź dużymi ośrodkami miejskimi i chłonnym rynkiem pracy, a jedynie w woj. piotrkowskim (podobnie i w legnickim) dojazdy do pracy z miast mogą wiązać się z zatrudnieniem w zakładach wydobycia węgla (miedzi), położonych poza granicami miast. Wyjaśnienia tego interesującego trendu w dojazdach z miast na wieś należałoby poszukiwać na drodze bardziej szczegółowych badań.

Udział dojazdów do pracy ze wsi na wieś wykazuje stały spadek w całym dziesięcioleciu. Najsłabiej ten kierunek dojazdów jest reprezentowany w dojazdach do pracy w województwach wysoko zurbanizowanych, a mianowicie: w katowickim (1,6% ogółu dojeżdżających), łódzkim (1,6%), warszawskim (2,0%), wałbrzyskim (4,8%), jeleniogórskim (5,3%) i gdańskim (5,4%). Natomiast relatywnie wysoki udział mają dojazdy ze wsi na wieś w woj. białkopodlaskim (21,2%), zamojskim (17,6%), piotrkowskim (17,5%), radomskim (15,6%), konińskim (14,9%), przemyskim (14,6%) i ciechanowskim (12,5%). Poza województwami piotrkowskim i konińskim, trudno wyjaśnić bez dokładnej analizy dojazdów według struktury działowej, dlaczego te, a nie inne województwa wyróżniają się wyższym udziałem dojazdów do pracy ze wsi na wieś, tym bardziej że nie są to obszary z przewagą rolnictwa uspołecznionego.

Poprzednio stwierdzono, że w skali kraju wszystkie kierunki dojazdów do pracy charakteryzują się wysokim stopniem domknięcia



regionalnego (wojewódzkiego). Tę ogólną ocenę możemy uzupełnić wynikami analizy stopnia domknięcia regionalnego dojazdów do pracy według kierunków i województw dla lat 1973 i 1983.

Z analizy tej wynikają 3 wnioski.

1. W okresie między 1973 i 1983 r. dla większości województw wzrósł stopień domknięcia regionalnego dojazdów do pracy ogółem oraz według podstawowych kierunków, co wskazuje na zmniejszanie się zasięgów dojazdów do pracy.

Od tej reguły odbiegały tylko niektóre województwa charakteryzujące się niewielkim, ale jednak, spadkiem stopnia domknięcia regionalnego, a ich lista według kierunków dojazdów przedstawia się następująco (w nawiasach podano wskaźniki domknięcia w % w 1973 i 1983 r.):

- ogółem: katowickie (88,3, 86,3),
- ze wsi do miast: katowickie (75,8, 71,0),
- z miast na wieś: chełmskie (88,8, 80,4), częstochowskie (92,6, 88,1), katowickie (89,1, 86,0), konińskie (97,8, 96,2), nowosądeckie (96,5, 95,5), tarnobrzeskie (94,3, 92,0), wrocławskie (96,8, 95,7),
- z miast do miast: katowickie (95,2, 93,3), koszalińskie (77,9, 66,3), opolskie (87,9, 85,7), skierniewickie (52,2, 48,2) i wałbrzyskie (95,4, 94,2),
- ze wsi na wieś: gorzowskie (88,1, 87,4), katowickie (59,6, 55,3), konińskie (94,6, 93,0), tarnobrzeskie (85,8, 80,8) i wrocławskie (85,6, 80,8).

Oczywiście w stosunku do wielkości stopnia domknięcia spadki te mają niewielkie znaczenie. Niemniej oznaczają jeśli nie wzrost zasięgów dojazdów do pracy to przynajmniej ich stabilizację.

Wniosek ten wymaga uzupełnienia. Otóż, jeśli w pełni wierzyć w porównywalność danych z 1978 r., to zmniejszania się zasięgów dojazdów do pracy nie można jednoznacznie wiązać z początkiem lat osiemdziesiątych. Bowiem wykorzystując dane o dojazdach do pracy zebrane w czasie spisu ludności w 1978 r. okazuje się, że właśnie w latach 1973-1978, a więc w okresie wzrostu liczby dojeżdżających do pracy, częściej występował większy spadek zasięgów dojazdów do pracy - ale zróżnicowany w zależności od kierunku dojazdów - aniżeli po 1978 r. Zjawisko to można zilustrować ze-

stawieniem liczby województw według spadku lub wzrostu wskaźnika domknięcia regionalnego dojazdów.

	1973-1978		1978-1983		1973-1983	
	wzrost	spadek	wzrost	spadek	wzrost	spadek
ogółem	42	7	37	12	48	1
ze wsi do miast	43	6	30	19	48	1
z miast na wieś	24	25	40	9	42	7
z miast do miast	38	11	34	15	44	5
ze wsi na wieś	43	6	26	23	44	5

Po 1978 r. większa liczba województw charakteryzowała się wzrostem zasięgów dojazdów do pracy (spadki wskaźnika domknięcia były jednak niewielkie) niż w latach 1973-1978, z wyjątkiem zasięgów dojazdów do pracy z miast na wieś (tworzenie administracji gminnej).

2. Wzrostowi stopnia domknięcia regionalnego dojazdów do pracy ogółem według podstawowych kierunków towarzyszył spadek ich zróżnicowań przestrzennych. Następowало upodobnianie się województw do siebie pod względem wielkości wskaźnika domknięcia regionalnego dojazdów, szczególnie w dojazdach ze wsi do miast i z miast na wieś, co ilustruje rycina 74 oraz poniższe zestawienie współczynników zmienności (w %) wskaźnika domknięcia regionalnego dojazdów.

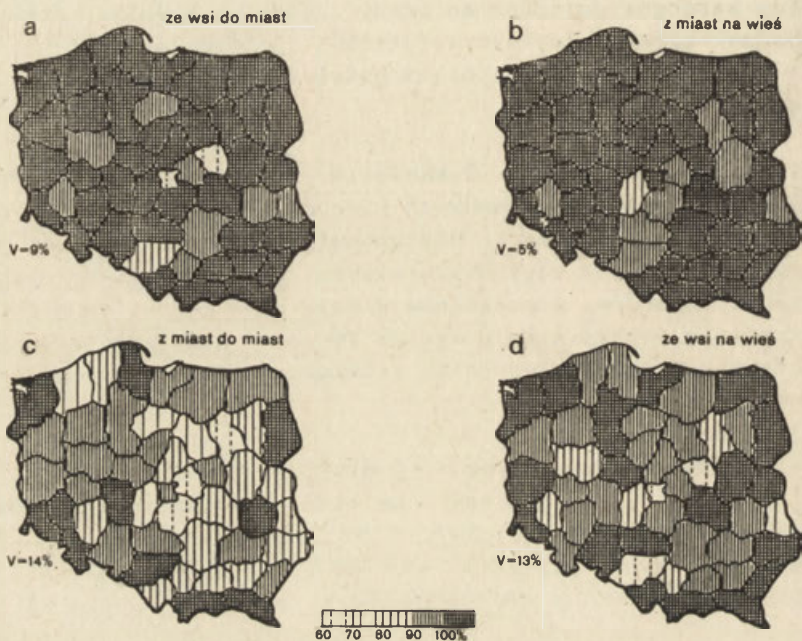
	Ogółem	Ze wsi do miast	Z miast na wieś	Z miast do miast	Ze wsi na wieś
1973	8	10	7	20	15
1978	7	9	7	16	12
1983	6	9	5	14	13

3. Zróżnicowania stopnia domknięcia regionalnego występują jedynie w dojazdach z miast do miast (minimalny wskaźnik domknięcia regionalnego wynoszący 48% miały w 1983 r. dojazdy do miast woj. skierniewickiego) oraz ze wsi na wieś (najniższy wskaźnik domknięcia wynoszący 41% występował w dojazdach do wsi woj. łódzkiego).

Przedstawioną ocenę zmian zasięgów dojazdów do pracy według województw na podstawie prostego miernika, jakim jest wskaźnik

domknięcia regionalnego dojazdów według podstawowych kierunków uzupełnia następny rozdział poświęcony odległości dojazdów do pracy do miast wojewódzkich.

Przed omówieniem odległości dojazdów do pracy należy przypomnieć, że dojazdy do pracy są często wstępem do migracji na pobyt stały. Na tendencje przesiedleńcze zwrócił uwagę M. Olędzki (1967, s.164) w badaniu dojazdów do pracy do Płocka. 50% badanej przez niego zbiorowości pracowników dojeżdżających do pracy deklarowało chęć stałego zamieszkania w Płocku. O jeszcze większym nasileniu tej tendencji w rejonach uprzemysławianych (Płock, Puławy, Tarno-



Ryc.74. Wskaźnik domknięcia regionalnego dojazdów do pracy w 1983 r. (w %) według podstawowych kierunków  
V - współczynnik zmienności w %.

Index of regional (voivodship) closure of work commuting in 1983 (in percentages) by basic directions

a - rural-urban, b - urban-rural, c - urban-urban,  
d - rural-rural; V - coefficient of variation.



brzeg, Lubin, Konin) wspomina A.Rajkiewicz (1971, s.54): "pewna część (1/4 - 1/3) dojeżdżających nie wyraża zamiaru przeniesienia się do miasta". Natomiast z badań S.Moskala (1978, s.162) z lat 1971-1972 nad ludnością dwuzawodową w 6 wsiach regionu południowo-wschodniego wynika, że chęć pozostania na wsi wyraziło 82% respondentów, a tylko 15% wyraziło chęć migracji. Tematykę preferencji migracyjnych uwzględnił w badaniu dojazdów do pracy do Torunia E.Dolny (1983, s.121-132). Deklarowane tendencje przesiedleńcze wśród dojeżdżających do pracy w przemyśle Torunia są bardzo silne (wyraziło je 74% badanej zbiorowości) i zróżnicowane w zależności od warunków mieszkaniowych, struktury demograficznej i społeczno-zawodowej oraz warunków dojazdów. Stopień realizacji tej tendencji pozostaje nieokreślony, bowiem wymaga odrębnego badania.

#### ODLEGŁOŚCI DOJAZDÓW DO PRACY, 1959-1983

Do prezentacji odległości dojazdów do pracy używa się jednego z trzech sposobów. Najpowszechniej stosuje się rozdzielczy szereg statystyczny dojeżdżających do pracy według przedziałów odległości fizycznej bądź czasowej, tak jak to przedstawiono między innymi w pracy T.Lijewskiego (1967), E.Dolnego (1983) czy w opublikowanym w Roczniku Statystycznym Pracy 1986 (tab.140) zestawieniu dla województw i wybranych miast w 1978 r. Druga możliwość, to dopasowanie wybranej funkcji matematycznej, najczęściej potęgowej, do zaobserwowanego rozkładu przestrzennego dojazdów do pracy. Przykładem jej praktycznego zastosowania w ostatnich latach są trzy prace (Gawryszewski 1974; Jasiok 1979; Gawryszewski, Potrykowska 1980). Trzecia możliwość, mająca najbardziej pogładowy charakter, to obliczanie średniej ważonej odległości dojazdów do pracy w kilometrach na podstawie szeregu rozdzielczego lub dojazdów z indywidualnych miast i gmin. Ten trzeci sposób zastosował T.Lijewski (1967) dla większych miast i grup wielkości miast w Polsce w 1964 r. oraz M.Muszyński (1976) dla dojazdów do pracy do 164 wybranych miast na podstawie danych spisu kadrowego z 1968 r.

W celu bardziej szczegółowej oceny zmian zasięgu przestrzennego dojazdów do pracy w czasie, aniżeli za pomocą wskaźników domknięcia regionalnego dojazdów według województw, podjęto badanie odległości dojazdów do pracy do miast wojewódzkich z poszczególnych miast i osiedli w okresie 1959-1983. Horyzont czasowy, jak i zakres badania, został wyznaczony istniejącymi materiałami statystycznymi, a mianowicie:

a) danymi o dojazdach do pracy opracowanymi na podstawie ankiet o zatrudnieniu, wypełnianych przez uspołecznione zakłady pracy na polecenie Wojewódzkich Komisji Planowania Gospodarczego według stanu z dnia 1 stycznia 1959 r. Udostępnione przez prof.dr. T.Lijewskiego materiały dla 17 miast wojewódzkich mają różny stopień kompletności, gdyż ankiety wypełniały nie wszystkie zakłady położone na terenie miasta;

b) danymi o dojazdach do pracy w gospodarce uspołecznionej do wybranych 164 miast na podstawie spisu kadrowego według stanu z dnia 31 stycznia 1968 r. W badaniu tym uwzględniono wszystkich dojeżdżających do pracy według miast (bez dojazdów z miast tego samego powiatu) i gmin miejsca zamieszkania bez względu na liczbę dojeżdżających;

c) danymi o dojazdach do pracy w gospodarce uspołecznionej do wybranych 351 miast na podstawie spisu kadrowego według stanu z 31 października 1973 r. W wynikach tego spisu przeliczonych przez GUS na podział administracyjny z 1 czerwca 1975 r. uwzględniono tylko te miejsca zamieszkania (miasta, gminy), z których dojeżdżało co najmniej 10 osób;

d) danymi reprezentacyjnego badania dojazdów do pracy w gospodarce narodowej do wybranych miast, przeprowadzonego w trakcie Narodowego Spisu Powszechnego z dnia 7 grudnia 1978 r. W wynikach badania podano tylko te kierunki dojazdów, z których dojeżdżało co najmniej 20 osób;

e) danymi o dojazdach do pracy w gospodarce uspołecznionej do wybranych miast na podstawie spisu kadrowego według stanu z dnia 31 października 1983 r. W wynikach podano tylko te miasta i gminy, z których dojeżdżało więcej niż 10 osób.

W celu doprowadzenia materiałów źródłowych do porównywalności przeliczono dojazdy do pracy do miast wojewódzkich w 1959 i 1968 r. na nowy podział administracyjny z dnia 1 czerwca 1975 r., przyjmując zarazem dla wszystkich lat zasadę: a) uwzględniania w obliczeniach tylko tych kierunków dojazdów do pracy (z poszczególnych miast i gmin miejsca zamieszkania), z których dojeżdżało co najmniej 20 osób oraz b) pomijania kierunków dla których odległość dojazdu przekraczała 100 km. Założenia te nie wpłynęły na otrzymane wyniki, gdyż obliczenia wykonane dla dojazdów ogółem wykazały jedynie różnice rzędu dziesiątej części kilometra. Uwzględniona w obliczeniach liczba osób dojeżdżających do pracy do miast wojewódzkich wynosiła: 588,6 tys. w 1968 r., 857,3 tys. w 1973 r., 1115,9 tys. w 1978 r. i 877,6 tys. w 1983 r. Odnosząc te wielkości do ogólnej liczby dojeżdżających do pracy do miast (por. tab.11) okazuje się, iż badaniem objęto, w zależności od przekroju czasu (1973, 1978, 1983), odpowiednio 36%, 39% i 35% ogółu dojeżdżających do pracy w miastach. Natomiast gdyby uwzględniono wszystkie kierunki dojazdów wymienione w źródłach, stopień reprezentatywności wynosiłby 37%, 40% i 36%.

Podobnie jak we wcześniej przedstawionych odległościach migracji stałych ludności przyjęto określać odległości dojazdu na podstawie średnich ważonych odległości dojazdu w kilometrach. Ponieważ celem analizy jest porównanie zmian przeciętnych odległości dojazdów do pracy w miarę wpływu czasu, przyjęto, że odległości kolejowo-drogowe (z miast i gmin miejsca zamieszkania do miast wojewódzkich) są stałe i równe odległościom obliczonym dla 1975 r. Wyeliminowano w ten sposób ewentualne oddziaływanie zmniejszania się odległości w czasie (na przykład przez wprowadzenie nowych tras PKS) na wielkość średniej ważonej odległości dojazdu.

Wyniki obliczeń dla indywidualnych miast zamieszczono w aneksie C na końcu pracy. Tutaj ograniczono się do omówienia wyników badania bez próby wyjaśniania różnicowań, odległości dojazdów do pracy według płci, wykształcenia, wieku, stanowiska czy zatrudnienia w przemyśle, skupiając się przede wszystkim na ustaleniu ogólnych zmian zasięgów dojazdów do pracy w latach 1973-1983.

Czołowe miejsce pod względem odległości dojazdów do pracy zajmują duże miasta wojewódzkie, a ich lista dla 1983 r. przed-



stawia się następująco: Warszawa (30,0 km), Szczecin (29,8 km), Olsztyn (28,6 km), Bydgoszcz (28,4 km), Wrocław (27,3 km), Poznań (25,0 km), Toruń (24,1 km), Lublin (23,3 km), Kraków (22,9 km) i Białystok (22,6 km). Spośród nich tylko jedno miasto nie pełniło funkcji wojewódzkich przed zmianą podziału administracyjnego.

Minimalnymi odległościami dojazdów charakteryzowały się dojazdy do następujących miast (w km): Łomża (11,8), Krosno (13,7), Siedlce (14,8), Elbląg (14,9), Skierniewice (15,2), Jelenia Góra (15,8), Wałbrzych (15,9), Nowy Sącz (16,1), Przemyśl (16,5), Ciechanów (16,6), Zamość (16,8), Konin (16,9), Sieradz (17,0), Bielsko Biała (17,2), Zielona Góra (17,7), Suwałki (17,9), Ostrołęka (18,0 km), Katowice (18,0), Leszno i Legnica (18,1). W tej grupie 20 miast dominują małe i średnie "nowe" miasta wojewódzkie, z wyjątkiem Zielonej Góry i Katowic, które pełniły te funkcje również w starym podziale administracyjnym.

Przeprowadzona analiza wykazała, że istnieje istotna zależność między wielkością miasta (liczba mieszkańców w tys.) i przeciętną odległością dojazdów do pracy w kilometrach ( $r=+0,60$ ). Podobny stopień zależności statystycznej istnieje między wielkością zatrudnienia w gospodarce uspołecznionej w mieście i przeciętną ważoną odległością dojazdów ( $r=+0,58$ ). Ale nie ma związku między przeciętną odległością dojazdu i liczbą dojeżdżających na 1000 zatrudnionych w mieście ( $r=-0,51$ ); na przykład: taką samą przeciętną odległość (14-15 km) pokonują dojeżdżający do Elbląga i Krosna, ale w Elblągu na 1000 zatrudnionych dojeżdża do pracy tylko 7 pracowników, podczas gdy w Krośnie 582 osoby.

Z reguły na dalsze odległości dojeżdżają do pracy mężczyźni niż kobiety (tab.13), ale stopniowo - szczególnie w dojazdach do miast małych i średnich - dystans dojazdu do pracy kobiet zbliża się do ogólnej średniej i na przykład w dojazdach do Radomia w 1983 r. nie było już różnicy między odległością dojazdu kobiet i mężczyzn. Natomiast odległość dojazdu do pracy kobiet do Tarnobrzegu w 1983 r. czy Piły w 1968 i 1973 r. była wyższa niż mężczyzn.

Dalekimi dojazdami odznaczają się pracownicy z wyższym wykształceniem. Im wyższy poziom wykształcenia, tym dłuższy dystans dojazdów do pracy. Taką sytuację obserwuje się wśród dojeżdżają-

Tabela 13. Średnie ważone odległości dojazdów do pracy do miast wojewódzkich w latach 1959-1983 według grup wielkości miast

Miasta wojewódzkie według liczby mieszkańców	L a t a				
	1959*	1968	1973	1978	1983
1	2	3	4	5	6
<b>MIASTA - razem</b>					
Dojazdy ogółem w tys.	140,9	615,3	881,9	1147,1	901,2
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	27,9	22,6	22,0	22,1	21,7
- mężczyźni	.	23,8	23,2	23,4	22,9
- kobiety	.	19,2	19,5	19,7	19,8
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	20,6	.	21,4
- średnie	.	.	22,7	.	20,7
- zasadnicze zawodowe	.	.	21,1	.	21,6
- pozostałe	.	.	.	.	22,4
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	20,3
- robotnicze	.	.	.	.	22,2
do przemysłu	.	19,9	19,6	.	.
<b>MIASTA pon. 50 tys.</b>					
Dojazdy ogółem w tys.	3,2	22,8	60,8	98,4	90,0
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	15,2	14,8	14,3	16,7	16,8
- mężczyźni	.	15,2	14,8	17,3	17,2
- kobiety	.	12,6	13,1	15,5	16,0
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	15,0	.	24,0
- średnie	.	.	14,3	.	17,4
- zasadnicze zawodowe	.	.	14,1	.	16,6
- pozostałe	.	.	.	.	16,2
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	18,4
- robotnicze	.	.	.	.	16,4
do przemysłu	.	12,4	13,0	.	.
<b>MIASTA 50-100 tys.</b>					
Dojazdy ogółem w tys.	9,1	63,5	109,1	168,7	143,9
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	15,9	15,9	16,3	18,3	18,4
- mężczyźni	.	16,5	17,0	19,1	19,1
- kobiety	.	13,3	14,3	16,8	17,1
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	17,8	.	24,5
- średnie	.	.	15,9	.	19,1
- zasadnicze zawodowe	.	.	16,3	.	18,3
- pozostałe	.	.	.	.	17,8
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	19,9
- robotnicze	.	.	.	.	18,1
do przemysłu	.	14,1	14,5	.	.

1	2	3	4	5	6
MIASTA 100-200 tys.					
Dojazdy ogółem w tys.	1,2	135,3	194,6	237,1	190,4
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	17,6	17,9	18,9	19,6	19,6
- mężczyźni	.	18,5	19,8	20,5	20,5
- kobiety	.	16,0	17,0	18,0	18,1
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	20,3	.	23,4
- średnie	.	.	18,9	.	19,5
- zasadnicze zawodowe	.	.	18,0	.	19,4
- pozostałe	.	.	.	.	19,5
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	19,3
- robotnicze	.	.	.	.	19,7
do przemysłu	.	16,1	16,7	.	.
MIASTA 200 tys. i więcej					
Dojazdy ogółem w tys.	127,4	393,7	517,4	642,9	476,9
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	29,1	25,6	25,2	24,7	24,5
- mężczyźni	.	27,6	27,1	26,6	26,2
- kobiety	.	20,9	21,7	21,5	21,8
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	21,5	.	20,3
- średnie	.	.	26,8	.	22,1
- zasadnicze zawodowe	.	.	24,6	.	25,0
- pozostałe	.	.	.	.	26,2
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	20,9
- robotnicze	.	.	.	.	25,7
do przemysłu	.	23,0	22,9	.	.

Uwaga: \* na podstawie badania ankietowego.

Zródło: obliczenia własne na podstawie ankiet o zatrudnieniu dla niektórych społeczniionych zakładów wg stanu z 1 I 1959 r. oraz wyników spisów kadrowych i NSP 1978 r.

cych do 37 miast wojewódzkich, dla których odległość dojazdów pracowników z wyższym wykształceniem jest od 8% (Płock, Nowy Sącz) do 102-122% (Siedlce, Skierniewice) wyższa od odległości dojazdu do miast ogółem. W dojazdach do pracy do 6 miast (Bielsko Biała, Poznań, Łódź, Lublin, Gdańsk i Warszawa) wraz ze wzrostem poziomu wykształcenia dojeżdżających maleje odległość dojazdu do pracy. Natomiast nie ma różnicowań w przeciętnej odległości dojazdu według poziomu wykształcenia dojeżdżających do Białegoostoku, Częstochowy, Katowic, Krakowa, Łomży i Tarnobrzegu.

Pośrednio z poziomem wykształcenia związana jest zależność odległości dojazdów do pracy według zajmowanego stanowiska (nierobotnicze, robotnicze). Ogółem odległości dojazdu robotników są wyższe niż zatrudnionych na stanowiskach nierobotniczych. Ale w dojazdach do 30 miast zatrudnieni na stanowiskach nierobotniczych dojeżdżają z większych odległości niż zatrudnieni na stanowiskach



robotniczych. W przypadku 7 miast (Białystok, Krosno, Nowy Sącz, Płock, Słupsk, Tarnobrzeg) nie ma właściwie różnicy między dystansami dojazdu robotników i nierobotników. Ogółem w zależności od wielkości miast obserwuje się (por.tab.13):

- dla miast małych i średnich dłuższe odległości dojazdu zatrudnionych na stanowiskach nierobotniczych niż robotniczych (rzędu 10%),
- dla miast dużych (100-200 tys.) nieznacznie wyższe odległości dojazdu robotników niż nierobotników,
- w dojazdach do miast największych odległości dojazdu robotników są o 23% wyższe niż odległości dojazdu nierobotników.

Nie wiemy, z braku informacji, jak przedstawiają się aktualnie przeciętne odległości dojazdu zatrudnionych w zależności od działów gospodarki, bowiem materiały spisu kadrowego z 1968 i 1973 r., jako jedyne, podają dojazdy do pracy według kierunków tylko do przemysłu. Jak wynika z zestawienia zbiorczego (tab.13) niezależnie od wielkości miasta odległości dojazdu do przemysłu są o około 10% niższe od odległości dojazdu do pracy ogółem. Jednak z danych dla indywidualnych miast w 1973 r. wynika, że:

- w przypadku dojazdów do Gdańska odległość dojazdu do przemysłu jest nieco wyższa niż odległości dojazdu ogółem,
- dla 5 miast (Bielsko Biała, Ciechanów, Krosno, Lublin, Łomża) nie ma różnicy między odległością dojazdu do przemysłu i odległością dojazdu ogółem,
- odległości dojazdu do pracy do przemysłu w pozostałych 43 miastach są niższe od odległości dojazdu ogółem.

W tym ostatnim przypadku dla 11 miast odległości dojazdu do pracy w przemyśle są co najmniej o 15% niższe od odległości dojazdu ogółem (Radom, Suwałki, Zamość, Tarnobrzeg, Biała Podlaska, Częstochowa, Leszno, Toruń, Skierniewice, Białystok i Ostrołęka). Tylko przez zestawienie odległości dojazdu do przemysłu i odległości dojazdu ogółem można pośrednio wnioskować o dystansach dojazdu do pozostałych działów gospodarki. Z badań T.Lijewskiego (1967) wynika, że dużymi odległościami charakteryzowały się dojazdy do pracy w następujących działach gospodarki (według malejącej odległości): - administracja, - transport i łączność (zatrudnieni na kolei), - obrót towarowy, - budownictwo, - oświata, nauka i kultura, - ochrona zdrowia i - przemysł.

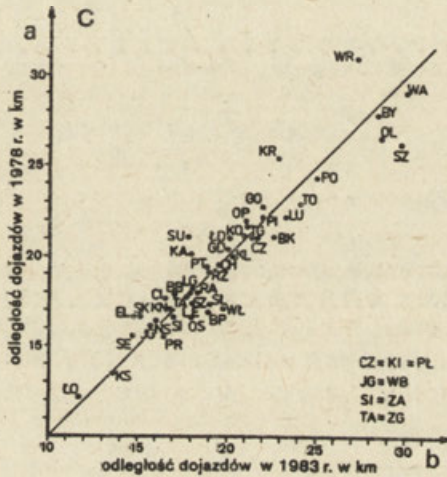
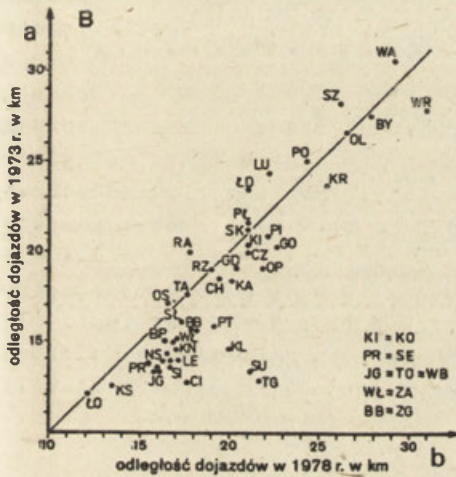
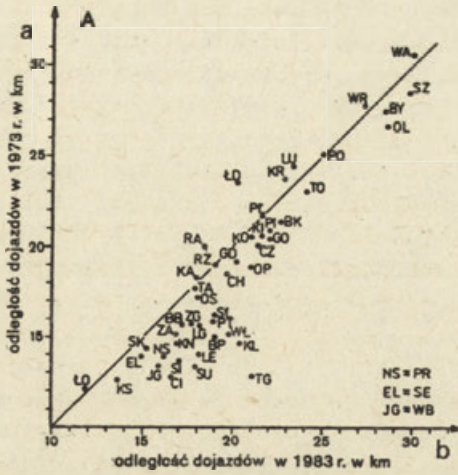
W trzech ostatnich badaniach statystycznych dojazdów do pracy według kierunków uwzględniono dojeżdżających według grup wieku, ale z uwagi na przyjęcie w badaniu z 1978 r. odmiennych przedziałów wieku można przeprowadzić porównania tylko dla lat 1973 i 1983. Z obliczeń średnich ważonych odległości dojazdu według wieku dojeżdżających wynika, że nie ma wyraźnych różnicowań w tym zakresie, szczególnie w 1983 r. Dziesięć lat wcześniej tylko w dojazdach do dwu miast - Płocka i Suwałk - wystąpiły znacznie wyższe odległości dojazdu pracowników w wieku 50 lat i więcej (odpowiednio: 26,3 km i 29,7 km) niż przeciętne odległości dojazdu ogółem (21,6 km i 13,3 km). W 1983 r. zaledwie zaznaczają się nieco dłuższe (o 2%), od przeciętnej odległości dojazdy do wielkich miast pracowników w starszym wieku oraz nieco niższe od przeciętnej pracowników w średnim wieku (30-49 lat). Ilustruje to poniższe zestawienie średnich ważonych odległości dojazdu (w km) według wielkości miast wojewódzkich (w tys. mieszkańców) i wieku dojeżdżających:

	29 lat i mniej		30-49 lat		50 lat i więcej	
	1973	1983	1973	1983	1973	1983
miasta - razem	21,8	21,7	21,9	21,6	22,8	22,5
poniżej 50	14,3	17,0	14,4	16,6	14,5	17,0
50-100	16,3	18,5	16,2	18,3	16,5	18,6
100-200	19,2	19,9	18,6	19,4	18,7	19,1
200 i więcej	25,2	24,9	25,0	24,0	25,8	25,0

Ostatnim, ale najistotniejszym, etapem w analizie odległości dojazdów do pracy jest określenie zmian jakie nastąpiły w odległościach dojazdów, to znaczy czy spadkowi natężenia dojazdów towarzyszył wzrost czy też spadek ich zasięgów (ryc.75).

Gdyby oceniać dziesięciolecie 1973-1983 jako całość (ryc. 75A) można by dojść do wniosku, że był to okres wzrostu odległości dojazdów do pracy dla zdecydowanej większości miast (z wyjątkiem kilku jak na przykład Łódź czy Radom) i moglibyśmy mówić o rozszerzaniu się zasięgów dojazdów do pracy. Na taki obraz miały jednak wpływ dwie odmienne tendencje, które ujawniają się w wyniku analizy zmian w dwu podokresach tego dziesięciolecia.

W latach 1973-1978 w dojazdach do większości miast wojewódzkich (36 miast), nastąpił wzrost odległości dojazdu do pracy; na



Ryc.75. Średnie ważone odległości dojazdów do pracy do miast wojewódzkich, 1973-1983  
Weighted means of work commuting distances to voivodship capitals, 1973-1983



wykresie (ryc.75B) są to miasta znajdujące się poniżej przekątnej. Najwyższy wzrost odległości nastąpił w dojazdach do Tarnobrzegu, Suwałk, Kalisza, Ciechanowa i wielu innych. Nie zmieniły się odległości dojazdu do 4 miast: Łomży, Tarnowa, Rzeszowa i Olsztyna. W mniejszym lub większym stopniu zmniejszyły się, w stosunku do 1973 r., zasięgi dojazdów do pracy do 9 miast, a mianowicie: Warszawy, Szczecina, Poznania, Lublina, Łodzi, Płocka, Białegostoku, Radomia i Ostrołęki. Wyniki te wskazują, że w latach 1973-1978 wzrostowi ruchliwości zatrudnionych towarzyszył wzrost zasięgów dojazdu, szczególnie do miast małych i średnich.

W latach 1978-1983 sytuacja uległa większemu zróżnicowaniu (ryc.75C). W dojazdach do pracy do 19 miast zaznaczył się minimalny bądź słaby wzrost odległości (najwyższy dla Szczecina i Olsztyną). Dla 9 miast przeciętne odległości dojazdu pozostały bez zmian. W pozostałych 21 miastach zaznaczył się, zróżnicowany co do wielkości, spadek przeciętnej odległości dojazdu; wyraźnie zmalały odległości dojazdu do Wrocławia, Krakowa, Suwałk, Katowic, Elbląga i Skierniewic.

Oceniając zmiany odległości dojazdu między trzema spisami (1973, 1978, 1983) zauważymy, że tylko dla 10 miast odległości dojazdu stale wzrastały (Biała Podlaska, Bydgoszcz, Częstochowa, Kielce, Leszno, Przemyśl, Sieradz, Słupsk, Włocławek i Zamość), dla dwóch miast (Łomża, Łódź) stale zmniejszały się, a dla Rzeszowa i Tarnowa pozostawały bez zmian. Dla 10 miast po początkowym spadku odległości dojazdu w drugim pięcioleciu wystąpił ich wzrost, natomiast dla 25 miast po wzroście odległości dojazdu w latach 1973-1978 późniejszy okres przyniósł spadek lub stabilizację.

W sumie w latach 1978-1983 przeważała tendencja spadkowa, co znalazło wyraz w zmniejszeniu się odległości dojazdu do wszystkich miast wojewódzkich łącznie z 22,1 km do 21,7 km i choć wielkość różnicy w skali tego sumarycznego miernika jest niewielka, niemniej dostrzegalna. Można powiedzieć, że zmniejszaniu się ruchliwości w tym okresie towarzyszył spadek zasięgów dojazdów, choć nie tak znaczny jak ich wzrost w poprzednim pięcioleciu; toteż odległości dojazdu do pracy do indywidualnych miast w 1983 r. tylko wyjątkowo były niższe niż w 1973 r.

O ile w krótkich odcinkach czasu mamy do czynienia z odmiennymi tendencjami zmian zasięgu dojazdów do pracy, to w dłuższym okresie (w tym przypadku tylko dziesięcioletnim) obserwuje się wzrost odległości dojazdów do pracy zarówno dla indywidualnych miast wojewódzkich, jak i według ich klas wielkości, z wyjątkiem miast liczących 200 tys. i więcej mieszkańców, do których odległości dojazdu nieznacznie zmniejszyły się w miarę upływu czasu.

Przed dwudziestu laty T.Lijewski (1967, s.102) pisał o stałym wzroście odległości dojazdów do pracy w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat, porównując dane dla Prus z około 1900 r. i Polski z około 1960 r. Ówczesnego stwierdzenia nie sposób udowodnić na podstawie długookresowych obserwacji dla Polski z uwagi na brak w pełni porównywalnych danych dla lat sprzed 1973 r. Niemniej przyjmując okres ostatniego dziesięciolecia, a dla miast 200 tys. i większych, ostatniego piętnastolecia<sup>17</sup>, wzrost odległości dotyczył głównie dojazdów do miast małych i średnich i nastąpił w latach 1973-1978. Natomiast dla miast największych obserwuje się stopniowy spadek średnich ważonych odległości dojazdu.

-----  
<sup>17</sup> Dla miast liczących 200 tys. i więcej mieszkańców dane o dojazdach z 1968 r., jak i z 1959 r., są obarczone najmniejszym błędem, wynikającym z pominięcia dojazdów z miast tego samego powiatu.





## POZOSTAŁE FORMY PRZESTRZENNEJ RUCHLIWOŚCI LUDNOŚCI

Obok migracji ludności na pobyt stały i dojazdów do pracy, dla których zbierane są systematycznie informacje statystyczne, istnieją inne formy ruchliwości o różnym zakresie przestrzennym i czasie trwania. Zaliczają się do nich migracje i dojazdy uczniów do szkół, wyjazdy wypoczynkowe i weekendowe, dojazdy do ośrodków administracyjno-handlowych w celach społeczno-bytowych, podróże w celach służbowych i społeczno-politycznych (delegacje, konferencje, zjazdy), pielgrzymki do ośrodków kultu religijnego, wyjazdy zagraniczne (służbowe, turystyczne, zarobkowe) czy najbardziej masowe przemieszczenia wewnątrz wielkich miast stanowiące obiekt zainteresowań geografii czasu. Możliwość oceny większości z wymienionych form ruchliwości i jej przemian jest ograniczona z uwagi na brak odpowiednich danych statystycznych, co skazuje nas na korzystanie z pośrednich, zastępczych, źródeł informacji i wysuwanie po części subiektywnych wniosków. Jedynie dla migracji i dojazdów uczniów do szkół informacje statystyczne zbierane są systematycznie, co pięć lat.

### MIGRACJE I DOJAZDY UCZNIÓW DO SZKOŁ

Z punktu widzenia geografii migracji młodzieży do szkół, szczególnie dojazdów uczniów<sup>18</sup>, podstawowymi publikacjami są prace J.Namysłowskiego (1977a, 1978a,b,c,d). Ukazało się również

---

<sup>18</sup> Pierwsze badanie dojazdów uczniów do szkół w Polsce, na przykładzie Krakowa, przeprowadziła M.I.Milewska pod panińskim nazwiskiem M.I.Książkówna (1932).

kilka omówień wyników badań statystycznych drogi ucznia do szkoły (Zegzdryń 1972; Zbrzeźniak 1977; Zbrzeźniak, Zurawicz 1978; Zurawicz 1982), które obok innych materiałów GUS stanowią podstawę poniższego przeglądu. Badania drogi ucznia do szkoły przeprowadzane przez GUS obejmują uczniów szkół podstawowych (od 1975 r.) oraz szkół ponadpodstawowych dla niepracujących, do których zaliczono: szkoły zawodowe niepełne średnie, licea ogólnokształcące, technika i równorzędne szkoły zawodowe, policealne studia zawodowe oraz szkoły artystyczne I i II stopnia. Uwzględniony w badaniach podział uczniów na: a) miejscowych, b) zamiejscowych, zameldowanych czasowo w miejscowości będącej siedzibą szkoły (zamieszkali w internatach, u krewnych lub na stacji) oraz c) zamiejscowych dojeżdżających do szkoły umożliwia zarówno ocenę wielkości migracji na pobyt czasowy, jak i dojazdów do szkół, w tym według czasu trwania dojazdu w jedną stronę, to znaczy od chwili wyjścia ucznia z domu do momentu wejścia do szkoły.

W migracjach na pobyt czasowy i dojazdach do szkół w roku szkolnym 1980/81 uczestniczyło 1593,2 tys. uczniów spośród 5944,6 tys. uczęszczających do szkoły, czyli blisko 27% (tab.14). O ile zdobycie wykształcenia podstawowego tylko w minimalnym stopniu (1 uczeń na 1000) wiąże się z czasowym opuszczeniem domu rodzinnego, to co czwarty, a ostatnio co piąty, uczeń szkoły ponadpodstawowej zamieszkuje czasowo w miejscowości będącej siedzibą szkoły. Z tego też względu interesują nas przede wszystkim migracje na pobyt czasowy uczniów szkół ponadpodstawowych, bowiem uczniowie szkół podstawowych tylko w 1% uczestniczą w migracjach na pobyt czasowy.

W początkowym okresie piętnastolecia 1965-1980 nastąpił spadek migracji uczniów na pobyt czasowy o 56 tys. osób przy jednoczesnym zmniejszeniu się liczby uczniów szkół ponadpodstawowych o 126,8 tys. W końcu następnego pięciolecia (1970-1975), w wyniku większej liczebności roczników wkraczających w wiek nauczania ponadpodstawowego liczba uczniów była wyższa o blisko 700 tys., ale migracje na pobyt czasowy wzrosły jedynie o 87,8 tys. osób (prawdopodobnie w wyniku ograniczonej liczby miejsc w internatach czy możliwości zamieszkania na stacji lub u krewnych), bowiem liczba uczniów dojeżdżających do szkół ponadpodstawowych zwiększyła się o 332 tys. W końcu drugiej połowy lat siedemdziesiątych ponownie nastąpił spadek migracji czasowych, jak i dojazdów ucz-

Tabela 14. Uczniowie szkół podstawowych i ponadpodstawowych (w tys.)

Rok szkolny	Uczniowie			Uczniowie zamiejscowi		
	Ogółem	miejscowi	razem	czasowo zamieszkali	dojeżdżający	dochozący
Uczniowie szkół podstawowych i ponadpodstawowych						
1975/76	6 350,9	4 271,8	2 079,1	396,6	1 236,0	446,5
1980/81	5 944,6	4 015,2	1 929,4	357,6	1 235,6	336,2
Uczniowie szkół podstawowych						
1975/75	4 309,8	3 378,6	931,2	5,9	502,9	422,4
1980/81	4 161,7	3 240,9	920,8	4,1	597,6	319,1
Uczniowie szkół ponadpodstawowych						
1965/66	1 493,0	671,4	821,6	359,0	393,1	69,5
1970/71	1 366,2	638,1	728,1	302,9	401,1	24,1
1975/76	2 041,1	893,2	1 147,9	390,7	733,1	24,1
1980/81	1 782,9	774,3	1 008,6	353,5	638,0	17,1

Uwaga: według stanu w dniu 20 IX. Badania dotyczące dojazdów do szkół podstawowych nie obejmowały miast liczących 100 tys. i więcej ludności - zgodnie z założeniem, że uczniowie z tych miast nie przekraczają w drodze do szkoły granic administracyjnych miasta i tym samym zaliczają się do uczniów miejscowych. Wobec nieujęcia w badaniach znacznej liczby uczniów, ogólną liczbę uczniów szkół podstawowych podano na podstawie sprawozdawczości bieżącej GUS.

Zródło: A. Zurawicz (1982)

niów do szkół ponadpodstawowych w wyniku zmniejszenia się liczebności roczników w wieku 14-17 lat. Ogółem piętnastolecie 1965-1980 charakteryzuje się stopniowym spadkiem udziału młodzieży zamieszkałej czasowo z początkowych 24% do 20% ogółu uczniów, przy równoczesnym wzroście udziału uczniów dojeżdżających do szkół ponadpodstawowych z 26% do 36% ogółu uczniów.

Podstawowym kierunkiem migracji czasowych - wynikającym z koncentracji szkół średnich w miastach - są napływy ze wsi do miast stanowiące 61% ogółu migracji oraz z miast do miast obejmujące 25% migracji (tab.15). Znacznie niższe są przemieszczenia ze wsi na wieś (11%) czy z miast na wieś (3%), związane ze zdobywaniem zawodu rolnika w szkołach rolniczych. Określenie struktury migracji czasowych czy dojazdów do pracy według czterech podstawowych kierunków ma charakter ogólny, gdyż zarówno dla migracji, jak i dojazdów według województw wyniki badań statystycznych nie uwzględniają podziału według kierunków przemieszczeń. Toteż w analizie przestrzennej można stosować jedynie sumaryczny wskaźnik natężenia ruchu.



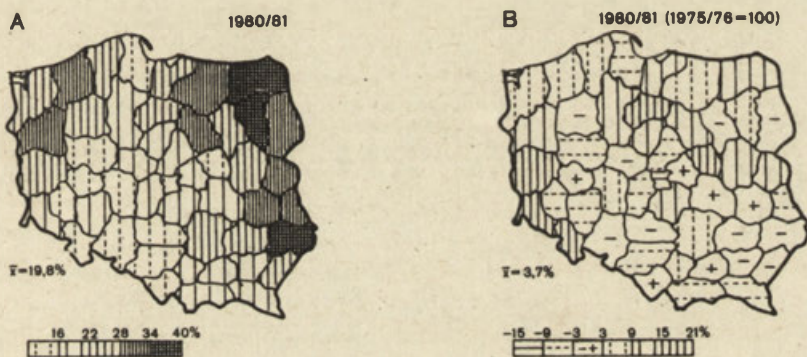
Tabela 15. Uczniowie zamiejscowi szkół podstawowych i ponadpodstawowych według miejsca zamieszkania rodziców ( w tys.)

Wyszczególnienie (wg siedziby szkoły)	Uczniowie zamiejscowi w roku szkolnym					
	1975/76			1980/81		
	razem	pochodzący		razem	pochodzący	
		z miast	ze wsi		z miast	ze wsi
<b>PODSTAWOWE</b>						
- razem	931,2	.	.	920,8	9,4	911,4
- miasta	.	.	.	176,6	5,6	171,0
- wieś	.	.	.	744,2	3,8	740,4
czasowo zamieszkali						
- razem	5,9	.	.	4,1	1,9	2,2
- miasta	.	.	.	2,3	1,6	0,7
- wieś	.	.	.	1,8	0,3	1,5
dojeżdżający						
- razem	502,9	.	.	597,6	4,6	593,0
- miasta	.	.	.	142,2	3,1	139,1
- wieś	.	.	.	455,4	1,5	453,9
dochodzący						
- razem	422,4	.	.	319,1	2,9	316,2
- miasta	.	.	.	32,1	0,9	31,2
- wieś	.	.	.	287,0	2,0	285,0
<b>PONADPODSTAWOWE</b>						
- razem	1147,9	303,5	844,4	1008,6	284,0	724,6
- miasta	1032,7	281,0	751,7	885,3	255,8	629,5
- wieś	115,2	22,5	92,7	123,3	28,2	95,1
czasowo zamieszkali						
- razem	390,7	103,8	286,9	353,5	99,8	253,7
- miasta	341,3	94,3	247,0	304,5	89,1	215,4
- wieś	49,4	9,5	39,9	49,0	10,7	38,3
dojeżdżający						
- razem	733,1	197,2	535,9	638,0	180,7	457,3
- miasta	673,9	184,7	489,2	569,7	164,0	405,7
- wieś	59,2	12,5	46,7	68,3	16,7	51,6
dochodzący						
- razem	24,1	2,5	21,6	17,1	3,5	13,6
- miasta	17,5	2,0	15,5	11,1	2,7	8,4
- wieś	6,6	0,5	6,1	6,0	0,8	5,2

Źródło: Dojazdy uczniów do szkół. Stan w dniu 15 XI 1975 r. i 15 XI 1980 r.  
Opracowania Statystyczne GUS.

Najwięcej uczniów czasowo zamieszkałych przebywało w województwach (w tys.): katowickim (26,2), lubelskim (18,1), kieleckim (13,6) i olsztyńskim (12,3), a najmniej - w leszczyńskim (2,4), skierniewickim (3,0) i częstochowskim (3,2).

Natomiast wysokim udziałem czasowo zamieszkałych w stosunku do ogółu uczniów szkół ponadpodstawowych charakteryzowały się głównie obszary północno-wschodnie i wschodnie (ryc.76), a mianowicie województwa (w %): suwalskie (37,5), zamojskie (36,6), łomżyńskie (34,1), chełmskie (34,0), białostockie (33,8), lubelskie (33,4) i koszalińskie (32,7). Najniższy był udział migracji czasowych uczniów w dużych skupiskach ludności miejskiej z woj. stołecznym warszawskim (9,4%) i miejskim łódzkim (10,7%) na czele. Kolejne województwa z niskim udziałem czasowo zamieszkałych uczniów to: częstochowskie (10,8%), katowickie (13,3%), bielskie (14,1%), gdańskie (14,1%) i kaliskie (14,2%). Istnienie umiarkowanej negatywnej korelacji udziału uczniów czasowo zamieszkałych z odsetkiem ludności miejskiej według województw ( $r=-0,44$ ) wynika z większej możliwości nauki w szkołach ponadpodstawowych dla młodzieży miejscowej niż zamiejscowej, co jest efektem niewystarczająco



Ryc.76. Migracje na pobyt czasowy uczniów do szkół ponadpodstawowych w (A) odsetkach ogółu uczniów oraz (B) wskaźniki wzrostu  
 Temporary migration to secondary schools as percentages of total number of secondary school pupils (A) and changes (B)

jącej liczby miejsc w internatach czy niemożności opłacenia prywatnych stancji.

Między latami 1975/76 i 1980/81 nastąpił niewielki wzrost natężenia migracji czasowych ogółem (ryc.76B), bowiem spadek natężenia w 11 województwach (w łódzkim z 12,0% do 10,7%), czy ustabilizowany poziom natężenia w 16 województwach, został zrównoważony wzrostem natężenia migracji czasowych w pozostałych 22 województwach. Względnie wyższy wzrost natężenia wystąpił w województwach o niskim nasileniu migracji czasowych, to znaczy w warszawskim (z 8,1% w 1975 r. do 9,4% w 1980 r.), jeleniogórskim (z 14,5% do 17,4%), wałbrzyskim (z 12,3% do 14,5%) oraz zielonogórskim (z 19,8% do 23,1%) i toruńskim (z 21,7% do 25,3%).

Te niewielkie w sumie zmiany wskazują na znaczną trwałość przestrzennego rozkładu natężenia migracji na pobyt czasowy uczniów szkół ponadpodstawowych, gdyż współczynnik zmienności natężenia utrzymuje się na identycznym poziomie 33% dla 1975/76 i 1980/81 r. oraz z uwagi na fakt, iż w przybliżeniu podobny rozkład miały migracje czasowe uczniów według powiatów w roku szkolnym 1970/71 (Gawryszewski 1977a, s.230).

Bardziej masową formą ruchliwości przestrzennej uczniów są dojazdy do szkół, w których ogółem uczestniczy codziennie co najmniej 1,2 mln uczniów, bowiem badania dotyczące dojazdów do szkół podstawowych nie obejmowały miast liczących 100 tys. i więcej mieszkańców (37 miast w 1980 r.), do których niewątpliwie dojeżdżali czy byli dowożeni uczniowie spoza tych miast.

W związku z utworzeniem w 1972/73 r. zbiorczych szkół gminnych<sup>19</sup> i likwidacją wielu szkół wiejskich - co można uznać za próbę wpłynięcia na zmianę struktury agrarnej wsi i sieci osadniczej - wydłużyła się droga ucznia do szkoły i nastąpił wzrost liczby dojeżdżających do szkół podstawowych, pomimo spadku liczby uczniów ogółem w 1980 r. (por.tab.14). Nieomalże podwoiła się liczba dojeżdżających uczniów do szkół ponadpodstawowych w latach

-----  
<sup>19</sup> W 1980/81 r. na 1787,5 tys. uczniów szkół podstawowych na wsi w zbiorczych szkołach gminnych uczyło się 1489,9 tys., w tym tylko 231,4 tys. uczniów było dowożone w systemie zorganizowanym, a ponad 200 tys. dojeżdżało samodzielnie.



1970/71-1975/76 w wyniku wzrostu liczebności roczników w wieku 14-17 lat, a późniejsze zmniejszenie liczebności tej grupy wieku spowodowało obniżenie liczby dojazdów, odnotowane w badaniu z 15 listopada 1980 r.

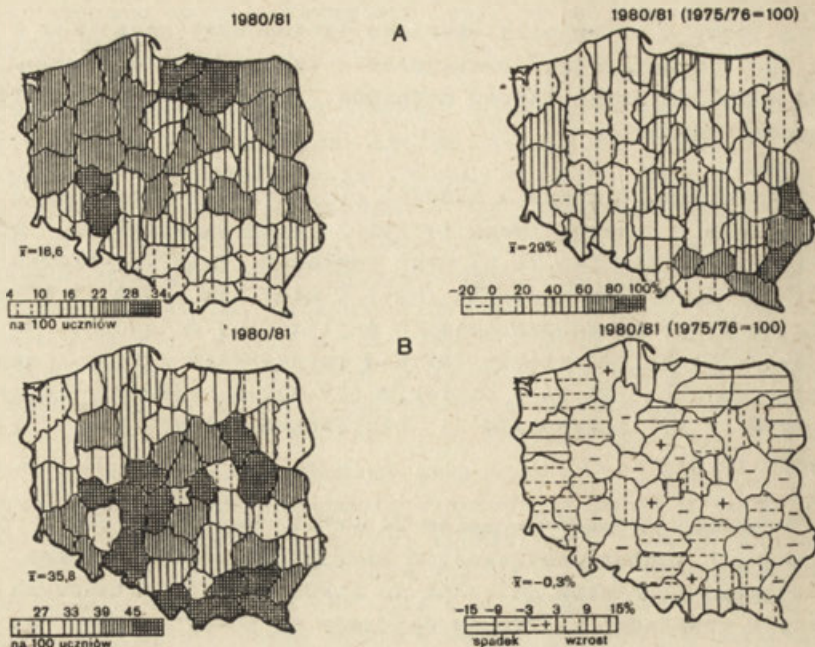
Największe rozmiary w 1980/81 r. przybrały dojazdy do szkół podstawowych w województwach (w tys.): bydgoskim (22,1), poznańskim i olsztyńskim (po 21,6) oraz opolskim (20,1), a minimalne - w łódzkim (3,6), nowosądeckim (5,4) i bielskim (5,8). Natomiast uczniowie szkół ponadpodstawowych najliczniej dojeżdżali do szkół w województwach: katowickim (67,6), warszawskim (29,5), opolskim (29,0), gdańskim (25,2) i bielskim (23,4), a najmniej liczne - w chełmskim (3,5), łomżyńskim i białkopodlaskim (po 5,3) oraz słupeckim (6,2).

Struktura dojazdów uczniów do szkół podstawowych i ponadpodstawowych według podstawowych kierunków jest odmienna, przy czym rozkład kierunków dojazdów do szkół ponadpodstawowych jest zbieżny z rozkładem kierunków dojazdów do pracy z uwagi na koncentrację szkolnictwa średniego i zakładów pracy w miastach. Zbieżność tę ilustruje poniższe zestawienie (dojazdy do szkół w 1980/81 r., dojazdy do pracy w 1983 r.):

Dojeżdżający:	ogółem	Kierunki dojazdów			
		ze wsi do miast	z miast na wieś	z miast do miast	ze wsi na wieś
do szkół					
-podstawowych	100,0	23,3	0,2	0,5	76,0
-ponadpodstawowych	100,0	63,6	2,6	25,7	8,1
do pracy	100,0	57,3	10,0	25,3	7,4

Porównując strukturę dojazdów do szkół ponadpodstawowych w latach 1975/76 i 1980/81 widzimy nieznaczne zmniejszenie udziału młodzieży dojeżdżającej ze wsi do miast oraz podobny niewielki wzrost udziału dojeżdżających ze wsi na wsi.

Odmienne wygląda również rozkład przestrzenny natężenia dojazdów do szkół podstawowych i dojazdów do szkół ponadpodstawowych według województw dla 1980/81 r., wraz ze zmianami, jakie nastąpiły w ciągu pięciolecia (ryc.77).



Ryc.77. Uczniowie dojeżdżający do szkół podstawowych (A) i ponadpodstawowych (B) na 100 uczniów oraz wskaźniki wzrostu  
 Commuting to primary (A) and secondary (B) schools per 100 pupils and changes

Wyższy udział uczniów dojeżdżających do szkół podstawowych, w odsetkach ogółu uczniów tych szkół, występował w województwach: elbląskim (33,8%), wrocławskim (29,6%), leszczyńskim (28,7%), olsztyńskim (28,2%), sieradzkim (27,6%) i ciechanowskim (27,1%). Minimalne nasilenie dojazdów uczniów do szkół podstawowych występowało w województwach południowych: katowickim (5,1%), nowosądeckim (5,6%), bielskim (6,8%) i rzeszowskim (8,3%). Nasuwające się przypuszczenie, że poziom natężenia dojazdów do szkół podstawowych ma związek z odsetkiem ludności wiejskiej województwa nie znajduje potwierdzenia w analizie korelacji ( $r=0,08$ ). Rozmiary, jak i natężenie, dojazdów uczniów do szkół zależą od wielu czynników, takich jak: poziom rozwoju sieci osadniczej, stopień rozproszenia miejscowości wiejskich, sieci komunikacyjnej województwa i wyposażenia w środki transportu (PKS, SKR, POM), struktury wieku młodzieży. Natomiast w przypadku szkół ponadpodstawo-



wych zależy bardziej od liczby miejsc w internatach i chęci kontynuowania nauki w szkołach średnich, niż od jednego czynnika, jakim zwykle określamy stopień urbanizacji województwa.

Wzrost liczby, jak i natężenia, dojazdów do szkół podstawowych w drugiej połowie lat siedemdziesiątych - pomimo spadku liczby uczniów - wynikał z trwającego procesu likwidacji małych szkół wiejskich i tworzenia kolejnych zbiorczych szkół gminnych, których liczba wzrosła z 1226 w 1974/75 r. do 1775 w 1980/81 r. Proces ten nie przebiegał równomiernie we wszystkich województwach i dotyczył różnej liczby uczniów, co znalazło odzwierciedlenie w zróżnicowanym wzroście natężenia dojazdów do szkół podstawowych w latach 1975/76-1980/81. Na przykład w woj. przemyskim, w którym natężenie dojazdów wzrosło z 7,2% do 13,0% (por. ryc.77A), w 1974/75 r. było 17 zbiorczych szkół gminnych a w 1980/81 r. 28.

Znacznie większe rozmiary mają dojazdy uczniów do szkół ponadpodstawowych, których liczba w latach 1965/66-1975/76 wzrosła z 393 tys. do 733 tys., a w 1980/81 r zmniejszyła się do 638 tys., w wyniku spadku ogólnej liczby uczniów tych szkół.

Największe rozmiary w 1980/81 r. przybrały dojazdy do szkół ponadpodstawowych w województwach wysoko zurbanizowanych i uprzemysłowionych, stanowiących zarazem główne ośrodki szkolnictwa średniego, a mianowicie (w tys.): w katowickim (67,6), warszawskim (29,5), opolskim (29,0), gdańskim (25,2), bielskim (23,4), zeszowskim (19,3), kieleckim (18,9), poznańskim (18,1) i bydgoskim (18,0), które skupiały prawie 40% ogółu dojeżdżających uczniów. Najmniejsze liczby dojeżdżających uczniów miały nowo kreowane województwa o względnie niewielkim potencjale gospodarczym i światowym, takie jak chełmskie (3,5), białkopodlaskie i łomżyńskie (po 5,3), śląskie (6,2) oraz suwalskie i elbląskie (po 3,3).

Wysokim natężeniem dojazdów uczniów do szkół ponadpodstawowych w 1980/81 r. cechowały się województwa południowo-wschodnie oraz centralne, a wśród nich szczególnie: opolskie i leszczyńskie (po 51,9%), krośnieńskie, nowosądeckie, kaliskie, sieradzkie i łódzkie (po 51,1%). Wyjaśnienia wysokiego natężenia dojazdów do szkół na tych obszarach należałoby doszukiwać się nie tylko w



infrastrukturze szkolnictwa średniego, ale i w historycznie ukształtowanym modelu zdobywania wykształcenia ponadpodstawowego przez znaczną część młodzieży tych obszarów. Minimalne nasilenie dojazdów do szkół występowało w 3 województwach miejskich (łódzkim 14,9%, krakowskim 23,4%, warszawskim 26,2%), w których zdobycie wykształcenia nie wymagało dojazdów z uwagi na koncentrację ludności w stolicy województwa, oraz w woj. szczecińskim (18,5%), białostockim (23,4%), lubelskim (24,8%), wrocławskim (25,4%) i suwalskim (26,4%).

W rozkładzie przestrzennym natężenia dojazdów uczniów do szkół ponadpodstawowych dostrzega się znaczne podobieństwo do rozkładu przestrzennego natężenia dojazdów do pracy w gospodarce społecznej według województw. Korelacja natężenia dojazdów do szkół w 1980/81 r. z natężeniem dojazdów do pracy w 1983 r. jest wysoka ( $r = +0,80$ ), podobnie jak i nasilenia dojazdów do szkół w 1975/76 r. z natężeniem dojazdów do pracy w 1973 r. ( $r = +0,75$ ). Jeśli już mowa o podobieństwie - które w tym przypadku wynika z koncentracji szkół i miejsc pracy w tych samych ośrodkach - to należy zwrócić uwagę, że intensywność dojazdów uczniów do szkół ponadpodstawowych jest blisko o połowę większa niż dojazdów do pracy (odpowiednio: 35,8% i 25,8%), a natężenie dojazdów do szkół podstawowych o niecałą połowę niższe od intensywności dojazdów do pracy (odpowiednio: 18,6% i 25,8%). Zestawienie to świadczy o wysiłku, jaki się wiąże ze zdobyciem wykształcenia nie tylko ponadpodstawowego, ale i podstawowego.

Powracając do natężenia dojazdów uczniów do szkół ponadpodstawowych należy zwrócić uwagę na zmiany, jakie zaszły w latach 1975/76-1980/81. Przy ustabilizowanym nasileniu dojazdów do szkół ogółem w 18 województwach nastąpił spadek natężenia, w 12 województwach natężenie wzrosło, a w pozostałych 19 nie zaszły liczące się zmiany. Spadek nasilenia dojazdów nastąpił w północnej i zachodniej części kraju, przy czym znaczące obniżenie wystąpiło w kilku województwach: toruńskim (z 34,4% do 29,2%), gorzowskim (z 33,5% do 29,2%), olsztyńskim (z 33,9% do 29,7%), suwalskim (z 29,7% do 26,4%) i białostockim (z 26,2% do 23,4%). Trudno odpowiedzieć w jakim stopniu jest to wynikiem mniejszej liczebności roczników w wieku 14-17 lat, a w jakiej mierze spadkiem zainteresowania młodzieży zdobywaniem wykształcenia czy zawodu w szkołach dla niepracujących. Znaczący wzrost nasilenia dojazdów wystąpił w

4 województwach: gdańskim (z 33,1% do 37,6%), warszawskim (z 23,4% do 26,2%), łódzkim (z 13,5% do 14,9%) i nowosądeckim (z 47,0% do 51,7%).

Badania dojazdów uczniów do szkół nie zawierają informacji o międzywojewódzkich migracjach czy dojazdach uczniów do szkół. Z jednorazowego badania przepływów międzywojewódzkich absolwentów szkół podstawowych z roku szkolnego 1975/76, kontynuujących naukę w szkołach ponadpodstawowych (Zbrzeźniak, Zurawicz 1978) wynika, że z ogólnej liczby 527,4 tys. uczących się dalej 50,5 tys. podjęło naukę poza terenem województwa stałego zamieszkania swoich rodziców (opiekunów). Autorzy tego artykułu wymieniają województwa, z których głównie rekrutowała się młodzież kontynuująca naukę w innych województwach, jak i województwa skupiające największą liczbę młodzieży pochodzącej z innych obszarów. Trudno jednak na podstawie tych informacji określić zróżnicowania międzywojewódzkie w stopniu domknięcia regionalnego przepływów międzywojewódzkich absolwentów szkół podstawowych, nie mówiąc już o podziale na migrujących czasowo i dojeżdżających do szkół. Jedynie na podstawie ogólnych rozmiarów przepływów międzywojewódzkich absolwentów szkół podstawowych (stopień domknięcia regionalnego wynosi 90,4%) można wnosić, iż stopień domknięcia regionalnego dojazdów uczniów do szkół ponadpodstawowych jest bardzo wysoki i o nieznanym zróżnicowaniu przestrzennym, ale prawdopodobnie nawiązującym do stopnia domknięcia regionalnego dojazdów do pracy.

Stosownie do przyjętego porządku analizy pozostają jeszcze do przedstawienia przemiany zasięgu przestrzennego dojazdów uczniów do szkół na podstawie badania czasu dojazdu (tab.16).

Dojazdy uczniów do szkół podstawowych właściwie zawarte są w jednogodzinnej izochronie czasu dojazdu, a dojazdy uczniów do szkół ponadpodstawowych w izochronie półtoragodzinnej. Niemniej biorąc za podstawę niewielkie zmiany w rozkładzie czasu dojazdu uczniów szkół podstawowych dostrzega się spadek udziału dojeżdżających poniżej 30 minut oraz wzrost w granicach 30-60 minut (z 18% do 23%) oraz 60-90 minut (z 1,3% do 2,1%). W efekcie udział dojeżdżających ponad 30 minut do szkoły wzrósł z 19,5% w 1975/76 r. do 25,3% w 1980/81 r., co dość wyraźnie wskazuje na wzrost zasięgu dojazdów uczniów do szkół podstawowych.



Tabela 16. Uczniowie dojeżdżający do szkół podstawowych i ponadpodstawowych, według czasu dojazdu

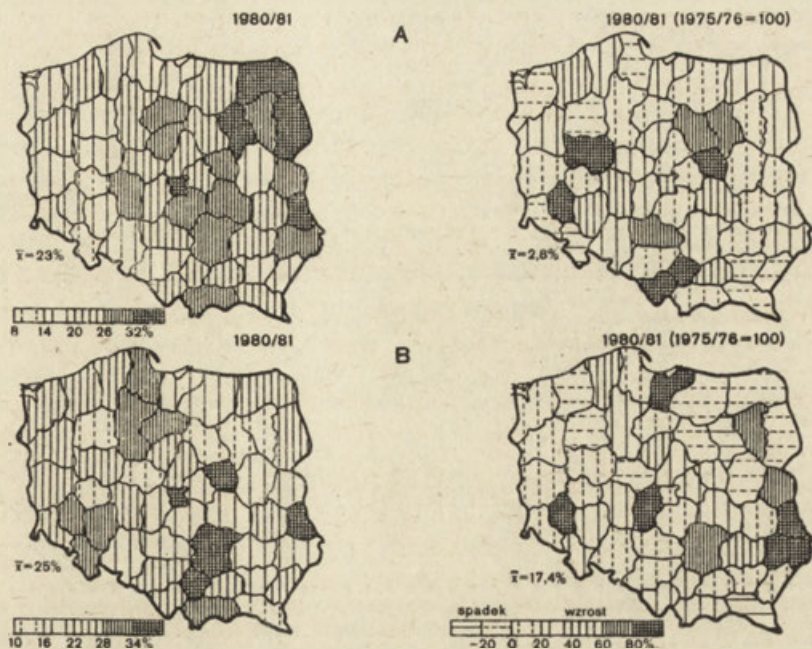
Czas dojazdu	1965/66		1970/71		1975/76		1980/81	
	w tys.	w %	w tys.	w %	w tys.	w %	w tys.	w %
Dojeżdżający - razem								
Ogółem	.	.	.	.	1 236,0	100,0	1 235,6	100,0
poniżej 1 godz.	.	.	.	.	1 065,0	86,2	1 056,6	85,5
1,0-1,5	.	.	.	.	133,7	10,8	142,2	11,5
1,5-2,0	.	.	.	.	29,3	2,4	30,9	2,5
2,0-3,0	.	.	.	.	6,6	0,5	5,2	0,4
3 godz. i więcej	.	.	.	.	1,4	0,1	0,7	0,1
Dojeżdżający do szkół podstawowych								
Ogółem	.	.	.	.	502,9	100,0	597,6	100,0
pon. 0,5 godz.	.	.	.	.	405,2	80,6	446,7	74,7
0,5 do 1,0	.	.	.	.	90,5	18,0	137,3	23,0
1,0 do 1,5	.	.	.	.	6,6	1,3	12,4	2,1
1,5 do 2,0	.	.	.	.	0,5	0,1	1,0	0,2
2 godz. i więcej	.	.	.	.	0,1	0,0	0,2	0,0
Dojeżdżający do szkół ponadpodstawowych								
Ogółem	393,1	100,0	401,1	100,0	733,1	100,0	638,0	100,0
poniżej 1 godz.	277,9	70,7	294,0	73,3	569,3	77,7	472,6	74,1
1,0-1,5	100,1	25,5	80,7	20,1	127,1	17,3	129,8	20,3
1,5-2,0			20,0	5,0	28,8	3,9	29,9	4,7
2,0-3,0	15,1	3,8	6,4	1,6	6,5	0,9	5,0	0,8
3 godz. i więcej					1,4	0,2	0,7	0,1

Zródło: R. Zegzdryń (1972); Dojazdy uczniów do szkół. Stan w dniu 15 XI 1975 r. i 15 XI 1980 r., Opracowania Statystyczne GUS.

Za podstawę oceny zmian zasięgów dojazdów uczniów do szkół podstawowych według województw przyjęto udział dojeżdżających w granicach 30-60 minut, gdyż ten przedział najlepiej oddaje różnicowania czasowe, a jego dopełnieniem są nieomalże w całości dojazdy poniżej 30 minut (ryc.78A).

Znacznie ponadprzeciętnym udziałem dojeżdżających do szkół podstawowych z odległości 30-60 minut wyróżniały się w 1980/81 r. obszary wschodniej części kraju, przede wszystkim województwa północno-wschodnie. Najwyższe udziały miały województwa: ostrołęckie (40,7% dojeżdżających), łódzkie (38,0%), białostockie (35,2%), suwalskie (34,1%) i łomżyńskie (31,9%) oraz 10 innych





Ryc.78. Uczniowie dojeżdżający do szkół podstawowych (A) od 0,5 do 1 godziny w odsetkach ogółu dojeżdżających oraz do szkół ponadpodstawowych (B) od 1 do 2 godzin w odsetkach ogółu dojeżdżających i wskaźniki zmian 1980/81 (1975/76=100) Commuting to schools by time of journey in: (A) primary schools 30–60 minutes and (B) secondary schools 60–120 minutes per 100 commuting pupils and changes in 1980/81 (1975/76=100)

z udziałem dojeżdżających rzędu 26–32%. Niskimi udziałami dojeżdżających z odległości 30–60 minut charakteryzowały się województwa północne, zachodnie i południowe (od elbląskiego po katowickie); minimum udziałów przypadało na woj. wałbrzyskie (10,1%) i leszczyńskie (13,2%). Ale rozkład ten nie w pełni odzwierciedla uciążliwość dojazdów, bowiem z 1037 uczniów dojeżdżających w czasie od 1,5 do 2 godzin (w jedną stronę) ponad połowa miała miejsce w 4 województwach: łódzkiej (210 uczniów), bydgoskiej (182), białkopodlaskiej (93) i białostockiej (78). Natomiast spośród 156 uczniów, których dojazd trwał ponad 2 godziny, 49

dojeżdżało w woj. białostockim, 30 w woj. ostrołęckim i 26 w woj. białskopodlaskim.

Wzrost zasięgu dojazdów uczniów do szkół podstawowych według czasu trwania dojazdu w latach 1975/76-1980/81 nie był rozłożony równomiernie. W 8 województwach zmniejszył się udział dojeżdżających w granicach 30-60 minut (w wałbrzyskim z 15,6% do 10,1%), co oznacza skrócenie czasu dojazdu do szkół. Natomiast w 22 województwach udział dojeżdżających wzrósł znacznie ponad ogólną przeciętną, w tym w 5 województwach uległ co najmniej podwojeniu: w krakowskim (z 8,6% w 1975/76 r. do 20,2% w 1980/81 r.), bielskim (z 10,2% do 22,6%), poznańskim (z 9,4% do 19,8%), warszawskim (z 12,7% do 26,7%) i legnickim (z 8,8% do 18,2%).

W sumie, w przeciągu jednego pięciolecia nastąpił wyraźny, przestrzennie zróżnicowany, wzrost zasięgów dojazdów uczniów do szkół podstawowych, co ma społecznie negatywną wymowę.

Badania dojazdów uczniów do szkół ponadpodstawowych, w tym według czasu dojazdu, obejmują lata 1965/66-1980/81, ale dwa pierwsze badania nie zostały przeliczone na nowy podział administracyjny. Prawie 3/4 dojazdów uczniów do szkół ponadpodstawowych zawiera się w izochronie 1 godziny (por. tab.16). W ciągu ostatniego pięciolecia udział ten nieznacznie zmalał, natomiast wzrosły udziały dojeżdżających w granicach 1-1,5 godziny (z 17,3% do 20,3%) oraz 1,5-2,0 godzin (z 3,9% do 4,7%). Relacje udziału dojeżdżających w dwu głównych przedziałach czasu (poniżej 2 godziny, 1-2 godziny) wskazują na wzrost zasięgu dojazdów uczniów do szkół ponadpodstawowych. Za podstawę oceny zróżnicowań, jak i zmian zasięgu dojazdów uczniów do tych szkół przyjęto udział dojeżdżających w granicach 1-2 godzin, z podobnych powodów jakie wymieniono omawiając dojazdy do szkół podstawowych.

Przeciętny udział uczniów dojeżdżających w czasie 1-2 godziny wynosił w 1980/81 r. 25,0%. Udział wyższy od średniej dojeżdżających występował w dojazdach do szkół ponadpodstawowych w 19 województwach, z których większość znajduje się w zachodniej i południowej części kraju (ryc.78B). Wśród nich wysokim udziałem dojeżdżających charakteryzowały się 3 województwa miejskie: łódzkie (47,7%), krakowskie (42,9%) i warszawskie (41,1%), z uwagi na lokalizację w nich atrakcyjnych szkół przyciągających



młodzież z sąsiednich województw, co pomimo dogodnej komunikacji wymagało dłuższych dojazdów. Ponadprzeciętnymi udziałami charakteryzowały się ponadto dojazdy do szkół w aglomeracji bydgosko-toruńskiej (33-31%), woj. gdańskim (32%), 3 województwach dolnośląskich (29-31%), woj. nowosądeckim (29%) oraz w woj. chełmskim (34,4%). W tym ostatnim województwie 9/10 uczniów dojeżdżających w granicach 1-2 godzin stanowili uczniowie niepełnych średnich i średnich szkół zawodowych, zlokalizowanych w stolicy województwa, co przy rzadkiej sieci komunikacyjnej wymagało dłuższych dojazdów. W tym, jak i w innych przypadkach dalekie dojazdy wiążą się przede wszystkim ze zdobywaniem zawodu, co wyjaśnia poniższe zestawienie ilustrujące czas dojazdu w 1980/81 r. według typów szkół (liczby dojeżdżających w tys.):

Typy szkół	Czas dojazdu w godzinach			
	ogółem	pon.1	1-2	2 i więcej
Ogółem	638,0	472,6	159,7	5,7
- szkoły zawodowe niepełne średnie	347,8	256,0	88,4	3,4
- licea ogólnokształcące	67,7	57,7	9,7	0,3
- technika i równorzędne szkoły zawodowe	191,4	139,5	50,4	1,5
- policealne studia zawodowe	23,3	13,7	9,2	0,4
- szkoły artystyczne I i II stopnia	7,8	5,7	2,0	0,1

Niskie udziały dojeżdżających w granicach 1-2 godz. występowały w 7 województwach, między innymi w ostrołęckim (11,9%), pilskim i łomżyńskim (po 12,1%), w których 9/10 dojazdów nawet do szkół zawodowych zamykało się w czasie do 1,5 godziny.

W sumie mniej czasu na dojazdy tracili uczniowie dojeżdżający do szkół w województwach centralnych i środkowo-wschodnich. Ale 5660 uczniów poświęcało na dojazdy do szkół ponadpodstawowych ponad 2 godziny. Spośród nich 534 dojeżdżało do szkół w woj. kieleckim, 480 w katowickim, 328 w nowosądeckim, 320 w warszawskim i po 300 w bydgoskim i opolskim.



W ciągu pięciolecia 1975/76-1980/81 udział uczniów poświęcających 1-2 godziny na dojazdy do szkół ponadpodstawowych wzrósł z 21,3% do 25,0%. Jedynie w 10 województwach, głównie północno-wschodnich, udział ten zmniejszył się, co szczególnie zaznaczyło się w ostrołęckim (z 22,1% do 11,9%) i krośnieńskim (z 19,6% do 15,5%). W pozostałych 39 województwach, w mniejszym lub większym stopniu, zasięgi dojazdów zwiększyły się, w tym w 3 województwach udział dojeżdżających 1-2 godziny uległ podwojeniu: w elbląskim z 9,2% do 21,1%, w legnickim z 14,1% do 28,7% i w sieradzkim z 8,1% do 16,3%.

Podsumowując migracje i dojazdy uczniów do szkół możemy stwierdzić, że:

- a) w migracjach na pobyt czasowy uczniów szkół ponadpodstawowych w znacznym stopniu partycypują uczniowie województw północno-wschodnich i wschodnich; w ostatnim okresie nastąpił niewielki wzrost natężenia tej formy migracji, przede wszystkim w północnej części kraju;
- b) dojazdy uczniów do szkół podstawowych mają wyższą intensywność w północnej niż południowej części kraju, ale na tych ostatnich obszarach intensywność wzrostu dojazdów w latach 1975/76-1980/81 była wyższa niż w północnej części. Odległość dojazdów - oceniana udziałem dojeżdżających do szkół w granicach 30-60 minut - była wyższa we wschodniej części kraju, szczególnie w województwach północno-wschodnich. Dla zdecydowanej większości województw w ciągu ostatniego pięciolecia udziały dojeżdżających od 30 do 60 minut wzrosły, co można przyjąć za odpowiednik wzrostu zasięgu dojazdów do szkół podstawowych;
- c) intensywność dojazdów uczniów do szkół ponadpodstawowych przewyższa nasilenie dojazdów do pracy i ma podobny rozkład przestrzenny, to znaczy natężenie dojazdów uczniów do szkół jest wyższe w centralnej i południowo-wschodniej części kraju niż w północnej. W ostatnim pięcioleciu natężenie uległo zmniejszeniu przede wszystkim w trzech województwach północno-wschodnich. Względnie wyższe zasięgi dojazdów - oceniane udziałem dojeżdżających uczniów w granicach 1-2 godziny - występują w zachodniej i południowej części kraju, zarazem gorsza struktura czasu dojazdu charakteryzuje województwa o niższym natężeniu dojazdów; korelacja udziału dojeżdżających ogółem z udziałem dojeżdżających w granicach 1-2 godziny jest negatywna i

wynosi  $r=-0,60$ . W ciągu ostatniego okresu obserwuje się wzrost zasięgu dojazdów do szkół ponadpodstawowych.

Migracje i dojazdy uczniów do szkół zamykają etap analizy form ruchliwości przestrzennej ludności na podstawie długookresowych i systematycznie zbieranych informacji statystycznych, uwzględniających miejsca pochodzenia i przeznaczenia ruchu jak i struktury ludności uczestniczącej w tych przemieszczeniach.

#### MIGRACJE TURYSTYCZNO-WYPOCZYNKOWE

W przeciwieństwie do poprzednich form przemieszczeń migracje turystyczno-wypoczynkowe nie są zorientowane na rynek pracy i nie tworzą bezpośrednio nowych wartości produkcyjno-ekonomicznych, ale są niezbędne dla odnowienia sił ludzkich. Może więc w tym pozaekonomicznym charakterze tkwiła przyczyna drugorzędного znaczenia statystyki krajowego ruchu turystycznego, bazującej na danych szacunkowych. Istniejącą lukę informacyjną wypełniają stopniowo badania ankietowe GUS z lat 1969, 1973, 1981 dotyczące wykorzystania urlopów i wypoczynku urlopowego ludności czynnej zawodowo oraz ostatnie badania z 1984 i 1986 r. dotyczące korzystania z różnych form wypoczynku poza miejscem zamieszkania (Niedbalska 1986; Łagodziński 1987).

Rozwój migracji turystyczno-wypoczynkowych jest uzależniony od wielu czynników ekonomicznych, społecznych, demograficznych i geograficznych, takich jak:

- szeroko pojęte możliwości wyjazdów turystyczno-wypoczynkowych wynikające ze stopnia rozwoju bazy noclegowej, jak i sytuacji indywidualnej. Według ostatniej ankiety GUS najczęstszym powodem niewyjeżdżania na wyjazdy turystyczne i wypoczynkowe są ogólne trudności finansowe, zbyt duże koszty podróży i pobytu oraz obowiązki rodzinne;
- tradycja spędzania czasu wolnego, wiek, płeć i poziom wykształcenia. Najczęściej podejmują migracje turystyczne ludzie młodzi, w wyjazdach krótkookresowych nieznacznie przeważają mężczyźni, a w długookresowych kobiety oraz im wyższe wykształce-



nie tym wyższy odsetek wyjeżdżających;

- struktura społeczno-zawodowa i rodzaj zatrudnienia; na przykład wyjazdy turystyczno-wypoczynkowe są zdominowane przez ludność miejską;
- stopień uciążliwości pracy i stan środowiska w miejscu zamieszkania;
- dostępność komunikacyjna obszarów turystyczno-wypoczynkowych.

Zagospodarowanie turystyczne Polski i wykorzystanie istniejącej bazy przez ruch turystyczny zostało przedstawione w pracy T.Lijewskiego, B.Mikułowskiego i J.Wyrzykowskiego (1985), stanowiącej podstawową pozycję w polskiej literaturze geografii turystyki.

Z punktu widzenia koncepcji modernizacji ruchliwości przestrzennej interesuje nas przede wszystkim rozwój tych jej form, które wynikają ze spełnienia wyższych potrzeb człowieka niż tylko praca zawodowa. Ponieważ rys historyczny rozwoju turystyki w Polsce przedstawili autorzy wyżej wymienionej pracy, w niniejszym opracowaniu ograniczono się do przedstawienia, w sposób pośredni, rozwoju migracji turystyczno-wypoczynkowych od 1950 r. w takim zakresie, jaki umożliwiają to opublikowane materiały statystyczne, stanowiące podstawę tej oceny<sup>20</sup>.

Podstawową formą migracji turystyczno-wypoczynkowych są wyjazdy wypoczynkowe na wczasy do ośrodków FWP, zakładów pracy i związków zawodowych. Według materiałów GUS liczba osób korzystających z ośrodków wypoczynkowych wzrosła z 554,6 tys. w 1950 r. do 3767 tys. w 1985 r.; w tym samym czasie liczba zatrudnionych w gospodarce społecznej wzrosła z 4,8 mln do 11,7 mln osób. Ten blisko siedmiokrotny wzrost liczby korzystających z ośrodków wypoczynkowych miał zróżnicowany charakter, co w odniesieniu do liczby zatrudnionych przedstawiono na rycinie 79.

O ile w 1950 r. z ośrodków wypoczynkowych korzystał co dziesiąty zatrudniony, to minimum natężenia migracji wypoczynkowych przypada na 3 lata zapoczątkowane rokiem uchwalenia pierwszej konstytucji PRL, kiedy to tylko co czternasty zatrudniony korzy-

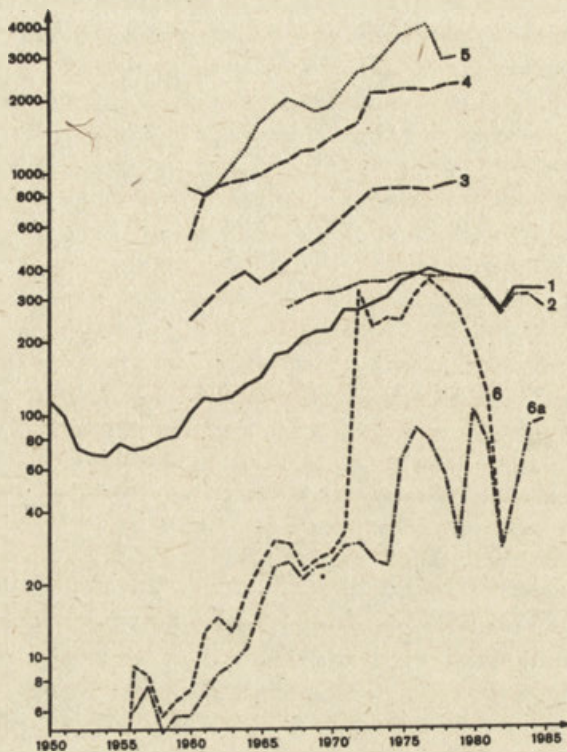
<sup>20</sup> Statystyka turystyki 1950-1966, Seria: Studia i Prace Statystyczne, nr 7, GUS, Warszawa 1967; Turystyka 1973, Seria: Statystyka Polski, nr 5, GUS, Warszawa 1973; Roczniki Statystyczne.



stał z wczasów. Skomplikowanej sytuacji międzynarodowej (okres zimnej wojny) towarzyszył wówczas nierównomierny rozwój gospodarki narodowej, słabe tempo rozwoju rolnictwa (kolektywizacja) i spadek stopy życiowej ludności, co powodowało narastające niezadowolone społeczne. Nawiązywanie do sytuacji gospodarczo-społecznej ma na celu zwrócenie uwagi na zależności istniejące między realizowaną polityką rozwoju kraju a poziomem życia ludności i środkami przeznaczanymi na obsługę potrzeb socjalnych, zagwarantowanych przez państwo i tym samym wpływających na zachowania przestrzenne ludności. W 1952 r. liczba miejsc w domach wypoczynkowych zmniejszyła się z 38,5 tys. do 33,8 tys., natomiast liczba korzystających z ośrodków wypoczynkowych na 100 zatrudnionych zmniejszyła się w latach 1950-1954 o 41%. Następnie załamanie przypada na lata 1978-1982, kiedy to liczba korzystających z ośrodków wypoczynkowych zmniejszyła się z 39 do 27 osób na 100 zatrudnionych w gospodarce społecznej, czyli o 32%. Pomimo wzrostu wyjazdów wypoczynkowych w 1983 r. w ostatnich dwóch latach (1984-1985) utrzymują się one na poziomie 1974-1975 r. Pomimo tych dwóch okresów załamań w ciągu 23 lat (1954-1977) nastąpił bardzo duży wzrost tej postaci migracji wypoczynkowych.

Na krajowy ruch turystyczno-wypoczynkowy,. grupowy i indywidualny, składa się: a) turystyka pobytowa, b) wycieczki oraz c) wypoczynek po pracy. Turystyka pobytowa uwzględnia dane z działalności ośrodków wczasowych, zakładów lecznictwa uzdrowiskowego, kolonii letnich i obozów oraz szacunkowe dane o pobytach wypoczynkowych w kwaterach prywatnych (głównie we wsiach letniskowych) i u rodzin. W statystyce turystyki wycieczkowej ujęte są różne jej formy (wycieczki, rajdy, spływy, rejsy, zloty), w czasie których pobyt w jednym miejscu nie trwa dłużej niż 7 dni. Natomiast informacje o wypoczynku po pracy - jak podają materiały GUS - opierają się na jednorazowych badaniach i szacunkach dokonywanych przez wojewódzkie i miejskie komitety kultury fizycznej i turystyki, przy czym od 1969 r. zmieniono metodykę badania i uwzględnia się tylko beznoclegowy wypoczynek po pracy (święteczny i w dni powszednie).

Liczba osób uczestniczących w ruchu turystyczno-wypoczynkowym ogółem wzrosła z około 3 mln w 1949 r., i 5 mln w 1955 r. do 124,3 mln w 1979 r. (dla lat następnych brak danych według wyżej wymienionej klasyfikacji). Gdyby więc przyjąć, że w ruchu turys-



Ryc.79. Migracje turystyczno-wypoczynkowe w latach 1950-1985

Liczba osób korzystających z: 1-ośrodków wczasowo-wypoczynkowych na 1000 zatrudnionych w gospodarce społecznej, 2-noclegów w obiektach turystycznych na 1000 osób ludności ogółem;

Liczba osób uczestniczących w: 3-turystyce pobytowej, 4-wycieczkach, 5-wypoczynku po pracy na 1000 osób ludności miejskiej;

Liczba turystycznych wyjazdów zagranicznych: 6-ogółem (łącznie z wyjazdami na podstawie dowodów osobistych do krajów socjalistycznych), w tym 6a-wyjeżdżający na podstawie paszportów na 1000 osób ludności ogółem

Zródło: obliczenia własne na podstawie: Statystyka Turystyki 1950-1966; Turystyka 1973; Roczniki Statystyczne



tyczno-wypoczynkowym w jednakowym stopniu biorą udział mieszkańcy miast i wsi, to na 1000 ludności przypadało około 120 wyjazdów w 1949 r., około 110 w 1955 r. i 3526 wyjazdów w 1979 r., to znaczy statystycznie każdy mieszkaniec kraju 3-4 razy w roku opuszczał miejsce zamieszkania w celach turystyczno-wypoczynkowych. Z uwagi na dominujący udział w ruchu turystyczno-wypoczynkowym mieszkańców miast, wielkości ruchu w dalszej części tego rozdziału odnoszą się tylko do ludności miejskiej. Wówczas na 1000 ludności miejskiej otrzymujemy około 340 wyjazdów w 1949 r. około 420 w 1955 r. i 6100 wyjazdów w 1979 r., ale maksimum z 7 tysiącami uczestników przypada na 1977 r. Jakkolwiek znaczna część statystyki ruchu turystycznego ma charakter szacunkowy i należy traktować je z rezerwą, to bezdyskusyjny jest duży wzrost rozmiarów migracji turystyczno-wypoczynkowych w ciągu ostatnich 35 lat. Biorąc za podstawę porównań nasilenie wyjazdów na 1000 ludności miejskiej, największe tempo wzrostu wyjazdów turystyczno-wypoczynkowych ogółem wystąpiło w latach 1961-1965 i 1971-1975, przy około 10% spadku w latach 1976-1979.

Liczba osób uczestniczących w turystyce pobytovej wzrosła pięciokrotnie, z 3,5 mln w 1960 r. (dla lat wcześniejszych brak danych) do 18,1 mln w 1979 r., a częstość wyjazdów wzrosła 3,5-krotnie z 244 do 890 na 1000 ludności miejskiej. Największe tempo wzrostu natężenia wyjazdów wystąpiło w drugiej połowie lat sześćdziesiątych (wzrost o 50%) i pierwszej połowie lat siedemdziesiątych (wzrost o 32%). W latach 1976-1979 tempo wzrostu osłabło w wyniku spadku liczby uczestniczących na 1000 ludności miejskiej w 1976 i 1977 r. Udział ludności wiejskiej w turystyce pobytovej ogranicza się prawdopodobnie do wyjazdów w celach leczniczych do uzdrowisk, czy rzadkich wyjazdów wczasowo-wypo-

Fig.79. Tourist and recreational migration, 1950-1985

Number of persons to use: 1 - holiday and recreational centers per 1,000 employees in socialised economy, 2 - night lodging in tourist hostels per 1,000 total population;

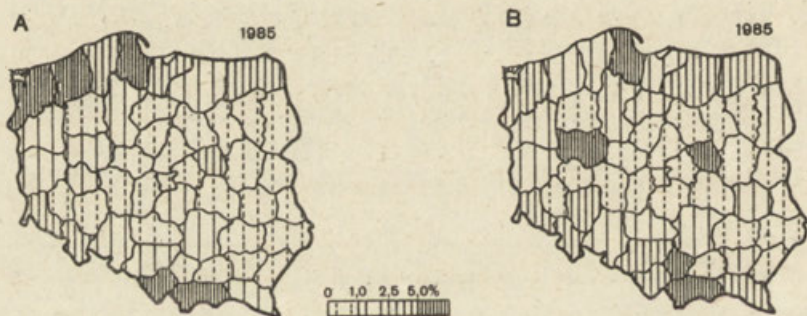
Number of persons to participate in: 3 - tourist visits over 3 days, 4 - tourist excursions, 5 - one-day recreation holiday per 1,000 urban population;

Tourist foreign migration: 6 - total (including departure without passport to socialist countries), 6a - departure on the ground of the passport per 1,000 total population



czynkowych zatrudnionych w produkcji rolnej sektora uspołecznionego, których udział w zatrudnieniu w gospodarce uspołecznionej wynosi nieco powyżej 4%. Z uwagi na brak innych danych należy przypuszczać, że odpowiada to udziałowi ludności wiejskiej w turystyce pobytowej.

Rozkład przestrzenny wyjazdów wczasowo-wypoczynkowych, które zaliczane są do turystyki pobytowej, jest uzależniony od rozmieszczenia bazy noclegowej. Na podstawie liczby osób korzystających z noclegów w ośrodkach wczasowo-wypoczynkowych możemy określić główne kierunki tych wyjazdów (ryc.80A). Z 3443,8 tys. osób, które korzystały z noclegów w tych ośrodkach w 1985 r., połowa przebywała na obszarze 5 województw: nowosądeckiego (12,8% korzystających z noclegów), szczecińskiego (11,4%), koszalińskiego (11,2%), gdańskiego (8,6%) i bielskiego (7,3%). Mniej liczną grupę stanowili korzystający z ośrodków wczasowo-wypoczynkowych w woj. jeleniogórskim (4,9%), słupskim (4,8%), wałbrzyskim (3,9%), suwalskim (2,9%) i warszawskim (2,8%). Wymienione 10 województw skupiało 70% wyjazdów urlopowych do ośrodków wczasowo-wypoczynkowych, z wyraźną preferencją obszarów nadmorskich, gdzie szczególnie silnie rozwinęło się w latach siedemdziesiątych budownictwo zakładowych ośrodków wypoczynkowych.



Ryc.80. Korzystający z noclegów w obiektach: A) wczasowo-wypoczynkowych oraz B) turystycznych (w % ogółu)  
 Number of persons to use: (A) night's lodging in holiday and recreational and (B) tourist hostels  
 (as percent of total)

Drugą, bardziej masową formą wyjazdów jest turystyka wycieczkowa, w której liczba uczestniczących wzrosła z 7,7 mln w 1960 r. do 46,6 mln w 1979 r., to znaczy początkowo przypadało 540 wyjazdów, a w ostatnim roku dla którego opublikowano dane, 2286 wyjazdów na 1000 ludności miejskiej. Obserwujemy więc czterokrotny wzrost częstości wyjazdów wycieczkowych na jednego mieszkańca miast: od jednego wyjazdu na dwa lata do dwóch wyjazdów rocznie. Tempo wzrostu natężenia wyjazdów wycieczkowych, w przekrojach pięcioletnich, wynosiło 20-30% w pierwszej i drugiej połowie lat sześćdziesiątych; natomiast znacznie szybszy przyrost, bo blisko 50%, nastąpił w latach 1971-1975, a następne cztery lata przyniosły minimalny wzrost natężenia wyjazdów.

Uczestnictwu w turystyce wycieczkowej w 1985 r. poświęcone było ostatnie badanie GUS (Łagodziński 1987), którym objęto wszystkie osoby w wieku 15 lat i więcej, wchodzące w skład 10 800 gospodarstw domowych uwzględnionych w badaniu budżetowym. Ogółem przebadano 24 405 osób, a uzyskane wyniki są reprezentatywne dla około 28 mln mieszkańców Polski w wieku 15 lat i więcej. Jak wynika z zestawionych wyników (tab.17), w tej formie turystyki uczestniczy jedynie nieco ponad 9% mieszkańców wsi (91% nie wyjeżdża). Natomiast mieszkańcy miast dwukrotnie częściej biorą udział w wycieczkach dłuższych niż krótszych, traktując je prawdopodobnie jako formę wypoczynku urlopowego. Podobne preferencje wykazuje zarówno ludność czynna jak i bierna zawodowo. Nieco częściej uczestniczą w wycieczkach kobiety niż mężczyźni.

Dla sprawdzenia hipotezy modernizacji ruchliwości byłoby istotne, gdyby można było ocenić czy i jakie przemiany następowały w strukturze korzystających z wyjazdów turystycznych w miarę rozwoju różnych form turystyki, co nie jest możliwe z uwagi na brak takich badań we wcześniejszych latach.

Rozkład przestrzenny wyjazdów turystycznych możemy ocenić na podstawie liczby korzystających z noclegów w obiektach turystycznych według województw (ryc.80B). Z 8721,1 tys. osób, które korzystały z noclegów od stycznia do września 1985 r. 1/3 przypada na noclegi w 5 województwach: warszawskim (10,4%), nowosądeckim (6,6%), krakowskim (5,6%), gdańskim (5,3%) i poznańskim (5,1%). Na następne 8 województw przypada od 2,8% do 4,4% ogółu korzystających z noclegów w obiektach turystycznych. Wyjazdy wczasowo-

-wypoczynkowe w 40% koncentrowały się w 5 województwach nadmorskich i w podobnym stopniu (33%) w 8 województwach południowych (3 dolnośląskich i 5 od katowickiego po krośnieńskie).

Tabela 17. Uczestnictwo w wyjazdach turystycznych w 1985 r.  
Wybrane wyniki badania ankietowego GUS

Wyszczególnienie	Według							
	Ogółem	płci		miejsca zamieszkania		aktywności zawodowej		
		mężczyźni	kobiety	miasta	wieś	czynni	bierni	
OGÓŁEM badań	24405	10936	13469	13669	10736	14110	10295	
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
WYJAZDY turystyczne:								
- beznoclegowe	40,7	42,3	39,5	44,2	36,4	43,9	36,3	
- sobotnio-niedzielne	29,2	29,5	28,9	34,0	23,0	31,6	25,8	
- wycieczki 4-6 dniowe	13,4	12,6	14,1	16,5	9,5	12,9	14,1	
- wycieczki 7 dniowe i dłuższe	25,6	24,7	26,4	38,5	9,2	26,3	24,7	
- zagraniczne	3,5	3,1	3,9	5,0	1,6	3,9	3,1	

Zródło: Uczestnictwo w turystyce ludności Polski w 1986 r. Seria: Materiały Statystyczne, nr 46, GUS, Warszawa 1987, tabele 1 - 5.

Najbardziej masową formą turystyki są wyjazdy jednodniowe (od 1969 r. beznoclegowe), których liczba wzrosła z 12,2 mln w 1960 r. do 79 mln w 1977 r. i 59,6 mln w 1979 r. Częstość wyjazdów w przeliczeniu na 1000 ludności miejskiej wynosiła odpowiednio: 858, 3995 i 2924. W latach 1961-1965 częstość wyjazdów uległa podwojeniu z 810 do 1600 na 1000 ludności miejskiej, zaś w 1968 r. uległa zmniejszeniu, a w całym okresie 1966-1970 tylko nieznacznie wzrosła. Lata 1971-1975 przynoszą wzrost wyjazdów o 66%, do 3614 na 1000, natomiast następne 4 lata charakteryzuje spadek natężenia o blisko 1/4.

Jakkolwiek dynamika wzrostu wyjazdów jednodniowych była wysoka, to nawet osiągnięte w 1977 r. maksimum odpowiada tylko 4 wyjazdom rocznie na 1 mieszkańca miast, co nie świadczy o wysokim uczestnictwie w tej formie wypoczynku, mającego służyć regeneracji sił po tygodniu pracy. Jak wynika z ostatnich badań GUS, w turystyce tej dość często uczestniczą mieszkańcy wsi, a więc



jeśli odniesiemy liczbę korzystających do ludności ogółem, to otrzymamy tylko 2 wyjazdy rocznie na 1 mieszkańca w 1977 r. i 1,7 wyjazdu rocznie w 1979 r.

Podobną wymowę mają uogólnienia wyników badania GUS z 1985 r. (Łagodziński 1987), z których wynika, że z wyjazdów beznoclegowych korzystało (raz i więcej razy) w Polsce w ciągu roku 11,3 mln osób, w tym 5,6 mln mężczyzn i 5,7 mln kobiet w wieku 15 lat i więcej. Z badań tych wynika również, że w wyjazdach tych częściej uczestniczyli ludzie młodzi w wieku do 24 lat, a w coraz starszych grupach wieku odsetek wyjeżdżających był coraz mniejszy.

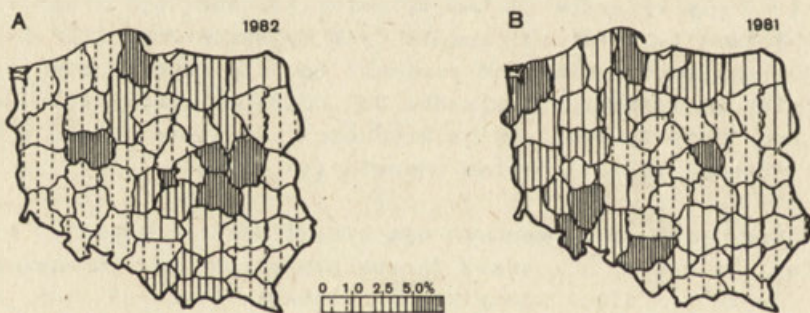
Ponieważ w sprawozdawczości statystycznej do 1979 r. - która stanowi podstawę oceny retrospektywnej - za wypoczynek po pracy przyjęto wyjazdy beznoclegowe, nie sposób określić wielkości masowych wyjazdów, jakimi są wyjazdy weekendowe (2-3 dniowe), gdyż były one wówczas zaliczane do turystyki wycieczkowej. Rozmiary wyjazdów weekendowych, podobnie jak i innych wyjazdów wycieczkowych, zostały oszacowane tylko dla 1985 r. na podstawie ostatniego badania GUS przez W.Łagodzińskiego (1987). "W wyjazdach weekendowych (2-3 dniowych wyjazdów sobotnio-niedzielnich) uczestniczyło 8,3 mln osób (na wsi 2,5 mln, a w miastach 5,8 mln osób). Wśród korzystających z weekendów było 3,9 mln mężczyzn oraz 4,4 mln kobiet. Uczestnicy wyjazdów weekendowych w ciągu roku zrealizowali 18,3 mln wyjazdów (latem 6,7 mln; jesienią 4,3 mln; wiosną 4,1 mln i zimą 3,2 mln). Większość tych wyjazdów, bo aż 13,7 mln (74,9%) zrealizowali mieszkańcy miast" (s.34). Zbadane osoby jako powód nie korzystania z wyjazdów 2-3 dniowych wymieniali: obowiązki rodzinne (21,5%), ogólne trudności finansowe (15,8%), brak zainteresowania (15,7%) i stan zdrowia (14,4%).

Wyjazdy weekendowe koncentrują się głównie w pobliżu wielkich miast, ale wraz z rosnącą liczbą prywatnych samochodów osobowych i rozwojem sieci komunikacji autobusowej zasięg ich rozszerza się. Rozmieszczenie stref koncentracji wypoczynku weekendowego według planu zagospodarowania turystycznego Polski z 1971 r. prezentowane jest w pracy T.Lijewskiego i współautorów (1985, s.185). Ale wydaje się, że z braku innych materiałów aktualne rozmieszczenie wyjazdów weekendowych można przedstawić w sposób pośredni poprzez rozmieszczenie domów letniskowych według

województw. Jakkolwiek nie są one dobrem powszechnie dostępnym, to poprzez swoją lokalizację na atrakcyjnych terenach w zasięgu wielkich skupisk miejskich, wyznaczają kierunki wyjazdów weekendowych osób nie posiadających mieszkań letniskowych, ale korzystających z nich u przyjaciół czy krewnych.

Jak wynika z pracy M.Gorczyca (1983b), w 1982 r. było 37,2 tys. domków letniskowych. Zbudowane zostały one w latach: przed 1918 rokiem - 4,8%, 1918-1944 - 10,6%, 1944-1970 - 25,7%, 1971-1975 - 16,3%, 1976-1980 - 32,3%, 1981-1982 - 10,3%. Prawie połowa z nich powstała w latach siedemdziesiątych, ale roczne przyrosty liczby oddawanych do użytku domów letniskowych były z okresu na okres coraz wyższe. Z jednej strony, świadczy to o wzroście zainteresowania tą formą wypoczynku ludzi dobrze sytuowanych materialnie, z drugiej, było objawem rosnącej tezauryzacji pieniądza. Terenem, gdzie oddano do użytku w latach 1976-1982 najwięcej domów letniskowych były województwa: siedleckie (9,7% ogółu oddanych do użytku), ostrołęckie (8,9%), olsztyńskie (7,4%), stołeczne warszawskie (7,1%), gdańskie (6,8%), poznańskie (6,6%) i łódzkie (4,9%).

W efekcie rozkład przestrzenny domów letniskowych w 1982 r., z których 86% znajduje się na wsi, przedstawia się jak na rycinie 81A i wskazuje na kierunki wyjazdów weekendowych z obszarów aglomeracji miejskich. Ekspansja budowlana mieszkańców regionu



Źródło: Gorczyca M., 1983

Ryc.81. Rozkład przestrzenny (A) domków letniskowych w 1982 r. oraz (B) działek pracowniczych w 1981 r. (w % ogółu)  
Geographical distribution of: (A) summer houses in 1982 and (B) allotments in 1981 (percent of total)



205

warszawskiego miała największy zasięg i sięgnęła poprzez woj. ostrołęckie do woj. olsztyńskiego. W samym woj. warszawskim znajduje się 12,9% ogółu domów letniskowych. Kolejność pozostałych województw przedstawia się następująco: siedleckie (7,6%), gdańskie (7,2%), łódzkie (7,1%), poznańskie i radomskie (po 5,5%), ostrołęckie (4,7%), bielskie (4,5%) i olsztyńskie (4,3%). Na terenie woj. legnickiego odnotowano istnienie 4 domów letniskowych, w tym dwa sprzed 1944 r. i dwa zbudowane w latach 1945-1970.

Istnieje jeszcze bezmigracyjna forma wypoczynku weekendowego ludności miejskiej, polegająca na wykorzystaniu pracowniczych ogródków działkowych do wypoczynku, który na ogół nie wymaga wyjazdu poza miejsce zamieszkania (wchodzi w zakres ruchliwości wewnątrzmięjskiej). Powoduje to duże zapotrzebowanie na nowe działki, szczególnie wśród robotników na obszarach zurbanizowanych i uprzemysłowionych o znacznej degradacji środowiska naturalnego (ryc.81B). Liczba działek w latach 1960-1981 wzrosła z 283 tys. do 666 tys., wśród nich 65% jest wyposażone w skromne altany, o przeciętnej powierzchni 14 m<sup>2</sup>, zwykle umożliwiające przenocowanie (Gorczyca 1983a). Dla ludzi o niskich dochodach jest to jedyna forma wypoczynku z uwagi na niski koszt.

Omawiając migracje turystyczne nie sposób pominąć turystycznych wyjazdów zagranicznych, których stopień rozwoju i nasycenia określa zaawansowanie procesu modernizacji ruchliwości przestrzennej. Niestety nie dysponujemy materiałami umożliwiającymi ocenę struktury społeczno-zawodowej i demograficznej ludności uczestniczącej w turystyce zagranicznej i jej przemian. Pozostając przy samych rozmiarach wyjazdów przeliczonych na liczbę ludności (ryc.79), nasuwają się dwa wnioski. Pierwszy, to szybki wzrost liczby turystycznych wyjazdów zagranicznych. Drugi, to wysokie uzależnienie rozwoju turystyki zagranicznej od sytuacji społeczno-politycznej w kraju, co znajduje wyraz w przyspieszeniach tempa wzrostu i jego załamaniach.

W 1955 r. liczba zagranicznych wyjazdów turystycznych wynosiła 44,2 tys. (1,6 wyjazdu na 1000 mieszkańców). W następnym roku w wyjazdach uczestniczyło już 256,7 tys. osób, w tym 88,2 tys. na podstawie dowodu osobistego w ramach konwencji turystycznej z Czechosłowacją. W dwu następnych latach (1957-1958) liczba wyjaz-



dów maleje. Ograniczenia wyjazdów są następstwem walki politycznej z liberałami, określanymi jako "elementy rewizjonistyczne". Od 1959 r. liczba wyjazdów turystycznych na podstawie paszportów rośnie (w 1963 r. zmniejszyła się liczba wyjazdów w ramach konwencji z CSRS), w 1967 r. nieznacznie maleje, a w 1968 r. następuje ponad 20% spadek (kolejne przesilenie wewnętrzne, wywołane tzw. "walką z kosmopolityzmem"). Gwałtowny rozwój zagranicznych wyjazdów turystycznych ma miejsce w 1972 r., jako efekt umowy z NRD, umożliwiającej wyjazdy do tego kraju na podstawie dowodów osobistych; udogodnienie to rozszerzono w latach następnych na wyjazdy do innych europejskich krajów demokracji ludowej. Od 1974 r. szybko wzrasta natężenie wyjazdów na podstawie paszportów, a po załamaniu w 1979 r., osiąga maksimum w 1980 r. (103 wyjazdy na 1000 mieszkańców), aby gwałtownie załamać się po wprowadzeniu stanu wojennego w grudniu 1981 r. (28 wyjazdów na 1000 ludności w 1982 r.), a więc wrócić do poziomu z 1971 r.. W ciągu następnych dwu lat natężenie ponownie wzrasta do 3,5 mln wyjazdów w 1985 r.. Przedstawiony na rycinie 79 wykres natężenia turystycznych wyjazdów zagranicznych (bez wyjazdów na pobyt stały) można odczytywać, z jednej strony, jako zapis uaktywniającej się ruchliwości ludności i jej możliwości modernizacji, z drugiej, jako wyraz pozaekonomicznych ograniczeń, tkwiących poza zasięgiem możliwości zmian przez skłonną i przygotowaną do ruchu ludność.

#### MIGRACJE DO SANKTUARIÓW RELIGIJNYCH

Migracje do miejsc kultu religijnego, pielgrzymki, są zjawiskiem wspólnym dla wszystkich religii świata i stanowią jedną z ważniejszych form zachowania religijnego (Sopher 1967), a w przeszłości trasy pielgrzymek były często główną drogą dyfuzji innowacji społecznych i technicznych. Większość prac geograficznych dotyczących pielgrzymek - jak pisze M.L.Nolan (1983) cytując ważniejsze z nich - skupiała się na religiach hinduistycznych, islamie, buddyźmie oraz innych religiach niechrześcijańskich, a w mniejszym stopniu na pielgrzymkach chrześcijańskich w Europie. Dlatego też M.L.Nolan zajęła się pielgrzymkami w Irlandii prezentując między innymi ciekawy wykres rozwoju pielgrzymstwa w za-

chodniej Europie od XI w. po czasy współczesne. Ponieważ interesują nas różne formy migracji, których rozwój i przemiany można udokumentować, przedstawiono w zarysie rozwój pielgrzymek w Polsce.

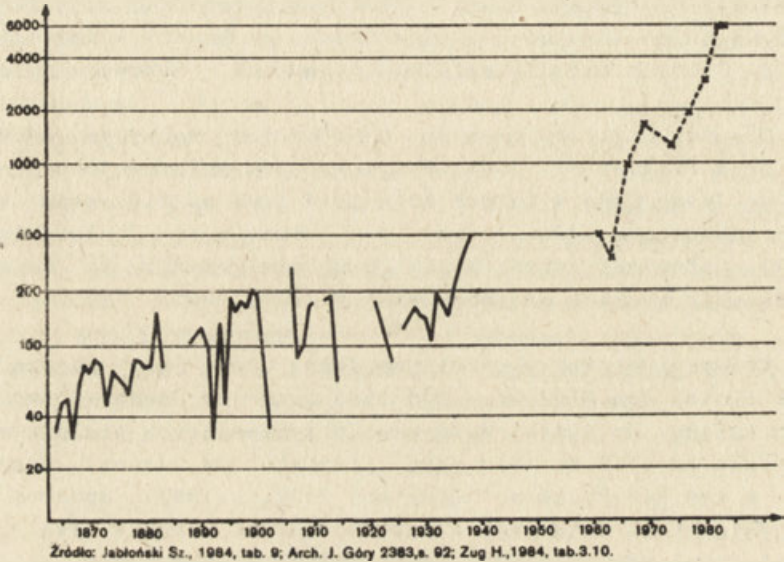
"Do najsłynniejszych dziewiętnastowiecznych sanktuariów położonych na historycznych ziemiach państwa polsko-litewskiego - jak pisze ks. Daniel Olszewski (1988) - należały: w Królestwie Polskim - Jasna Góra, na Śląsku - Piekary, w Galicji - Kalwaria Zebrzydowska i Kochawina (koło Lwowa), na Wołyniu - Kazimierka, na Warmii - Święta Lipka i Gietrzwałd (miejsce objawień maryjnych), w Wileńszczyźnie - Ostra Brama, na Zmudzi - Kalwaria Zmudzka (w Goldach koło Telsz), na Inflantach - łotewska Agłona".

Obecnie w Polsce głównym sanktuarium maryjnym jest Jasna Góra oraz Piekary Sl. Podstawowym źródłem informacji o pielgrzymkach na Jasną Górę w latach 1864-1914 jest opublikowana obszerna praca doktorska Ojca Szczepana Zachariasza Jabłońskiego ZP (1984), natomiast współczesne nam pielgrzymki do Częstochowy przedstawił w pracy magisterskiej H.Zug (1984).

Tradycja pielgrzymowania na Jasną Górę jest bardzo długa, pisał o niej Jan Długosz. "Od 1517 roku na Jasnej Górze prowadzono księgę, do której wpisywano przybywających pielgrzymów. ... W okresie od 1517 do 1613 roku przyjęto na Jasnej Górze 4426 osób, w tym 814 Polaków " (Pasierb 1982, s.1383). Spośród migracji pielgrzymki mają więc u nas najstarsze źródła statystyczne. Uczestnictwo we wczesnych pielgrzymkach wiązało się ze ślubami składanymi często w sytuacji zagrożenia, a dopiero później stało się aktem zawierzenia, zaofiarowania się Matce Boskiej. Początkowo w pielgrzymkach przeważali pątnicy z miast, co wynikało z większej mobilności ludności miejskiej, jej udziału w handlu i lepszego dostępu do informacji.

Jak wynika z pracy Sz.Z.Jabłońskiego liczba udokumentowanych w rejestrach archiwalnych pielgrzymów (tylko przybywających grupowo) na Jasną Górę, wzrosła z 32 tys. w 1864 r. do 260 tys. w 1906 r. i 180 tys. w dwu ostatnich latach przed wybuchem pierwszej wojny światowej. Okresowe załamania uwarunkowane były czynnikami społeczno-politycznymi, religijnymi i restrykcjami zaborców (wieloletni zakaz udziału księży w pielgrzymkach po 1863 r.

czy zakaz pielgrzymowania w 1892 r.) z uwagi na patriotyczny charakter pielgrzymek po upadku powstania styczniowego (ryc.82). W latach 1864-1914 zarejestrowana liczba pielgrzymów grupowych wyniosła 4,3 mln osób<sup>21</sup>, przy czym przewaga pielgrzymów z miast była niewielka (stanowili 54% ogółu, a z dużych miast pochodziło 28% pątników), ale udział ludności z miast wśród pielgrzymów z terenów włączonych w obręb państw zaborczych był już większy (60%).



Ryc.82. Liczba pielgrzymów na Jasnej Górze  
w latach 1864-1983 (w tys.)  
Number of pilgrims to monastery of Jasna Góra,  
1864-1983 (in thousands)

W latach międzywojennych (Zug 1984) liczba pielgrzymów grupowych wykazywała nierównomierny wzrost, wynikający z kryzysu

-----  
<sup>21</sup> Przyjmując za podstawę różne źródła statystyczne - obok rejestrów klasztornych dane z akt policyjnych i prasowych - liczba pielgrzymów w latach 1864-1914 wyniosła 8,4 mln osób (Jabłoński 1984, tab.3).



gospodarczego: 169 tys. w 1921 r. (6 pielgrzymów na 1000 mieszkańców), 81 tys. w 1924 r., 400 tys. w 1938 r. (około 11 pielgrzymów na 1000 mieszkańców).

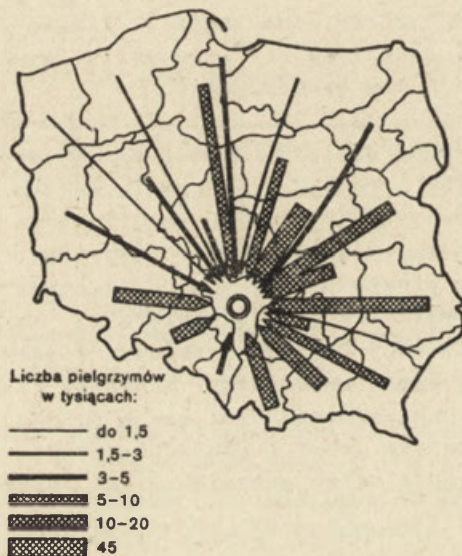
W pierwszych latach po drugiej wojnie światowej ilość pielgrzymów dochodzi do miliona. Po 1948 r. liczba ta zaczyna jednak maleć w wyniku realizacji polityki zmierzającej, przy pomocy środków administracyjnych, do ograniczenia lub nawet całkowitego zlikwidowania ruchu pielgrzymkowego (Jabłoński 1982, s.1404). W tym okresie, do 1956 r., w klasztorze nie notowano liczby pielgrzymów. Niemniej władze bezpieczeństwa oszacowały, że w dniu 26 sierpnia 1956 r. przybyło na Jasną Górę około 1 mln osób (Ptaśiński 1987, s.112). W następnych latach liczba pielgrzymów powoli rośnie, w roku milenijnym dochodzi do 1,5 mln (32 pielgrzymów na 1000 mieszkańców), a w latach siedemdziesiątych osiąga około 2 mln (1,3 mln w 1974 r., czyli 39 pielgrzymów na 1000 mieszkańców i 2 mln w 1977 r., czyli 58 pielgrzymów na 1000 mieszkańców). Po wyborze Jana Pawła II liczba pielgrzymów sięga 3 mln w 1980 r., a w 1982 r. (600-lecie Jasnej Góry) i 1983 r. szacowana jest na 6 mln osób rocznie.

Szczególną formą pielgrzymowania są grupowe pielgrzymki piesze, których liczba - według niezweryfikowanych w pełni danych - wzrasta z 30 w 1966 r. (20 tys. uczestników) do 100 w 1980 r. i 120 z 250 tys. pielgrzymów w 1984 r. (Zug 1984, tab.4.1). Większość pielgrzymek pieszych przybywa do Częstochowy na uroczystości 15 sierpnia (Wniebowzięcie Najświętszej Maryi Panny) i 26 sierpnia (Matki Boskiej Częstochowskiej). Najstarsze tradycje (od 1711 r.) ma pielgrzymka warszawska, która po II wojnie światowej stała się pielgrzymką ogólną - dołączają do niej kilkunasto- czy kilkudziesięcioosobowe grupy z różnych części kraju. Pozostałe pielgrzymki przyjmują nazwy głównych miast obszaru zamieszkania uczestników.

Korzystając z udostępnionych materiałów<sup>22</sup>, zawierających

<sup>22</sup> Zestawienie tabelaryczne "Pielgrzymki przychodzące na Jasną Górę na Wniebowzięcie Najświętszej Maryi Panny 1985-08-15" zawierające liczby uczestników uprzejmie udostępnił ks. dr Jerzy Pawlik z Komisji Maryjnej, któremu składam serdeczne podziękowanie.

dane o pielgrzymkach pieszych przybyłych do Częstochowy na dzień 15 sierpnia 1985 r., możemy schematycznie odtworzyć główne kierunki napływu pielgrzymów (ryc.83). Ogólna liczba uczestników wyniosła 196,8 tys. w 28 głównych grupach. Dominowała ogólna (38,8 tys.) i diecezjalna (6 tys.) pielgrzymka warszawska. Kolejne miejsca zajmowały grupy (w nawiasach podano szacunkowe liczby uczestników na 1000 mieszkańców diecezji): - opolska 17,5 tys.(10), - wrocławska 16,0 tys. (4), - tarnowska 15,0 tys. (12), - radomska 14,9 tys. (12), - podlaska 11,0 tys. (12), - lubelska 10,5 tys. (5) i - krakowska 10,0 tys. (4). Nie niższa była liczba uczestników w grupie pomorsko-gdańskiej (11,8 tys.). Mniej liczne były grupy: rzeszowsko-przemyska (7,7 tys.), płocka (7,2 tys.), gnieźnieńska (4,2 tys.), gorzowska i włocławska (po 3,2 tys.), łomżyńska (3,1 tys.), koszalińsko-kołobrzeska (2,5 tys.) warmińska (2,4 tys.) oraz szczecińska (1,2 tys.).



Ryc.83. Główne kierunki pielgrzymek pieszych na Jasną Górę (15 sierpnia 1985 r.)

Main directions of pedestrian pilgrims to monastery of Jasna Góra, 15 August 1985 (in thousands)

W rozkładzie przestrzennym dominuje wysoki udział uczestników z diecezji warszawskiej oraz z obszarów Polski południowej i wschodniej. Rozkład ten nie ma więc bezpośredniego związku ze stopniem urbanizacji. Najmniej liczne grupy uczestników napływały z północno-zachodniej i północno-wschodniej części kraju, w czym można dostrzec wpływ odległości, jakie muszą pokonać pieszo pielgrzymi z tych obszarów. W 1985 r. najdłuższą trasę (600 km) miała do pokonania 800-osobowa pielgrzymka Kaszubów i 1200-osobowa pielgrzymka szczecińska (503 km). Średnia ważona odległość, jaką pokonał statystyczny pielgrzym w 1985 r. wynosiła 260 km.

Na zjawisko migracji do miejsc kultu religijnego można patrzeć z różnych punktów widzenia. Nas interesują one w kategoriach procesu modernizacji ruchliwości, który polega nie tylko na powstawaniu i rozwoju nowych typów przemieszczeń, wynikających z coraz bardziej zaawansowanych form ludzkiej działalności, ale i z różnych potrzeb duchowych człowieka. I z tego punktu widzenia pielgrzymki wchodzą w zakres ruchliwości przestrzennej ludności, a ich rozwój jest kształtowany nie tylko przez sferę duchową, ale i przez sytuację społeczno-polityczną i gospodarczą kraju.





## PODSUMOWANIE

Analiza migracji stałych w ostatnim trzydziestoleciu wykazała stale zmniejszającą się ruchliwość ludności, przy czym ludność miejska początkowo bardzo mobilna (1952-1955), w miarę upływu czasu stawała się coraz mniej ruchliwa w porównaniu z ludnością wiejską. Z jednej strony wynikało to z wysokiego potencjału migracyjnego ludności wiejskiej, którego wykorzystanie umożliwiał ekstensywny rozwój gospodarki, likwidując zarazem nadwyżki ludności na wsi. Z drugiej strony z faktu, że na migracje ludności miejskiej, kierującej się głównie do innych miast, zasadniczy wpływ ma poziom budownictwa mieszkaniowego. Długoletnie zmniejszanie się rozmiarów migracji uległo zahamowaniu w połowie lat siedemdziesiątych, w wyniku wzrostu rozmiarów migracji ze wsi do miast i z miast do miast. W 1978 r. rozpoczyna się spadek rozmiarów migracji spowodowany różnymi czynnikami społeczno-ekonomicznymi i demograficznymi (Stpiczyński 1985; Dziewoński 1987; Jerczyński 1987).

Jak wynika ze statystycznej analizy trendów migracji wewnętrznych w latach 1980-1984, przedstawionej przez T.Stpiczyńskiego (1985), regres wystąpił przede wszystkim w najbardziej mobilnej grupie młodzieży w wieku od 18 do 24 lat. Pozostaje on w związku z czynnikami społeczno-ekonomicznymi (bariery dla podejmujących nową lub pierwszą w życiu pracę, spadkowe tendencje oddawanych do użytku mieszkań) i demograficznymi, bowiem "od 1981 r. coraz wyraźniej na wielkość migracji tej młodzieży wpływają roczniki urodzonych w okresie zmniejszonego poziomu urodzeń z lat sześćdziesiątych i pierwszej połowy lat siedemdziesiątych" oraz spadek potencjalnej liczby migrantów na wsi. "Zmniejszanie się migracji w latach osiemdziesiątych - jak pisze T.Stpiczyński (1985, s.4) - jest zjawiskiem powszechnym, występującym w różnych formach, w przekrojach przestrzennych i strukturalnych, kształtowanym w

pierwszym rzędzie przez zakłócenia w normalnym rozwoju gospodarki narodowej, a bezpośrednio przez związane z tym wahania na rynku pracy. Współzależność pomiędzy tendencjami w migracji i rozwojem społeczno-gospodarczym jest oczywista. Wiadomo również, że związki są złożone, a w wielu sferach oddziaływania często skomplikowane".

Podstawowym trendem przestrzennym występującym w migracjach wewnętrznych ludności na pobyt stały jest stopniowe zacieranie różnicowań przestrzennych w natężeniu napływu i odpływu według podstawowych kierunków migracji i województw oraz spadek zasięgu migracji wynoszący 30 % w ostatnim trzydziestoleciu, w świetle średnich ważonych odległości migracji. W miarę rozwoju gospodarczego kraju, w migracjach wzrastała rola przemieszczeń wewnątrzwojewódzkich przy stałym spadku udziału ruchów międzywojewódzkich. Odmienną tendencję w procesie modernizacji ruchliwości zaobserwowano w migracjach stałych ludności w USA, gdzie przeciętna odległość migracji międzystanowych wynosząca 975 km w latach 1935-1940 wzrosła do 1109 km w 1949-1950 r. i 1216 km w latach 1955-1960 (Tarver, McLead 1970).

Najmniejszy zasięg migracji ze wsi na wieś wynika z dominacji przemieszczeń między sąsiednimi gminami, natomiast niewiele wyższa odległość migracji ze wsi do miast jest pochodną drogi migracyjnej ze wsi do miast, której początkiem jest etap dojazdów do pracy, a następnie staranie się o mieszkanie przy poparciu zakładu pracy. Najmniejszy spadek odległości nastąpił w migracjach z miast do miast, charakteryzujących się najdłuższymi zasięgami przemieszczeń; wynika to z "sztywnego" układu sieci miast oraz ze względnie mniejszej zależności tych migracji od sytuacji mieszkaniowej, bowiem znaczna część tych przemieszczeń odbywa się na zasadzie zamiany mieszkań lub zapewnienia go przez zakład pracy.

Dojazdy do pracy w jeszcze większym stopniu niż migracje są zdeterminowane rozwojem gospodarki kraju i towarzyszącymi zmianami na rynku pracy. Najsilniejszy rozwój dojazdów do pracy przypada na lata 1968-1973 (wzrost liczby dojazdów o 38%) i 1973-1978 (o 20%). Spadek liczby zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej o 1,5 mln osób w latach 1978-1983 spowodował zmniejszenie się liczby dojeżdżających o 11%.



Podstawowym trendem w dojazdach do pracy, podobnie jak w migracjach stałych, jest stopniowy wzrost stopnia domknięcia regionalnego, wskazujący na zmniejszanie się zasięgów dojazdów do pracy. Analiza średnich ważonych odległości dojazdów do miast wojewódzkich, skupiających 36% ogółu dojazdów do miast, wykazała, że w latach 1973-1978 nastąpił wzrost odległości dojazdów do 36 miast, natomiast w latach 1978-1983 tylko do 19 miast, i to dość słaby. W sumie przeważała więc tendencja spadku odległości dojazdów.

Generalizując wyniki analizy migracji i dojazdów uczniów do szkół, których rozmiary kształtowane są zmienną liczebnością roczników w wieku szkolnym i stopniem koncentracji szkół ponadpodstawowych, należy zwrócić uwagę na wysoką intensywność dojazdów uczniów do szkół ponadpodstawowych, przewyższającą natężenie dojazdów do pracy oraz na wzrost zasięgu zarówno dojazdów uczniów do szkół podstawowych jak i ponadpodstawowych, co świadczy o wydłużaniu się drogi ucznia do szkoły.

Na podstawie rozmiarów migracji turystyczno-wypoczynkowych należy stwierdzić silny rozwój tej formy ruchliwości przestrzennej do końca lat siedemdziesiątych, szczególnie w postaci wyjazdów krótkookresowych. Późniejszy gwałtowny spadek liczby wyjeżdżających na wypoczynek świadczy o wpływie, jaki wywiera na tę formę ruchliwości sytuacja społeczno-gospodarcza kraju i wiążąca się z nią sytuacja materialna ludności.

Jak wynika z pracy M.Kuciarskiej-Ciesielskiej (1982b), zarówno w 1973 r., jak i w 1981 r. tylko 42% ogółu badanych wyjeżdżało na urlop poza miejsce zamieszkania, przy czym najczęściej był to nieodpłatny wyjazd prywatny do rodziny lub znajomych (34% wyjazdów w 1973 r., 41% w 1981 r. i 48% w 1984 r.<sup>23</sup>), a w mniejszym stopniu wyjazd na wczasy zakładowe (w 22% w 1973 r. i w 24% w 1981 r.) czy FWP (12% w 1973 r. i 7% w 1981 r.). Najczęściej wyjeżdżała na urlop kadra kierownicza i specjaliści, w znacznie mniejszym robotnicy przemysłowi i budowlani, a najrzadziej robotnicy rolni i leśni. Podobne wnioski wynikają z badań uczestnictwa

23 Wypoczynek ludności w 1984 r. Seria "Materiały Statystyczne", nr 38, GUS, Warszawa 1986.

w turystyce w 1985 r. (Łagodziński 1987). Ankietowani jako główny powód nieuczestniczenia w turystyce podawali trudności finansowe, zwłaszcza przy wyjazdach dłuższych.

O poziomie ruchliwości można również wnioskować pośrednio na podstawie badań uczestnictwa w kulturze<sup>24</sup> ludności wiejskiej. Od 94 do 98% badanych nie uczęszcza na imprezy o wyższej randze artystycznej (teatr, opera, operetka, muzea, wystawy), natomiast 25% uczęszcza na imprezy cyrkowe i estradowe (głównie raz w roku), a 22% na zawody i imprezy sportowe. W świetle tych liczb stopień ruchliwości ludności wiejskiej jest bardzo niski, a potrzeby kulturalne zaspokaja oglądanie telewizji (97,4% ankietowanych). Ludność wiejska negatywnie oceniała możliwości korzystania z urządzeń i instytucji kulturalnych w miejscu zamieszkania (60% badanych, w tym wysoce negatywnie 33%), przy czym oceny młodzieży w 70% mają charakter negatywny. Wskazuje to na potencjalną mobilność ludność wiejskiej, której realizacja będzie możliwa w miarę poprawy dostępności do instytucji i urządzeń kulturalnych, skupionych w dużych ośrodkach miejskich, w wyniku poprawy sytuacji materialnej i rozwoju środków transportu, głównie indywidualnej motoryzacji. Obiektywnym ograniczeniem ruchliwości ludności utrzymującej się z rolnictwa indywidualnego jest organizacja prac w gospodarstwie, zwłaszcza w sezonie letnim, uniemożliwiająca dłuższe wyjazdy turystyczno-wypoczynkowe. Wzrostowi ruchliwości może jednak sprzyjać rozwój dużych gospodarstw rodzinnych, typu farmerskiego.

Zarysowany rozwój migracji do sanktuariów religijnych wskazuje, że są to zachowania przestrzenne nie związane bezpośrednio z działalnością produkcyjną, wypoczynkiem i zdobywaniem wykształcenia, lecz ze sferą życia duchowego, światopoglądu czy też są efektem nastroju poważnej części społeczeństwa.

Przedstawione w pracy podstawowe formy ruchliwości przestrzennej ludności nie uwzględniają takich ruchów jak dojazdy w

---

<sup>24</sup> Uczestnictwo w kulturze w 1985 r. Seria "Materiały Statystyczne", nr 45, GUS, Warszawa 1987. Badaniem objęto ogółem 11 631 osób, w tym na wsi 4 940 osób.

celach bytowo-socjalnych<sup>25</sup>, wędrowki petentów do urzędów gminnych<sup>26</sup> czy całej sfery ruchliwości wewnętrznej, którą można obecnie oceniać jedynie po ilości przewożonych pasażerów w miastach posiadających komunikację miejską; na przykład wskaźnik przewozu pasażerów w ciągu doby na 1 mieszkańca tych miast wzrósł z 0,94 w 1955 r. (2502 mln pasażerów) do 1,37 w 1985 r. (8966 mln pasażerów). Podobnie w sposób przybliżony można przedstawić rozwój ogólnej ruchliwości przestrzennej typu "cyrkulacji" na podstawie przewozów pasażerów transportem publicznym (liczbą podróży na 1 mieszkańca) czy rozwoju indywidualnej motoryzacji (ryc.84).

Natomiast o skali stałych migracji wewnętrznych w miastach (międzyosiedlowe zmiany stałego miejsca zamieszkania) można jedynie wnioskować z pracy R.Koziela (1987, s.111), który oszacował, że w 1979 r. we Wrocławiu zmieniło miejsce stałego zamieszkania około 6,4% ludności miasta.

Pomijając sprawę braku materiałów statystycznych o tych ruchach w ujęciu statycznym, i bardziej interesującym ujęciu dynamicznym, wchodzi one również w zakres badań innych nauk, na przykład inżynierii transportu<sup>27</sup>, i kompleksowa ocena ruchliwości przestrzennej ludności zależy również od postępu badań w tych dziedzinach nauki.

Podobnie nie podjęto w Polsce badania umożliwiającego ogólną ocenę stopnia ruchliwości przy pomocy statystycznej liczby zmian miejsca zamieszkania w kolejnych etapach cyklu życiowego człowie-

25 J.Namysłowski (1978a) określił ich udział wraz z dojazdami związanymi ze spędzaniem wolnego czasu na około 4%, dojazdy do pracy na 73% i dojazdy do miejsc nauki i szkolenia na około 23%. Interesujące badanie zasięgu dojazdów samochodowych do usług handlowych w Warszawie przedstawił T.Lijewski (1986).

26 E.Roszkowski i S.Kocot (1986) określili na podstawie badań ankietowych w 151 urzędach miast i gmin, że przeciętnie w miesiącu do urzędu gminnego zgłasza się 1,8 tys. osób, do urzędu miasta i gminy 4 tys., a do urzędu miejskiego około 16 tys. osób.

27 Próbę określenia ruchliwości ludności w regionie krakowskim za pomocą modelu ekonometrycznego przedstawił W.Szczepankiewicz (1985).



ka, choć przed kilkunastu laty podjęcie takiej analizy było rozważane w GUS. Cytowane niżej zestawienie sprzed wielu lat (Long, 1970, tab.3) wskazuje na istnienie znacznych różnicowań ruchliwości ludności w zależności od wielkości obszaru państwa, ale przede wszystkim od jego poziomu rozwoju gospodarczego.

Oczekiwana liczba zmian miejsca zamieszkania (około 1960 r.) na osobę w danej grupie wieku i w następnych latach życia:

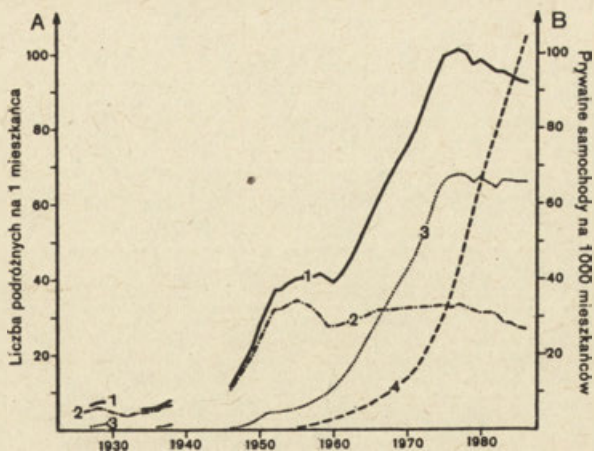
USA.		Anglia i Walia		Japonia	
Wiek		Wiek		Wiek	
1- 4	13,64	1- 4	8,35	1-14	4,90
5-19	12,53	5-14	7,57	15-19	4,31
20-24	9,81	15-24	6,64	20-24	3,60
25-29	7,68	25-44	4,73	25-29	2,72
30-34	6,00	45-64	1,98	30-39	1,96
35-44	4,86	65 i >	0,99	40-49	1,17
45-64	3,29			50-59	0,75
65-74	1,40			60-69	0,46
75 i >	0,87			70-79	0,28
				80 i >	0,14.

W tej skali ocen obecną ruchliwość ludności Polski można by subiektywnie porównywać jedynie z ruchliwością ludności Japonii sprzed 30 lat.

Wszystkie przedstawione formy ruchliwości przestrzennej ludności świadczą, że w ostatnim trzydziestoleciu dokonuje się proces jej modernizacji.

Pomimo zmniejszania się rozmiarów migracji na pobyt stały i ich zasięgów przestrzennych, z okresowym wzrostem przemieszczeń z miast do miast, następował równocześnie rozwój dojazdów do pracy. Przede wszystkim nastąpił jednak gwałtowny wzrost wyjazdów turystyczno-wypoczynkowych (do końca lat siedemdziesiątych), który należy uznać w naszych warunkach za jeden z głównych czynników wskazujących na proces modernizacji ruchliwości w Polsce.

Spśród innych przemieszczeń typu "cyrkulacji" wykazujących wzrost i tym samym świadczących o modernizacji, jest rozwój liczby uczestników pielgrzymek. Przekonanie o wzroście innych typów cyrkulacji można oprzeć na obserwacji życia codziennego, w



Ryc.84. Przewozy pasażerów transportem publicznym oraz prywatne samochody osobowe, 1926-1985

Liczba podróżujących transportem publicznym (na 1 mieszkańca): 1 - ogółem, 2 - kolejowym, 3 - samochodowym; 4 - liczba prywatnych samochodów na 1000 mieszkańców.

Zródło: obliczenia własne na podstawie Małych Roczników Statystycznych 1934-1939 oraz Roczników Statystycznych Transportu.

Passengers by public transport and ownerships of private cars, 1926-1985

Number of passengers by public transport (per 1 inhabitant): 1 - total, 2 - railroad, 3 - bus; number of private cars per 1,000 population.

którym dostrzega się istnienie wymuszonej cyrkulacji w wyniku telekomunikacyjnego zacofania i zbiurokratyzowanej administracji powodującej wędrówki petentów.

Rozwój ruchliwości przestrzennej ludności pozostaje pod silnym wpływem tempa i kierunku rozwoju gospodarczego, sytuacji społeczno-politycznej i poziomu stopy życiowej ludności, a dalszy przebieg procesu ruchliwości zależy od charakteru przemian społeczno-gospodarczych.





## ZAKOŃCZENIE

Głównym celem, jaki przyświecał pracy było:

- przedstawienie, na tle rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, różnych przemieszczeń przestrzennych ludności w możliwie najdłuższym horyzoncie czasowym,
- określenie przemian natężenia i zasięgu tych ruchów,
- przedstawienie próby hierarchicznej regionalizacji migracji stałych na podstawie przepływów międzywojewódzkich przy wykorzystaniu niestosowanej dotychczas w Polsce metody P.Slatera oraz
- ustalenie osiągniętego etapu procesu modernizacji ruchliwości przestrzennej ludności w Polsce.

Ponieważ wymienione etapy pracy zostały podsumowane w poświęconych im rozdziałach, pozostaje tylko omówienie przebiegu procesu modernizacji ruchliwości przestrzennej ludności w Polsce i określenie jego etapu.

Ruchliwość przestrzenna będąc wyrazem działalności człowieka w sferze ekonomicznej, społecznej i kulturalnej jest kształtowana przez tempo rozwoju gospodarczego kraju i towarzyszące mu procesy inwestycyjne, politykę społeczno-gospodarczą (politykę zatrudnienia, mieszkaniową, agrarną), aspiracje społeczne i poziom życia, poziom rozwoju sieci komunikacji, środków transportu i łączności. O ile w początkowym etapie uprzemysłowienia ruchliwość przestrzenna jest wynikiem działania głównie czynników ekonomicznych i przejawia się w migracjach stałych i dojazdach do pracy, to w miarę rozwoju gospodarczego nabierają coraz większego znaczenia aspiracje społeczno-kulturalne, których realizacja powoduje wzrost ruchów krótkotrwałych, typu cyrkulacji.

Taki też przebieg, w zasadzie, ma rozwój ruchliwości przestrzennej ludności w Polsce. W pierwszym powojennym okresie masowe migracje wewnętrzne na pobyt stały się składały z dwóch nie zawsze nakładających się przestrzennie na siebie strumieni. Jeden - spowodowany zmianami geopolitycznymi tworzyły ruchy zasiedlające ziemie zachodnie i północne, drugi - o podłożu ekonomiczno-społecznym, kształtowany procesami odbudowy kraju i początkami industrializacji - migracje głównie do miast, zarówno na ziemiach odzyskanych, jak i pozostałej części kraju. Struktura migracji stałych w pierwszym pięcioleciu nie jest znana, ale prawdopodobnie dominowały ruchy ze wsi do miast i ze wsi na wieś.

Natężenie migracji w pierwszym piętnastolecu było bardzo wysokie i przestrzennie zróżnicowane według województw, podobnie jak i odległości migracji. Dojazdy do pracy, z wyjątkiem obszarów GOP i strefy podmiejskiej Warszawy, miały wówczas niewielkie znaczenie jako forma ruchliwości przestrzennej z uwagi na niewielki i zniszczony potencjał przemysłowy kraju oraz niski poziom rozwoju sieci komunikacyjnej i środków transportu.

Rozmiary dojazdów do pracy w tym okresie są nieznane, ale szacując je na podstawie kolejowych miesięcznych biletów pracowniczych można powiedzieć, że liczba dojeżdżających do pracy wynosiła w 1946 r. około 120 tys. osób, w 1950 r. około 420 tys. i w 1955 r. około 900 tys. osób. Tempo wzrostu było więc bardzo wysokie.

Pozostałe formy aktywności przestrzennej typu cyrkulacji nie były liczne z uwagi na ograniczone potrzeby społeczno-bytowe i kulturalne społeczeństwa po wojnie, minimalne możliwości ich realizacji, rzadką sieć komunikacyjną i brak środków transportu publicznego jak i prywatnego. O początkowych rozmiarach i tempie wzrostu ruchów cyrkulacyjnych może świadczyć niska, ale i rosnąca, liczba podróży korzystających z publicznych środków transportu: w 1946 r. przypadało 11 podróży na 1 mieszkańca, w 1950 r. 28 podróży oraz w 1955 i 1960 r. 40 podróży na 1 mieszkańca.

Wzrastająca ruchliwość cyrkulacyjna była okresowo ograniczana: - słabym wzrostem środków komunikacji w wyniku przyjętego kierunku rozwoju gospodarczego (lata 1952-1960), - pogarszającą się sytuacją ekonomiczną społeczeństwa (początek lat pięćdziesią-

tych i lata osiemdziesiąte) czy - zarządzeniami administracyjnymi (np. przepisami meldunkowymi, zakazem organizacji pielgrzymek na Jasną Górę w latach 1949-1955, wprowadzeniem stanu wojennego w grudniu 1981 r.).

Od połowy lat pięćdziesiątych malało natężenie migracji stałych, a interpretując wprost koncepcję W. Zelinskyego można by błędnie wnioskować, że znaleźliśmy się u schyłku III fazy procesu modernizacji ruchliwości. W rzeczywistości spadek rozmiarów i natężenia migracji stałych wynikał, z jednej strony, z zakończenia procesu zasiedlania ziem zachodnich i północnych, a z drugiej miał charakter "wymuszony" przez: - niski poziom rozwoju budownictwa mieszkaniowego, - zmniejszenie rozmiarów inwestycji przemysłowych i - okresowy spadek liczebności roczników wkraczających w wiek aktywności zawodowej. Jedynie ruchy zasiedlające pogranicze znajdowały się u schyłku fazy III, podczas gdy migracje zagraniczne zaledwie świadczyły o wychodzeniu z I fazy modernizacji.

Wydaje się, że przynajmniej dwa pierwsze czynniki spowodowały zahamowanie na kilkanaście lat procesu modernizacji ruchliwości przestrzennej, w zakresie migracji ze wsi do miast i z miast do miast, w połowie fazy II. Skrajnie interpretując koncepcję W. Zelinskyego można by nawet powiedzieć, że modernizacja ruchliwości w zakresie migracji stałych występowała tylko w okresie zasiedlania ziem odzyskanych, bowiem hipoteza zakłada między innymi swobodę podejmowania migracji, nie ograniczaną brakiem mieszkań, których niedostatek z biegiem czasu przybierał na sile.

Obok spadku natężenia migracji zmniejszyły się również ich różnicowania przestrzenne oraz wyraźnie uległy skróceniu odległości, szczególnie z miast do miast. Natomiast szybko wzrastała, szczególnie od 1960 r., aktywność przestrzenna nie związana ze zmianą miejsca zamieszkania, i w tym zakresie proces ruchliwości wkroczył w fazę III modernizacji. Ponadto ograniczone możliwości migracji, wynikające z trudności mieszkaniowych, spowodowały, że pojawiła się jako konieczność, czy wzmogła jako potrzeba, "potencjalna migracja pochłaniana przez cyrkulację", charakterystyczna dla fazy III, ale trudno ocenić, jaka część cyrkulacji jest "czystą" cyrkulacją, a jaka pełni formę zastępczą dla migracji.



W odróżnieniu od poprzedniego piętnastolecia, rozwój ruchliwości przestrzennej ludności w latach siedemdziesiątych (dla migracji stałych w okresie 1974-1978) cechują, poprzednio nie występujące, zjawiska charakterystyczne dla procesu modernizacji, a mianowicie: - wzrost migracji ze wsi do miast, - wzrost rozmiarów i odległości migracji z miast do miast, - wzrost liczby dojazdów do pracy oraz innych ruchów typu cyrkulacji i - szybki rozwój turystyki międzynarodowej.

Te przemiany w ruchliwości zostały spowodowane: - zwiększeniem rozmiarów inwestycji przemysłowych, - wyraźnym przyśpieszeniem tempa rozwoju budownictwa mieszkaniowego, - polityką rolną władz w stosunku do rolnictwa indywidualnego, zmierzającą do zwiększenia udziału sektora uspołecznionego w rolnictwie, - wkraczaniem na rynek pracy licznych roczników z pokolenia powojennego wyżu demograficznego, - dalszym rozwojem komunikacji autobusowej, - szybkim rozwojem indywidualnej motoryzacji w wyniku uruchomienia licencyjnej produkcji popularnego modelu samochodu, - złagodzeniem polityki paszportowej oraz - wzrostem aspiracji i potrzeb społeczno-kulturalnych społeczeństwa.

Nowe trendy migracyjne w latach siedemdziesiątych, pomimo narastających w drugiej połowie zjawisk kryzysowych, stanowią kontynuację poprzednio wyczerpanych możliwości modernizacyjnych w wyniku braku równowagi między rozwojem gospodarczym (przemysł) i społecznym (mieszkalnictwo i usługi). Zmiana polityki społeczno-gospodarczej dokonana na początku lat siedemdziesiątych stworzyła warunki do wstąpienia w III fazę procesu modernizacji ruchliwości (dla migracji zagranicznych w zaawansowany etap II fazy). Podobnie i rozwój cyrkulacji czy "potencjalnej migracji absorbowanej przez cyrkulację" umiejscawia proces modernizacji w fazie III. Natomiast w zakresie "potencjalnej cyrkulacji pochłanianej przez system łączności" również jesteśmy u progu fazy III ze względu na cywilizacyjne zapóźnienie telekomunikacji, o czym świadczy bardzo niska liczba abonentów telefonicznych przypadająca na liczbę mieszkańców kraju.

Od końca lat siedemdziesiątych do połowy lat osiemdziesiątych, w wyniku kryzysu systemu ekonomicznego, obserwuje się załamanie ruchliwości przestrzennej ludności we wszystkich jej formach; wyjątek stanowią masowe wyjazdy zagraniczne zarówno o

charakterze zarobkowym (w tym tzw. "saksy"), jak i emigracja na stałe bez jej wcześniejszego deklarowania.

Rozmiary migracji wewnętrznych na pobyt stały zmniejszyły się o 1/4, głównie w wyniku pogłębiania się kryzysu budownictwa mieszkaniowego. Uległy również zmniejszeniu zasięgi migracji z miast do miast. W nieco mniejszym stopniu kryzys ograniczył ruchy cyrkulacyjne, w których ludność realizuje swoje niezbędne potrzeby socjalno-bytowe i kulturalne. Nastąpił również regres w "potencjalnej migracji pochłanianej przez cyrkulację" z uwagi na pogarszającą się sytuację materialną społeczeństwa, systematyczny wzrost taryf przewozowych i limitowaną sprzedaż benzyny. Stan rozwoju telekomunikacji nie wskazuje, aby część potencjalnej cyrkulacji była absorbowana przez system łączności, a tym bardziej przez nie istniejący system teleinformatyki.

W sumie, na przelomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych proces przemian ruchliwości ponownie uległ zahamowaniu na poziomie początków III fazy procesu modernizacji.

Proces modernizacji ruchliwości przestrzennej ludności w Polsce nie przebiega w sposób ciągły i równomierny dla wszystkich typów przemieszczeń wymienionych w koncepcji W.Zelinskyego. Na odmienny przebieg procesu ruchliwości w krajach Europy wschodniej i rozwiniętych krajach zachodnich zwrócili uwagę R.J.Fuchs i G.J.Demko (1978) zarzucając koncepcji W.Zelinskyego zgeneralizowany i heurystyczny charakter, aprzestrzenność i brak możliwości wyjaśnienia odrębności procesu modernizacji w europejskich krajach socjalistycznych.

Autorzy ci dostrzegają, że jakkolwiek w krajach Europy wschodniej "powierzchnie, te ogólne przemiany, kształtują się zgodnie z etapami hipotezy modernizacji Zelinskyego. Jeśli jednak przemiany te przeanalizować z uwzględnieniem szczegółów, wówczas dostrzeżenie zasadnicze odstępstwa w stosunku do hipotezy Zelinskyego. Raptowny spadek migracji i szybki wzrost dojazdów do pracy, kontynuowanie migracji we wszystkich podstawowych kierunkach, zmniejszające się odległości migracji i oczywiste kolidowanie faz ruchliwości nie są przewidziane w hipotezie i są oczywiście wynikiem polityki państwa w zakresie uprzemysłowienia, mieszkalnictwa i urbanizacji" (s.181-182). Widząc przyczyny odrębności



procesu modernizacji, są jakby zawiedzeni, że koncepcja nie wyjaśnia wszystkiego, wszędzie i w szczególach, tak jakby procesami politycznymi, gospodarczymi i społecznymi rządziły żelazne prawa, na wzór reguł matematycznych, niezależnie od form ustrojowych.

W. Zelinsky (1979, s. 181) odpowiadając na zarzuty napisał: "Możemy przewidywać, że znaczenie instytucji rządowych w sprawach ruchliwości będzie rosło; ale byłoby zbyt trudno sformułować generalne zasady, pomocne zarówno w wyjaśnianiu następstw decyzji wynikających z chimer ideologii i kaprysów polityki, jak i głównych sił zmian społecznych i ekonomicznych".

Powracając do procesu modernizacji ruchliwości w Polsce uważam, że dokonuje się on w sposób naturalny i ciągły od wielu lat tylko w tych formach ruchliwości, na które wpływ polityki państwa jest względnie najmniejszy, to znaczy w ruchach typu czysto cyrkulacyjnego (wyjazdy turystyczno-wypoczynkowe, podróże w celach socjalno-bytowych i kulturalnych). Natomiast rozwój i przemiany migracji stałych i dojazdów do pracy są silnie uzależnione od procesów gospodarczych, polityki społeczno-ekonomicznej i jej efektów. Stąd też wynika nieciągły, skokowy, charakter przemian ruchliwości, czego przykładem może być wzrost rozmiarów i odległości migracji z miast do miast, jaki wystąpił w drugiej połowie lat siedemdziesiątych i pogłębiający się spadek rozmiarów migracji od początku obecnego kryzysu.

Na zakończenie można postawić pytanie: jak dalej będą przebiegały procesy modernizacji ruchliwości przestrzennej ludności w Polsce? Odpowiedź na to pytanie jest zawarta w wyborze systemu społeczno-politycznego i ekonomicznego kraju. Przemiany ruchliwości mogą więc nadal odbywać się w sposób skokowy bądź też wynikać ze zmiany modelu rozwoju kraju uwzględniającego restrukturyzację działową i przestrzenną gospodarki, podmiotowość społeczeństwa i działanie samorządu terytorialnego, niezbędne przemiany w rolnictwie i jego zaopatrzeniu w środki produkcji, rozwój infrastruktury technicznej i społecznej na wsi oraz efektywne rozwiązywanie problemu mieszkaniowego.

Wówczas przemiany form ruchliwości będą następować podobnie jak to miało i ma miejsce w krajach wysoko rozwiniętych. Być może zamiast wzrostu migracji z miast do miast i wewnątrz miast,



charakterystycznego dla III fazy modernizacji ruchliwości, będziemy świadkami rodzenia się nowego trendu migracji, a mianowicie - w wyniku dekoncentracji zakładów przemysłowych - odpływu ludności (szczególnie kadr wysoko kwalifikowanych) z obszarów aglomeracji miejskich do stref podmiejskich, spełniających warunki ekologiczne dla lokalizacji zakładów o naukochłonnej technologii. Właściwą odpowiedź odnośnie do dalszego przebiegu procesu modernizacji ruchliwości poznamy w przyszłości, a pełna ocena przestrzennej ruchliwości ludności w Polsce będzie niewątpliwie jednym z podstawowych zadań rozwijającej się geografii czasu.



## LITERATURA

- Andrzejewski A., 1977, Sytuacja mieszkaniowa w Polsce w latach 1918-1974. PWE, Warszawa.
- Andrzejewski A., Majchrzak M., Matuszewski J., 1986, Wpływ budownictwa na zasoby mieszkaniowe miast i wsi w latach 1945-1984. Biuletyn Informacyjny IGiPZ PAN, 54, Warszawa.
- Bajan K., 1984, Polityka rolna w PRL. PWE, Warszawa.
- Billig W., 1984, Transformacja demograficzna w epoce uprzemysłowienia. Studia Demograficzne, 1/75, 27-42.
- Bogue D.J., 1969, Principles of Demography. New York, 55-61.
- Borowski S., 1974, Funkcje prokreacyjne rodziny polskiej. [w:] A.Józefowicz (red.), Demografia społeczna. PWN, Warszawa, 84-155.
- 1978, Modernizacja demograficzna w Polsce na tle porównawczym. [w:] Badania nad historią gospodarczo-społeczną w Polsce. Problemy i metody. PWN, Warszawa, 79-93; przedruk [w:] S.Borowski, Szkice z teorii reprodukcji ludności. Prace wybrane. Ossolineum, Wrocław 1983, 139-157.
- Boruń J., 1987, PZPR - październik 1956 r. [w:] Październik '56. Wydawnictwo Spółdzielcze CZS "Sch", Warszawa, 61-85.
- Brown L.A., Holmes J., 1971, The delimitation of functional regions, nodal regions and hierarchies by functional distance approaches. Journal of Regional Science, 11, 1, 57-72.
- Brown L.A., Horton F.E., 1970, Functional distance: an operational approach. Geographical Analysis, 2, 76-83.
- Cegielski J., 1971, Dojazdy ludności do pracy w Warszawie. Kronika Warszawy, 1(5), 23-37.
- 1974, Dalekie dojazdy pracownicze do Warszawy. Instytut Gospodarki Mieszkaniowej, Materiały i Studia, 14/238/73, Warszawa.
  - 1977, Problemy dojazdów do pracy. Próba syntezy. Instytut Kształtowania Środowiska, Warszawa.
- Chapman M., Prothero R.M., (eds.), 1983a, Circulation in Third World Countries. London.
- 1983b, Themes on Circulation in Third World. University of



- Liverpool, Liverpool Papers in Human Geography, Working Papers, 13.
- Chojnicki Z., Czyż T., 1973, Metody taksonomii numerycznej w regionalizacji geograficznej. PWN, Warszawa.
- 1978, Struktura przestrzenna systemu wojewódzkiego w świetle powiązań migracyjnych. Archiwum problemu MR I.28, nr 1183/1, IGiPZ PAN, Warszawa, maszynopis.
- Choriew B.S., 1975, Problemy gorodow (urbanizacija i jedinjaja sistjema rassielenija w SSSR). Izdatielstwo Mysl, Moskwa.
- 1976, Konciepcja migracionnoj podwiznosti nasielenija [w:] Problemy migracij nasielenija w SSSR. Moskowskij Filiaal Geograficzeskogo Obszczestwa SSSR, Moskwa, 19-22.
- Choriew B.S., Czapek W.N., 1978, Problemy izuczenija migracii nasielenija. Izdatielstwo Mysl, Moskwa.
- Clark J.I., 1965, Population Geography. Pergamon Press, Oxford.
- Conaway M.E., 1977, Circular Migration: A Summary and Bibliography. Exchange Bibliography no.1250, Monticello, Ill.: Council of Planning Librarians.
- Czarkowska W., 1968, Typy struktur wieku ludności regionu krakowskiego. Prace Komisji Socjologicznej PAN - oddział w Krakowie, 11.
- Czerniakiewicz J., 1987, Repatriacja ludności polskiej z ZSRR 1944-1948. PWN, Warszawa.
- Desmond A., 1966, How many people have ever lived on Earth? [w:] L.K.Y.Ng, S.Mudd (ed.), The Population Crisis. Implications and Plans for Action. Indiana University Press, 20-38.
- Dolny E., 1983, Społeczno-ekonomiczne problemy dojazdów do pracy. Rozprawy UMK, Toruń.
- Dulczewski Z., 1964, Społeczne aspekty migracji na ziemiach zachodnich. Instytut Zachodni, Poznań.
- Dzieciuchowicz J., 1979, Rozkłady przestrzenne dojazdów do pracy ludności wielkiego miasta (na przykładzie Łodzi). Studia KPZK PAN, 66, Warszawa.
- Dziewoński K., 1973, Statystyka regionalna w Polsce w świetle postulatów geografii ekonomicznej (i społecznej). [w:] Podstawowe problemy rozwoju statystyki regionalnej. Seria: Biblioteka Wiadomości Statystycznych, 20, GUS, Warszawa, 27-32.
- 1987, Changing rural-urban patterns of migration and housing in contemporary Poland. Polsko-holenderskie seminarium geograficzne. Maszynopis.

- 1989, Migracje ludności w Polsce: Zmiany strukturalne w latach 1975-1985. Przegląd Geograficzny, 61, 3.
- Dziewoński K., Korcelli P., 1981, Migracje w Polsce: przemiany i polityka. [w:] Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce. Prace Geograficzne IGiPZ PAN, 140, 10-90.
- Eberhardt P., 1970, Rola wielkich miast w strukturze regionalnej powiązań przestrzennych w Polsce. Biuletyn KPZK PAN, 58, Warszawa.
- Eberhardt P., 1988, Regiony wyludniające się w Polsce. Prace Geograficzne IGiPZ PAN, 148 (w druku).
- Fuchs R.J., Demko G.J., 1978, The postwar mobility transition in Eastern Europe. Geographical Review, 68, 2, 171-182.
- Gawryszewski A., 1974, Związki przestrzenne między migracjami stałymi i dojazdami do pracy oraz czynniki przemieszczeń ludności. Prace Geograficzne IGiPZ PAN, 109.
- 1977a, Migracje ludności. [w:] Rozmieszczenie i migracje ludności a system osadniczy Polski Ludowej. Prace Geograficzne IGiPZ PAN, 117, 139-253.
- 1977b, Ruchliwość przestrzenna ludności Polski. Próba oceny. [w:] Procesy urbanizacyjne i system osadniczy. Materiały III polsko-radzieckiego seminarium geograficznego. Biblioteka IGiPZ PAN, 171-191.
- 1981, Rozkłady odległości migracji międzywojewódzkich w ostatnim trzydziestoleciu. [w:] Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce. Prace Geograficzne IGiPZ PAN, 140, 108-137.
- 1985, Hierarchiczna regionalizacja migracji międzywojewódzkich w Polsce, 1971-1980. Archiwum SGPiS, problem węzłowy 11.5.3.08 (niepublikowane).
- Gawryszewski A., Potrykowska A., 1980, Rozkłady odległości dojazdów do pracy do wybranych miast w latach 1959-1973. Przegląd Geograficzny, 53, 4, 789-807.
- Ginsbert A., 1967, Dojazdy do pracy do Warszawy. Gospodarka i Administracja Terenowa, 3, 25-28.
- Ginsbert-Gebert A., Ziółkowski M., 1978, Dojazdy do pracy do Warszawy w świetle badań ankietowych. Kronika Warszawy, 3, 45-57.
- Gontarski Z., 1971, Dojazdy do pracy do miast wydzielonych. Wiadomości Statystyczne, 16, 3, 35-38.

- 1973a, Regiony dojazdów do pracy. Wiadomości Statystyczne, 18, 11, 11-15.
  - 1973b, Strefy wpływów dużych miast w świetle dojazdów do pracy. Seria: Statystyka Regionalna, 35, GUS, Warszawa.
- Gorczyca M., 1983a, Pracownicze ogrodnictwo działkowe - wielofunkcyjny areał. Wiadomości Statystyczne, 29, 4, 31-34.
- 1983b, Przestrzenne rozmieszczenie budownictwa letniskowego. Wiadomości Statystyczne, 29, 5, 24-29.
- Hagget P., 1976, Niestabilność rosta miejskich systemów. Biproportjonalny indeks. [w:] Sowremiennyje problemy geografii. Dokłady obszczich simpozjumow XXIII Kongresa Miedzunarodnego Geograficznego Sojuza. Institut Geografii AN SSSR, Moskwa, 366-376.
- Haman J., 1982, W sprawie rolnictwa i nauk rolniczych. Nauka Polska, 1, 37-44.
- Hollingsworth T.H., 1971, Gross migration flows as a basis for regional definition: an experiment with Scottish data. Proc. Int. Population Conf. 4, p.2775-2785 (cytowane za: Huk 1987).
- Hubert L.J., 1974, Some applications of graph theory to clustering. Psychometrica, 39, 283-309.
- Huk J., 1987, Problemy wyznaczania regionów migracji. [w:] A.Jagielski (red.), Migracje regionalne - problemy teoretyczne i metodologiczne. Acta Universitatis Wratislaviensis, 795, Studia Geograficzne, 42, Wrocław, 39-50.
- Jabłoński Sz.Z., 1982, O Jasnej Górze i pielgrzymkach. Znak, 336, 1399-1404.
- 1984, Jasna Góra ośrodek kultury maryjnej (1864-1914). Redakcja Wydawnictw KUL, Lublin.
- Jagielski A., 1969, Niektóre przestrzenne aspekty dojazdów do pracy. Przegląd Geograficzny, 41, 4, 651-672.
- 1974, Ekologia i geografia procesów demograficznych. [w:] A.Józefowicz (red.), Demografia społeczna. PWN, Warszawa, 33-83.
  - 1975, Przeobrażenia demograficzne Polski w trzydziestolecium na tle zmian demograficznych świata. Studia Demograficzne, 40, 107-129.
  - 1977, Geografia ludności. PWN, Warszawa.
  - 1979, Typologia demograficzna miast polskich. Biuletyn Instytutu Gospodarstwa Społecznego SGPiS, 22, 2, 6-26.



- 1980, Problemy migracji wewnątrzregionalnych i międzyregionalnych w Polsce. *Studia Demograficzne*, 2/60, 37-50.
  - 1981, O problematyce i metodologii badań migracyjnych. *Studia Demograficzne*, 4(66), 3-30.
  - 1984, Refleksje nad koncepcją "regionu migracyjnego". *Acta Universitatis Wratislaviensis*, 656, *Prace Instytutu Geograficznego*, seria B, t. 5, Wrocław.
  - 1987, Migracje regionalne: niektóre zagadnienia teoretyczne i metodologiczne. [w:] A.Jagielski (red.), *Migracje regionalne - problemy teoretyczne i metodologiczne*. *Acta Universitatis Wratislaviensis*, 795, *Studia Geograficzne*, 42, Wrocław, 13-25.
- Jasiok A., 1979, Analiza rozkładu przestrzennego dojazdów do pracy w regionie konińskim. [w:] Z.Chojnicki (red.), *Struktura i funkcje układów przestrzenno-ekonomicznych*. *Seria Geografia*, 18, Uniwersytet im.A.Mickiewicza w Poznaniu, Poznań, 65-80.
- Jelonek A., 1958, Zmiany w strukturze płci i wieku ludności w Polsce w latach 1946-1950. *Przegląd Geograficzny*, 30, 3, 439-459.
- 1971, Regiony demograficzne Polski. *Zeszyty Naukowe UJ, Prace Geograficzne*, 30, *Prace Instytutu Geograficznego*, 52, Kraków.
  - 1977, Regiony demograficzne i regionalizacja struktur ludnościowych. *Prace Geograficzne IG PAN*, 117, 110-138.
- Jelonek A., Jerczyński M., Długosz Z., Olszówka A., Zborowski A., Gaweł T., 1978, Typologia przestrzenna ruchów migracyjnych. *IGiPZ PAN, Archiwum problemu MR I.28.02.3*, Warszawa, maszynopis.
- Jerczyński M., 1987, Przemiany miejskich systemów osadniczych. [w:] *Przeobrażenia regionalnych systemów osadniczych*. *Zeszyty Zakładu Geografii Osadnictwa i Ludności*. *IGiPZ PAN*, 2, Warszawa, 39-60.
- Jerczyński M., Gawryszewski A., 1984, Problemy demograficzne a rozwój miejskiego systemu osadniczego Polski. [w:] A.Kukliński (red.), *Gospodarka przestrzenna Polski. Diagnoza i rekonstrukcja*. *Ossolineum*, Wrocław, 155-211.
- Jeziński A., Petz B., 1982, *Historia gospodarcza Polski Ludowej 1944-1975*. PWN, Warszawa.
- Kersten K., 1974a, *Kształotowanie stosunków ludnościowych*. [w:] F.Ryszka (red.), *Polska Ludowa 1944-1950*. *Ossolineum*,

Wrocław, 74-176.

- 1974b, Repatriacja ludności polskiej po II wojnie światowej. Studium historyczne. Instytut Historii PAN, Ossolineum, Wrocław.

- 1987, Ludzie na drogach. Res Publica, 1, 4, 54-64.

Korcelli P., 1980, Urbanizacja: tendencje lat siedemdziesiątych. Przegląd Geograficzny, 52, 4, 777-788.

- 1981, Regiony miejskie w systemie osadniczym Polski. [w:] Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce. Prace Geograficzne IGiPZ PAN, 140, 189-212.
- 1988, Migration trends and regional labour market change in Poland. Geographia Polonica, 54, 5-18.

Korcelli P., Potrykowska A., Bodzak D., 1981, Układ przestrzenny współzależności ośrodków dojazdów do pracy. [w:] Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce. Prace Geograficzne IGiPZ PAN, 140, 213-233.

Kosiński L., 1960, Pochodzenie terytorialne ludności ziem zachodnich w 1950 roku. Dokumentacja Geograficzna IG PAN, 2.

- 1963, Procesy ludnościowe na ziemiach odzyskanych w latach 1945-1960. Prace Geograficzne IG PAN, 40.
- 1964, Typy zmian ludności w Polsce w latach 1951-1960. Przegląd Geograficzny, 36, 4, 661-667.
- 1968, Migracje ludności w Polsce w latach 1950-1960. Prace Geograficzne IG PAN, 72.

Kostrubiec B., 1979, Możliwości zastosowania analizy sieciowej w badaniach migracji. Biuletyn Instytutu Gospodarstwa Społecznego SGPiS, 22, 2, 27-42.

- 1980, Taksonomia numeryczna w badaniach geograficznych. Rozprawa habilitacyjna, maszynopis, Wrocław; [również w:] Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Wrocławskiego, 589, Studia Geograficzne, 38, Wrocław 1982.

Kozieł R., 1987, Międzyosiedlowe migracje ludności we Wrocławiu w 1979 roku. [w:] A. Jagielski (red.), Migracje regionalne - problemy teoretyczne i metodologiczne. Acta Universitatis Wratislaviensis, 795, Studia Geograficzne, 42, Wrocław, 109-120.

Książkówna M.I., 1932, Codzienne wędrówki młodzieży szkolnej do Wielkiego Krakowa. Wiadomości Geograficzne, 10, 6-7, 81-82.

Kuciarska-Ciesielska M., 1982a, Pracownicze urlopy wypoczynkowe. Wiadomości Statystyczne, 27, 9, 13-17.

- 1982b, Wykorzystanie urlopu wypoczynkowego. Wiadomości Statystyczne, 27, 12, 12-16.
  - 1983, Wysokość dochodu a wykorzystanie urlopu wypoczynkowego. Wiadomości Statystyczne, 29, 5, 6-10.
- Kwilecki A., 1974, Łemkowie. Zagadnienie migracji i asymilacji. PWN, Warszawa.
- Latuch M., 1970, Migracje wewnętrzne w Polsce na tle industrializacji (1950-1960). PWE, Warszawa.
- 1980, Demografia społeczno-ekonomiczna. Rozdział 8.2.: Migracje ludności w Polsce. PWE, Warszawa, 317-382.
  - 1986, Teoria transformacji demograficznej jako wyjaśnienie istoty procesów i stosunków ludnościowych w XX w. [w:] M.Latuch (red.), Problemy ludnościowe. PWE, Warszawa, 181-198.
- Lee S.E., 1966, A theory of migration. Demography, 3, 47-57 (tłumaczenie w: Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej, 1972, 3/4, 9-28).
- Lee R., 1981, Modernization. [w:] R.J. Johnston (ed.), Dictionary of Human Geography. Oxford, 72-73.
- Leonhard-Migaczowa H., 1965, Podstawowe problemy ludnościowe woj. wrocławskiego ze szczególnym uwzględnieniem typów struktur demograficznych. Acta Universitatis Wratislaviensis, 34, Studia Geograficzne, 6, Wrocław.
- Leopold A., Manteuffel R. (opr.), 1982, Rolnictwo polskie - wczoraj, dziś i jutro. Nauka Polska, 1, 45-83.
- Leusmann C.S., Slater P.B., 1977, A functional regionalization program based on the standardization and hierarchical clustering of transactions flow tables. Computer Applications, 4, 3-4, Nottingham, 769-777.
- Lijewski T., 1967, Dojazdy do pracy w Polsce. Studia KPZK PAN, 15.
- 1977, Geografia transportu Polski. PWE, Warszawa (wyd. 2 - 1986).
  - 1978, Uprzemysłowienie Polski 1945-1975. PWN, Warszawa.
  - 1986, Zasięgi ciąż i powiązania przestrzenne Warszawy. [w:] Studia nad funkcjonalnym makroregionem Warszawy (III). Biuletyn Informacyjny IGiPZ PAN, 53, 75-106.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., 1985, Geografia turystyki Polski. PWE, Warszawa.
- Lintzel E., 1986, Dojazdy do pracy. Wiadomości Statystyczne, 31, 1, 26-29.



- Long L.H., 1970, On measuring geographical mobility. *Journal of the American Statistical Association*, 65, 331, 1195-1203.
- Łagodziński W. (opr.), 1987, Uczestnictwo w turystyce ludności Polski w 1986 r. Seria: Materiały Statystyczne, 46, GUS, Warszawa.
- Mantorska T., 1974, Metody badań demograficznych w ujęciu regionalnym. [w:] Aktualne problemy demograficzne kraju. Seria: Biblioteka Wiadomości Statystycznych, 24, GUS, Warszawa, 259-266.
- 1978, Struktura i ruch ludności jako wyznaczniki regionów demograficznych. Warszawa, SGPiS, (maszynopis pracy doktorskiej).
- Migacz W., 1951, Zróżnicowanie przestrzenne udziału głównych grup wiekowych w strukturze ludności Polski w 1946 r. *Czasopismo Geograficzne*, 21/22, 252-281.
- Moskal S., 1978, Ludność dwuzawodowa w procesie społeczno-gospodarczych przeobrażeń wsi. PWN, Warszawa.
- Muszyńska A., 1975, Delimitacja regionów społeczno-demograficznych. *Wiadomości Statystyczne*, 20, 1, 6-10.
- Muszyński M., 1973, Ekonomiczna ocena dwuzawodowości w Polsce. PWN, Warszawa.
- 1976, Transformacja ludności dwuzawodowej. PWN, Warszawa.
- Namysłowski J., 1977a, Dojazdy uczniów do szkół ponadpodstawowych w głównych ośrodkach aglomeracji bydgosko-toruńskiej. *Bydgoskie Towarzystwo Naukowe, Prace Wydziału Nauk Humanistycznych, Seria A*, 19, 9-25.
- 1977b, Ośrodki dojazdów codziennych na przykładzie aglomeracji dolnej Wisły. *Miasto*, 6, 14-18.
  - 1978a, Dojazdy szkolne w Polsce jako problem badań interdyscyplinarnych. *WSP w Bydgoszczy, Bydgoszcz*.
  - 1978b, Dojazdy uczniów do szkół w Polsce jako zagadnienie transportu. *Zagadnienia Transportu*, 3/4, 93-110.
  - 1978c, Inowrocław jako ośrodek codziennych dojazdów. *Ziemia Kujawska*, 5, 111-126.
  - 1978d, Współczesny Toruń jako ośrodek codziennych dojazdów. *Rocznik Toruński*, 12, 23-35.
  - 1980, Główne ośrodki codziennych dojazdów i wyjazdów w Polsce. *Rozprawy Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika, Toruń*.
- Namysłowski J., Szutowicz B., 1978, Koszalin jako ośrodek codziennych dojazdów oraz jego strefa wpływów. *Koszalińskie Studia i Materiały*, 1, 122-137.

- Niedbalska G. (opr.), 1986, Wypoczynek ludności w 1984 r. Seria: Materiały Statystyczne, 38, GUS, Warszawa.
- Nolan L.M., 1983, Irish pilgrimage: the different tradition. Annals of the Association of American Geographers, 73, 3, 421-438.
- Notestein F.W., 1945, Population - the long view. [w:] W.Schultz (ed.), Food for the world. University of Chicago Press, 36-57.
- Ogden P.E., 1981a, Demographic transition. [w:] R.J.Johnston (ed.), Dictionary of human geography. Oxford, 72-73.
- 1981b, Migration. [w:] R.J.Johnston (ed.), Dictionary of human geography. Oxford, 217.
- Okólski M., 1983, Transformacja demograficzna w Polsce: faza obecna. Ekonomista, 1, 9-57.
- Olechnowicz M., 1947, Akcja zaludniania ziem odzyskanych. Przegląd Zachodni, 3, 3.
- Olędzki M., 1967, Dojazdy do pracy. Zagadnienia społeczne i ekonomiczne na przykładzie rejonu płockiego. KiW, Warszawa.
- Olszewski D., 1988, Kościół ludowy. Przegląd Katolicki, 76, 7(191), 14 lutego 1988 r.
- Ormicki W., 1932, Regionalizm demograficzny Polski. Wiadomości Geograficzne, 10, 3-5, 57-60.
- Parysek J.J., 1980, Analiza skupień jako metoda klasyfikacji w geografii. [w:] Z.Chojnicki (red.), Metody taksonomiczne w geografii. PWN, Warszawa-Poznań, 87-99.
- 1982, Modele klasyfikacji w geografii. Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, Seria Geografia, 31, Poznań.
- Pasierb J.S., 1982, Matka Boska Częstochowska w kulcie i w kulturze polskiej. Znak, 34, 336, 1378-1389.
- Podrażka A., 1988, Kraje Europy Wschodniej na tle typologii przejścia demograficznego w Europie. Wiadomości Statystyczne, 33, 8, 7-10.
- Potrykowska A., 1983, Współzależności między dojazdami do pracy a strukturą społeczno-demograficzną regionu miejskiego Warszawy w latach 1950-1973. Dokumentacja Geograficzna IGiPZ PAN, 2.
- Przyczyny migracji wewnętrznych w 1974 r. Wyniki badania ankietowego. Tablice wynikowe. GUS, Warszawa, 1976.
- Płasiński J., 1987, Drugi z trzech zwrotów, czyli Gomułka u szczytu powodzenia. [w:] Październik '56. Wydawnictwo Spółdzielcze CZS "SCH", Warszawa, 86-123.

- Rajkiewicz A., 1971, Czynniki ludzkie w procesie uprzemysłowienia. [w:] Rejony uprzemysławiane. Problematyka i badania (praca zbiorowa). PWN, Warszawa, 49-68.
- Rajman J., 1972, Demograficzne i ekonomiczne aspekty dojazdów do pracy w rejonie Kędzierzyna-Koźła. Ziemia Kozielska, Opole, 51-70.
- Rakowski W., 1980, Uprzemysłowienie a procesy urbanizacji. PWE, Warszawa.
- 1987, Regiony, subregiony i mikroregiony migracyjne ludności. [w:] A. Jagielski (red.), Migracje regionalne - problemy teoretyczne i metodologiczne. Acta Universitatis Wratislaviensis, 795, Studia Geograficzne, 42, Wrocław, 51-61.
- Rauziński R., 1975, Zastosowanie metody taksonomicznej do rejonizacji demograficznej o charakterze regionalnym i przestrzennym. Instytut Śląski w Opolu, Opole.
- Rosset E., 1975, Demografia Polski. T.1, roz.15: Procesy migracyjne. PWE, Warszawa, 512-576.
- 1978, Eksplozja demograficzna. KiW, Warszawa, 45-50.
  - 1981, Doktryna ludności optymalnej w rozwoju historycznym. PWE, Warszawa.
- Roszkowski E., Kocot S., 1986, Organizacja pracy w sferze służb publicznych i usług: wybrane problemy. Studia i Materiały, 8, Instytut Pracy i Spraw Socjalnych, Warszawa.
- Rykiel Z., Zurkowska A., 1981, Migracje między miastami: systemy krajowe i regionalne. [w:] Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce. Prace Geograficzne IGIPZ PAN, 140, 138-188.
- Slater P.B., 1974, A hierarchical clustering of French regions using interregional migration flows. Discussion Paper, Regional Research Institute, West Virginia University (reprint: 1976c).
- 1975, A hierarchical regionalization of RSFSR administrative units using 1966-69 migration data. Soviet Geography, 16, 7, 453-465.
  - 1976a, A hierarchical regionalization of state economic areas based upon migration flows. Public Data Use, 4, 6, 32-56.
  - 1976b, A hierarchical regionalization of Japanese prefectures using 1972 interprefectural migration flows. Regional Studies, 10, 123-132.



- 1976c, Hierarchical internal migration regions of France. IEEE Transactions on Systems, Man and Cybernetics, 6, 321-324.
  - 1976 d, The use of state-to-state college migration data in developing a hierarchy of higher educational regions. Research in Higher Education, 4, 305-315.
- Smoliński Z., 1976, Przemiany demograficzne i ich wpływ na sytuację społeczno-gospodarczą kraju. Wiadomości Statystyczne, 21, 4, 6-8.
- 1981, Transformacja demograficzna w Polsce. Wiadomości Statystyczne, 26, 6, 4-7.
  - 1982, Reprodukcyjność ludności w świetle postaw prokreacyjnych nowożeńców. Monografie i Opracowania SGPiS, 119/5, SGPiS, Instytut Statystyki i Demografii.
  - 1986, Reprodukcyjność ludności Polski w okresie tysiąclecia. Wiadomości Statystyczne, 31, 2, 6-10.
- Sobczyk W., 1981, Obsługa miast w Polsce przez komunikację miejską. Wiadomości Statystyczne, 26, 11, 29-31.
- 1985, Dostępność komunikacyjna w układach osadniczych miast. PWN, Warszawa.
- Sopher D.E., 1967, Geography of religions. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice Hall.
- Spis kadrowy 1973. Cz.II. GUS, Statystyka Polski, 52, Warszawa 1975.
- Stokowski F., 1977, Regionalizacja demograficzna Polski. PWN, Warszawa.
- Stolarczyk K., 1985, Społeczno-ekonomiczne czynniki warunkujące migracje osób w starszym wieku w Polsce. Monografie i Opracowania SGPiS, 12/188, Warszawa.
- Stpiczyński T., 1960, Przyczynek do analizy wędrowek wewnętrznych w latach 1952-1957. GUS, Warszawa.
- 1969, Ruch wędrowkowy ludności w Polsce w latach 1960-1967. Seria: Studia i Prace Statystyczne, 18, GUS, Warszawa.
  - 1971, Wewnętrzny ruch wędrowkowy ludności (kierunki i struktura). Seria: Studia i Prace Statystyczne, 32, GUS, Warszawa.
  - 1972, Kierunki i struktura migracji wewnętrznych oraz czynniki kształtujące ich rozwój w latach 1951-1971. [w:] Ludność. GUS, Warszawa, 77-90.

- 1985, Tendencje w migracjach wewnętrznych. *Wiadomości Statystyczne*, 30, 12, 1-4.
- Szarota T., 1969, Osadnictwo miejskie na Dolnym Śląsku w latach 1945-1948. Instytut Historii PAN, Wrocław.
- Szczepankiewicz W., 1985, Analiza ruchliwości ludności na przykładzie regionu krakowskiego. *Wiadomości Statystyczne*, 30, 9, 21-24.
- Szczepański J., 1973, Zmiany społeczeństwa polskiego w procesie uprzemysłowienia. Instytut Wydawniczy CRZZ, Warszawa.
- Szczotka F.A., 1976, Podstawy taksonomii numerycznej. *Biuletyn Informacyjny IGiPZ PAN*, 17.
- Tarver J.D., McLead R.D., 1970, Trends in distances moved by interstate migrants. *Rural Sociology*, 35, 4, 523-533.
- The Population of Poland, 1975, Committee for Demographic Studies, Polish Academy of Sciences, PWN, Warszawa.
- Thompson W.S., 1929, Population. *American Journal of Sociology*, 34, 959-975.
- Thompson W.S., 1944, Plenty of People. Lancaster, Pa.: The Jacques Cattell Press, 89-98.
- Turski R., 1965, Między miastem a wsią. Struktura społeczno-zawodowa chłopów-robotników w Polsce. PWN, Warszawa.
- Welpa B., 1955, Zagadnienia struktury wieku ludności Polski Ludowej w roku 1950. *Prace Geograficzne IG PAN*, 17, 58-112.
- Witkowski J., 1986, Ruchliwość pracowników z wyższym wykształceniem. KiW, Warszawa.
- Wojtan J., 1976, Dojazdy do pracy w aglomeracjach miejskich. *Wiadomości Statystyczne*, 21, 11, 22-26.
- Zbrzeźniak T., 1977, Dojazdy uczniów do szkół. *Wiadomości Statystyczne*, 22, 4, 21-23.
- Zbrzeźniak T., Zurawicz A., 1978, Przepływy międzywojewódzkie absolwentów szkół podstawowych. *Wiadomości Statystyczne*, 23, 3, 25-28.
- Zelinsky W., 1971, The hypothesis of the mobility transition. *Geographical Review*, 61, 2, 219-249.
- 1979, The demographic transition: changing patterns of migration. [w:] *Population Science in the Service of Mankind. Conference on Science in the Service of Life. International Union for the Scientific Study of Population*, Vienna, 165-189.

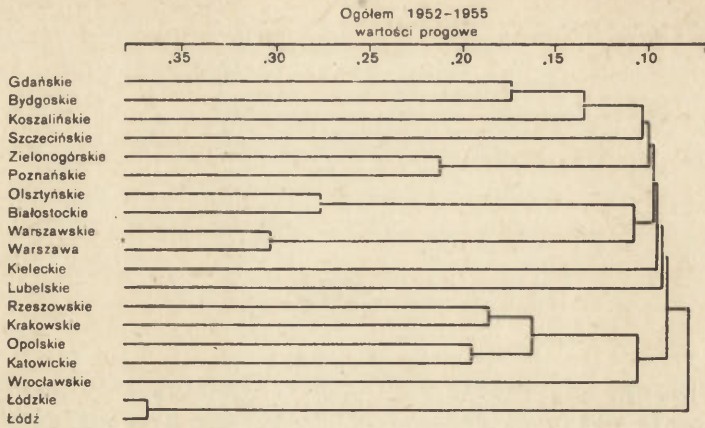
- Ziegenfuss V., 1984, Stehovani obyvateľstva v Česke Socialistické Republice. Seminar "Problemy osídlení a migrace", s.19 (powielane).
- Zmiany administracyjne miast 1945-1984. Seria: Statystyka Regionalna, 7, GUS, Warszawa, 1985.
- Zug H., 1984, Pieszy ruch pielgrzymkowy do Częstochowy. Instytut Geograficzny UJ, Kraków, (maszynopis pracy magisterskiej).
- Zegzdryń R., 1972, Droga ucznia do szkoły 1970/71. Seria: Studia i Prace Statystyczne, 46, GUS, Warszawa.
- Zurawicz A., 1982, Dojazdy uczniów do szkół. Wiadomości Statystyczne, 27, 8, 7-11.
- Zurek A., 1971, Bibliografia polskich prac o migracjach stałych, wewnętrznych ludności w Polsce (lata 1916-1969/70). Dokumentacja Geograficzna IG PAN, 1, Warszawa.
- Zurkova A., Książak J., 1980, Elementy struktury przestrzennej migracji wewnętrznych w Polsce. Stan w r. 1974. Przegląd Geograficzny, 52, 1, 81-102.





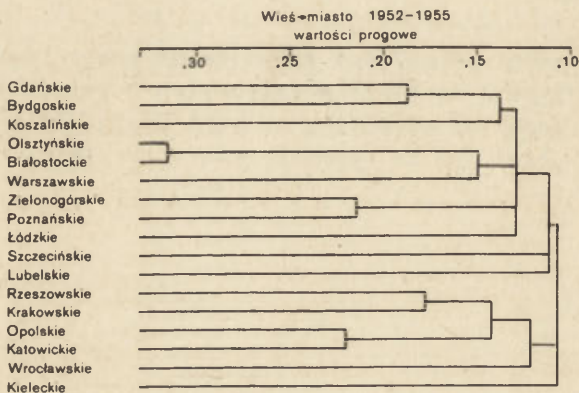
## ANEKS

- A. Dendrogramy grupowania hierarchicznego (wg P.B.Slatera) na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, ze wsi do miast i z miast do miast w latach 1952-1983  
Hierarchical clustering (according Slater) by intervoivodship migration (total, rural-urban, urban-urban) in 1952-1983
- B. Program hierarchicznej regionalizacji międzywojewódzkich przepływów migracyjnych według P.B.Slatera w języku FORTRAN  
Program of hierarchical clustering according to Slater in FORTRAN
- C. Średnie ważone odległości dojazdów do pracy (według cech dojeżdżających) do miast wojewódzkich w latach 1959-1983  
Weighted means of commuting to work distances to voivodship capitals according to commuter characteristics, 1959-1983



A.1. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1952-1955

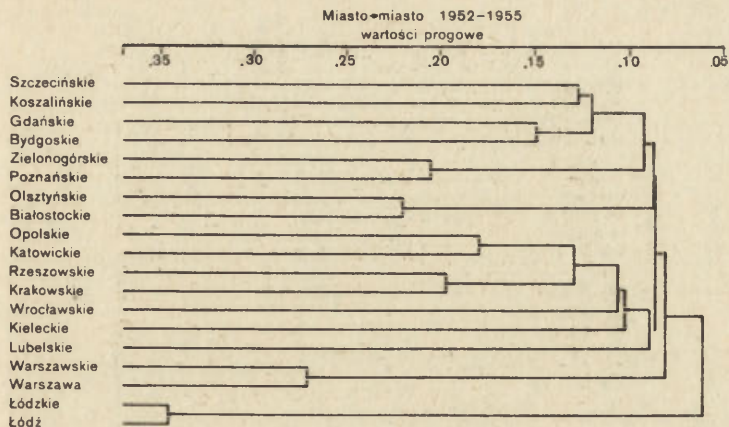
Hierarchical clustering by intervoivodship total migration, 1952-1955



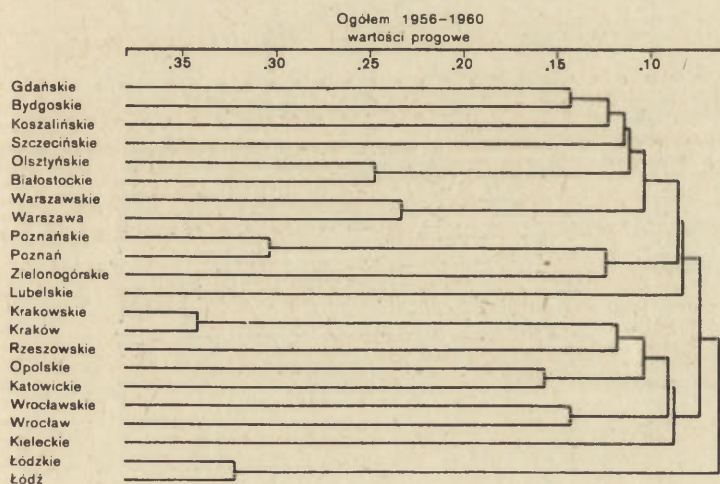
A.2. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ze wsi do miast, 1952-1955

Hierarchical clustering by intervoivodship rural-urban migration, 1952-1955

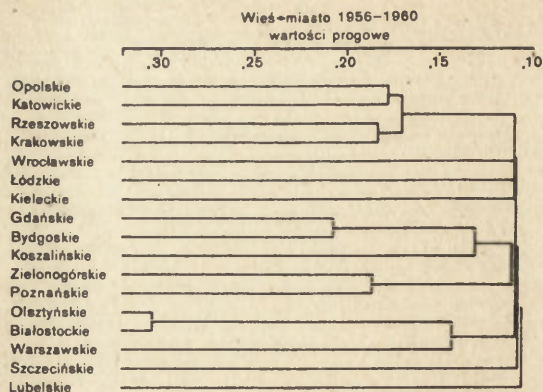




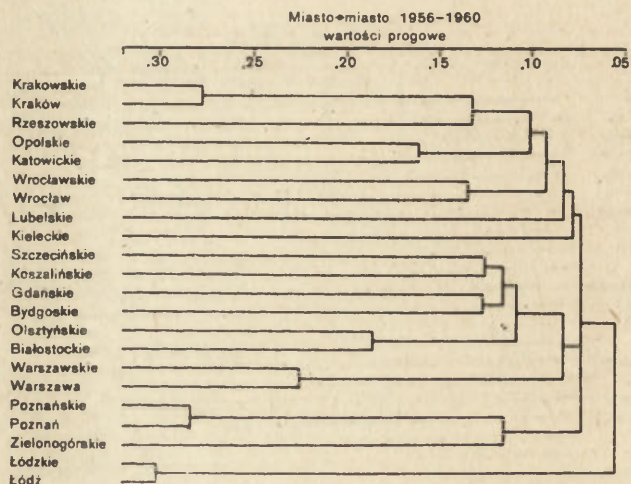
A.3. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych z miast do miast, 1952-1955  
Hierarchical clustering by intervoivodship urban-urban migration, 1952-1955



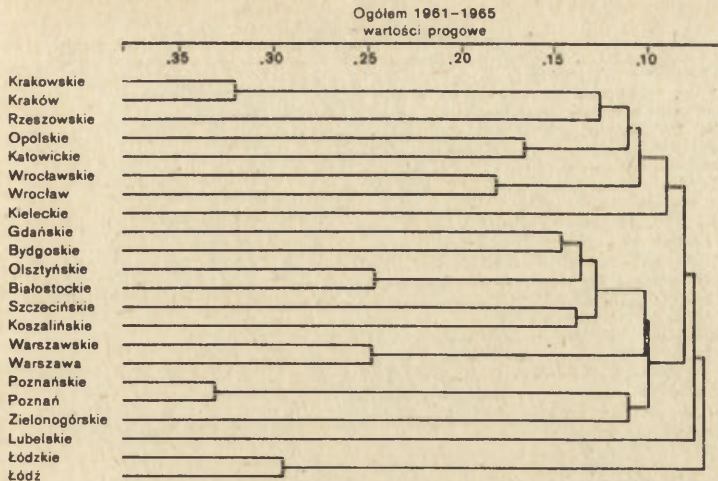
A.4. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1956-1960  
Hierarchical clustering by intervoivodship total migration, 1956-1960



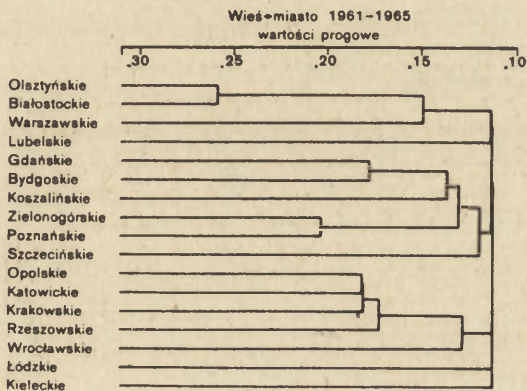
A.5. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ze wsi do miast, 1956-1960  
Hierarchical clustering by intervoivodship rural-urban migration, 1956-1960



A.6. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych z miast do miast, 1956-1960  
Hierarchical clustering by intervoivodship urban-urban migration, 1956-1960

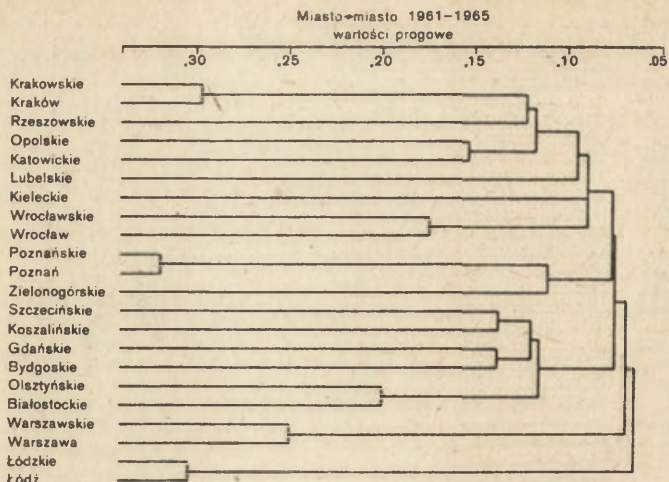


A.7. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1961-1965  
Hierarchical clustering by intervoivodship total migration, 1961-1965

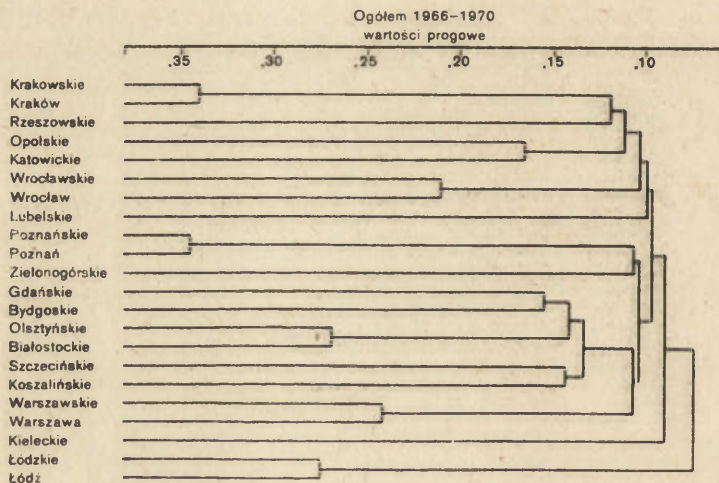


A.8. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ze wsi do miast, 1961-1965  
Hierarchical clustering by intervoivodship rural-urban migration, 1961-1965

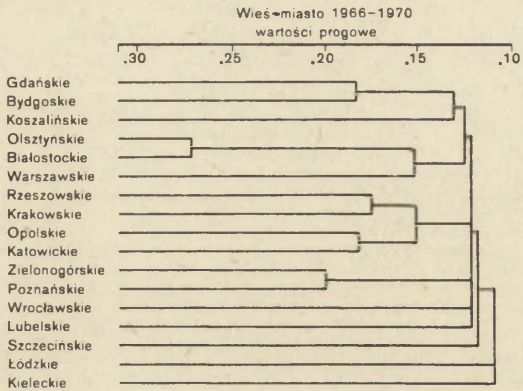




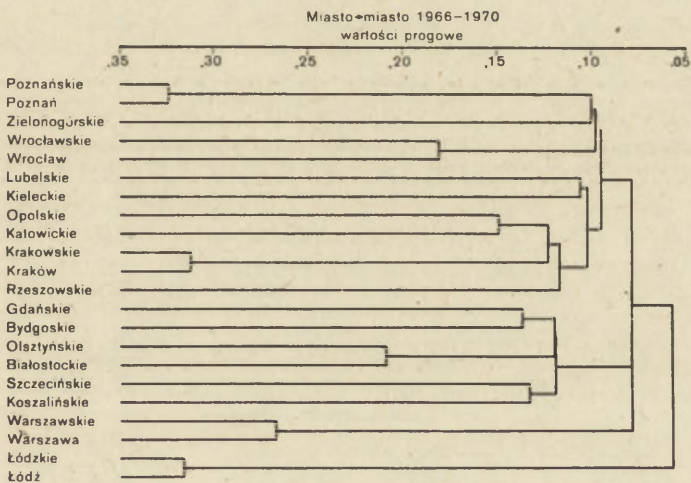
A.9. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych z miast do miast, 1961-1965  
Hierarchical clustering by intervoivodship urban-urban migration, 1961-1965



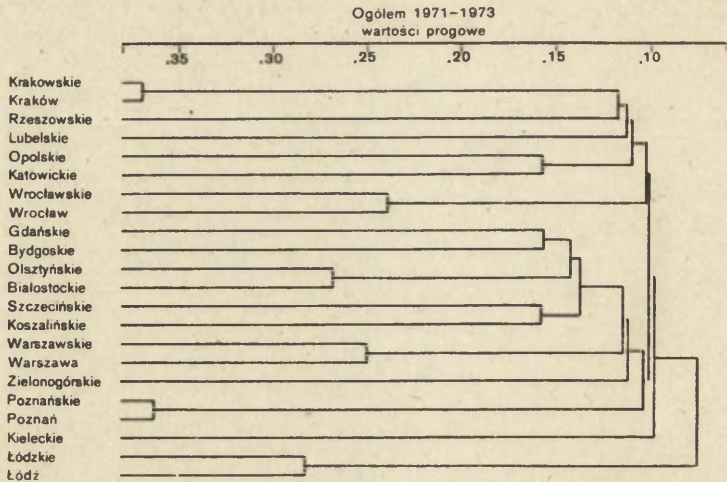
A.10. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich /przepływów migracyjnych ogółem, 1966-1970  
Hierarchical clustering by intervoivodship total migration, 1966-1970



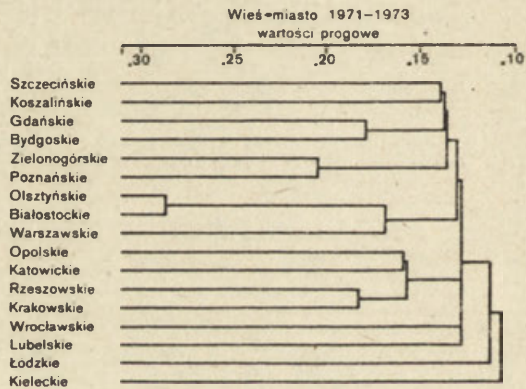
A.11. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ze wsi do miast, 1966-1970  
Hierarchical clustering by intervoivodship rural-urban migration, 1966-1970



A.12. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych z miast do miast, 1966-1970  
Hierarchical clustering by intervoivodship urban-urban migration, 1966-1970

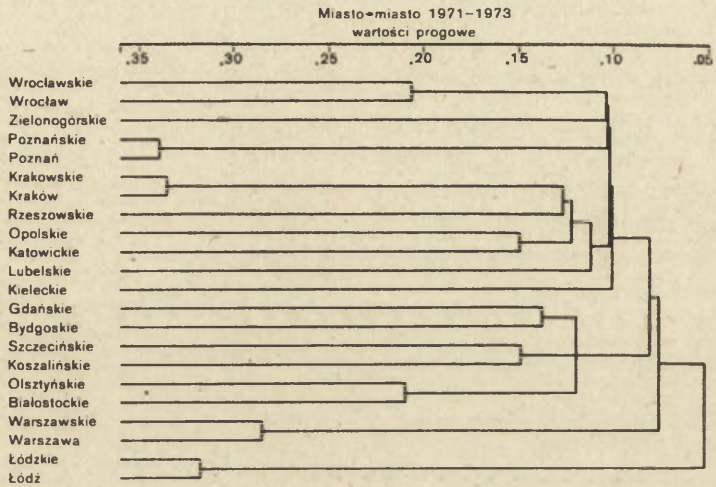


A.13. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1971-1973  
Hierarchical clustering by intervoivodship total migration, 1971-1973

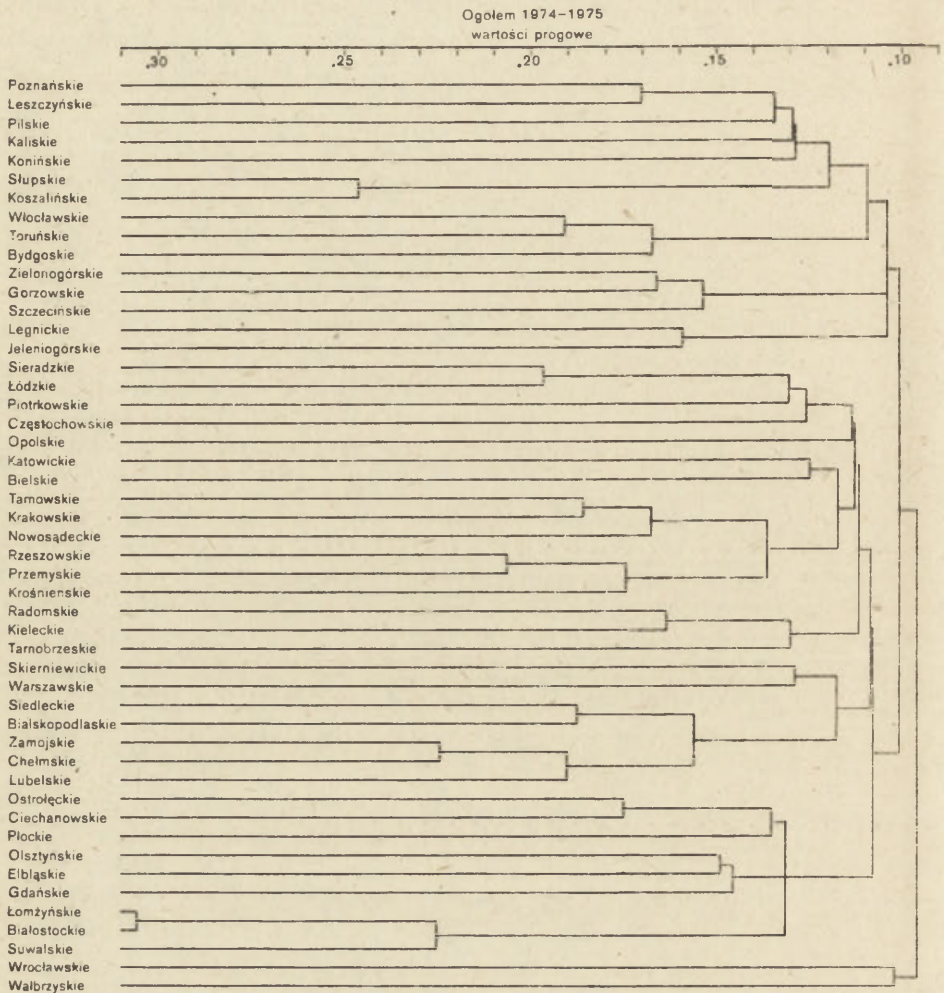


A.14. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ze wsi do miast, 1971-1973  
Hierarchical clustering by intervoivodship rural-urban migration, 1971-1973





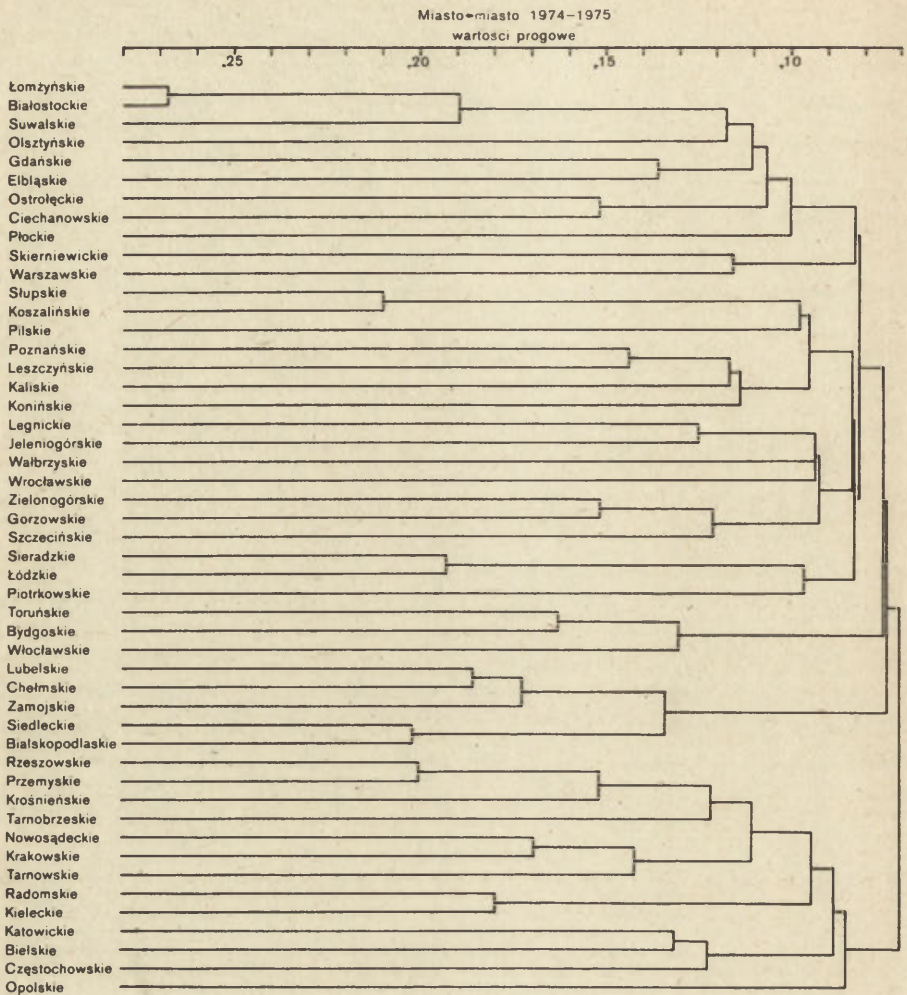
A.15. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych z miast do miast, 1971-1973  
Hierarchical clustering by intervoivodship urban-urban migration, 1971-1973



A.16. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1974-1975  
Hierarchical clustering by intervoivodship total migration,  
1974-1975

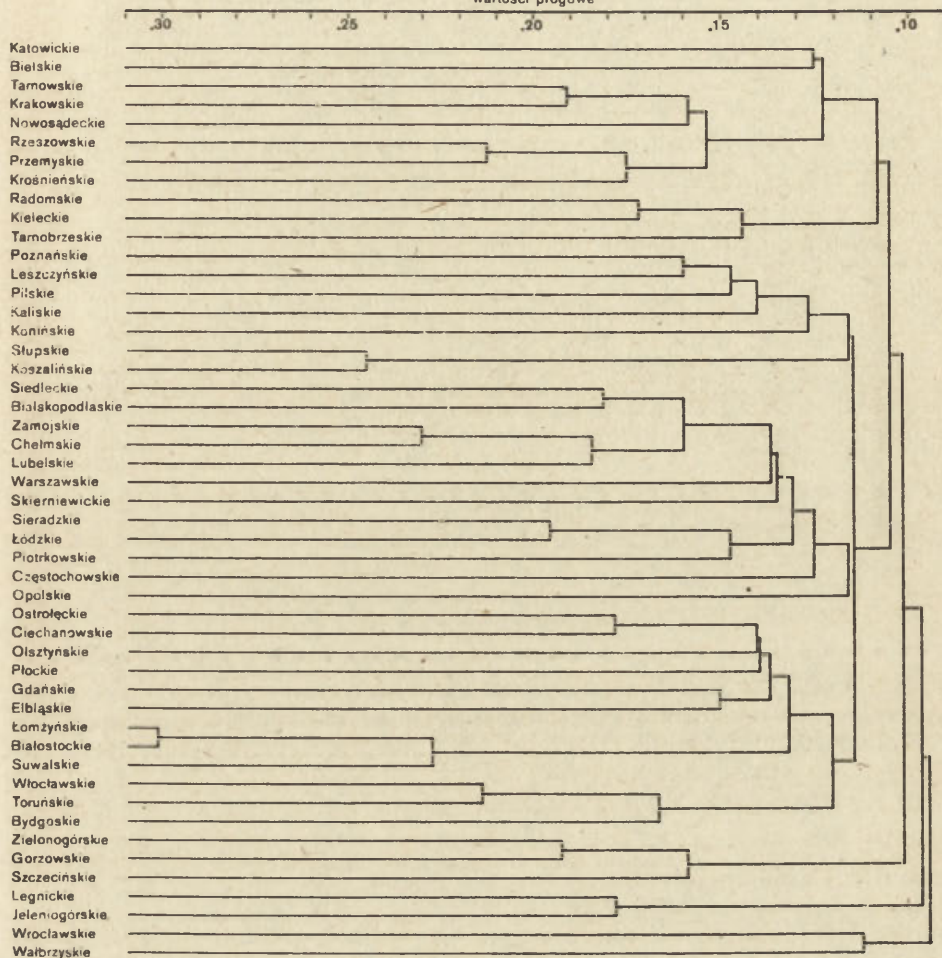




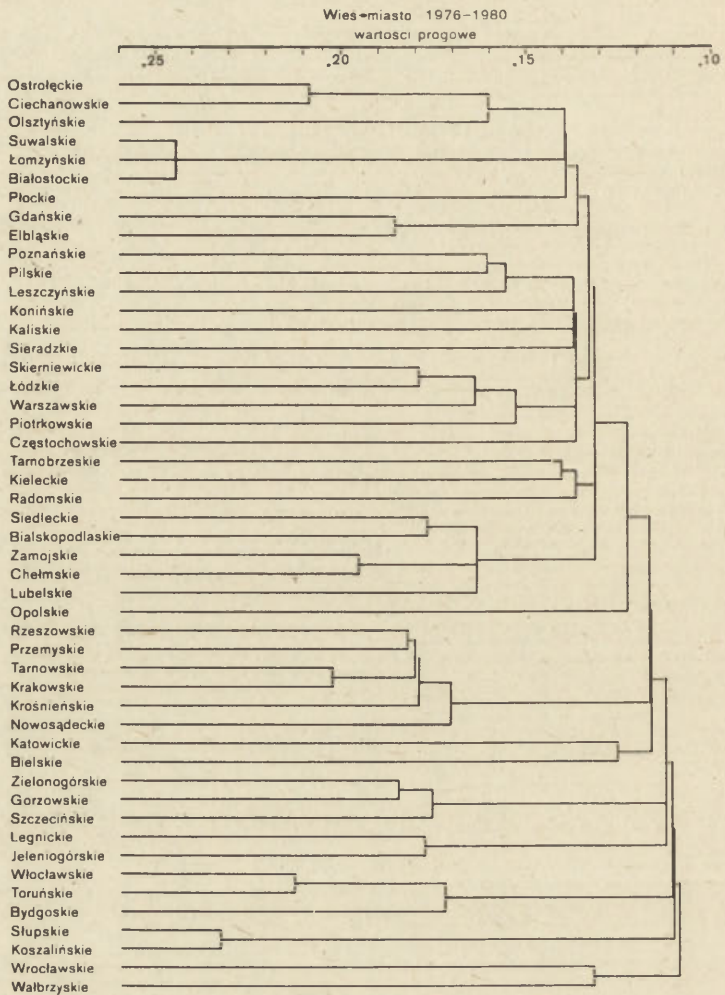


A.18. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych z miast do miast, 1974-1975  
Hierarchical clustering by intervoivodship urban-urban migration, 1974-1975

Ogółem 1976-1980  
wartości progowe

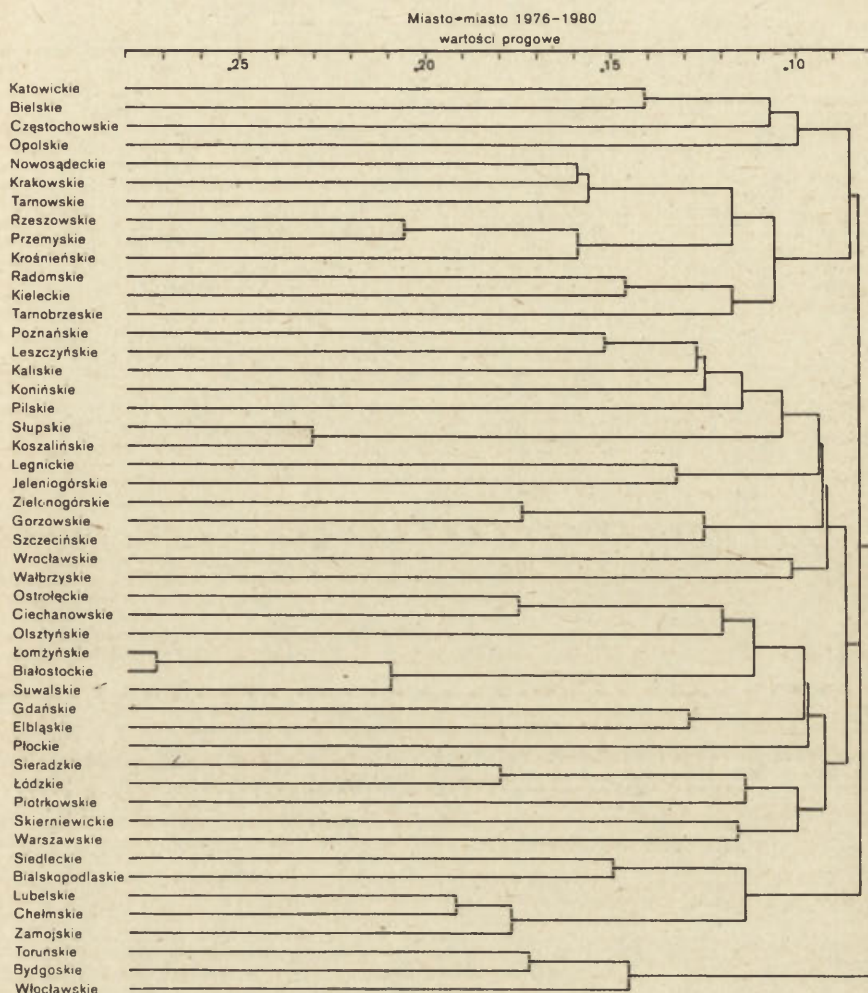


A.19. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1976-1980  
Hierarchical clustering by intervoivodship total migration, 1976-1980

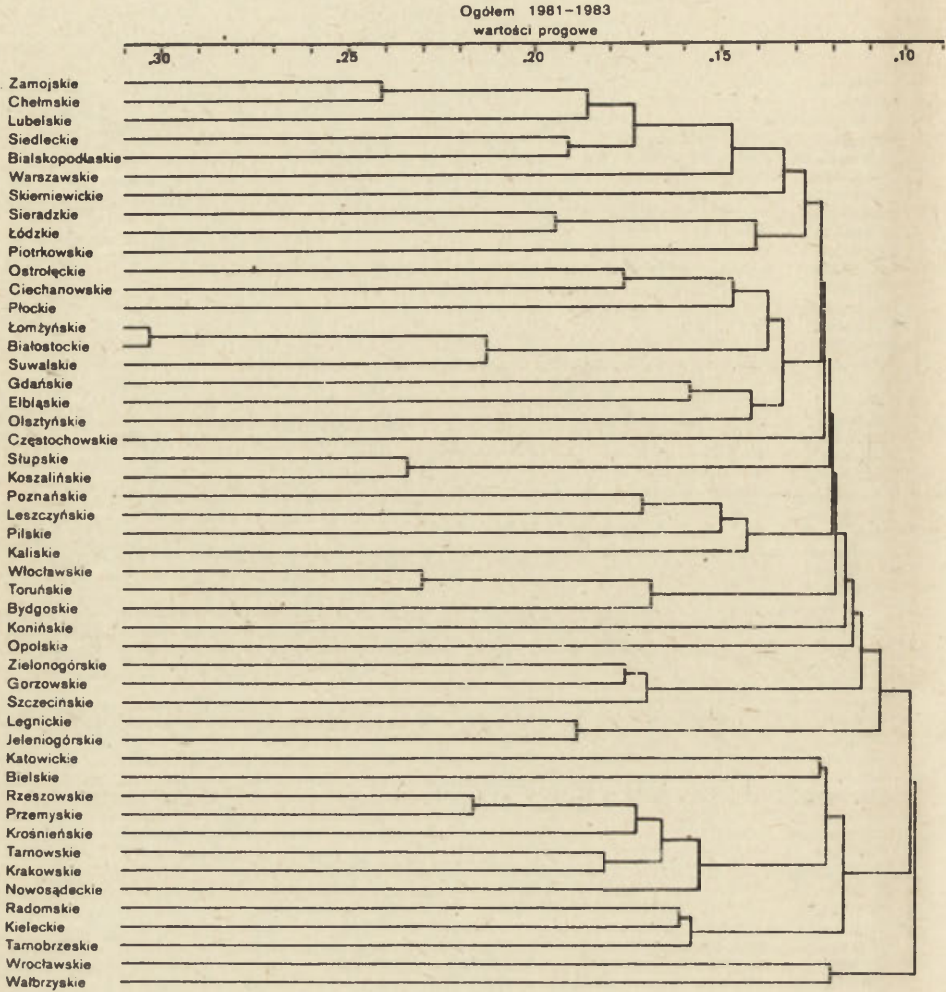


A.20. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ze wsi do miast, 1976-1980  
Hierarchical clustering by intervoivodship rural-urban migration, 1976-1980

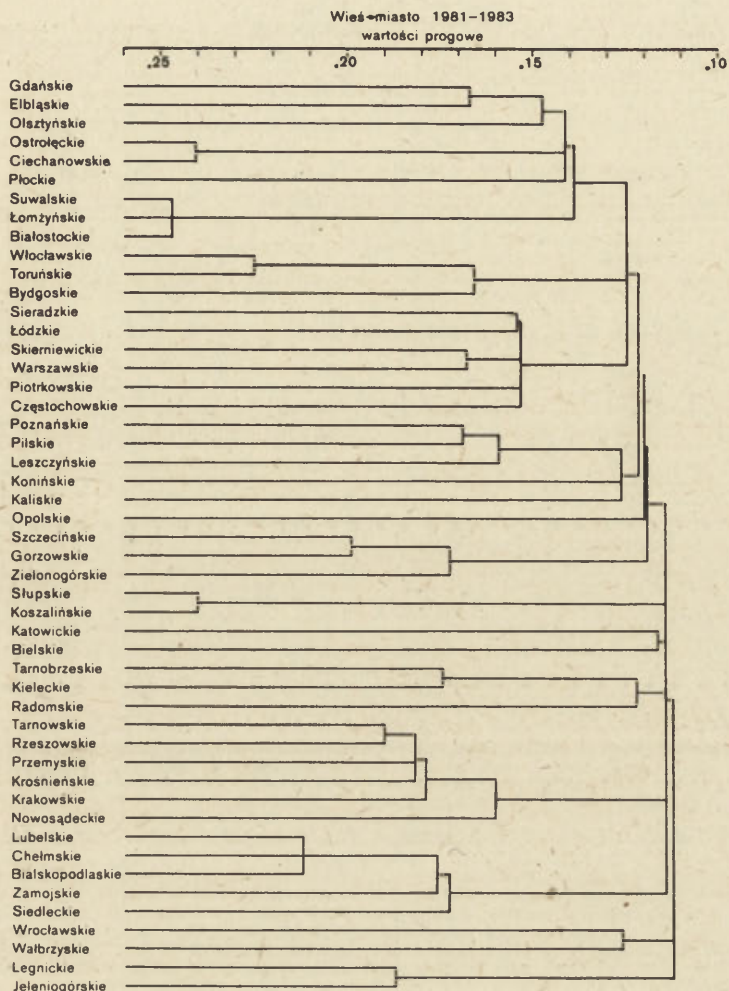




A.21. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych z miast do miast, 1976-1980  
Hierarchical clustering by intervoivodship urban-urban migration, 1976-1980

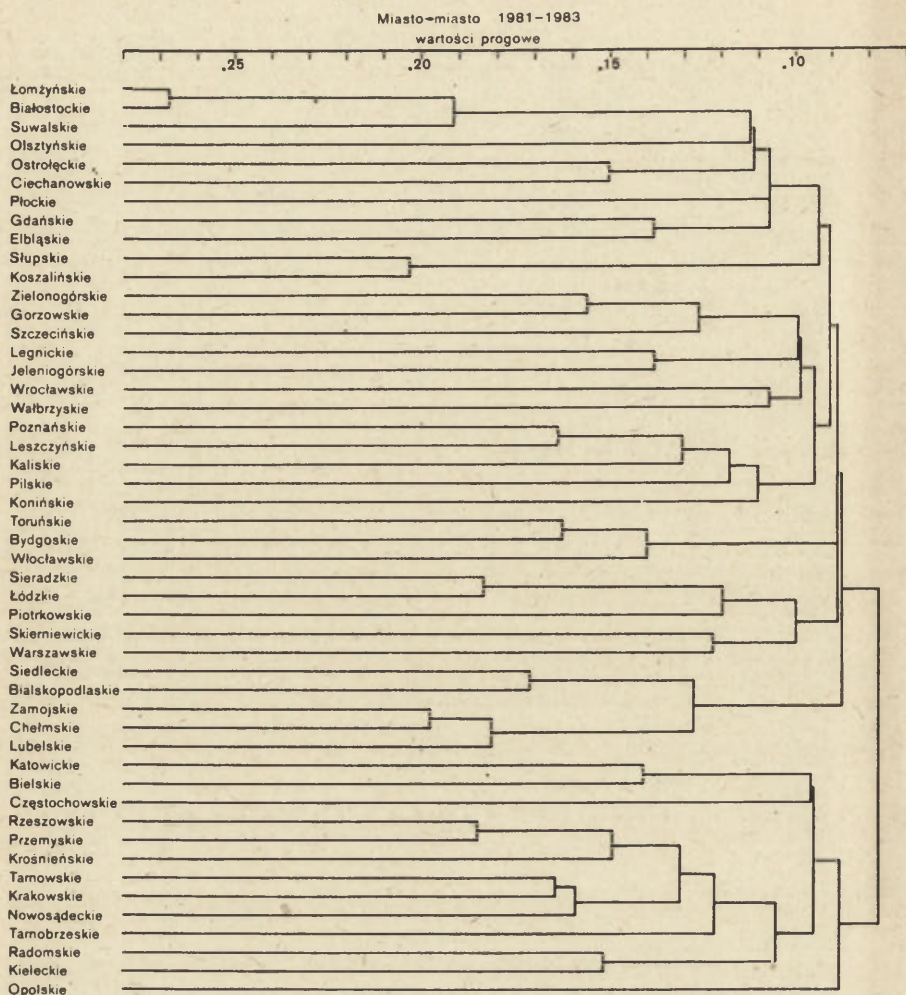


A.22. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ogółem, 1981-1983  
Hierarchical clustering by intervoivodship total migration, 1981-1983



A.23. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych ze wsi do miast, 1981-1983  
Hierarchical clustering by intervoivodship rural-urban migration, 1981-1983





A.24. Dendrogram grupowania na podstawie międzywojewódzkich przepływów migracyjnych z miast do miast, 1981-1983  
Hierarchical clustering by intervoivodship urban-urban migration, 1981-1983

Aneks B. Program hierarchicznej regionalizacji międzywojewódzkich  
przepływów migracyjnych

FORTRAN COMPILATION BY #XFAT MK 5A      DATE 12/12/85 TIME 13/59/33

```

0001   C   PROGRAM  C L U S T R A N
0002   C
0003   C   HIERARCHICAL CLUSTERING
0004   C   OF TRANSACTION FLOW-TABLES
0005   C
0006   C   WRITTEN BY
0007   C
0008   C   C.C.LEUSMANN,UNIVERSITY OF BONN,BRD
0009   C   P.B.SLATER, WEST-VIRGINIA UNIV.,USA
0010   C   MARCH,1977
0011   C   *****
0012   C   *****
0013   C   IF N GREATER 20, DIMENSIONS MUST BE CHANGED
0014   C   *****
0015   C   *****
0016   C   INPUT
0017   C   CARD 1..TITLECARD
0018   C   CARD 2..DIMENSION
0019   C   OUTPUT SPECIFICATION
0020   C   FORM OF DIAGONAL
0021   C   IPFP-OPTION
0022   C   CARD 3..FORMAT-CARD
0023   C   DATA MATRIX
0024   C   *****
0025   C   *****
0026   C   *****
0027   C   LIST
0028   C   LIBRARY(ED,SUBGROUPFSCE)
0029   C   PROGRAM(WART)
0030   C   INPUT 5=CR1
0031   C   OUTPUT6=LPI/160
0032   C   MIXED SEGMENTS
0033   C   TPACE 0
0034   C   END
0035   C   MASTER WART
0036   C   LOGICAL B(49,49)
0037   C   REAL A(49,49)
0038   C   INTEGER WS,D(49),DD(49),IAD(49)
0039   C   INTEGER MAC1(49,49),MAC2(49,2)
0040   C   INTEGER ADR(49),DL(49),WE(49,2),WY(49)
0041   C   REAL WP(49),AD(49),BUF(20)
0042   C   REAL PF(20),FF(20),MAX,X(5)
0043   C   REAL ROB(2401)
0044   C   DOUBLE PRECISION R,RODWR
0045   C   *****
0046   C   *****
0047   C   DATA ZER/8H                    /,ZNX/8HXXXXXXXXX/

```

```

0048      READ(5,20)(PF(I),I=1,20)
0049      WRITE(6,20)(PF(I),I=1,20)
0050      READ(5,1111)N,N1,N2,N3
0051 1111 FORMAT(I3,3I1)
0052      WRITE(6,70)
0053      70 FORMAT(1H0,12HINPUT-MATRIX)
0054      M=N*N
0055      READ(5,20)(FF(I),I=1,20)
0056      20 FORMAT(20A4)
0057      DO 30 I=1,N
0058      READ(5,FF)(A(I,J),J=1,N)
0059      IF(N2.EQ.0)A(I,I)=0.
0060      IF(N1.GE.1)WRITE(6,60)I,(A(I,J),J=1,N)
0061      60 FORMAT (1H0,I4,15F8.0,10(/5X,15F8.0)
0062      30 CONTINUE
0063      DO 40 I=1,N
0064      DO 50 J=1,N
0065      50 B(I,J)=.FALSE.
0066      IF(N2.EQ.0)B(I,I)=.TRUE.
0067      40 CONTINUE
0068      IF(N3.NE.0) GO TO 3333
0069      C *****
0070      C IPFP-ADJUSTMENT*****
0071      DO 1 K=1,100
0072      DO 3 I=1,N
0073      R=0.0
0074      DO 4 L=1,N
0075      4 R=R+A(I,L)
0076      RODWR= 1./R
0077      DO 5 L=1,N
0078      5 A(I,L)= RODWR*A(I,L)
0079      3 CONTINUE
0080      DO 6 I=1,N
0081      R=0.0
0082      DO 7 L=1,N
0083      7 R=R+A(L,I)
0084      RODWR= 1./R
0085      DO 8 L=1,N
0086      8 A(L,I)= RODWR*A(L,I)
0087      6 CONTINUE
0088      1 CONTINUE
0089      WRITE(6,13)
0090      13 FORMAT(1H1,11HIPFP-MATRIX)
0091      3333 CONTINUE
0092      DO 10 I=1,N
0093      DO 600 J=1,N
0094      600 ROB(J+N*(I-1))=A(I,J)
0095      IF(N1.GE.1)WRITE(6,11)I,(A(I,J),J=1,N)
0096      11 FORMAT(1H0,I4,15F8.4,10(/5X,15F8.4)
0097      10 CONTINUE
0098      C *****
0099      C *****
0100      WRITE(6,290)

```



```

0101      290 FORMAT(1H1,6HOUTPUT)
0102          WRITE(6,300)
0103      300 FORMAT(1H0,19HNODES IN COMPONENTS)
0104          WRITE(6,301)
0105      301 FORMAT(1X,46HITERATION,CRIT LINK,THRESHOLD,THRESHOLD-DIFF)
0106          L25=0
0107          SMAX=0.
0108          L26=0
0109      C          *****
0110      C          *****
0111      250 L25=L25+1
0112          MAX=0
0113          DO 100 I=1,N
0114          DO 101 J=1,N
0115          IF(A(I,J).GT.MAX) GO TO 110
0116          GO TO 101
0117      110 MAX=A(I,J)
0118          I1=I
0119          J1=J
0120      101 CONTINUE
0121      100 CONTINUE
0122          IF(MAX.LE.0 ) GO TO 270
0123          A(I1,J1)=0
0124          B(I1,J1)=.TRUE.
0125          DO 130 I=1,N
0126          IF(B(I,I1))B(I,J1)=.TRUE.
0127      130 CONTINUE
0128          DO 144 J=1,N
0129          IF(B(J1,J))B(I1,J)=.TRUE.
0130      144 CONTINUE
0131          DO 140 I=1,N
0132          IF(B(I,I1)) GO TO 141
0133          GO TO 140
0134      141 DO 142 J=1,N
0135          IF(B(J1,J))B(I,J)=.TRUE.
0136      142 CONTINUE
0137      140 CONTINUE
0138          DO 145 J=1,N
0139          IF(B(J1,J)) GO TO 146
0140          GO TO 145
0141      146 DO 147 I=1,N
0142          IF(B(I,I1))B(I,J)=.TRUE.
0143      147 CONTINUE
0144      145 CONTINUE
0145      C          *****
0146          IF(N1.EQ.2)WRITE(6,143)I1,J1
0147      143 FORMAT(1X,5H-----,2I5)
0148      C          *****
0149      C          *****
0150          L=0
0151          DO 210 J=1,N
0152          IF(.NOT.B(I1,J))GO TO 210
0153          IF(.NOT.B(J,I1)) GO TO 210

```

```

0154          L=L+1
0155          D(L)=J
0156      210 CONTINUE
0157          IF(L.EQ.1) GO TO 222
0158          ^S=D(1)
0159          IF(L.LE.DD(ISS))GO TO 240
0160          DD(ISS)=L
0161          SSMAX=MAX-SMAX
0162          SMAX=MAX
0163          L26=L26+1
0164          WRITE(6,220)L26
0165      220 FORMAT(1H-,I2,1X,9HCOMPONENT)
0166          WRITE(6,230)(D(K),K=1,L)
0167      230 FORMAT(2X,30I4,10(/2X,30I4)
0168          DO 231 K=1,L
0169          L27=D(K)
0170      231 IAD(K)=IFIX(AD(L27))
0171          WRITE(6,232)(IAD(K),K=1,L)
0172      232 FORMAT(1H0,1X,30I4,10(/1H0,1X,30I4))
0173          DO 233 K=1,L
0174          L27=D(K)
0175      233 AD(L27)=FLOAT(L26)
0176          WRITE(6,280)L25,I1,J1,SMAX,SSMAX
0177      280 FORMAT(1X,3I5,2F10.5)
0178          DL(L26)=L
0179          WP(L26)=SMAX
0180          WS=1
0181          DO 550 II=1,L26
0182          I=II-1
0183          DO 545 J=1,L
0184          IF(IAD(J).NE.I) GO TO 545
0185          IF(WS.EQ.1) MAC2(L26,1)=I
0186          IF(I.EQ.0) GO TO 535
0187          IDL=DL(I)
0188          DO 530 K=1,IDL
0189      530 MAC1(L26,K+WS-1)=MAC1(I,K)
0190          WS=WS+IDL
0191          IF(WS.GT.L) GO TO 540
0192          GO TO 550
0193      535 MAC1(L26,WS)=D(J)
0194          WS=WS+1
0195          IF(WS.LE.L) GO TO 545
0196      540 MAC2(L26,2)=I
0197          GO TO 555
0198      545 CONTINUE
0199      550 CONTINUE
0200      555 CONTINUE
0201      C      DO 565 I=1,L26
0202      C      IDL=DL(I)
0203      C      WRITE(6,570) I,WP(I),DL(I),(MAC2(I,J),J=1,2),(MAC1(I,J),J=1,IDL)
0204      570 FORMAT(1H1,I5,F10.5,I5,5X,2I4,5X,20I4)
0205          IF(N1.GT.1) GO TO 240
0206          GO TO 229

```

```

0207 C      *****
0208 C      HIERARCHICAL MATRIX*****
0209 C      *****
0210 222 IF(N2.EQ.0) GO TO 240
0211      IF(I1.NE.J1)GOTO 240
0212      IF(A(I1,I1).LT.0.) GO TO 240
0213      A(I1,I1)=-1.*MAX
0214      GO TO 240
0215 229 CONTINUE
0216 C      *****
0217      L1=L-1
0218      DO 211 K1=1,L1
0219      I2=D(K1)
0220      KK=K1+1
0221      DO 212 K2=KK,L
0222      J2=D(K2)
0223      IF(A(I2,J2).LT.0) GO TO 212
0224      A(I2,J2)=-1.*SMAX
0225      A(J2,I2)=-1.*SMAX
0226      212 CONTINUE
0227      211 CONTINUE
0228 C      *****
0229      240 I1=J1
0230      IF(L.EQ.N) GO TO 270
0231      IF(L25.NE.M) GO TO 250
0232 C      *****
0233      270 CONTINUE
0234      DO 575 I=1,N
0235      J=MAC1(L26,I)
0236      575 ADR(J)=3*I+10
0237 C      WRITE(6,580) (ADR(J),J=1,N)
0238      580 FORMAT(/////39X,20I4)
0239      DO 585 I=1,L26
0240      J=MAC2(I,1)
0241      K=MAC2(I,2)
0242      IF(J.NE.0) WE(I,1)=WY(J)
0243      IF(K.NE.0) WE(I,2)=WY(K)
0244      IMAC1=MAC1(I,1)
0245      IF(J.EQ.0) WE(I,1)=ADR(IMAC1)
0246      IDL=DL(I)
0247      IMAC10=MAC1(I,IDL)
0248      IF(K.EQ.0) WE(I,2)=ADR(IMAC10)
0249      585 WY(I)=(WE(I,1)+WE(I,2))/2
0250 C      DO 590 I=1,L26
0251 C      WRITE(6,595) (WE(I,J),J=1,2),WY(I)
0252      595 FORMAT(4X,2I4,4X,I4)
0253      WRITE(6,650) (MAC1(L26,J),J=1,N)
0254      650 FORMAT(1H1///11X,50I3//)
0255      CALL WSTAW(1,160,BUF,ZER)
0256      K=10
0257      DO 655 I=1,N
0258      K=K+3
0259      CALL WSTAW(K,K,BUF,ZNX)

```



```

0260      655 CONTINUE
0261      CALL DRUK(BUF)
0262      DO 665 I=1,L26
0263      CALL DRUK(BUF)
0264      CALL WSTAW(WE(I,1),WE(I,2),BUF,ZNX)
0265      CALL DRUK(BUF)
0266      WRITE(6,660) WP(I)
0267      660 FORMAT(1H+,F8.5)
0268      IF(I.EQ.L26) GO TO 665
0269      CALL WSTAW(WE(I,1),WE(I,2),BUF,ZER)
0270      CALL WSTAW(WY(I),WY(I),BUF,ZNX)
0271      665 CONTINUE
0272      IF(N1.GT.1) GO TO 411
0273      WRITE(6,430)
0274      430 FORMAT(1H1,19HHIERARCHICAL MATRIX)
0275      DO 400 I=1,N
0276      DO 410 J=1,N
0277      410 A(I,J)=-1.*A(I,J)
0278      IF(N1.EQ.1)WRITE(6,420)I,(A(I,J),J=1,N
0279      420 FORMAT(1H0,I4,15F8.4,10(/5X,15F8.4))
0280      400 CONTINUE
0281      DO 500 I=1,N
0282      DO 605 J=1,N
0283      605 AD(J)=ROB(J+N*(I-1))
0284      DO 500 J=1,N
0285      X(1)=X(1)+AD(J)
0286      X(2)=X(2)+A(I,J)
0287      X(3)=X(3)+AD(J)*A(I,J)
0288      X(4)=X(4)+AD(J)**2
0289      X(5)=X(5)+A(I,J)**2
0290      500 CONTINUE
0291      X(4)=X(4)-(X(1)**2)/M
0292      X(5)=X(5)-(X(2)**2)/M
0293      X(4)=SQRT(X(4))
0294      X(5)=SQRT(X(5))
0295      CORR=(X(3)-(X(1)*X(2))/M)/(X(4)*X(5))
0296      WRITE(6,501)
0297      501 FORMAT(1H0,20HCOPHENIC COEFFICIENT)
0298      WRITE(6,502)CORR
0299      502 FORMAT(1X,F10.5)
0300      C *****
0301      411 STOP
0302      END

```

END OF SEGMENT, LENGTH 1459, NAME WART

```

0303      SUBROUTINE DRUK(BUF)
0304      REAL BUF(20)
0305      WRITE(6,670) (BUF(J),J=1,20)
0306      670 FORMAT(1X,20A8)
0307      RETURN
0308      END

```

END OF SEGMENT, LENGTH 30, NAME DRUK

```

0309      SUBROUTINE WSTAW(NP,NK,BUF,ZNAK)
0310      REAL BUF(20)
0311      IF(NP.GT.NK) STOP
0312      I1=NP/8+1
0313      I2=NK/8+1
0314      IP=NP-8*(I1-1)
0315      IK=NK-8*(I2-1)
0316      IF(IP.NE.0) GO TO 40
0317      IP=8
0318      I1=I1-1
0319      40 CONTINUE
0320      IF(IK.NE.0) GO TO 45
0321      IK=8
0322      I2=I2-1
0323      45 CONTINUE
0324      IF(I1.EQ.I2) GO TO 25
0325      CALL COPY(9-IP,BUF(I1),IP,ZNAK,1)
0326      CALL COPY(IK,BUF(I2),1,ZNAK,1)
0327      IF(I2.EQ.(I1+1)) GO TO 30
0328      DO 20 I=I1+1,I2-1
0329      CALL COPY8(BUF(I),ZNAK)
0330      20 CONTINUE
0331      GO TO 30
0332      25 CALL COPY(IK-IP+1,BUF(I1),IP,ZNAK,1)
0333      30 RETURN
0334      END

```

END OF SEGMENT, LENGTH 169, NAME WSTAW

0335 FINISH

END OF COMPILATION - NO ERRORS

S/C SUBFILE: 36 BUCKETS USED

CONSOLIDATED BY XPCK 12H DATE 12/12/85 TIME 14/00/27

AAAAOOO31416(1) RENAMED ICLA-DEFAULT(1)

PROGRAM WART

MIXED SEGMENTS. STARTS IN EXTENDED DATA (22AM)

COMPACT PROGRAM (DBM)

CORE 25728

```

SEG      WART
SEG      IFIX
SEG      FLOAT
SEG      WSTAW
SEG      DRUK
SEG      SQRT
SEG      COPY
SEG      COPY8

```

Aneks C. Średnie ważone odległości dojazdów do pracy do miast wojewódzkich  
w latach 1959a-1983

Wyszczególnienie	L a t a				
	1959	1968	1973	1978	1983
<b>WARSZAWA</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	98,2	135,9	168,8	188,9	141,4
- na 1000 zatrudnionych	.	194	227	228	199
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	30,3	30,9	30,6	29,0	30,0
- mężczyźni	.	34,1	33,7	31,5	32,8
- kobiety	.	24,5	25,9	25,4	26,3
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	23,9	.	22,2
- średnie	.	.	33,3	.	25,8
- zasadnicze zawodowe	.	.	29,3	.	30,8
- pozostałe	.	.	.	.	32,7
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	24,2
- robotnicze	.	.	.	.	31,8
do przemysłu	.	27,2	27,4	.	.
<b>BIAŁA PODLASKA</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	2,0	3,4	4,8	4,4
- na 1000 zatrudnionych	.	.	266	266	242
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	15,4	15,0	16,9	19,0
- mężczyźni	.	15,5	15,4	17,5	19,0
- kobiety	.	14,1	13,9	15,7	18,8
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	16,4	.	24,7
- średnie	.	.	14,9	.	20,8
- zasadnicze zawodowe	.	.	14,6	.	19,2
- pozostałe	.	.	.	.	16,4
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	21,2
- robotnicze	.	.	.	.	18,2
do przemysłu	.	12,6	12,5	.	.
<b>BIAŁYSTOK</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	4,2	6,8	11,5	18,9	12,6
- na 1000 zatrudnionych	.	87	133	176	124
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	25,7	21,1	21,3	21,1	22,6
- mężczyźni	.	21,9	22,5	22,2	24,2
- kobiety	.	18,4	18,4	19,2	20,0
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	21,5	.	23,3
- średnie	.	.	21,0	.	22,7



- zasadnicze zawodowe	.	.	21,9	.	23,3
- pozostałe	.	.	.	.	22,0
według stanowiska	.	.	.	.	.
- nierobotnicze	.	.	.	.	22,8
- robotnicze	.	.	.	.	22,6
do przemysłu	.	18,5	18,0	.	.
<b>BIELSKO BIAŁA</b>					
Dojazdy ogółem:	.	.	.	.	.
- w tys. osób	.	36,0	40,0	40,4	28,8
- na 1000 zatrudnionych	.	480	436	372	350
Odległość dojazdu (w km):	.	.	.	.	.
- ogółem	.	15,3	15,7	17,9	17,2
- mężczyźni	.	15,9	16,0	18,4	17,9
- kobiety	.	14,3	15,4	17,1	16,4
według wykształcenia	.	.	.	.	.
- wyższe	.	.	13,2	.	17,0
- średnie	.	.	16,7	.	15,6
- zasadnicze zawodowe	.	.	15,3	.	17,1
- pozostałe	.	.	.	.	18,4
według stanowiska	.	.	.	.	.
- nierobotnicze	.	.	.	.	15,7
- robotnicze	.	.	.	.	17,7
do przemysłu	.	14,9	15,7	.	.
<b>BYDGOSZCZ</b>					
Dojazdy ogółem:	.	.	.	.	.
- w tys. osób	0,4	13,5	17,4	23,9	17,7
- na 1000 zatrudnionych	.	104	116	141	120
Odległość dojazdu (w km):	.	.	.	.	.
- ogółem	24,4	29,1	27,5	27,8	28,4
- mężczyźni	.	30,4	29,2	29,4	29,7
- kobiety	.	23,9	23,5	24,4	25,7
według wykształcenia	.	.	.	.	.
- wyższe	.	.	31,5	.	33,1
- średnie	.	.	26,5	.	28,3
- zasadnicze zawodowe	.	.	27,7	.	28,6
- pozostałe	.	.	.	.	27,9
według stanowiska	.	.	.	.	.
- nierobotnicze	.	.	.	.	28,6
- robotnicze	.	.	.	.	28,3
do przemysłu	.	27,1	25,4	.	.
<b>CHELM</b>					
Dojazdy ogółem:	.	.	.	.	.
- w tys. osób	.	2,7	6,4	9,0	8,1
- na 1000 zatrudnionych	.	170	298	324	306
Odległość dojazdu (w km):	.	.	.	.	.
- ogółem	.	18,1	18,5	19,5	19,6
- mężczyźni	.	18,3	18,6	19,9	19,8
- kobiety	.	16,1	18,2	18,8	19,3
według wykształcenia	.	.	.	.	.
- wyższe	.	.	20,6	.	30,1

- średnie	.	.	18,0	.	20,0
- zasadnicze zawodowe	.	.	19,2	.	20,0
- pozostałe	.	.	.	.	18,8
według stanowiska	.	.	.	.	.
- nierobotnicze	.	.	.	.	21,0
- robotnicze	.	.	.	.	19,4
do przemysłu	.	16,1	17,8	.	.
<b>CIECHANÓW</b>					
Dojazdy ogółem:	.	.	.	.	.
- w tys. osób	.	2,3	3,1	5,8	5,5
- na 1000 zatrudnionych	.	.	263	325	306
Odległość dojazdu (w km):	.	.	.	.	.
- ogółem	.	17,2	12,8	17,7	16,6
- mężczyźni	.	17,4	13,1	18,0	17,1
- kobiety	.	14,1	11,8	17,3	15,7
według wykształcenia	.	.	.	.	.
- wyższe	.	.	12,7	.	25,1
- średnie	.	.	12,9	.	17,1
- zasadnicze zawodowe	.	.	12,6	.	16,2
- pozostałe	.	.	.	.	16,0
według stanowiska	.	.	.	.	.
- nierobotnicze	.	.	.	.	18,0
- robotnicze	.	.	.	.	16,2
do przemysłu	.	9,9	12,8	.	.
<b>CZĘSTOCHOWA</b>					
Dojazdy ogółem:	.	.	.	.	.
- w tys. osób	.	13,1	22,4	30,2	23,2
- na 1000 zatrudnionych	.	159	235	264	221
Odległość dojazdu (w km):	.	.	.	.	.
- ogółem	.	20,3	20,0	21,0	21,4
- mężczyźni	.	22,3	22,1	22,3	22,8
- kobiety	.	14,3	15,1	18,5	19,0
według wykształcenia	.	.	.	.	.
- wyższe	.	.	16,9	.	21,6
- średnie	.	.	20,8	.	20,1
- zasadnicze zawodowe	.	.	19,2	.	21,4
- pozostałe	.	.	.	.	21,9
według stanowiska	.	.	.	.	.
- nierobotnicze	.	.	.	.	20,0
- robotnicze	.	.	.	.	21,7
do przemysłu	.	16,3	16,7	.	.
<b>ELBLĄG</b>					
Dojazdy ogółem:	.	.	.	.	.
- w tys. osób	.	0,8	1,5	4,0	3,1
- na 1000 zatrudnionych	.	25	39	87	7
Odległość dojazdu (w km):	.	.	.	.	.
- ogółem	.	15,6	13,9	16,7	14,9
- mężczyźni	.	15,9	14,3	17,2	15,4
- kobiety	.	14,1	12,8	15,5	14,0
według wykształcenia	.	.	.	.	.

- wyższe	.	.	19,8	.	26,6
- średnie	.	.	13,0	.	17,8
- zasadnicze zawodowe	.	.	13,0	.	13,9
- pozostałe	.	.	.	.	13,2
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	20,5
- robotnicze	.	.	.	.	13,6
do przemysłu	.	14,3	13,6	.	.
<b>GDANSK</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	1,7	23,4	31,8	43,4	29,9
- na 1000 zatrudnionych	.	139	167	205	161
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	18,5	19,6	19,2	20,3	20,1
- mężczyźni	.	21,2	20,9	22,2	21,5
- kobiety	.	15,6	15,7	16,5	17,2
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	15,6	.	15,3
- średnie	.	.	21,9	.	17,8
- zasadnicze zawodowe	.	.	20,5	.	22,7
- pozostałe	.	.	.	.	22,5
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	16,5
- robotnicze	.	.	.	.	22,5
do przemysłu	.	19,8	19,5	.	.
<b>GORZÓW WIELKOPOLSKI</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	0,2	3,5	6,3	9,5	6,9
- na 1000 zatrudnionych	.	104	149	179	143
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	14,1	20,6	20,3	22,7	22,0
- mężczyźni	.	20,6	20,6	23,2	22,6
- kobiety	.	20,6	19,6	21,8	21,2
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	22,3	.	29,3
- średnie	.	.	19,7	.	25,4
- zasadnicze zawodowe	.	.	20,8	.	21,9
- pozostałe	.	.	.	.	20,3
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	26,0
- robotnicze	.	.	.	.	21,3
do przemysłu	.	19,4	18,7	.	.
<b>JELEŃ GÓRA<sup>b</sup></b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	0,6	5,7	5,8	9,8	7,2
- na 1000 zatrudnionych	.	206	269	235	193
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	12,2	13,5	13,4	16,1	15,8
- mężczyźni	.	14,0	14,0	16,7	16,6
- kobiety	.	12,0	12,3	15,0	14,6



według wykształcenia					
- wyższe	.	.	14,0	.	18,4
- średnie	.	.	13,2	.	16,3
- zasadnicze zawodowe	.	.	13,5	.	15,9
- pozostałe	.	.	.	.	15,2
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	16,8
- robotnicze	.	.	.	.	15,5
do przemysłu	.	12,0	11,6	.	.
<b>KALISZ</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	5,2	9,1	13,4	12,1
- na 1000 zatrudnionych	.	133	208	246	250
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	13,6	14,7	20,0	20,3
- mężczyźni	.	14,3	15,4	20,6	20,7
- kobiety	.	11,1	13,2	18,9	19,8
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	14,1	.	26,1
- średnie	.	.	15,1	.	20,8
- zasadnicze zawodowe	.	.	14,1	.	20,2
- pozostałe	.	.	.	.	20,0
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	22,0
- robotnicze	.	.	.	.	20,0
do przemysłu	.	12,2	13,2	.	.
<b>KATOWICE</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	56,6	72,5	96,1	72,2
- na 1000 zatrudnionych	.	291	349	399	345
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	19,2	18,3	20,1	18,0
- mężczyźni	.	20,6	19,4	21,9	19,0
- kobiety	.	16,7	16,8	17,2	16,5
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	18,7	.	18,8
- średnie	.	.	18,3	.	17,3
- zasadnicze zawodowe	.	.	17,7	.	18,0
- pozostałe	.	.	.	.	18,3
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	17,6
- robotnicze	.	.	.	.	18,3
do przemysłu	.	18,1	17,8	.	.
<b>KIELCE</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	13,3	25,3	32,2	24,9
- na 1000 zatrudnionych	.	199	313	342	270
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	20,1	20,5	21,0	21,6
- mężczyźni	.	20,6	21,4	22,0	22,2

- kobiety		17,7	18,4	19,1	20,5
według wykształcenia					
- wyższe			24,0		32,2
- średnie			19,8		23,7
- zasadnicze zawodowe			20,7		21,6
- pozostałe					20,6
według stanowiska					
- nierobotnicze					24,4
- robotnicze					21,2
do przemysłu		17,2	17,8		
<b>KONIN</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	1,2	3,3	5,2	12,5	12,0
- na 1000 zatrudnionych			351	387	333
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	15,5	14,4	14,6	17,0	16,9
- mężczyźni		14,6	15,2	17,4	17,3
- kobiety		12,4	12,5	15,8	15,5
według wykształcenia					
- wyższe			14,8		24,1
- średnie			14,3		17,5
- zasadnicze zawodowe			15,5		16,8
- pozostałe					16,4
według stanowiska					
- nierobotnicze					18,1
- robotnicze					16,7
do przemysłu		12,8	12,5		
<b>KOSZALIN</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób		3,4	6,1	10,6	6,5
- na 1000 zatrudnionych		106	165	225	155
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem		20,6	20,5	20,9	21,0
- mężczyźni		21,7	21,4	22,2	22,9
- kobiety		17,7	18,4	18,4	17,5
według wykształcenia					
- wyższe			28,4		34,0
- średnie			18,4		22,9
- zasadnicze zawodowe			18,9		20,0
- pozostałe					20,2
według stanowiska					
- nierobotnicze					24,7
- robotnicze					20,1
do przemysłu		19,9	18,6		
<b>KRAKÓW</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób		47,5	57,4	68,0	56,4
- na 1000 zatrudnionych		159	177	187	177
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem		23,0	23,7	25,4	22,9

- mężczyźni	.	24,1	25,1	27,3	24,3
- kobiety	.	19,5	20,7	21,4	20,4
według wykształcenia	.	.	.	.	.
- wyższe	.	.	23,8	.	23,1
- średnie	.	.	23,9	.	21,9
- zasadnicze zawodowe	.	.	23,4	.	22,9
- pozostałe	.	.	.	.	23,3
według stanowiska	.	.	.	.	.
- nierobotnicze	.	.	.	.	21,1
- robotnicze	.	.	.	.	23,2
do przemysłu	.	19,6	20,2	.	.
<b>KROSNO</b>					
Dojazdy ogółem:	.	.	.	.	.
- w tys. osób	.	.	15,2	20,6	18,9
- na 1000 zatrudnionych	.	.	578	605	582
Odległość dojazdu (w km):	.	.	.	.	.
- ogółem	.	.	12,6	13,5	13,7
- mężczyźni	.	.	12,6	13,6	13,8
- kobiety	.	.	12,5	13,4	13,6
według wykształcenia	.	.	.	.	.
- wyższe	.	.	12,9	.	15,9
- średnie	.	.	12,5	.	13,6
- zasadnicze zawodowe	.	.	12,5	.	13,6
- pozostałe	.	.	.	.	13,6
według stanowiska	.	.	.	.	.
- nierobotnicze	.	.	.	.	14,0
- robotnicze	.	.	.	.	13,6
do przemysłu	.	.	12,5	.	.
<b>LEGNICA</b>					
Dojazdy ogółem:	.	.	.	.	.
- w tys. osób	1,0	2,0	4,4	8,8	6,6
- na 1000 zatrudnionych	.	65	123	211	171
Odległość dojazdu (w km):	.	.	.	.	.
- ogółem	17,3	14,2	15,7	18,2	18,1
- mężczyźni	.	14,5	16,5	18,9	18,6
- kobiety	.	13,4	14,2	17,0	17,3
według wykształcenia	.	.	.	.	.
- wyższe	.	.	19,4	.	26,0
- średnie	.	.	14,5	.	18,9
- zasadnicze zawodowe	.	.	15,8	.	17,5
- pozostałe	.	.	.	.	16,8
według stanowiska	.	.	.	.	.
- nierobotnicze	.	.	.	.	20,9
- robotnicze	.	.	.	.	17,1
do przemysłu	.	12,5	14,4	.	.
<b>LESZNO</b>					
Dojazdy ogółem:	.	.	.	.	.
- w tys. osób	2,7	4,2	5,4	8,0	6,9
- na 1000 zatrudnionych	.	250	292	340	293
Odległość dojazdu (w km):	.	.	.	.	.



- ogółem	16,2	14,7	14,0	17,4	18,1
- mężczyźni	.	15,3	14,8	17,8	18,7
- kobiety	.	12,4	11,8	16,5	16,9
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	16,4	.	26,1
- średnie	.	.	13,3	.	19,4
- zasadnicze zawodowe	.	.	14,2	.	17,5
- pozostałe	.	.	.	.	16,8
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	20,6
- robotnicze	.	.	.	.	17,3
do przemysłu	.	11,9	11,7	.	.
LUBLIN					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	14,1	22,4	28,8	24,1
- na 1000 zatrudnionych	.	132	184	198	177
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	24,9	24,4	22,2	23,3
- mężczyźni	.	26,1	25,8	23,8	24,9
- kobiety	.	17,3	19,4	18,1	19,4
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	21,3	.	20,6
- średnie	.	.	25,7	.	19,5
- zasadnicze zawodowe	.	.	22,7	.	23,7
- pozostałe	.	.	.	.	24,8
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	18,6
- robotnicze	.	.	.	.	24,1
do przemysłu	.	24,0	24,1	.	.
ŁOMŻA					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	1,3	2,8	4,8	4,3
- na 1000 zatrudnionych	.	.	230	263	231
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	13,8	12,2	12,2	11,8
- mężczyźni	.	15,0	12,6	12,9	12,4
- kobiety	.	5,6	10,8	10,7	10,6
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	11,5	.	11,2
- średnie	.	.	12,4	.	11,2
- zasadnicze zawodowe	.	.	11,9	.	12,6
- pozostałe	.	.	.	.	11,4
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	10,9
- robotnicze	.	.	.	.	11,9
do przemysłu	.	7,6	12,0	.	.
ŁÓDŹ					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	30,4	43,5	50,7	32,5
- na 1000 zatrudnionych	.	78	105	119	94

Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	22,1	23,5	21,0	20,2
- mężczyźni	.	23,8	25,4	21,8	21,2
- kobiety	.	19,0	20,5	19,9	18,9
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	20,1	.	18,0
- średnie	.	.	24,2	.	18,0
- zasadnicze zawodowe	.	.	23,4	.	20,9
- pozostałe	.	.	.	.	20,6
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	17,8
- robotnicze	.	.	.	.	20,8
do przemysłu	.	19,6	20,4	.	.
<b>NOWY SĄCZ</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	7,5	12,7	16,4	16,6
- na 1000 zatrudnionych	.	348	468	451	445
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	13,7	13,9	16,3	16,1
- mężczyźni	.	14,1	14,4	16,7	16,8
- kobiety	.	11,5	11,6	15,2	14,4
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	12,7	.	17,5
- średnie	.	.	14,3	.	15,9
- zasadnicze zawodowe	.	.	13,6	.	15,9
- pozostałe	.	.	.	.	16,1
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	15,9
- robotnicze	.	.	.	.	16,2
do przemysłu	.	12,4	13,1	.	.
<b>OLSZTYN</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	1,0	6,7	10,7	13,0	8,8
- na 1000 zatrudnionych	.	135	187	185	138
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	18,0	24,4	26,6	26,5	28,6
- mężczyźni	.	25,0	27,9	27,8	30,2
- kobiety	.	22,4	23,4	23,8	25,3
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	31,9	.	32,3
- średnie	.	.	26,0	.	30,0
- zasadnicze zawodowe	.	.	25,0	.	27,4
- pozostałe	.	.	.	.	28,6
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	30,2
- robotnicze	.	.	.	.	28,3
do przemysłu	.	22,0	24,9	.	.
<b>OPOLE</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	16,4	20,3	25,1	20,5

- na 1000 zatrudnionych	.	304	351	368	323
Odległość dojazdu (w km):	.	.	.	.	.
- ogółem	.	19,1	18,9	21,9	21,0
- mężczyźni	.	19,6	19,4	23,0	22,3
- kobiety	.	18,2	18,2	20,0	18,9
według wykształcenia	.	.	.	.	.
- wyższe	.	.	24,3	.	30,6
- średnie	.	.	17,8	.	23,4
- zasadnicze zawodowe	.	.	18,5	.	20,5
- pozostałe	.	.	.	.	19,6
według stanowiska	.	.	.	.	.
- nierobotnicze	.	.	.	.	24,0
- robotnicze	.	.	.	.	20,2
do przemysłu	.	17,0	17,4	.	.
<b>OSTROŁĘKA</b>					
Dojazdy ogółem:	.	.	.	.	.
- w tys. osób	0,5	1,9	5,0	7,4	8,0
- na 1000 zatrudnionych	.	202	367	358	360
Odległość dojazdu (w km):	.	.	.	.	.
- ogółem	10,5	12,4	17,2	16,6	18,0
- mężczyźni	.	12,6	17,7	17,3	18,6
- kobiety	.	10,9	14,4	15,2	16,4
według wykształcenia	.	.	.	.	.
- wyższe	.	.	16,1	.	23,4
- średnie	.	.	17,6	.	18,3
- zasadnicze zawodowe	.	.	16,2	.	18,0
- pozostałe	.	.	.	.	17,7
według stanowiska	.	.	.	.	.
- nierobotnicze	.	.	.	.	18,7
- robotnicze	.	.	.	.	17,8
do przemysłu	.	11,8	14,6	.	.
<b>PIŁA</b>					
Dojazdy ogółem:	.	.	.	.	.
- w tys. osób	.	2,3	2,2	4,6	4,0
- na 1000 zatrudnionych	.	133	118	183	156
Odległość dojazdu (w km):	.	.	.	.	.
- ogółem	.	21,7	20,9	22,2	22,0
- mężczyźni	.	21,6	20,9	22,2	22,2
- kobiety	.	21,9	21,4	22,1	21,6
według wykształcenia	.	.	.	.	.
- wyższe	.	.	22,5	.	24,3
- średnie	.	.	20,4	.	22,5
- zasadnicze zawodowe	.	.	21,4	.	21,7
- pozostałe	.	.	.	.	21,8
według stanowiska	.	.	.	.	.
- nierobotnicze	.	.	.	.	22,6
- robotnicze	.	.	.	.	21,8
do przemysłu	.	21,0	20,0	.	.



PIOTRKÓW TRYBUNALSKI					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	5,2	9,4	13,4	11,2
- na 1000 zatrudnionych	.	178	273	332	297
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	15,4	15,9	19,4	18,9
- mężczyźni	.	15,6	16,3	20,0	19,3
- kobiety	.	14,5	14,7	17,9	18,0
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	17,2	.	30,1
- średnie	.	.	15,4	.	19,6
- zasadnicze zawodowe	.	.	16,6	.	18,2
- pozostałe	.	.	.	.	18,3
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	21,6
- robotnicze	.	.	.	.	18,3
do przemysłu	.	13,7	14,1	.	.
PŁOCK					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	1,2	6,0	12,0	15,8	12,5
- na 1000 zatrudnionych	.	168	262	281	235
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	21,7	20,6	21,6	21,0	21,6
- mężczyźni	.	20,9	22,4	21,7	22,0
- kobiety	.	16,9	18,6	19,1	20,4
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	20,3	.	23,4
- średnie	.	.	22,0	.	22,2
- zasadnicze zawodowe	.	.	21,3	.	22,2
- pozostałe	.	.	.	.	20,7
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	21,5
- robotnicze	.	.	.	.	21,6
do przemysłu	.	18,4	19,5	.	.
POZNAŃ					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	19,3	33,4	43,5	56,5	37,3
- na 1000 zatrudnionych	.	144	174	203	156
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	25,2	26,3	25,0	24,3	25,0
- mężczyźni	.	28,0	26,5	26,3	26,5
- kobiety	.	21,1	22,2	20,3	22,3
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	22,7	.	23,0
- średnie	.	.	25,7	.	22,8
- zasadnicze zawodowe	.	.	25,0	.	25,3
- pozostałe	.	.	.	.	26,2
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	22,6
- robotnicze	.	.	.	.	25,7
do przemysłu	.	24,1	23,6	.	.

<b>PRZEMYSŁ</b>				
Dojazdy ogółem:				
- w tys. osób	.	2,5	5,3	8,5
- na 1000 zatrudnionych	.	136	254	317
Odstępowanie (w km):				
- ogółem	.	13	14	16
- mężczyźni	.	14	15	17
- kobiety	.	11	12	13
według wykształcenia				
- wyższe	.	.	14	22,0
- średnie	.	.	14	17
- zasadnicze zawodowe	.	.	13	16
- pozostałe	.	.	.	16
według stanowiska				
- nierobotnicze	.	.	.	17
- robotnicze	.	.	.	16
<b>RADOM</b>				
Dojazdy ogółem:				
- w tys. osób	.	7,9	16,4	22,4
- na 1000 zatrudnionych	.	112	199	240
Odstępowanie (w km):				
- ogółem	.	17	20	18
- mężczyźni	.	18	21	18
- kobiety	.	16	17	17
według wykształcenia				
- wyższe	.	.	22	28
- średnie	.	.	20	20
- zasadnicze zawodowe	.	.	19	18
- pozostałe	.	.	.	18
według stanowiska				
- nierobotnicze	.	.	.	21
- robotnicze	.	.	.	18
<b>RZESZÓW</b>				
Dojazdy ogółem:				
- w tys. osób	.	21,6	36,3	43,7
- na 1000 zatrudnionych	.	365	510	506
Odstępowanie (w km):				
- ogółem	.	18	19	19
- mężczyźni	.	19	20	20
- kobiety	.	16	17	17
według wykształcenia				
- wyższe	.	.	22	21
- średnie	.	.	18	19
- zasadnicze zawodowe	.	.	18	19
- pozostałe	.	.	.	19
według stanowiska				
- nierobotnicze	.	.	.	19
- robotnicze	.	.	.	19

<b>SIEDLCE</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	0,8	3,4	7,0	11,8	11,0
- na 1000 zatrudnionych	.	200	316	366	358
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	11,9	12,2	13,8	15,6	14,8
- mężczyźni	.	12,3	14,4	16,3	15,5
- kobiety	.	12,1	12,6	14,5	13,7
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	17,5	.	29,9
- średnie	.	.	13,1	.	17,4
- zasadnicze zawodowe	.	.	13,8	.	14,7
- pozostałe	.	.	.	.	13,0
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	18,7
- robotnicze	.	.	.	.	14,0
do przemysłu	.	11,0	11,8	.	.
<b>SIERADZ</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	.	4,9	8,2	6,0
- na 1000 zatrudnionych	.	.	408	487	362
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	.	13,7	16,6	17,0
- mężczyźni	.	.	14,2	17,4	17,9
- kobiety	.	.	12,7	15,4	15,6
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	15,2	.	28,2
- średnie	.	.	13,2	.	17,9
- zasadnicze zawodowe	.	.	14,3	.	16,4
- pozostałe	.	.	.	.	15,3
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	19,9
- robotnicze	.	.	.	.	15,8
do przemysłu	.	.	12,4	.	.
<b>SKIERNIEWICE</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	3,7	4,6	7,7	6,9
- na 1000 zatrudnionych	.	.	358	395	370
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	14,3	14,3	16,6	15,2
- mężczyźni	.	14,5	14,9	17,3	15,7
- kobiety	.	13,7	13,2	15,4	14,4
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	19,4	.	33,7
- średnie	.	.	13,8	.	16,4
- zasadnicze zawodowe	.	.	12,8	.	13,2
- pozostałe	.	.	.	.	13,6
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	20,4
- robotnicze	.	.	.	.	13,4
do przemysłu	.	12,8	12,0	.	.



<b>SŁUPSK</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	2,1	5,0	8,5	7,8
- na 1000 zatrudnionych	.	74	147	204	197
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	12,4	16,2	17,3	19,0
- mężczyźni	.	13,0	16,9	18,2	20,1
- kobiety	.	10,2	15,1	15,9	17,5
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	18,5	.	22,9
- średnie	.	.	15,5	.	19,3
- zasadnicze zawodowe	.	.	16,8	.	19,9
- pozostałe	.	.	.	.	17,9
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	19,4
- robotnicze	.	.	.	.	19,0
do przemysłu	.	10,5	15,0	.	.
<b>SUWAŁKI</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	.	1,3	3,0	2,4
- na 1000 zatrudnionych	.	.	118	169	131
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	.	13,3	21,1	17,9
- mężczyźni	.	.	13,8	21,7	18,8
- kobiety	.	.	11,5	19,6	16,1
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	13,0	.	28,3
- średnie	.	.	13,3	.	20,6
- zasadnicze zawodowe	.	.	13,2	.	17,0
- pozostałe	.	.	.	.	15,3
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	23,2
- robotnicze	.	.	.	.	16,0
do przemysłu	.	.	10,6	.	.
<b>SZCZECIN</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	3,6	5,0	5,7	12,2	8,5
- na 1000 zatrudnionych	.	34	35	65	50
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	24,5	25,6	28,2	26,1	29,8
- mężczyźni	.	27,0	29,9	28,5	32,4
- kobiety	.	19,9	24,3	20,6	23,7
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	31,6	.	41,7
- średnie	.	.	27,2	.	31,6
- zasadnicze zawodowe	.	.	29,4	.	30,5
- pozostałe	.	.	.	.	27,2
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	33,0
- robotnicze	.	.	.	.	29,0
do przemysłu	.	19,4	24,3	.	.

<b>TARNOBRZEG</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	1,7	2,5	8,9	8,9
- na 1000 zatrudnionych	.	335	371	414	406
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	12,9	12,8	21,7	21,1
- mężczyźni	.	13,2	13,8	22,1	20,6
- kobiety	.	12,2	11,3	20,3	22,7
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	13,5	.	21,8
- średnie	.	.	12,7	.	20,9
- zasadnicze zawodowe	.	.	12,8	.	21,0
- pozostałe	.	.	.	.	21,2
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	20,9
- robotnicze	.	.	.	.	21,2
do przemysłu	.	10,6	10,6	.	.
<b>TARNOW</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	18,9	24,2	29,4	26,7
- na 1000 zatrudnionych	.	368	410	449	439
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	17,5	17,7	17,7	17,9
- mężczyźni	.	18,1	18,4	18,6	18,8
- kobiety	.	14,5	15,1	15,5	16,1
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	18,4	.	20,4
- średnie	.	.	17,7	.	17,1
- zasadnicze zawodowe	.	.	17,4	.	17,9
- pozostałe	.	.	.	.	18,1
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	17,2
- robotnicze	.	.	.	.	18,0
do przemysłu	.	16,8	16,5	.	.
<b>TORUN</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	0,2	7,3	13,4	15,9	12,6
- na 1000 zatrudnionych	.	125	187	185	157
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	12,8	22,8	23,0	22,9	24,1
- mężczyźni	.	23,2	24,7	23,5	25,0
- kobiety	.	21,2	19,1	21,6	22,2
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	23,7	.	32,8
- średnie	.	.	23,7	.	24,2
- zasadnicze zawodowe	.	.	21,7	.	23,8
- pozostałe	.	.	.	.	23,9
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	25,2
- robotnicze	.	.	.	.	23,9
do przemysłu	.	21,6	19,3	.	.

<b>WAŁBRZYCH</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	6,5	6,6	9,9	8,0
- na 1000 zatrudnionych	.	121	122	162	140
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	13,7	13,5	16,1	15,9
- mężczyźni	.	14,2	14,1	16,9	16,6
- kobiety	.	11,2	11,7	14,1	14,2
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	13,8	.	19,3
- średnie	.	.	13,3	.	15,5
- zasadnicze zawodowe	.	.	13,7	.	16,5
- pozostałe	.	.	.	.	14,9
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	16,6
- robotnicze	.	.	.	.	15,7
do przemysłu	.	13,1	12,6	.	.
<b>WŁOCŁAWEK</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	4,2	7,6	10,6	10,2
- na 1000 zatrudnionych	.	125	189	211	204
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	16,1	15,2	17,0	19,8
- mężczyźni	.	16,8	16,1	17,9	20,6
- kobiety	.	12,3	12,5	15,1	18,0
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	15,9	.	30,0
- średnie	.	.	14,7	.	20,7
- zasadnicze zawodowe	.	.	16,1	.	19,6
- pozostałe	.	.	.	.	19,3
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	21,8
- robotnicze	.	.	.	.	19,4
do przemysłu	.	12,9	13,8	.	.
<b>WROCŁAW</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	14,2	20,3	23,4	21,2
- na 1000 zatrudnionych	.	59	76	85	82
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	28,9	27,8	31,0	27,3
- mężczyźni	.	30,0	29,2	32,8	28,5
- kobiety	.	24,4	24,6	27,1	25,0
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	30,9	.	31,4
- średnie	.	.	27,1	.	29,0
- zasadnicze zawodowe	.	.	27,5	.	26,9
- pozostałe	.	.	.	.	26,6
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	29,2
- robotnicze	.	.	.	.	26,9
do przemysłu	.	25,8	25,6	.	.



<b>ZAMOŚC</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	.	3,0	6,3	10,3	9,8
- na 1000 zatrudnionych	.	207	342	362	373
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	.	13,3	15,1	16,4	16,8
- mężczyźni	.	13,8	15,8	17,5	17,4
- kobiety	.	10,6	12,7	14,1	15,7
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	15,3	.	20,4
- średnie	.	.	14,9	.	17,7
- zasadnicze zawodowe	.	.	15,3	.	17,3
- pozostałe	.	.	.	.	15,7
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	17,7
- robotnicze	.	.	.	.	16,6
do przemysłu	.	11,5	12,3	.	.
<b>ZIELONA GÓRA</b>					
Dojazdy ogółem:					
- w tys. osób	4,2	7,2	10,9	14,5	10,9
- na 1000 zatrudnionych	.	176	231	253	222
Odległość dojazdu (w km):					
- ogółem	15,6	15,6	15,8	17,8	17,7
- mężczyźni	.	17,4	17,4	19,4	19,0
- kobiety	.	11,2	12,8	15,1	15,6
według wykształcenia					
- wyższe	.	.	19,2	.	20,4
- średnie	.	.	14,6	.	19,2
- zasadnicze zawodowe	.	.	16,0	.	18,1
- pozostałe	.	.	.	.	16,3
według stanowiska					
- nierobotnicze	.	.	.	.	19,3
- robotnicze	.	.	.	.	17,2
do przemysłu	.	13,2	13,4	.	.

Uwaga: a na podstawie ankiet o zatrudnieniu wypełnionych przez niektóre uspołecznione zakłady pracy na polecenie Wojewódzkich Komisji Planowania Gospodarczego wg stanu z dnia 1 stycznia 1959 r.; b bez dojazdów z m.Cieplice Śl. i m.Sobieszów, które po 1973 r. zostały włączone do m.Jelenia Góra.  
 Źródło: obliczenia własne na podstawie danych spisów kadrowych oraz wyników NSP 7.XII.1978 r.

## SPATIAL HUMAN MOBILITY IN POLAND, 1952-1985

### Summary

This study consists of three parts: the first, most extensive part is devoted to permanent domestic human migration; the second part - to commuting to work; and the third part - to the other forms of spatial human mobility, i.e. the students' migration and commuting to school, tourist/recreational migration, and pilgrimages to sanctuaries.

The main scopes of this study are:

- to provide the spatial pattern of different human migrations *vis-a-vis* the national socio-economic development in the possibly long time-horizon as based on the available unified statistical material;
- to identify the changes in the intensity and range (distance) of those movements;
- to propose a hierarchical regionalization of permanent migration as based on inter-provincial flows, i.e. the Slater method which has not been applied to in Poland, as well as to identify the stage of the process of the modernization of spatial mobility which has been achieved by in Poland.

On the conceptual level, the aim of the study was to test the Zelinsky mobility transition hypothesis under the socio-economic conditions different than original.

The mobility transition hypothesis refers to the earlier demographic transition theory. This theory reflects the historical process of the transformation of high natural population reproduction and of high mortality, which are characteristic of pre-industrial societies, into the conscious low reproduction and low mortality, which are characteristic of post-industrial societies. According to Z.Smoliński, Poland is entering the advanced, fourth, phase of this process.

The Zelinsky mobility transition hypothesis is an empirical, but idealized, generalization of the historical changes in

mobility which have been occurred in what are now highly developed countries. This hypothesis points out that with societal and economic development - from the stage of traditional society (phase I in Figure 1B), through that of the early (phase II) and advanced (phase III), to that after the modernization (phase IV) - continuous change in the prevailing forms of migration occurs: new, alternative forms of movements arrive and expand - from the shortest (circulation) to intercontinental movements - which are to be analysed within the same conceptual framework.

The following basic statistical data were used in this study:

- (1) for permanent domestic migration - those from the current population registry, i.e. annual intra- and inter-provincial flow matrices: total and by the four basic directional categories (i.e. rural to urban, urban to rural, urban to urban, and rural to rural), 1952-1983;
- (2) for commuting to work - the results of the Staff Censuses 1968, 1973 and 1983, and those of the National Census 1978;
- (3) for the students' migration and commuting to school - the results of the investigation of the 'student's way to school' by the Central Statistical Office, 1965/66 and 1980/81;
- (4) for tourist/recreational migration - different data from the Central Statistical Office, 1950-1985;
- (5) for pilgrimage to sanctuaries - the work by S.Z.Szczepański about the pilgrimage to Jasna Góra, 1864-1914, and the work by H.Zug for the more recent period, and the 1985 data.

The analysis of the permanent migration, 1952-1983, indicated:

- a continuous decrease in human, especially urban, mobility (Table 6), except for a slight increase in the late 1970s;
- a decrease in rural population mobility who during the recent three decades was more mobile than the urban population;
- a diminishing of the spatial differentiation of in- and out-migration flows; it was the rural-to-rural migration of which the highest spatial differentiation was characteristic for years, in recent years, however, those differences have been reduced considerably;
- domestic migration tends to achieve the regional scale (Figures 11, 15, 19 and 23), exceptionally, however, in the 1976-1980



- period the urban-to-urban migration expanded up to the supra-regional scale;
- the continuous increase in the share of the regional (intra-provincial) migration used to be accompanied by the diminishing of the spatial differentiation of the regional closure of migration (Table 8).

The analysis of the weighted mean distance of migration (altogether intra- and inter-provincial) confirmed a considerable decrease in the extent of permanent migration (Table 9; Figures 50 and 51).

In the 1952-1983 period, the average distance of migration decreased by 30 to 40 per cent, depending on the direction of migration. The reported tendency in the mobility transition process was opposite to that in the USA where the average distance of inter-state migration, which amounted 975 km in the 1935-1940 period, increased to 1109 km in the 1949-1950 period. In Poland, on the contrary, the distance of inter-provincial migration (intra-provincial excluding) decreased from 283 km in the 1952-1955 period to 207 km in the 1981-1983 period.

The chapter on migration is concluded by an attempt to regionalize migration in the 1952-1983 period, based on the inter-provincial flows (total, rural to urban, and urban to urban), following the method provided by P.B.Slater.

The analysis of commuting to work may be briefly summarized as follows:

- the increase in the volume and intensity of commuting to work in the 1972-1978 period was followed by its spatially differentiated decrease in the next semi-decade (Table 11 and 13; Figure 71);
- the increase in the mobility of employees (total) in the 1973-1978 period was a result of the increase in the intensity of the commuting to work predominantly in the voivodships with the, especially new, large-scale industrial investment projects; the latter decrease in the mobility of employees in those voivodships was a result of the limitation or giving up the investment projects;

- of the south-eastern voivodships, with their traditionally high intensity of commuting to work, a stable high level of the mobility of employees during the total 1973-1983 period is characteristic (Figure 73);
- in the 1973-1983 period, the degree of the regional closure of commuting to work increased in the cases of the overwhelming majority of voivodships.

The general analysis of commuting to work is supplemented by that of the weighted mean distance of the commuting to work to forty-nine provincial towns in 1959, 1968, 1973, 1978 i 1983 (Table 13; Figure 75; Appendix A.3). A statistically significant, although not strong, correlation was evidenced between the urban size and the average distance of commuting to work. It is the large provincial towns that rank highest in the distance of commuting to work (23 to 30 km) while small and middle-sized new (i.e. post-1975) provincial towns prevail in the group of centres of which the shortest distances of commuting to work are characteristic. Moreover:

- the higher the education level of the commuters, the longer the distance they travel, the commuters to towns sized 200,000 or over being an exception;
- there is no considerable differentiation of the distance of commuting to work between in-commuters' age groups;
- men used to commute to work for longer distances (23 km) than women (20 km);
- the increase in the distance of commuting in the 1973-1978 period was followed by a tendency to diminish the distance of the commuting to work in the next semi-decade.

When considering the students' migration and commuting to school, the following observations may be reported:

- the intensity of the students' commuting to primary schools is higher in the northern than the southern part of Poland while the distances of the commuting were longer in the eastern part of Poland but in the recent semi-decade they increased considerably in the north-eastern voivodships;
- the intensity of the students' commuting to post-primary schools (with the 36 per cent of students commuting) prevails over that of commuting to work (26 per cent of employees

commuting); the spatial patterns of the two are similar while the distances of commuting have increased.

In the part devoted to tourist/recreational migration, the development of this form of mobility was presented, in part indirectly, as based on different indices (Figures 79 and 80) and the results of the Central Statistical Office's questionnaire inquiry on the participation in tourism, recreation and culture (Table 17; Figure 81). On the contrary, a case of the use of another statistical source for the general assessment of the development of human spatial mobility can be seen in Figure 84.

The present author's assessment of the process of the mobility transition in Poland is that the natural and smooth development of this process has applied for many years only to those forms of mobility which are to a rather limited extent influenced by the state policy, i.e. to purely circulatory types of movements (tourist/recreational journey and those for social and cultural reasons). On the contrary, the development of and hopes in permanent migration and commuting to work are strongly dependent on the economic processes, socio-economic policy and its results. These result in a discontinuity (discreteness) of changes in mobility; this may be exemplified by the increase in the size and distance of the urban-to-urban migration in the late 1970s, and the strengthening decline in the volume of migration since the beginning of the present crisis.

To conclude, a question can be asked how the process of spatial human mobility transition will develop in Poland. To answer this question is to opt for a socio-political and economic system in Poland. The changes in mobility can, therefore, either be still discrete or be a result of the changed model of the national development which would include the sectoral and territorial restructurization of the economy, social self-reliance, territorial self-government, indispensable changes in agriculture and the agriculture-supplying industries, the development of rural technical and social infrastructure, and the effective resolution of the housing question. In the latter case, the changes in the forms of mobility would be made in a similar way to those in the highly developed countries. Instead of the increase in the urban-to-urban and intra-urban migration,



which is characteristic of the third phase of mobility transition, a new trend of migration may appear, i.e. that of the out-migration (especially the persons of high professional qualifications as a result of the deconcentration of industrial enterprises) from urban agglomerations to the suburban zones which have good environmental conditions for the location of hi-tech enterprises. The proper answer for the question of the further development of the mobility transition will be provided in future, and the exhaustive assessment of the human spatial mobility in Poland will certainly be a basic aim of developing time geography.

*Translated by Zbigniew Rykiel*



Prace habilitacyjne można nabyć i zamówić  
w Ośrodkach Rozpowszechniania Wydawnictw Naukowych PAN:

- Pałac Kultury i Nauki, 00-901 Warszawa
- ul. Bankowa 14, 40-007 Katowice
- ul. Św. Marka 22, 31-020 Kraków
- pl. Marii Curie-Skłodowskiej 5, 20-031 Lublin
- ul. Mielżyńskiego 27/29, 61-725 Poznań
- pl. Wolności 7, 50-071 Wrocław

oraz

w księgarniach „Ossolineum”:

- ul. Łagiewniki 56, 80-855 Gdańsk
- Rynek Główny 4, 31-042 Kraków
- ul. Królewska 11, 20-109 Lublin
- ul. Krucza 24/26, 00-526 Warszawa
- Rynek 6, 50-106 Wrocław
- pl. Żołnierza Polskiego 1, 70-551 Szczecin