**6. DOJEŻDŻAJĄCY DO PRACY**

Niniejszy rozdział poświęcony jest charakterystyce osób dojeżdżających do pracy. Analizy dokonano w oparciu o dane z badania reprezentacyjnego przeprowadzonego w ramach Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań w 2011 r. Obserwacje dotyczące dojazdów do pracy mają bowiem istotne znaczenie zarówno dla monitorowania przepływów ludności związanych z zatrudnieniem tak w wymiarze krajowym jak i regionalnym czy międzynarodowym, a także w statystyce miast. Natężenie dojazdów do pracy stanowi ponadto w statystyce europejskiej główne kryterium wyznaczania obszarów funkcjonalnych oddziaływania miast. W międzynarodowym programie statystycznego monitoringu obszarów miejskich Urban Audit natężenie dojazdów do pracy w danym mieście stanowi podstawę wyznaczania takich właśnie obszarów, zwanych tam szerszymi strefami miejskimi (ang. *Larger Urban Zones*)[[1]](#footnote-1), których obserwacja przyczynia się do lepszego poznania i stymulowania procesów urbanizacyjnych.

Wyniki Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011 w zakresie dojazdów – skali, wielkości strumieni i kierunków przepływów – przedstawiono (na podstawie źródeł administracyjnych) w publikacji GUS „Dojazdy do pracy”, GUS, US Poznań 2014.[[2]](#footnote-2)

W niniejszym rozdziale skoncentrowano się natomiast na charakterystyce osób dojeżdżających do pracy według płci, wieku, poziomu wykształcenia, odległości pomiędzy faktycznym miejscem zamieszkania a głównym miejscem pracy, czasem dojazdu do głównego miejsca pracy, środkiem transportu oraz częstotliwością tego dojazdu. Szczególną uwagę skoncentrowano tutaj na istotnych wskaźnikach charakteryzujących rozpatrywane zjawisko w sposób umożliwiający porównywalność międzyregionalną.

**6.1. Stan i struktura osób dojeżdżających do pracy**

Badanie reprezentacyjne przeprowadzone w ramach Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań w 2011 r. wykazało, że do pracy dojeżdżało 9142,5 tys. osób, w tym 4081,9 tys. kobiet (co stanowi 44,6% ogółu dojeżdżających). W odniesieniu do ogółu pracujących dojeżdżało do pracy 60,7% osób; w przypadku kobiet było to 60,2%, zaś dla mężczyzn – 61,2%.

Spośród wszystkich dojeżdżających do pracy najwięcej mieszkało w województwie mazowieckim (16,3%), a najmniej w województwie opolskim (2,1%), co wynika w głównej mierze z liczebności mieszkańców tych województw.

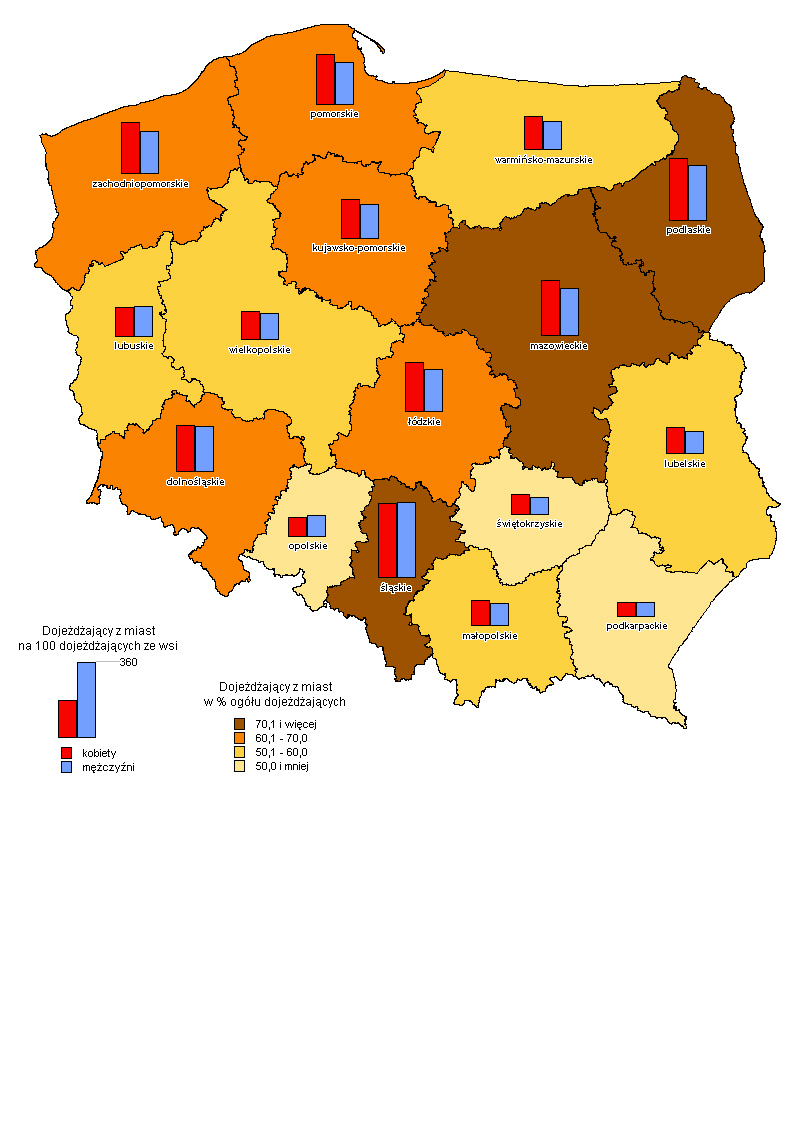
W układzie wojewódzkim udział dojeżdżających do pracy w liczbie pracujących zamykał się w przedziale od 48,7% (województwo podlaskie) do 70,7% (województwo śląskie), co obrazuje poniższy wykres.

**Wykres 6.1. Udział dojeżdżających do pracy w liczbie pracujących według województw (w %)**

Spośród osób dojeżdżających do pracy 5876,9 tys. (czyli 64,3%) mieszkało[[3]](#footnote-3) w miastach, zaś 3265,5 tys. (35,7%) – na wsi. W większości województw wśród dojeżdżających do pracy także przeważała ludność miejska. Wyjątkiem są tutaj województwa: podkarpackie (gdzie na wsi mieszkało 58,9% dojeżdżających, zaś w mieście – 41,1%), świętokrzyskie (odpowiednio 52,4% i 47,6%) oraz opolskie, w którym oba udziały były praktycznie identyczne (po 50,0%). Wśród dojeżdżających mieszkańców miast   
2672,1 tys. (45,5%) stanowiły kobiety. Na wsi ich udział był nieco mniejszy i wyniósł 43,2%.

Udział osób dojeżdżających z miast w liczbie dojeżdżających ogółem oraz relację dojeżdżających z miast na 100 dojeżdżających ze wsi dla kobiet i mężczyzn według województw ukazuje poniższa mapa. Warto zauważyć, że w niektórych przypadkach –   
np. w województwach: zachodniopomorskim, pomorskim czy w opolskim – płeć istotnie różnicowała dojeżdżanie do pracy w zależności od miejsca zamieszkania.

**Mapa 1. Dojeżdżający z miast na 100 dojeżdżających ze wsi według płci oraz udział dojeżdżających z miast w ogólnej ich liczbie**



Rozpatrując kwestię dojazdów do pracy w zależności od miejsca zamieszkania warto uwzględnić także lokalizację celu owych dojazdów, tj. głównego miejsca pracy w kontekście przepływów pracujących między miastem a terenami wiejskimi. Relację osób dojeżdżających do pracy z miasta na wieś w stosunku do liczby dojeżdżających do pracy ze wsi do miasta obrazuje wykres 6.2. Dane te dotyczą tylko osób dojeżdżających do pracy na terytorium Polski.

**Wykres 6.2. Dojeżdżający do pracy z miasta na wieś na 100 dojeżdżających do pracy ze wsi**

**do miasta ogółem według województw**

Więcej osób dojeżdża zatem ze wsi do miasta niż z miasta na wieś. Największą przewagę liczby dojeżdżających do pracy ze wsi do miasta nad liczbą dojeżdżających do pracy z miasta na wieś daje się zaobserwować w województwach o słabiej rozwiniętym rolnictwie (województwa: świętokrzyskie, podkarpackie, małopolskie), natomiast najniższą – w regionach, w których sektor rolniczy odgrywa istotną rolę (jak np. województwa wielkopolskie czy podlaskie).

Wśród osób dojeżdżających do pracy 10,9 tys. (0,1%) regularnie przekraczało w tym celu granicę Polski. Spośród 9131,6 tys. osób dojeżdżających do pracy w granicach Polski 8797,4 tys. (czyli 96,3%) odbywało ten dojazd w obrębie województwa, w którym faktycznie mieszkały. 6177,6 tys. osób (67,7%) nie wyjeżdżało poza powiat zamieszkania, zaś   
4476,0 tys. (49,0%) – poza gminę. W tym ostatnim przypadku widać więc przewagę osób, których główne miejsce pracy zlokalizowane jest w innej gminie niż ta, gdzie mieszkają (51,0%).

**Tabela 6.1. Dojeżdżający do pracy według lokalizacji miejsca pracy (w % ogółem**)

| Wyszczegól- nienie | Razem | W woje-wódz-  twie  zamie-szkania | Poza woje-wódz-twem zamie-szkania | W powiecie zamie-szkania | Poza powiatem zamie-szkania | W gminie zamie-szkania | Poza gminą zamie-szkania |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *w liczbie ogółem* | | | | | | | |
| **Polska** | **100,0** | **100,0** | **100,0** | **100,0** | **100,0** | **100,0** | **100,0** |
| Dolnośląskie | 7,7 | 7,9 | 4,9 | 8,2 | 6,7 | 8,0 | 7,5 |
| Kujawsko- -pomorskie | 5,1 | 5,0 | 5,8 | 5,3 | 4,5 | 5,6 | 4,5 |
| Lubelskie | 4,6 | 4,5 | 7,0 | 4,7 | 4,4 | 4,5 | 4,7 |
| Lubuskie | 2,4 | 2,3 | 4,0 | 2,5 | 2,2 | 2,2 | 2,5 |
| Łódzkie | 7,0 | 6,8 | 11,8 | 7,5 | 5,7 | 7,9 | 6,1 |
| Małopolskie | 8,9 | 8,6 | 14,8 | 8,7 | 9,2 | 8,3 | 9,4 |
| Mazowieckie | 16,3 | 16,6 | 6,9 | 16,2 | 16,5 | 18,2 | 14,5 |
| Opolskie | 2,1 | 2,0 | 4,7 | 2,1 | 2,1 | 1,7 | 2,5 |
| Podkarpackie | 4,6 | 4,7 | 4,0 | 4,5 | 4,9 | 3,5 | 5,7 |
| Podlaskie | 2,4 | 2,4 | 2,1 | 2,6 | 2,1 | 2,9 | 1,9 |
| Pomorskie | 6,1 | 6,2 | 3,8 | 6,0 | 6,4 | 6,1 | 6,2 |
| Śląskie | 13,8 | 14,0 | 9,3 | 11,7 | 18,2 | 13,2 | 14,4 |
| Świętokrzyskie | 2,7 | 2,6 | 5,5 | 2,8 | 2,6 | 2,4 | 3,0 |
| Warmińsko-  -mazurskie | 2,8 | 2,8 | 4,2 | 3,2 | 2,1 | 2,8 | 2,9 |
| Wielkopolskie | 9,6 | 9,6 | 7,8 | 9,7 | 9,3 | 8,5 | 10,6 |
| Zachodnio-pomorskie | 3,9 | 3,9 | 3,6 | 4,3 | 3,0 | 4,3 | 3,5 |
| *w liczbie dojeżdżających w jednostce przestrzennej* | | | | | | | |
| **Polska** | **100,0** | **96,3** | **3,7** | **67,7** | **32,3** | **49,0** | **51,0** |
| Dolnośląskie | 100,0 | 97,7 | 2,3 | 72,0 | 28,0 | 50,6 | 49,4 |
| Kujawsko- -pomorskie | 100,0 | 95,8 | 4,2 | 71,2 | 28,8 | 54,7 | 45,3 |
| Lubelskie | 100,0 | 94,5 | 5,5 | 68,8 | 31,2 | 47,7 | 52,3 |
| Lubuskie | 100,0 | 93,9 | 6,1 | 70,3 | 29,7 | 45,9 | 54,1 |
| Łódzkie | 100,0 | 93,8 | 6,2 | 73,3 | 26,7 | 55,3 | 44,7 |
| Małopolskie | 100,0 | 93,9 | 6,1 | 66,4 | 33,6 | 45,7 | 54,3 |
| Mazowieckie | 100,0 | 98,5 | 1,5 | 67,2 | 32,8 | 54,7 | 45,3 |
| Opolskie | 100,0 | 91,8 | 8,2 | 68,5 | 31,5 | 38,9 | 61,1 |
| Podkarpackie | 100,0 | 96,9 | 3,1 | 65,9 | 34,1 | 37,2 | 62,8 |
| Podlaskie | 100,0 | 96,9 | 3,1 | 71,9 | 28,1 | 58,8 | 41,2 |
| Pomorskie | 100,0 | 97,7 | 2,3 | 66,3 | 33,7 | 48,6 | 51,4 |
| Śląskie | 100,0 | 97,5 | 2,5 | 57,3 | 42,7 | 46,8 | 53,2 |
| Świętokrzyskie | 100,0 | 92,6 | 7,4 | 68,9 | 31,1 | 43,2 | 56,8 |
| Warmińsko-  -mazurskie | 100,0 | 94,6 | 5,4 | 75,5 | 24,5 | 48,6 | 51,4 |
| Wielkopolskie | 100,0 | 97,0 | 3,0 | 68,5 | 31,5 | 43,4 | 56,6 |
| Zachodnio-pomorskie | 100,0 | 96,6 | 3,4 | 75,0 | 25,0 | 54,6 | 45,4 |

Widoczne jest pewne zróżnicowanie województw pod tym względem. Na przykład, województwa łódzkie i małopolskie mają szczególnie duży udział w ogólnej liczbie dojeżdżających poza własne województwo w skali kraju. W zakresie struktury dojazdów rozpatrywanej pod kątem przekraczania granic powiatu i gminy dominują województwa: mazowieckie i śląskie, które mają we wszystkich tych przypadkach największe udziały. W skali kraju 51,0% dojeżdżających przekracza w drodze do pracy granice gminy zamieszkania. W poszczególnych województwach wskaźnik ten zamyka się w przedziale od 41,2% w województwie podlaskim do 62,8% w województwie podkarpackim.

**Wykres 6.3. Dojeżdżający do pracy według poziomu wykształcenia**

Wśród dojeżdżających do pracy przeważają osoby posiadające wykształcenie wyższe, policealne i średnie zawodowe oraz zasadnicze zawodowe. Struktura ta przedstawia się podobnie w ujęciu według płci, z tym, że wśród kobiet mniej jest osób z wykształceniem zasadniczym zawodowym aniżeli wśród mężczyzn (odpowiednie udziały wynoszą bowiem 14,7% i 30,6%), natomiast więcej kobiet legitymuje się wykształceniem średnim ogólnokształcącym (14,1%, podczas gdy mężczyzn – 9,8%). Znaczny wpływ na ten stan rzeczy ma także podstawowa struktura ludności według wykształcenia.

**Wykres 6.4. Struktura dojeżdżających do pracy według wieku (w %)**

grupy wieku:

Wśród dojeżdżających do pracy liczebnie dominowały osoby w wieku od 25 do 34 lat, a najmniejszą grupę stanowiły osoby w wieku 65 i więcej lat. Warto też zauważyć, że ponad 88% dojeżdżających to osoby w wieku do 54 lat. Podobne proporcje w tym zakresie obserwuje się dla każdej z płci, przy czym kobiet w wieku 55 – 64 lat jest o 3,5 p. proc. mniej niż mężczyzn. Natomiast kobiety wykazują nieznaczną przewagę w kategoriach najliczniej reprezentowanych (szczególnie w wieku 45 – 54 lat, gdzie odpowiedni udział jest większy o 2,7 p. proc. od analogicznego dla mężczyzn).

**6.2. Odległość miejsca zamieszkania od głównego miejsca pracy dla osób dojeżdżających[[4]](#footnote-4)**

Wśród ogółu dojeżdżających do pracy 2649,9 tys. osób (29,0%) pokonywało odległość do 5 kilometrów, 4655,0 tys. (50,9%) – od 6 do 20 km, 1410,0 tys. (15,4%) – od 21 do 50 km, zaś 427,6 tys. osób (4,7%) dojeżdżało do pracy na odległość wynoszącą 51 i więcej kilometrów. Dominują zatem dojazdy na niezbyt duże odległości (do 20 km). Największa liczba takich osób zamieszkuje w województwach: mazowieckim i śląskim. Dominacja województwa mazowieckiego okazuje się szczególnie widoczna w przypadku kategorii 51 i więcej km: tutaj udział dojeżdżających do pracy mieszkańców wyniósł 22,7%, podczas gdy drugiego pod tym względem województwa wielkopolskiego – 9,8%. I to jest jedyna kategoria, w której województwo śląskie plasuje się na czwartej pozycji – wyprzedza je jeszcze województwo dolnośląskie – 8,3%). W pozostałych kategoriach jest ono pierwsze (odległość do 5 km – 13,3%, województwo mazowieckie – 12,6%) lub drugie za województwem mazowieckim (6 – 20 km – 15,2%, 21– 50 km – 12,3%, podczas gdy dla województwa mazowieckiego udziały te wynoszą odpowiednio 16,9% oraz 19,0%).

Jednakże przyglądając się bliżej wewnętrznym strukturom każdego z województw daje się zauważyć, że sytuacja w zakresie analizowanego zjawiska społeczno – ekonomicznego nie jest już tak jednoznaczna. Największy udział osób zamieszkałych na danym obszarze dojeżdżających do pracy na najkrótsze odległości (do 5 km) wykazuje bowiem województwo podlaskie (38,0%), zaś najmniejszy – mazowieckie (22,4%). Z kolei w kategorii 6 – 20 km pod tym względem dominuje województwo śląskie (55,9%), a najmniejszy rozpatrywany udział dojeżdżających na takie odległości zaobserwowano w województwie warmińsko-mazurskim (43,1%). W przypadku dojazdów do pracy na odległość od 21 do 50 km przeważa województwo pomorskie (18,2%), zaś najmniejszym udziałem dojeżdżających tego rodzaju charakteryzuje się województwo podlaskie – 11,6%. Z kolei największym udziałem dojeżdżających na najdalsze odległości (51 i więcej km) charakteryzowali się mieszkańcy województwa mazowieckiego (czyniło tak 6,5% mieszkańców tego województwa), natomiast najmniejszym – mieszkańcy województwa śląskiego (2,5%).

W strukturze dojeżdżających pod tym kątem według płci widać dominację mężczyzn w każdej kategorii – na 100 mężczyzn przypadało od 37 (51 i więcej km) do 96 kobiet (do 5 km) (por. także wykres 6.5 dla udziałów w liczbie dojeżdżających ogółem). Rozkład tego wskaźnika w województwach w poszczególnych kategoriach też był raczej równomierny i podobny, choć warto zauważyć np. szczególnie niską jego wartość (23) dla województwa świętokrzyskiego (51 i więcej km) oraz wyjątkowo wysoką (105) dla województwa mazowieckiego (do 5 km).

**Wykres 6.5. Struktura dojeżdżających do pracy według odległości miejsca zamieszkania**

**od głównego miejsca pracy i płci (w %)**

Jak wspomniano na wstępie tego podrozdziału, charakter rozpatrywanej zmiennej powoduje, że można w tym przypadku wyznaczyć taką podstawową statystykę opisową jak przeciętna odległość dojazdu do pracy. Poniżej przedstawiono zróżnicowanie tej wielkości według województw.

**Wykres 6.6. Przeciętna odległość dojazdu do pracy według płci i województw (w km)**

Dojeżdżający do pracy pokonuje przeciętnie 17,4 km. Przeciętne odległości pokonywane podczas dojazdu do pracy w poszczególnych województwach są do siebie zbliżone, może jedynie z wyjątkiem województw: podlaskiego i śląskiego, gdzie nie przekraczają 15 km. Dokładniejsza analiza wskazuje na występowanie stosunkowo nielicznych przypadków dojazdów do pracy na bardzo duże odległości. Potwierdza to fakt, że w województwach maksymalna odległość jaką pokonuje 75% dojeżdżających do pracy wynosi od 15 km (województwo podlaskie) do 20 km (województwa: lubelskie, małopolskie, mazowieckie, opolskie, pomorskie i świętokrzyskie).

W drodze do pracy mężczyźni pokonują przeciętnie o 6,2 km więcej niż kobiety. Szczególnie widoczne jest to np. w województwie świętokrzyskim, gdzie przewaga mężczyzn pod tym względem wynosi 10,5 km. Stosunkowo najmniejszą dysproporcję w tym zakresie można zaobserwować w województwach: śląskim i mazowieckim, gdzie droga pokonywana przez mężczyzn jest dłuższa od odległości, którą przebywają kobiety przeciętnie odpowiednio o 4,4 km oraz 4,7 km.

**6.3. Wybrane pozostałe aspekty dojazdów do pracy**

Oprócz odległości, jaką musi pokonywać dojeżdżający w drodze do pracy, badane zjawisko charakteryzują jeszcze inne ważne elementy takie jak: przeciętny czas dojazdu do głównego miejsca pracy, środek transportu używany podczas dojeżdżania do pracy czy częstotliwość dojeżdżania. W tej części publikacji omówione zostaną kolejno wszystkie te aspekty. Badani będą dojeżdżający do głównego miejsca pracy, zlokalizowanego zarówno na terenie Polski jak i na obszarach przygranicznych państw ościennych. Analizę przeprowadzono w oparciu o informacje dla tych respondentów, którzy udzielili konkretnej odpowiedzi na dane pytanie.

Z ogólnej liczby dojeżdżających 6359,2 tys. osób (69,6%) pokonywało odległość dzielącą je od głównego miejsca pracy w czasie nie dłuższym niż 30 minut, 2101,8 tys. osób (23,0%) – od 31 minut do jednej godziny, 530,9 tys. osobom (5,8%) zajmowało to ponad godzinę ale nie więcej niż dwie godziny, zaś 150,5 tys. osób (1,6%) musiało poświęcić na dojazd do pracy ponad dwie godziny. Zarysowuje się zatem tutaj zdecydowana przewaga dojazdów zajmujących niewiele czasu . W strukturze według województw obserwuje się zrozumiałą (z uwagi na potencjał Warszawy) dominację osób zamieszkałych w województwie mazowieckim – z wyjątkiem przejazdów najkrótszych (do 30 minut), gdzie prym wiedzie województwo śląskie (14,8%, województwo mazowieckie – 12,7%). Przewaga województwa mazowieckiego jest szczególnie widoczna w przypadku dojazdów dłuższych – jeśli dojazd trwa ponad godzinę, ale nie dłużej niż dwie godziny, to udział dojeżdżających w takim czasie do pracy mieszkańców tegoż województwa w odpowiedniej liczbie ogółem wyniósł 34,7%, podczas gdy drugiego pod tym względem województwa małopolskiego – 9,5%. W przypadku dojazdów trwających ponad dwie godziny było to odpowiednio: 18,7% i 10,2%. Dla dojazdów krótszych (od 31 minut do jednej godziny) na drugiej pozycji w tym ujęciu plasuje się województwo śląskie – 12,3% (województwo mazowieckie – 22,4%). Natomiast najniższe wartości tych udziałów zanotowano w województwach: opolskim (2,4% – dla dojazdów trwających do 30 min i 1,7% – ponad 2 godziny), lubuskim i opolskim (1,5% – od 31 min do 1 godziny) oraz w województwach: lubuskim i podlaskim (po 1,0% w przypadku dojazdów zabierających od 61 do 120 minut czasu).

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na wewnętrzne struktury poszczególnych województw w zakresie czasu dojazdu do pracy mieszkańców tych województw. Największy udział mieszkańców dojeżdżających do pracy w najkrótszym czasie (do 30 minut) wykazuje bowiem województwo lubuskie (81,7%), zaś najmniejszy – województwo mazowieckie (54,1%). Z kolei wśród dojeżdżających, którym zajmowało to od 31 do 60 minut, dominowało województwo mazowieckie (31,6%), a najmniejszy udział dojeżdżających w takim czasie mieszkańców zaobserwowano w województwie lubuskim (14,5%). W przypadku dojazdów do pracy trwających od 61 do 120 minut przeważa także województwo mazowieckie (12,4%), zaś najniższym udziałem w tej mierze charakteryzują się: województwa: lubuskie i podlaskie – po 2,4% każde. Z kolei największy udział dojeżdżających najdłużej (ponad 2 godziny) zaobserwowano w województwie świętokrzyskim (2,8%), natomiast najmniejszym udziałem w tym zakresie charakteryzowali się mieszkańcy województwa śląskiego (1,0%).

W strukturze dojeżdżających według płci widać dominację mężczyzn w każdej kategorii – na 100 mężczyzn przypadało od 30 (ponad 2 godziny) do 84 kobiet (do 30 minut). Rozkład tego wskaźnika w województwach w ramach każdej kategorii też był raczej równomierny i podobny w ramach każdej kategorii (choć zdarzają się i znaczniejsze różnice – np. dla dojeżdżających najdłużej – ponad 2 godziny – w województwie mazowieckim na 100 mężczyzn przypada 50 kobiet, podczas gdy w województwie świętokrzyskim – 13), nigdzie też kobiety nie uzyskały pod tym względem przewagi. Natomiast w rozkładzie pomiędzy kategoriami w poszczególnych województwach widoczne są pewne różnice, co zostało zobrazowane na wykresie 6.7.

**Wykres 6.7. Liczba kobiet na 100 mężczyzn według czasu dojazdu do pracy i województw**

Widać więc, że przewaga mężczyzn w kategorii osób, którym dojazd do pracy zajmuje najwięcej czasu (ponad 2 godziny) jest bardzo wyraźna. Natomiast w przypadku pozostałych trzech kategorii w województwach mazowieckim i dolnośląskim wartość omawianego wskaźnika jest podobna. Inne województwa wykazują większe zróżnicowanie w tym względzie. Zawsze jednak stan najbliższy osiągnięcia równowagi pomiędzy liczbami dojeżdżających kobiet i mężczyzn można zaobserwować dla grupy dojeżdżających najkrócej (do 30 minut).

Kolejną rozpatrywaną charakterystykę dojazdów stanowi środek transportu, którym dojeżdżający się posługuje aby pokonać odległość dzielącą go od miejsca faktycznego zamieszkania do głównego miejsca pracy. Najwięcej takich osób, bo 5154,1 tys. (czyli 56,4% ogółu dojeżdżających) używało do tego celu samochodu osobowego, którym osobiście kierowało. W następnej kolejności w tej hierarchii znajduje się komunikacja publiczna (w tym miejska), z której korzystało 2295,4 tys. osób (25,1%); 679,8 tys. dojeżdżających (7,4%) posługiwało się także samochodami osobowymi, ale byli oni w nich jedynie pasażerami. Natomiast 365,0 tys. osób, czyli 4,0% ogółu, korzystało z usług prywatnych przewoźników. 191,9 tys. osób (2,1%) dojeżdżało pociągiem. Pozostałe 5,0% dojeżdżających (456,4 tys. osób) docierało do pracy innymi pojazdami. A zatem osobiście prowadzony samochód osobowy staje się głównym środkiem dojazdu do pracy, zapewne kosztem komunikacji publicznej (nawet jeśli za taką uznać też pociąg czy usługę prywatnego przewoźnika[[5]](#footnote-5), to udział dojeżdżających tymi środkami transportu wyniesie łącznie 31,2%, a więc dużo mniej).

W poszczególnych województwach natomiast rozpatrywane struktury przedstawiają się następująco. Największy udział dojeżdżających do pracy środkami komunikacji publicznej (w tym miejskiej) wykazuje województwo mazowieckie (35,1%), zaś najmniejszy – opolskie (12,1%). Z kolei w zakresie udziału dojeżdżających do pracy pojazdami prywatnych przewoźników dominuje województwo małopolskie (9,6%), a najmniejszy udział dojeżdżających tym sposobem zaobserwowano w województwie podlaskim (1,2%). W przypadku udziału dojeżdżających do pracy samochodem osobowym (w charakterze kierowcy) przeważa województwo opolskie (63,3%), zaś najniższą wartością w tej mierze charakteryzuje się województwo mazowieckie – 48,7%. Dominacja stosowania tego środka transportu podczas dojazdu do pracy jest widoczna we wszystkich regionach. Z kolei samochodem osobowym (ale w roli pasażera) dojeżdżało do pracy spośród województw udziałowo najwięcej – bo 12,3% – osób w województwie lubuskim. Najniższą wartość tego wskaźnika odnotowano natomiast w województwie małopolskim (6,0%). Pociąg jako środek transportu cieszył się największym powodzeniem w województwie mazowieckim (tym środkiem transportu dojeżdżało do pracy 4,3% mieszkańców tego regionu), zaś najmniejszym – w województwie podlaskim (0,8%). Udział osób dojeżdżających do pracy innymi środkami transportu był najwyższy w województwie opolskim (10,0%) a najmniejszy – w województwie małopolskim – 3,1%.

Interesująca wydaje się być struktura rozpatrywanego zjawiska społeczno-  
-ekonomicznego według płci. Kształtowanie się liczby kobiet na 100 mężczyzn korzystających podczas dojazdów do pracy z różnych środków transportu ukazuje wykres 6.8.

**Wykres 6.8. Liczba kobiet na 100 mężczyzn według środka transportu dojazdu do pracy**

Można zatem zauważyć, że kobiety zdecydowanie częściej od mężczyzn wybierają komunikację publiczną (w tym miejską) oraz są pasażerami w samochodzie osobowym podczas dojeżdżania do pracy. Względna równowaga panuje w przypadku korzystania z usług prywatnych przewoźników. Natomiast mężczyźni znacznie częściej od kobiet dojeżdżają jako kierowcy samochodów bądź też pociągiem lub innymi środkami transportu. Tendencje te znajdują potwierdzenie we wszystkich województwach. Pewne różnice w zakresie tego wskaźnika można zaobserwować jedynie w przypadku prywatnych przewoźników (tutaj mężczyźni są ich klientami częściej od kobiet w województwach: dolnośląskim (80), lubuskim (86), łódzkim (61), opolskim (81), podlaskim (69), śląskim (56), warmińsko-  
-mazurskim (97) i wielkopolskim (82)). Natomiast jedynie w województwie mazowieckim kobiety częściej niż mężczyźni wybierały pociąg (123).

Ostatnią, ale nie mniej ważną, cechą dojazdów do pracy jest ich częstotliwość. Najwięcej, bo 7487,8 tys. osób (81,9% ogółu dojeżdżających) dojeżdżało do pracy codziennie, 1446,5 tys. osób (15,8%) – czyniło to częściej niż raz w tygodniu ale nie codziennie, 139,8 tys. osób (1,5%) – raz w tygodniu, 37,9 tys. osób (0,4%) – raz na dwa tygodnie, 21,2 tys. osób (0,2%) – raz w miesiącu, natomiast pozostałe 9,2 tys. osób (0,1%) – rzadziej niż raz w miesiącu.

Najwyższy udział dojeżdżających do pracy codziennie w ogólnej ich liczbie wystąpił w województwie dolnośląskim (84,2%), zaś najmniejszy – w lubelskim (77,6%). Województwo lubelskie jednak dominuje pod względem udziału swych mieszkańców dojeżdżających do pracy częściej niż raz w tygodniu ale nie codziennie (18,9%), a najmniejszy udział dojeżdżających w takiej częstotliwości odnotowano w województwie wielkopolskim (13,7%). W przypadku dojazdów do pracy odbywanych raz w tygodniu przeważa województwo świętokrzyskie (3,0%), zaś najniższym udziałem w tej mierze charakteryzuje się województwo śląskie – 0,9%. Spośród udziałów dojeżdżających do głównego miejsca pracy raz na dwa tygodnie największy był w województwie lubuskim (0,7%), zaś najmniejszy – 0,2% – w województwie śląskim. Także w województwie lubuskim najwięcej w tym wymiarze (0,5%) osób dojeżdżało do pracy raz w miesiącu, najmniej zaś – 0,1% – w województwie śląskim. Udział dojeżdżających najrzadziej (rzadziej niż raz w miesiącu) był we wszystkich województwach (poza zachodniopomorskim – 0,3%) praktycznie jednakowy i wyniósł 0,1%.

W strukturze dojeżdżających według płci widać dominację mężczyzn w każdej kategorii – na 100 mężczyzn przypadało od 27 (dojazd do pracy raz w tygodniu lub raz na dwa tygodnie) do 84 kobiet (dojazd częściej niż raz w tygodniu ale nie codziennie). Rozkład tego wskaźnika w województwach w ramach każdej kategorii także okazał się raczej równomierny i podobny (choć zdarzają się i znaczniejsze różnice – np. dla dojeżdżających raz w miesiącu w województwie mazowieckim na 100 mężczyzn przypada 66 kobiet, podczas gdy w województwach: lubuskim i podkarpackim – po 14, natomiast w przypadku dojazdów jeszcze rzadszych wartości tego wskaźnika wyniosły na przykład 73 w województwie mazowieckim i 21 w województwie warmińsko-mazurskim), nigdzie też kobiety nie uzyskały pod tym względem przewagi.

Mając do dyspozycji omówione wyżej zmienne warto na zakończenie przyjrzeć się niektórym ich ewentualnym związkom. Powiązanie pomiędzy czasem dojazdu do pracy a częstotliwością tegoż dojazdu ukazuje tablica 6.2.

**Tabela 6.2. Dojeżdżający do pracy według czasu i częstotliwości dojazdu**

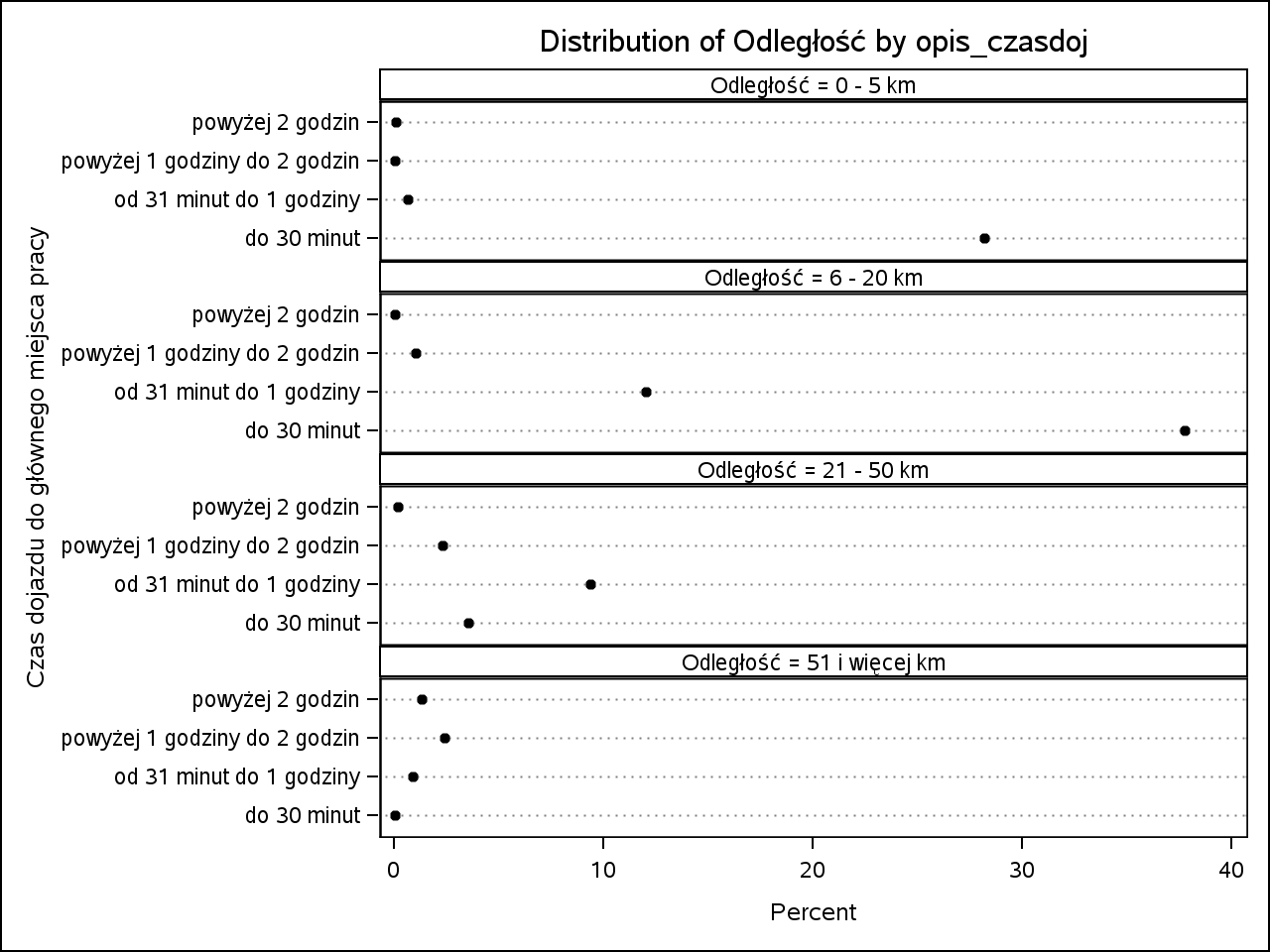
| Częstotliwość dojazdu  Czas dojazdu | Codziennie | Częściej niż raz  w tygodniu, ale nie codziennie | Raz  w tygodniu | Raz na 2 tygodnie | Raz  w miesiącu | Rzadziej niż raz  w miesiącu |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Do 30 minut a  b  c | 5361,8 | 947,0 | 37,3 | 8,2 | 3,3 | 1,6 |
| 84,3 | 14,9 | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,0 |
| 71,6 | 65,5 | 26,7 | 21,7 | 15,5 | 17,4 |
| Od 31 minut a  do 1 godziny b  c | 1713,0 | 354,8 | 24,2 | 6,0 | 2,7 | 1,1 |
| 81,5 | 16,9 | 1,2 | 0,3 | 0,1 | 0,1 |
| 22,9 | 24,5 | 17,3 | 15,7 | 12,8 | 11,8 |
| Powyżej a  1 godziny b  do 2 godzin c | 370,7 | 117,4 | 31,8 | 6,5 | 3,5 | 1,0 |
| 69,8 | 22,1 | 6,0 | 1,2 | 0,7 | 0,2 |
| 5,0 | 8,1 | 22,8 | 17,1 | 16,4 | 10,8 |
| Powyżej a  2 godzin b  c | 42,2 | 27,3 | 46,4 | 17,2 | 11,7 | 5,5 |
| 28,1 | 18,1 | 30,9 | 11,4 | 7,8 | 3,7 |
| 0,6 | 1,9 | 33,2 | 45,5 | 55,3 | 59,9 |

*Uwaga: a – w tys., b – w % według częstotliwości dojazdu, c – w % według czasu dojazdu.*

Jak widać, im krótszy jest czas dojazdu tym większa okazuje się częstotliwość pokonywania odległości pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem pracy.

Zależność między odległością a czasem dojazdu do pracy przedstawia poniższy wykres. Zwizualizowano na nim w specyficzny sposób udziały poszczególnych kategorii w liczbie dojeżdżających ogółem.

**Wykres 6.9. Zależność odległości dojazdu do pracy od czasu jej pokonywania**



do

Procenty

Jak widać, zależność ta okazuje się silna. Warto przy tym zauważyć, że dojeżdżających do pracy na odległość do 20 km w czasie nie dłuższym niż pół godziny jest szczególnie dużo.

**Podsumowanie**

Przeprowadzone wyżej analizy prowadzą do spostrzeżenia, że większość pracujących (ponad 60%) dojeżdża do głównego miejsca pracy. Przestrzenny rozkład dojeżdżających jest w znacznej mierze ukształtowany przez potencjał demograficzno – ekonomiczny danego regionu. W tej rozpatrywanej grupie ludności przeważają mieszkańcy miast (choć zdarzają się wyjątki od tej reguły), widoczna jest też wyraźna dominacja mężczyzn. Występuje tutaj ponadto tendencja „przyciągania miejskiego”, co oznacza, że zarówno mieszkańcy miast jak i wsi częściej dojeżdżają do pracy w mieście niż na wsi.

Przyglądając się bliżej związanym z pracą przemieszczeniom ludności pomiędzy różnymi typami jednostek przestrzennych, można zauważyć, że w trakcie dojazdu do pracy poza własne województwo wyjeżdża prawie 4% dojeżdżających. Ponad 32% dojeżdżających musi jednak dotrzeć w tym celu poza własny powiat, a ponad połowa – poza gminę swego faktycznego zamieszkania. Zdarzają się wszakże regionalne przypadki, gdzie sytuacja jest odwrotna – dotyczy to wówczas przede wszystkim kobiet.

Wśród dojeżdżających do pracy przeważają osoby z wykształceniem przygotowującym do wykonywania konkretnego zawodu – wyższym oraz średnim zawodowym i zasadniczym zawodowym. Jedynie u kobiet widać relatywnie duży udział dojeżdżających do pracy osób posiadających świadectwo dojrzałości średniej szkoły ogólnokształcącej. Ponad 88% dojeżdżających jest wieku do 54 lat, a szczególną mobilność w tym zakresie wykazują osoby w wieku 25 – 34 lat – tak u mężczyzn jak i u kobiet.

Większość dojeżdżających do pracy ma do pokonania od 6 do 20 km. Generalnie, przeciętna odległość pokonywana przez dojeżdżającego do pracy to nieco ponad 17 km. Znamienne jest jednak to, iż kobiety dojeżdżają do pracy zlokalizowanej zazwyczaj   
o 5 – 10 km bliżej od ich domu niż mężczyźni.

Większości dojeżdżających dotarcie do pracy zajmuje nie więcej niż pół godziny. Zauważyć przy tym należy, że równomierne rozmieszczenie dużych miast na danym obszarze znacznie skraca ów średni czas przejazdu. Innym ciekawym zjawiskiem wydaje się być wypieranie komunikacji publicznej w transporcie do pracy przez indywidualne środki transportu zorganizowane przez dojeżdżającego, przede wszystkim samochód osobowy, którym to dojeżdżający samodzielnie kieruje. Z usług komunikacji publicznej w celu przemieszczenia się do pracy i z powrotem korzysta nieco ponad ¼ dojeżdżających (przy czym w regionach o dobrze rozwiniętej sieci transportowej tego rodzaju – np. w województwie mazowieckim – udział ten jest wyższy). Kierowanie samochodem osobowym w tym kontekście staje się przy tym zdecydowaną domeną mężczyzn. Kobiety preferują raczej przejazd samochodem osobowym w roli pasażera lub wybierają komunikację publiczną. Mężczyźni częściej od kobiet są natomiast podczas dojazdu do pracy pasażerami pociągów czy też użytkownikami innych środków transportu.

Niespełna 82% dojeżdżających do pracy czyni to codziennie, a niemal 16% – kilka razy w tygodniu ale nie codziennie. Im krótszy jest czas dojazdu tym większa jego częstotliwość. Podobnie – co nie powinno dziwić (choć oczywiście lokalne uwarunkowania infrastrukturalne bądź atmosferyczne czy działanie innego rodzaju siły wyższej czasami mogą stanowić inaczej) – mniejsza odległość skutkuje krótszym czasem dojazdu do pracy.

1. Zob. np. Carlquist T. (2008), *Larger Urban Zones in the URBAN AUDIT*, [w:] J. Dziechciarz (red.) “Globalization Impact on Regional and Urban Statistics”, Proceedings from the 25th SCORUS Conference on Regional and Urban Statistics and Research, Publishing House of the Wrocław University of Economics, Wrocław, tekst dostępny również w internecie pod adresem: <http://159.148.117.10/conferences/year-2006/25th-biennial-scorus-conference/>; lub EC (2007), *State of European Cities Report, Adding value to the European Urban Audit*, ECOTEC Research and Consulting Ltd in cooperation with NordRegio and Eurofutures, European Commission, Regional Policy, publikacja dostępna w internecie pod adresem <http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/stateofcities_2007.pdf>, bądź też EC (2010), *Second State of European Cities Report*, Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung, German Institute of Urban Affairs – DIFU, NEA Transport Research and TrainingPolicy Research & Consultancy – PRAC, Research Project for the European Commission, DG Regional Policy, <http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/stateofcities_2010.pdf>. [↑](#footnote-ref-1)
2. <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/narodowy-spis-powszechny-ludnosci-i-mieszkan-2011/dojazdy-do-pracy-nsp-2011,28,1.html> [↑](#footnote-ref-2)
3. Chodzi o faktyczne miejsce zamieszkania. [↑](#footnote-ref-3)
4. Warto zauważyć, że w przeciwieństwie do innych zmiennych, w przypadku których respondent dokonywał wyboru jednego wariantu odpowiedzi spośród opcji podanych w formularzu spisowym (a więc wyrażonych na nominalnej lub porządkowej skali pomiarowej) tutaj każda badana osoba podawała dokładną liczbę przejeżdżanych kilometrów (a zatem mamy do czynienia ze skalą ilorazową). Analiza tej wielkości może być zatem znacznie bardziej wszechstronna. [↑](#footnote-ref-4)
5. Wymienieni przewoźnicy świadczą też, np. regularne, publicznie dostępne przewozy autokarowe. [↑](#footnote-ref-5)