

Joanna Rakowska

Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie, Wydział Nauk Ekonomicznych,
Zakład Studiów Regionalnych i Europejskich, ul. Nowoursynowska 166, 02-787 Warszawa;
e-mail: joanna_rakowska@sggw.pl

CODZIENNE DOJAZDY DO PRACY JAKO EKONOMICZNE KRYTERIUM RZĄDOWYCH KLASYFIKACJI I DELIMITACJI OBSZARÓW (NA PRZYKŁADZIE USA I KANADY)

Streszczenie: W artykule omówiono rolę codziennych dojazdów do pracy jako jednego z głównych wyznaczników powiązań funkcjonalnych oraz kryterium rządowych klasyfikacji i delimitacji obszarów. Za przykład posłużyły amerykańska klasyfikacja obszarów metro- i niemetro-politalnych według United States Office of Management and Budget oraz kanadyjska klasyfikacja spisowa i klasyfikacja *Rural and Small Town*. Rozwiązania praktyczne przedstawiono w odniesieniu do wyników wybranych badań zjawisk społeczno-ekonomicznych, które będąc przyczyną lub efektem dziennych migracji wahadłowych do pracy, stanowią uzasadnienie dla wykorzystania ich głównych parametrów, tj. kierunku, zasięgu i nasilenia, jako kryteriów klasyfikacyjno-delimitacyjnych.

Słowa kluczowe: powiązania funkcjonalne, dzienne pracownicze migracje wahadłowe, klasyfikacje obszarów.

COMMUTING AS AN ECONOMIC CRITERION OF CATEGORIZATION AND DELIMITATION OF AREAS (EXAMPLES OF US AND CANADIAN GOVERNMENTAL CLASSIFICATIONS)

Abstract: The paper discusses the role of commuting as one of the main indicators of functional linkages and a criterion used in governmental classifications and delimitations of areas, e.g. in the US Metro and Nonmetro Classification by US OMB, in the Canadian Census classification, and the 'Rural and Small Town' classification. The above methods are presented in the light of selected research findings on the social and economic phenomena which, as either a reason for or a result of commuting, justify the use of the three main parameters, i.e. direction, catchment areas, and intensity, as tools of classification and delimitation of areas.

Keywords: functional linkages, commuting to work, classifications (typologies) of areas.

Skuteczne planowanie i efektywna realizacja ukierunkowanych terytorialnie polityk rozwoju społeczno-ekonomicznego wymagają określenia i wyodrębnienia głównych kategorii obszarów z całokształtu przestrzeni społeczno-ekonomicznej. Jej heterogeniczny charakter wynikający ze zróżnicowania uwarunkowań geograficzno-przyrodniczych oraz z rodzaju i intensywności działalności ludzkiej powinien być odzwierciedlony w klasyfikacjach obszarów w sposób jak najbardziej optymalny. Z tych powodów kategoryzacja obszarów jest za-

gadnieniem szeroko dyskutowanym w wymiarze teoretycznym oraz realizowanym za pomocą różnych metod w ujęciu praktycznym (Rakowska 2013). Niejednokrotnie potrzeby naukowo-badawcze oraz analityczno-decyzyjne weryfikują przydatność wielu wcześniejszych oraz obecnie funkcjonujących metod klasyfikacji i delimitacji obszarów, wykazując ich nieadekwatność do złożonych, stale zmieniających się uwarunkowań społeczno-ekonomicznych. Główną konkluzją podsumowującą dotychczasowe doświadczenia i dyskurs metodologiczny jest konieczność rozbudowania funkcjonujących klasyfikacji dychotomicznych oraz odejścia od wykorzystania kryteriów normatywno-administracyjnych czy wyłącznie demograficznych na rzecz bardziej rozbudowanego instrumentarium definicyjno-delimitacyjnego, w którym jednym z podstawowych narzędzi byłyby powiązania funkcjonalne. Rozwiązania takie stosowane są już w wielu klasyfikacjach akademickich, jednak w relatywnie niewielu klasyfikacjach rządowych, tj. stanowiących narzędzie analityczno-poznawcze oraz operacyjno-decyzyjne wykorzystywane przez instytucje rządowe przy opracowywaniu i implementacji programów, strategii i polityk ukierunkowanych terytorialnie, a także przy realizacji zadań administracyjnych¹. Przykłady klasyfikacji o charakterze rządowym, wykorzystujących jako kryterium codzienne pracownicze migracje wahadłowe, odnajdujemy w dwóch krajach o relatywnie bogatych doświadczeniach klasyfikacyjno-delimitacyjnych, tj. w USA i Kanadzie. Zastosowanie takich klasyfikacji znajduje swoje uzasadnienie w ekonomicznych teoriach rozwoju lokalnego i regionalnego oraz w procesach i zjawiskach współcześnie cechujących gospodarki tych krajów.

Parametry dziennych pracowniczych migracji wahadłowych jako kryteriów klasyfikacji i delimitacji

Codziennie dojazdy do pracy, czyli codzienne pracownicze migracje wahadłowe, wynikają z faktu, iż lokalizacja działalności gospodarczej staje się coraz bardziej złożona – ludzie mieszkają, pracują i odpoczywają w zupełnie różnych miejscach (*Functional Economic...* 2010). Jest to cecha wyróżniająca współczesnej gospodarki sieciowej (Rouwendaal, Nijkamp 2004), w której przestrzenna separacja miejsca zamieszkania od miejsca pracy wynika z konieczności poszukiwania możliwości zarobkowych poza miejscem zamieszkania, a praca jest „towarem”, który może przepływać (Hughes, Litz 1996). Przepływy te stanowią jeden z głównych wyznaczników powiązań funkcjonalnych, które mogą opisywać społeczne i ekonomiczne interakcje obszarów (Tacoli 1998). Powiązania w cyklu dziennym dały podstawę do sformułowania przez B.J.L. Berry’ego (1973)² koncepcji

¹ Istotną cechą klasyfikacji rządowych jest ich wykorzystanie także dla celów statystyki publicznej, w tym często dla agregacji danych pozyskiwanych w spisach powszechnych. Pojęcie klasyfikacji rządowej znajduje swoje odzwierciedlenie także w nazewnictwie, np. The Scottish Government Urban Rural Classification czy Metro and Nonmetropolitan Areas by the United States Office of Management and Budget.

² Por. także szereg innych koncepcji związanych z oddziaływaniem miast (Korcelli-Olejniczak 2012; Śleszyński 2013).

dziennego systemu miejskiego (ang. *daily urban system*)³. Dzienny system miejski jest definiowany jako przestrzenny konglomerat różnych przedsiębiorstw, instytucji i gospodarstw domowych, wzajemnie powiązanych poprzez codzienną mobilność mieszkańców-pracowników, która powoduje, że rynek pracy i rynek mieszkaniowy tworzą nierozdzieloną całość (Engelsdorp, Gastelaars et al., 1980, za: Bontje, 2001, s. 48). Z zasady obejmuje główne centrum miejskie lub aglomerację otoczoną przedmieściami i obszarami wiejskimi. W przypadku gdy obejmuje swoim zasięgiem więcej niż jedno centrum lub aglomerację miejską, wtedy najważniejszą rolę odgrywa to, które dominuje w kwestii podaży pracy. Większość definicji dziennych systemów miejskich opiera się na przyjęciu minimalnych progów dziennych dojazdów pracowniczych do ośrodka centralnego, co znajduje swoje odzwierciedlenie również w metodach klasyfikacyjno-delimitacyjnych.

Powiązania funkcjonalne pomiędzy jednostkami oferującymi zasoby siły roboczej a jednostkami je zatrudniającymi wskazuje się jako powiązania mocniejsze niż te występujące pomiędzy przedsiębiorstwami, a silniejsze powiązania skutkują wyższym poziomem zrównoważonego rozwoju gospodarczego (*City Relationships* 2009, 2010). W ekonomii powiązania funkcjonalne w postaci dziennych dojazdów do pracy są wykorzystywane jako podstawa delimitacji zasięgu lokalnych rynków pracy (*Redefining...* 2002) oraz stref migracji wahałdowych do pracy (Smart 1974; Tolbert, Sizer 1996), natomiast w definiowaniu i delimitacji obszarów służą identyfikacji i wyodrębnieniu nowych kategorii. W tym kontekście stanowią rozbudowane narzędzie o zróżnicowanej konstrukcji i parametrach.

Podstawowe właściwości powiązań funkcjonalnych wynikających z codziennych dojazdów do pracy to ich zasięg, kierunek i natężenie. Cechy te są nośnikami informacji o powiązaniach ekonomicznych definiowanych jednostek, co uzasadnia wykorzystanie ich jako kryteriów definicyjno-delimitacyjnych.

Zasięg oddziaływania rynku pracy przyciągającego zasoby siły roboczej migrującej wahadłowo z innych obszarów (ang. *catchment area*) określa się poprzez delimitację granic przepływów siły roboczej. Tym samym wyznaczone zostają granice powiązań funkcjonalnych jednostek, w których rynki te są umiejscowione. Należy jednak podkreślić, że w wielu miejscach rozwój tego typu powiązań funkcjonalnych spowodował, iż zasięg popytowych rynków pracy stał się nie tylko większy, ale też bardziej złożony, ponieważ oprócz klasycznych powiązań centrum miejskie – obrzeża miasta czy centrum miejskie – obszary podmiejskie występują także relacje obrzeża – obrzeża oraz obszary wiejskie – obszary wiejskie. Z tego powodu dychotomiczny podział jednostek lokalnych na pozostające pod wpływem danego miejskiego rynku pracy lub nie jest zbyt uproszczony i już nieadekwatny do rzeczywistego stanu (Goetz et al. 2010).

Kierunek przepływu siły roboczej jest nie tylko jednym z głównych wyznaczników powiązań ekonomicznych miast z otaczającymi je obszarami (Paling,

³ Koncepcja ta znalazła zastosowanie również w Europie, gdzie znaczny wkład w jej rozwój poczynili m.in. Hall (1974), Hall et al. (1973), Hay i Hall (1977).

Williamson 2013), ale także umożliwia identyfikację obszarów oferujących miejsca pracy, złożonych z jednostek lokalnych o charakterze pracodawców (obszary popytowe – zatrudnieniowe), oraz identyfikację obszarów podażowych, będących miejscem zamieszkania osób dojeżdżających do pracy (ang. *resource areas*) i często określanych mianem sypialni. W metodach klasyfikacyjno-delimitacyjnych występują zróżnicowane podejścia: uwzględniające przepływy jednokierunkowe, w tym dojazdy z jednostek lokalnych do tzw. jednostki centralnej, przeważnie metropolii lub dużego miasta (ang. *forward commuting*), lub z jednostki centralnej do jednostki lokalnej (ang. *reverse commuting*), oraz uwzględniające przepływy w obu kierunkach (ang. *forward and reverse commuting*). W przypadku oparcia klasyfikacji na kryterium dojazdów z jednostek lokalnych do pracy w jednostce centralnej (ang. *forward commuting*) podkreślony zostaje fakt, że ta ostatnia odgrywa w swoim otoczeniu rolę centra ekonomiczno-społecznego oferującego pracę, dobra i usługi, a tym samym przyciągającego zasoby siły roboczej oraz nabywców. Ponieważ historycznie to właśnie miasta były w swoim otoczeniu centralnymi rynkami pracy oferującymi pozarolnicze zatrudnienie, można taką zależność uznać za klasyczną. Migracje wahadłowe z obszarów wiejskich do pracy w mieście są jedną z najstarszych i nadal najbardziej widocznych form relacji miejsko-wiejskich. Dla niektórych obszarów wiejskich dostęp do miejskiego rynku pracy jest jedyną możliwością rozwoju i przeciwdziałania depopulacji. Obecnie często podkreśla się, że poprzez powiązania funkcjonalne obszary wiejskie przekształcają się w obszary o cechach bardziej typowych dla przedmieść czy obrzeży miejskich (Wilkin 2007), co należy ujmować w postaci odrębnej kategorii obszarów. Natomiast przyjęcie dojazdów o tzw. kierunku odwróconym (ang. *reverse commuting*) jako kryterium definicyjno-delimitacyjnego odzwierciedla powiązania jednostek centralnych z lokalnymi pozamiejskimi rynkami pracy. Obserwowana w wielu krajach intensyfikacja takich powiązań jest spowodowana zjawiskiem suburbanizacji zatrudnienia⁴ wynikającym z przestrzennej dekoncentracji przemysłu i działalności gospodarczej (Guth et al. 2009; Halbert 2004) przenoszonych z dzielnic miast i wielkomiejskich centrów obszarów metropolitalnych na obszary je otaczające (Anderson 1988). W przypadku występowania złożonych zależności ekonomicznych centrum miejskie – obszary podmiejskie lub obszary wiejskie w wielu metodach klasyfikacji obszarów analizowane są dwukierunkowe przepływy siły roboczej.

Natężenie to trzeci parametr dziennych pracowniczych migracji wahadłowych, istotny z punktu widzenia klasyfikacji i delimitacji obszarów. Jego miernikiem jest odsetek zasobów siły roboczej analizowanych jednostek dojeżdżających do pracy w innych jednostkach lokalnych. Przy czym w poszczególnych rozwiązaniach metodologicznych dla identyfikacji relacji jednostka lokalna popytowa – jednostka lokalna podażowa przyjmowane są zróżnicowane wartości natężenia

⁴ Inne określenia tego zjawiska występujące w literaturze anglojęzycznej to: suburbanizacja miejsc pracy (ang. *suburbanisation of jobs*), decentralizacja zatrudnienia (ang. *decentralisation of employment*) czy rozlewanie się zatrudnienia (ang. *job sprawl*).

tego typu przepływów migracyjnych wraz z uwzględnieniem ich jedno- lub dwukierunkowości.

Ekonomiczny charakter dziennych pracowniczych migracji wahadłowych jako kryteriów klasyfikacyjno-delimitacyjnych

Wynikający z suburbanizacji rynków pracy rozwój przedmieść i obrzeży metropolii przy równoczesnym spadku ekonomicznego znaczenia miast centralnych jest jednym z najbardziej widocznych i najlepiej udokumentowanych trendów w USA i Kanadzie w ciągu ostatnich kilku dekad (m.in. Berry 1973; Berry, Gillard 1977; Christopher et al. 1995; Cervero, Tsai 2003; Martin 2004), przy czym wskazuje się na możliwość występowania wielu potencjalnych przyczyn suburbanizacji działalności gospodarczej (Mieszkowski, Mills 1993). I tak zjawisko przenoszenia miejsc pracy na przedmieścia, obrzeża lub obszary nieco dalsze, ale dobrze połączone komunikacyjnie z miastami jest obserwowane od kilku dekad w niemal wszystkich obszarach metropolitalnych Stanów Zjednoczonych (Glaeser, Kahn 2001), przy czym w największych z nich, tj. o liczbie ludności przekraczającej 1 mln, jest większe niż w mniejszych miastach i dotyczy wszystkich branż (Kneebone 2009). Również w Kanadzie około 80% nowych miejsc pracy powstałych w największych obszarach metropolitalnych pomiędzy rokiem 2001 a 2006 było umiejscowionych w ich części podmiejskiej. Z tego powodu migracje o kierunku odwróconym stanowiły tam prawie jedną trzecią codziennych dojazdów pracowniczych (*Where the jobs...* 2012). W przypadku największych miast kanadyjski spis powszechny z 2006 r. wykazał, że do pracy poza miastem wyjeżdżało 32% zasobów siły roboczej z Toronto, 37% z Vancouver i 23% z Montrealu, co – zgodnie z trendem ogólnokrajowym – było w głównej mierze spowodowane powstawaniem od 2001 r. nowych miejsc pracy poza tymi miastami: odpowiednio 94, 75 i 70%⁵.

Wyniki badań porównawczych wykazały występowanie podobnych trendów także na obszarach metropolitalnych Europy, gdzie zmalał udział migracji wahadłowych do miast z ich obrzeży i dalszych obszarów komunikacyjnie z nimi powiązanych, podczas gdy dojazdy o kierunku odwróconym uległy intensyfikacji (Banister et al. 1997; Alpkokin et al. 2008). Sytuacja taka występuje m.in. od 20 lat w obszarze metropolitalnym Paryża. Oprócz takiej tendencji powiązania funkcjonalne Paryża charakteryzuje dodatkowo odmienne interesujące zjawisko. Otóż w stale wzrastającej liczbie osób dojeżdżających do pracy poza centrum miasta licznie występują grupy zawodowe o wysokich zarobkach (Aguilera et al. 2009), które mogłyby pozwolić sobie na zamieszkanie w dzielnicach podmiejskich oferujących pracę. Jednak wybierają zamieszkanie w drogim centrum Paryża i ponoszą koszty codziennych dojazdów, aby móc stale i bez ograniczeń korzystać z dóbr i usług najwyższego rzędu oferowanych przez centrum metropolii. Zjawisko to jest określane mianem fenomenu miasta konsumenckiego

⁵ *Census of Population 2006*, dane ze strony Statistics Canada, <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2006/rt-td/pow-ltd-eng.cfm> [dostęp: 15.06.2013].

(Glaeser, Kahn 2001), choć niektórzy autorzy wskazują, iż wybory takie mają podłoże nie ekonomiczne, ale socjologiczne (Korsu, Massot 2005, za: Aguiléra et al. 2009).

Podkreśla się, że decyzje dotyczące migracji wahadłowych są wypadkową warunków istniejących na trzech rynkach: pracy, mieszkaniowym oraz transportowym (Rouwendal, Nijkamp 2004). Szczególnie ważna jest tu relacja oferowanych płac do kosztów utrzymania w miejscu zamieszkania, w tym szczególnie cen mieszkań. W przypadku przenoszenia się firm z dużych centrów miejskich do sąsiadujących jednostek lokalnych może to stanowić barierę w podążaniu pracowników za firmą i powstaniu migracji wahadłowych o kierunku odwróconym⁶. Oferta miejsc pracy większa niż dostępność mieszkań (ang. *more jobs than bedrooms*) została wskazana przez J. Garreau (1991) jako główna przyczyna powstania tzw. miast obrzeżnych (ang. *edge cities*) w Stanach Zjednoczonych w latach 80. XX w. Wśród cech odróżniających je od klasycznych przedmieść dużych miast wskazuje się lokalizację w dużej odległości od centrum miejskiego, łączenie funkcji mieszkalnych z biurowymi oraz znaczną dyspersję przestrzenną skutkującą swoistym wtopieniem się w otaczający krajobraz⁷.

Innym zjawiskiem występującym w dużych obszarach metropolitalnych jest tzw. niedopasowanie przestrzenne popytu i podaży pracy (ang. *spatial mismatch*). Polega ono na przemieszczeniu poza granice metropolii miejsc pracy dla osób nisko wykwalifikowanych, natomiast pozostaniu w obrębie miasta dużych grup społeczeństwa potrzebujących takiego zatrudnienia, a niemogących pozwolić sobie na zamieszkanie poza miastem, gdzie mieszkania dla osób o niskich dochodach są mniej dostępne niż w dużych miastach (ang. *chocolate centres and vanilla suburbs*) (Stoll 2006). Pierwotna hipoteza dotycząca niedopasowania przestrzennego została wysunięta w USA przez J.F. Kaina (1968) na podstawie obserwacji, że przestrzenna decentralizacja miejsc pracy (przeniesienia poza miasto centralne) spowodowała wzrost bezrobocia wśród zamieszkujących miasta Afroamerykanów, którzy z przyczyn cen i dyskryminacji na rynku mieszkaniowym nie mogli przenieść się na obszary podmiejskie oferujące zatrudnienie (Stoll 1999; Raphael, Stoll 2010). Obecnie istnieją także inne modele objaśniające występowanie niedopasowania przestrzennego, skutkującego wzrostem bezrobocia w miastach centralnych oraz nasileniem codziennych dojazdów do pracy (migracji wahadłowych) o kierunku odwróconym (m.in. Coulson et al. 2001; Brueckner et al. 1999; Smith, Zenou 2003). Niezależnie jednak od wskazywanych przyczyn, zjawisko niedopasowania przestrzennego skutkuje od wielu dekad wzrostem skali bezrobocia i ubóstwa nisko wykwalifikowanych mieszkańców amerykańskich metropolii (Gillard 1979; Tyson 1995). W kontekście wzra-

⁶ Przykład takiej relacji został podany dla Greater London i Kent, gdzie średnia płaca tygodniowa to odpowiednio 529,80 £ oraz 398,80 £, natomiast średnia cena domu szeregowego w Londynie jest dwukrotnie wyższa niż w Kent, co zdaniem autorów jest głównym wyznacznikiem opłacalności tzw. odwróconych dojazdów, tj. z Greater London do Kent (*Going against...* 2003).

⁷ Projekt *Atributos Urbanos*, <http://www.atributosurbanos.es/en/terms/edge-city/> [dostęp: 30.07.2013].

stających możliwości zatrudnienia poza centrami obszarów metropolitalnych problem ten znajduje swoje rozwiązanie w programach rządowych⁸ wspierających rozwój komunikacji umożliwiającej osobom bezrobotnym i/lub pobierającym świadczenia społeczne, a także pracownikom o niskich dochodach podjęcie pracy poza miastem (Martin 2001; Siggerud 2004), co także wzmaga zjawisko pracowniczych migracji wahadłowych o kierunku odwróconym.

Należy podkreślić, że istotną rolę w rozwoju ekonomiczno-społecznym mogą odgrywać nie tylko metropolie i duże miasta, ale także małe i średnie ośrodki miejskie (Satterthwaite, Tacoli 2003; *Economic Linkages...* 2005). Wskazuje się, iż ich rola dla rozwoju lokalnego może być istotniejsza niż np. istnienie w danym regionie autostrad, które są szlakami komunikacyjnymi o ograniczonym dostępie i tworząc swoiste wygraniczone korytarze komunikacyjne, mogą powodować powstawanie obszarów peryferyjnych pomiędzy dużymi ośrodkami miejskimi czy metropoliami (Taaffe et al. 1980). Jest to jeden z głównych powodów (Nasser 2004), dla których rola małych i średnich miast została uwzględniona w klasyfikacjach obszarów wyodrębniających także kategorie pośrednie pomiędzy miejskimi centrami rozwoju (metropoliami) a obszarami wiejskimi lub im odpowiadającymi, czego przykładem jest amerykańska klasyfikacja obszarów metro- i niemetro-politalnych, w swojej obecnej wersji rozbudowana o kategorie obszarów mikropolitalnych (Rakowska 2013).

Kluczowym czynnikiem determinującym dostępność miejskich rynków pracy (Partridge et al. 2010) jest odległość przestrzenna, która zdaniem niektórych badaczy (np. Rouwendal, Nijkamp 2004) odgrywa w przypadku migracji wahadłowych ważniejszą rolę niż koszty dojazdu. Rozwój komunikacji skrócił czas podróży i wpłynął na wydłużenie także codziennych migracji pracowniczych, zwiększając tym samym zasięg oddziaływania dobrze skomunikowanych jednostek oferujących miejsca pracy. W ten sposób powstałe przez budowę infrastruktury połączenia komunikacyjne przyczyniają się do rozwoju regionalnego i lokalnego wynikającego z powstania nowych relacji jednostek centrów rozwoju z pozostałymi obszarami. W takich przypadkach dostępność komunikacyjna może być swoistym katalizatorem wyrównującym szanse rozwojowe jednostek lokalnych o niekorzystnej lokalizacji.

Praktyczne wykorzystanie dziennych pracowniczych migracji wahadłowych jako kryteriów rządowych klasyfikacji obszarów

W porównaniu z częstotliwością wykorzystania kryteriów demograficznych czy normatywno-administracyjnych powiązania funkcjonalne w postaci codziennych dojazdów do pracy są stosowane w klasyfikacjach rządowych znacznie rzadziej – wśród licznej grupy przeanalizowanych metod kategoryzacji obszarów

⁸ Przykładem takiego rozwiązania jest program *The Job Access and Reverse Commute (JARC)* wprowadzony w życie na mocy rozporządzenia *The Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA-21)*.

(Rakowska 2013) znalazły zastosowanie w trzech klasyfikacjach tego typu: jednej funkcjonującej w USA i dwóch w Kanadzie.

W USA funkcjonuje równolegle kilka definicji obszarów wykorzystywanych przez instytucje państwowe, jednak dzienne pracownicze migracje wahałowe zastosowano tylko w klasyfikacji według US Office of Management and Budget (dalej: klasyfikacja OMB), która jest klasyfikacją pochodną w stosunku do typologii obszarów według Amerykańskiego Biura Spisowego⁹. Zapożyczyła ona z niej definicję obszarów miejskich, będących sumą obszarów zurbanizowanych (ang. *urbanized areas*) i klastrów miejskich (ang. *urban clusters*) (*Final Urban...* 2010), i wykorzystuje ją jako podstawę wyodrębnienia centrów statystycznych obszarów metropolitalnych i mikropolitalnych. Oprócz wykorzystania kryteriów demograficznych ze spisowej definicji obszarów, w celu agregacji i przyporządkowania jednostek lokalnych do jednego z trzech poniżej wymienionych typów obszarów zastosowano także kryterium powiązań funkcjonalnych określanych na podstawie natężenia codziennych dwukierunkowych dojazdów mieszkańców do pracy. W rezultacie klasyfikacja OMB w swojej najnowszej wersji jest klasyfikacją trójdzielną¹⁰, wyróżniającą obszary (*Standards for Delineating...* 2010)¹¹:

- metropolitalne (ang. *metropolitan areas*), które obejmują tzw. centralne jednostki lokalne (ang. *central county*), mające co najmniej jeden obszar zurbanizowany w rozumieniu wcześniej omówionej definicji spisowej (tj. o liczbie ludności co najmniej 50 tys.) wraz z przylegającymi do nich jednostkami lokalnymi tego samego szczebla (tzw. *outlying counties*), pod warunkiem że są one ze sobą wzajemnie powiązane ekonomicznie przez codzienne dojazdy mieszkańców do pracy. Mogą to być dojazdy mieszkańców jednostek sąsiednich do pracy w jednostce centralnej lub dojazdy o kierunku odwróconym, jeśli z jednostki centralnej dojeżdża do pracy w sąsiedniej jednostce lokalnej liczba osób stanowiąca nie mniej niż 25% ludności aktywnej zawodowo w tej jednostce sąsiedniej;

⁹ Typologia obszarów według Amerykańskiego Biura Spisowego to miejsko-wiejska klasyfikacja dychotomiczna, wykorzystywana m.in. przez rząd federalny. Historycznie najstarsza i metodycznie najważniejsza z amerykańskich klasyfikacji obszarów, ma charakter klasyfikacji pierwotnej, stanowiącej podstawę wielu późniejszych modyfikacji metodycznych. Wyodrębnia obszary miejskie, składające się z tzw. obszarów zurbanizowanych i klastrów miejskich, oraz obszary wiejskie określane na zasadzie wykluczenia, czyli obszary nieskategoryzowane jako miejskie. W definicji zastosowano kryteria gęstości zaludnienia i liczby ludności delimitowanych jednostek oraz kryterium sąsiedztwa/położenia względem siebie jednostek o określonych cechach demograficznych.

¹⁰ Autorzy uzasadniają rozbudowanie klasyfikacji OMB o nową kategorię obszarów mikropolitalnych (*Standards for Delineating...* 2010) koniecznością dostosowania jej do zróżnicowanych zadań badawczych i administracyjnych poprzez złagodzenie nieadekwatności podziału dychotomicznego do rzeczywistego zróżnicowania obszarów. Jednocześnie jest to przykład praktycznego odzwierciedlenia w klasyfikacji obszarów wcześniej omówionej funkcji pełnionej przez mniejsze i średnie miasta w ich otoczeniu.

¹¹ Stosowane do 2013 r. zasady i kryteria delimitacji wynikają z definicji określonej w *Standardach definiowania statystycznych obszarów metropolitalnych i mikropolitalnych* opublikowanych w 2000 r. Natomiast w 2010 r. opracowano nowe standardy, będące już podstawą nowej delimitacji wprowadzonej w 2014 r.

- mikropolitalne (ang. *micropolitan areas*), które obejmują przynajmniej jeden klaster miejski o liczbie ludności wynoszącej co najmniej 10 tys., ale nieprzekraczającej 50 tys. osób, wraz z przyległymi do niego terenami, pod warunkiem że są one ze sobą wzajemnie powiązane ekonomicznie przez codzienne dojazdy mieszkańców do pracy. Delimitacja obszarów mikropolitalnych opiera się na identycznych kryteriach jak wyodrębnienie obszarów metropolitalnych, a jedyną, chociaż istotną różnicę stanowi obniżony próg liczby ludności;
- niemetropolitalne (ang. *nonmetropolitan areas*), które definiowane są na zasadzie wykluczenia, czyli są to wszystkie tereny pozostające poza granicami obszarów metropolitalnych i mikropolitalnych.

Również w Kanadzie funkcjonuje kilka rządowych definicji i klasyfikacji obszarów. Podobnie jak w USA, z przyczyn metodycznych najważniejsza jest klasyfikacja obszarów według Kanadyjskiego Biura Spisowego, która jest przykładem bardzo złożonej metody kategoryzacji i delimitacji obszarów¹². W pierwszym etapie wykorzystuje do zdefiniowania i delimitacji czterech wstępnych kategorii kryteria demograficzne uwzględniające liczbę ludności oraz gęstość zaludnienia w definiowanych jednostkach lokalnych. Na ich podstawie wyodrębnia: tereny¹³ miejskie i wiejskie oraz spisowe obszary metropolitalne i aglomeracje spisowe (Puderer 2008). Następnie grupowane są jednostki lokalne wykazujące wysoki stopień integracji ekonomicznej z tzw. rdzeniem miejskim. Jej miernikiem jest natężenie dwukierunkowych migracji wahadłowych do pracy, obliczane na podstawie danych z ostatniego dostępnego spisu.

I tak miasto to obszar, który zamieszkuje nie mniej niż 1000 osób i który cechuje gęstość zaludnienia nie niższa niż 400 osób/km². Wieś to obszary, które nie spełniają powyższych kryteriów i nie zostały sklasyfikowane jako miasto¹⁴.

Spisowy obszar metropolitalny (ang. *census metropolitan area*)¹⁵, zgodnie z definicją wykorzystywaną w spisach powszechnych, składa się z jednej lub kilku sąsiadujących ze sobą jednostek lokalnych (ang. *municipalities*) zgrupowanych wokół rdzenia miejskiego (ang. *urban core*). Do rdzenia miejskiego są przyłączane te jednostki sąsiednie, które cechuje wysoki stopień integracji z rdzeniem, określane na podstawie intensywności dwukierunkowych przepływów migracji wahadłowych (ang. *forward and reverse commuting*) o natężeniu nie mniejszym niż 50% populacji dojeżdżającej do pracy, obliczanych na podstawie danych o miejscu pracy z ostatniego spisu. Ponadto obszar metropolitalny musi mieć łączną liczbę ludności nie mniejszą niż 100 tys., z czego co najmniej 50 tys. osób musi zamieszkiwać w rdzeniu miejskim.

¹² Przedstawione w zarysie: Rakowska 2013; lub w szczegółach wraz z wyjątkami na stronie: <http://www12.statcan.ca/english/census01/Products/Reference/dict/geo009.htm> [dostęp: 30.07.2013].

¹³ Pojęć „teren miejski” i „teren wiejski” użyto w celu odróżnienia tych kategorii od docelowo definiowanych obszarów miejskich i wiejskich.

¹⁴ Źródło definicji: <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2006/ref/dict/geo049-eng.cfm> [dostęp: 30.07.2013].

¹⁵ Źródło definicji: <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2011/ref/dict/geo009-eng.cfm> [dostęp: 30.07.2013].

Kolejny typ jednostki to aglomeracja spisowa (ang. *census agglomeration*), którą tworzy rdzeń miejski o liczbie ludności nie mniejszej niż 10 000 i nieprzekraczającej 49 999 osób, przy zachowaniu wartości pozostałych kryteriów delimitacyjnych, w tym powiązań funkcjonalnych, jak w przypadku spisowego obszaru metropolitalnego.

Obszary niezaklasyfikowane jako metropolitalne stanowią obszary niemetro-politalne.

Spisowe obszary metropolitalne i aglomeracje spisowe oraz obszary niemetro-politalne mogą zawierać w swoich granicach zarówno tereny wiejskie, jak i miejskie, dlatego nie są odpowiednikiem obszarów miejskich i wiejskich *sensu stricto*. Mogą jednak stanowić punkt wyjścia do ich delimitacji, po przyjęciu bardziej szczegółowego podziału oraz dodatkowego kryterium liczby ludności.

Druga kanadyjska klasyfikacja wykorzystująca jako kryterium powiązania funkcjonalne to typologia *Rural and Small Town*, która została opracowana dla potrzeb badania rynków pracy. Bazując na wcześniej omówionej klasyfikacji spisowej, wyodrębniła dwie główne kategorie obszarów:

- duże centra miejskie (ang. *large urban centres*) będące odpowiednikiem obszarów miejskich, które są połączeniem obszarów metropolitalnych i aglomeracji spisowych;
- obszary wiejskie i małe miasta, tj. wszystkie obszary poza dużymi centrami miejskimi, czyli jednostki lokalne o liczbie ludności poniżej 10 tys. i natężeniu codziennych dojazdów do pracy do rdzenia dużego centrum miejskiego poniżej 50% zasobów lokalnej siły roboczej.

Dodatkowo w oparciu o powiązania z dużymi centrami miejskimi, określone na podstawie natężenia migracji wahadłowych, jednostki sklasyfikowane jako obszary wiejskie i małe miasta przyporządkowano do pięciu stref (podkategorii). Zostały one określone mianem stref wpływu spisowych obszarów metropolitalnych oraz aglomeracji spisowych (ang. *census metropolitan and census agglomerated influenced zones*, skrót: MIZs) (McNiven et al. 2000). Wyodrębniono strefy (2006 Census... 2007):

- mocnego wpływu centrów miejskich (ang. *strong MIZs*), obejmujące jednostki lokalne, które cechują przepływy migracji wahadłowych o natężeniu co najmniej 30% i nieprzekraczającym 49%, co oznacza, iż nie mniej niż 30% oraz nie więcej niż 49% zasobów siły roboczej dojeżdża do pracy do rdzenia miejskich obszarów metropolitalnych lub aglomeracji spisowych;
- umiarkowanego wpływu centrów miejskich (ang. *moderate MIZs*), obejmujące jednostki lokalne, które charakteryzują przepływy migracji wahadłowych w granicach od 5 do 30%;
- słabego wpływu centrów miejskich (ang. *weak MIZs*), obejmujące jednostki lokalne, w których natężenie migracji wahadłowych jest większe od 0, ale nie przekracza 5%;
- bez wpływu centrów miejskich (ang. *no MIZs*), obejmujące jednostki lokalne, w których 0 lub mniej niż 40 osób dojeżdża do pracy w rdzeniu miejskim;

- terytoria wiejskie i małe miasta (ang. *rural and small town territories*, skrót: *RSTTerritories*), oznaczające tereny poza obszarem metropolitalnym lub aglomeracją spisową, strefy specjalne Yukonu, Northwest Territories oraz Nunavut.

Podsumowanie

Powiązania funkcjonalne, których wyznacznikiem są kierunek, zasięg i natężenie dziennych migracji wahadłowych do pracy, stanowią kryterium definicyjno-delimitacyjne odzwierciedlające ekonomiczne relacje i charakter kategoryzowanych jednostek. W analizowanych przykładach występują łącznie z kryteriami demograficznymi, określającymi progi liczby ludności i gęstości zaludnienia, oraz z kryteriami określającymi zasady agregowania i przyporządkowania identyfikowanych jednostek do poszczególnych typów obszarów, co prowadzi do pełniejszego odzwierciedlenia zróżnicowania definiowanych obszarów niż w przypadku stosowania metod opartych wyłącznie na kryteriach demograficznych lub normatywno-administracyjnych. W porównaniu z innymi metodami omawiane rozwiązania są wielokryteryjne, złożone, całkowicie odchodzące od dychotomicznego podziału obszary miejskie – obszary wiejskie (USA) lub niestosujące takiego podziału, ale umożliwiające odniesienie do niego uzyskanych efektów kategoryzacji (Kanada).

Literatura

- Aguilera A., Wenglenski S., Proulhac L., 2009, „Employment suburbanisation, reverse commuting and travel behaviour by residents of the central city in the Paris metropolitan area”, *Transportation Research Part A: Policy & Practice*, t. 43, nr 7, s. 685–691.
- Alpkokin P., Cheung C., Black J., Hayashi Y., 2008, „Dynamics of clustered employment growth and its impact on commuting patterns in rapidly developing cities”, *Transportation Research Part A: Policy & Practice*, t. 42, nr 3, s. 427–444.
- Anderson B., 1988, „Bringing the urban jobless to suburban jobs”, *Black Enterprise*, t. 18, nr 12 (lipiec 1988), s. 39.
- Banister D., Watson S., Wood C., 1997, „Sustainable cities: transport, energy, and urban form”, *Environment and Planning B*, t. 24, nr 1, s. 125–143.
- Berry B.J.L., 1973, *Growth Centers in the American Urban System*, t. 1: *Community Development and Regional Growth in the Sixties and Seventies*, Cambridge: Ballinger Publishing Company.
- Berry B.J.L., Gillard Q., 1977, *The Changing Shape of Metropolitan America, 1960–1970. Commuting Patterns, Urban Fields and Decentralization Process*, Cambridge: Ballinger Publishing Company.
- Bontje M.A., 2001, *The challenge of planned urbanisation. Urbanisation and national urbanisation policy in the Netherlands in a northwest-European perspective*, <http://dare.uva.nl/document/85612> [dostęp: 2.01.2014].
- Brueckner J.K., Thisse J.-F., Zenou Y., 1999, „Why is central Paris rich and downtown Detroit poor? An amenity-based theory”, *European Economic Review*, t. 43, s. 91–107.
- Cervero R., Tsai Y.H., 2003, „Job access and reverse commuting initiatives in California: review and assessment”, *Transportation Research Record*, nr 1859, s. 78–86.

- Christopher E.J., Rogus M., Soot S., 1995, „Changes in the direction of urban travel for the Chicago area, 1970–1990”, *Transportation Research Record*, nr 1477, s. 48–57.
- City Relationships: Economic Linkages in Northern City Regions Hull and Humber Ports*, sierpień 2010, The Northern Way, http://www.theworkfoundation.com/DownloadPublication/Report/227_227_City%20Relationships%20Report.pdf [dostęp: 15.06.2013].
- City Relationships: Economic Linkages in Northern City Regions. Synthesis*, listopad 2009, The Northern Way, http://www.theworkfoundation.com/DownloadPublication/Report/227_227_City%20Relationships%20Report.pdf [dostęp: 15.06.2013].
- Coulson N.E., Laing D., Wang P., 2001, „Spatial mismatch in search equilibrium”, *Journal of Labor Economics*, t. 19, nr 4, s. 949–972.
- Economic Linkages Between Small Towns and Surrounding Rural Areas in Scotland*, 2005, Final Report, <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/37428/0009554.pdf> [dostęp: 15.06.2013].
- Final Urban Area Criteria for the 2010 Census*, 2011, US Census Bureau, Department of Commerce, Federal Register, t. 76, nr 164, Notices, www.census.gov/geo/www/ua/fedregv76n164.pdf [dostęp: 25.07.2013].
- Functional Economic Market Areas and Economic Linkages in the South West. Final Report*, lipiec 2010, SQW Consulting, <http://www.sqw.co.uk/files/5813/8712/7397/39.pdf> [dostęp: 15.05.2013].
- Garreau J., 1991, *Edge City. Life on the New Frontier*, New York: Doubleday.
- Gillard Q., 1979, „Reverse commuting and the inner city low-income problem”, *Growth & Change. A Journal of Urban and Regional Policy*, t. 10, nr 3, s. 12–18.
- Glaeser E.L., Kahn M.E., 2001, „Decentralized employment and the transformation of the American city”, w: J.R. Pack, W.G. Gale (red.), *Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs*, t. 2, Washington, DC: Brookings Institution Press.
- Goetz S.J., Han Y., Findeis J.L., Brasier K.J., 2010, „U.S. commuting networks and economic growth: Measurement and implications for spatial policy”, *Growth & Change. A Journal of Urban and Regional Policy*, t. 41, nr 2, s. 276–302.
- „Going against the flow”, 2003, *Estates Gazette* z 18 stycznia, nr 303.
- Guth D., Holtz-Rau Ch., Maciolek M., 2009, *Suburbanisation of Jobs and Commuter Traffic: Does Employment Decentralisation Lead to Travel-reducing Commuting Patterns? Empirical Evidence from Germany, 1987–2007*, European Transport Conference 2009, Proceedings.
- Halbert L., 2004, „The decentralization of intra-metropolitan business services in the Paris region: patterns, interpretation, consequences”, *Economic Geography*, t. 80, nr 4, s. 381–404.
- Hall P., 1974, „The containment of urban England”, *The Geographical Journal*, t. 140, nr 3, s. 386–408.
- Hall P., Gracey H., Drewett R., Thomas R., 1973, *The Containment of Urban England*, t. 1–2, London: George Allen and Unwin.
- Hay D., Hall P., 1977, *Urban Regionalisation of Great Britain 1971*, European Urban System Working Paper, 1.1, IASA, Department of Geography of the University of Reading.
- Hughes D.W., Litz V.N., 1996, *Measuring Rural-Urban Economic Linkages in the Monroe Louisiana Trading Area Through a Multiregional Input-Output Model*, Agricultural Centre Bulletin, nr 865, Louisiana State University.

- Kain J.F., 1968, „Housing segregation, negro employment and metropolitan decentralization”, *The Quarterly Journal of Economics*, t. 82, nr 2, s. 175–197.
- Kneebone E., 2009, *Job Sprawl Revisited: The Changing Geography of Metropolitan Employment*, Washington DC: Brookings Institution Press.
- Korcelli-Olejniczak E., 2012, *Region metropolitalny – pojęcie, struktura przestrzenna, dynamika*, Prace Geograficzne, nr 235, Warszawa: IGiPZ – PAN.
- Korsu E., Massot M.H., 2005, „Achieving a jobs-housing balance in the Paris region. The potential of reducing car traffic”, w: *Conference of the ERSA Proceedings*, Amsterdam, <http://www.sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa05/papers/647.pdf> [dostęp: 15.05.2013].
- Martin R.W., 2001, „Spatial mismatch and costly suburban commutes: can commuting subsidies help?”, *Urban Studies*, t. 38, nr 8, s. 1305–1318.
- Martin R.W., 2004, „Spatial mismatch and the structure of American Metropolitan Areas, 1970–2000”, *Journal of Regional Science*, t. 44, nr 3, s. 467–488.
- McNiven C., Puderer H., Janes D., 2000, *Census Metropolitan Area and Census Agglomeration Influenced Zones (MIZ): A Description of the Methodology*, Geography Working Paper Series nr 2000-2, nr katalogowy 92F0138MIE, Ottawa: Statistics Canada.
- Mieszkowski P., Mills E.S., 1993, „The causes of metropolitan suburbanization”, *Journal of Economic Perspectives*, t. 7, nr 3, s. 135–147.
- Nasser H., 2004, „Small-town USA goes ‘micropolitan’”, *USA Today* z 27 czerwca, www.usatoday.com/money/economy/2004-06-27-rural_x.htm [dostęp: 23.07.2008].
- Paling R., Williamson J., 2013, *Economic Linkages within Auckland: Final Report*, New Zealand, <http://www.med.govt.nz/sectors-industries/regions-cities/pdf-docs-library/research/economic-linkages-within-auckland/full-report.pdf> [dostęp: 30.05.2013].
- Partridge M.D., Ali K., Olfert M.R., 2010, „Rural-to-urban commuting: Three degrees of integration”, *Growth and Change*, t. 41, nr 2, s. 303–335.
- Puderer H., 2008, *Defining and Measuring Metropolitan Areas: A Comparison Between Canada and the United States*, Geography Working Paper, nr katalogowy 92F0138MIE, nr 2008002, Ottawa: Statistics Canada.
- Rakowska J., 2013, *Klasyfikacje obszarów – kryteria, definicje, metody delimitacji. Studium metodyczno-statystyczne*, Warszawa: Wydawnictwo Wieś Jutra.
- Raphael S., Stoll M.A., 2010, *Job Sprawl and the Suburbanisation of Poverty*, Metropolitan Policy Program, Metropolitan Opportunity Series, Washington, D.C.: Brookings.
- Redefining Territories: The functional Regions*, 2002, Paris: OECD.
- Rouwendaal J., Nijkamp P., 2004, „Living in two worlds: A review of home-to-work decisions”, *Growth and Change*, t. 35, nr 3, s. 287–303.
- Satterthwaite D., Tacoli C., 2003, *The Urban Part of Rural Development: The Role of Small and Intermediate Urban Centres in Rural and Regional Development and Poverty Reduction*, Working Paper Series on Rural-Urban Interactions and Livelihood Strategies, International Institute for Environment and Development.
- Siggerud K.A., 2004, *Job Access and Reverse Commute: Program Status and Potential Effects of Proposed Legislative Changes*, GAO Reports z 20 sierpnia, Washington, DC: United States Government Accountability Office.
- Smart M., 1974, „Labour market areas: Uses and definitions”, *Progress in Planning*, t. 2, s. 239–353.
- Smith T.E., Zenou Y., 2003, „Spatial mismatch, search effort and urban spatial structure”, *Journal of Urban Economics*, t. 54, nr 1, s. 129–156.

- Standards for Delineating Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas*, 2010, US Office of Management and Budget Federal Register, t. 75, nr 123, Monday, June 28, 2010/Notices, www.whitehouse.gov/sites/default/files/omb/assets/fedreg_2010/06282010_metro_standards-Complete.pdf [dostęp: 30.05.2013].
- Stoll M.A., 1999, „Spatial mismatch, discrimination, and male youth employment in the Washington, DC area: Implications for residential mobility policies”, *Journal of Policy Analysis and Management*, t. 18, nr 1, s. 77–98.
- Stoll M.A., 2006, *Race, Place and Poverty Revisited*, National Poverty Centre Working Paper Series, http://www.npc.umich.edu/publications/workingpaper06/paper14/working_paper06-14.pdf [dostęp: 30.05.2013].
- Śleszyński P., 2013, „Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw”, *Przegląd Geograficzny*, t. 85(2), s. 173–197.
- Taaffe E.J., Gauthier H.L., Maraffa T.A., 1980, „Extended commuting and the intermetropolitan periphery”, *Annals of the Association of American Geographers*, t. 70, nr 3, s. 313–329.
- Tacoli C., 1998, „Rural-urban interactions: a guide to the literature”, *Environment and Urbanization*, t. 10, nr 1, s. 147–166.
- Tolbert C., Sizer M., 1996, *U.S. Commuting Zones and Labor Market Areas: A 1990 Update*, Staff Paper No. AGES9614, Rural Economy Division, Economic Research Service, U.S. Department of Agriculture.
- Tyson A.S., 1995, „‘Reverse Commuting’ to reverse city jobless rate”, *Christian Science Monitor*, t. 88, nr 10, s. 1.
- „Where the jobs are (and aren’t)”, 2012, *Maclean’s* z 13 sierpnia, t. 125, nr 31.
- Wilkin J., 2007, „Obszary wiejskie w warunkach dynamizacji zmian strukturalnych”, ekspertyza przygotowana dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego na potrzeby Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020, https://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/poziom_regionalny/strategia_rozwoju_polski_wschodniej_do_2020/dokumenty/Documents/bab9bd7ca82f457bb37178ce4d7d4c3dWilkin.pdf [dostęp: 15.05.2013].