

Bartosz Bartosiewicz

POWIĄZANIA MAŁYCH MIAST Z METROPOLIA W ŚWIETLE DOJAZDÓW DO PLACÓWEK USŁUGOWYCH – PRZYKŁAD ŁÓDZKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

Wprowadzenie

Dojazdy do usług stanowią jeden z podstawowych rodzajów powiązań występujących pomiędzy dużym miastem i jego otoczeniem. Tym samym współkształtują spójność terytorialną obszarów aglomeracyjnych (metropolitalnych) – spójność rozumianą potocznie jako ścisła łączność, zwartość, będącą wynikiem tworzenia z poszczególnych elementów jednej całości. W badaniach naukowych, planowaniu i polityce przestrzennej pojęcie to odnosi się do wielu różnych sfer – gospodarczej, społecznej, ekologicznej, infrastrukturalnej – w tym w szczególności transportowej, planistycznej itp. Swego rodzaju „zwornikiem” wymienionych sfer jest terytorium, w odniesieniu do którego są one analizowane, a więc w przypadku dążenia do holistycznego ujęcia problemu integracji wewnętrznej danego obszaru należałoby posługiwać się terminem „spójność terytorialna”¹. Spójność terytorialna jest pojęciem wielowymiarowym i niejednoznacznym, bu-

¹ Por. B. Bartosiewicz, I. Pielesiak: *Spójność obszaru metropolitalnego – koncepcja badawcza*. W: *Obszary metropolitalne we współczesnym środowisku geograficznym*. Red. S. Liszewski. Nowa Era, Łódź 2010.

dzącym wiele kontrowersji i sporów². W ostatnich latach szczególnie często pojawia się w dyskusjach nad wizją dalszego rozwoju Unii Europejskiej. Akcentuje się, że sam proces zmierzający do wzmocnienia spójności terytorialnej cechuje się oczywiście ogromną złożonością, stąd jego realizacja powinna odbywać się nie tylko na poziomie europejskim, ale także w skali poszczególnych państw, regionów oraz wspólnot lokalnych. I w tym rozumieniu autor traktuje pojęcie spójności terytorialnej, co w odniesieniu do realiów polskich jest podejściem bardzo ważnym, w kontekście kształtowania się obszarów metropolitalnych, które wymagają wspólnych działań służących wewnętrznej ich integralności, w szczególności w kontekście polityki przestrzennej i transportowej. Poznanie charakteru i siły powiązań rdzenia (miasta centralnego) z jego otoczeniem umożliwia zarówno odpowiednią delimitację obszaru metropolitalnego, jak i wskazuje działania, które tę integralność powinny petryfikować.

W większości obszarów metropolitalnych w Polsce ważne miejsce w ich strukturze osadniczej oraz społeczno-gospodarczej zajmują małe miasta, koncentrujące niejednokrotnie większość ich potencjału³. Według obowiązujących porozumień międzygminnych bądź delimitacji prowadzonych w ramach regionalnej polityki przestrzennej wokół największych miast polskich położonych jest ok. 120 małych miast, których liczba mieszkańców nie przekracza 25 tys.⁴. Większość z nich wykazuje silne związki z miastami centralnymi. Wynikiem tego jest m.in. dynamika ich rozwoju społeczno-gospodarczego, często dużo wyższa od ośrodków lokalnych położonych w dalszej odległości od metropolii⁵, a także powiązania dotyczące dojazdów do miejsc pracy i edukacji oraz usług.

Celem niniejszego referatu jest analiza struktury dojazdów do usług do Łodzi przez mieszkańców małych miast położonych w pobliżu miasta wojewódzkiego w świetle ocen dostępności do placówek usługowych w tych ośrodkach,

² Pojęcie to pojawiło się w szeregu dokumentów unijnych – Traktacie Konstytucyjnym UE (2004), Strategicznych Wytocznych Wspólnoty dla Spójności (2006), projekcie Traktatu lizbońskiego (2007), raportach kohezyjnych (2005, 2007) oraz Zielonej Księdze w sprawie spójności terytorialnej (2008).

³ Por.: K. Heffner: *Zmiany roli i kierunków rozwoju małych miast w strefach metropolitalnych*. W: *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN 2008, z. 238; A. Świdurska: *Efektywność rozwoju strukturalnego małych miast w strefie wpływu aglomeracji poznańskiej*. W: *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN 2007, z. 232; E. Zuzańska-Żyśko: *Małe miasta w strefie oddziaływania ośrodków regionalnych*. W: *Małe miasta...*, op. cit.

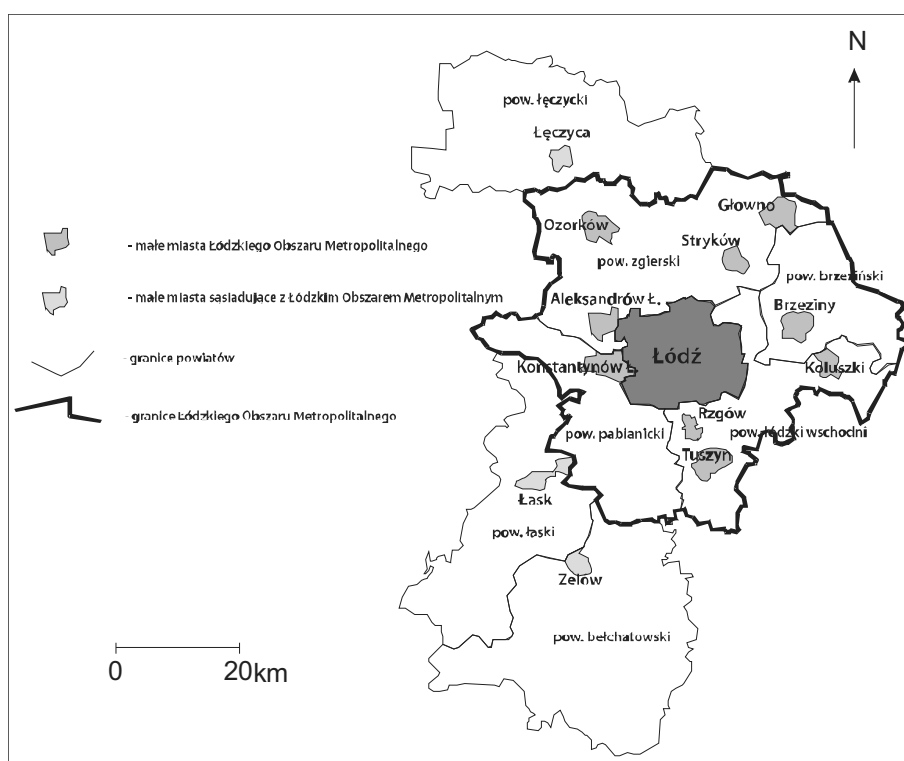
⁴ B. Bartosiewicz, I. Pielesiak: *Relacje małe miasto–metropolia w świetle powiązań przestrzennych*. W: *Zarządzanie miastem. Studium ekonomiczne i organizacyjne*. Red. M. Nowak, T. Skotarczak. CeDeWu, Warszawa 2010.

⁵ Ibid.

a poprzez to identyfikacja czynników warunkujących charakter tych dojazdów i ich konsekwencje.

W połączeniu z innymi rodzajami powiązań występujących pomiędzy metropolią i jej otoczeniem poruszany wątek badawczy wpisuje się w szerszy projekt służący określeniu stopnia spójności terytorialnej Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Podstawę do przeprowadzonych analiz stanowią wyniki badań ankietowych wykonanych w miesiącach maj-czerwiec 2010 roku wśród mieszkańców czterech małych miast. Do badań wytypowano dwa miasta graniczące z Łodzią, oddalone od jej centrum nie więcej niż 15 km (Aleksandrów Łódzki i Rzgów), a także dwa położone w większej odległości (Brzeziny i Łęczyca) (por. rys. 1).



Rys. 1. Rozmieszczenie małych miast Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Są to ośrodki zróżnicowane pod względem liczby mieszkańców. Najmniejszy Rzgów zamieszkuje 3,3 tys. osób, Brzeziny i Łęczycę odpowiednio 12 i 15 tys. osób, a Aleksandrów Łódzki 20 tys. osób. Taki dobór obszaru badań pozwala

dotatkowo odnieść charakter dojazdów do usług do wielkości ośrodka, jego odległości i powiązania komunikacyjnego z Łodzią.

Wywiady ankietowe zostały przeprowadzone losowo, w ten sposób, że każde miasto zostało podzielone na sektory o zbliżonej wielkości pod względem liczby ich mieszkańców. W każdym sektorze wywiad został przeprowadzony w co trzecim gospodarstwie domowym. Wielkość próby badawczej została określona przed przeprowadzeniem badania. Była ona na tyle liczna, że pozwoliła uzyskane wyniki traktować jako prawdziwe dla całej zbiorowości analizowanych małych miast⁶.

W części ankiety dotyczącej dojazdów do usług respondentom zostały zadane dwa pytania. Jedno odnosiło się do oceny dostępności do usług w małym mieście (w podziale na podane przez ankietowanego kategorie usług). W drugim pytaniu respondent został poproszony o wskazanie kategorii usług, do których następuje dojazd wraz z podaniem kierunku dojazdu oraz wykorzystywanego środka transportu.

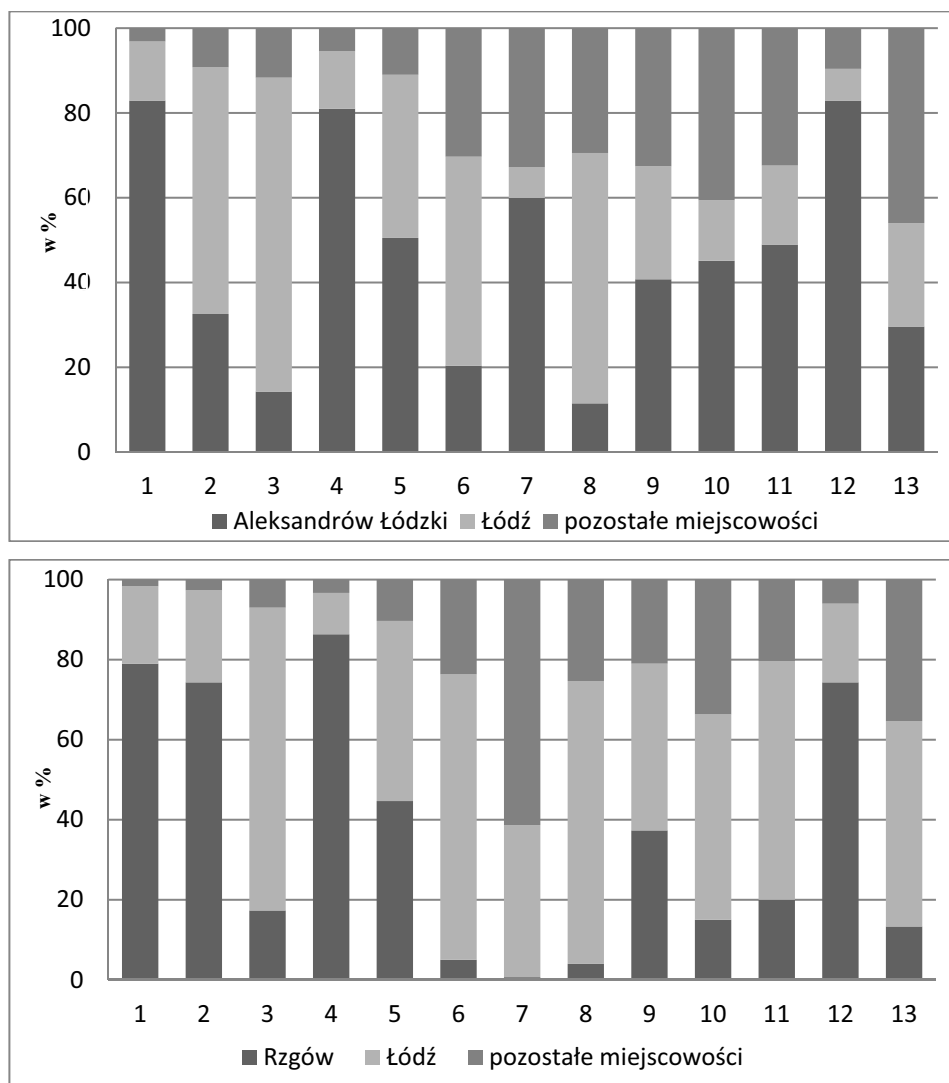
1. Charakterystyka dojazdów do usług

Skala i charakter dojazdów do placówek usługowych w Łodzi w czterech analizowanych małych miastach obszaru metropolitalnego cechują się znacznym zróżnicowaniem.

Najsilniejsze powiązania z Łodzią wykazuje Rzgów (por. rys. 2). Pośród 13 wyróżnionych kategorii usług aż w ośmiu mieszkańcy wskazywali miasto wojewódzkie jako podstawowe miejsce ich zaspokajania. W zależności od rodzaju usług wskazania te wahały się od 42% w przypadku restauracji do 76% w przypadku lekarza specjalisty. Znaczenie miasta centralnego podkreśla dodatkowo fakt, że ok. 20% mieszkańców Rzgowa w Łodzi zaopatruje się w podstawowe produkty spożywcze czy korzysta z usług lekarza pierwszego kontaktu. Cechą charakterystyczną dojazdów do usług mieszkańców Rzgowa jest również relatywnie małe, na tle innych analizowanych ośrodków, znaczenie innych miejscowości jako kierunków dojazdów. W większości przypadków ich udział nie przekracza 20%, a tam gdzie jest zdecydowanie wyższy, wynika z bliższej loka-

⁶ Na pytanie dotyczące oceny dostępności do usług oraz dojazdów do placówek usługowych odpowiedziało odpowiednio: 4% osób powyżej 18. roku życia w Łęczycy, 3,6% w Aleksandrowie Łódzkim, 3,9% w Brzezinach oraz 10,9% w Rzgowie. Dobór wielkości próby, przy założeniu 5-proc. marginesu błędu oraz 90-proc. poziomu ufności, pozwala przyjąć uzyskane wyniki za prawdziwe dla zbiorowości generalnej miast (por. <http://www.knsp.uni.wroc.pl/calc.php>).

lizacji porównywalnych jakościowo placówek usługowych. Dobrym przykładem jest tutaj nowoczesny kompleks basenowy, z którego mieszkańcy korzystają w pobliskim Tuszynie.



1. Sklepy spożywcze, 2. Sklepy odzieżowe, 3. Sklepy ze sprzętem RTV/AGD, 4. Lekarz pierwszego kontaktu, 5. Lekarz specjalista, 6. Imprezy kulturalne, 7. Basen, 8. Miejsca rozrywki, 9. Restauracje, 10. Miejsca rekreacji, uprawiania sportu, 11. Naprawa sprzętu domowego, 12. Fryzjer/zabiegi kosmetyczne, 13. Kursy edukacyjne.

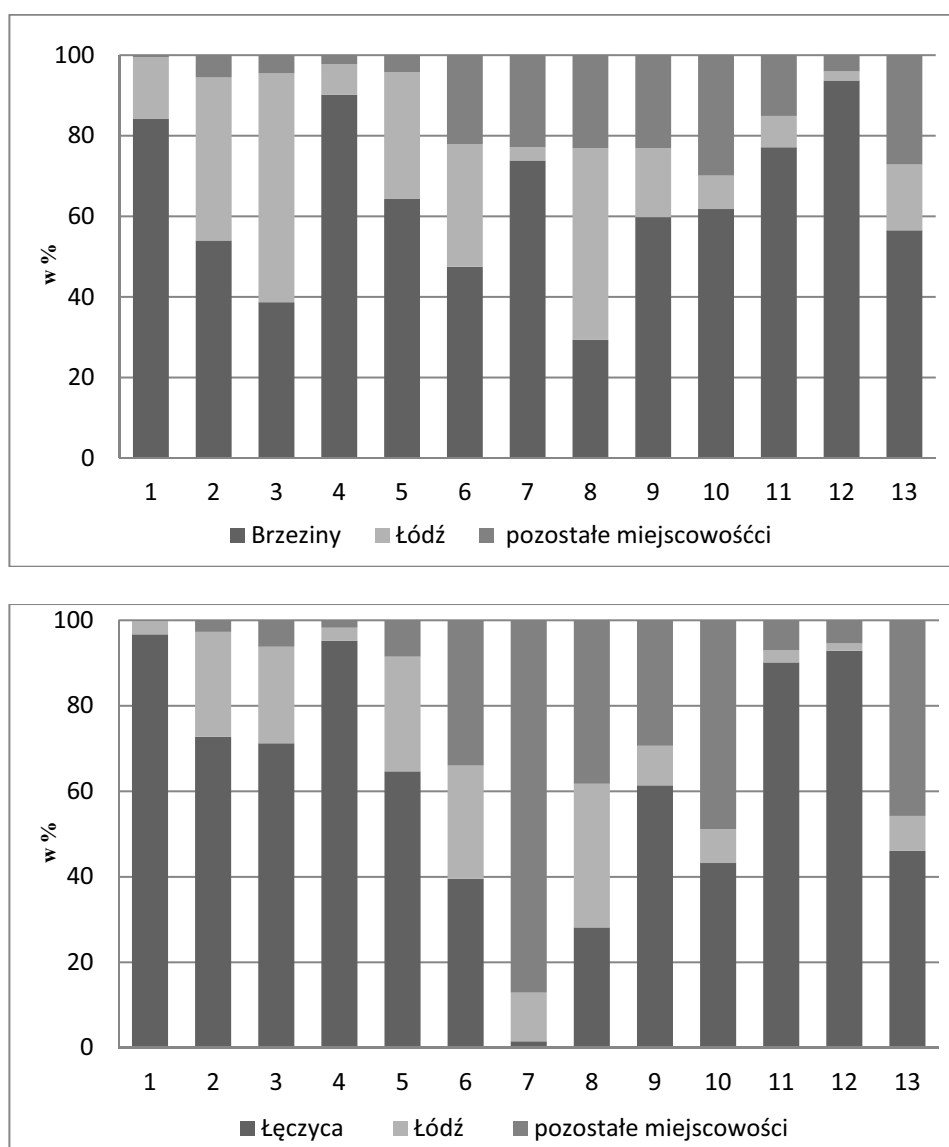
Rys. 2. Kierunki dojazdów do usług w Aleksandrowie Łódzkim i Rzgowie według kategorii placówek usługowych

Podobnie przedstawia się sytuacja w Aleksandrowie Łódzkim, gdzie charakter dojazdów jest zbliżony, ale ich skala jest nieznacznie mniejsza. W miejsce dojazdów do Łodzi wzrasta przede wszystkim znaczenie samego miasta jako miejsca zaopatrzenia w usługi, a także bliskość innych ośrodków miejskich (Zgierza oraz Konstantynowa Łódzkiego), a co za tym idzie – wzrost dojazdów w tych kierunkach. Podobnie jak w Rzgowie, znacząca liczba mieszkańców deklaruje dojazdy do usług lekarskich w Łodzi.

Inaczej przedstawia się sytuacja w dwóch pozostałych analizowanych ośrodkach. Zarówno w Brzezinach, jak i w Łęczycy siła powiązań z Łodzią w zakresie dojazdów do placówek usługowych jest zdecydowanie mniejsza (por. rys. 3). W szczególności jest to wyraźne w przypadku drugiego z tych ośrodków. W Łęczycy jedynie w kilku kategoriach więcej niż 20% mieszkańców deklaruje Łódź jako miejsce dojazdów do placówek usługowych. Łęczycza wśród mieszkańców pozostaje głównym miejscem zaopatrzenia w wiele rodzajów usług, również tych wyspecjalizowanych.

Podobny charakter cechują dojazdy do usług w Brzezinach, choć w tym przypadku dużo mniejszą rolę odgrywają inne kierunki dojazdów niż Łódź. Znaczenie miasta wojewódzkiego jako miejsca dojazdów do usług jest nieznacznie wyższe, w trzech kategoriach przekracza 40%. Mieszkańcy Brzezin wybierają Łódź głównie ze względu na duży asortyment proponowanych usług (np. sklepy odzieżowe czy ze sprzętem RTV/AGD).

Cechą wspólną wszystkich badanych miast jest niewielki odsetek dojeżdżających do tzw. usług podstawowych (takich jak: sklepy spożywcze, lekarz pierwszego kontaktu czy fryzjer). W zależności od ośrodka są one zaspokajane w 75-95% w miejscu zamieszkania. Analogicznie, we wszystkich badanych ośrodkach wysokim odsetkiem cechują się dojazdy do miejsc rozrywki (takich jak kino) oraz do miejsc oferujących imprezy kulturalne, choć nie zawsze Łódź jest docelowym miejscem dojazdów. W przypadku Brzezin i Łęczycy mieszkańcy dojeżdżają również do innych miast. Są to głównie mniejsze ośrodki regionalne w województwie łódzkim.



1. Sklepy spożywcze, 2. Sklepy odzieżowe, 3. Sklepy ze sprzętem RTV/AGD, 4. Lekarz pierwszego kontaktu, 5. Lekarz specjalista, 6. Imprezy kulturalne, 7. Basen, 8. Miejsca rozrywki, 9. Restauracje, 10. Miejsca rekreacji, uprawiania sportu, 11. Naprawa sprzętu domowego, 12. Fryzjer/zabiegi kosmetyczne, 13. Kursy edukacyjne.

Rys. 3. Kierunki dojazdów do usług w Brzezinach i Łęczycy według kategorii placówek usługowych

Wśród mieszkańców analizowanych małych miast, którzy deklarują dojazdy do placówek usługowych, panuje duża zbieżność w sposobie przemieszczania się do Łodzi (por. tabela 1).

Tabela 1

Udział dojeżdżających do usług w Łodzi własnym samochodem według kategorii placówek usługowych (w %)

Małe miasto/ kategoria usług	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Łęczyca	81,3	85,0	91,5	93,8	87,1	85,4	86,4	87,4	87,5	100,0	86,7	0,0	66,7
Aleksandrów Łódzki	85,0	80,5	80,5	82,1	77,4	81,6	95,2	79,4	86,3	86,6	86,0	90,7	82,9
Brzeziny	86,9	91,3	90,3	100,0	90,4	94,2	100,0	91,0	95,6	100,0	93,5	100,0	78,5
Rzgów	93,1	95,7	84,6	90,3	86,7	88,3	93,9	84,9	92,0	88,3	83,8	94,9	86,4

1. Sklepy spożywcze, 2. Sklepy odzieżowe, 3. Sklepy ze sprzętem RTV/AGD, 4. Lekarz pierwszego kontaktu, 5. Lekarz specjalista, 6. Imprezy kulturalne, 7. Basen, 8. Miejsca rozrywki, 9. Restauracje, 10. Miejsca rekreacji, uprawiania sportu, 11. Naprawa sprzętu domowego, 12. Fryzjer/zabiegi kosmetyczne, 13. Kursy edukacyjne.

W zdecydowanej większości dominują przejazdy własnym środkiem transportu. Nie ma tutaj znaczenia odległość od miasta wojewódzkiego czy rodzaj placówki usługowej, do której następuje dojazd. Wśród innych środków transportu respondenci wskazują przede wszystkim prywatną komunikację autobusową.

2. Uwarunkowania dojazdów do usług mieszkańców małych miast

Czynniki kształtujące dojazdy do placówek usługowych w analizowanych małych miastach są do siebie zbliżone i jednocześnie podobne do wskazywanych w literaturze.

Podstawowym, różnicującym skalę analizowanego zjawiska czynnikiem jest odległość małych miast od Łodzi. Rzgów i Aleksandrów Łódzki, z których dojazd do centrum miasta wojewódzkiego nie zajmuje więcej niż 30 minut, ce-

chują się dużo większą skalą dojazdów niż w przypadku Brzezin czy Łęczycy, gdzie ten dojazd trwa ok. 45 minut w pierwszym i ok. godziny w drugim przypadku (por. tabela 2). Sytuacji nie zmienia dobre powiązanie komunikacyjne analizowanych małych miast. Wszystkie położone są przy głównych drogach tranzytowych regionu, posiadają dogodne powiązania komunikacją zbiorową (do Łodzi z każdego ośrodka kursuje przynajmniej kilka autobusów bądź busów w ciągu jednej godziny)⁷. Nie zmienia tego również wielkość (potencjał) ośrodka określana przez liczbę mieszkańców. Aleksandrów Łódzki, jako największe z analizowanych miast, oraz najmniejszy Rzgów cechuje podobnie wysoka skala dojazdów do usług.

Tabela 2

Potencjalne czynniki kształtujące charakter dojazdów do usług w Łodzi

	Liczba mieszkańców	Podmioty sektora usługowego (na 1 000 os.)	Odległość od centrum Łodzi	Średni czas dojazdu do centrum Łodzi	Dostępność transportem zbiorowym	Status administracyjny
Aleksandrów Łódzki	20 746	7,3	12 km	30 min	MPK, PKS, bus	Siedziba gminy miejsko-wiejskiej
Brzeziny	12 281	6,4	22 km	45 min	PKS, bus	Miasto powiatowe/ Gmina miejska
Łęczycza	15 212	6,2	38 km	pow. 1 h	PKS, bus, PKP	Miasto powiatowe/ Gmina miejska
Rzgów	3 347	22,3	15 km	30 min	MPK, bus, PKS	Siedziba gminy miejsko-wiejskiej

Ważnym czynnikiem kształtującym charakter dojazdów jest za to status administracyjny miasta. Brzeziny i Łęczycza to miasta powiatowe. Ich status wpływa niewątpliwie na zakres oferty usługowej. Zlokalizowane są w nich nie

⁷ Por.: B. Bartosiewicz, I. Pielesiak: *Funkcja komunikacyjna małych miast w regionie łódzkim*. W: *Funkcja usługowa małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.

tylko usługi publiczne, związane z pełną funkcją administracyjną, ale wzrasta również udział usług komercyjnych nastawionych na obsługę terenów sąsiadujących z małym miastem. Nie znajduje to jednakże przełożenia w liczbie podmiotów usługowych zarejestrowanych w danym ośrodku, która w przeliczeniu na 1 000 osób jest dla wszystkich analizowanych miast podobna. Wyjątek stanowi Rzgów, co jest podyktowane lokalizacją w tym miejscu jednego z największych rynków odzieżowych w Polsce.

Bardzo ciekawie przedstawia się za to zależność pomiędzy skalą dojazdów do usług a oceną dostępności do placówek usługowych w małych miastach (por. tabela 3).

Tabela 3

Zależność pomiędzy oceną dostępności do placówek usługowych według opinii mieszkańców a skalą dojazdów do usług w Łodzi

Małe miasto	Wartość współczynnika korelacji
Aleksandrów Łódzki	-0,82
Brzeziny	-0,63
Łęczyca	-0,38
Rzgów	-0,75

Zależność tę wykazano za pomocą wskaźnika korelacji liniowej obliczonego pomiędzy odsetkiem dojeżdżających do placówek usługowych a liczbą bardzo dobrych i dobrych ocen dostępności placówek usługowych w małym mieście, wystawionych przez respondentów. W przypadku wszystkich małych miast otrzymano ujemne wartości współczynnika. Oznacza to, że wraz z mniejszym odsetkiem dojeżdżających wzrasta liczba pozytywnych ocen dostępności do usług w małym mieście. Wartość otrzymanego wskaźnika okazała się wysoka dla trzech ośrodków. Jedynie w Łęczycy była zdecydowanie niższa. Oznacza to, że sposób postrzegania przez mieszkańców oferty usługowej ma duże znaczenie w podejmowaniu decyzji o dojazdach do tego typu placówek. Można również wnioskować, że wraz ze wzrostem odległości od dużego miasta zwiększa się oferta usługowa ośrodka lokalnego – lokalne usługi stają się konkurencyjne poprzez rosnącą barierę odległości.

Jednocześnie należy pamiętać, że w przypadku ośrodków położonych w pobliżu dużego miasta ocena oferty usługowej jest najprawdopodobniej doko-

nywana przez pryzmat oferty ośrodka centralnego. Pomimo niezłe rozwiniętego sektora usług mieszkańcy wybierają dojazdy do Łodzi, ponieważ wachlarz usług jest tam dużo większy, a odległość na tyle mała, że nie stanowi większej bariery czasowej czy ekonomicznej.

Na decyzje o dojazdach do usług do Łodzi w takich ośrodkach jak Rzgów i Aleksandrów Łódzki mają również wpływ powiązania wynikające z dojazdów do pracy i nauki (por. tabela 4).

Tabela 4

Dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz placówek usługowych w Łodzi

Małe miasto	Dojeżdżający do miejsc pracy i nauki w Łodzi (w %)	Dojeżdżający do usług w Łodzi (w %) *
Aleksandrów Łódzki	20,0	24,4
Brzeziny	7,2	15,2
Łęczyca	6,3	9,6
Rzgów	28,9	38,7

* Są to wartości średnie dla wszystkich analizowanych kategorii usług obliczone przy zastosowaniu średniej geometrycznej.

Miejsce wykonywania pracy czy nauki to bardzo często miejsce zakupów, korzystania z usług, również tych podstawowych. Świadczą o tym wyniki badań przedstawione w powyższej tabeli. W Aleksandrowie Łódzkim i Rzgowie, gdzie duży odsetek mieszkańców dojeżdża do pracy i miejsc nauki w Łodzi, jednocześnie udział dojeżdżających do usług jest najwyższy.

3. Znaczenie dojazdów do usług w kształtowaniu powiązań małych miast z Łodzią – wnioski

Zjawisko dojazdów do usług w małych miastach ŁOM jest zróżnicowane. Łódź pozostaje głównym kierunkiem powiązań, ale znaczący udział posiadają również inne miasta, głównie te położone w pobliżu ośrodka centralnego. Największe powiązania z Łodzią wykazują miasta bezpośrednio z nią sąsiadujące, a skalę i charakter dojazdów, obok odległości od miasta centralnego, determinują dostępność do usług w małym mieście, wielkość dojazdów do miejsc pracy

i nauki oraz status administracyjny ośrodka. Większość dojazdów do usług odbywa się własnymi środkami transportu.

W odróżnieniu od innych rodzajów powiązań (takich jak dojazdy do pracy) dojazdy do usług nie posiadają charakteru ciągłego. Jeżeli nie są związane z innymi przyczynami przemieszczenia się do ośrodka centralnego, odbywają się przede wszystkim w dni wolne od pracy, zastępując niejako potoki przejazdów występujące w ciągu tygodnia.

Niezależnie od natężenia dojazdy do placówek usługowych kształtowały w przeszłości i kształtują obecnie związki małych miast z ośrodkiem centralnym⁸. W szczególności w jednostkach bezpośrednio sąsiadujących z Łodzią ta silna zależność przekłada się na postrzeganie lokalnego sektora usług. W nich potrzeba przemieszczania się nawet w celu zaspokajania usług podstawowych jest dość wysoka. Z tego też względu dojazdy do placówek usługowych należy traktować jako ważny element kształtowania spójności (integralności) obszaru metropolitalnego. O ile ich rola nie jest tak znacząca jak w przypadku dojazdów codziennych związanych z pracą i nauką, to stanowią istotne uzupełnienie powiązań komunikacyjnych, przede wszystkim poprzez kształtowanie natężenia ruchu samochodowego w kierunku ośrodka centralnego. Stąd dojazdy do usług, choć powiązania te mają charakter nieregularny, są dobrym odzwierciedleniem zasięgu oddziaływania dużego miasta.

Bibliografia

1. Bartosiewicz B., Pieleśiak I.: *Funkcja komunikacyjna małych miast w regionie łódzkim*. W: *Funkcja usługowa małych miast*. Red. T. Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.
2. Bartosiewicz B., Pieleśiak I.: *Relacje małe miasto–metropolia w świetle powiązań przestrzennych*. W: *Zarządzanie miastem. Studium ekonomiczne i organizacyjne*. Red. M. Nowak, T. Skotarczak. CeDeWu, Warszawa 2010.
3. Bartosiewicz B., Pieleśiak I.: *Spójność obszaru metropolitalnego – koncepcja badawcza*. W: *Obszary metropolitalne we współczesnym środowisku geograficznym*. Red. S. Liszewski. Nowa Era, Łódź 2010.
4. Heffner K.: *Zmiany roli i kierunków rozwoju małych miast w strefach metropolitalnych*. W: *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN 2008, z. 238.

⁸ Por. J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz: *Powiązania między miastami łódzkiego zespołu miejskiego*. Acta Universitatis Wratislaviensis, nr 1238, Studia Geograficzne LII, 1992.

5. Jakóbczyk-Gryszkiewicz J.: *Powiązania między miastami łódzkiego zespołu miejskiego*. Acta Universitatis Wratislaviensis, nr 1238, Studia Geograficzne LII, 1992.
6. Świdurska A.: *Efektywność rozwoju strukturalnego małych miast w strefie wpływu aglomeracji poznańskiej*. W: *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN 2007, z. 232.
7. Zuzańska-Żyśko E.: *Małe miasta w strefie oddziaływania ośrodków regionalnych*. W: *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. Red. K. Heffner, T. Marszał. Biuletyn KPZK PAN 2007, z. 232

LINKAGES BETWEEN SMALL TOWNS AND METROPOLIS IN THE LIGHT OF CUSTOMER FLOWS TO THE SERVICE FACILITIES – AN EXAMPLE OF LODZ METROPOLITAN AREA

Summary

Travelling to services is one of the key determinants affecting the actual relations within metropolitan areas. By analysing the size and the type of this kind of movements, in the light of accessibility to the tertiary sector in small towns, the author tries to identify the factors influencing the character of these travels and their consequences. In combination with other types of spatial relations between the metropolis and its surrounding, the discussed topic is a part of a wider research project, focusing on determining the level of territorial cohesion in the Lodz Metropolitan Area.