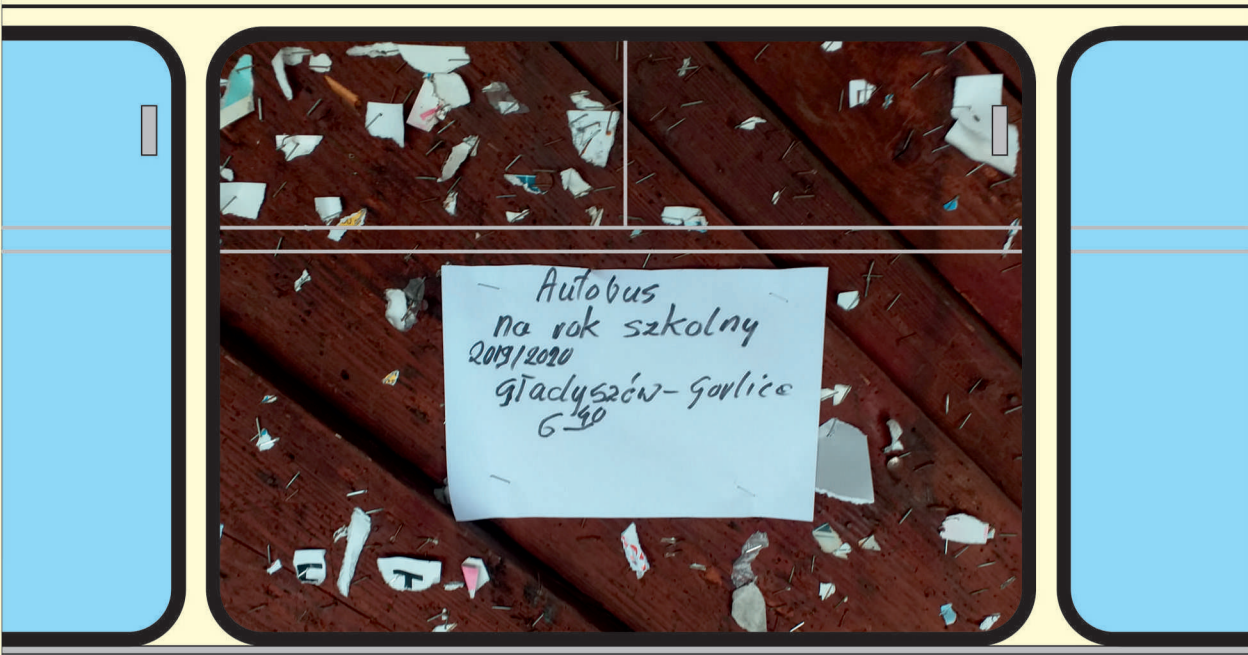
Ariel Ciechański



REGRES SIECI TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIATACH BESKIDU NISKIEGO I BIESZCZAD A WYKLUCZENIE TRANSPORTOWE MŁODZIEŻY UCZĄCEJ SIĘ

Instytut Geografii
i Przestrzennego
Zagospodarowania
Polska Akademia Nauk

Ariel Ciechański

REGRES SIECI TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIATACH BESKIDU NISKIEGO I BIESZCZAD A WYKLUCZENIE TRANSPORTOWE MŁODZIEŻY UCZĄCEJ SIĘ

Warszawa, 2023

Recenzja: Robert Guzik
Andrzej Soczówka

Zrealizowano w ramach projektu *Empiryczne badania pilotażowe dotyczące problematyki wykluczenia transportowego na obszarach górskich na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad* (środki programu NCN Miniatura 2, nr umowy 2018/02/X/HS4/00451)

Okładka – projekt i fotografia: Ariel Ciechański

Opracowanie redakcyjne i techniczne: Ewa Jankowska

Adres Redakcji IGiPZ PAN
ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa

© Copyright by Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
im. Stanisława Leszczyckiego, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2023

Licencja Creative Commons BY-SA 4.0
https://doi.org/10.7163/ 9788361590750

ISBN 978-83-61590-75-0

Spis treści

1. Wprowadzenie 5
1.1. Cel i zakres pracy 5
1.2. Ważne podstawowe pojęcia 7
1.3. Hipotezy, postępowanie i metody badawcze 10

2. Transformacja systemu transportowego a wykluczenie transportowe w świetle badań polskich i zagranicznych 19
2.1. Przekształcenia systemu transportowego w Polsce jako przedmiot poznania naukowego 19
2.2. Wykluczenie transportowe w świetle badań krajowych i zagranicznych 21

3. Powiaty Beskidu Niskiego i Bieszczad jako obszar badawczy 35

4. Transformacja systemu transportowego na badanym obszarze 49
4.1. Rozwój i regres sieci kolejowej 50
4.2. Sieć drogowa 56
4.3. Zmiany na rynku przewoźników autobusowych na badanym obszarze ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji dawnych przedsiębiorstw PKS 59
4.4. Przekształcenia sieci lokalnego transportu zbiorowego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad 72
4.5. Zmiany sieci w ujęciu topologicznym 87
4.6. Rynek publicznego transportu zbiorowego z perspektywy jego organizatorów 97

5. Szkolnictwo ponadpodstawowe i wyższe na badanym obszarze: dobór próby 107

6. Transport publiczny a szanse edukacyjne młodzieży 119

7. Częściowe wykluczenie transportowe i motoryzacja wymuszona wśród młodzieży szkolnej 131
7.1. Dojazdy do szkół 131
7.2. Dojazdy do innych aktywności 156

8. Problemy transportowe a kontynuacja nauki na poziomie wyższym 183
8.1. Dojazdy na studia 183
8.2. Dojazdy do innych aktywności 191

9. Podsumowanie i dyskusja oraz rekomendacje 203
9.1. Wnioski z przeprowadzonych badań 203
9.2. Dyskusja 212
9.3. Rekomendacje 222

Piśmiennictwo 227

Załącznik 1. Fotografie 245

Załącznik 2. Wzór kwestionariusza ankietowego rozprowadzanego pośród uczniów szkół ponadpodstawowych 254

Załącznik 3. Wzór kwestionariusza ankietowego rozprowadzanego pośród studentów szkół wyższych 258

Załącznik 4. Punkty do wywiadu pogłębionego 262

1. WPROWADZENIE

1.1. Cel i zakres pracy

Zgodnie z art. 70 Konstytucji RP każdemu obywatelowi Polski przysługuje prawo do nauki, która do ukończenia 18 roku życia jest obligatoryjna. Ponadto zgodnie z jej art. 52 każdemu Polakowi zapewnia się wolność poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wyboru miejsca zamieszkania i pobytu. Obowiązkiem władz publicznych jest zapewnienie obywatelom powszechnego i równego dostępu do wykształcenia. Niestety obserwując sytuację osób niezmotoryzowanych, zwłaszcza na obszarach słabiej zaludnionych, można odnieść wrażenie, że bardzo często są to bardziej życzenia, których nie da się zrealizować, niż niezbywalne prawa przynależne każdej jednostce. Brak właściwej obsługi transportowej sprawia, że tysiące młodych ludzi wbrew swym konstytucyjnym prerogatywom zostają pozbawione możliwości wyboru miejsca pobierania nauki zgodnie ze swoimi możliwościami i oczekiwaniami. Kolejne tysiące osób wbrew swojemu konstytucyjnemu prawu chcąc realizować własne aspiracje edukacyjne zmuszone są do długotrwałych pobytów poza rodzinnym domem. W skrajnych zaś przypadkach prawo do edukacji dla osób zamieszkałych z dala od głównych ciągów transportowych staje się całkowitą fikcją.

Spostrzeżenie, że upadek publicznego transportu zbiorowego w Polsce prowadzi do poważnych konsekwencji społecznych było impulsem do zainteresowania się problematyką wykluczenia transportowego. Bezpośrednią przesłanką do podjęcia badań na nakreślonym obszarze była sytuacja zaobserwowana w pierwszej połowie 2017 r., kiedy to główny przewoźnik autobusowy (Arriva Bus Transport Polska) obsługujący wschodnią część dawnego województwa krośnieńskiego ogłosił zakończenie funkcjonowania swoich placówek terenowych w Brzozowie, Sanoku i Ustrzykach Dolnych. Do mediów przedostało się wtedy sformułowanie, że tereny te zostały wykluczone transportowo. Obraz ten w pewnym stopniu stoi w opozycji do powszechnej oceny 30 lat polskiej transformacji gospodarczo-ustrojowej jako sukcesu. Wybrany obszar badawczy nie jest wyjątkiem. Już w 2015 r. obliczono (Rosner i Stanny, 2016), że tylko ⅓ polskich gmin miała zapewniony dostęp do publicznego transportu zbiorowego dla wszystkich sołectw, w ich granicach. Trzy lata później eksperci Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego M. Dulak i B. Jakubowski (2018) szacowali, że dostępu do rozkładowych połączeń kolejowych i autobusowych nie miało nawet do 13,8 mln Polaków. W 2019 r. krajowy publiczny transport zbiorowy znajdował się w głębokim kryzysie, zwłaszcza w dni wolne od pracy i nauki szkolnej. Z omawianych w dalszej części książki prac badaczy wynikało, że takich regionów w Polsce jest coraz więcej (zwłaszcza na pograniczach jednostek podziału administracyjnego) i problem ten stale

narastał, co szczególnie było widoczne w trakcie *lockdownu* wiosną 2020 r., kiedy to liczne miejscowości na długie tygodnie zostały całkowicie pozbawione dostępu do rozkładowych pociągów i autobusów.

Przedstawiane w pracy zagadnienia wpisują się w kilka nurtów badawczych w geografii. Choć głównie są osadzone w geografii transportu czy też topologii sieci, to obejmują także problematykę geografii edukacji oraz obszarów przygranicznych czy też peryferyjnych. Wychodząc od dychotomicznego podziału J. Friedmanna (1967) na regiony rdzeniowe i regiony peryferyjne obserwuje się na badanym obszarze przewagę tego drugiego typu. Beskid Niski i Bieszczady niewątpliwie są obszarami peryferyjnymi – idealnie wpisują się w definicję B. Goodalla (1987, s. 350) mówiącą, że są to obszary zarówno oddalone od centrów rozwoju gospodarczego, jak również trudno dostępne pod względem transportowym. Ich marginalizację zwiększa niewątpliwie pograniczne położenie, co sprawia że peryferyjność ma charakter genetyczny (Grosse, 2007). Z perspektywy podziału zaprezentowanego przez J. Friedmanna i W. Alonso (1964) badany obszar wpisuje się w definicję regionów kresowych oraz regionów podupadłych.

Głównym celem poznawczym badania[1] była identyfikacja, na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad, negatywnych zmian w sieci publicznego **pozamiejskiego transportu zbiorowego** (**ptz**) na terenach przestrzennie odległych od stolic województw i mających charakter pograniczny oraz ich wpływu na przebieg edukacji i życie społeczne młodzieży powyżej 15 roku życia. Przyjęty **obszar badawczy** to górska część dawnego województwa krośnieńskiego (obejmująca współczesne powiaty krośnieńskie (grodzki i ziemski), jasielski, brzozowski, sanocki, leski i bieszczadzki) i graniczące z nim gminy współczesnego województwa małopolskiego (głównie z obecnego powiatu gorlickiego). Zasadniczo północną granicą przedmiotowego obszaru jest korytarz transportowy tworzony przez linię kolejową nr 108 oraz drogi krajowe (DK) 28 od Gorlic po Sanok, następnie DK84 do granicy państwa w Krościenku. Jeszcze 30 lat temu potrzeby transportowe jego mieszkańców zaspokajały liczne pociągi osobowe oraz gęsta sieć codziennych połączeń autobusowych realizowanych przez państwowe przedsiębiorstwa komunikacji samochodowej. Ponieważ sytuacja ta uległa diametralnej zmianie, zdecydowano przyjrzeć się jej bliżej – zwłaszcza, że połączenie tego z niską gęstością zaludnienia gmin górskich rodziło uzasadnione podejrzenie występowania zjawiska problemów z realizacją podstawowych potrzeb przez młodzież uczącą się. **Ponadto celem realizowanego działania naukowego była próba wypracowania metodyki badań wykluczenia transportowego** łączącej podejście ilościowe (w ujęciu dynamicznym) i jakościowe dostosowane do uwarunkowań polskich, wykorzystującej z jednej strony klasyczne narzędzia analizy sieci transportowych, a z drugiej strony zaś wachlarz narzędzi wywodzących się z nauk społecznych, tak by w sposób jak najbardziej dogłębny poznać konsekwencje rozpoznawanego niekorzystnego zjawiska dla młodych ludzi. Autor badania też podjął próbę zdiagnozowania skali wymuszonej motoryzacji wśród badanych grup młodzieży. **Celem badania było również wypracowanie rekomendacji** mających spowolnić, a następnie ograniczyć procesy wykluczenia transportowego.

[1] Zrealizowano w ramach projektu *Empiryczne badania pilotażowe dotyczące problematyki wykluczenia transportowego na obszarach górskich na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad* (środki programu NCN *Miniatura 2*, nr umowy 2018/02/X/HS4/00451).

Zakres czasowy dla badań zmian sieci pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego zamyka się pomiędzy skrajnymi datami 1990 r. i 2019 r. Nie brak jednak odniesień do okresu międzywojennego (na bazie badań M. Kozaneckiej (1967, 1980)) czy też lat późniejszych (wybuchu pandemii COVID-19). Badania kwestionariuszowe odbyły się późną wiosną 2019 r.

1.2. Ważne podstawowe pojęcia

Bazując na definicji **ptz** z *Ustawy o transporcie publicznym* (2011) przyjmuje się, że **pozamiejski publiczny transport zbiorowy** jest to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii lub sieci transportowej, dla którego organizatorem nie są jednostki samorządu miejskiego.

Według T. Schwanena i innych (2015) jako **wykluczenie społeczne** (ang. *social exclusion*) zwykle rozumiany jest brak możliwości uczestnictwa w życiu społecznym, gospodarczym i politycznym. Ma ono też szersze znaczenie niż ubóstwo i jest wielowymiarowe i kumulatywne. Oczywiście ograniczone zasoby finansowe i bezpieczeństwo często są wzajemnie powiązane z niskim wykształceniem i umiejętnościami, złym stanem zdrowia, małą siłą polityczną itp. Wykluczenie społeczne jest też relatywne w stosunku do innych osób lub grup. Ma też charakter dynamiczny i zmienia się w czasie i jako wielowymiarowe jest doświadczane przez (i bezpośrednio) wpływa na osoby, gospodarstwa domowe jak również dzielnice i społeczności lokalne. R. Szarfenberg (2008) jako wykluczenie społeczne przyjmuje deficyt uczestnictwa w ważnych aspektach życia społecznego. Jest ono dla niego stopniowalne, a wskazanie jednego najważniejszego powodu niskiego uczestnictwa, ze względu na różne tego przyczyny, może być mocno utrudnione. A. Mężyk (2013) na podstawie dokumentów unijnych wskazuje natomiast, że wykluczenie społeczne to stan ograniczający jednostkom, grupom czy wspólnotom dostęp do rynku pracy, obsługi zdrowotnej, edukacji itp. powodujący w konsekwencji niemożność uczestnictwa w wielu aspektach życia typowych dla ogółu społeczeństwa (gospodarka, polityka, kultura).

Wykluczenie transportowe (zwane też w Polsce niepoprawnie komunikacyjnym – ang. *transport based social exclusion* lub *transport related social exclusion*) definiowane jest jako wykluczenie społeczne osoby lub grupy ludzi oparte na (nie)dostępności transportowej (Jaroš, 2017). Według S. Kenyon (2003) natomiast jest to proces, w którym jednostki nie mogą uczestniczyć w różnych aspektach życia społecznego. Może to wynikać z ograniczonej dostępności do usług i sieci społecznościowych lub z powodu niewystarczającej mobilności w społeczeństwie (Currie i inni, 2010). Taki proces prowadzi do obniżenia poziomu dobrostanu, zwłaszcza wrażliwych grup ludności. Pokrewnym pojęciem jest tu **upośledzenie transportowe** (ang. *transport disadvantage*) czyli relatywny i dynamiczny wynik braku dostępu do podstawowych zasobów, działań i możliwości interakcji, a także umiejętności poznawczych, know-how, aspiracji i / lub autonomii w zakresie podróży i ich efektów zewnętrznych, jak również wpływu na proces decyzyjny w kontekście polityki transportowej i zarządzania transportem. Niedogodności w transporcie mogą być zarówno bezwzględne, jak i względne oraz występują zarówno na poziomie indywidualnym, jak i zbiorowym (Schwanen i inni,

2015). A. Delbosc i G. Currie (2011b) zwracają uwagę, że upośledzenie transportowe jest ogólnie rozpoznane jako wielowymiarowe pojęcie z charakterystyką powiązaną z lokalizacją, dostępem do mobilności i ograniczeniami dostępu związanymi z psychicznymi, społecznymi i psychologicznymi cechami danej osoby. Nieco inne podejście do zagadnienia mają J. Stanley i inni (2019). Według nich upośledzenie transportowe ma miejsce wtedy, gdy ludzie cierpią na brak możliwości transportowych, które ograniczają mobilność, a tym samym ich dostęp do dóbr, usług i relacji ludzkich. Należy jednak podkreślić, że dla wykluczenia społecznego autorzy ci bardziej bazują na mocno zawężonym kryterium minimalnego dochodu, mniejszy nacisk kładąc na inne składowe tego pojęcia (niejako zaprzeczają, że nie jest pojęcie tożsame z ubóstwem).

A. Church, M. Frost i K. Sullivan (2000) wskazują na kilka dodatkowych form wykluczenia transportowego (przedstawionych syntetycznie w publikacji autorstwa zespołu T. Schwanen, K. Lucas, N. Akyelken, D. C. Solsona, J.-A. Carrasco i T. Neutens (2015)):

- wykluczenie fizyczne – charakter systemów transportowych może powodować trudności fizyczne i / lub psychiczne dla potencjalnych użytkowników, przez co powstrzymują się oni od korzystania z niego;
- wykluczenie geograficzne i wykluczenie z udogodnień – peryferyjne lokalizacje mieszkalne i słabe połączenia transportowe do domu, a także brak lub odległość do potencjalnych miejsc docelowych mogą zniechęcać ludzi do podróży do nich;
- wykluczenie ekonomiczne – zbyt wysokie koszty finansowe przemieszczania się mogą uniemożliwić ludziom podróż lub ograniczyć wyszukiwanie potencjalnych miejsc docelowych do obszarów w pobliżu ich domu;
- wykluczenie czasowe – zapotrzebowanie ludzi na czas konieczny do opieki, pracy zarobkowej, realizacji i innych zobowiązań może ograniczać możliwości podróżowania i / lub powodować, że mogą oni swobodnie podróżować tylko w chwilach, w których dostępnych jest mniej usług transportowych;
- wykluczenie oparte na strachu – strach przed przestępczością i poczucie braku bezpieczeństwa mogą sprawić, że ludzie wolą unikać pewnych miejsc (konkretnej okolicy, przystanków autobusowych itp.) oraz środków transportu;
- wykluczenie przestrzenne – projektowanie, nadzór i zarządzanie przestrzeniami publicznymi, półpublicznymi i sprywatyzowanymi (typu dworce kolejowe, centra handlowe, ogrodzone społeczności itp.) mogą zniechęcać niektóre osoby do przebywania (zwłaszcza te zagrożone uprzedzeniami i dyskryminacją) i do korzystania z niektórych systemów mobilności. Według S. Grahama i S. Marvina (2002) tego typu strategie zachowań można znaleźć w szczególności w „przestrzeniach sieciowych premium", czyli nowych lub zmodernizowanych zespołach infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej oraz lokalizacjach usług, zatrudnienia, zakupów i wypoczynku skierowanych do elit ekonomicznych i zamożnych użytkowników.

Warto zaznaczyć, że niezależnie od tego czy w badaniach nad wykluczeniem transportowym stosuje się mierniki jakościowe tudzież ilościowe, to wymagany jest dwustopniowy proces badawczy. W pierwszym kroku konieczne jest zidentyfikowanie obszarów, grupy lub też osób fizycznych upośledzonych transportowo. W drugim etapie badania jest identyfikowana natura wykluczenia lub też nieuczestniczenia w aktywnościach zidentyfikowanych poszkodowanych transportowo grup (Kamruzzaman i Hine, 2011).

Nieefektywny transport powoduje wykluczenie transportowe na dwa sposoby. Z jednej strony ogranicza dostęp do działań, które zwiększają szanse życiowe ludzi, takich jak praca, edukacja, opieka zdrowotna, zakupy spożywcze i inne kluczowe aktywności. Z drugiej zaś ubogie społeczności cierpią nieproporcjonalnie z powodu śmierci pieszych, zanieczyszczenia i izolacji, które mogą wynikać z życia w pobliżu ruchliwych dróg. Należy jednak pamiętać, że niskiej jakości transport jest tylko jednym z wielu czynników powodujących wykluczenie społeczne, jednak może być on jednym z kluczowych jego przyczyn (*Making the Connections*…, 2002).

W niniejszej pracy pojawia się też problematyka **wymuszonej motoryzacji** (*forced car ownership*). Jako pierwszy zastosował ten termin D. Banister (1994) w odniesieniu do terenów wiejskich dla sytuacji, w której rodziny o niskich dochodach niejako zostają zmuszone do zakupu i użytkowania samochodu, ponieważ nie są dla nich dostępne inne opcje transportu, a potrzebują one dostępności, którą on przynosi. W warunkach australijskich (Gleeson i Randolph, 2002) dla tego samego zjawiska stosuje się termin **ubóstwo transportowe** (*transport poverty*) czyli moment, kiedy gospodarstwo domowe jest zmuszone ponosić większe koszty transportu niż jest w stanie, szczególnie zaś kosztów wynikających z posiadania i eksploatacji samochodu. Głównymi elementami motoryzacji wymuszonej są niskie dochody, brak alternatywnego transportu, wysoki wskaźnik motoryzacji, tym samym i koszty transportu (Currie i inni, 2009). S. Groth (2019) zauważa, że totalnym przeciwstawieństwem ubóstwa transportowego jest **multimodalność**, gdzie istnieje elastyczna możliwość wykorzystywania wielu środków transportu, podczas gdy dla ubóstwa transportowego możliwości te są bardzo ograniczone. G. Mattioli, K. Lucas i G. Marsden (2018) dostrzegają pewne analogie między *transport poverty* a *fuel poverty*, niejako wręcz wyprowadzając pierwszy z tych terminów z drugiego.

Ze sprawiedliwą mobilnością może się wiązać stosowana zwłaszcza przez E. W. Soję (2010) koncepcja **sprawiedliwości przestrzennej** (*spatial justice*) skupiająca się na sprawiedliwym rozmieszczeniu zasobów miasta, w tym dostępu do transportu. Według niego transport to po prostu środek do celu, mechanizm dotarcia do czegoś innego (edukacji, pracy, opieki zdrowotnej). Nacisk kładzie on nie na samą mobilność, ale na lokalizacje, które ona łączy.

W literaturze światowej występuje również termin **sprawiedliwej mobilności** (*mobility justice*), które może być błędnie utożsamiane ze sprawiedliwym transportem. Tymczasem jest to pojęcie znacznie szersze i jak zauważa M. Sheller (2018) sprawiedliwość w zakresie mobilności jest jednym z kluczowych problemów politycznych i etycznych naszych czasów. Wspólnym mianownikiem są tu równolegle przebiegające kryzysy klimatyczny, urbanizacji i migracji oraz to, że obracają się one wszystkie wokół kwestii mobilności i jej braku. Ponadto one razem skupiają się na niesprawiedliwych stosunkach władz do nierównej mobilności. Koncentrują one również uwagę na polityce nierównych możliwości przemieszczania się, a także na niezrównoważonych prawach do pobytu lub zamieszkania w danym miejscu. Dla cytowanej autorki wiele problemów dyskryminacyjnych jest tożsamych, niezależnie czy mowa jest o molestowaniu seksualnym, dostępie do transportu, przemocy na tle rasowym czy rabunkowej eksploatacji zasobów naturalnych. Pozwala to wyraźniej zastanowić się

nad przenikającymi się relacjami między organizmami, ulicami, systemem transportowym, urbanizacją (obejmującą nie tylko miasta, ale także przedmieścia i zaplecza wiejskie), regionalną i transnarodową infrastrukturą, granicami państwowymi i szerszymi ruchami planetarnymi. Ukazuje również relacje między kryzysem miejskim, kryzysem migracyjnym i kryzysem klimatycznym.

K. Martens (2017) natomiast podjął tematykę **sprawiedliwości transportowej** (*transport justice*) – nowego paradygmatu planowania transportu w oparciu o zasady sprawiedliwości. U podstaw jego rozwijania było spostrzeżenie tego autora, że przez minione pięćdziesiąt lat w centrum uwagi planowania i polityki transportowej nie znajdowały się osoby faktycznie korzystające lub też niekorzystające z systemu transportowego, tylko koncentrowano się na jego wydajności i sposobach jego poprawy. Wychodząc od filozofii sprawiedliwości społecznej, argumentował on, że podstawowym obowiązkiem władz jest łagodzenie różnic społecznych powstałych w ostatnich dziesięcioleciach poprzez zapewnienie praktycznie każdej osobie transportu na odpowiednim poziomie.

1.3. Hipotezy, postępowanie i metody badawcze

Sformułowanie w podrozdziale 1.1 celów badawczych i zdefiniowanie w podrozdziale 1.2. podstawowych terminów i stosowanych pojęć daje prawo do wyprowadzenia hipotez badawczych. Autor badania zakłada że:

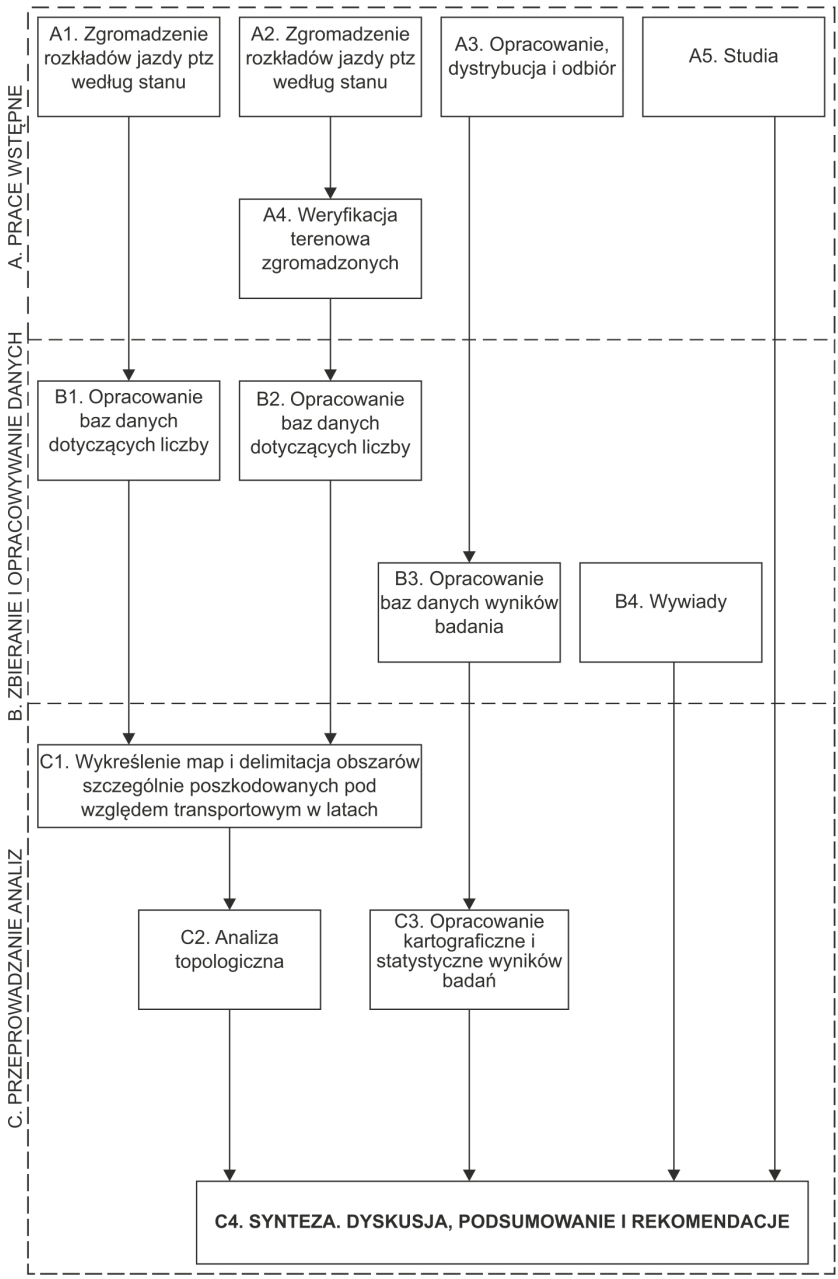
1. Na obszarach odległych od ośrodków władzy wyższego szczebla i słabo zaludnionych nie sprawdził się paradygmat tzw. samoregulującego się wolnego rynku i doprowadził on do znaczącej polaryzacji sieci połączeń pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego przez co doszło do dalszego pogorszenia się sytuacji obszarów już znajdujących się w niekorzystnym położeniu pod względem obsługi przez pociągi pasażerskie i rozkładowe autobusy.
2. Niezapewnienie wystarczającej oferty transportowej skutkowało obniżonymi szansami i możliwościami edukacyjnymi młodzieży, a w szczególności prowadziło do rezygnacji z dalszej nauki zarówno w szkołach ponadpodstawowych jak i na uczelniach wyższych lub też wyboru placówek edukacyjnych mniej renomowanych, za to z lepszą dostępnością transportem publicznym. Prowadziło to także do upośledzenia życia społecznego uczniów szkół średnich zmuszając ich do izolacji od rodziny i ograniczając ich kontakty z rówieśnikami.
3. Sytuacja transportowa na badanym obszarze prowadziła do motoryzacji wymuszonej wśród uczniów starszych klas szkół ponadpodstawowych i studentów.
4. Dla badanego obszaru można zakładać, że miała miejsce klasyczna sytuacja błędnego koła pozamiejskiego transportu publicznego (będąca adaptacją M. Wolańskiego (2019) takiej koncepcji opracowanej dla transportu miejskiego). Definiowane ono jest jako proces, w którym coraz mniejsze potoki pasażerskie, spowodowane przez różnorakie czynniki (m.in. demograficzne, wprowadzenie gimbusów) prowadzą do ograniczania oferty przewozowej, co z czasem skutkowało dalszym obniżaniem się potoków pasażerskich w wyniku m.in. decyzji mieszkańców o zakupach samochodów, rezygnacji z podjęcia pracy najemnej czy

też zapewnieniu przez pracodawców zamkniętych przewozów pracowniczych. To przekładało się na dalsze niekorzystne zmiany w postaci coraz rzadszego kursowania autobusów i ponownego spadku liczby przewożonych pasażerów.

Badanie obejmowało trzy główne etapy: prace wstępne, zbieranie i opracowywanie danych oraz przeprowadzenie analiz. Szczegółowo zostały one przedstawione na rycinie 1. Prace wstępne (A) obejmowały studia literaturowe (A5) oraz zgromadzenie rozkładów jazdy według stanu na 1990 r. (A1) i 2019 r. (A2) – w tym ostatnim przypadku konieczna była także weryfikacja terenowa zgromadzonych danych (A4). Ponadto w tej części prac został opracowany formularz badania kwestionariuszowego, który po powieleniu rozdystrybuowano do wybranych placówek edukacyjnych, a następnie odebrano go z nich (A3). W ramach zbierania i opracowywania danych (B) zbudowano bazy danych dotyczące liczby połączeń **ptz** w 1990 r. (B1) oraz 2019 r. (B2), a także wyników badania kwestionariuszowego (B3). W tym etapie prac odbyły się także wywiady pogłębione z osobami odpowiedzialnymi za organizację publicznego transportu zbiorowego (B4). W ostatniej części opisywanego działania naukowego (C) opracowywane zostały na podstawie uzyskanych w jego trakcie wyników mapy (C1) oraz na ich podstawie zdelimitowano obszary szczególnie poszkodowane pod względem transportowym w ostatnim 30-leciu (C1). Wspomniane prace kartograficzne stały się podstawą do zbadania topologii sieci w różnych przekrojach czasowych na obszarze stanowiącym przedmiot studium (C2). W tym etapie badań wykonane zostało również opracowanie kartograficzne i statystyczne wyników badań kwestionariuszowych (C3). Całość dociekań naukowych w pracy zamyka synteza będąca dyskusją otrzymanych wyników oraz podsumowaniem badań i służąca wypracowaniu rekomendacji (C4).

Choć obecnie wydawać by się mogło, że żyjemy w dobie powszechnego dostępu do informacji, to paradoksalnie zebranie aktualnych rozkładów jazdy przed 1990 r. było znacznie mniejszym wyzwaniem badawczym. Sytuację znacząco ułatwiał fakt, że za publiczny pasażerski transport kolejowy odpowiadało wyłącznie przedsiębiorstwo PKP. Istniały co prawda przewozy pasażerskie na licznych liniach kolejowych użytku niepublicznego, ale miały one charakter zamknięty. Także dla pozamiejskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego źródłowo nie było większych komplikacji, bowiem za jego realizację niemal w całości odpowiadały przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej (PPKS). To powodowało, że wszystkie niezbędne informacje o połączeniach były dostępne praktycznie w dwóch co roku wydawanych drukiem źródłach – dla PKP w postaci Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów (SRJP) o objętości ponad 1000 stron, a dla PPKS – Sieciowego Rozkładu Jazdy Autobusów (w formie 17 tomów będących spadkiem po strukturze wewnętrznej przedsiębiorstwa odpowiadającej podziałowi administracyjnemu kraju przed 1975 r.). Co istotne, to drugie źródło wiedzy obejmowało także linie obsługiwane przez spółdzielnie transportowe. Ponadto, choć bezpośrednio to nie dotyczyło problematyki poruszanej w niniejszej książce, to warto odnotować, że linie transportu miejskiego w wielu ośrodkach wykraczały znacząco poza obszar macierzystej gminy.

Dysponując tak spójnym systemem danych o sieci połączeń publicznym pozamiejskim transportem zbiorowym kluczowe było zdefiniowanie roku referencyjnego stanowiącego początek badania. Przyjęto tu rok 1990, w którym to z jednej strony



Ryc. 1. Postępowanie badawcze
Ryciny w monografii, o ile nie wskazano inaczej, stanowią opracowania własne autora

obowiązywał pierwszy rozkład jazdy wchodzący w życie już w nowej rzeczywistości gospodarczej, z drugiej zaś był on zapewne ostatnim, gdzie niemal wszystkie połączenia autobusowe poza miastami obsługiwały przedsiębiorstwa PKS i tworzony był jeszcze w oparciu o warunki gospodarki centralnie sterowanej. W związku z powyższym wykorzystano więc w badaniu SRJP 1990/1992 oraz tomy 7 i 13 rozkładu jazdy autobusów PKS 1990/1991.

W 2019 r. sytuacja pod względem dostępu do rozkładów jazdy była natomiast bardziej skomplikowana. O ile PKP Polskie Linie Kolejowe nadal wydawały SRJP, choć już tylko w formie plików pdf, to dla transportu autobusowego sytuacja z dostępem do rozkładów jazdy uległa znaczącemu pogorszeniu. Wraz z utratą rynku przez przedsiębiorstwa PKS objętość corocznych tomów rozkładu jazdy PKS stopniowo zaczęła maleć, aż do całkowitego zaprzestania ich wydawania. Spójny system informacji o połączeniach pozamiejskiego transportu publicznego przestał istnieć, co jest niekorzystne przede wszystkim dla jego użytkowników, ale także dla osób zajmujących się nim od strony naukowej (utrudniając dość mocno badania tego typu).

Obecnie najpewniejszym źródłem informacji są rozkłady stanowiące załączniki do wniosków o zezwolenie na regularny przewóz osób składane do organów samorządu terytorialnego, niezależnie od tego czy jest to nowa linia czy też zmiana rozkładu już istniejącej. Niestety zgodnie z art. 18 ust. 1 *Ustawy o transporcie drogowym* (2001) kompetencje ich wydawania zostały rozdzielone pomiędzy różne szczeble samorządu i tak należą do:

- wójta (burmistrza w przypadku gmin miejsko-wiejskich) – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze gminy,
- burmistrza albo prezydenta miasta – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych w komunikacji miejskiej,
- burmistrza albo prezydenta miasta, któremu powierzono to zadanie na mocy porozumienia – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych w komunikacji miejskiej w granicach gmin uczestników porozumienia,
- burmistrza albo prezydenta miasta, będącego siedzibą związku międzygminnego – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze gmin, które utworzyły związek międzygminny,
- prezydenta miasta na prawach powiatu, w uzgodnieniu z właściwym starostą ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych przebiegających na obszarze miasta i sąsiedniego powiatu,
- starostę, w uzgodnieniu z wójtami, burmistrzami lub prezydentami miast właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze powiatu, z wyłączeniem linii komunikacyjnych określonych w poprzednich punktach,
- marszałka województwa, w uzgodnieniu ze starostami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego powiatu, jednakże niewykraczających poza obszar województwa,

- marszałka województwa właściwego dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy, w uzgodnieniu z marszałkami województw właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego województwa.

Biorąc pod uwagę opisany powyżej podział kompetencji, gdzie na terenie jednego powiatu funkcjonują linie, które mogą być zatwierdzane przez marszałka województwa, prezydenta miasta na prawach powiatu, starostę powiatu ziemskiego i wójta (przykładowo tak ma miejsce w powiecie krośnieńskim ziemskim), dochodzi do rozproszenia rozkładów jazdy stanowiących załączniki do nich i przez to ich zebranie staje się niezwykle skomplikowane. R. Guzik i inni (2021a, 2021b, 2021c, 2021d) w swoich pracach zwracali uwagę na dodatkowe aspekty problemu jak wydawanie zezwoleń na przewozy przez organy właściwe dla rejestracji przewoźnika, a nie miejsca realizacji przewozów (co może prowadzić do ich pominięcia w badaniach części połączeń). Zauważyli oni też, że np. kilku przewoźników może zgłaszać identyczne rozkłady i każdy z nich je realizować w inne dni.

Niestety upubliczniane i posiadane przez samorządy rozkłady często nie są bieżąco aktualizowane. Nie wszystkie z nich też publikują je w Internecie. Trzeba też pamiętać, że przewoźnicy potrafią je zmieniać z dość dużą częstotliwością, za czym nie nadążają ich bazy w rękach samorządów. Ponadto mogą one być w archiwach właścicieli przystanków (jako załączniki do umowy o korzystanie z nich).

Skoro oficjalne dokumenty nie są pełnym i niezawodnym źródłem danych, niestety konieczne jest korzystanie z innych źródeł umożliwiających przynajmniej częściową weryfikację informacji tudzież ich uzupełnienie. Alternatywą wydają się być internetowe wyszukiwarki połączeń – z wielu istniejących praktycznie jedynie do wykorzystania nadaje się najpopularniejsza z nich – e-podroznik.pl – należąca do firmy Teroplan. Obejmuje ona praktycznie cały kraj, ale posiada niestety wiele wad takich jak brak jednolitej bazy przystanków, uwzględnianie rozkładów jazdy wyłącznie tych przewoźników, którzy dobrowolnie je zgłosili oraz brak aktualizacji już wprowadzonych rozkładów.

Jednym ze źródeł wiedzy jest Internet, a szczególnie wszelkie przejawy własnej działalności przewoźników w tej sieci. Okazuje się, że są firmy, których rozkładu jazdy próżno tam szukać. Inne dość swobodnie podchodzą do bieżącej aktualizacji już opublikowanych rozkładów. Czasami aktualne rozkłady (albo prawie aktualne) publikują lokalne portale. Ich wiarygodność jednak jest różna. To wszystko sprawia, że dla licznej grupy przewoźników brakuje wiedzy o ich rozkładzie dostępnych poza obszarem ich działania. Jej zdobycie zatem wymaga czasochłonnego i kosztochłonnego sprawdzenia sytuacji na miejscu.

O tym, że problem utrudnionego dostępu do informacji o rozkładzie jazdy pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego nie jest nowy, świadczy już konstatacja zespołu R. Guzika, który zauważa, że w Polsce brakuje łatwego dostępu do kompletnych i rzetelnych danych pierwotnych. Nie dość, że zdobycie rozkładów jazdy niektórych przewoźników jest trudne, to jeszcze często wymaga weryfikacji czy dołączony do zezwolenia na wykonywanie przewozu osób rozkład jest aktualny

i czy faktycznie jest realizowany (Guzik i inni, 2016). Bardzo podobne spostrzeżenia wynikają z pracy zespołu P. Rosika (Rosik i inni, 2017). Zauważył on ogromne rozproszenie i utrudniony dostęp do rozkładów jazdy autobusów na poziomie urzędów marszałkowskich (nierzadko były one udostępniane badaczom dopiero po osobistym stawieniu się w urzędzie (sic!)). Niejednokrotnie brakuje ich w formie edytowalnej (panuje pełna dowolność form dostarczania rozkładów urzędnikom). Problem utrudnionego dostępu do informacji o rozkładach jazdy dostrzega także M. Wolański (Wolański i inni, 2016) ze swoim zespołem. Zwraca on uwagę na to, że wielu przewoźników nie posiadało w momencie jego badań własnych stron internetowych, a integracja danych o rozkładach odbywała się np. za pomocą prowadzonych bardziej hobbystycznie lokalnych portali. Ponadto zgłasza on ważny postulat stworzenia jednolitej bazy oferty publicznego transportu zbiorowego. Problem braku dostępu do kompleksowej i rzetelnej informacji o rozkładzie jazdy busów i autobusów zauważa też M. Beim i inni (2019) upatrując źródła problemu w niefunkcjonowaniu jednego organu odpowiedzialnego za jego kompleksowe udostępnianie. Obserwuje on też, że rozkłady publikowane na stronach organów wydających zezwolenia na prowadzenie przewozów nie zawierają zwykle odstępstw od rozkładu jazdy, a informacje o odwołanych kursach wprowadzane są ze znacznym opóźnieniem. M. Beim zwraca też uwagę, że sama forma prezentacji informacji o rozkładzie jazdy jest publikowana w sposób mało przyjazny użytkownikom, wymuszając na nich niejako konieczność zapoznania się z wieloma decyzjami administracyjnymi. Interesujące jest spostrzeżenie tych autorów, że kanały informacji pasażerskiej są elementami budowy przewagi konkurencyjnej poszczególnych przewoźników. Autor niniejszej książki natomiast w swoim artykule (Ciechański, 2019) postanowił zebrać w jednym miejscu informacje o wyzwaniach w zdobywaniu informacji dotyczących rozkładów jazdy i źródeł, skąd można je pozyskiwać. Niestety konstatuje też on, że choć od badań M. Wolańskiego czy też P. Rosika oraz R. Guzika z zespołami minęło kilka lat, to nie widać nawet prób wprowadzenia jednolitego rozkładu jazdy choćby na poziomie województw, chociaż jak zauważył M. Beim w cytowanym powyżej opracowaniu takiego wyzwania na poziomie powiatowym podjęło się starostwo w Lublińcu.

Dla obliczenia liczby kursów w dzień nauki szkolnej przyjęto jako najbardziej reprezentatywną środę, co jest zgodne z metodyką przyjętą np. przez D. Seidenglanza (2007).

Drugim istotnym filarem prowadzonego badania były ankiety (wzory w Aneksie) rozprowadzone wśród uczniów szkół średnich i studentów PWSZ. Wstępne założenia badania zakładały znacznie szerszy jego zakres obejmujący również osoby dorosłe. Na przeszkodzie temu stanął strajk nauczycieli paraliżujący dystrybucję kwestionariuszy wśród opiekunów uczniów szkół podstawowych, stąd biorąc pod uwagę ramy czasowe wynikające z regulaminu konkursu Miniatura 2, nie udało się przeprowadzić badania dla dwóch założonych na wstępie konstrukcji projektu grup osób pełnoletnich czyli dla próby ok. 250 osób aktywnych zawodowo oraz ok. 250 osób w wieku poprodukcyjnym.

Tabela 1. Liczebność badanych prób

Placówki edukacyjne	Liczba wypełnionych kwestionariuszy	
	przyjętych	odrzuconych (z powodu tej samej miejscowości zamieszkania i nauki)
Ponadpodstawowe		
Zespół Szkół Usługowych i Spożywczych w Jaśle	49	3
Liceum Ogólnokształcące w Nowym Żmigrodzie	41	0
Zespół Szkół nr 2 w Dukli	11	13
Zespół Placówek Oświatowych w Krośnie	30	3
Zespół Szkół Publicznych w Rymanowie	104	3
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Nowosielcach	190	5
Zespół Szkół nr 2 w Sanoku	28	0
Zespół Szkół Technicznych i Artystycznych w Lesku	72	8
Bursa Szkolna w Lesku	24	2
Zespół Szkół Licealnych w Ustrzykach Dolnych	22	2
Wyższe		
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Krośnie	31	8
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sanoku	150	31

Tabele w pracy, o ile nie wskazano inaczej, stanowią opracowania własne autora

Zasadnicze znaczenie dla badania jednak miała młodzież uczęszczająca do szkół ponadpodstawowych i dojeżdżająca z miejsca zamieszkania do miejsca pobierania nauki, zarówno codziennie, jak również ta korzystająca z miejsc zbiorowego zakwaterowania. Założeniem badania była dystrybucja ankiet za pośrednictwem burs szkolnych oraz szkół średnich zarówno typu licealnego, jak również kształcących w kierunkach technicznych. Prośbę o zgodę i rozprowadzenie ankiet przesłano do 16 placówek oświatowych. Ostatecznie zgodę na przeprowadzenie badania uzyskano w 10 z nich (tab. 1), to jest:

- Zespole Szkół Usługowych i Spożywczych w Jaśle (wraz z bursą szkolną);
- Liceum Ogólnokształcącym w Nowym Żmigrodzie;
- Liceum Ogólnokształcącym w Zespole Szkół nr 2 w Dukli;
- Bursie Szkolnej Zespołu Placówek Oświatowych w Krośnie;
- Liceum Ogólnokształcącym i internacie Zespołu Szkół Publicznych w Rymanowie;
- Zespole Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Nowosielcach wraz z internatem;
- Zespole Szkół nr 2 w Sanoku z internatem;
- Zespole Szkół Technicznych i Artystycznych w Lesku;
- Bursie Szkolnej w Lesku;
- oraz Zespole Szkół Licealnych w Ustrzykach Dolnych.

Ponadto w badaniach kwestionariuszowych uczestniczyli studenci obydwu uczelni państwowych w regionie, tj. Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Krośnie (obecnie Karpacka Państwowa Uczelnia w Krośnie) oraz Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Sanoku (obecnie Uczelnia Państwowa w Sanoku). Przeprowadzenie badań w zespołach szkół w Nowosielcach i Rymanowie oraz na uczelniach w Sanoku i Krośnie było możliwe dzięki wsparciu pracownika PWSZ w Sanoku w osobie dra Ryszarda Dziekana oraz dra Wojciecha Krukara z PWSZ w Krośnie.

W obydwu kwestionariuszach zamieszczone zostały pytania dotyczące wpływu transportu publicznego na decyzje o miejscu nauki, wykorzystywanych

w przemieszczeniach do szkoły oraz do innych aktywności środków transportu, oceny funkcjonowania **ptz** w realizowanych przejazdach czy też przyczyny braku jego użytkowania, a także czynników mogących zachęcić do jego wykorzystania. Jednym z kluczowych pytań również było czy w otoczeniu respondentów znalazły się osoby, które z powodów transportowych zaprzestały dalszej edukacji. Ponadto zawarto tu standardowe metryczki respondentów. Wzory obydwu kwestionariuszy zostały zamieszczone w Aneksie na końcu pracy.

Odrębny element prac badawczych stanowiło poznanie obrazu sytuacji od strony osób mających wpływ na kształt **ptz** na badanym obszarze. W związku z tym rozesłano też prośby o możliwość przeprowadzenia rozmowy skierowane do wydziałów odpowiedzialnych w starostwach powiatów ziemskich za organizację transportu publicznego. W powiecie jasielskim wyjątkowo skierowano ją do Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim, jako organu odpowiedzialnego za organizację **ptz** w tej jednostce podziału administracyjnego. Pozytywnie odpowiedzieli na prośbę pracownicy starostw powiatowych w Gorlicach, Krośnie oraz Lesku, a także wspomnianego powyżej związku komunikacyjnego w Jaśle (nie tylko rozmową, ale konkretnymi odpowiedziami w formie pisemnej). Ponadto pracownicy starostwa w Ustrzykach Dolnych pomimo, że zareagowali z pewnym opóźnieniem i obiecali odpowiedzieć pisemnie, niestety nie wywiązali się ostatecznie z tego. Zakres wywiadu dotyczył m.in. działań samorządów wobec pogarszającej się sytuacji przedsiębiorstw PKS, badania potrzeb i sytuacji na rynku pozamiejskiego **ptz**, wspierania aktualnie działających przewoźników, planów na przyszłość oraz świadomości narastającego problemu wykluczenia transportowego i próby ograniczania tego procesu.

W pracy autor nie tylko wykorzystuje analizę kartograficzną, ale także sięga po inne sprawdzone metody. Jedną z nich jest analiza topologiczna sieci. W celu łatwiejszego studiowania rzeczywistych sieci wymaga ona, jak sugerują M. Potrykowski i Z. Taylor (1982), oczywiście pewnych uproszczeń i przedstawienia ich w postaci grafu. Do porównania złożoności dwóch i więcej sieci (w tym i ich różnych wariantów czasowych) niezbędne są miary, którymi można opisać ich stopień spójności. Wykorzystuje się więc w pracy klasyczne mierniki ich spójności i kształtu takie jak liczba cyklomatyczna μ, wskaźniki α i γ Kansky'ego (Kansky, 1963) i wskaźnik *S–I* Orda (James i inni, 1970), a także wskaźnik G_{ns} wprowadzony przez autora w jego pracy doktorskiej (Ciechański, 2013).

2. TRANSFORMACJA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO A WYKLUCZENIE TRANSPORTOWE W ŚWIETLE BADAŃ POLSKICH I ZAGRANICZNYCH

2.1. Przekształcenia systemu transportowego w Polsce jako przedmiot poznania naukowego

Literatura dotycząca badań pozamiejskiego transportu zbiorowego niewątpliwie charakteryzuje się znaczną dychotomią. O ile na temat zmian sieci połączeń kolejowych dysponuje się bogatym dorobkiem badawczym, to badania z zakresu ewolucji sieci pozamiejskiego transportu autobusowego nigdy nie cieszyły się większym zainteresowaniem geografów czy też przedstawicieli innych dyscyplin naukowych.

Pierwsze opracowania dotyczące zmian sieci kolejowej w Polsce pojawiły się już przed II wojną światową (np. Bissaga, 1938) i miały klasyczny, czysto dokumentacyjny charakter. Ten nurt badawczy utrzymał się po 1945 r. i niewątpliwy kanon wyznaczyła tu pionierska praca T. Lijewskiego (1959) kompleksowo ustalająca daty powstawania poszczególnych odcinków linii kolejowych na obecnym terytorium Polski. Jej kontynuację stanowiły liczne pozycje porządkujące momenty otwierania bądź zamykania odcinków sieci kolejowej – szczególnie znaczący dorobek posiadał tu S. Koziarski (1985, 1989, 1990, 1993a, 1993b; Lijewski i Koziarski 1995). Kontynuację tego typu badań prowadzili zarówno doświadczeni badacze jak Z. Taylor (2007), jak w również młodzi naukowcy w ramach prac na stopień – J. Bagińska (2007), Sz. Komusiński (2010) czy A. Ciechański (2013). M. Król i J. Taczanowski (2016) zaś stworzyli interesujące studium porównawcze obrazujące współczesne procesy tego typu w skali trzech krajów – Polski, Czech i Słowacji. Pominięto tu ze zrozumiałych względów dziesiątki prac historycznych stanowiących monografie poszczególnych węzłów kolejowych, sieci kolei lokalnych i wąskotorowych lub też wręcz poszczególnych linii kolejowych. Były one niewątpliwie istotnymi pozycjami, natomiast z wyszczególniania ich w tym miejscu ze względu na rozległość tematu świadomie zrezygnowano.

Dla pozamiejskiego transportu autobusowego dorobek badawczy jest o wiele skromniejszy. Zauważalny jest przede wszystkim brak opracowań wyczerpująco opisujących rozwój i regres połączeń zarówno w skali krajowej, jak również regionalnej. W okresie międzywojennym trudno się było doszukiwać kompleksowych opracowań monograficznych znanych choćby z powojennej literatury dotyczącej transportu kolejowego. Warto jednak odnotować ukazywanie się corocznie w latach 1920–1932 takiej pozycji jak *Komunikacja Autobusowa na Drogach Publicznych* w Polsce, której ogromną zaletą było zamieszczanie mapy obrazującej liczbę połączeń na wszystkich

liniach autobusowych II RP. Wśród nielicznych prac na ten temat należy odnotować opracowanie T. Lijewskiego, J. Lenk i H. Piotrowskiej (1967) podejmujące w formie bardzo syntetycznej problematykę przewozów autobusowych w skali kraju. Podobnie można było podsumować rozdział dotyczący transportu autobusowego w jednej z fundamentalnych prac T. Lijewskiego – *Geografii transportu Polski* (1986). Znacznie bardziej całościowy charakter miała książka M. Kozaneckiej (1980), gdzie szczególnie cenne było utrwalenie obrazu pozamiejskiego transportu autobusowego w kilku przekrojach czasowych. Warto zwrócić uwagę, że ta sama autorka (Kozanecka, 1967) podjęła się studium w ujęciu dynamicznym dla województwa rzeszowskiego. Jego znaczenie dla prezentowanych w dalszej części pracy badań było nie do przecenienia. Podobny tu był zakres przestrzenny (południowa część analizowanej w niej jednostki administracyjnej jest wspólna z badaniem opisywanym w niniejszej książce) oraz przedmiotowy (badane środki transportu są praktycznie w obu przypadkach takie same). Współcześnie problematykę poziomu obsługi **ptz** gmin dogłębnie rozpoznał P. Rosik i inni (2017). Istnieją również nieliczne wycinkowe opracowania w ujęciu statycznym, dotyczące skali maksymalnie regionalnej. Powstały one dla województwa białostockiego (Lijewski, 1962), pomorskiego (Guzik i Kołoś, 2015), obszarów peryferyjnych małopolskiego (Kretowicz, 2010) czy dolnośląskiego (Książek, 2016). J. Chodkowska-Miszczuk (2006) analizowała sieć połączeń busowych w aglomeracjach Białegostoku, Bydgoszczy, Częstochowy, Lublina i Szczecina, a R. Guzik i inni (2016) na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, natomiast M. Dej i A. Kołoś (2009) w strefie podmiejskiej Krakowa, T. Chaberko i P. Kretowicz (2011) w powiecie gorlickim, a Ł. Fiedeń (2017) na obszarze przyległym do Pasma Policy oraz w powiecie brzozowskim (2018). Na tym tle wyróżniała się praca S. Książka (2014), który analizował na tle procesów deregulacji zmiany w sieci połączeń autobusowych na terenie obecnego powiatu świdnickiego między 1988 r. a 2014 r. Interesującym przypadkiem sąsiedniej aglomeracji wałbrzyskiej, gdzie z jednej strony upadł zarówno PKS jak i przewoźnik miejski, a drugiej strony gdzie systemy linii miejskich i podmiejskich dość silnie się przenikały, zajmowali się M. Smolarski i W. Jurkowski (2016). M. Dej (2010) natomiast zajęła się problematyką transportu publicznego na wiejskich obszarach peryferyjnych Polski i jego dostosowaniem do potrzeb lokalnych rynków pracy. Także statyczny charakter miało studium przeprowadzone przez M. Beima z zespołem (Beim i inni, 2019) dla podregionu pilskiego w 2019 r. Zauważyli oni bardzo zbliżoną sytuację do tej omawianej w niniejszej pracy. W przeciwieństwie do wielu podobnych badań, autorzy starali się w nim wychodzić z perspektywy użytkownika **ptz.** który w Polsce ma utrudniony dostęp do informacji o rozkładach przewoźników autobusowych.

K. Kołodziejczyk (2017a i 2017b) analizował dawną i współczesną siatkę połączeń kolejowych i autobusowych na terenie ziemi kłodzkiej oraz łączących ją z pozostałymi częściami kraju. Co warte uznania próbował on uchwycić zmienność procesów kształtowania się podaży usług transportu kolejowego, a zwłaszcza autobusowego w czasie. Zauważył on te same procesy, które obserwuje autor niniejszej pracy dla Beskidu Niskiego i Bieszczad.

Po tematykę transportu autobusowego poza miastem sięgali także ekonomiści M. Stawicki (2014), M. Wolański i inni (2014, 2016). W tym miejscu warto zwrócić uwagę na jedną z ostatnich prac tego autora (M. Wolański, 2019), która stanowi niezwykle celną diagnozę dotyczącą gwałtownie postępującego regresu transportu autobusowego na obszarach wiejskich. Co ważne, usiłował on wskazać tu możliwości poprawy tej sytuacji, zwłaszcza w aspekcie nowelizacji *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*. T. Kwarciński (2009) przeprowadził zaś interesujące studium statystyczne dotyczące zmian sieci regularnych linii autobusowych w Polsce i w województwie zachodniopomorskim w latach 2000–2007. Dla Polski swoje interesujące analizy statystyczne kontynuował on we wspólnej pracy z A. Gozdek (2018), tym razem biorąc pod uwagę dłuższy okres czasu (2000–2016). Osobną grupę publikacji stanowiły opracowania dotyczące problemów transportowych na obszarach słabo zaludnionych (Kwarciński 2016a, 2016b). W niniejszej książce w zakresie dotyczącym postulatów przewozowych odwołuje się też do prac z zakresu miejskiego **ptz** (Wyszomirski, 1988; Hebel i Wyszomirski, 2016).

Powstało również wiele pozycji odnoszących się do aspektów przestrzennych w deregulacji i prywatyzacji przedsiębiorstw pozamiejskiego transportu autobusowego (Taylor i Ciechański 2007, 2008a, 2008b, 2010, 2013a, 2013b, 2016, 2017a, 2020) czy też w ujęciu kompleksowym (Taylor i Ciechański, 2017b; 2018).

Pewne światło na sytuację transportu publicznego na badanym obszarze rzucały też prace wieloletniego badacza pogranicza polsko-słowackiego M. Więckowskiego. Kluczowe znaczenie mają tu niewątpliwie opracowania powstałe przy okazji realizacji projektu INFRAREGTUR (Więckowski i inni, 2012a, 2012b), jak też w wyniku kontynuacji badań tego autora (Więckowski, 2018; Michniak i Więckowski, 2021). Autor niniejszej pracy wprowadził również do obiegu naukowego kilka prac dotyczących przedmiotowego obszaru badawczego (Ciechański, 2019, 2020a, 2020b, 2020c, 2021; Ciechański, Więckowski i Michniak, 2021). Nie zmienia to jednak faktu, że dorobek naukowy na temat sieci pozamiejskiego transportu autobusowego w całej Polsce, jak i na badanym obszarze, wciąż jest niewystarczający.

2.2. Wykluczenie transportowe w świetle badań krajowych i zagranicznych

Już w 1993 r. R. Knowles (1993) zauważył, że w latach 1990. do głównych wyzwań badawczych geografii będzie należeć problematyka rosnącej luki pomiędzy mobilnością osób biednych (lub innych grup defaworyzowanych) a bogatych oraz nierówności w realizacji potrzeb transportowych wynikającej m.in. z przesunięcia, kosztem obszarów wiejskich, miejsc pracy i usług w lokalizacje podmiejskie z dostępem do dróg. Autor ten zwracał też uwagę, że rosnącym problemem będzie również rozwój motoryzacji indywidualnej.

Przez wiele lat dorobek badawczy na ten temat kształtował się przede wszystkim poza granicami Polski. Do kluczowych opracowań zalicza się studium pod redakcją K. Lucas (2004) stanowiące kompendium wiedzy związanej z problematyką wykluczenia transportowego. W redagowanym przez nią tomie przeprowadzony został

szeroki przegląd problemów i rozwiązań związanych z wykluczeniem transportowym i formami jego zwalczania zarówno z perspektywy brytyjskiej, jak amerykańskiej. Podobny przeglądowy charakter miała praca pod redakcją G. Currie'go (2011), gdzie poruszane były między innymi zagadnienia związane z mierzeniem wykluczenia społecznego, jego związków z transportem czy też związków z tematyką transportową czy też upośledzenia transportowego. N. Cass, E. Shove i J. Urry (2005) zbadali powiązania procesów mobilności, infrastruktury podróży i transportu, które powodowały i wzmacniały wykluczenie społeczne we współczesnych społeczeństwach.

Odrębną grupę opracowań stanowiły kompleksowe przeglądy literatury oraz metod dotyczących wykluczenia transportowego czy też upośledzenia transportowego i ich związków z wykluczeniem społecznym. Do niej niewątpliwie zaliczała się praca P. Gaffrona, J. P. Hine i F. Mitchell (2001) czy też zbliżona publikacja J. Dodsona, B. Gleesona i N. Sipe (2004). Podobny charakter miało też studium J. Dodsona, N. Buchanana, B. Gleesona i N. Sipe'a (2006). Czystego i kompleksowego przeglądu literatury przedmiotu dokonał S. Gašparović (2016). W ten nurt prac przekrojowych dość nieporadnie próbował się wpisać J. P. Lieszkovsky (2018), jego publikacja miała charakter kompilacyjny i choć aspirowała do roli przeglądu piśmiennictwa to była zdecydowanie niewyczerpująca.

I. Casas. M. W. Horner i J. Weber (2009) w warunkach Stanów Zjednoczonych testowali trzy metody identyfikacji wykluczenia transportowego. Sięgali oni zarówno po metody tradycyjne, jak również techniki bazujące na badaniach dostepnościowych. Warto też dodać, że jako próbę badawczą w tym badaniu przyjęli oni dzieci i młodzież szkolną. Także M. Kamruzzaman, T. Yigitcanlar, J. Yang i M. A. Mohamed (2016) w swoim artykule dotyczącym skuteczności ilościowych miar upośledzenia transportowego w badaniu wykluczenia społecznego dokonali krytycznego przeglądu piśmiennictwa związanego z tą tematyką badawczą. Również przekrojowy charakter miał wielokrotnie cytowany w niniejszym opracowaniu artykuł V. Jaroša (2017), który koncentrował się na związkach między wykluczeniem społecznym a charakterystykami geograficznymi transportu. Do grupy artykułów przeglądowych zaliczało się też opracowanie R. L. Macketta i R. Thoreau (2015), gdzie pretekstem do tej czynności badawczej były związki transportu, wykluczenia społecznego i zdrowia. K. Lucas (2003) na podstawie piśmiennictwa dokonała przeglądu problematyki związanej z transportem i wykluczeniem społecznym w krajach grupy G7. Zauważyła ona, że problem złego transportu i dostępu do kluczowych usług budziły oddźwięk we wszystkich z nich. Niestety tylko niektóre z nich opracowały specyficzne zasady mające na celu rozwiązanie problemów związanych z mobilnością niepełnosprawnych, starszych osób o ograniczonej sprawności ruchowej i izolowanych populacji, jednak i one nie dostrzegały powiązań między transportem a wykluczeniem społecznym populacji mniejszościowych. W kolejnej pracy (Lucas, 2012) podsumowała wiedzę i terminologię związaną z wykluczeniem transportowym i społecznym. Przytaczała ona też niektóre z nowych badań empirycznych dotyczących wykluczenia związanego z transportem, które próbowały zmierzyć i modelować interakcje między nierównościami w transporcie i mobilności a relacyjnymi negatywnymi wynikami społecznymi. Ponadto przedstawiała obserwacje postępów w niektórych kluczowych obszarach polityki

i praktyki, ze szczególnym odniesieniem do Wielkiej Brytanii i Australii. Ta sama autorka (Lucas, 2019) zauważała, że transportowe wykluczenie społeczne było jednym z najważniejszych problemów badawczych pojawiających się na łamach *Journal of Transport Geography* od z górą 15 lat. Zaś dorobek naukowy w tej mierze ulegał stałej rozbudowie. W artykule tym autorka dokonała również bogatego przeglądu problematyki i piśmiennictwa związanych z przedmiotowym zagadnieniem. P. Jones i K. Lucas (2012) wierzyli natomiast, że lepsze wyartykułowanie społecznego wymiaru transportu może przyciągnąć większą uwagę i priorytet badawczy oraz polityczny, nie tylko w kręgach transportowych, ale także w innych odpowiednich dyscyplinach w obszarach zatrudnienia, edukacji i podnoszenia kwalifikacji, zdrowia fizycznego i psychicznego oraz dobrego samopoczucia, mieszkalnictwa i zrównoważonych społeczności oraz wiejskiej spójności i stylu.

P. Jones i K. Lucas (2012) w swoim artykule koncentrowali się przede wszystkim na identyfikacji i przeglądzie bardziej bezpośrednich, krótkoterminowych skutków społecznych związanych z zapewnieniem transportu i polityką oraz przeprowadzili wnikliwy przegląd piśmiennictwa powiązanego z tą problematyką. J. Farrington i C. Farrington (2005) omówili zaś ramy koncepcyjne umieszczając zagadnienie dostępności w centrum programu sprawiedliwości społecznej i integracji społecznej. Prześledzili również umiejscowienie idei dostępności w kontekście „wiejskiego wyzwania".

W niniejszym przeglądzie nie można pominąć pracy zespołu w składzie T. Schwanen, K. Lucas, N. Akyelken, D. C. Solsona, J.-A. Carrasco i T. Neutens (2015) będącej krytycznym przeglądem postępów w zrozumieniu powiązań między upośledzeniem transportowym a wykluczeniem społecznym. Wychodząc od wcześniejszych prac dotyczących kapitału społecznego jako koncepcji pośredniczącej w tych powiązaniach, argumentowali, że badacze transportu nie mogli ograniczać się do konceptualizacji kapitału społecznego jako przeważnie sprzyjającego i sposobnego do zmniejszenia upośledzenia transportowego i wykluczenia społecznego. Omówili tu też wiele hipotetycznych ścieżek, podkreślając charakter kapitału społecznego Janusa jako medium zarówno do realizacji postępowej zmiany społecznej, jak i utrwalania i tworzenia nierówności społecznych. Przeanalizowali również zakres, w jakim najnowsza literatura związana z transportem wspiera lub odrzuca te hipotetyczne ścieżki oraz identyfikuje kluczowe kierunki przyszłych badań.

K. Lucas, G. Mattioli, E. Verlinghieri, i A. Guzman (2016) dokonali przeglądu pojęć pokrewnych do ubóstwa transportowego (*transport poverty*) wyprowadzili oni nową roboczą definicję tego terminu. Według nich jednostka była w stanie ubóstwa transportowego, gdy w celu zaspokojenia swoich codziennych podstawowych potrzeb związanych z aktywnością spełniała co najmniej jeden z dalej wymienionych warunków. Autorzy wskazali więc tu brak dostępnej opcji transportu odpowiadającej kondycji fizycznej i możliwościom jednostki. Kolejna przesłanka do traktowania osoby jako znajdującej się w sytuacji ubóstwa transportowego związana była z tematyką badania prezentowanego w dalszej części książki – bowiem istniejące środki transportu nie docierały do miejsc docelowych, w których dany człowiek mógł zaspokoić swoje codzienne potrzeby związane z aktywnościami mającymi na celu utrzymanie odpowiedniej jakości życia. Innym wyznacznikiem na nowo zdefiniowanego procesu

było to, że niezbędna tygodniowa kwota wydana na transport pozostawiała gospodarstwo domowe o dochodach pasywnych poniżej przyjętych granic ubóstwa. Przesłanką do uznania kogoś za ofiarę ubóstwa transportowego mogło być również to, że spędzał on zbyt dużo czasu w podróżach, co mogło prowadzić do ubóstwa lub izolacji społecznej, lub też gdy panujące warunki podróży były niebezpieczne lub niezdrowe dla niego.

Najważniejsze jednak z punktu widzenia niniejszej pracy były opracowania dotyczące terenów poza obrębem granic miejskich. Mobilność osób starszych na wiejskich obszarach górskich Serbii badały B. Ranković-Plaznić i J. Jović (2018). M. Kamruzzaman i J. Hine (2011) w celu zidentyfikowania wzorców upośledzenia transportowego w przestrzeni i czasie opracowali złożony wskaźnik uczestnictwa (PI). Powstał on na podstawie 157 tygodniowych danych z dzienników aktywności i podróży zebranych z trzech wybranych obszarów wiejskich w Irlandii Północnej. Bazowali tu oni na 7-dniowych danych z dziennika aktywności i podróży na obszarach wiejskich w Irlandii Północnej.

N. R.Velaga, M. Beecroft, J. D. Nelson, D. Corsar, P. Edwards (2012) podjęli się badań dotyczących dostępności i łączności na obszarach wiejskich Szkocji. Słusznie oni zauważali, że istniały znaczne różnice między społecznościami miejskimi i wiejskimi. Bariery w infrastrukturze i usługach transportu na wsi często potęgowały ograniczenia w rozwoju i odporności infrastruktury technologicznej. W artykule autorzy koncentrowali się w szczególności na roli informacji i powiązanych technologii we wspieraniu pasażerów **ptz** z obszarów wiejskich oraz wykorzystaniu technologii do wspomagania elastycznych i reagujących na zapotrzebowanie usług transportowych na ich terenie. I. Shergold i G. Parkhurst (2012) przedstawili interesujące studium oparte na badaniach empirycznych i analizie danych ilościowych i jakościowych (zebranych od ponad 900 seniorów) dotyczące wykluczenia transportowego osób starszych na obszarach wiejskich Południowozachodniej Anglii i Walii. Słusznie podnieśli oni, że mieszkanie na wsi i starszy wiek podwyższały ryzyko wykluczenia społecznego, przy czym dostępność miała tu ważną rolę ułatwiającą. Tematyka mobilności seniorów na obszarach podmiejskich pojawiła się również w opracowaniu J. Ryan i A. Wretstranda (2019) dotyczącym relacji pomiędzy publicznym transportem, dostępem do samochodu i możliwościami ich dojazdu do codziennych aktywności w trzech szwedzkich obszarach metropolitalnych. Słusznie autorzy tu zauważali, że planiści i decydenci stali przed poważnym wyzwaniem w zakresie poprawy systemu transportu publicznego (i systemu transportu jako całości), aby osoby starsze miały alternatywne opcje modalne i mogły w dalszym ciągu uczestniczyć w życiu społecznym. Wspieranie multimodalności poprzez bezproblemową integrację środków transportu mogło pomóc w zmniejszeniu dystansu dla tych, którzy nie mogli korzystać z konwencjonalnego transportu publicznego, ale nie mieli stanu zdrowia uznanego za tak poważny, że uzyskali dostęp do specjalnych usług transportowych. K. Walsh, E. O'Shea, i T. Scharf T. (2020) zauważyli dla Irlandii i Irlandii Północnej, że dostęp do publicznych sieci autobusowych nie istniał w kilku miejscach, natomiast tam gdzie **ptz** był dostępny, oferta jego połączeń była często słaba i sporadyczna, co pogłębiało oddalenie geograficzne. Przez mieszkańców zauważalne były ograniczenia jakie powstawały przy korzystaniu z transportu publicznego w celu ułatwienia zaspokojenia podstawowych potrzeb, w szczególności

podróży na wizyty lekarskie. W wielu regionach mobilność mieszkańców zapewniały wiejskie systemy transportowe oraz subsydiowany program „samochodów socjalnych". Chociaż programy te uznano za zapewniające dostępność do istotnych celów, to została ona ponownie ograniczona, np. usługi przewozowe na niektórych obszarach wiejskich w Irlandii były świadczone tylko raz w tygodniu. Tereny ruralne Irlandii i Irlandii Północnej oraz problemy mobilności seniorów, zwłaszcza w aspekcie jej ograniczenia i motoryzacji wymuszonej stanowiły obiekt badania fokusowego przeprowadzonego przez A. Ahern i J. Hine (2012). Do tej pracy tematycznie nawiązuje artykuł M. O'Shaughnessy, E. Casey i P. Enright (2011) dotyczący odpowiedzi na brak **ptz** na obszarach wiejskich Irlandii w postaci przedsiębiorstw społecznych zapewniających transport publiczny na obszarach o słabym zaludnieniu. W łączące się z tym zagadnienie związków kapitału społecznego, transportu społecznościowego, mobilności i wykluczenia społecznego na obszarach wiejskich wglądu dokonali D. Gray, J. Shaw i J. Farrington (2006). Według nich silny lokalny kapitał społeczny był ważny w zapewnianiu mobilności pewnym grupom społecznym, zwłaszcza tym, które nie miały dostępu do samochodu. Natomiast D. Gray i inni (2001) zwracali uwagę na problem zależności od samochodu zwłaszcza w aspekcie rosnących cen paliwa.

J. Berg i J. Ihlström (2019) zaobserwowali w swoim badaniu jakościowym w warunkach szwedzkich, że na obszarach wiejskich i słabo zaludnionych tego skandynawskiego kraju dostęp do transportu publicznego był często utrudniony w porównaniu z obszarami miejskimi, co prowadziło do mniejszych możliwości uczestniczenia w normalnych relacjach i działaniach wśród mieszkańców wsi. Zauważyli oni w swoim studium również, że podróżowanie prywatnym samochodem odgrywało kluczową rolę w realizacji codziennych czynności mieszkańców wsi, a także ten środek transportu był postrzegany jako norma we współczesnym społeczeństwie. Częste korzystanie z samochodów było konsekwencją połączenia ograniczeń czasoprzestrzennych, przyzwyczajeń oraz braku usług, zajęć i transportu publicznego na obszarach wiejskich. Słabe usługi transportu publicznego ograniczały w szczególności samodzielną mobilność dzieci i młodzieży.

E. M. Noack (2012) natomiast w swojej pracy poruszała problematykę dostępności na obszarach wiejskich – osób starszych w Niemczech oraz kobiet w Szkocji. Za pomocą wywiadów pogłębionych autorka badania eksplorowała dostęp seniorów do podstawowych z nimi powiązanych aktywności oraz m.in. jak postrzegają oni swoją dostępność i jej ograniczenia wynikające z życia na wsi czy też jakie problemy wchodziły w skład ich życia. Na drugim biegunie były badania przeprowadzone na rolniczych obszarach Szkocji. Autorka zauważała, że tego typu mieszkańcy niestety pogłębiali problemy dostępności handlu czy usług na obszarach wiejskich, gdyż z zakupów i usług korzystali w drodze „miejsce pracy–miejsce zamieszkiwania", przez co wiejskie sklepy czy punktu usługowe nie rozwijały się.

J. McDonagh (2006) na przykładzie Republiki Irlandii badał, w jaki sposób polityki rozwoju obszarów wiejskich są osłabiane przez inne instrumenty, które miały sprzeczne skutki i zamiast łagodzić niekorzystne warunki na tych terenach, dodatkowo pogłębiały wykluczenie niektórych sektorów społeczeństwa wiejskiego.

Problematyka upośledzenia transportowego na obszarach wiejskich USA, aczkolwiek od strony planistycznej, została zasygnalizowana w pracy V. D. Pyrialakou, K. Gkritza i J. D. Frickera (2016). Przy okazji warto w niej odnotować naprawdę bogaty przegląd literatury dotyczącej samego zagadnienia, jak również pojęć mu pokrewnych.

Osobny segment badawczy stanowiły badania dotyczące wykluczenia transportowego na obszarach miejskich. J. Hine i F. Mitchell (2001) podejmowali tematykę związków transportu i wykluczenia społecznego na takich terenach Szkocji. Zbliżone badania dla Londynu przeprowadzili A. Church, M. Frost i K. Sullivan (2000), a T. Bantis i J. Harwoth (2020) w swoich studiach dotyczących wykluczenia transportowego w tymże brytyjskim mieście wykorzystywali podejście oparte na zdolności dostępnościowej z użyciem dynamicznego sieciowego podejścia bayesowskiego, a dla Melbourne w nurcie silnie ilościowym badania oparli G. Currie i Z. Senbergs (2007) oraz sam G. Currie (2010). Także tego australijskiego miasta dotyczyło bardzo interesujące studium, które przeprowadził G. Currie wraz z zespołem (Currie i inni, 2009). Odnosiło się ono do związków pomiędzy upośledzeniem transportowym, a wykluczeniem społecznym i dobrostanem. Istotne miejsce poświęcono tu wymuszonej motoryzacji czy też problemowi braku samochodów w najuboższych gospodarstwach domowych. W podobnym nurcie poruszał się także G. Currie (2009) czerpiąc z obserwacji dotyczących australijskich miast. Także A. Delbosc i G. Currie (2011a) osadzili badania w kontekście australijskim i rozpoznali różnice przestrzenne w miernikach upośledzenia transportowego, wykluczenia społecznego i dobrostanu na obszarach wewnątrz metropolitalnych, zewnętrznych podmiejskich, obrzeży miejskich oraz obszarów regionalnych w stanie Wiktoria w Australii. Próbowali także zrozumieć w jaki sposób kontekst geograficzny mógł oddziaływać na upośledzenie transportowe, co z kolei mogło wpływać na wykluczenie społeczne i dobrostan. Ci sami autorzy (Delbsoc i Currie, 2011b) przeprowadzili w Melbourne badania empiryczne dla próby 535 osób dotyczące oceny 18 rodzajów problemów transportowych. Ważnym wycinkiem badań dotyczących wykluczenia i trudności transportowych były te dotyczące przeszkód w mobilności osób starszych. Badania na ten temat dla Melbourne w stosunku do niejeżdżących samochodem seniorów podjęli B. Engels i G.-J. Liu (2011). Interesujące studium bazujące na analizie specjalnego bloga transportowego na łamach jednego z tytułów prasowych, dotyczące wykluczenia z usług systemu szybkich autobusów miejskich na przykładzie kolumbijskiego Kali, przedstawili I. Casas i E. C. Delmelle (2014). Problematykę związków transportu i wykluczenia społecznego Zachodniego Sydney w swoich badaniach podjęła A. Hurni (2005). E. Rose, K. Witten i T. McCreanor (2009) dokonali przeglądu problematyki związanej z wykluczeniem transportowym na Nowej Zelandii. Na podstawie swoich własnych badań jakościowych, wskazali, że osoby bez funkcjonalnego dostępu do prywatnego samochodu w krajach, w których był on dominującym środkiem transportu, były upośledzone transportowo. Alternatywne sposoby podróżowania w takich warunkach często nie wypełniały potrzeb ludzi w zakresie mobilności i tworzyły się bariery w uczestnictwie w pracy, edukacji, zajęciach towarzyskich, sporcie i wypoczynku oraz w dostępie do podstawowych towarów i usług. Było to efektem priorytetu motoryzacji prywatnej obserwowanego od dawna w Nowej Zelandii. Na tle powyżej wspomnianych

opracowań pozytywnie wybijała się praca D. Villeneuve'a i V. Kaufmann (2020), którzy uciekali od podejścia ilościowego i przeprowadzili bardzo interesujące badanie oparte na analizie leksykalnej godzinnych wywiadów pogłębionych z wykluczonymi transportowo niezmotoryzowanymi mieszkańcami Quebecu i Strasburga.

N. Blair, J. Hine, S. M. A. Bukhari (2013) przy wsparciu GIS analizowali relację między przeobrażeniami sieci transportowej i upośledzeniem transportowym pośród gospodarstw domowych o niskich dochodach w Belfaście. N. Buchanan, R. Evans i J. Dodson (2005) użyli zaś GIS do badań dotyczących związków upośledzenia transportowego i statusu społecznego na przykładzie Złotego Wybrzeża.

Interesującego studium o charakterze aplikacyjnym podjęła się F. Raje (2003) dla Bristolu. Zbadała w nim jak transport mógł wpływać na procesy wykluczenia społecznego. Zastanawiało też jak polityka pobierania opłat za kongestię w ruchu drogowym mogła promować integrację społeczną.

Z punktu widzenia badań prowadzonych przez autora niniejszej pracy interesująca była działalność naukowa S. Gašparovicia. W 2014 r. opublikował on referat konferencyjny (Gašparović, 2014) dotyczący związków dogodności dojazdu mieszkańców Zagrzebia do szkół średnich z ich szansami edukacyjnymi. Wynikiem studium jakościowo-ilościowego było m.in. stwierdzenie, że osoby, które miały dłuższy czas dojazdu do szkoły osiągały gorsze wyniki w nauce i miały mniejsze szanse na kontynuację nauki akademickiej. Natomiast w 2017 r. ukazał się drukiem interesujący materiał (Gašparović, 2017) dotyczący upośledzenia transportowego uczniów szkół średnich w Zagrzebiu potrzebujących przemieszczać się do swoich aktywności związanych z kontaktami społecznymi. Bardzo interesujące jakościowe i ilościowe studium dotyczyło niestety tylko młodzieży zamieszkałej w granicach chorwackiej stolicy, obrazowało jednak problem niewystarczającej siatki połączeń transportu miejskiego w godzinach nocnych oraz niebezpieczeństw wiążących się z korzystaniem z niego. Szkoda, że autor tu nie pokusił się o przeankietowanie również osób dojeżdżających do zagrzebskich szkół spoza granic tego miasta, bo dałoby to jeszcze ciekawszy wgląd w sytuację.

Interesujące i nowatorskie studium bazujące na badaniach jakościowych za pomocą specjalnej aplikacji na tablety, a dotyczące relacji między upośledzeniem transportowym a wykluczeniem społecznym seniorów, było dziełem N. Fields i innych (2019).

Próby znalezienia przynajmniej częściowego panaceum na problemy wynikające z wykluczenia transportowego podjęli się S. Kenyon, G. Lyon i J. Rafferty (2002). Starali się oni wykazać, że takim rozwiązaniem mogła być wirtualna mobilność, która stwarzała możliwości substytucji fizycznych przemieszczeń, jak i umożliwiała dostępność tam, gdzie wcześniej występował jej deficyt. Swoje badania dotyczące wirtualnej mobilności (takiej jak np. praca zdalna z domu, poszukiwanie i aplikowanie o pracę, podtrzymywanie więzi społecznych on-line, dostęp do informacji medycznych, bankowości, zakupów itp.) kontynuowali oni w kolejnym artykule (Kenyon, Rafferty i Lyons, 2003).

S. Kenyon (2011) wykazała, że nieodpowiedni dostęp do transportu stanowił istotną barierę dla dostępu i osiągnięć w szkolnictwie wyższym dla studentów o niestandardowej ścieżce edukacyjnej. Podkreślało to wpływ transportu na pomyślne wdrożenie polityki społecznej. Bez uwzględnienia transportu i fizycznej dostępności

uczelni było mało prawdopodobne, aby cel polegający na zwiększeniu i poszerzeniu uczestnictwa w szkolnictwie wyższym został osiągnięty.

Gros badań podejmowanych w zakresie wykluczenia transportowego czy też związków upośledzenia transportowego z wykluczeniem społecznym dotyczy krajów rozwiniętych. Od tej reguły odstąpiła K. Lucas (2011) odnosząc się do badania Departamentu Transportu Republiki Południowej Afryki. Obejmowało ono dyskusje w grupach fokusowych z szeregiem ubogich społecznie grup ludności miejskiej i podmiejskiej mieszkających w regionie Tshwane. Głównym jego celem było ożywienie debaty międzyrządowej na te tematy w nadziei na przełamanie długotrwałej i trwałej bezwładności rządu RPA w zakresie zapewnienia sprawiedliwych i zrównoważonych społecznie systemów transportu miejskiego.

Interesująco przedstawiał się raport z badań, które przeprowadzili K. Lucas, T. Grosvenor i R. Simpson (2001). W trakcie prac kameralnych i terenowych zbadali oni rolę i znaczenie transportu w życiu grupy i społeczności defaworyzowanych ekonomicznie i społecznie. Zauważyli oni, że transport często działa jako czynnik umożliwiający większe włączenie społeczne, a zwiększona mobilność może polepszyć dostępność oraz społeczne i ekonomiczne zaangażowanie. Dowodziło to jednak również, że ogólny efekt działań związanych z podróżowaniem i polityki transportowej w Wielkiej Brytanii mogły mieć zarówno bezpośrednio i pośrednio negatywny wpływ na życie niektórych osób. Zauważyli oni także, że w ciągu ostatnich 20 lat nastąpił w Wielkiej Brytanii znaczny wzrost motoryzacji indywidualnej a samochód stał się istotnym elementem codziennego życia większości ludzi – nawet w gospodarstwach domowych nieposiadających auta, a mimo to znaczną część swoich podróży odbywających tym środkiem transportu, co sugerowało, że transport publiczny przez większość czasu nie jest w stanie odpowiednio zaspokajać potrzeby ludzi w zakresie dostępności i transportu. W tymi miejscu należy nie zapominać o brytyjskim raporcie *Making the Connections…* (2002) będącym kompleksowym kompendium wiedzy dotyczącym omawianej problematyki opartym w dużej mierze na badaniach ankietowych, a także studiach przypadków. Nie brakowało w nim też odniesień do doświadczeń zagranicznych. Podobny charakter miał raport *Inequalities in Mobility and Access in the UK Transport System* opracowany przez zespół pod kierownictwem K. Lucas (2019), który ukazał także zmiany jakie zaszły w ciągu ostatnich kilkunastu latach w zagadnieniach związanych z nierównościami w dostępie do transportu (w tym i transportowego wykluczenia transportowego).

Zgodnie ze wspomnianą w poprzednim rozdziale definicją wykluczenia transportowego zaproponowaną przez V. Jaroša (2017) wykluczenie transportowe to wykluczenie społeczne osoby lub grupy ludzi oparte na (nie)dostępności transportowej. Samo zagadnienie dostępności transportowej w literaturze światowej w ostatnich dziesięcioleciach stanowiło jeden z najważniejszych tematów badawczych nie tylko geografii transportu, ale także innych dyscyplin naukowych. Można tutaj wskazać kilka nurtów poznawczych. Popularnym kierunkiem były tu badania bazujące na koszcie podróży (np. Caschili i De Montis, 2013; Gutiérrez, 2001; Kanuganti i inni, 2015; Guzman, Oviedo i Rivera, 2017; Liu i Kwan, 2020; Panagiotopoulos i Kaliampakos, 2021; Shaw, Fang i Tao, 2014; Spiekermann i Neubauer, 2002). Inni badacze zajmowali się dostępnością kumulatywną (m.in.: Barber, Sherman i Kondo, 1974; Casas, 2007;

Goliszek, Połom i Duma, 2020; Gutiérrez, 2001; Keeble i inni, 1982; Papa i Bertolini, 2015; Smith i inni, 2020; Spiekermann i Neubauer, 2002; Sun i Zacharias, 2020; van der Veen, 2020). Najbardziej jednak rozpowszechnionym kierunkiem analiz były różne aspekty dostępności potencjałowej (m.in. Cao i inni 2013; Goliszek, 2021; Goliszek, Połom i Duma, 2020; Guzman, Oviedo i Rivera, 2017; Hansen, 1959; Bruinsma i Rietveld, 1998; Chandra i inni, 2013; Gutiérrez, 2001; Kotavaara, Antikainen i Rusanen, 2011; Michniak i inni, 2015; Rosik i inni, 2020b; Rosik i Stępniak, 2015; Spiekermann i Neubauer, 2002; Spiekermann i Schürmann, 2007). Ten krótki przegląd oczywiście nie wyczerpuje zagadnienia i przybliża jedynie ważniejsze studia na ten temat oraz wskazuje główne podejmowane kierunki. Niestety skupienie się naukowców na zaawansowanych metodach badawczych i wykorzystaniu łatwiej dostępnych danych dotyczących motoryzacji indywidualnej często prowadziło do niezauważania rodzącego się problemu wykluczenia transportowego. Wszak badano głównie czy w jakim czasie można do określonych celów dotrzeć, pomijając jednak ważny aspekt jakim było czy można w ogóle i szybko przemieścić się w porach czy dniach, kiedy występowała konieczność związana z realizacją podstawowych potrzeb zwłaszcza przez osoby niezmotoryzowane.

Dużo do życzenia pozostawia natomiast polska literatura naukowa dotycząca problematyki wykluczenia transportowego. Znacznie bardziej popularna była tu pokrewna tematyka. Z. Taylor w końcu lat 1990. prowadził prace badawcze dotyczące mobilności codziennej i dostępności do usług na obszarach wiejskich na przykładzie trzech gmin (1999, 2003). Na szerszą skalę takie badania kontynuowali M. Stępniak, R. Wiśniewski, S. Goliszek i Sz. Marcińczak (2017). Ponadto Z. Taylor (2006) i P. Karamuz (2011) zwrócili uwagę na problemy społecznych skutków likwidacji połączeń kolejowych.

Znacznie większą popularnością w Polsce cieszyły się badania dotyczące dostępności transportowej. Nie sposób w tym miejscu szczegółowo omówić cały bardzo bogaty krajowy dorobek z tego zakresu, dlatego przytoczone zostały w tym miejscu syntetycznie tylko wybrane najważniejsze pozycje głównych autorów. Pierwszym z uznawanych tutaj za klasyczne jest opracowanie autorstwa Z. Chojnickiego (1966). Jednak tematyka ta przede wszystkim była związana z warszawskim IGiPZ PAN. Pojawiała się ona już wielokrotnie w książkach i samodzielnych pracach Z. Taylora (1976, 1979, 1997, 1998, 1999, 2003, 2004), także we współautorskich (Taylor i Józefowicz, 2012). Bogaty dorobek w tej dziedzinie był dziełem P. Rosika, głównie jako efekt prac zespołowych (Rosik i Stępniak, 2015; Rosik, Stępniak i Komornicki, 2015; Rosik inni, 2017a, 2017b, 2020a, 2020b; Rosik, Puławska-Obiedowska i Goliszek, 2021; Rosik, Stępniak i Wiśniewski, 2021), ale też i indywidualnych (Rosik, 2021). Ze wspomnianym obok P. Rosikiem współpracował często M. Stępniak (Stepniak i Rosik, 2013, 2016, 2017). On sam także był częstym współautorem opracowań stanowiących efekt działań naukowych wieloosobowych zespołów (Stępniak i inni, 2017; Stępniak i Jacobs-Crisioni, 2017; Rokicki i Stępniak, 2018; Stępniak i inni, 2019; Rokicki i inni, 2021; Wiśniewski, Stępniak i Szejgiec-Kolenda, 2021). W tym miejscu nie można też pominąć badań T. Komornickiego (Komornicki i inni, 2010; Komornicki i Śleszyński, 2011; Komornicki i Spiekermann, 2018). Kolejną osobą z warszawskiego IGiPZ PAN podejmującą tego typu badania był M. A. Niedzielski (Niedzielski i Śleszyński,

2008; Niedzielski i Boschmann, 2014; Niedzielski i Kucharski, 2019; Niedzielski, Hu i Stępniak, 2020; Niedzielski, 2021). W ośrodku warszawskim problematyka dostępności stanowiła również przedmiot badania zespołów zajmujących się tematyką polsko-słowacką (Więckowski i inni, 2012a, 2012b, 2014; D. Michniak i inni, 2015). Liczne publikacje dotyczące problematyki dostępnościowej znalazły się w dorobku R. Guzika z Uniwersytetu Jagiellońskiego, zarówno samodzielne (Guzik, 2003), jak będące efektem działań kierowanych przez niego zespołów (Guzik i Kołoś, 2003, 2015; Guzik i inni, 2016; Guzik i inni, 2021a; 2021b, 2021c, 2021d). Znaczący wkład miał tu również S. Wiśniewski z Uniwersytetu Łódzkiego – zarówno będąc jedynym autorem (2015a, 2015b, 2017, 2021), jak również występując w pozycjach wieloautorskich (Borowska-Stefańska i Wiśniewski, 2018, 2019; Borowska-Stefańska, Kowalski i Wiśniewski, 2019; Wiśniewski i inni, 2019). Wśród osób podejmujących tę tematykę był również J. Gadziński z Uniwersytetu im A. Mickiewicza w Poznaniu. (2010, 2013).

Jedną z pierwszych osób w Polsce, która podjęła tematykę związaną z wykluczeniem transportowym był P. Zmuda-Trzebiatowski (2016). Skupił się on jednak bardziej na tzw. ubóstwie transportowym będącym stanem ograniczonej mobilności wynikającym ze współwystępowania różnych czynników upośledzających transportowo i społecznie daną osobę. Proces ten powodował ograniczenie lub brak dostępu do dobór, usług, szans życiowych, sieci społecznych, kapitału społecznego czy podejmowania decyzji prowadzących do wykluczenia społecznego danej osoby. Autor artykułu opisywał też problem wykluczenia społecznego związanego z transportem oraz zwracał uwagę na kwestię motoryzacji wymuszonej. Dokonał też przeglądu charakterystyk przykładowych badań przeprowadzonych w Wielkiej Brytanii, Australii czy też Kanadzie i USA oraz Nowej Zelandii. Wadą było tu skupienie się autora na wskaźnikach GUS, gdzie przydałoby się choćby ich zestawienie z wynikami badań osób narażonych na wykluczenie transportowe. J. Kaczorowski (2019) przeprowadził interesującą dyskusję konsekwencji wykluczenia transportowego oraz próbował wskazać potencjalne rozwiązania tego problemu. Natomiast A. Dubicki (2019) słusznie wskazał wiele czynników, które doprowadziły do zapaści transportu publicznego w Polsce i będącego jego konsekwencją wykluczenia transportowego. Wiele obserwacji tego autora dotyczących np. Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, zwłaszcza jego słabości, należało uznać za trafne. Umieszczenie zaś artykułu w czasopiśmie rumuńskim, a więc ukazującym się w kraju z bardzo słabło funkcjonującym transportem publicznym powinno być szczególnie docenione. Natomiast M. Błażewski (2019) podjął tematykę prawnych uwarunkowań ograniczania wykluczenia transportowego. Jego praca jednak mogłaby mieć bardziej dogłębny charakter i wnieść więcej do poznania naukowego niż tylko przegląd dość trywialnej wiedzy (np. że brak odpowiedniego prawodawstwa sprawia, że podmioty publiczne nie mają odpowiednich zasobów finansowych służących efektywnemu ograniczaniu wykluczenia transportowego). Zwracał on też uwagę na aspekty techniczne, które mogły powodować wykluczenie transportowe osób niepełnosprawnych.

Niestety w momencie, gdy temat wykluczenia transportowego zaczął przenikać do mediów niektórzy autorzy, choć deklarowali zajmowanie się przedmiotową problematyką to albo się po niej prześlizgiwali (Bąkowski, 2018), albo naciągali zakres

tematyczny artykułu o *de facto* regresie pasażerskich połączeń kolejowych (Smolarski i Raczyk, 2017). Jako mieszczący się na pograniczu problemu wykluczenia transportowego trzeba odnotować artykuł młodego badacza z Uniwersytetu Jagiellońskiego A. R. Parola (2021) dotyczący przede wszystkim dostępności transportowej wybranych ośrodków miejskich Pomorza Środkowego. Postawił on sobie w nim zadanie m.in. wskazania gmin najbardziej wykluczonych transportowo zarówno względem obecnych ośrodków powiatowych, jak pozostałych ośrodków oferujących dany, pożądany zestaw usług – tak by uchwycić więzi formalne wynikające z granic administracyjnych oraz zachodzące wbrew im. Pewne wątpliwości budziło skupienie się tu na więziach transportowych stolic gmin ze wspomnianymi powyżej ośrodkami, podczas gdy problem wykluczenia transportowego dotyczył często przede wszystkim mniejszych, peryferyjnie zlokalizowanych miejscowości. Niestety po samym temacie wykluczenia on się nieco „prześlizgnął" ograniczając się do wskazania obszarów ze słabą obsługą transportową, szczególnie w zakresie dojazdu do wspomnianych miast. Brakowało tu spojrzenia od strony osób korzystających z usług **ptz** oraz głębszego wejrzenia w istniejącą sieć połączeń (np. czy faktycznie dojazdy do szkół układają się tu tak, jakby to autor widział czy też czy zastosowane wskaźniki syntetyczne nie prowadzą do zbytniego uproszczenia obrazu).

Szerzej problemem zaczął się dopiero zajmować na przykładzie Beskidu Niskiego i Bieszczad autor niniejszego opracowania (Ciechański 2019, 2020a, 2020b, 2020c, 2021). Interesujące studium dotyczące bardziej problemów transportowych niż samego wykluczenia transportowego młodzieży szkolnej dojeżdżającej do szkół we Wrocławiu zrealizowano z inicjatywy licealistów z tego ośrodka wojewódzkiego (Cichuta i inni, 2021). Istotny przyczynek do szerszych badań nad wykluczeniem transportowym w województwie mazowieckim powstał z inicjatywy stowarzyszenia Miasto Jest Nasze. Zespół pod kierownictwem J. Kościńskiej, M. Jarzynowskiego i J. Mencwela (2021) przeprowadził przede wszystkim badanie jakościowe na podstawie wybranych trzech studiów przypadków reprezentujących trzy rodzaje gmin: miejską (Ostrów Maz.), miejsko-wiejską (Żuromin) i wiejską (Tczów). Niestety zabrakło tu szerszego spojrzenia ilościowego na problem, ale wnioski płynące z przedmiotowego opracowania z pewnością mogą stanowić interesujący materiał do dyskusji i podsumowania badania zaprezentowanego w niniejszej publikacji. Celem tego studium była diagnoza potrzeb mieszkańców z miejsc zagrożonych wykluczeniem transportowym. Dyskusyjny był tu pomiar dostępności za pomocą liczby kursów w stosunku do liczby mieszkańców, co w ocenie autora niniejszej pracy zaburzało obraz niekorzystnej sytuacji panującej w poszczególnych miejscowościach. Szkoda, że autorzy raportu nie posłużyli się w nim kartodiagramami wstęgowymi, gdyż lepiej by to zobrazowało zjawisko. Jest to zaskakujące w momencie, gdy jednak pogłębiając analizę zdecydowali się pokazać sytuację dla przedziału czasowego po 15.00 (inną sprawą jest, że ten moment powinien być przesunięty na 16.00, a może nawet na 17.00). Trudu badań nad wykluczeniem transportowym młodzieży szkół ponadpodstawowych powiatu wągrowieckiego podjął się K. Koliński (2021). Badanie przeprowadził on w październiku 2020 r., kiedy szkoły średnie akurat działały w trybie stacjonarnym (powrót młodzieży po kilkumiesięcznej nieobecności w szkolnych ławach z powodu

pandemii COVID-19). Próbę stanowiło 321 osób (8%), z czego 189 mieszkało na wsi, 93 w mieście pobierania nauki, a 39 w innym mieście. Niestety przyjęta przez autora tego badania metodologia w kilku aspektach znacząco się odróżniała od postępowania badawczego przyjętego na potrzeby niniejszego opracowania. Duże wątpliwości co do rzetelności odpowiedzi respondentów wzbudzało zastosowanie interaktywnego formularza ankiety, co osłabiało znacząco kontrolę nad przebiegiem badania. Ponadto K. Koliński nie wyłączył *a priori* mieszkańców Wągrowca, na szczęście w dalszej części badania błąd ten udało mu się częściowo zniwelować poprzez oddzielne potraktowanie poszczególnych środków transportu. Słusznie zauważył on też, że dobrowolność ankiety mogła wpłynąć na to, że osoby z obszarów gorzej skomunikowanych mogły w niej chętniej uczestniczyć. W ocenie piszącego te słowa, autor artykułu zbytnio skupił się na problemie pory przyjazdu autobusów i pociągów przed 8.00 co nie stanowiło jednak clue analizowanego zagadnienia. Brakuje tu szerszej refleksji nad tym co się dzieje w godzinach popołudniowych, a co znacznie mocniej wpływa na poczucie wykluczenia transportowego. Ponadto zwracał on uwagę na to, że powiat wągrowiecki był pozbawiony w weekendy pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego, a sytuację ratowały jedynie pociągi Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Nie można też pominąć reportażu O. Gitkiewicz (2019), który choć nie miał charakteru naukowego, to był jedną z pierwszych prac w Polsce poświęconych zagadnieniu wykluczenia transportowego postrzeganego z perspektywy użytkowników **ptz**.

Peryferie badanego obszaru były niewątpliwie tymi, w których warto pomyśleć o wprowadzeniu alternatywnych form transportu publicznego. Ta problematyka w aspekcie bardziej teoretycznym, niż praktycznym pojawia się od kilku lat także w polskiej literaturze transportowej. O elastycznych systemach transportu publicznego, ich rodzajach, zasadach rozwoju itp. pisali w aspekcie bardziej teoretycznym m.in. T. Kwarciński (2016b) i A. Mężyk (2013). D. Augustyn (2018) natomiast podjął się wyzwania zbadania na przykładzie gminy Lesko możliwości wprowadzenia zinstytucjonalizowanych usług *car-poolignowyc*h w ramach transportu publicznego. Zaproponował on również własny autorski wskaźnik wykluczenia transportowego, który w ocenie piszącego te słowa nie był jednak w stanie wychwycić sedna tego problemu. Kontynuował on swoje badania w szerszym kontekście międzynarodowym (Baran i Augustyn, 2021) przedstawiając podstawowe zasady modelu koncepcyjnego łączącego oszacowanie skali zjawiska wykluczenia transportowego (zgodnie ze specyfiką peryferyjnych obszarów przygranicznych) z ideą zinstytucjonalizowanego *car-poolingu* opartego na efektywnym zarządzaniu informacją oraz zweryfikował jego przydatność do oszacowania skali wykluczenia transportowego na peryferyjnych obszarach przygranicznych na przykładzie pogranicza polsko-słowackiego (gmina Lesko i powiat Snina). Problem ten zresztą nie był nowością w literaturze światowej – badania dotyczące kluczowych czynników udanego transportu publicznego na słabo zaludnionych obszarach Holandii prowadzili W. de Jong i inni (2011). Szczególny nacisk kładli oni na wykorzystanie jego alternatywnych form jak np. system *Regiotaxi*) godzących potrzeby różnych grup mieszkańców.

Jednym z głównym wątków poruszanych w niniejszej pracy są problemy związane z dostępnością transportową miejsc edukacji. Jest to nurt badań, który w polskiej geografii transportu nie był szczególnie popularny. Za jedno z najważniejszych opracowań z tego zakresu należy uznać badania przeprowadzone ponad 20 lat temu przez R. Guzika (2003), który skupił się na dostępności do szkolnictwa ponadpodstawowego w województwie małopolskim. W jego pracy jednak nie brak było odniesień do skali całego kraju. Bardzo istotną pracą była również książka M. Stępniaka i innych (2017) w której przy okazji badań dostępności do usług podejmowana jest również tematyka dostępności placówek edukacyjnych. Na znacznie mniejszą skalę problematyka ta znalazła odzwierciedlenie w pracy Z. Taylora (1999) dotyczącej codziennej ruchliwości ludności wiejskiej oraz przestrzennej dostępności miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług w gminach Brusy, Lipce Reymontowskie i Godzianów. K. Koliński (2021) natomiast badał wykluczenie transportowe uczniów szkół ponadpodstawowych powiatu wągrowieckiego. Kwestie problemów z dojazdami do szkół pojawiały się także w pracach M. Cichuty i innych (2021), J. Kościńskiej i innych (2021), A. R. Parola (2021) M. Beima i innych (2019), M. Wolańskiego i innych (2014, 2016) oraz M. Wolańskiego, W. Mrozowskiego i M. Pieroga (2016) czy też S. Gašparovicia (2014, 2017) oraz zespołu I. Casas. M. W. Horner i J. Weber (2009). W ostatnich latach kwestie związane z problemami z dojazdami do szkół pojawiały się również w publikacjach z zakresu innych nauk – tu należy wspomnieć m. in. o pracach M. Pokrzywy (2014), J. Włodarczyk i N. Gańko (2011), S. Gołąb (2012), A. I. Brzezińskiej, M. Rękosiewicz i K. Piotrowskiego (2016) czy K. Wasilewskiego (2013 i 2014).

Przedstawiony powyżej przegląd publikacji prezentuje jedynie pewien wycinek niezwykle bogatego światowego dorobku naukowego w zakresie wykluczenia transportowego. Niewątpliwie jednak poruszone w nim zostały najważniejsze wątki dotyczące przedmiotowego zagadnienia. Szczególnie to odzwierciedlało się w licznych wspomnianych na w początku tego podrozdziału pracach przeglądowych ukazujących efekty badań, a przede wszystkim dających obszerny wgląd we współczesne metody i problemy badawcze związane ze społecznymi aspektami niewystarczającej oferty publicznego transportu zbiorowego. Wśród cytowanych opracowań dominowały publikacje z kontynentu europejskiego (Wielka Brytania, Irlandia, Niemcy czy Szwecja). Natomiast takie studia pochodzące z dawnych krajów bloku socjalistycznego wciąż były nieliczne (choć pojawiały się one m.in. z Chorwacji czy Polski). Znaczący dorobek pochodził też z Australii czy Stanów Zjednoczonych. Znacznie rzadziej podejmowano przedmiotową tematykę w krajach rozwijających się, z drugiej jednak strony tamtejsza specyfika dość znacząco odbiegała od sytuacji obserwowanej w Polsce, stąd prace z tego typu regionów w przeglądzie piśmiennictwa zostały jedynie zasygnalizowane. Tematy prezentowane w wybranych do przeglądu publikacjach można podzielić na kilka grup. Powyższy przekrój publikacji przybliża zarówno badania o charakterze ilościowym (w tym i z zastosowaniem GIS i innych zaawansowanych metod analizy matematycznej i przestrzennej), jak również jakościowej, przy czym w odczuciu autora niniejszej książki, tych ostatnich jest zauważalny znaczący deficyt. Spoglądając na podział obszary miejskie – tereny wiejskie można odnieść wrażenie, że dominują tu studia dotyczące przede wszystkim tych pierwszych form jednostek osadniczych,

tymczasem problem wykluczenia transportowego w warunkach wielu krajów dotyczył przede wszystkim osób zamieszkujących te drugie rejony. W cytowanych powyżej artykułach pojawiała się tematyka, którą można było pogrupować według kryteriów demograficznych. Jednym z nich jest płeć. Tu zdecydowanie dominowały prace dotyczące kobiet, jako z reguły bardziej narażonych na problem wykluczenia transportowego. Część artykułów poruszała też tematykę trudności w dostępie do **ptz** różnych grup wiekowych, przy czym dominowały tu publikacje odnoszące się do problemów seniorów. Znacznie rzadziej podejmowano badania dotyczące wykluczenia transportowego młodzieży powyżej 15 roku życia. Pominięto m.in. dość często pojawiający się w zagranicznych pracach wątek problemów z dostępem do publicznego transportu zbiorowego, jakie dotykały mniejszości etniczne – stało się tak z prostej przyczyny, że w Polsce procesy tego typu praktycznie nie miały miejsca.

Z przedstawionego przeglądu można wyprowadzić wniosek, że wciąż brakuje badań łączących podejście jakościowe i ilościowe, natomiast zbyt często autorzy skupiają się na metodach, a nie na sytuacji poszczególnych osób, na których życie oddziałuje upośledzenie transportowe. Zauważalny jest też ogromny brak badań sprawdzających jak brak wystarczających opcji transportowych wpływa na możliwości edukacyjne młodzieży szkolnej z obszarów znajdujących się z dala od otoczenia ścisłego centrum regionów.

W Polsce brakowało również całościowych i wyczerpujących opracowań dotyczących negatywnych zmian w układzie połączeń transportu publicznego i konsekwencji tego. Przez to powstała ogromna luka w wiedzy, która jest w tej chwili, z powodu całkowitego braku źródeł, całkowicie nie do odtworzenia. Tymczasem w ostatnich kilku latach obserwowano gwałtowną polaryzację sieci transportu publicznego, w tym i pozamiejskich połączeń autobusowych. Z jednej strony na głównych trasach łączących np. stolice powiatów ilość kursów wzrastała, z drugiej jednak na obszarach słabiej zaludnionych sieć transportu autobusowego w zastraszającym tempie się kurczyła. To skutkowało tym, pojawianiem się na mapach kolejnych, coraz większych tzw. białych plam, których mieszkańcy skutecznie zostają pozbawieni konstytucyjnego prawa do swobodnego przemieszczania się.

3. POWIATY BESKIDU NISKIEGO I BIESZCZAD JAKO OBSZAR BADAWCZY

Jako obszar badawczy przyjęto górskie rejony pięciu powiatów ziemskich województwa podkarpackiego oraz jednego z województwa małopolskiego (ryc. 2) w granicach obowiązujących w 2019 r. Tereny powiatów sanockiego, leskiego i bieszczadzkiego zostały włączone w całości. Powiaty krośnieński i jasielski stanowiły obiekt zainteresowania przede wszystkim na południe od linii kolejowej nr 108. W zlokalizowanym w województwie małopolskim powiecie gorlickim poza zasięgiem badania znalazły się okolice Bobowej. Na tak nakreślonym obszarze znalazło się jedno miasto na prawach powiatu (Krosno), trzy miasta – siedziby urzędów miasta i starostw powiatowych (Gorlice, Jasło, Sanok), dwa miasta stolice gmin miejsko-wiejskich oraz starostw powiatowych (Lesko i Ustrzyki Dolne) oraz sześć innych miast (Biecz, Jedlicze, Dukla, Rymanów, Iwonicz-Zdrój, Zagórz), a ponadto blisko 40 gmin o charakterze wiejskim.

Biorąc pod uwagę, że prezentowane badania dotyczą problematyki transportu kolejowego i autobusowego nie ma powodów, by bardzo głęboko sięgać do historii badanego obszaru. Niewątpliwie jednym z ważniejszych wydarzeń rzutujących na jego współczesność był koniec I wojny światowej, który znacząco przemodelował charakter tego terenu. W okresie zaborów znajdował się on w granicach monarchii austro-węgierskiej. Powstanie nowych państw narodowych sprawiło, że stał się to teren pogranicza polsko-czechosłowackiego w latach 1918 (1920)–1938 (1939) (Demel, 2016). Przemiany polityczne po 1945 roku tylko pogłębiły te procesy, choć sama wschodnia granica kraju została przesunięta bliżej stolicy Polski. W wyniku zmian granicznych badany obszar stał się jeszcze bardziej peryferyjny, przygraniczny i oddalony od ówczesnego ośrodka ponadregionalnego, jakim był Lwów. Do początku lat 1990. był to rejon pogranicza polsko-czechosłowacko-radzieckiego – w przeciwieństwie do obecnej sytuacji, w której spotykają się tutaj granice Polski, Słowacji i Ukrainy. Peryferyjność jednostek administracyjnych składających się na obszar badań pogłębiły także przesiedlenia ludności pochodzenia rusińskiego – zamieszkujących Beskid Niski Łemków oraz bieszczadzkich Bojków (Wolski, 2016a). Władze PRL, w ramach akcji „Wisła", wysiedliły te grupy etniczne pod koniec lat 1940. – częściowo do Związku Radzieckiego, a częściowo do innych regionów Polski. Znaczna część zamieszkałych przez nich wsi nie została ponownie zaludniona lub w najlepszym przypadku pozostała zasiedlona w znacznie mniejszym stopniu niż przed II wojną światową (Motyka i Pisuliński, 2016; Krukar, 2016; Wolski, 2016b). Dodatkowy wpływ na ten stan rzeczy miały decyzje ówczesnych władz polskich ograniczające możliwości osiedlania się na terenach przygranicznych.



Ryc. 2. Obszar badawczy

Wszystkie te procesy z różnych okresów historii wpływają na sytuację demograficzną tych obszarów aż po współczesność.

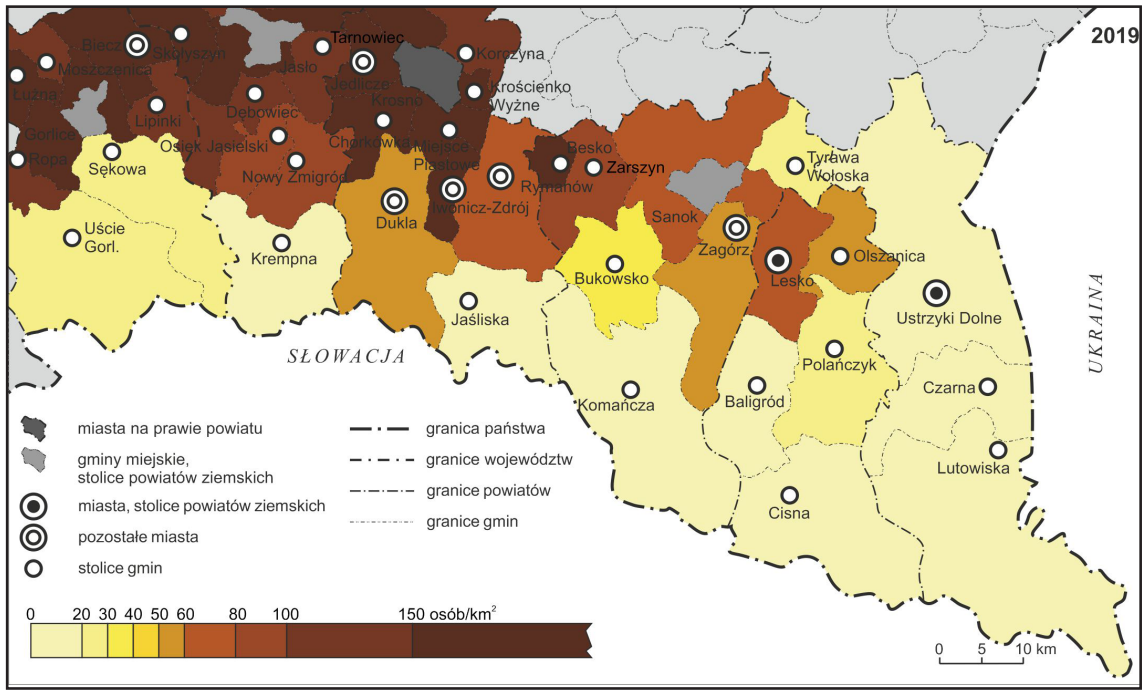
Peryferyjność badanego obszaru to jednak nie tylko czynniki demograficzne, ale przede wszystkim położenie ich względem centrów lokalnych, regionalnych czy wreszcie względem stolicy państwa. Wzmocnieniu poczucia oddalenia sprzyjały również czasy podróży autobusem czy rzadziej pociągiem, które były znacznie dłuższe niż prywatnym samochodem. Doskonale skalę problemu obrazowała grupa 12 wsi zlokalizowanych w dolinach górskich o wyjątkowo niskiej dostępności transportem publicznym lub wręcz jej całkowicie pozbawionych (tab. 2). Choć pomiaru dokonano w innym terminie niż całość badania (początek 2021 r.), to jednak brak było istotnych zmian w układzie sieci drogowej czy też kolejowej mogących znacząco zniekształcić uzyskane wyniki. Czas przejazdu samochodem osobowym przyjęto na podstawie danych z Google Maps, a publicznego transportu zbiorowego – z portalu e-podroznik.pl i dostępnych rozkładów jazdy przewoźników. Marginalizację pogłębiała tu oferta transportu publicznego, zazwyczaj obejmująca mniej niż pięć par autobusów dziennie, a w dni wolne od pracy niefunkcjonująca w ogóle. W analizie odległości fizycznej i czasu przejazdu prywatnym samochodem, peryferyjność tych miejscowości była szczególnie widoczna w stosunku do stolicy Polski Warszawy – czas podróży wahał się tu od 5:00 do 6:30 godziny (np. z Wetliny 6:30 h samochodem osobowym, a rozkładowy czas przejazdu autobusem firmy Neobus – 8:30 h).

Już M. Kozanecka (1967) zauważyła w latach 1960., że w ówczesnym województwie rzeszowskim większość miejscowości powiatowych była dostępna z Rzeszowa w ciągu 2 godzin. Wyjątek stanowiły Gorlice (wówczas należące do województwa rzeszowskiego) i Ustrzyki Dolne. Czasy przejazdu z niektórych miejscowości do Rzeszowa były wówczas naprawdę mało atrakcyjne – z Wysowej na to potrzeba było 4:45 h, z Barwinka 2:51 h, a Ustrzyk Górnych nawet 4:54 h. Na wydłużanie się czasów przemieszczania do stolicy województwa wpływał m.in. brak odpowiednich skomunikowań kursów lokalnych i dalekobieżnych, zwłaszcza gdy brane były pod uwagę różne środki transportu.

Współcześnie stolice województw podkarpackiego (Rzeszów) i małopolskiego (Kraków) były postrzegane jako odległe zarówno fizycznie, jak i czasowo. Sytuacja omawianych regionów była więc zła także w odniesieniu do ośrodków wojewódzkich, do których bezpośredni dojazd praktycznie nie istniał, a podróż z przesiadkami (często kilkoma) wiązała się z czasem przejazdu znacznie dłuższym niż samochodem prywatnym (tab. 2). Przykładowo z Regietowa brakowało jakiegokolwiek transportu publicznego, a dojazd z Banicy do Krakowa za pośrednictwem **ptz** był praktycznie dwukrotnie dłuższy (2:30 h *versus* 4:30 h). Także w województwie podkarpackim sytuacja nie wyglądała najlepiej. Przykładowo z Zyndranowej do stanowiącego stolicę województwa Rzeszowa brakowało nawet pośredniego połączenia autobusowego (najbliższe przystanki w Barwinku 2 km polną drogą lub w Tylawie – 3,5 km szosą). Z pozostałych miejscowości większość była osiągalna z Rzeszowa w 1:30–2:30 godziny. Standardowy czas dojazdu **ptz** był tu zazwyczaj dwukrotnie wyższy. Skrajnymi przypadkami były takie miejscowości jak Wisłok Wielki czy Nowy Łupków, gdzie dojazd do Rzeszowa **ptz** trwał znacznie dłużej niż dwa razy w pierwszym z nich, a trzy razy dłużej z drugiej z tych miejscowości. Czasy przejazdu publicznym transportem

Tabela 2. Średnie odległości wybranych peryferyjnych ośrodków wiejskich od stolic powiatu i województwa w 2021 r.

Miejscowość	Powiat	Województwo	Dystans do stolicy:									
			powiatu				województwa				Polski	
			km	czasowy [godz.]			km	czasowy [godz.]			km	czasowy samochodem prywatnym [godz.]
				samochodem prywatnym	publicznym transportem zbiorowym			samochodem prywatnym	publicznym transportem zbiorowym			
					bezpośrednio	z przesiadkami			bezpośrednio	z przesiadkami		
Regietów	gorlicki	małopolskie	26	0:30	–	–	144	2:30	–	–	390	5:10
Banica			30	0:35	0:50	–	135	2:30	–	4:30	390	5:05
Polany	jasielski	podkarpackie	39	0:40	1:00	–	87	1:30	–	3:05	390	5:10
Świątkowa Wielka			35	0:45	1:10	–	99	1:45	–	3:30	390	5:10
Jaśliska	krośnieński		33	0:35	1:00	–	85	1:30	–	2:45	394	5:15
Zyndranowa			34	0:35	–	–	88	1:30	–	–	393	5:15
Nowy Łupków	sanocki		47	0:50	–	2:10	117	2:00	–	6:00	432	5:45
Wisłok Wielki			48	0:50	1:30	–	99	1:45	–	5:00	411	5:25
Wetlina	leski		57	1:00	1:25	–	144	2:30	–	4:50	464	6:25
Wołkowyja			36	0:35	0:45	–	122	2:05	–	3:55	442	6:00
Ustrzyki Górne	bieszczadzki		45	0:40	1:15	–	150	2:30	–	5:10	464	6:15
Polana			26	0:25	0:45	–	131	2:15	–	4:20	445	6:00



Ryc. 3. Gęstość zaludnienia na terenach wiejskich na badanym obszarze
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

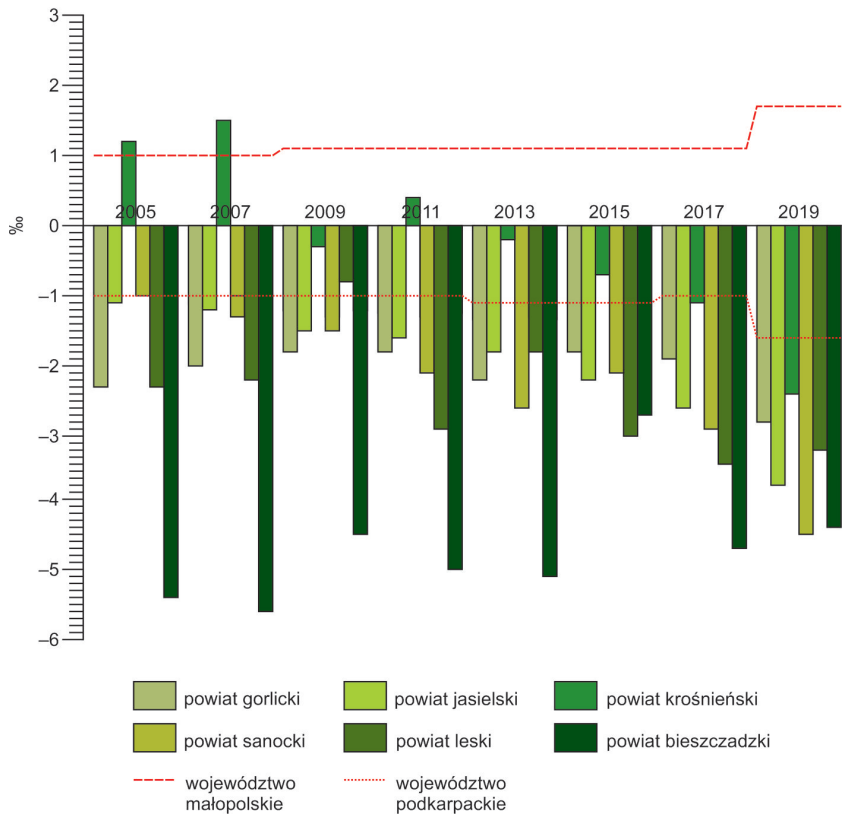
zbiorowym dyskwalifikowały go właściwe w dojazdach do wszelkich aktywności niewymagających noclegu w stolicy województwa.

Najlepszą sytuację obserwowano dla odległości i czasu dojazdu do miast stanowiących siedzibę starostwa powiatowego, przy czym dla powiatu leskiego i bieszczadzkiego należy pamiętać o dominującej roli Sanoka. Widoczne to już było w epoce PRL, gdzie miasto to jako jedyne związane z funkcjonującym w latach 1972–1975 powiatem bieszczadzkim stanowiło odrębną jednostkę administracyjną szczebla powiatowego (połączono je z sąsiednim Zagórzem i paroma wsiami w tzw. obwarzanka). Chociaż analizowane w tabeli 2 wsie znajdowały się stosunkowo blisko niektórych ośrodków lokalnych (Lesko i Ustrzyki Dolne), to ranga tych miejscowości – a tym samym wachlarz oferowanych w nich usług (zwłaszcza wyższego rzędu) – były znacznie bardziej ograniczone niż w innych analizowanych (o większej liczbie mieszkańców) stolicach powiatów. To sprawiało, że wspomniany Sanok był ważnym ośrodkiem i celem podróży wielu mieszkańców powiatu leskiego i bieszczadzkiego, będąc największą (choć bardziej oddaloną) siedzibą powiatu w tej części województwa. Wymienione w tabeli 2 miejscowości z powiatu leskiego i bieszczadzkiego posiadały nawet w badanym okresie bezpośrednie połączenie z Sanokiem, ale z czasem przejazdu znacznie dłuższym niż prywatnym samochodem. Teoretycznie jednak **ptz** zapewniał tu możliwość dojazdu, załatwienia swoich spraw i powrotu do rodzinnej miejscowości. Także pozostałe analizowane miejscowości miały akceptowalne czasy dojazdu do swoich stolic powiatów tak transportem publicznym, jak i samochodem prywatnym. Jedynie Zyndranowa i Regietów były całkowicie odcięte od **ptz**, a w drodze z Nowego Łupkowa do Sanoka konieczne były przesiadki.

M. Kozanecka (1967) w swojej pracy zwracała też uwagę na to, że ogromnym problemem była dostępność województwa rzeszowskiego z innych obszarów kraju. Wpływało na to skrajne, peryferyjne położenie obszaru na nowej mapie Polski, pogłębiane przez barierę Wisły.

Opisane powyżej procesy związane z wywiezieniem Łemków i Bojków wciąż rzutowały na sytuację demograficzną na badanym obszarze. Północna jego część, zwłaszcza w powiatach krośnieńskim i jasielskim, była charakteryzowana przez dość gęstą sieć osadniczą, koncentrującą większość sołectw (zarazem zamieszkiwanych przez większe liczby mieszkańców). Natomiast na pozostałych, głównie górskich terenach objętych studium, sieć osadnicza była o wiele rzadsza, a wsie miały mniej liczne populacje. Szczególnie dotyczyło to obszarów dawniej zamieszkałych przez ludność pochodzenia rusińskiego, gdzie wiele wsi nie odrodziło się po wysiedleniach autochtonów związanych z akcją Wisła. Analogicznie w 2019 r. gminy zamieszkałe niegdyś przez ludność łemkowską i bojkowską pozostawały nadal obszarami o najmniejszej gęstości zaludnienia (ryc. 3). Najniższe wskaźniki dotyczyły głównie gmin bieszczadzkich, a skrajnie niskie wartości oscylowały wokół 4 osób/km^2 w gminie Lutowiska i 6 osób/km^2 w gminie Cisna. Niewiele lepsza sytuacja panowała na obszarach wiejskich gmin Ustrzyki Dolne, Czarna, Komańcza czy Baligród. W Beskidzie Niskim najniższymi wskaźnikami charakteryzowały się gminy Krempna (9 osób/km^2) i Jaśliska (13 osób/km^2). Nieco lepsza sytuacja panowała w gminach Uście Gorlickie i Sękowa. Na tym tle wyróżniała się gmina Dukla, która miała ponadprzeciętną wartość gęstości zaludnienia

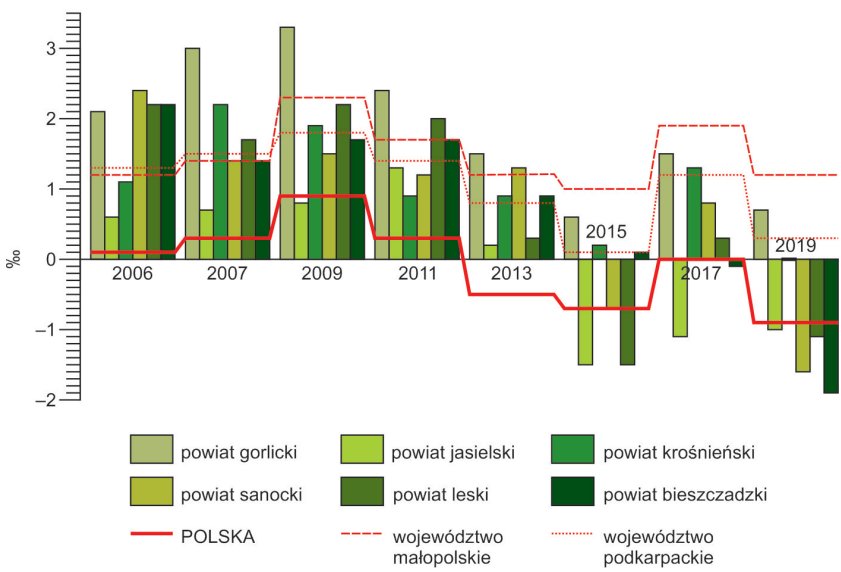
(54 osoby/km^2) – odpowiadała jednak za to głównie jej północna część, której ze względów etnicznych nie dotknęły wysiedlenia w ramach akcji „Wisła". Na drugim biegunie były gminy zlokalizowane w strefach podmiejskich głównych ośrodków powiatowych regionu (Gorlic, Jasła, Krosna i Sanoka). Tu wartości przekraczały 100 osób/km^2, a nierzadko przewyższały nawet 200 osób/km^2. Na poziomie powiatowym najniższa gęstość zaludnienia charakteryzowała powiat bieszczadzki (19 osób/km^2). Zarazem była ona najmniejszą w skali całej Polski. Sąsiedni powiat leski również cechował się znacznym statystycznym rozproszeniem ludności (32 osoby/km^2). Także w powiecie sanockim gęstość zaludnienia była poniżej średniej krajowej (82 osoby/km^2). W powiatach gorlickim, jasielskim i krośnieńskim ziemskim wartości te zbliżone były do średniej krajowej wynoszącej 123 osób/km^2 (odpowiednio 113, 137 i 113 osób/km^2).



Ryc. 4. Saldo migracji wewnętrznych w badanych powiatach w latach 2005–2019
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Omówione powyżej wskaźniki będą ulegać pogorszeniu. Dane o migracjach (ryc. 4) i przyroście naturalnym (ryc. 5) na badanym obszarze były dość pesymistyczne. O ile województwo małopolskie charakteryzowało się w latach 2005–2019 dodatnim i stopniowo rosnącym saldem migracji (pozytywny i narastający trend był widoczny również w poprzedzającym analizowany okres dziesięcioleciu) to sam powiat gorlicki był obszarem trwale depopulacyjnym. Rocznie w nim ubywało około 2‰ ludności. Natomiast województwo podkarpackie od 1995 r. charakteryzowało się narastającym

ubytkiem migracyjnym ludności. O ile w połowie lat 1990. były to jeszcze niewielkie wartości oscylujące blisko zera, to niestety ten niekorzystny trend w ostatnim 15-leciu utrzymywał się na poziomie zbliżonym do 1‰, by w 2019 r. narosnąć wręcz skokowo do 1,7‰. Nic więc zaskakującego, że także w analizowanych w badaniu pięciu powiatach przeważał negatywny trend procesów demograficznych. Jedynie w powiecie krośnieńskim, zwłaszcza jeszcze w latach 1990., utrzymywał się lekki przyrost ludności (zapewne związany z wyprowadzką mieszkańców Krosna do otaczających go miejscowości). Trend ten z fluktuacjami lekkich ubytków i wzrostów salda utrzymał się do 2014 r. po czym saldo migracji trwale zaczęło przyjmować wartości ujemne. W pozostałych analizowanych powiatach województwa podkarpackiego trend ten był jednoznacznie ujemny. Najgorsza sytuacja panowała w powiatach bieszczadzkim i leskim. Szczególnie pierwszy z nich był w niekorzystnej sytuacji i charakteryzował się pośród analizowanych jednostek podziału administracyjnego największym względnym ubytkiem ludności. Wartości praktycznie nie spadały tu poniżej 4‰, a w najgorszym momencie dość znacząco przekraczały 5‰. Generalnie jednak omawiana sytuacja w ostatnich 15 latach była tu dość stabilna. Wiceliderem w niechlubnej konkurencji depopulacji był powiat leski, w którym tendencja była wciąż rosnąca (z około 1‰ do ponad 3‰). Także w powiatach jasielskim i sanockim obserwowano narastający ubytek migracyjny ludności.



Ryc. 5. Roczna stopa przyrostu naturalnego na badanym obszarze w latach 2006–2019
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Samo saldo migracji nie dawało jednak w pełni informacji o skali negatywnych procesów demograficznych na badanym obszarze. Dlatego konieczne było także odniesienie się do problematyki przyrostu naturalnego (ryc. 4). W skali regionalnej, zarówno województwa małopolskie jak i również podkarpackie w analizowanym okresie 2005–2019 charakteryzowały się dodatnią stopą przyrostu naturalnego, która była przeciętnie wyższa o około punkt procentowy niż miało to miejsce dla całości kraju.

Gdy w analizie uwzględniło się tylko obszary wiejskie (tab. 3), to zwłaszcza w województwie małopolskim była ona znacznie wyższa (różnice około jednego punktu procentowego). Dla województwa podkarpackiego te różnice nie były już aż tak istotne. Jedyny z analizowanych powiatów województwa małopolskiego odznaczał się jako jeden z dwóch na badanym terenie z utrzymującym się stałym przyrostem naturalnym. Drugim był tu powiat krośnieński z województwa podkarpackiego. Wartości stopy przyrostu naturalnego liczonego ogółem, jak i wyłącznie dla obszarów wiejskich były tu dość zbliżone i z wartości rzędu 2‰–3‰ w ostatnich latach spadły do około średnio 1‰ (dla obszarów wiejskich utrzymując się nadal w pobliżu 2‰). W województwie podkarpackim sytuacja wyglądała znacznie mniej korzystnie. W omawianym okresie większość powiatów wyróżniała się wartościami stopy przyrostu naturalnego niższymi niż przeciętna w województwie. Przy czym od początku najniższymi wartościami tego wskaźnika charakteryzował się powiat jasielski, w którym od 2014 r., praktycznie z jedną przerwą, obserwowany był ubytek naturalny ludności (co istotne, również na obszarach wiejskich). W 2014 r. ten sam problem zaczął się pojawiać również w powiecie bieszczadzkim (na obszarach wiejskich nawet już w 2013 r. były ujemne wartości tego wskaźnika). W kolejnych latach naturalny ubytek ludności coraz częściej zaczął dotykać powiaty sanocki i leski. Ta niekorzystna tendencja demograficzna będzie prawdopodobnie pogłębiać się. Potęgować ją jeszcze będzie dodatkowo ujemne saldo migracji (zakładając, że z obszar badawczego migrują liczne osoby młode).

Tabela 3. Roczna stopa przyrostu naturalnego dla terenów wiejskich badanego obszaru w latach 2011–2019

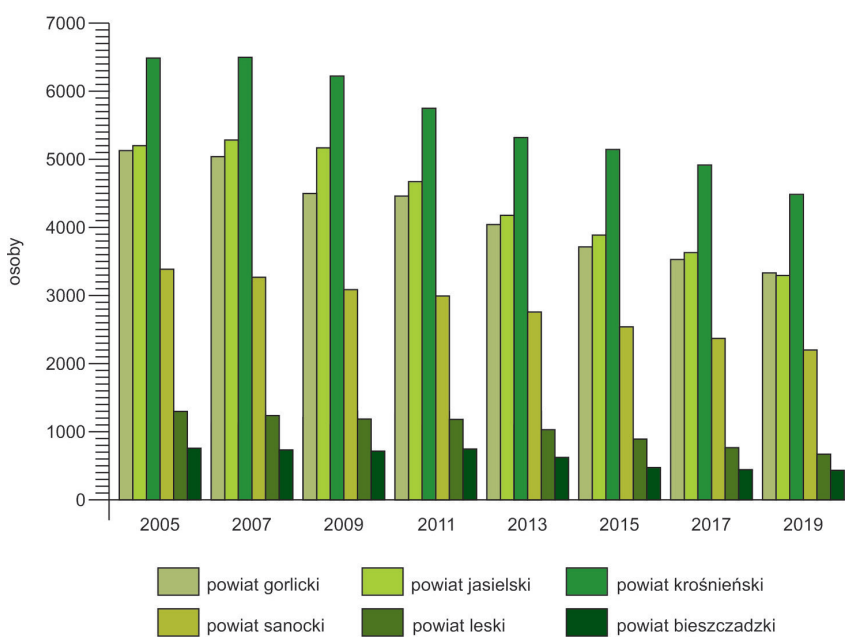
	2011	2013	2015	2017	2019
	‰				
POLSKA	–	0,2	-0,1	0,7	-0,1
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE	2,7	2,1	1,9	2,6	1,9
Powiat gorlicki	–	2,2	1,5	2,5	2,0
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE	1,2	0,7	0,0	1,3	0,5
Powiat jasielski	–	0,3	-0,9	-0,3	-0,5
Powiat krośnieński	–	1,3	0,1	1,4	0,2
Powiat sanocki	–	2,3	-0,1	2,2	-0,4
Powiat leski	–	0,1	-2,5	-0,2	-0,9
Powiat bieszczadzki	–	-0,8	-0,8	0,6	-2,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

W analizowanych w pracy uwarunkowaniach funkcjonowania pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego jedną z najważniejszych (o ile właściwie nie najważniejszą) grup klientów była młodzież szkół ponadpodstawowych (czyli w wieku 16–20 lat). Dla placówek szkolnictwa podstawowego bardzo często nie było konieczności zapewniania dojazdu, gdyż były one zlokalizowane w zasięgu dojścia pieszego dzieci. Jeśli tak się nie działo, wówczas zabezpieczenie transportu stawało się obowiązkiem gminy. Dla szkół gimnazjalnych z definicji dowóz dzieci był obowiązkiem samorządów gminnych, które czyniły to bądź w ramach kursów zamkniętych własnym lub wynajętym taborem, bądź też partycypując w kosztach funkcjonowania

publicznie dostępnych kursów. Natomiast ciężar zapewnienia sobie transportu dla uczniów szkół zawodowych i średnich spadł na nich samych.

Obszary wiejskie charakteryzowały się znacznie gorszą ofertą edukacyjną niż miasta. Z drugiej strony dość liczne grono młodych mieszkańców miast z różnych względów pobierało naukę poza miejscem swego zamieszkania. Obydwie te grupy generowały podróże codzienne i wahadłowe co weekend. Najbardziej niepokojącym zjawiskiem był tu jednak spadek liczby ludności z grupy wiekowej omawianej w tym miejscu (tab. 4). W latach 2005–2019 pod względem liczby mieszkańców obszarów wiejskich (ryc. 6) z analizowanej grupy zdecydowanie lepsza sytuacja panowała w trzech zachodnich powiatach (gorlickim, jasielskim i ziemskim krośnieńskim). Wschodnią część badanego obszaru charakteryzował znacznie gorszy obraz. W powiecie sanockim zamieszkiwała jeszcze średnia liczba osób w wieku typowym dla edukacji na poziomie ponadpodstawowym. Natomiast w powiatach leskim, a zwłaszcza bieszczadzkim w początku lat 2000. oscylowała ona na poziomie odpowiednio poniżej 1500 i 1000 osób. Na koniec badanego okresu wartości te wyniosły odpowiednio 677 i 433 osoby (spadek do odpowiednio 52% i 57% wartości z 2005 r.) (tab. 4). W pozostałych powiatach tymczasem były spadki do około ⅔ wartości z 2019 r. Widoczne były dysproporcje w liczbie ludności pomiędzy poszczególnymi jednostkami administracyjnymi – powiat krośnieński miał populację w wieku 16–19 lat 10-krotnie większą niż powiat bieszczadzki. Na tle powiatu krośnieńskiego widoczny był też szybszy względny spadek liczebności w pozostałych takich jednostkach – najbardziej dramatyczny był on w powiecie leskim.



Ryc. 6. Liczba mieszkańców obszarów wiejskich w wieku 16–19 lat
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Tabela 4. Zmiany liczby ludności wiejskiej w wieku 16–19 w latach 2005–2019

	Zmiana liczby osób w wieku 16–19 2019 versus 2005 [%]	Liczba osób względem najliczniejszego powiatu w 2005 r. [%]	Liczba osób względem najliczniejszego powiatu w 2019 r. [%]
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE			
Powiat gorlicki	64,98	79,06	74,29
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE			
Powiat jasielski	63,35	80,17	73,44
Powiat krośnieński	69,15	100	100
Powiat sanocki	64,97	52,20	49,05
Powiat leski	51,90	19,90	14,94
Powiat bieszczadzki	57,12	11,69	9,65

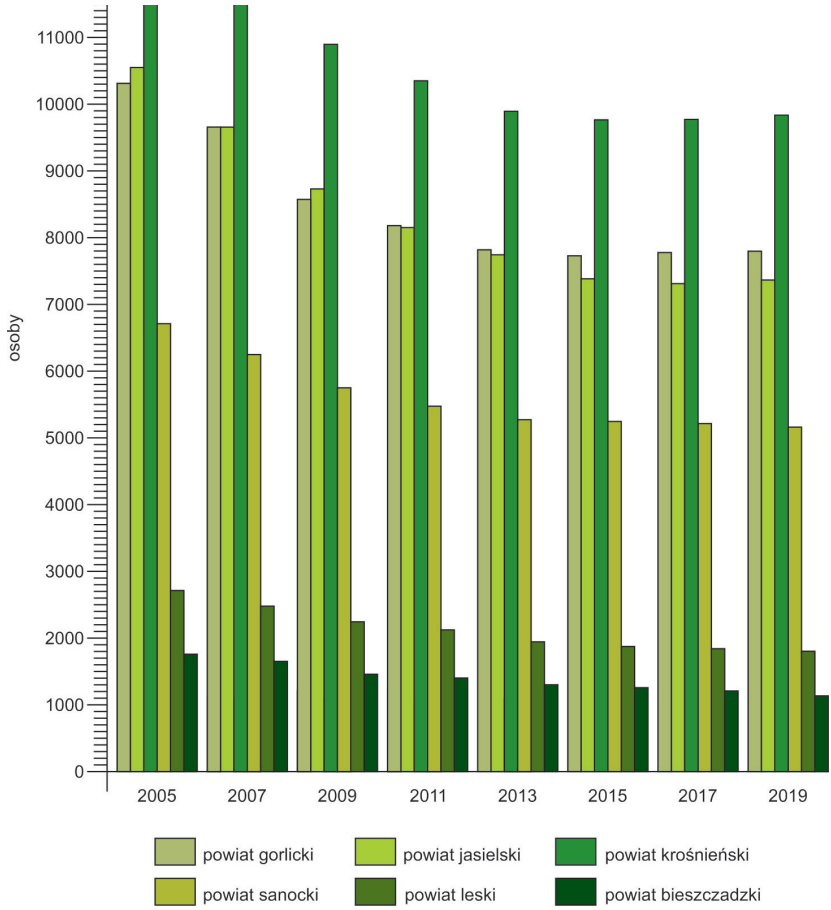
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Tabela 5. Zmiany liczby ludności wiejskiej w wieku 7–15 w latach 2005 i 2019

	Zmiana liczby osób w wieku 7–15 2019 versus 2005 [%]	Liczba osób względem najliczniejszego powiatu w 2005 r. [%]	Liczba osób względem najliczniejszego powiatu w 2019 r. [%]
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE			
Powiat gorlicki	75,61	82,08	79,28
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE			
Powiat jasielski	69,82	83,96	74,89
Powiat krośnieński	78,28	100	100
Powiat sanocki	76,90	53,41	52,48
Powiat leski	66,46	21,59	18,33
Powiat bieszczadzki	64,47	14,00	11,53

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Dla dalszego funkcjonowania połączeń publicznego pozamiejskiego transportu zbiorowego była również istotna grupa wiekowa 7–15 lat, a więc ta która wkrótce stanie się jego klientami (tab. 5, ryc. 7). W latach 2005–2019 można było zasadniczo zauważyć te same trendy jak dla młodzieży w wieku 16–19 lat. Ponownie widoczne były znaczące dysproporcje pomiędzy powiatami zachodniej i wschodniej części badanego obszaru. Najliczniejszymi populacjami ponownie dysponowały powiaty krośnieński (lider) oraz jasielski i gorlicki. Pośrodku uplasował powiat sanocki, a powiaty leski i bieszczadzki miały najniższą liczbę osób w wieku 7–15 lat. Dysproporcje więc były tu podobne jak dla starszych roczników uczniów. Tempo zmian było tu jednak niższe niż dla grupy 16–19 lat. O ile w pierwszej dekadzie XXI wieku można było mówić o stałym trendzie spadkowym, to lata 2010. charakteryzowały się ustabilizowaniem sytuacji, co z punktu widzenia organizacji siatki połączeń autobusowych było istotne, gdyż obserwowany odpływ pasażerów zostałby prawdopodobnie nieco spowolniony.



Ryc. 7. Liczba mieszkańców obszarów wiejskich w wieku 7–15 lat
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

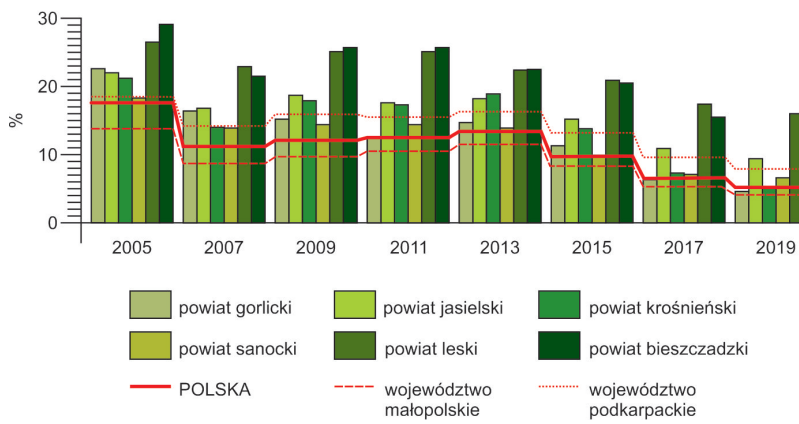
Wskaźnikiem, który z jednej strony mówił o zmarginalizowanym charakterze badanego obszaru, a z drugiej strony niewątpliwie wpływał na kształt sieci połączeń publicznego transportu zbiorowego była stopa bezrobocia rejestrowanego (ryc. 8). O ile w latach 2005–2019 dla województwa małopolskiego, była ona niższa niż średnia krajowa, to w województwie podkarpackim była ona stale wyższa o kilka punktów procentowych. W latach 2005–2017 była ona we wszystkich sześciu powiatach większa o kilka punktów procentowych od średniej krajowej. Szczególnie jednak niekorzystna sytuacja panowała w typowo górskich powiatach leskim i bieszczadzkim, w których w pierwszej i drugiej dekadzie XXI wieku stopa bezrobocia rejestrowanego sięgała ponad 20%. Dopiero pod koniec lat 2010. zaczęła spadać poniżej tej wartości progowej. Dla porównania średnia krajowa obniżyła się w tym okresie poniżej 10%, a średnia stopa dla województwa podkarpackiego poniżej 15%. Z pozostałych powiatów także powiat jasielski charakteryzował się wartościami negatywnie odbiegającymi od średniej krajowej. Niestety badany w 2019 r. odznaczył się znacznie niższymi niż średnia

krajowa przeciętnymi wynagrodzeniami brutto (tab. 6) – co interesujące jednak nie była widoczna zależność pomiędzy stopą bezrobocia, a przeciętnym wynagrodzeniem obowiązującym w danym powiecie. Wskaźniki te niewątpliwie były jednak niepokojące.

Tabela 6. Stopa bezrobocia rejestrowanego a przeciętne wynagrodzenie brutto w 2019 r.

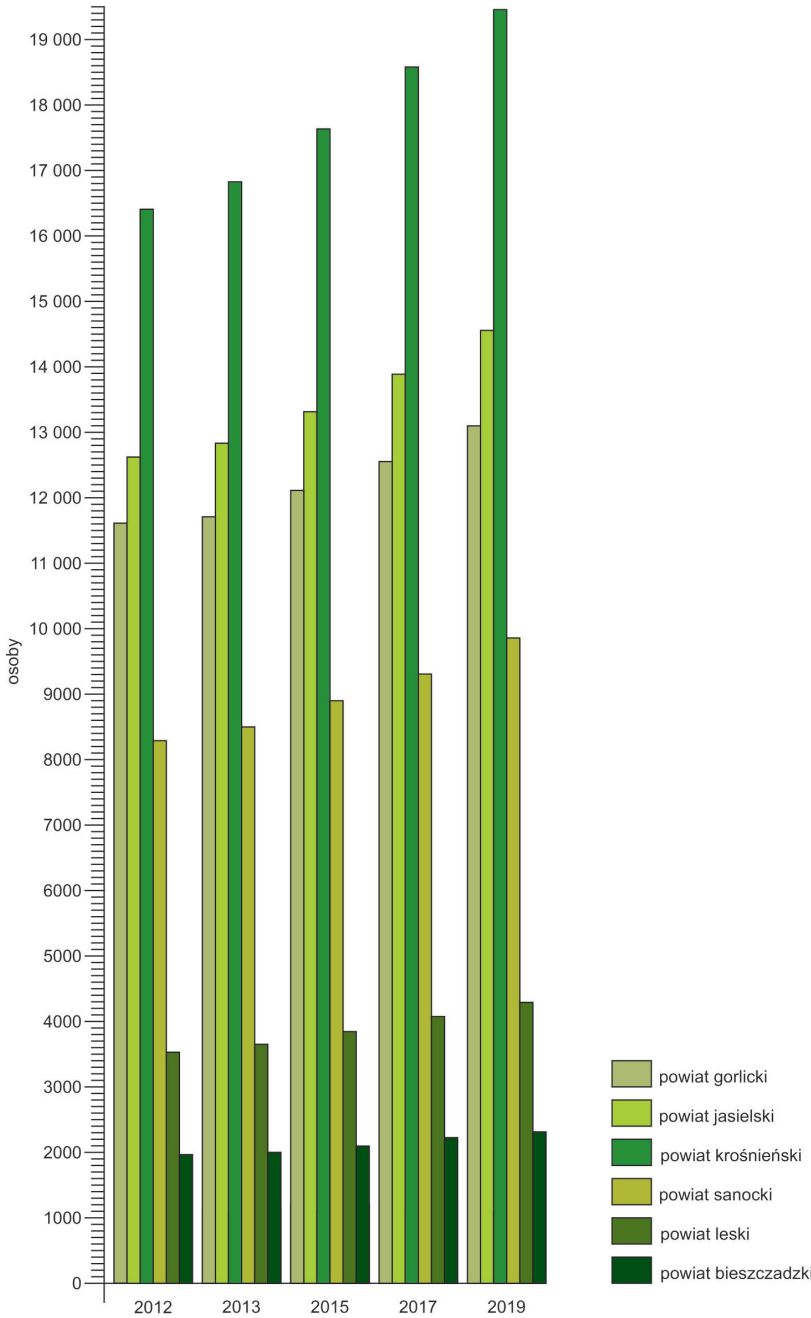
Jednostka podziału administracyjnego	Przeciętne wynagrodzenie w stosunku do średniej krajowej [%]	Stopa bezrobocia rejestrowanego [%]
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE		
Powiat gorlicki	74,9	4,6
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE		
Powiat jasielski	79,5	9,4
Powiat krośnieński	73,2	5,1
Powiat sanocki	80,3	6,6
Powiat leski	85,9	16,0
Powiat bieszczadzki	82,4	13,5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS



Ryc. 8. Stopa bezrobocia rejestrowanego w latach 2005–2019
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Ostatnim istotnym wskaźnikiem dotyczącym ludności, którego zmiany mogły oddziaływać na sieć pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego, była liczebność osób w wieku poprodukcyjnym (czyli dla mężczyzn – 65 lat i więcej, dla kobiet – 60 lat i więcej) zamieszkujących obszary wiejskie. Była to chyba najliczniejsza grupa klientów **ptz** po młodzieży uczącej się, zwłaszcza zaś kobiet. Tu w ostatnich latach obserwowalny był odwrotny trend niż dla młodzieży w wieku szkolnym. Liczba osób w wieku poprodukcyjnym stale rosła (ryc. 9). Tu jednak dynamika zjawiska była bardziej zrównoważona. Wzrost liczby osób starszych, często już niezdolnych do samodzielnego prowadzenia samochodu, przy jednoczesnym spadku liczby osób młodych może w przyszłości prowadzić do narastającego problemu wykluczenia transportowego. Prawdopodobną jest sytuacja, że w momencie gdy publiczny transport zbiorowy będzie mocno już ograniczony, a młodsi członkowie rodzin dawno opuszczą obszary wiejskie, pozostali na ich terenie seniorzy nie będą mogli wydostać się ze swoich miejscowości.



Ryc. 9. Liczba mieszkańców obszarów wiejskich w wieku poprodukcyjnym
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

4. TRANSFORMACJA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO NA BADANYM OBSZARZE

Regres publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce stał się narastającym problemem. Jak zauważył M. Wolański (2019) proces ten wynikał z rosnącej dostępności motoryzacji indywidualnej, wyludniania się terenów wiejskich, niżu demograficznego oraz rosnących kosztów prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie transportu osobowego (zwłaszcza w zakresie kosztów zatrudnienia i paliw). Nie bez wpływu na całą sytuację był też brak narzędzi, które nakłaniałyby samorządy do podejmowania się funkcji organizatora przewozów. Negatywny wpływ miało również wprowadzenie zamkniętych przewozów szkolnych, które niejednokrotnie powielały ogólnodostępne linie regularne obniżając ich rentowność. Skutkiem tego uległ załamaniu dotąd obowiązujący paradygmat samofinansowania się pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego. W ostatnich latach szczególnie uwidaczniało się, że dość skuteczny dotąd rynkowy model organizacji tego typu przewozów, wspierany jedynie dopłatami do ulg ustawowych, przestał w wielu miejscach zapewniać nawet minimalny poziom obsługi transportowej. Jak zauważał cytowany autor tymczasem sprawny publiczny transport zbiorowy poza obszarami zurbanizowanymi był jednym z kluczowych czynników zrównoważonego rozwoju. Bez niego niemożliwa była aktywizacja mieszkańców terenów o wysokim bezrobociu, dostęp do różnorodnych placówek edukacyjnych zwiększających szanse na rynku pracy czy też ułatwiających korzystanie z handlu i administracji. Brak wystarczającej oferty **ptz** na obszarach peryferyjnych prowadził również do nieefektywnego wykorzystywania transportu indywidualnego (pośrednio przyczyniając się do zwiększenia ruchu drogowego w miastach). Narastający regres publicznego transportu zbiorowego przyczyniał się do wzrostu zjawiska wykluczenia mieszkańców obszarów wiejskich niemogących skorzystać samodzielnie z samochodu.

Z analiz M. Wolańskiego (2019) wynikało, że w latach 2004–2016 o prawie połowę zmniejszyły się przebiegi autobusów, a w ciągu ostatnich 11 lat liczba pasażerów obniżyła się o ponad połowę (z 640 mln w 2006 r. do 310 mln w 2017 r.). W tym samym czasie o 25% spadła liczba pasażerów zamkniętych kursów szkolnych i pracowniczych. Także o połowę we wspomnianym czasie uległa redukcji liczba i łączna długość linii autobusowych w ruchu regionalnym. Należy jednak pamiętać, że te suche dane nie odzwierciedlały aspektu przestrzennego i nie ilustrowały wystarczająco tak zwanych „białych plam". Pewne światło rzucały tu badania przeprowadzone przez zespół naukowców z Instytutu Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN (Rosner i Stanny, 2016).

Według nich w 2015 r. tylko 33% badanych jednostek (730 gmin) miało zapewniony transport publiczny obejmujący wszystkie sołectwa. W 487 gminach mniej niż 60% sołectw posiadało dostęp do transportu publicznego. Warto przy tym pamiętać, że pytano respondentów o obecność transportu publicznego, bez gwarancji, że właściwie rozumieją to pojęcie (część osób mylnie mogła przyjmować, że transport publiczny zapewniały jedynie przedsiębiorstwa PKS).

4.1. Rozwój i regres sieci kolejowej

Sieć linii kolejowych na przedmiotowym obszarze ukształtowała się jeszcze w XIX wieku (tab. 7). Rozwój tego środka transportu zapoczątkowało uruchomienie w 1872 r. przez Pierwszą Węgiersko-Galicyjską Kolej Żelazną odcinka Łupków–Zagórz–Krościenko–Chyrów. Po zakończeniu prac nad tunelem pod przełęczą Łupkowską w 1874 r. przedłużono go z Łupkowa do obecnie słowackiego Medzilaborca. Była to wówczas dwutorowa magistrala. W 1884 r. uruchomiono odcinek Galicyjskiej Kolei Transwersalnej Stróże–Zagórzany–Jasło–Zagórz, a rok później odgałęzienie tej linii prowadzące z Zagórzan do Gorlic (współcześnie linia nr 110). W późniejszym okresie cały ciąg od Czadcy po Husiatyń przyjęło się nazywać Koleją Transwersalną, w tym więc i odcinek od Stróż do Chyrowa formalnie stanowiący w obecnych granicach Polski linię nr 108. Odcinek od Łupkowa do Zagórza współcześnie oznaczono jako linię nr 107. W 1890 r. otwarto odcinek Jasło–Rzeszów (obecnie linia nr 106), a okres walnej rozbudowy sieci kolejowej zakończyło uruchomienie w 1898 r. lokalnej kolei wąskotorowej Nowy Łupków–Cisna. Dopełnieniem tego procesu było oddanie do ruchu w 1970 r. łącznicy nr 618 umożliwiającej bezpośredni wyjazd z powstałej w latach 1950. stacji Jasło Towarowe w kierunku Zagórza (Lijewski i Koziarski, 1995; Taylor, 2007; Wolski, 2016c). Prócz kolei służących publicznym przewozom rzeczy powstało także wiele kolei leśnych, w tym też takich, na których mniej czy bardziej formalnie realizowano również przewozy pasażerów. Przed I wojną światową powstały m.in. linie Cisna Majdan–Strubowiska–Kalnica, Strubowiska–Beskid, Majdan–Roztoki Górne czy też Stuposiany–Sokoliki Górskie. Tą ostatnią wydłużono w dwudziestoleciu międzywojennym do Ustrzyk Górnych (Ciechański, 2013; Wolski, 2016c).

W 1988 r. zelektryfikowano odcinek Stróże–Jasło (wraz z odgałęzieniem do Gorlic). Mniej więcej w tym samym momencie doprowadzono sieć trakcyjną do dwóch stacji towarowych na linii nr 106 tj. na szlakach Jasło–Jasło Towarowe oraz Rzeszów Główny–Rzeszów Staroniwa. Zelektryfikowana jest też od 1972 r. łącznica Rzeszów Staroniwa–Rzeszów Zachodni (Lijewski i Koziarski, 1995; Taylor, 2007).

Pierwsze istotne zmiany w sieci kolejowej na badanym obszarze nastąpiły już po I wojnie światowej, kiedy to w początku lat 1920. w związku z nową sytuacją geopolityczną i zmianą kierunków ruchu towarowego oraz związanym z tym znaczącym spadkiem przewozów zdemontowano drugi tor prowadzący z Medzilaborca do Chyrowa (Dominas, 2020). Wskutek działań wojennych oraz celowych zniszczeń Armii Czerwonej został wstrzymany ruch na kolei wąskotorowej Cisna–Majdan. Skala zniszczeń oraz wysiedlenie ludności bojkowskiej spowodowały, że szybka odbudowa tej linii była bezcelowa. W początku lat 1950., biorąc pod uwagę jej dotychczasową

głównie rolę gospodarczą, podjęto decyzję o przekazaniu tej kolei resortowi leśnictwa, który ją odbudował i znacznie rozbudował. Pomimo funkcji kolei użytku niepublicznego realizowano na niej rozkładowe przewozy pasażerów (do początku lat 1990. codziennie, dopiero z narastającym kryzysem ofertę tę dostosowano wyłącznie do potrzeb turystów). W czasie prowadzenia badań wspomniana kolej na odcinku Balnica–Majdan–Przysłop była czynna nadal, ale wyłącznie w ruchu turystycznym (Ciechański, 2013).

Tabela 7. Rozwój i regres sieci kolejowej na badanym obszarze

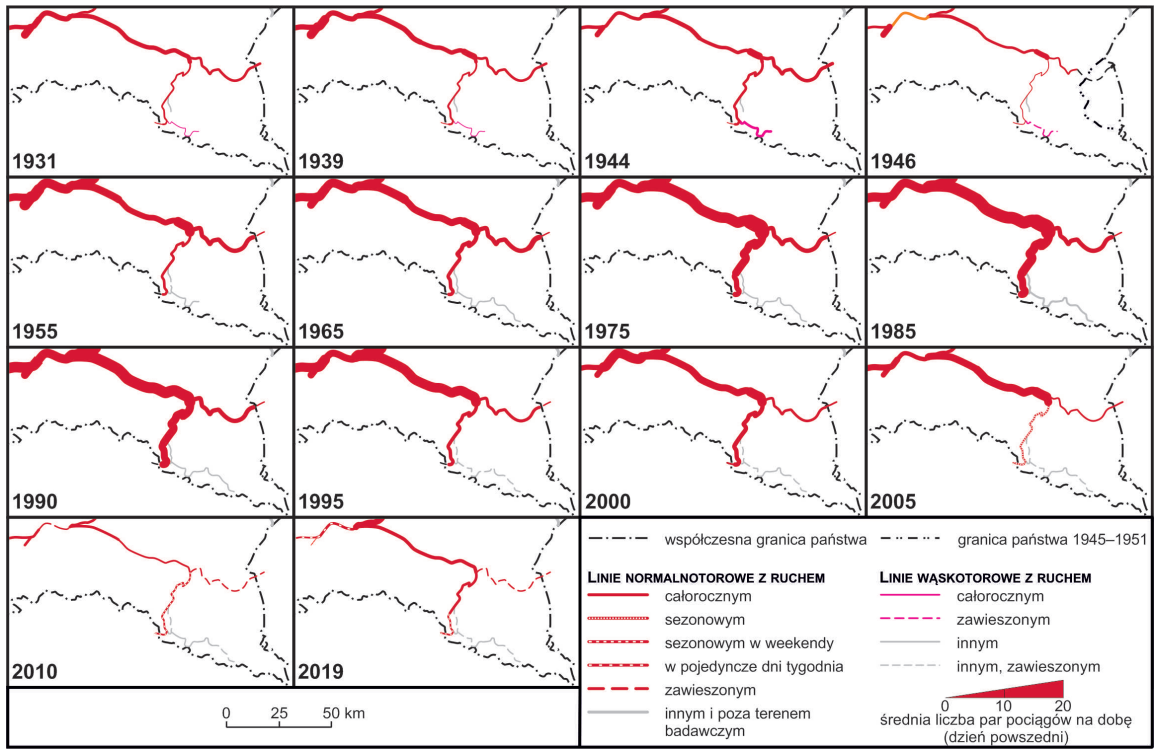
Nr linii	Odcinek	Rok otwarcia	Rok elektryfikacji	Rok wstrzymania przewozów pasażerskich
106	Rzeszów–Jasło	1890	–	–
107	Zagórz–Łupków	1872	–	–
	Łupków–Medzilaborce	1874	–	–
108	Stróże–Jasło	1884	1988	–
	Jasło–Zagórz	1884	–	–
	Zagórz–Krościenko	1884	–	2010
	Krościenko–Chyrów	1884	–	2010
110	Gorlice Zagórzany–Gorlice	1885	1988	–
618	Jasło Towarowa–Sobniów	1970	–	–
–	Nowy Łupków–Majdan	1898	–	–

Opracowanie własne na podstawie T. Lijewski i St. Koziarski (1995)

W 2019 r. sieć kolejową na badanym obszarze tworzyły w większości niezelektryfikowane jednotorowe linie kolejowe o charakterze drugorzędnym lub też lokalnym. Po zawieszeniu przewozów pasażerskich z Zagórza do Chyrowa odcinek do Krościenka zamknięto. Na pozostałych liniach prowadzony był ruch towarowy (do Łupkowa okazjonalny, związany z objazdami na Słowację) i z dłuższymi przerwami – pasażerski.

Sieć połączeń pasażerskich miała na badanym obszarze charakter głównie lokalny. W analizie wzięto pod uwagę przeciętną liczbę par pociągów osobowych w dzień roboczy według rozkładu letniego (jedynie dla 2019 w wersji zimowej, dla spójności z resztą analiz w niniejszej książce) (ryc. 10). W okresie międzywojennym można było mówić o utrzymywaniu minimalnej według współczesnych standardów oferty (co najmniej 5–7 par pociągów) tylko na fragmencie linii transwersalnej pomiędzy Stróżami a Nowym Zagórzem pełniącym wówczas rolę głównego dworca kolejowego węzła zagórskiego. Drugim takim odcinkiem była krótka linia dowozowa z węzła w Zagórzanach do Gorlic. Do Łupkowa uruchamiano zaledwie dwie–trzy pary pociągów na dobę, a do Chyrowa trzy pary pociągów osobowych. W tym okresie nie wykorzystywano w ruchu pasażerskim wyjazdu ze stacji w Zagórzu w kierunku Chyrowa. Do Medzilaborca i na kolei Nowy Łupków–Cisna uruchamiano pojedyncze pary pociągów. W 1939 r. łączność z resztą kraju zapewniały m.in. pociągi bezpośredni osobowy Nowy Zagórz–Warszawa oraz pospieszny Lwów–Krynica/Zakopane.

Sytuacja obserwowana w rozkładzie z 1944 r. nie odbiegała specjalnie od okresu międzywojennego. Wyjątkiem była tylko kolej wąskotorowa, na której trzykrotnie wzrosła liczba par pociągów przewidzianych rozkładem jazdy. Ruch dalekobieżny uległ ograniczeniu do pociągu przyspieszonego łączącego Kraków ze Stanisławowem.



Ryc. 10. Uśredniona liczba par pociągów osobowych na badanym obszarze w latach 1931–2019
Źródło: Opracowanie własne na podstawie urzędowych rozkładów jazdy

Rozkład jazdy zaplanowany na 1946 r. nie uwzględniał pociągów pospiesznych czy przyspieszonych. Na kolei wąskotorowej ruchu nie prowadzono, a odcinek Kolei Transwersalnej na wschód od Olszanicy znalazł się w granicach ZSRR. Najlepsza sytuacja panowała tradycyjnie pomiędzy Stróżami i Nowym Zagórzem, gdzie uruchamiano zazwyczaj po trzy pary pociągów na dobę. Bardziej ożywiony ruch miał miejsce węzłach zagórskim i zagórzańskim. Na drugim biegunie były linie do Olszanicy (dwie pary pociągów na dobę), a zwłaszcza linia do Medzilaborca z jedną parą pociągów. W 1951 r. do Polski powrócił obszar obejmujący odcinek linii kolejowej od Olszanicy do Krościenka, co spowodowało znaczącą poprawę obsługi transportowej tego rejonu. W 1955 r. uruchamiano tu pięć par pociągów na dobę co było niewiele mniejszą ilością połączeń niż pomiędzy Sanokiem a Iwoniczem (tak do 1977 r. nazywała się stacja w Targowiskach). W tym czasie funkcję głównego węzła spełniała już stacja w Zagórzu. Zachodnia część obszaru badawczego charakteryzowała się znacznie lepszą obsługą transportową (około ośmiu–dziesięciu par pociągów na dobę). Znacznej poprawie uległa w stosunku do okresu międzywojennego liczba pociągów na linii łączącej Jasło z Rzeszowem. W tym czasie (od 1952 r.) nie realizowano już przewozów przez przełęcz Łupkowską do Czechosłowacji, a łączność z resztą kraju zapewniał pociąg przyspieszony do Warszawy. W rozkładzie zaplanowanym na lata 1965/1966 sytuacja niewiele się różniła od tej obserwowanej 10 lat wcześniej. Na większości odcinków przyrosty oferty przewozowej kształtowały się na poziomie jednej–dwóch par pociągów na dobę. W głąb kraju sezonowo wyruszał pociąg Bieszczady do Krakowa, a do Warszawy pospieszny i przyspieszony, w tym jeden jadący tranzytem przez teren ZSRR. Oprócz niego w ten sam sposób do Przemyśla jeździł codzienny pociąg z Zagórza. Ten ruch stał się możliwy na podstawie umowy podpisanej z ZSRR 22 kwietnia 1963 r. (*Oświadczenie rządowe*…, 1963) i odbywał się po splocie torów o prześwicie normalnym typowym dla PKP i szerokim typowym dla kolei radzieckich.

W ocenie M. Kozaneckiej (1967) analizującej ofertę przewozów kolejowych w 1938, 1955 i 1963 r., pomimo zmiany granic na większości odcinków na badanym obszarze wystąpił wzrost liczby par pociągów, a jeśli gdzieś zauważalny był spadek to niewielki (np. o jedną parę na odcinku Gorlice–Zagórzany). Ponadto zauważyła ona, że w 1963 r. można było mówić o pewnej polaryzacji czasowej ruchu w węzłach kolejowych (pomiędzy 7 a 9 i po południu pomiędzy 16 a 17). Na badanym obszarze najbardziej obciążonymi ruchem pasażerów stacjami wówczas były Jasło, Krosno i Sanok, a cechą charakterystyczną przejazdów było odbywanie się ich głównie na podstawie biletów okresowych (najwięcej takich pasażerów obsługiwały Gorlice, Sanok, Jasło i Krosno czyli ośrodki produkcyjne lub usługowe).

Lata 1970. i 1980. to okres dalszej rozbudowy oferty przewozowej. Do początku lat 1990. było uruchamianych standardowo do 10 par pociągów w całym ciągu linii między Stróżami, a Zagórzem (w szczytowych okresach między Sanokiem, a Zagórzem uruchamiano ponad 15 par pociągów na dobę). Dość podobnie kształtowała się sytuacja między Zagórzem a Łupkowem (zwłaszcza na odcinku do Komańczy, gdzie uruchamiano nawet i 10 par pociągów na dobę). Na linii do Ustrzyk Dolnych oferta przewozów lokalnych pozostawała na niezmienionym poziomie pięciu par pociągów na dobę. Ruch na tym odcinku do końca tranzytu to maksymalnie była jedna para całorocznych

pociągów osobowych i do dwóch par pospiesznych pociągów sezonowych do Warszawy. Najwięcej pociągów dalekobieżnych jeździło między Zagórzem i Jasłem. Zazwyczaj były one do Warszawy oraz na zachód (głównie do Gliwic czy Krakowa). Szczególnie bogaty tu był przełom lat 1980. i 1990, gdzie kursowały stałe pociągi pospieszne i przyspieszone do Łodzi, Warszawy czy Krakowa i Gliwic (przeciętnie, zwłaszcza w sezonie około trzech–czterech par na dobę, z których część na odcinku Jasło–Zagórz stających na większości lub wszystkich stacjach i przystankach kolejowych).

Na badanym obszarze w połowie lat 1990. zaczął być dostrzegalny początek stopniowego kryzysu transportu kolejowego. Wraz ze zmianami geopolitycznymi zakończył się w 1994 r. tranzyt przez już niepodległą Ukrainę. Przyczyną tego były zbyt wygórowane opłaty za niego zażądane przez koleje ukraińskie. Jednocześnie uruchomiono przewozy pociągami osobowymi do Chyrowa (Graff, 2017). W rozkładzie 1995/1996 na wszystkich odcinkach linii widoczne były już spadki o dwie–trzy pary pociągów na dobę. Szczególnie duże rozmiary osiągnął ten proces na linii do Łupkowa, gdzie liczba połączeń zmniejszyła się 2,5 krotnie w stosunku do okresu sprzed 1989 r. Z węzła zagórskiego funkcjonowały nadal całoroczne połączenia kolejowe do Warszawy i Łodzi czy też pociąg osobowy do Krakowa. Kolejne lata to dalsze pogarszanie się sytuacji na wszystkich odcinkach poza trasą Stróże–Jasło. Sporym zmianom zaczęła ulegać też oferta w ruchu dalekobieżnym. Co prawda w rozkładzie 2000/2001 były tu dwa całoroczne pociągi do Warszawy oraz nocny do Gliwic, ale pociąg do Łodzi stał się pociągiem sezonowym. Taki sam charakter miał pociąg pospieszny do Krakowa. Jedynym pozytywnym procesem, który miał miejsce pomiędzy 1995 a 2000 r. było wznowienie w 1996 r. przewozów pasażerskich na Słowację przez przełęcz Łupkowską. W rozkładzie 2005/06 widoczne już były efekty zmian w podziale administracyjnymi i zasadach dotowania lokalnych przewozów kolejowych. Dość znacznemu ograniczeniu o ⅓ uległa oferta na przecinającym granicę województw małopolskiego i podkarpackiego odcinku Stróże–Jasło. Na linii do Krościenka pozostawiono natomiast tylko dwie pary pociągów międzynarodowych do Chyrowa, a na linii Zagórz–Łupków codzienne przewozy realizowano tylko w sezonie wakacyjnym i tylko również dwoma parami pociągów. Utrzymywano też z przerwami sezonowy ruch do Medzilaborca. Ruch dalekobieżny przybrał też charakter sezonowy i reprezentowany był przez pociąg do Gliwic oraz dwa pociągi jadące przez Stróże – do Warszawy oraz Gdyni. Z ruchu dalekobieżnego wypadł jeden z tradycyjnych korytarzy prowadzących w góry – linia kolejowa nr 106 Rzeszów–Jasło.

Ostatnie 15 lat to czas stopniowego upadku biegnących wzdłuż pasm górskich linii kolejowych. Dokładne prześledzenie procesów ciągłych odwoływań i wznowień przewozów zajęłoby kilka kolejnych kart niniejszej publikacji, dlatego omówione zostaną tu tylko najistotniejsze z nich. W początek drugiej dekady XXI wieku kolej badanego obszaru weszła z ofertą niemającą jakiegokolwiek sensu ekonomicznego w postaci dwóch–trzech par pociągów osobowych na dobę. Tak niska częstotliwość nie zapewniała efektu sieciowego i nie była również atrakcyjna dla osób dojeżdżających codziennie, powodując dalszy spadek liczby przewożonych pasażerów i marginalizację tego środka przemieszczania się. Wystarczy zauważyć, że w latach 2005–2010 na odcinku Stróże–Jasło liczba par pociągów spadła o ponad połowę, a na odcinku

Jasło–Sanok zmniejszyła się ponad czterokrotnie. Jedynie na linii do Rzeszowa zmiany nie były aż tak dramatyczne. W 2010 r. wstrzymano ostatecznie przewozy do Chyrowa przez Krościenko kończąc je w ten sposób na wiele lat. Na linii Zagórz–Medzilaborce prowadzono wyłącznie weekendowy ruch w sezonie letnim. Na odcinku Stróże–Biecz wykonywano przewozy Kolejową Komunikacją Zastępczą, której autobusy zajeżdżały także do Gorlic. Odcinek Biecz–Jasło zniknął z mapy połączeń pasażerskich. Brak też było bezpośrednich pociągów pasażerskich do Zagórza.

W czasie prowadzenia badań, a więc na przełomie 2018 i 2019 r., sytuacja wyglądała nieco lepiej niż w 2010 r. Co prawda nadal wyłączona z eksploatacji była linia prowadząca do Krościenka (jedynie odcinki w okolicy Uherc Mineralnych służyły rekreacyjnym przejazdom drezynami rowerowymi), to jednak na pozostałych liniach oferta przewozowa mimo wszystko była lepsza niż osiem lat wcześniej. Największa poprawa nastąpiła na odcinku Jasło–Rzeszów, gdzie powrócono do minimalnego akceptowalnego poziomu siedmiu par na dobę. Na odcinku Stróże–Jasło z odgałęzieniem do Gorlic brak było codziennej oferty przewozowej, a pociągi pasażerskie uruchamiano jedynie w związku z piątkowymi powrotami studentów do domu (i niedzielnymi ich podróżami w przeciwnym kierunku do Krakowa czy Rzeszowa). Z trzech, w miarę podobnych wielkością miast powiatowych dawnego województwa krośnieńskiego zlokalizowanych przy linii kolejowej nr 108, niestety dwa czyli Krosno i Sanok miały połączenia pociągami z Rzeszowem dość okrężną drogą, przez co były skazane na dalszą marginalizację pod względem kolejowym. Dlatego też oferta przewozowa, choć lepsza niż w poprzednim omawianym okresie, to jednak wciąż nie posiadała sensu ekonomicznego. Cztery pary pociągów na dobę niestety sprawiały, że z kolei prawdopodobnie głównie korzystali uprawnieni do przejazdów bezpłatnych lub z bardzo dużymi ulgami – jednostkowe obserwacje poczynione przez autora książki w Krośnie w pociągach w godzinach powrotu ze szkół wykazywały po kilka osób w wagonach motorowych je obsługujących. Jednym z nielicznych pozytywów był powrót pociągów do Komańczy (także w dni wolne od pracy) – ale ciągłe ich zastępowanie busami powodowało raczej znikome zainteresowanie nimi pasażerów. Do Łupkowa i dalej do Medzilaborca przewidziano dodatkowe dwie weekendowe pary w okresie letnim. Przywrócono także obsługę pociągami dalekobieżnymi realizowaną spalinowymi zespołami trakcyjnymi z przesiadką na pociągi w kierunku Warszawy w Rzeszowie lub Sędziszowie Małopolskim.

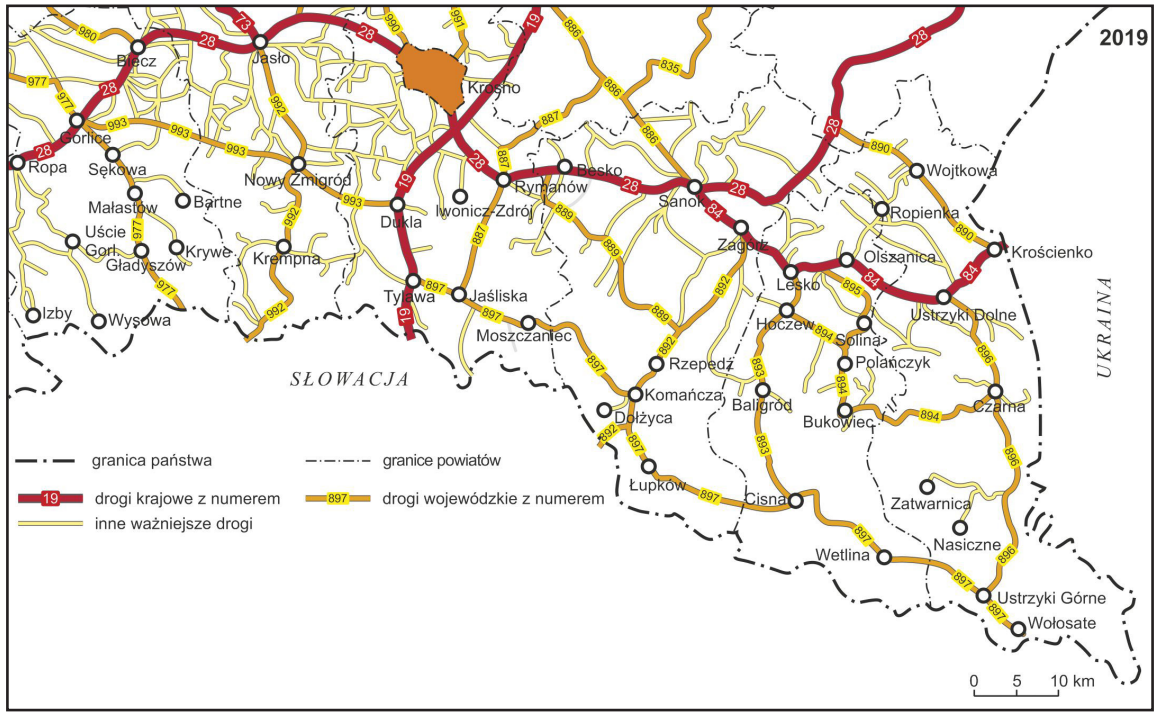
4.2. Sieć drogowa

Pierwsze drogi bite na badanym obszarze pojawiły się za sprawą traktu galicyjskiego (tzw. węgierskiego) prowadzącego z Przemyśla do Barwinka przez Dubiecko, Domaradz, Miejsce Piastowe i Duklę. Jego budowę zapoczątkowano w 1774 r. i praktycznie na początku lat 1780. był on gotowy. Inną istotną arterią był tzw. trakt podkarpacki prowadzący z Lipnika (obecnie dzielnica Bielska-Białej) przez Żywiec, Suchą Beskidzką, Limanową, Nowy Sącz, Grybów, Gorlice, Biecz, Jasło, Krosno, Rymanów, Sanok, Lesko i Ustrzyki Dolne. Wybudowano go w latach 1817–1823. Jego kontynuację na wschód od obecnej granicy Polski stanowił tzw. trakt podbeskidzki

prowadzący do granicy z Bukowiną w Śniatyniu. W połowie XIX w. szosę tę z równolegle biegnącą na północ od niej szosą cesarską łączyło już 10 gościńców. A trakt podkarpacki w ówczesnym obwodzie sanockim przecinał się z częściowo bitymi szlakami wiodącymi na Węgry (m.in. przez przełęcze Łupkowską i Radoszycką czy też nad Roztokami). Generalnie jednak sieć dróg badanego obszaru do 1918 r. charakteryzowała się niskim standardem. Na obszarach górskich sytuacja nie uległa też specjalnemu polepszeniu w okresie międzywojennym (Wolski, 2016c).

O rozkwicie sieci drogowej w Bieszczadach można było mówić dopiero po drugiej wojnie światowej. W 1945 r. na obszarze całego województwa rzeszowskiego było zaledwie 68,0 km dróg publicznych o ulepszonej nawierzchni, 2563,9 km o nawierzchni nieulepszonej oraz 570,7 km dróg gruntowych. Do 1963 r. te wartości uległy zmianie i długość dróg ulepszonych wynosiła 1840,6 km, nieulepszonych 1080,3 km, a gruntowych jedynie 258,1 km. Ogólna długość dróg zmieniła się tu zaledwie o nieco ponad 20 km. Warto uwzględnić, że w grupie powiatów, w których zauważalny był dynamiczny wzrost długości dróg o nawierzchni ulepszonej były również obszary badane w niniejszej pracy: gorlicki, ustrzycki, krośnieński i sanocki. Stanowiły one większość tej grupy (Kozanecka, 1967). Najważniejszą inwestycją infrastrukturalną była tzw. pętla bieszczadzka o długości 144 km. Biegła ona z Leska przez Cisną, Ustrzyki Górne, Ustrzyki Dolne do Krościenka. Powstała ona w latach 1954–1962 w wyniku przebudowy już istniejących odcinków. Kolejną istotną drogą była tzw. mała obwodnica łącząca Hoczew i Czarną powstała w latach 1962–1969. Uruchomienie tych dróg dało impuls do wybudowania kilkunastu traktów łącznikowych i bocznych. Do tej grupy zaliczały się szosy Czarna–Lipie, Smolnik–Zatwarnica, Dwernik–Berehy Górne, Dołżyca–Terka, Sakowczyk–Zawóz, Myczków–Solina i Stuposiany–Muczne (Janusz, 2016). Realizowano też program mający na celu zapewnienie połączenia miast powiatowych z Rzeszowem drogami ulepszonymi (Kozanecka, 1967).

Główną oś obszaru badawczego w transporcie samochodowym w 2019 r., a zarazem jego północną granicę, stanowiła droga krajowa (DK) nr 28 na odcinku Ropa–Gorlice–Jasło–Krosno–Sanok. Taki sam charakter od Sanoka do Granicy Państwa w Krościenku miała DK84 (ryc. 11). Istotnym ciągiem transportowym, przebiegającym na odcinku Krosno–Dukla–Granica Państwa przez teren obszaru badawczego, była DK19. Pozostałe trakty zaliczały się do kategorii dróg wojewódzkich (DW), powiatowych i gminnych. W województwie małopolskim do niewątpliwe ważniejszych szos pierwszej z tych kategorii należały DW977 prowadząca przez Gorlice do Granicy Państwa w Koniecznej i międzywojewódzka DW993 łącząca Gorlice z Duklą. W województwie podkarpackim ważną rolę miały trakty prowadzące na Słowację (DW992 Jasło–Ożenna i DW892 Zagórz–Radoszyce–Palota) oraz biegnąca przez cztery powiaty DK887 z Tylawy do Wołosatego przez Komańczę, Cisną, Wetlinę i Ustrzyki Górne.



Ryc. 11. Sieć ważniejszych dróg na badanym obszarze

Tabela 8. Wyposażenie w sieć dróg gminnych i powiatowych na badanym obszarze w przeliczeniu na 10 000 mieszkańców w 2019 r.

	Drogi gminne i powiatowe o nawierzchni twardej	Drogi gminne i powiatowe o nawierzchni gruntowej
	km/10 000 osób	
Polska	67,3	30,7
Województwo małopolskie	69,5	16,0
Powiat gorlicki	106,8	11,1
Województwo podkarpackie	68,9	19,0
Powiat jasielski	73,6	14,1
Powiat krośnieński	70,8	5,9
Powiat sanocki	57,1	19,9
Powiat leski	86,5	26,9
Powiat bieszczadzki	104,6	273,0

Źródło: Bank Danych Lokalnych

O jakości wyposażenia w sieć drogową świadczy między innymi liczba km dróg gminnych i powiatowych przypadająca na 10 000 mieszkańców (tab. 8). W powiecie gorlickim sytuacja ta była lepsza niż średnia dla województwa i kraju – obserwowano tu bardzo dobre nasycenie siecią takich dróg o nawierzchni twardej przewyższające blisko dwukrotnie średnią krajową i wojewódzką. Także nasycenie drogami o nawierzchni gruntowej było tu korzystniejsze. Na 10 000 mieszkańców przypadało niemal trzykrotnie mniej takich dróg niż w dla kraju i o ⅓ mniej niż dla całego województwa. W województwie podkarpackim średnie wyposażenie w drogi powiatowe i gminne o nawierzchni twardej na 10 000 mieszkańców pokrywało się niemal ze średnią krajową, a dróg o nawierzchni gruntowej było według tego wskaźnika o ⅓ mniej km niż przeciętnie w kraju. W drogi gminne i powiatowe o nawierzchni twardej zdecydowanie najgorzej był wyposażony powiat sanocki, dla którego ten wskaźnik był zarówno poniżej średniej krajowej, jak również średniej wojewódzkiej (57,1 wobec 67,3 i 68,9 odpowiednio). Szczęśliwie wyposażenie w drogi nieutwardzone nie odbiegało tu od średniej wojewódzkiej i było niższe niż w skali kraju. Powiaty jasielski i krośnieński miały dość podobne wskaźniki dla dróg utwardzonych niewiele odbiegające zarówno od średniej krajowej, jak również od wojewódzkiej. Znacznie poniżej średniej krajowej były w obydwu powiatach omawiane wskaźniki dla dróg o nawierzchni gruntowej, przy czym w stosunku do średniej wojewódzkiej powiat krośnieński charakteryzował się o wiele mniejszą siecią traktów tego typu. Najciekawiej sytuacja chyba się przedstawiała w dwóch najsłabiej zaludnionych powiatach. W powiecie bieszczadzkim wyposażenie w sieć drogową na 10 000 mieszkańców wypadało bardzo dobrze i przybierało znacznie wyższą wartość (104,6) niż średnie krajowe i wojewódzkie. Był to też powiat najbogatszy w drogi gruntowe – wyposażenie w nie na 10 000 mieszkańców było tu dziewięciokrotnie wyższe niż dla całego kraju i ponad 14-krotnie wyższe niż średnia dla województwa. Powiat leski charakteryzował się lepszym wyposażeniem w drogi utwardzone (o blisko 20 km/10 000 osób więcej niż średnie dla województwa i kraju). Także można było mówić tu o pewnej nadreprezentacji dróg nieutwardzonych względem średniej wojewódzkiej.

4.3. Zmiany na rynku przewoźników autobusowych na badanym obszarze ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji dawnych przedsiębiorstw PKS

W okresie międzywojennym na badanym obszarze funkcjonowali drobni przewoźnicy autobusowi, dysponujący zazwyczaj jednym, maksymalnie dwoma pojazdami. Także w okresie krótko po II wojnie światowej (latach 1945–1947) nastąpiło odrodzenie sektora prywatnego w obsłudze połączeń autobusowych. Mikroprzedsiębiorstwa zazwyczaj posiadały jeden środek transportowy i do 1951 r. zasadniczo zniknęły z rynku. Praktycznie więc od 1950 r. PKS stał się jedynym przewoźnikiem publicznym na terenie województwa (Kozanecka, 1967).

Mniej więcej do roku 1990 największym przewoźnikiem – zarówno osób, jak i ładunków – było przedsiębiorstwo, a od lat 1980. przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej. Wykonywały one głównie przewozy krajowe międzyosiedlowe i międzynarodowe, a w zakresie transportu pasażerów – w mniejszych i średnich miastach – również przewozy wewnątrzmiejskie. Poza tym, w większych miastach i zespołach miast przewozami osób (przede wszystkim autobusami) zajmowały się wyodrębnione przedsiębiorstwa transportu miejskiego. Ponadto w gestii poszczególnych ministerstw i zjednoczeń znajdowały się wyspecjalizowane firmy branżowe – niektóre z nich zajmowały się również przewozami osób (Taylor i Ciechański, 2007). Poza przedsiębiorstwami państwowymi, istniał jeszcze transport spółdzielczy, dość rozpowszechniony w niektórych regionach.

Co prawda firmy autobusowe istniały już w okresie międzywojennym, a PKP i inni przewoźnicy kolejowi podejmowali się także tego typu przewozów, to jednak o prawdziwej ekspansji tego środka przemieszczania się można mówić dopiero po II wojnie światowej (Taylor, 2007). W styczniu 1945 r. powołano przedsiębiorstwo PKS, którego pierwotnym zadaniem był obsługa akcji osadniczej i przesiedleńczej na Ziemiach Zachodnich i Północnych oraz zaspokojenie potrzeb transportowych przede wszystkim tych rejonów, których nie obsługiwała kolej. W lipcu 1946 r. wszedł w życie pierwszy krajowy rozkład jazdy PKS, w którym umieszczono sto kilkadziesiąt połączeń, obsługiwanych przeważnie ciężarówkami doraźnie przystosowanymi do przewozu (Poźniak, 1996).

Wśród przedsiębiorstw powstałych w 1945 r. było również to z Rzeszowa. Zorganizowano je w lipcu tegoż roku na bazie kilku ciężarówek z demobilu wydzielonych z Urzędu Samochodowego. Pod koniec 1945 r. posiadało ono 13 autobusów oraz kilkanaście ciężarówek, których stan ciężko było uznać za dobry. W początkowym okresie baza PKS w Rzeszowie oraz stacje terenowe w Przemyślu i Krośnie podlegały Zarządowi Okręgowemu w Krakowie. Na badanym obszarze uruchamiano wtedy kursy z Rzeszowa do Krosna. 1 stycznia 1953 r. powołano w Rzeszowie Zarząd Okręgu PKS podlegający Zarządowi Centralnemu. Posiadał on liczne placówki terenowe. W 1959 r. celem zwiększenia samodzielności Zarządu Okręgu PKS oraz pogłębienia jego związków z władzami województwa powołano Wojewódzkie Przedsiębiorstwo PKS, które w latach 1963–1964 zarządzało sześcioma oddziałami, którym podlegały placówki terenowe. Na badanym obszarze ruch pasażerski obsługiwał oddział

osobowo-towarowy w Przemyślu z placówką w Ustrzykach Dolnych oraz oddział osobowo-towarowy w Krośnie i podległe mu placówki terenowe w Gorlicach i Jaśle. Oddziały prowadziły bezpośrednio eksploatację linii (Kozanecka, 1967).

W 1959 r. na drodze specjalnej uchwały Rady Ministrów (*Uchwała…*, 1959) przedsiębiorstwa PKS oraz ich oddziały podporządkowano Wojewódzkim Radom Narodowym (WRN). W województwach, w których nie było do tej pory odrębnych takich podmiotów zobligowano WRN do ich utworzenia z początkiem 1960 r., co ustaliło na kolejne lata ich liczbę na 17 jako odpowiadającą liczbie jednostek najwyższego poziomu podziału administracyjnego kraju (bez miast na prawach odrębnego województwa). W tej praktycznie w niezmienionej formie przedsiębiorstwo przetrwało do początku lat 1980. (samą uchwałę uchylono dopiero w 1986 r.), kiedy to w 1983 r. dokonano jego podziału na cztery państwowe przedsiębiorstwa: Krajową PKS (obsługująca 80% terytorium kraju) i trzy regionalne przedsiębiorstwa PKS – w Warszawie, Koszalinie i Olsztynie (Komornicki, 1999). PKS wykonywały wtedy głównie szeroko zakrojone przewozy ładunków i międzyosiedlowe przewozy pasażerskie (w których to miały pozycję quasi-monopolistyczną). Od strony organizacyjnej PKS tworzyły 233 jednostki realizacyjne (oddziały), wspierane przez 13 zarządów okręgów i rozbudowaną centralę. Na realizację przewozów autobusowych otrzymywały one przedmiotową dotację do działalności (która była jednak o charakterze podmiotowym, była więc częściowo finansowana z budżetu państwa.). Taki stan rzeczy sprawiał, że w końcu lat 1980. można było uznać PKS za bardzo silną organizacją gospodarczą, której częściowe korzystanie ze znacznych środków budżetowych zapewniało bezpieczeństwo finansowe (Majewski, 1998).

1 lipca 1990 r. wymienione wyżej cztery przedsiębiorstwa zostały rozwiązane, a wszystkie ich 233 oddziały zostały przekształcone w samodzielne podmioty. Taka restrukturyzacja stanowiła etap przygotowawczy do właściwej prywatyzacji przedsiębiorstw PKS (Rydzkowski i Rolbiecki, 1996). Co istotne z punktu widzenia niniejszego badania w 1992 r. 174 przedsiębiorstwa pozostawały przewoźnikami towarowo-osobowymi, a około 40 – wyłącznie towarowymi. Nowość dla nich stanowiło rozwijanie działalności pozaprzewozowej. Większość przedsiębiorstw PKS osiągała dobre wyniki finansowe (Majewski i Szałucki, 1992). W końcu 1996 r. PKS specjalizował się w obsłudze międzyosiedlowych przewozów pasażerskich. Służyły temu 174 samodzielne przedsiębiorstwa państwowe (pasażerskie i pasażersko-towarowe), których organami założycielskimi byli wojewodowie (Majewski, 1998). Status przedsiębiorstwa państwowego był wygodny, gdyż zapewnienie przewozów pasażerskich leżało w gestii władz lokalnych. To prowadziło do sytuacji, że PKS były przede wszystkim zainteresowane utrzymaniem istniejącej sieci połączeń, a nie rozwijaniem konkurencji między poszczególnymi przedsiębiorstwami. Realną konkurencję zaczęli dopiero stanowić bardziej elastyczni przewoźnicy prywatni, dysponujący nielicznymi autobusami, zazwyczaj o niskim standardzie i zainteresowani wyłącznie przewozami na liniach o najwyższej rentowności, przez co pogarszały się wyniki ekonomiczne lokalnych PKS (Majewski, 1998).

Po dziesięciu latach od rozpoczęcia polskiej transformacji (1999 r.) na rynku przewozów pasażerskich wciąż pozostawało 175 przedsiębiorstw PKS, w tym 144 w formie przedsiębiorstwa państwowego, 18 spółek z ograniczoną odpowiedzialnością i 13 spółek akcyjnych (Polewska-Dorozik i inni, 2000). Zgodnie z badaniami przeprowadzonymi przez Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu (OBET) na próbie obejmującej 48% wszystkich przedsiębiorstw PKS podstawowym profilem ich działalności były krajowe regularne przewozy autobusowe. Dawały one 90% wpływów z przewozów, które jednak nie pokrywały wszystkich kosztów co wynikało z konieczności honorowania ulg ustawowych (w tym i 100%), a także obsługi nierentownych linii. Ponieważ nie rekompensowały tych strat państwowe dotacje, konieczne było pokrywanie ich z pozostałej działalności przedsiębiorstw. Negatywnie na kondycję i liczbę aktywnych przedsiębiorstw zajmujących się samochodowym transportem osób (w tym i PKS) wpłynął również gwałtownie kurczący się rynek przewozów nieregularnych (Menes, 2017). Sytuacja byłaby tu jeszcze gorsza, gdyby nie przychody z działalności pozaprzewozowej stanowiące zazwyczaj około połowę ogółu wpływów do kas przedsiębiorstw (Abramowicz i Ziółkowska, 2018; Abramowicz, 2015b). Dla części podmiotów źródłem zysków były rosnące przewozy międzynarodowe (Menes, 2017). Te jednak z czasem zostały wystawione na ostrą konkurencję z niskokosztowymi liniami lotniczymi. Również pojawienie się wielu drobnych przewoźników dysponujących mniejszym, lepiej dostosowanym do zróżnicowanych potoków przewozowych taborem, umożliwiającym częstsze kursowanie, nie mogło pozostać bez wpływu na pozycję dawnego państwowego monopolisty. Dodatkowo sprzyjał temu fakt, że przewoźnicy niezależni zadowalali się mniejszym zyskiem, nie ponosili kosztów związanych z przerostami zatrudnienia oraz nadmiernie rozbudowaną administracją. Nie bez znaczenia były nieuczciwe praktyki w postaci braku partycypacji w kosztach utrzymania przystanków czy też podjeżdżania na nie w porze przewidzianej dla kursów PKS i tylko w najbardziej lukratywnych porach i tylko na połączeniach o dużej frekwencji (Bąkowski, 1999; Menes, 2000, 2002; Polewska-Dorozik, 2001; Wolański i inni, 2016; Taylor i Ciechański, 2017b; Menes, 2017; Abramowicz i Ziółkowska, 2018). Do omawianych czynników mających negatywny wpływ na PKS M. Menes (2016) dodał to, że mniejsze firmy skutecznie wymykały się też rygorom kontrolnym jakim podlegały znacznie większe przedsiębiorstwa PKS, dodatkowo ulegające naciskom polityków, społeczeństwa czy mediów na rzecz utrzymywania połączeń, których żaden inny przewoźnik by się nie podjął.

Na obszarze badawczym samodzielne od 1990 r. przedsiębiorstwa PKS miały siedziby w Gorlicach, Jaśle, Krośnie i Sanoku. W bliskim sąsiedztwie funkcjonował także PKS Brzozów.

PKS Gorlice powstał w grudniu 1954 r. jako agencja podlegająca ekspozyturze PKS w Krośnie. W 1965 r. ówczesna placówka terenowa PKS w Gorlicach stała się Oddziałem PKS Rzeszów, a w 1975 r. w tej samej formie organizacyjnej została podporządkowana PKS Kraków. W marcu 1983 r. na podstawie Zarządzenia nr 21 Ministra Komunikacji utworzony został podmiot pod nazwą Krajowa Państwowa Komunikacja Samochodowa Oddział w Gorlicach. Na jego bazie powołano w marcu 1990 r. przedsiębiorstwo państwowe PKS Gorlice (http://www.pksconnexgorlice.pl).

W tej formie własnościowej funkcjonował on do 2005 r., kiedy to został sprywatyzowany z udziałem wówczas szwedzkiej firmy Connex. Skarb Państwa pozostawał nadal posiadaczem 49,38% udziałów. Od 2007 r. w związku ze zmianami właścicielskimi firmy Connex większościowym właścicielem stała się firma Veolia Transport Polska. Z dniem 3 marca 2008 r. została ona skonsolidowana z bliźniaczymi spółkami z Brzozowa i Sanoka. Nowy podmiot działał pod nazwą Veolia Transport Bieszczady sp. z o.o. a jego siedzibą było z ostatnie z tych miast. W grudniu 2011 r. gorlicki oddział tej firmy uległ likwidacji jako pierwszy z dawnych PKS-ów na omawianym obszarze.

PKS w Brzozowie miał nieco krótszą historię istnienia. Powstał on z dniem 2 maja 1971 r. jako placówka terenowa krośnieńskiego oddziału PKS podejmując od 1973 r. przewozy pasażerskie (http://www.pksconnexbrzozow.pl). W 1983 r. powołano do życia PPKS w Rzeszowie, w skład którego wchodziła placówka w Brzozowie. W 1990 r. uległa ona przekształceniu w przedsiębiorstwo państwowe, które w 2003 r. zostało zakupione przez Connex. Następnie tego samego dnia co dawny PKS Gorlice został skonsolidowany do Veolia Transport Bieszczady sp. z o.o. W 2010 r. doszło do konsolidacji wszystkich spółek w rękach Veolii, ta zaś wraz z kolejnymi przekształceniami stała się w 2013 r. własnością niemieckich kolei państwowych i zaczęła funkcjonować jako Arriva Bus Transport Polska sp. z o.o.

Identyczny los po 1989 r. miał PKS Sanok, z tym że jego prywatyzacja z udziałem Connexu miała miejsce już w 2001 r. (49,59% udziałów inwestora). W tych dwóch ostatnich podmiotach 30 czerwca 2017 r. nastąpiło całkowite wstrzymanie przewozów. W odróżnieniu od poprzednich przedsiębiorstw PKS Sanok dysponował placówką terenową w Ustrzykach Dolnych (w ostatnich latach funkcjonująca jako równorzędny oddział jak w Sanoku i Brzozowie). Po zakończeniu świadczenia usług w rejonie Bieszczad przez Arrivę z części taboru autobusowego oraz zajezdni w Ustrzykach Dolnych rozpoczął korzystać PKS Jarosław, który utworzył na ich bazie swoją placówkę terenową.

Nieco inną historię miały PKS Krosno i PKS Jasło. Pierwszy z nich w 2000 r. skomercjalizowano jednoosobowej spółki Skarbu Państwa. Firma ta z roku na rok była w coraz gorszej sytuacji ekonomicznej. W związku z tym stało się konieczne znalezienie innej formuły jej funkcjonowania. Dlatego w 2011 r. skomunalizowano ją – jedynym udziałowcem stał się powiat krośnieński. Wkrótce zadłużony PKS stał się dla niego obciążeniem, dlatego też w 2013 r. sprzedał on 85% udziałów warszawskiej firmie z sektora finansowego – FK Partner sp. z o.o. Jednym z zapisów umowy prywatyzacyjnej była konieczność utrzymania rozkładowego transportu pasażerów. Niestety do odrębnej spółki wyprowadzono z PKS Krosno nieruchomości. Z końcem 2016 r. zaś nastąpiło całkowite zaprzestanie działalności przewozowej.

Jedynym na badanym obszarze nadal działającym przedsiębiorstwem wywodzącym się tradycji PKS jest PKS Jasło (obecnie PGZK-Jasiel). Powołano je do życia w 1949 r. jako placówkę terenową – niestety brakuje informacji, której większej jednostce organizacyjnej była ona podporządkowana. Początki jasielskiego PKS związane były w każdym razie z odbudową i rozbudową Zakładów Tworzyw Sztucznych Gamrat. Od 1 stycznia 1977 r. nastąpiło formalne powstanie jednostki Przedsiębiorstwa PKS w Jaśle. Od początku głównym przedmiotem jego działalności były regularne i okazjonalne przewozy osób oraz towarów (https://www.pgzk-jasiel.pl/historia). W 1990 r.

stało się ono, jak wszystkie pozostałe, przedsiębiorstwem państwowym, a w 2001 r. zostało sprywatyzowane z udziałem pracowników oraz inwestora strategicznego. Po 10 latach dotychczasowa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością została przekształcona w spółkę akcyjną. W 2018 r. jedynym udziałowcem był R. Rydarowicz, a przedsiębiorstwo znajdowało się wówczas w nienajlepszej kondycji. Latem tegoż roku, w ramach restrukturyzacji PKS Jasło, powstała spółka PGZK-Jasiel. W maju 2019 r. przedsiębiorstwo to zostało przejęte przez Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim, który w 2017 r. utworzyły powiat jasielski, miasto Jasło oraz gminy: Jasło, Brzyska, Dębowiec, Kołaczyce, Krempna, Nowy Żmigród, Osiek Jasielski, Skołyszyn i Tarnowiec.

Ponadto w lipcu 2017 r. na terenie powiatów leskiego i bieszczadzkiego (a także częściowo i sanockiego) przewozy podjął PKS Jarosław. Jak wiele innych przedsiębiorstw tego typu powstało ono około 1950 r. W 1951 r. już jako Stacja Terenowa PKS w Jarosławiu podlegał rzeszowskiemu oddziałowi PKS i uruchomiał swoje pierwsze połączenia. W 1962 r. powstała podległa jarosławskiemu PKS placówka terenowa w Leżajsku, a w 1976 późniejsza zajezdnia w Lubaczowie. W 1990 r. podobnie jak opisane powyżej PKS-y, także i on stał się samodzielnym przedsiębiorstwem. Podobny status uzyskała dawna placówka terenowa w Leżajsku. W 2000 r. w wyniku komercjalizacji PPKS w Jarosławiu przekształcono w Spółkę Akcyjną, a w 2010 r. skomunalizowano na rzecz powiatu jarosławskiego, który stał się jego wyłącznym właścicielem (www.pks-jaroslaw.pl/historia). W 2019 r. przedsiębiorstwo prócz głównego zakładu w Jarosławiu dysponowało więc zajezdnią w Lubaczowie oraz wspomnianą już placówką terenową w Ustrzykach Dolnych.

Wystarczyło niespełna 30 lat, a sytuacja na badanym obszarze diametralnie zmieniła się. Przede wszystkim, jak już wspomniano wyżej, uległy likwidacji z przyczyn ekonomicznych niemal wszystkie dawne przedsiębiorstwa PKS – na rynku pozostała jedynie spółka wywodząca się z tradycji PKS Jasło. W zamian, zwłaszcza na obszarze obszaru Beskidu Niskiego, działało kilkudziesięciu mniejszych i większych przewoźników prywatnych wykorzystujących głównie adaptowane do funkcji autobusu tzw. busy, rzadziej zaś fabrycznie dedykowane do tego celu pojazdy. Niestety nie możlna było prześledzić zmian zasięgu działania poszczególnych przewoźników na przestrzeni całego badanego okresu, dlatego autor pracy skupił się na jego końcowym momencie czyli 2019 r. (ryc. 12). Pominął on tu kursy przyspieszone na głównej osi transportowej jako mające charakter dalekobieżny.

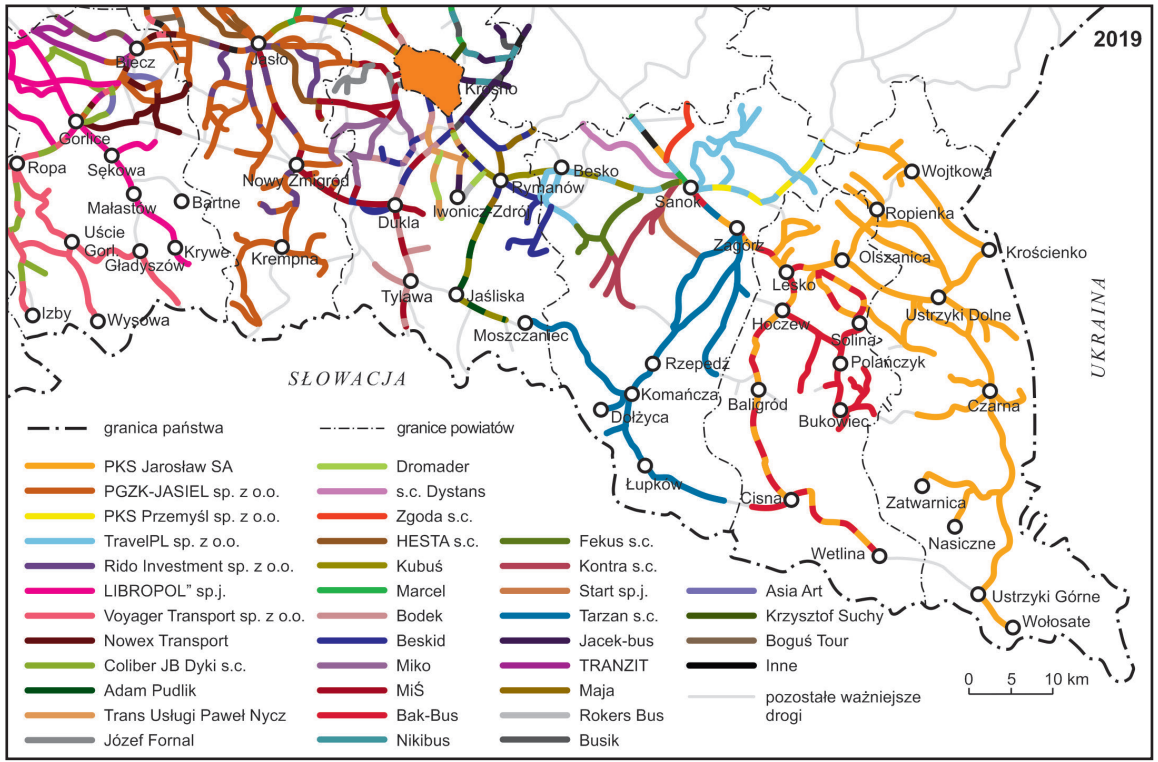
Interesującym elementem omawianych zjawisk była sytuacja formalnoprawna i własnościowa przewoźników. Własnością samorządową były PKS Jarosław obsługujący na wyłączność powiat bieszczadzki oraz PGZK-Jasiel mający bardzo silną pozycję w powiecie jasielskim. Pozostałe firmy były podmiotami prywatnymi, w przeważającej większości jednoosobowymi działalnościami gospodarczymi, czasami w formie spółek jawnych i cywilnych, rzadziej zaś spółek z ograniczoną odpowiedzialnością.

W ciągu 30 lat transformacji gospodarczo-ustrojowej na badanym obszarze trudno mówić o pełnym sukcesie samoregulującego się wolnego rynku. Ogólnokrajowy monopol PKS został zastąpiony lokalnymi i regionalnymi monopolami i oligopolami. Teoretycznie można mówić o konkurencji na głównych szlakach transportowych

zwłaszcza pomiędzy miastami, w praktyce jednak wynikała ona głównie ze współdzielenia odcinków w drodze autobusów do miejscowości zlokalizowanych poza nimi. Natomiast do miejscowości wiejskich, zwłaszcza tych o bardziej peryferyjnych jeździły pojazdy jednego, góra dwóch przewoźników. Porównując liczebność przewoźników na danym obszarze z gęstością zaludnienia (ryc. 3) nie można oprzeć się wrażeniu, że im mniejsza gęstość ludności, tym też mniejsza liczba przewoźników obsługujących dany teren. Zwracało też uwagę, że przewozy na obszarach słabo zaludnionych wciąż pozostawały domeną przedsiębiorstw z sektora publicznego. Rozdrobnienie przewoźników na głównych traktach z jednej strony niewątpliwie wpływało na polepszenie oferty przewozowej pod względem częstotliwości kursów, z drugiej strony jednak ze względu na brak integracji taryfowej i biletowej było mniej atrakcyjne dla osób korzystających z biletów okresowych.

Dla powiatu gorlickiego dużą rolę odgrywał miejscowy Miejski Zakład Komunikacyjny – w 2010 r. obsługiwał on 14 liniami siedem jego gmin (19 miejscowości) o łącznej liczbie mieszkańców 33,8 tysiąca (31,6% ówczesnej ludności). Były to zarówno linie wewnątrzmiejskie, wychodzące do ościennych wsi, jak również międzymiejska linia łączące dwa miasta – Gorlice i Biecz (Chaberko i Kretowicz, 2011). Linię do Biecza wstrzymano w 2013 r. i uruchomiono ponownie dopiero jesienią 2019 r. Wśród miejscowości obsługiwanych przez MZK Gorlice znajdowały się w 2019 r. takie wsie jak Libusza, Kobylanka czy też Sękowa. W sektorze prywatnym natomiast dominowała firma Libropol, obsługująca przede wszystkim północno-zachodnią część powiatu, ale także linię do Krywego przez Małastów. Południe powiatu, z Wysową Zdrój i Banicą i Gładyszowem były domeną firmy Voyager (która realizowała także bezpośrednie kursy Kraków–Wysowa Zdrój), przy czym na niektórych odcinkach przewozy prowadziła równolegle też firma Coliber funkcjonująca przede wszystkim w strefie podmiejskiej Gorlic. Nowex Transport realizował kursy z Gorlic do miejscowości w okolicy Lipinki oraz do Jasła. Pozostali przewoźnicy jak np. TRANZIT, Piotr Solarz czy Boguś Tour działali na góra dwóch–trzech liniach.

Dla powiatu jasielskiego zauważalna była odmienna sytuacja niż w pozostałych pięciu jednostkach tego typu. W 2015 r. opracowano tu wstępny *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Jasielskiego*. W ślad za nim w 2017 r. powołano do życia organizatora publicznego transportu zbiorowego Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim (PGZKwPJ). Jego założycielami zostały powiat jasielski, gmina miejska Jasło oraz gminy wiejskie Brzyska, Dębowiec, Jasło, Kołaczyce, Krempna, Nowy Żmigród, Osiek Jasielski, Skołyszyn i Tarnowiec. Został on utworzony w celu realizacji w powiecie jasielskim zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego, w tym jego planowania, organizowania i zarządzania. Ideą jaka przyświecała jego twórcom było przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu poprzez zapewnienie dojazdu mieszkańcom nawet najbardziej oddalonych miejscowości. Było to odpowiedzią na narastający problem likwidacji nierentownych połączeń, których nie chcieli obsługiwać prywatni przewoźnicy nakierowani na obsługę linii dochodowych, na których były największe potoki pasażerskie. Kluczowym wydarzeniem dla funkcjonowania transportu na terenie powiatu jasielskiego i rozwoju Związku był wykup w początku 2019 r. 100% udziałów



Ryc. 12. Linie pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego w badanych powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad w podziale na przewoźników je obsługujących w 2019 r.

w powstałej z wydzielenia z PKS Jasło SA firmie transportowej PGZK-Jasiel sp. z o.o. – najważniejszym przewoźniku autobusowym dla tej jednostki podziału administracyjnego. W 2019 r. PGZKwPJ organizował przewozy użyteczności publicznej na obszarze swojej działalności w ramach 28 linii, w tym na siedmiu liniach miejskich, a także na liniach skorelowanych z nimi. Prócz PGZK-Jasiel przewozy na rzecz związku realizowała Miejska Komunikacja Samochodowa w Jaśle spółka z o.o. (jednoosobowa spółka gminy miejskiej Jasło). Działalność obydwu przewoźników pracujących na rzecz PGZKwPJ była finansowana z przychodów ze sprzedaży biletów, składek uczestników Związku, dopłat z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz rekompensat z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych. Działalność przedmiotowego organizatora **ptz** zapewniała nieprzerwane świadczenie usług transportowych na terenie całego powiatu istotnych dla funkcjonowania placówek oświatowych, służby zdrowia, zakładów pracy, handlu itp. W 2020 r. został przyjęty *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim* (2020). Co ważne z punktu widzenia badań opisywanych w niniejszej pracy, ale także przede wszystkim dla prawidłowego funkcjonowania systemu transportowego, Związek czynił starania mające na celu podjęcie współpracy z sąsiednimi samorządami (m.in. gminą Szerzyny w powiecie tarnowskim, która w latach 1999–2002 była w granicach powiatu jasielskiego) oraz wypracowanie docelowego modelu współpracy z innymi niż własne podmiotami działającymi na rynku rozkładowego **ptz**. Wysokość budżetu zrealizowanego w 2019 r. wynosiła 6 705 771,29 zł (tab. 9) (*Raport o stanie Powiatu Jasielskiego,* 2020).

Tabela 9. Wykaz usług zrealizowanych w 2019 r. przez operatorów transportu publicznego na rzecz Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim

Rodzaj usługi		Nazwa operatora		Razem
		PGZK-Jasiel	MKS Jasło	
Dzienna liczba kursów w okresie roku szkolnego (dni robocze)		420	345	765
Liczba przewiezionych pasażerów		1 386 000	1 112 210	2 498 210
Liczba sprzedanych biletów (tys.)	jednorazowych	582 172	579 106	1 161 278
	miesięcznych	803 828	533 104	1 336 932

Źródło: Raport o stanie Powiatu Jasielskiego, 2020

Dane o przewozach zrealizowanych w 2019 r. na zlecenie PGZKwPJ (tab. 9) dały interesujący wgląd w ich kształt. Z punktu widzenia niniejszego badania oczywiście większą wartość miały informacje o strukturze przejazdów (w źródłowej tabeli sumę sprzedanych dokumentów przejazdowych pomieszano z ilością przewiezionych pasażerów) – największy udział w liczbie przewiezionych podróżnych (58%) mieli posiadacze biletów okresowych. Niestety nie zostało upublicznione ile z nich zostało wydanych z ulgami ustawowymi. Dla odmiany MKS Jasło głównie przewoziła pasażerów na podstawie biletów jednorazowych, co raczej dla dominacji przejazdów na obszarze miasta nie powinno być zaskakujące. Dość imponującą jak na przedsiębiorstwo o rodowodzie PKS była przeciętna liczba kursów w dzień nauki szkolnej (co dość jednoznacznie wskazywało, kim był jego docelowy klient).

Siatka połączeń (ryc. 12) realizowanych wiosną 2019 r. przez PGZK-Jasiel obejmowała obszar praktycznie całego powiatu jasielskiego oraz wschodnie krańce powiatu gorlickiego (przy granicy z powiatem jasielskim, będąc często jedynym przewoźnikiem autobusowym na tym obszarze). Na liniach w okolicach Cieklina oraz na obszarze gminy Krempna przewoźnik ten miał rolę monopolistyczną. Podobnie sytuacja wyglądała na części linii w rejonie Tarnowca. Na liniach do Biecza, Kołaczyc, Strzyżowa i Krosna operator ten konkurował z innymi podmiotami. Natomiast połączenia do Łajsc zdominowali operatorzy prywatni.

W strefie podmiejskiej Jasła funkcjonowała również dość bogata siatka połączeń realizowanych przez miejscowe przedsiębiorstwo MKS i tak na terenie gminy Jasło oferta kształtowała się w lutym 2019 r. następująco (w nawiasie liczba kursów tam i powrót):

1. Jasło, ul. Rynek–Brzyście–Osobnica Wysłanka (14);
2. Jasło, ul. Rynek–Kowalowy (11);
3. Jasło, ul. Rynek–Gorajowice (12);
4. Jasło, ul. Farna–Łaski–Wolica (15);
5. Jasło, ul. Czackiego–Niegłowice (4);
6. Jasło, ul. Czackiego–Osobnica Górna (36);
7. Jasło, ul. Czackiego–Jareniówka–Trzcinica (12);
8. Jasło, ul. Dworcowa–Jareniówka–Opacie (4);
9. Jasło, ul. Rynek–Warzyce–Bierówka (34).

Ponadto przez gminę wiejską Jasło przejeżdżały również inne kursy do sąsiednich gmin Dębowiec i Tarnowiec (*Porozumienie z dnia 27 marca 2019 r.…*, 2019). Ta siatka w kolejnych miesiącach była rozszerzana o linie obsługiwane dotąd przez przewoźników komercyjnych (m.in. do Łajsce przez Umieszcz, Glinik Polski czy Zarzecza przez Łaski, Nowy Glinik).

Reprezentacja przewoźników prywatnych w powiecie jasielskim (ryc. 12) była zdecydowanie bardziej uboga niż w sąsiednim powiecie gorlickim. Najwięcej ich realizowało połączenia z Jasła do Biecza (wynikało to jednak częściowo ze współdzielenia trasy do wsi poza tym traktem). Większą siatką połączeń *de facto* dysponowało trzech przewoźników. O konkurencji *sensu stricto* można było właściwie mówić dla trasy Jasło–Nowy Żmigród obsługiwanej przez trzy podmioty. Jednym z nich była firma Rido Investment sp. z o.o., która prowadziła przewozy do Jaworza, a ponadto wykonywała swoje kursy samodzielnie na linii do Łajsc i współdzieliła rynek z PGZK-Jasiel w okolicach Dębowca i Osobnicy. Drugim liczącym się podmiotem była tu firma Hesta operująca wraz z PGZK-Jasiel w północno-zachodniej części powiatu oraz dysponująca samodzielną linią do Łajsc. Trzecim ważnym przewoźnikiem prywatnym była na terenie powiatu jasielskiego krośnieńska firma MiŚ obsługująca wraz Rido Investment i PGZK-Jasiel linię do Nowego Żmigrodu, a także część kursów w ciągu Nowy Żmigród–Dukla. Łączność z wojewódzkim Rzeszowem zapewniała firma Marcel, a w relacji do sąsiedniego powiatowego Krosna PGZK-Jasiel dzielił się rynkiem z firmą Kubuś.

Znacznie inaczej wyglądała sytuacja w powiecie krośnieńskim, gdzie *de facto* nikt nie wypełniał funkcji organizatora **ptz.** Dodatkową specyfiką tego obszaru było, że miasto Krosno stanowiło również siedzibę powiatu grodzkiego. Paradoksalnie miało to istotny wpływ na pozamiejski **ptz** ponieważ z racji obowiązujących przepisów

organem wydającym pozwolenia na realizację większości linii był prezydent miasta Krosna (jako starosta powiatu grodzkiego), a więc organ realnie najmniej zainteresowany obsługą transportową innych gmin. Starostwo Powiatowe w Krośnie w badanym okresie było organem, na podstawie którego zezwoleń funkcjonowało zaledwie kilka linii autobusowych.

Podobnie jak w Gorlicach i Jaśle w Krośnie funkcjonowało podległe prezydentowi tego miasta przedsiębiorstwo Miejska Komunikacja Samochodowa w Krośnie sp. z o.o. Także i w tym przypadku linie autobusowe wykraczały poza granice macierzystej gminy obsługując okoliczne miejscowości. W 2019 r. MKS Krosno docierało do takich miejscowości jak Korczyna, Krościenko, Targowiska, Żeglce, Męcinka, Potakówka czy Jedlicze. Według K. Fiszera (2019) rozwój sieci połączeń tego przewoźnika należało wiązać z upadkiem kolejnych firm transportowych na Podkarpaciu i kurczeniem się siatki połączeń innych przewoźników. Likwidacja komercyjnych linii firmy Sankros i Nikitrans zmusiła m.in. gminę Wojaszówka do wsparcia finansowego kursów realizowanych w dni robocze przez MKS Krosno. Dalsza ekspansja linii miejskich miała objąć także Łęki Strzyżowskie czy Odrzykoń. Część połączeń przejęła też firma Bodek.

Na rynku przewoźników prywatnych zdecydowanym liderem była w 2019 r. firma MiŚ operująca na liniach prowadzących z Krosna zarówno do Dukli, jak i na terenie tej gminy do Barwinka, Łysej Góry oraz Nowego Żmigrodu w powiecie jasielskim (ryc. 12). Przewoźnik ten kursował również na liniach z Krosna na północ w okolice Strzyżowa nad Wisłokiem. Przewozy na liniach przecinających gminę Dukla również realizowali tacy przewoźnicy jak Bodek i Beskid. Pierwszy z nich prócz obsługi głównej linii prowadzącej do granicznego Barwinka realizował m.in. też efemeryczne kursy do Zawadki Rymanowskiej i Mszany. Beskid miał natomiast znacznie szerszy zakres terytorialny działalności i oprócz linii prowadzącej do Głojsc wykonywał także przewozy w rejonie Wietrzna i Bóbrki, a także Targowisk oraz był jedynym przewoźnikiem obsługującym Puławy i Wisłoczek. Wspomniana już przy okazji połączenia Jasło–Krosno firma Kubuś na terenie powiatu krośnieńskiego realizowała również kursy do Sanoka oraz obok pojazdów Adama Pudlika obsługiwała linię do Jaślisk i Woli Niżnej. Do uzdrowisk w Rymanowie-Zdroju i Iwoniczu-Zdroju oraz Lubatowej zaś jeździły autobusy m.in. firm Beskid, Dromader, Trans Usługi, Paweł Nycz, czy też Jacek. Ten ostatni z przewoźników zresztą obsługiwał linię do sąsiedniego Brzozowa. Firma Miko natomiast opanowała rynek w okolicach Zręcina i Makowisk. Łączność z Rzeszowem podobnie jak i Jasła była domeną firmy Marcel.

W powiecie sanockim rynek przewoźników lokalnych był mniej zróżnicowany niż w dotychczas omawianych jednostkach podziału administracyjnego. Miejska Komunikacja Samochodowa w Sanoku charakteryzowała się tu zdecydowanie mniej rozbudowaną siecią na tle do tej pory opisanych tego typu przedsiębiorstw i praktycznie w momencie realizacji badania obsługiwała poza własnym miastem jedynie kursy do Zagórza oraz Sanoczka i Bykowców. Na większości linii można było zaobserwować lokalne monopole z jednym przewoźnikiem obsługującym dany obszar. Jeśli jakiś odcinek obsługiwało więcej przewoźników to przede wszystkim było to wynikiem układu sieci drogowej. Na dłuższych odcinkach typu Lesko–Wetlina czy Sanok–Kuźmina dodatkowe podmioty nie miały praktycznie znaczenia realizując pojedyncze kursy.

Jednym z ważniejszych przewoźników na terenie powiatu sanockiego była firma Tarzan wykonująca przewozy z Sanoka na obszar gminy Komańcza, a także do zlokalizowanego w sąsiednim powiecie krośnieńskim Moszczańca. Z kolei północna część powiatu pozostawała domeną firmy Trans Gaz (TravelPL), chociaż realizowała ona także kursy w okolicach Beska. Kursy do Bukowska i Woli Piotrowej obsługiwała zaś firma Kontra, natomiast przewoźnik Fekus obsługiwał połączenia w okolicach Nadolan. Do Rzeszowa kursowały busy firmy Marcel. Co zaskakujące poza pojedynczymi kursami PKS Przemyśl do miasta będącego siedzibą tego przewoźnika nie było innych bezpośrednich połączeń. Warto dodać, że na opisywanym obszarze funkcjonowały również zamknięte kursy zlecane przez sanocką firmę *Sanok Rubber Company SA*.

Sytuacja w powiecie leskim była o wiele prostsza – funkcjonowało tu dwóch głównych przewoźników – PKS Jarosław, który zastąpił zlikwidowany oddział Arrivy w Sanoku oraz Bak-Bus obsługujący jego połączenia w rejon Baligrodu oraz Cisnej i Wetliny. Natomiast na obszarze powiatu bieszczadzkiego jedynym przewoźnikiem realizującym lokalne przewozy autobusowe był wspomniany powyżej PKS Jarosław.

Bardzo istotnym przewoźnikiem dla wszystkich pięciu powiatów z województwa podkarpackiego była firma Marcel. Dzięki niej Krosno, Sanok i Jasło miały dobrą ofertę bezpośrednich połączeń z Rzeszowem (ryc. 13). Funkcjonowała ona na rynku od 2000 r., początkowo jako jednoosobowa działalność gospodarcza. Od 2015 r. posiadała ona w formę spółki z o.o., a jej siedzibą był Rzeszów. Cechą przypominającą przedsiębiorstwa PKS była tu organizacja siatki połączeń łączących siedzibę władz województwa z ważniejszymi miastami powiatowymi. Według informacji na stronie przewoźnika w portalu Facebook w 2013 r. realizował on przewozy na liniach lokalnych łączących Rzeszów z Mielcem, Tarnobrzegiem, Stalową Wolą i Krosnem. Istniało też połączenie dalekobieżne do Krakowa. Przed wakacjami 2014 r. ruszyła linia Rzeszów–Dębica (od marca 2016 r. wzmocniona kursami Rzeszów–Ropczyce). W tym samym mniej więcej czasie uruchomił on przewozy na linii do Kielc (które zakończył z przyczyn ekonomicznych jesienią 2016 r.). Od stycznia 2015 r. ruszyły kursy z Rzeszowa do Sanoka. W kwietniu 2016 r. linia dębicka została wydłużona do Tarnowa – zawieszona na wakacje tegoż roku już nie powróciła do rozkładu jazdy. W 2017 r. uruchomiono kursy do Jasła. Od września 2019 r. firma ta podjęła też przewozy z Sanoka do Leska.

Niewątpliwie najważniejszym przewoźnikiem dalekobieżnym operującym na badanym obszarze była w 2019 r. firma Neobus z Niebylca koło Strzyżowa nad Wisłokiem. Zapewniała ona od lat skomunikowanie Beskidu Niskiego i Bieszczad z centrum kraju oraz Wrocławiem. Historia tej firmy sięgała początków polskiej transformacji, kiedy to powstała Firma Handlowo Usługowa Czurczak zajmująca się pierwotnie handlem obwoźnym, a następnie detalicznym z zakresu artykułów gospodarstwa domowego. W 2000 r. przekształcono ją w spółkę z o.o., a w 2003 r. nawiązała ona współpracę z siecią handlową Neonet oraz zyskała Certyfikat Kompetencji Zawodowej z Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie i licencję na krajowy przewóz osób, co umożliwiło poszerzenie profilu działalności o usługi transportowe (marką handlową stała się nazwa Neobus) (neobus.pl; Gorczyca, 2017).

Na początku przedsiębiorstwo posiadało dwa busy dziewięcio- oraz dwudziestoosobowy i zaczęło wozić pasażerów do Strzyżowa i Gwoźnicy. Pierwszą trasą dalekobieżną nowego przewoźnika była od 2004 r. linia łącząca Sanok i Krosno przez Rzeszów z Warszawą. Od 2005 r. przewozy świadczono również za pomocą normalnego autobusu do ruchu dalekobieżnego. Następnie siatkę połączeń rozszerzono o górskie miejscowości turystyczne i sanatoryjno-uzdrowiskowe takie jak: Iwonicz-Zdrój, Rymanów, Rymanów-Zdrój oraz Polańczyk. W 2013 r. została uruchomiona linia do Wrocławia przez Kraków i Katowice. W pierwszej połowie lat 2010. przewoźnik był wystawiony na ostrą walkę z europejskim gigantem w postaci firmy Souther Holding operującej w Polsce pod marką PolskiBus.com – wyszedł z niej obronną ręką, a próby wykupienia jej przez tego konkurenta zakończyły się fiaskiem (neobus.pl; Gorczyca, 2017). W 2014 r. wydłużono jeden z sanockich kursów do Ustrzyk Dolnych, a w 2015 r. ruszyły autobusy do Łodzi przez Busko-Zdrój i Kielce. W końcu 2017 r. w odpowiedzi na rosnącą w Polsce liczbę pracowników z Ukrainy przewoźnik uruchomił także połączenia do granicznej Medyki. W wakacje 2018 r. zadebiutowały bezpośrednie kursy do Ustrzyk Górnych (rok wcześniej przestała funkcjonować Arriva, która wykonywała podobne,



Ryc. 13. Sieć połączeń autobusowych firmy Marcel

ale dłuższe przejazdy, poza tym uległa znacznemu pogorszeniu oferta kursów lokalnych w Bieszczady). Tak ukształtowany układ sieci obowiązywał i w 2019 r. (ryc. 14).

Oferta przewozowa Neobusa była pewnym novum, zwłaszcza na podkarpackim rynku – za konkurencyjną cenę zaoferowano pasażerom szybszy niż PKS czas przejazdu do Warszawy. Nie bez znaczenia była też częstotliwość kursów i możliwość formalnie bezpośredniego dojazdu do Iwonicza-Zdroju czy Rymanowa-Zdroju (Gorczyca, 2017). Nowatorskie było także podejście, w którym choć w rozkładzie wykazywano poszczególne relacje jako bezpośrednie, to w rzeczywistości Niebylec i Rzeszów były punktami węzłowymi, w których następowała przesiadka z mniejszych pojazdów lub też wymiana pasażerów pomiędzy kursami przybyłymi z kierunku sanocko-bieszczadzkiego i uzdrowisk Beskidu Niskiego oraz Medyki i kierującymi się dalej do Wrocławia, Warszawy i Łodzi.

W 2019 r. w Bieszczadach pojawiły się autobusy pod marką niemieckiej firmy Flixbus. Realizowane były kursy z Katowic do Ustrzyk Dolnych przez Kraków, Tarnów, Jasło, Krosno, Sanok i Lesko oraz z Poznania do Ustrzyk Górnych przez Łódź, Częstochowę, Sosnowiec, Kraków, Tarnów, Jasło, Krosno, Sanok, Lesko, Solinę, Polańczyk, Cisną i Wetlinę. Sanocki TravelPL (dawniejszy Transgaz) realizował wakacyjną linię łączącą Bytom z Polańczykiem. Firmy Sanbus i Barbara natomiast



Ryc. 14. Sieć połączeń dalekobieżnych przewoźnika autobusowego Neobus

obsługiwały tzw. busami ekspresowe kursy na linii Ustrzyki Dolne–Kraków, pierwszy z nich ponadto w sezonie letnim oferował przejazdy również z Ustrzyk Górnych zapewniające dojazd także z takich miejscowości jak Wetlina i Cisna.

Krosno, oprócz połączeń realizowanych przez Neobus, miało skomunikowanie z Warszawą bezpośrednimi kursami firmy MiŚ. Ta sama firma zapewniała również połączenia Jasła i Gorlic ze stolicą kraju. To ostatnie miasto dzięki m.in. kursom przyspieszonym firm Połeć i Voyager miało też bardzo dobre połączenia z Krakowem.

4.4. Przekształcenia sieci lokalnego transportu zbiorowego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad

Pierwsze połączenia autobusowe na badanym obszarze istniały już przed II wojną światową – wiadomo m.in. o linii łączącej Sanok z Cisną (Wolski, 2016c). Przy czym jak zauważa M. Kozanecka (1967) ich tworzenie miało charakter samorzutny i było wynikiem inicjatyw sektora prywatnego. Z tego powodu przez dłuższy czas trudno tu było mówić o jakiejkolwiek organizacji tej części rynku przewozów pasażerskich. Jako impuls do rozwoju tego typu działalności należy uznać podjęcie w 1923 r. montażu w Polsce samochodów marki General Motors. W połączeniu ze stabilizacją jaka się pojawiła po zakończeniu działań wojennych i koniunkturą w gospodarce trwającą do 1928 r. prowadziło to do rozkwitu połączeń, zwłaszcza tam gdzie osiedla fabryczne czy miejscowości były oddalone od sieci kolejowej. Według M. Orłowicza (1924) na badanym obszarze nie funkcjonowała żadna linia autobusowa. Z badań M. Kozaneckiej (1967) wynikało, że pierwsze linie pojawiły się nieco później, ale jeszcze przed 1927 r. (nie wiadomo jednak, czy dotyczyło to także badanego w niniejszej pracy obszaru). Ponieważ nie było zainteresowania ze strony PKP, obsługiwały je małe podmioty posiadające jeden–dwa pojazdy. Ponadto cytowana autorka zauważała, że do 1930 r. na omawianym obszarze były widoczne procesy rozwoju tego środka transportu i jeszcze go nie objął nadchodzący kryzys gospodarczy – ten według danych ogólnokrajowych zaczął dotykać przewozy autobusowe po 1930 r.

Dla układu linii autobusowych w 1930 r. M. Kozanecka (1967) zauważyła, że sieć ich połączeń na obszarze powojennego województwa rzeszowskiego tylko częściowo stanowiła racjonalne rozwinięcie połączeń kolejowych, niestety bowiem większość z nich biegła równolegle do linii kolejowych. Funkcjonowały na szczęście też krótkie połączenia do stacji PKP oraz na terenach tej sieci pozbawionych (np. Pilzno–Jasło), przy czym jak zauważyła autorka obszary szczególnie interesujące z punktu widzenia badań stanowiących przedmiot dociekań w niniejszej pracy charakteryzowały się najsłabiej rozwiniętą siatką połączeń – zwłaszcza negatywnie wyróżniały się tu powiaty leski i ustrzycki oraz cały obszar Bieszczad. Kryzys gospodarczy lat 1930. szczęśliwie jednak ograniczył skalę powielania połączeń kolejowych i autobusowych. Z obserwacji autorki wynikało, że w Bieszczadach układ sieci w 1938 r. nie wykazywał praktycznie zmian w stosunku do stanu z 1930 r.

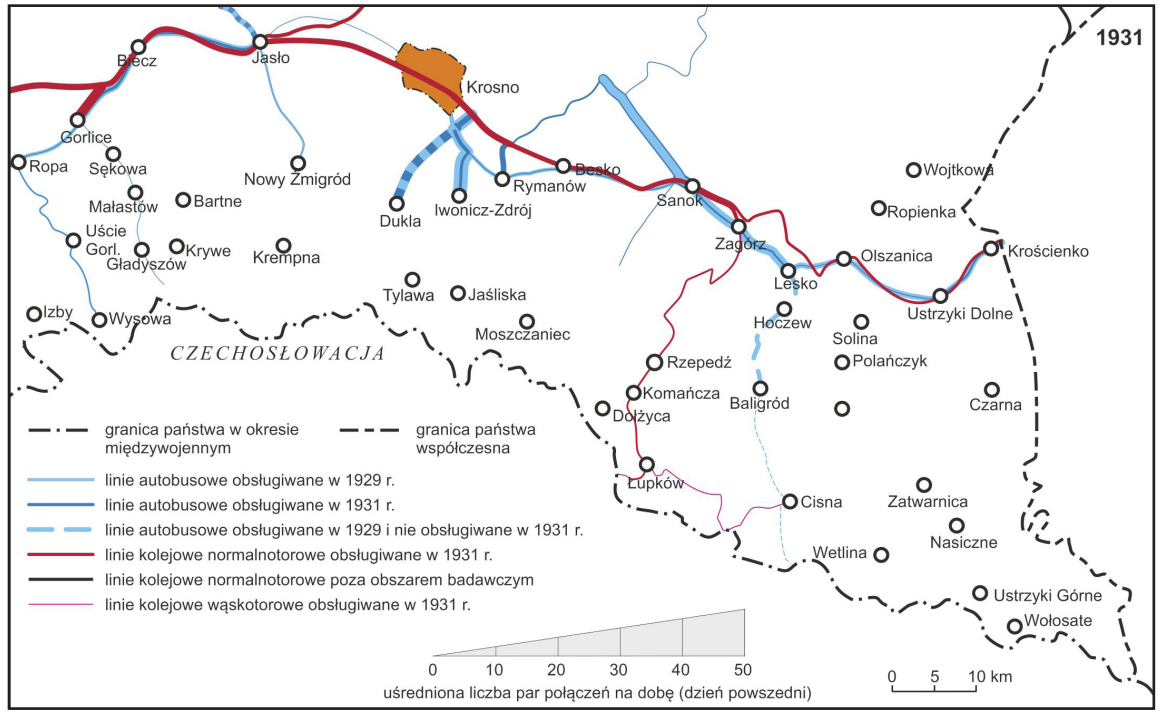
Sytuację w okresie międzywojennym można prześledzić dzięki ukazującym się cyklicznie opracowaniom pt. *Komunikacja autobusowa na drogach publicznych w Polsce w ...* – niestety w momencie pisania niniejszej książki on-line były dostępne

tylko trzy jego wydania (*Komunikacja autobusowa na drogach…*, 1930, 1931, 1932) obrazujące stan sieci w 1929, 1930 i 1931 r., a więc w początkowym okresie rodzącego się właśnie ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego. Oferta w tym czasie nie była stabilna, praktycznie co roku ulegała zmianom, także przestrzennym. Jednak już wówczas główną oś transportową badanego obszaru stanowił ciąg współczesnej DK28 oraz biegnącej w miarę równolegle do niej tzw. Kolei Transwersalnej. Paradoksalnie ówczesna oferta przewoźników autobusowych była nieco lepsza w części wschodniej obszaru, niż w jego części zachodniej. W 1929 r. (ryc. 15) można jeszcze mówić o normalnej sytuacji gospodarczej i stopniowym rozwoju sieci połączeń. We wschodniej części terenu częściowo były one dublowane liniami kolejowymi. Z jednej strony w 1930 r. pojawiły się nowe linie prowadzące np. do Bukowska czy z Rymanowa do Brzozowa, a w 1931 r. z Brzozowa do Dynowa (już poza przyjętym obszarem badawczym). Z drugiej jednak, znaczne obszary nie uzyskały jeszcze dostępu do transportu zbiorowego, a te peryferyjne, które go miały, zaczynał dotykać regres (zniknęły stopniowo połączenia z Roztok Górnych do Baligrodu, a następnie z Baligrodu do Leska). Pozostałe linie napotkał częściowy regres poprzez redukcję liczby połączeń – zwłaszcza tych dublujących się z koleją. W skrajnych przypadkach jak np. połączenia Krosno–Jasło czy Gorlice–Zdynia średnio na trasę wyruszała para kursów na dwie doby (w 1929 r. było to jeszcze jedna para dziennie). Typowo dowozowe do kolei linie z Jasła do Pilzna i z Dukli do Krosna nie odnotowywały specjalnych zmian, a połączenie do Brzozowa jako jedyne w tym okresie zyskiwało na liczbie kursów autobusów. Biorąc pod uwagę, że wówczas Rzeszów pełnił zupełnie inną funkcję nie było zaskakującym, że nie było połączeń z tym miastem, a zasięg autobusów generalnie zamykał się w liniach o długości do około 50 km od stacji kolejowej.

Punkt wyjścia dla dalszych analiz stanowiły opracowania M. Kozaneckiej (1967 i 1980). Do nowszego z nich bardzo cennym załącznikiem były kartodiagramy ukazujące sieć połączeń autobusowych w Polsce w trzech przekrojach czasowych – dla roku 1948, 1955 i 1975. Pewną ich wadą było jedynie wykorzystanie skali skokowej, a nie ciągłej. Nie zmieniało to jednak faktu, że w 1948 r. z wiadomych względów na badanym obszarze sieć połączeń autobusowych praktycznie nie istniała. Funkcjonowały jedynie pojedyncze (poniżej pięciu par) kursy do Jasła (lub nawet Nowego Żmigrodu), na południe i na wschód od tego miasta nie było żadnych linii.

W transporcie kolejowym sytuacja według *Urzędowego Rozkładu Jazdy* … (1948) wyglądała nieco lepiej. Co prawda nieczynna była kolej wąskotorowa Nowy Łupków–Cisna, ale już na normalnotorowym odcinku Zagórz–Łupków kursowały dwie pary codziennych pociągów osobowych. W ciągu linii Stróże–Jasło–Zagórz–Olszanica (Ustrzyki Dolne i Krościenko były wówczas w granicach ZSRR), w zależności od odcinka, średnio poruszało się pięć–sześć par pociągów osobowych na dobę, w tym dalekobieżnych np. z Jeleniej Góry do Zagórza czy prowadzących bezpośrednie wagony z Warszawy do Zagórza. Największe natężenie ruchu było na odcinku łączącym Gorlice z Zagórzanami.

Jak zauważyła M. Kozanecka (1967) w powiecie ustrzyckim w 1952 r. nie było ani jednej linii autobusowej, natomiast w 1955 r. była tylko jedna z dwoma parami autobusów dziennie, natomiast w 1963 r. sześć linii autobusowych z 36 parami autobusów

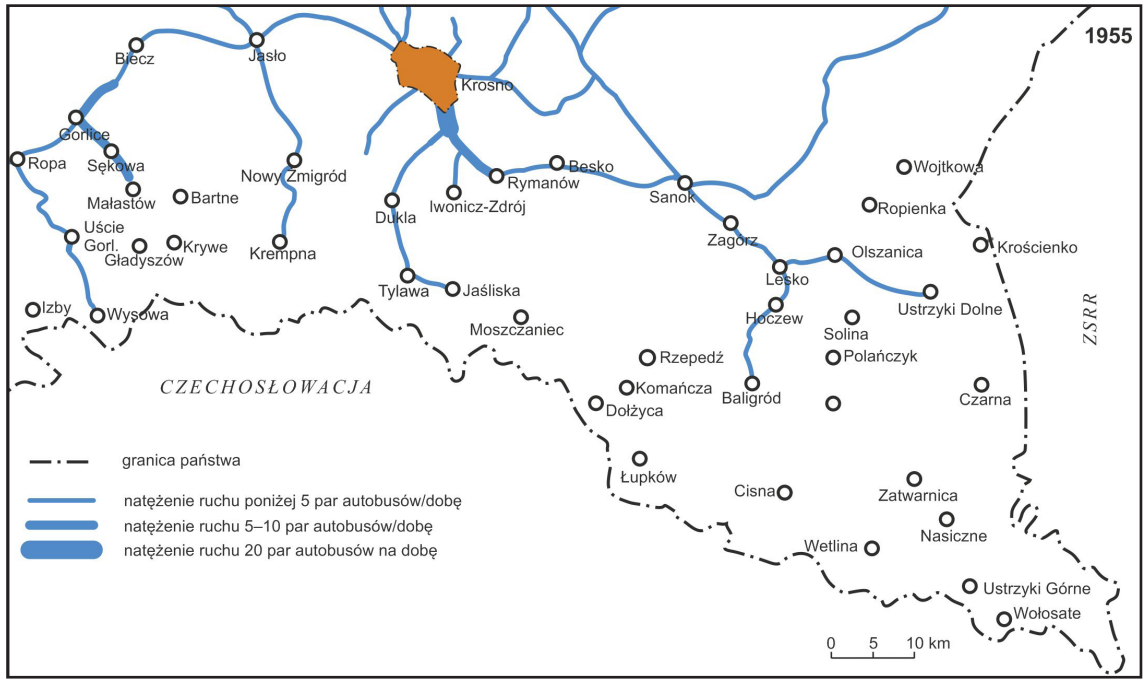


Ryc. 15. Liczba połączeń pozamiejskiego transportu zbiorowego na badanym terenie u progu kryzysu gospodarczego lat 1930. Opracowanie własne na podstawie: Komunikacja Autobusowa na drogach…, 1930, 1932)

na dobę. Pewną specyfiką województwa rzeszowskiego było to, że w 1959 r. jeszcze 15% linii wiodło po drogach gruntowych. W 1963 r. ten wskaźnik był nadal zbyt wysoki, bo wynosił aż 9%. Było to dość zaskakujące, bo PKS z zasady omijał trakty o tak słabej nawierzchni. Z badań cytowanej autorki wynikało, że w 1963 r. Krosno było jednym z najważniejszych węzłów autobusowych regionu. Już wówczas zauważalne było silne nakierowanie oferty na obsługę przewozów szkolnych – w godzinach zajęć lekcyjnych była ona tu najbardziej zrównoważona. Autorka doszła do wniosku, że w pracy PKS był odczuwalny nierównomierny popyt na usługi, zarówno w skali dnia, jak również w skali tygodnia. Mniejszym zapotrzebowaniem na usługi przewozowe charakteryzowały się godziny przedpołudniowe dni powszednich oraz całe dni świąteczne (zwłaszcza w godzinach porannych). Jedynie linie prowadzące w rejony atrakcyjne turystycznie lub wypoczynkowo także w dni wolne od pracy generowały wzmożony ruch autobusów, przy czym dotyczyło to nielicznych obszarów (np. w okolicach Przemyśla).

W 1955 r. sieć połączeń **ptz** na obserwowanym obszarze niewątpliwie uległa pewnej rozbudowie (ryc. 16). Jednak ograniczała się ona głównie do trasy obecnie leżącej w ciągu DK28. Poza okolicami Gorlic czy też Krosna liczba par autobusów nadal nie przekraczała pięciu. Pojedyncze kursy zaczęły też pojawiać się w kierunku takich miejscowości jak Nowy Żmigród, Dukla czy nawet Baligród. Większość wsi dotychczas zamieszkałych przez ludność łemkowską czy bojkowską nie miała dostępu do **ptz** (Kozanecka, 1980). W tym samym roku kolej wąskotorowa Nowy Łupków–Cisna była już przekazana służbom leśnym, a najlepsza oferta przewozowa dotyczyła linii dowozowej do Gorlic, na pozostałych odcinkach było od trzech par (Zagórz–Łupków), przez średnio pięć (Zagórz–Krościenko), do około ośmiu (Zagórz–Jasło) i aż dziesięciu (Jasło–Stróże) (*Urzędowy Rozkład Jazdy…*, 1955).

Znacznie bardziej rozbudowany układ sieci transportu autobusowego na badanym terenie obserwowany był w 1974 r. (ryc. 17). Z obszaru Beskidu Niskiego i Bieszczad zniknęło wreszcie wiele „białych plam", a na głównych połączeniach sytuacja wyglądała wręcz bardzo dobrze. Zwracała uwagę duża nierównomierność w obsłudze poszczególnych elementów oraz bardzo duża liczba połączeń na głównym ciągu Gorlice–Jasło–Krosno–Sanok–Lesko, gdzie każdego dnia wyruszało na drogi kilkadziesiąt par kursów autobusów. Bardzo dobrą obsługą transportową (powyżej dziesięciu par kursów/dobę) cieszyły się w rejonie Bieszczad Lutowiska, Cisna czy miejscowości zlokalizowane w pobliżu Zalewu Solińskiego. Już wtedy zauważalna była słaba obsługa Wetliny czy też odcinka Wetlina–Ustrzyki Górne oraz okolic Dwernika. Dość szokujący wydawał się natomiast brak połączenia między Cisną a Komańczą – czyżby to było m.in. skutkiem nowego podziału administracyjnego i utworzenia eksperymentalnego powiatu bieszczadzkiego? Zresztą sama Komańcza nie była specjalnie dobrze obsługiwana transportem autobusowym (z drugiej strony docierało tam aż 10 par pociągów na dobę). Na przedpolu Beskidu Niskiego bardzo dobre połączenia w świetle badań M. Kozaneckiej miały też takie ośrodki ponadlokalne jak Dukla czy też Nowy Żmigród. Z drugiej strony widać było jak nadal była słaba penetracja transportem publicznym wsi Beskidu Niskiego. Liczne z nich były pozbawione dostępu do autobusu lub też miały jedynie minimalną ofertę poniżej pięciu par kursów na dobę. Taki sam charakter miała oferta na trasie łączącej Nowy Żmigród z Gorlicami.



Ryc. 16. Natężenie ruchu pozamiejskiego transportu autobusowego na badanym terenie w 1955 r.
Źródło: M. Kozanecka (1980), zmienione

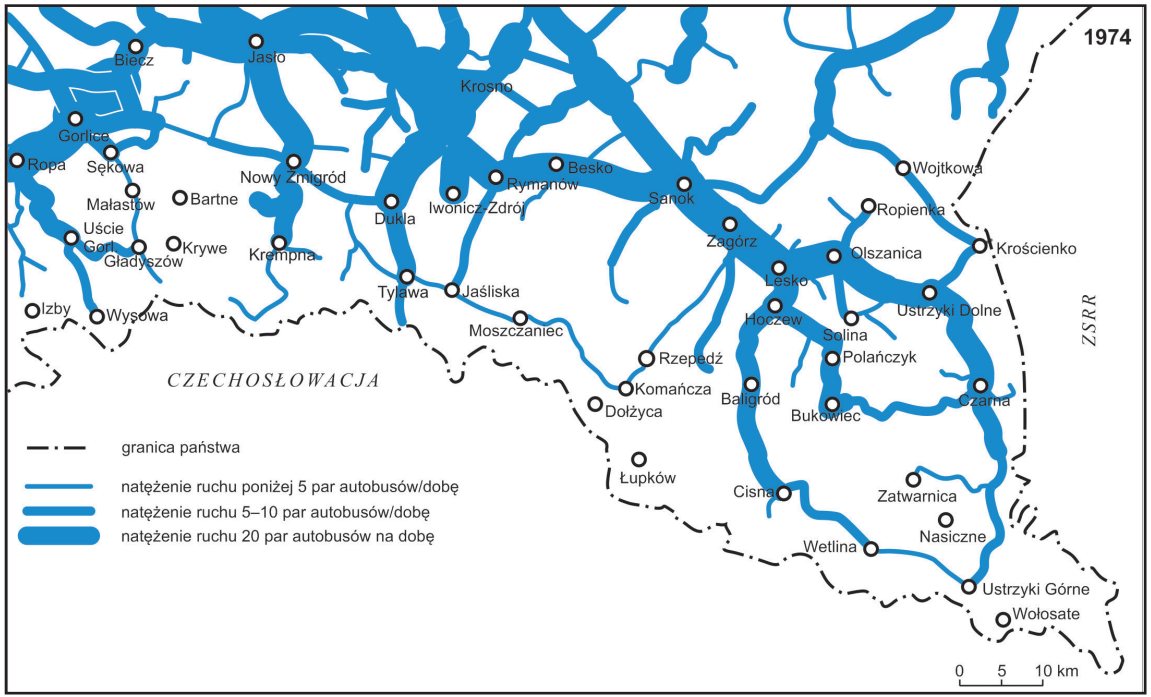
Według *Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów 1974/1975* (1974) najlepsza obsługa transportem kolejowym była na ciągu Stróże–Jasło–Zagórz, gdzie kursowało na dobę kilkanaście par pociągów osobowych i kilka par dalekobieżnych. Z linii o charakterze typowo lokalnym największy ruch panował na odcinku Gorlice–Zagórzany (11 par w dni robocze, w dni wolne od pracy o połowę mniej) oraz Zagórz–Komańcza (dziesięć par, z czego siedem dalej do Łupkowa). Najbardziej lokalny charakter miał odcinek Zagórz–Krościenko, na którym kursowało pięć par pociągów osobowych (w tym jeden tranzytem przez ZSRR do Przemyśla, identycznie jechał zresztą pociąg pospieszny do Warszawy).

W 1990 r. niezmiennie oś transportową badanego obszaru tworzył ciąg Gorlice–Jasło–Sanok–Lesko, charakteryzujący się nie tylko bardzo dobrą obsługą za pomocą transportu autobusowego, ale również stosunkowo dobrą ofertą PKP (ryc. 18). Uwagę szczególnie zwracał tu odcinek Zagórz–Łupków, na którym jako jedynym była widoczna dominująca rola kolei. Swoistą ciekawostką był wówczas tranzyt przez ZSRR do Przemyśla obsługiwany przez jedną parę lokalnych pociągów osobowych i do dwóch par dalekobieżnych do Warszawy.

Sieć połączeń autobusowych charakteryzowała się dużą spójnością. Szczególnie gęsta była ona w rejonie Gorlic, Jasła, Krosna i Sanoka czyli ważnych ośrodków miejskich i przemysłowych. Stąd widoczne były linie o dużym obciążeniu ruchem wybiegające głównie w kierunku południowym. Bardzo dobrą obsługą transportem autobusowym charakteryzowały się w 1990 r. również Dukla, Nowy Żmigród oraz uzdrowiska Iwonicz-Zdrój i Rymanów-Zdrój. Dużym natężeniem ruchu odznaczały się również odcinki od Leska do Ustrzyk Dolnych i dalej do Czarnej. Zauważalny był też nieprzerwany równoległy ciąg transportowy prowadzący od Gorlic, przez Nowy Żmigród, Duklę, Tylawę, Jaśliska, Moszczaniec, Komańczę, Cisną po Wetlinę. Na odcinkach takich jak Komańcza–Cisna czy też między Gorlicami a Nowym Żmigrodem charakterystyczna była dość słaba oferta przewozowa. Warto zwrócić też uwagę na fakt, że odcinek Wetlina–Ustrzyki Górne autobusy pokonywały tylko w wakacje.

Należy pamiętać, że w Jaśle, Gorlicach, Krośnie i Sanoku funkcjonowały przedsiębiorstwa transportu miejskiego, których siatki połączeń wykraczały wówczas daleko poza granice miast. Z wywiadów prowadzonych w trakcie badania wynikało, że na przedmiotowym obszarze istniały także przewozy zamknięte organizowane np. przez Zakłady Maszyn Górniczych Glinik w Gorlicach oraz Zakłady Tworzyw Sztucznych Gamrat Erg i Rafinerię Nafty w Jaśle. Prawdopodobnie podobną organizację transportu posiadały również sanockie zakłady Autosan oraz Stomil – brak tu było jednak potwierdzenia tych informacji.

Interesujący obraz pozamiejskiego transportu publicznego dawało spojrzenie uwzględniające dni kursowania środków transportu. Z układu siatki połączeń w 1990 r. (ryc. 19) wypływa kilka interesujących obserwacji. Przede wszystkim zauważalne były dwie linie funkcjonujące sezonowo. Autobusy pojawiały się tylko zimą na odcinku Krempna–Żydowskie, a w letnie wakacje Wetlina–Ustrzyki Górne. Co interesujące odcinek Ustrzyki Górne–Wołosate wówczas nie był obsługiwany. Transport kolejowy zapewniał w 1990 r. swoje usługi praktycznie przez cały tydzień. Nie była natomiast przedmiotem analizy jakość ówczesnej siatki połączeń – tylko nieliczne miejscowości



Ryc. 17. Natężenie ruchu pozamiejskiego transportu autobusowego na badanym terenie w 1974 r.
Źródło: M. Kozanecka (1980), zmienionee

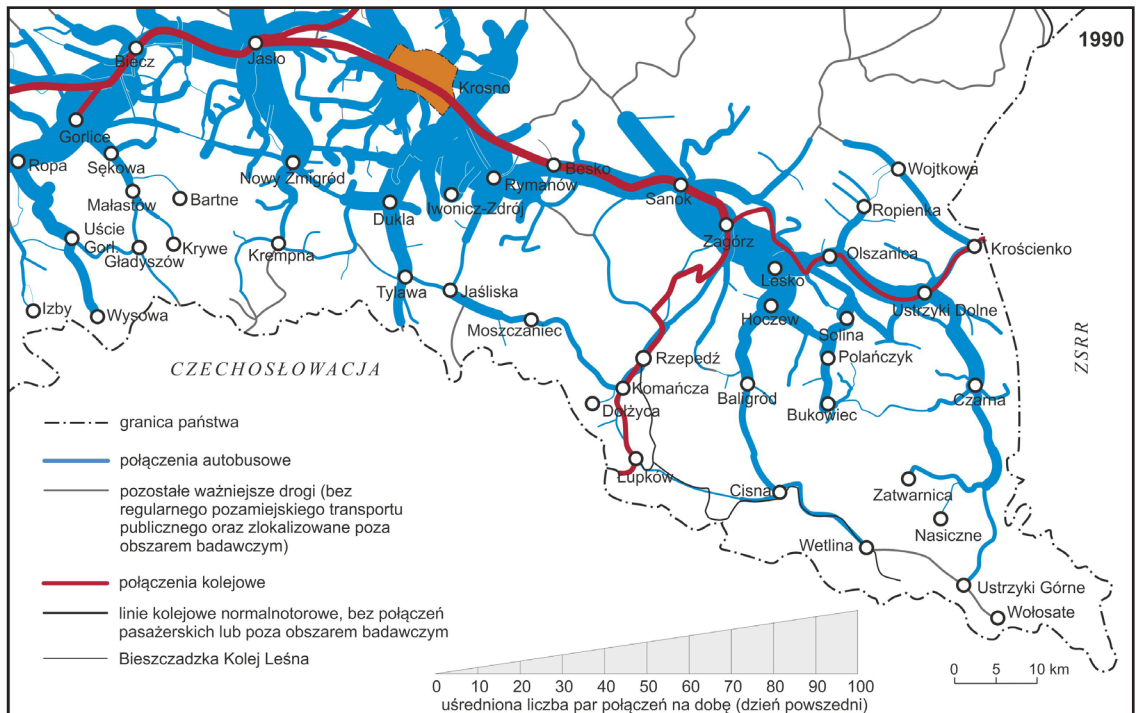
w pasmach Bieszczad i Beskidu Niskiego pozostawały pozbawione w weekend dostępu do autobusu. W Bieszczadach generalnie dotyczyło to tylko kilku wsi w okolicy Baligrodu (Kalnica, Roztoki Dolne, Stężnica) oraz miejscowości już w obrębie Gór Sanocko–Turczańskich (Dziurdziów oraz w okolicach Ropienki, Olszanicy i Wojtkowej). W Beskidzie Niskim weekendowo transportu pozbawione pozostawały Zawadka Rymanowska, Bałucianka, także miejscowości w paśmie Gór Iwelskich (Pałacówka, Myszkowskie) czy też Wawrzka. Reasumując w 1990 r. na obszarze badawczym funkcjonował wydajny transport publiczny, a przemieszczanie się zarówno miejscowej ludności, jak również turystów nie napotykało wówczas raczej większych przeszkód.

Tabela 10. Zmiana średniej liczby połączeń kolejowych na badanym obszarze w dni robocze w latach 1990–2019

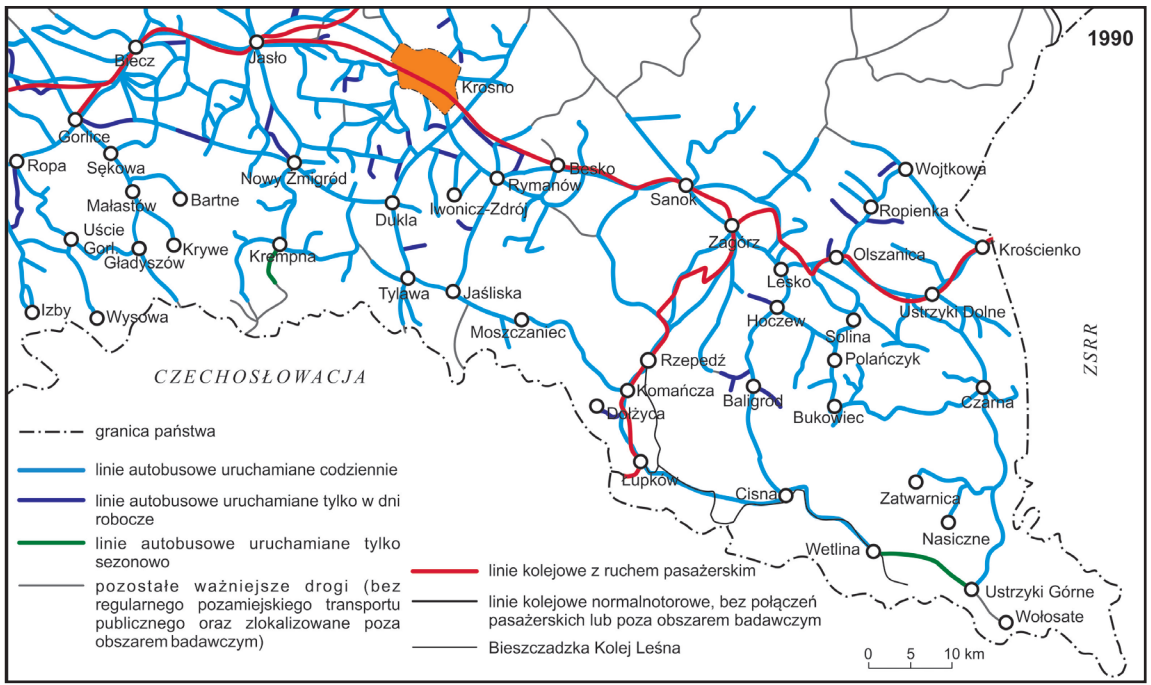
	Średnia liczba par pociągów (dzień roboczy)		Spadek liczby połączeń między 2019 a 1990 r.	
	1990	2019 r.	[pary]	[%]
Stróże–Gorlice Zagórzany	12	0	12	100
Gorlice Zagórzany–Gorlice	9	0	9	100
Gorlice Zagórzany–Jasło	12	0	12	100
(Strzyżów)–Jasło	10	7	3	30,00
Jasło–Sanok	13	4	9	69,23
Sanok–Zagórz	14	5	9	64,28
Zagórz–Komańcza	9	3	6	66,67
Komańcza–Łupków	8	0	8	100
Zagórz–Krościenko	7	0	7	100

Zgromadzona w trakcie badania baza współczesnych rozkładów jazdy została zaktualizowana według stanu na początek 2019 r. Posłużyła ona do opracowania map pokazujących z jednej strony liczbę połączeń w przeciętny dzień roboczy, z drugiej zaś linie obsługiwane tylko w dni robocze bądź też tylko w dni nauki szkolnej. Pominięte zostały wszelkie kursy zamknięte jak dowozy organizowane przez szkoły czy też pracodawców, których rozkład nie był podawany do wiadomości publicznej. Na mapach zaznaczono także odcinki, które były obsługiwane w 1990 r., a w 2019 r. pozostały bez usług **ptz**.

Obraz przedstawiony na rycinie 20 oraz w tabeli 10 ukazuje ogromną zapaść transportu kolejowego na analizowanym obszarze. Linia do Krościenka i dalej do Chyrowa w latach 1990. i 2000. teoretycznie powinna być skazana na pewny sukces. Niestety brak remontów infrastruktury doprowadził ją do stanu śmierci technicznej i zawieszenia przewozów. Wstrzymaniu (poza nielicznymi kursami weekendowymi) uległy także przejazdy na zelektryfikowanej i czynnej w ruchu towarowym linii Stróże–Gorlice Zagórzany–Jasło (wraz z odgałęzieniem do Gorlic). Na odcinkach Jasło–Zagórz oraz Zagórz–Komańcza została szczątkowa oferta, na dodatek bardzo często zastępowana autobusami komunikacji zastępczej. Warto zwrócić uwagę, że zarówno na lokalnej linii do Komańczy, jak również na mającym dużo większe znaczenie odcinku Zagórz–Jasło okresowo zawieszano ruch pociągów bez zastosowania komunikacji zastępczej. Na odcinkach Stróże–Jasło i Gorlice–Gorlice Zagórzany pociągi pasażerskie pojawiały się okresowo w związku z obsługą weekendowych dojazdów z/ do Krakowa, a na trasie Komańcza–Łupków–Medzilaborce w wakacyjne weekendy.



Ryc. 18. Liczba połączeń pozamiejskiego transportu zbiorowego na badanym terenie w 1990 r.



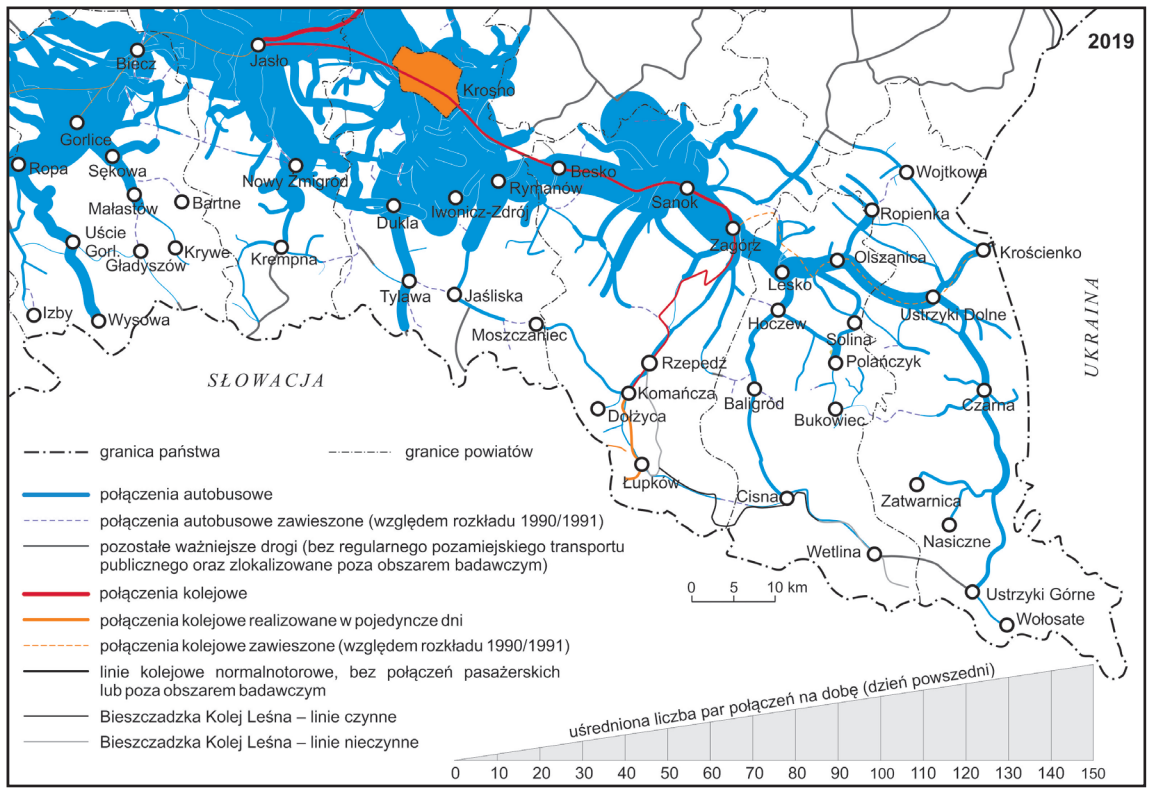
Ryc. 19. Sieć publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze w 1990 r. w podziale na linie obsługiwane codziennie i obsługiwane tylko w dni robocze

Dla transportu autobusowego zwracało uwagę kilka faktów. Przede wszystkim zauważalny był wzrost polaryzacji oferty przewozowej względem wcześniej omawianych okresów (ryc. 20 i 21). Z jednej strony można spostrzec wzrost liczby autobusów poruszających się w ciągu DK28, ale z drugiej strony południowe, górskie i gorzej zaludnione części powiatów w większości charakteryzowały się znacznym pogorszeniem oferty przewozowej. Szczególnie niepokojące było zmniejszenie się spójności sieci. Nowym niedobrym zjawiskiem była nieprzenikalność granic powiatowych – wspominany dla 1990 r. przejazd autobusami od Gorlic po Wetlinę w 2019 r. nie był już możliwy. Nie dało się bezpośrednio dotrzeć z Gorlic do Nowego Żmigrodu, z Krempnej do Dukli czy też z Woli Niżnej do Moszczańca (co interesujące Moszczaniec, chociaż był zlokalizowany na terenie powiatu krośnieńskiego, to obsługiwany był wyłącznie od strony powiatu sanockiego) oraz z Woli Michowej do Żubraczego. Przestał być także możliwy przejazd z okolic Bukowca do Czarnej. Zniknęło też istniejące niegdyś połączenie Tylawy i Jaślisk (obecnie w granicach tego samego powiatu). Podobnie działo się w powiecie gorlickim pomiędzy Małastowem a Gładyszowem. Choć badany obszar graniczył z dwoma krajami, to oferta lokalnych rozkładowych połączeń transgranicznych sprowadzała się do sezonowych połączeń na Słowację przez przejście graniczne Łupków–Medzilaborce.

Brak połączeń nie był tu jedynym obserwowanym problemem. Znacząco pogorszyła się obsługa rejonu Zalewu Solińskiego, a w szczególności Bukowca (ryc. 20 i 21). Również znacznie mniej autobusów docierało poza sezonem do Cisnej, czy zwłaszcza do Wetliny. Niemal tragiczny obraz malował się na południe od Komańczy, a liczba połączeń do Moszczańca również bardzo spadła. Znacząco w procesie transformacji ustrojowej również ucierpiały takie miejscowości jak Bartne, Konieczna, Gładyszów, Krywe, Mszana a także Wisłoczek i Puławy Górne. Co ciekawe na dobrym poziomie utrzymywała się obsługa Dukli, Nowego Żmigrodu i Wysowej. Można też było odnotować niestety rzadkie procesy pozytywne jak powrót autobusów do Wołosatego, czy też wykorzystywanie przez jednego z przewoźników w okolicy Dukli drogi przez Teodorówkę (równolegle do DW993). Pojawiły się też autobusy umożliwiające dojazd z okolic Ropienki do Ustrzyk Dolnych.

Podejście łączące jednoczesną prezentację bezwzględnych i względnych zmian liczby połączeń umożliwiało pogłębienie prowadzonych analiz (ryc. 21). Można było zaobserwować więc, że w 2019 r. w niektórych mniejszych miejscowościach (np. Ropianka, Wołosate) nastąpiła lekka poprawa oferty w stosunku do 1990 r. Przynajmniej jednak w części przypadków zjawisko to mogło mieć charakter pozorny wynikający np. z tzw. wjazdów kieszeniowych. Drugą grupę połączeń, mogących dawać podobny efekt, były kursy szkolne wprowadzone wskutek obowiązku zapewnienia transportu młodzieży uczęszczającej do szkół gimnazjalnych. Ich wadą bywało, że umożliwiały dogodny dojazd tylko w jednym kierunku, natomiast powrót mógł się wiązać już z koniecznością częściowego dojścia pieszego.

Dla znacznej poprawy oferty w ciągu DK28 można było założyć, że obserwowane (ryc. 21) duże względne i bezwzględne wzrosty liczby połączeń wynikały z wprowadzenia podaży usług o dużej częstotliwości i przejęcia pasażerów z transportu kolejowego, który co prawda oferował większą pojemność, za to charakteryzował się mniejszą



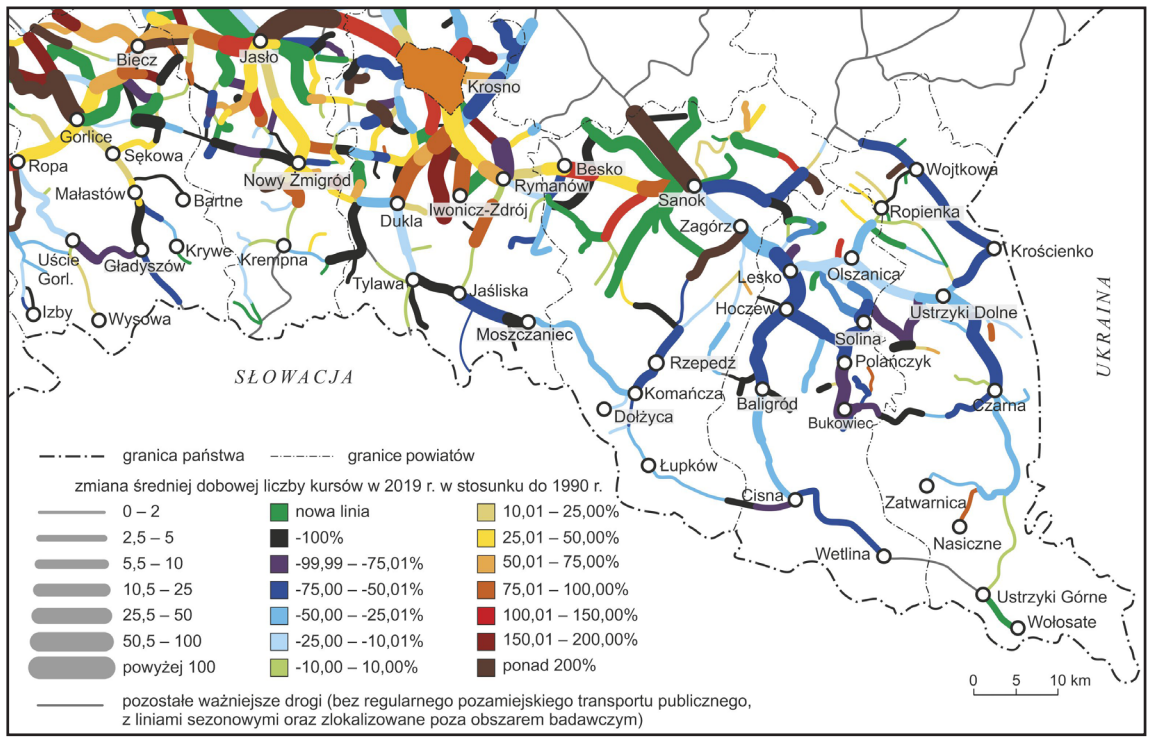
Ryc. 20. Sieć publicznego transportu zbiorowego na obszarze Beskidu Niskiego i Bieszczad w 2019 r.

częstotliwością i często wymagał dodatkowego dłuższego dojścia do przystanku. Ponadto na spadek konkurencyjności kolei niewątpliwie wpłynęło to, że na odcinku Krosno–Sanok pomijała ona jednak kilka ważnych ośrodków, tak miejskich jak Dukla czy Rymanów, jak też uzdrowiskowych jak Rymanów-Zdrój i Iwonicz-Zdrój. Warto zauważyć, że w strefie podmiejskiej obecnych stolic powiatowych miał miejsce silny wzrost liczby połączeń. Prawdopodobnie było to wynikiem substytucji zlikwidowanych linii podmiejskich organizowanych dotąd w ramach miejskiej komunikacji samochodowej oraz przewozów pracowniczych realizowanych na zlecenie bądź taborem własnym dużych zakładów przemysłowych. Warto też zwrócić uwagę, że tam gdzie nadal był jeszcze dość silny przemysł (zwłaszcza naftowy i chemiczny) przewozy w strefie podmiejskiej (Jasło, Krosno, Jedlicze, a także Sanok) miały się stosunkowo dobrze. Szczególnie na uprzywilejowanej pozycji było tu Krosno, które nadal częściowo zachowało funkcje ośrodka regionalnego z instytucjami o charakterze wojewódzkim. Poprawiła się też obsługa transportowa dwóch miasteczek jak Dukla i Nowy Żmigród stanowiących zaplecze dla większych miast powiatowych. Widoczny też był, szczególnie dla Sanoka, ale także i dla Jasła oraz Krosna, wpływ oferty przewoźnika Marcel nakierowanej na skomunikowanie z Rzeszowem. Dla Gorlic i Wysowej-Zdroju za wzrost liczby połączeń odpowiadały bezpośrednie kursy do Krakowa.

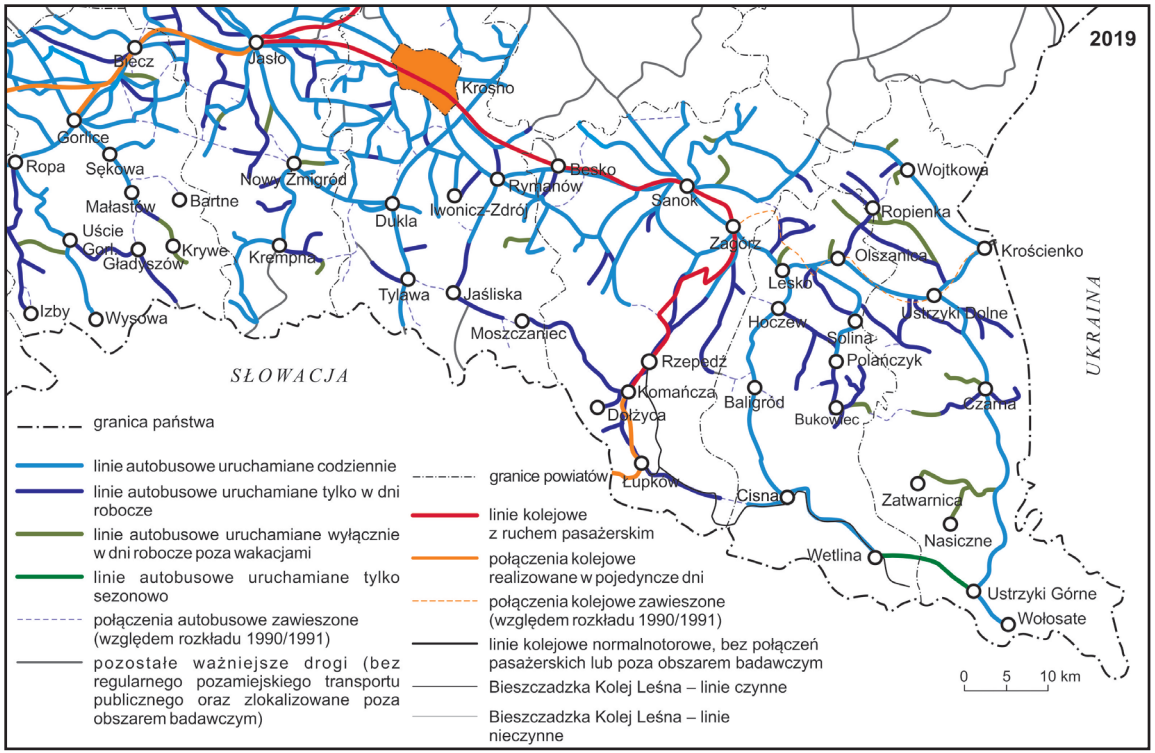
Nieliczne linie lokalne charakteryzowały się tylko małymi względnymi i bezwzględnymi zmianami liczby kursów (ryc. 21). Zwracał uwagę też fakt, że wiele linii peryferyjnych dotknęły względnie małe cięcia oferty – prawdopodobnie już 30 lat temu służyły one głównie zapewnieniu dojazdów do szkół, w mniejszym stopniu do odległych miejsc pracy. Na znaczeniu też straciło wiele połączeń łącznikowych (np. w powiecie krośnieńskim) pomiędzy obecnymi głównymi szlakami prowadzącymi z/do miast powiatowych. Przewoźnicy prywatni je obsługujący skupiali się zdecydowanie na najszybszym dowiezieniu najkrótszą drogą pasażerów do domu/pracy, bez kluczenia po mniejszych miejscowościach, jak to było typowe dla wielu kursów PKS. Zauważalne było też, że największy względny i bezwzględny regres połączeń nastąpił tam, gdzie najdłużej była dominująca lub wręcz monopolistyczna rola dawnych PKS (powiaty sanocki, leski i bieszczadzki). Świadczyć to mogło o tym, że rynek ten był aż tak nieatrakcyjny, że nie był w stanie przyciągnąć typowo komercyjnych podmiotów. Poszkodowane też bardziej były gorzej zaludnione górskie doliny. Obserwowano też znaczne pogorszenie obsługi transportowej ośrodków przemysłowych opartych niegdyś na przemyśle drzewnym (Rzepedź, Ustjanowa).

W badaniu nie prowadzono też szczegółowych analiz rozkładu poszczególnych kursów w ciągu doby. Generalnie jednak na liniach o mniejszym natężeniu ruchu po godzinach szczytu ruch całkowicie lub niemal całkowicie zamierał. Problemem był również brak połączeń bezpośrednich. Przykładowo pobliskie sobie Duklę i Nowy Żmigród łączyły tylko dwie pary kursów bezpośrednich, w pozostałych przypadkach należało się przesiadać np. w Łysej Górze.

Należy pamiętać, że na pozostałych liniach w soboty kursowało często znacznie mniej busów, a w niedziele i święta na wiele linii wyjeżdżały pojedyncze kursy lub też nie wyjeżdżało nic. Przykładowo Duklę obsługiwało w dni robocze blisko 70 kursów trzech przewoźników, w niedzielę kursy realizował tylko jeden z nich – firma MiŚ,



Ryc. 21. Zmiana średniej dobowej liczby połączeń autobusowego pasażerskiego transportu zbiorowego w dni robocze na badanym obszarze w latach 1990–2019



Ryc. 22. Sieć publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze w 2019 r. w podziale na linie obsługiwane: codziennie, tylko w dni robocze i wyłącznie w dni nauki szkolnej

która wyruszała na trasę Dukla–Krosno cztery razy. W pozostałe dni świąteczne ustawowo wolne od handlu zaś nawet on nie uruchamiał żadnych kursów. Znowuż na trasę łączącą dwa miasta powiatowe Krosno i Jasło w niedzielę wyruszały tylko autobusy pospieszne i nieliczne pociągi.

Niestety względnie pozytywny obraz jaki można było wyprowadzić z dotychczas omówionych wyników badań zburzyła analiza ruchu w dni wolne od pracy (ryc. 22). Należy pamiętać, że poza nielicznymi przypadkami wymienione niżej miejscowości w 1990 r. cieszyły się pełną siedmiodniową, całoroczną obsługą przez transport publiczny. Szczególnie było to zauważalne na obszarze powiatów leskiego i bieszczadzkiego. Przez weekendy bez dostępu do transportu publicznego pozostawały miejscowości na północ od DK 84. Również rejon Zalewu Solińskiego oraz miejscowości w okolicach Czarnej a także Zatwarnica i Nasiczne były bez usług **ptz.** Sytuacja w powiecie sanockim także nie nastrajała optymizmem. Pustynią transportową w weekendy pozostawały Rzepedź, Szczawne, Łupków i Moszczaniec oraz Dołżyca. Gdyby nie pociągi (a właściwie autobusy kolejowej komunikacji zastępczej) trzy razy na dobę (a w niedzielę jeden raz) Komańcza również byłaby całkowicie odcięta od świata. W weekendy autobusy nie docierały też do Jaślisk, Wisłoczka i Woli Niżnej. Także Zawadka Rymanowska i Mszana pozostawały wykluczone transportowo. W powiecie jasielskim można było zapomnieć o dojeździe w weekendy do Myscowej i Polany. Obsługi pozbawione były także miejscowości w okolicy Osieku Jasielskiego. W powiecie gorlickim bez usług **ptz** w weekendy pozostawały liczne miejscowości Beskidu Niskiego takie jak Banica, Izby, Gładyszów, Konieczna, Bartne czy Krywe oraz część wiosek w okolicach Biecza.

Na badanym obszarze w stosunku do 1990 r. dało się zaobserwować jeszcze jedno nowe zjawisko, a mianowicie pojawiły się miejscowości obsługiwane wyłącznie w trakcie dni nauki szkolnej (ryc. 22). W wakacje próżno było szukać autobusów w takich bieszczadzkich miejscowościach jak Nasiczne i Zatwarnica oraz Polany, Michniowiec i Chrewt. Nieobsługiwane były także niektóre miejscowości w okolicach Ropienki. Pozbawione transportu publicznego były także latem Wisłoczek, Krywe i Bartne oraz odcinek Uście Gorlickie–Śnietnica w Beskidzie Niskim, a także kilka linii w okolicach Nowego Żmigrodu.

4.5. Zmiany sieci w ujęciu topologicznym

Zapoczątkowana w latach 1960. rewolucja ilościowa w geografii zaowocowała m.in. powstaniem analizy przestrzennej, w tym także i analizy sieci. W tej części pracy autor zastosował podejście zaproponowane przez P. Haggetta (1967) polegające na analizie dróg (ścieżek), zazwyczaj w sieciach, dla których możliwe było występowanie cykli (czyli zamkniętych dróg, w których koniec – ostatni wierzchołek – jest tożsamy z początkowym). Przede wszystkim zastosowano tu wskaźniki grafowe wykorzystane przez K. J. Kansky'ego (1963). Wykazywały one jednak wiele niedoskonałości, stąd G. A. James i inni (1970) do badań geograficznych wprowadzili wskaźnik S–I Orda, który umożliwił głębszą analizę sieci, autor (Ciechański, 2013) zaś zaproponował swój własny – nazwany G_{ns}.

Tabela 11. Parametry topologiczne analizowanych sieci w różnych przekrojach czasowych

Rok	Wariant sieci	Liczba				Wskaźnik		
						Kansky'ego		G_{ns}
		krawędzi grafu *e*	wierzchołków grafu *v*	izolowanych podgrafów *p*	cyklomatyczna *μ*	*α*	*γ*	
						[%]		
1929	–	16	17	1	0	0	35,56	100
1931	–	18	18	1	1	3,2	37,50	105,56
1955	–	27	28	1	0	0	34,62	100
1974	–	124	106	1	19	9,18	39,74	117,92
1990	dzień roboczy, zwykły	305	249	1	57	11,56	41,16	122,89
	dzień roboczy, wakacje	304	247	1	58	11,86	41,36	123,48
	dzień wolny od pracy, zwykły	265	229	1	37	8,17	38,91	116,16
	dzień wolny od pracy, wakacje	265	248	20	37	7,54	35,91	5,36
	dzień wolny od pracy, zwykły (graf niespójny)	264	227	1	38	8,46	39,11	116,74
	dzień wolny od pracy, wakacje (graf niespójny)	264	246	20	38	7,80	36,07	5,39
2019	dzień nauki szkolnej	286	243	1	44	9,15	39,56	118,11
	dzień roboczy wolny od nauki szkolnej	270	227	1	44	9,80	40,00	119,38
	dzień roboczy wolny od nauki szkolnej (graf niespójny)	270	243	17	44	9,15	37,34	6,56
	dzień wolny od pracy i nauki szkolnej	189	165	1	25	7,69	38,65	115,15
	dzień wolny od pracy i nauki szkolnej (graf niespójny)	189	250	86	25	5,05	25,40	0,88
	dzień wolny od pracy i nauki szkolnej + pociągi	193	165	1	29	8,92	39,47	117,58
	dzień wolny od pracy i nauki szkolnej + pociągi (graf niespójny)	193	250	83	26	5,25	25,94	0,93
	dzień wolny od pracy i nauki szkolnej w wakacje	189	164	1	26	8,05	38,89	115,85
	dzień wolny od pracy i nauki szkolnej w wakacje (graf niespójny)	189	249	86	26	5,27	25,51	0,89
	dzień wolny od pracy i nauki szkolnej w wakacje + pociągi	192	164	1	29	8,98	39,51	117,68
	dzień wolny od pracy i nauki szkolnej w wakacje + pociągi (graf niespójny)	192	249	86	29	5,88	25,91	0,90

Sieci transportowe, zwłaszcza drogowe, odznaczają się dość wysoką złożonością, dlatego aby łatwiej studiować ich cechy konieczne jest dokonanie pewnych uproszczeń rzeczywistych układów i przedstawienie ich w postaci grafu (Potrykowski i Taylor, 1982). Głównym warunkiem analizy topologicznej istniejącej sieci transportowej jest bowiem zredukowanie jej do abstrakcyjnego zbioru punktów (węzłów albo wierzchołków), połączonych zbiorem linii (odcinków, krawędzi albo łuków) – dzięki temu w centrum uwagi znajduje się układ połączeń między węzłami, a w grafach nieskierowanych pomijane są informacje dotyczące orientacji. Także informacje metryczne i dotyczące przepustowości sieci są tu nieistotne.

Wychodząc od powyższych reguł, w dalszych analizach przyjęto następujące założenia:

- ponieważ sieć kolejowa na studiowanym obszarze jest wyjątkowo skromna i praktycznie niemal całkowicie przebiega równolegle do analizowanych linii autobusowych – w analizie spójności sieci pozostaje poza wyjątkami pominięta;
- jako wierzchołki traktowane są tylko te miejsca, gdzie następuje spotkanie co najmniej trzech krawędzi oraz punkty końcowe;
- analizowana w różnych przekrojach sieć połączeń autobusowych rozpatrywana jest jako układ wyizolowany tj. pierwsze miejscowości poza obszarem badawczym traktowane są jako punkty końcowe;
- analizowana sieć ma charakter grafu płaskiego;
- dla układu sieci w dni wolne od pracy czy nauki szkolnej stosuje się dwa podejścia badawcze – pomijające w analizie swobodne węzły oraz je uwzględniające.

Do osiągnięcia założonych celów badawczych konieczne było przyjęcie za M. Potrykowskim i Z. Taylorem (1982), że w minimalnie spójnej sieci liczba krawędzi $e_{\min}$ jest zawsze mniejsza o jeden od liczby wierzchołków v, co można zapisać w postaci

$$e_{\min} = v - 1$$

Do porównania złożoności dwóch i więcej sieci niezbędne są miary, którymi można opisać stopień spójności sieci. Ponieważ opracowanie dotyczy danych historycznych, stosuje się klasyczne mierniki spójności i kształtu sieci – liczbę cyklomatyczną μ, wskaźniki α i γ Kansky'ego. Wyżej wymienione mierniki mają jedną podstawową wadę – nie różnicują grafów o odmiennej strukturze, ponieważ są funkcjami liczby krawędzi, wierzchołków i podgrafów (James i inni, 1970; Potrykowski i Taylor, 1982). Rozwiązanie tego problemu przynosi opracowany i szczegółowo omówiony przez G. A. Jamesa i innych (1970) wskaźnik, zwany od nazwiska autora wskaźnikiem *S–I* Orda.

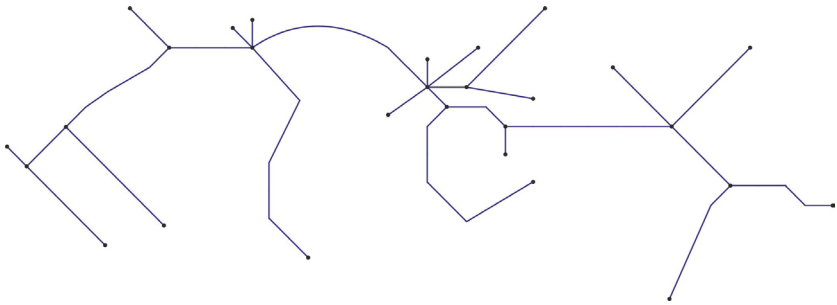
Z krytycyzmu na bardzo słabe ich reakcje na cechy grafów niespójnych powstał nowy wskaźnik G_{ns} opracowany przez autora na potrzeby jego pracy doktorskiej (Ciechański, 2013). Pozwala on (1) odróżnić grafy niespójne od grafów w formie prostego drzewa; (2) rozróżniać strukturę poszczególnych grafów niespójnych. Punkt wyjścia do jego konstrukcji stanowiła zasada, że w minimalnie spójnej sieci liczba wierzchołków zawsze jest o 1 większa niż liczba krawędzi. Ponieważ nie jest on szerzej przedstawiany w literaturze przedmiotu, przytacza się poniżej bardziej szczegółowe informacje o nim.

$$G_{ns} = \frac{e+1}{pv}$$

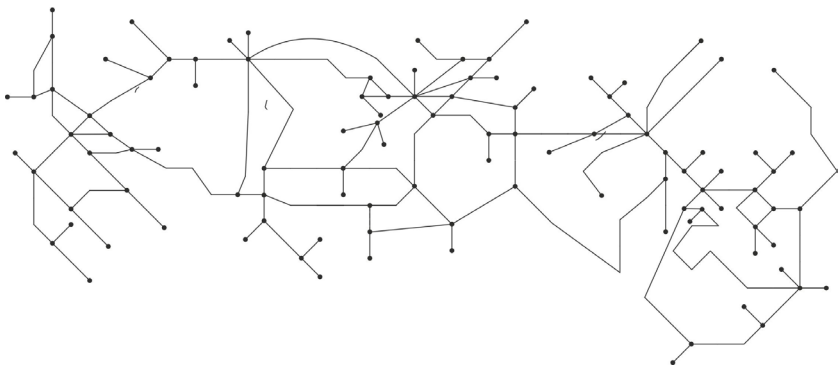
gdzie:
G_{ns} – wskaźnik grafu niespójnego wyrażony w procentach,
e – liczba krawędzi grafu,
v – liczba wierzchołków grafu,
p – liczba izolowanych podgrafów.

Wskaźnik ten wykazuje dla przypomnienia następujące właściwości:
- dla spójnego grafu o strukturze prostego drzewa przyjmuje wartości równe 100%,
- dla grafów spójnych z cyklami przyjmuje wartości powyżej 100%, przy czym jego wartość maleje wraz ze spadkiem liczby cykli i krawędzi,
- dla grafów niespójnych charakterystyczne są wartości oscylujące około 50%. Gdy występują cykle w którymś z podgrafów wartość ta przekracza 50%, a dla dwóch prostych podgrafów o strukturze drzewa przybiera zazwyczaj wartość od 35% do 49% – rośnie ona wraz ze wzrostem łącznej liczby krawędzi w grafie,
- wraz ze wzrostem liczby podgrafów spada także wartość omawianego wskaźnika.

Patrząc na sytuację na przełomie lat 1920. i 1930. obserwowana na badanym obszarze sieć połączeń autobusowych miała charakter spójny, chociaż grafy ją obrazujące nie były zbyt rozbudowane licząc poniżej 20 węzłów i 20 krawędzi (tab. 11). *De facto* to były proste drzewa – obserwowany dla 1931 r. cykl był efektem uznania za węzeł także Brzozowa, który zasadniczo był już poza przyjętym obszarem studium. Była to znacznie skromniejsza sieć niż przedstawiona w pracy M. Kozaneckiej (1980) dla 1955 r. Dzięki temu opracowaniu w analizach topologicznych sieci można było cofnąć się do początków funkcjonowania pozamiejskiego rozkładowego transportu autobusowego na badanym obszarze. Ponieważ jednak w pierwszym badanym przez wspomnianą wyżej autorkę przekroju (1948 r.) sieć połączeń miała charakter szczątkowy, została pominięta w niniejszej analizie. Natomiast kolejny przekrój czasowy, to jest rok 1955 mógł już stanowić podstawę do dalszych studiów. Ówczesna sieć nie była specjalnie skomplikowana – od strony topologicznej była niewątpliwie spójna, ale pozbawiona zarówno cykli, jak również izolowanych podgrafów. 28 krawędzi oraz 27 wierzchołków tworzyło graf o strukturze typowego drzewa (ryc. 23, tab. 11) co potwierdzały zarówno wskaźnik α Kansky'ego o wartości 0%, jak również wskaźnik G_{ns} o wartości 100%. Wraz z rozrostem sieci zwiększała się także jej złożoność topologiczna. W 1974 r. obserwowana była sieć o 124 krawędziach i 106 wierzchołkach (ryc. 24, tab. 11). Była to także sieć spójna z obecnością licznych cykli (liczba cyklomatyczna równa 19, jak również wskaźnik G_{ns} o wartości blisko 118%), niemniej jednak charakteryzująca się stosunkowo niską spójnością (wskaźnik Kansky'ego γ = 39,74). Wciąż więc, gdyby rozbić graf na mniejsze, miałby on formę głównie nieco rozbudowanych o cykle grafów w formie drzewa. Co istotne pomimo znacznego rozwoju grafu pod względem topologicznym jego spójność nie wzrosła jakoś istotnie.

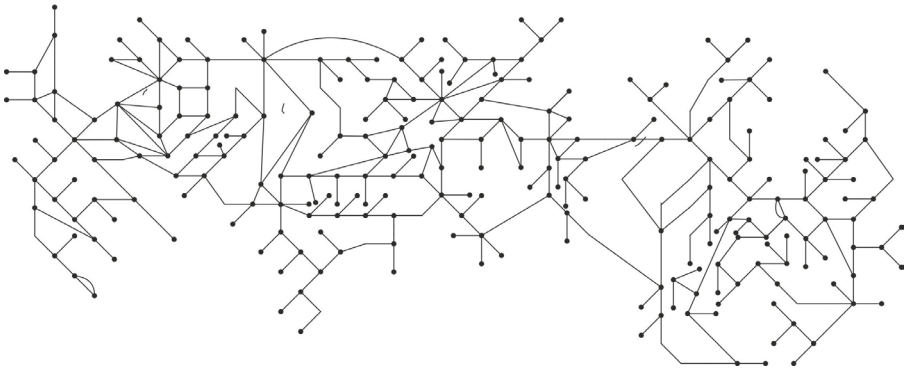


Ryc. 23. Sieć transportu autobusowego na badanym obszarze w 1955 r. w postaci grafu

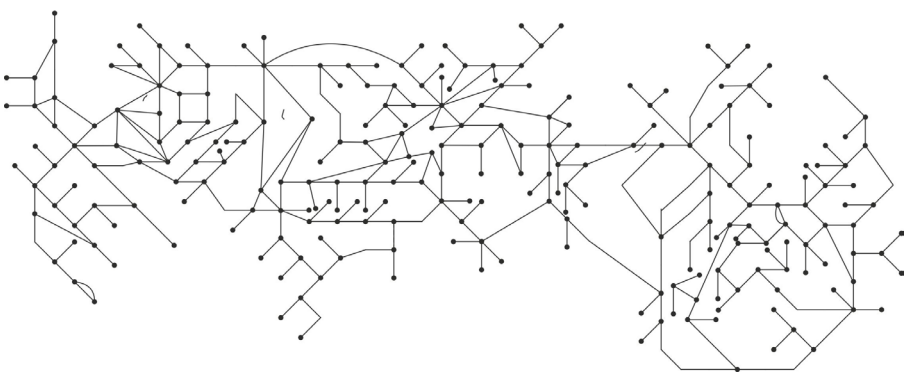


Ryc. 24. Sieć transportu autobusowego na badanym obszarze w 1974 r. w postaci grafu

Nieco inaczej sytuacja wyglądała w 1990 r. Przede wszystkim dysponując autorską bazą danych można było przeprowadzić bardziej pogłębione analizy dla poszczególnych przedziałów czasowych (ryc. 25–26, tab. 11), tj. dni powszednich i dni wolnych od pracy (a także w zależności czy jest okres wakacyjny czy też pozawakacyjny). Ponadto dla dni wolnych od pracy osobno rozważano grafy, w których węzły pozbawione transportu się redukuje, a osobno, gdzie włącza się je do analizy topologicznej, jako izolowane podgrafy. Obserwowana sieć transportowa w stosunku do roku 1974 r. uległa znaczącej rozbudowie. W dzień powszedni w roku szkolnym składała się ona z 305 krawędzi (blisko 2,5-raza więcej niż w 1974 r.) i 249 wierzchołków (nieco ponad 2,3-krotny wzrost). W wakacje, ze względu na sezonową obsługę odcinka Wetlina–Ustrzyki Górne, te wartości ulegały drobnym wahnięciom. Generalnie, choć dochodziło tu do zamknięcia jednego z cykli, to nie wpływało to praktycznie na topologię sieci i w dalszej części rozważań nie stosowano podziału na okres wakacyjny i pozawakacyjny. Graf będący obrazem tej sieci był bardziej skomplikowany niż to miało miejsce w 1974 r. Świadczy choćby o tym większe tempo wzrostu liczby cyklomatycznej niż liczby krawędzi i wierzchołków (wzrosła ona trzykrotnie). Niewątpliwie jednak skala uzupełnień sieci była niewystarczająca o czym świadczyły wartości innych analizowanych parametrów grafu, które w stosunku do 1974 r. wzrosły nieznacznie (zmiana wskaźników Kansky'ego o około 1,5–2,5 punktu procentowego czy G_{ns} o niecałe 5 punktów procentowych).

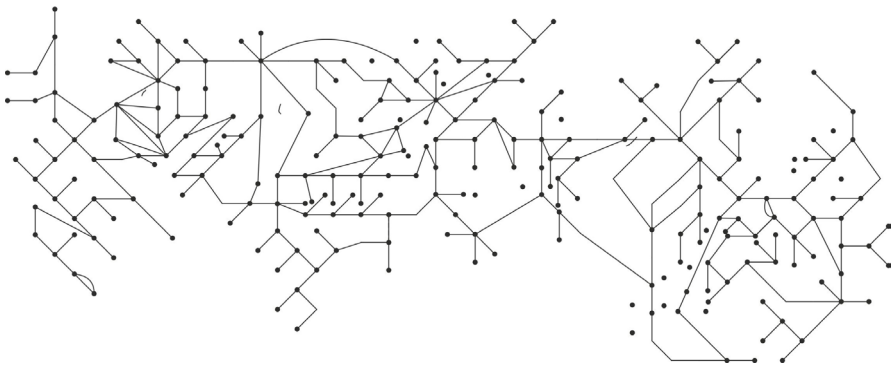


Ryc. 25. Sieć transportu autobusowego na badanym obszarze w 1990 r. w dni robocze w postaci grafu

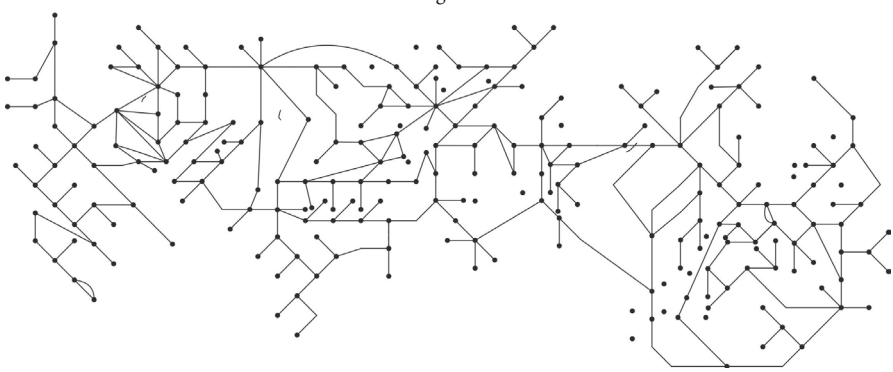


Ryc. 26. Sieć transportu autobusowego na badanym obszarze w wakacje 1990 r. w dni robocze w postaci grafu

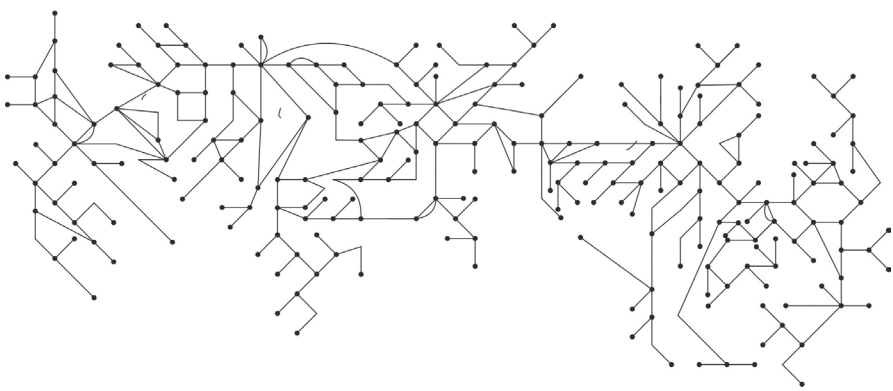
Do interesujących wniosków prowadzi analiza grafu przedmiotowej sieci w 1990 r. dla dni wolnych (ryc. 27–28). Jeśli spojrzało się na nią redukując nieobsługiwane miejscowości to sytuacja przedstawiała się jeszcze nie najgorzej. Liczba krawędzi co prawda spadła o około 13%, ale liczba wierzchołków zmniejszyła się tylko o około 8%, a liczba cyklomatyczna z 57 zmniejszyła się do 37 (ubytek blisko 35%) (tab. 11). To wraz ze spadkiem wartości pozostałych wskaźników sygnalizowało uproszczenie się sieci połączeń, zwłaszcza poprzez rozerwanie wielu cykli. Potwierdzały to wartości analizowanych parametrów dla grafu z izolowanymi wierzchołkami. Co prawda liczba cyklomatyczna pozostawała tu bez zmian w stosunku do sieci pozbawionej izolowanych podgrafów, ale wartości pozostałych parametrów uległy zmniejszeniu. Szczególnie spadek spójności sieci widoczny był na podstawie wskaźnika G_{ns}, który obniżał się o ponad 110 punktów procentowych.



Ryc. 27. Sieć transportu autobusowego na badanym obszarze w 1990 r. w dni wolne od pracy w postaci grafu

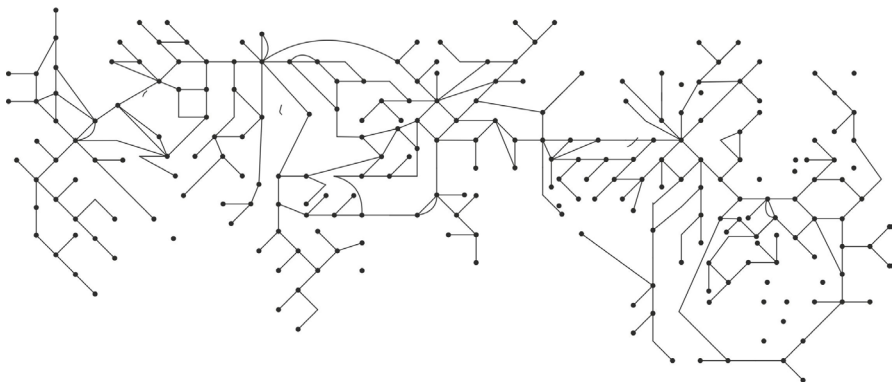


Ryc. 28. Sieć transportu autobusowego na badanym obszarze w wakacje 1990 r. w dni wolne od pracy w postaci grafu

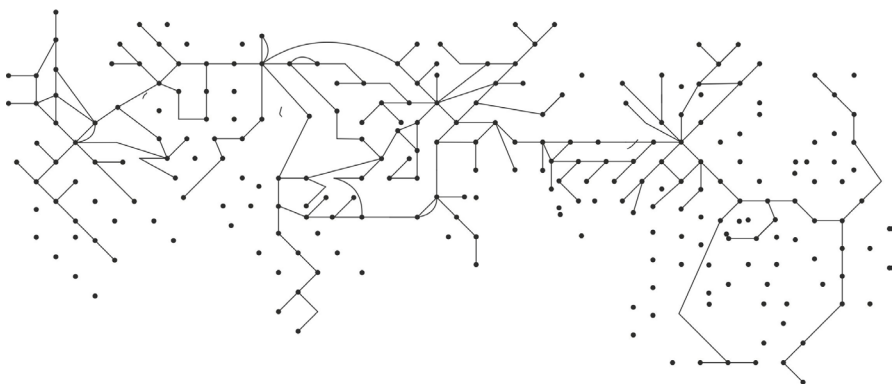


Ryc. 29. Sieć transportu autobusowego na badanym obszarze w 2019 r. w dni nauki szkolnej w postaci grafu

Procesy transformacji gospodarczo-ustrojowej niewątpliwie odbiły się także na obrazie sieci transportowej jakim jest graf prosty. W 2019 r. obserwowana była dalsza redukcja sieci. Wyjściowy punkt do analizy stanowił tu układ sieci w dni nauki szkolnej. W takie dni liczba krawędzi grafu względem 1990 r. uległa redukcji odpowiednio o 19 (do 286), a liczba wierzchołków jedynie o 6 (do 243) (ryc. 29, tab. 11). O ile te parametry nie oddawały w sposób widoczny charakteru zmian, to biorąc pod uwagę liczbę cyklomatyczną (zmiana z 57 do 44) zauważalny był wyraźny trend do upraszczania się sieci i rozerwania ścieżek, które 29 lat wcześniej tworzyły zamknięte cykle. Można było podejrzewać, że szczególnie temu sprzyjała likwidacja połączeń przecinających granice powiatów. Także wartości wskaźników Kansky'ego i G_{ns} uległy tu zmniejszeniu, co potwierdzało tylko poczynione obserwacje.



Ryc. 30. Sieć transportu autobusowego na badanym obszarze w 2019 r. w dni robocze wolne od nauki szkolnej w postaci grafu

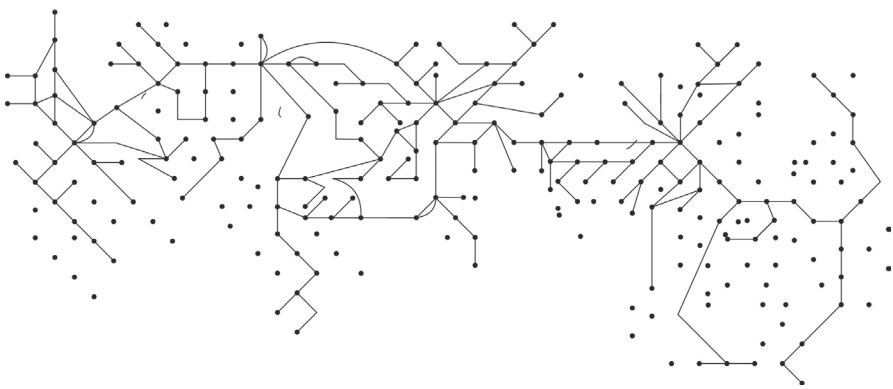


Ryc. 31. Sieć transportu autobusowego na badanym obszarze w 2019 r. w dni wolne od pracy i nauki szkolnej w postaci grafu

Pewnym novum było pojawienie się w stosunku do 1990 r. połączeń obsługiwanych tylko w dni nauki szkolnej. Oczywiście to oddziaływało na topologię sieci w dni robocze wolne od nauki szkolnej (ryc. 30). Skala zmian nie była tu znaczna względem dni nauki szkolnej. Liczba cyklomatyczna (tab. 11) nie zmieniła się pomimo pewnej redukcji liczby krawędzi i wierzchołków grafu. Także pozostałe analizowane

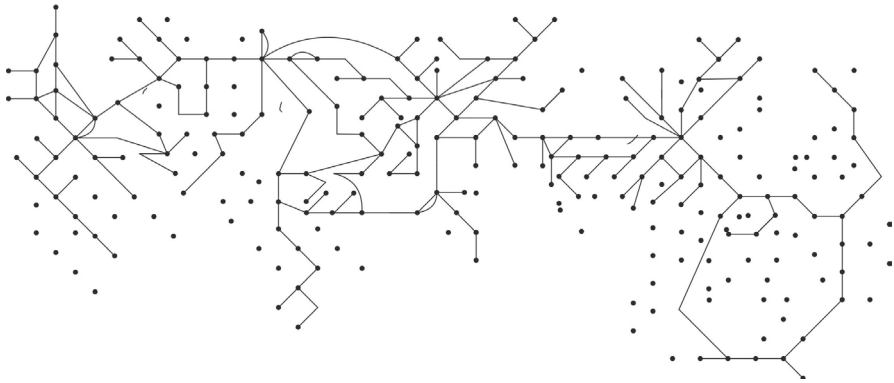
wskaźniki grafowe w tym miejscu uległy niewielkiemu wahnięciu, co świadczyło raczej o redukcji ślepo zakończonych połączeń niż o przerywaniu cykli. Nawet jeśli potraktowano pozostawione bez połączeń wierzchołki jako izolowane podgrafy to większość wskaźników nie uległa większej zmianie (jedynie wskaźnik G_{ns} szczególnie czuły na grafy niespójne gwałtownie zmniejszał swoje wartości).

Bardziej złożona sytuacja i zarazem większa skala zmian obserwowana była dla grafów będących obrazem sieci połączeń autobusowych w dni wolne od pracy. W analizie próbowano tutaj również uchwycić wpływ substytucyjności połączeń kolejowych między Zagórzem a Komańczą (a w sezonie Łupkowem). Generalnie uwzględnienie kolei nie wpływało praktycznie na zmianę niekorzystnych parametrów sieci (ryc. 31–34, tab. 11). Także różnice pomiędzy parametrami sieci w wakacje i poza nimi były na tyle do siebie zbliżone, że ich szczegółowa analiza stała się również bezcelowa. Dlatego w dalszym postępowaniu badawczym nacisk został położony na odniesienie do sytuacji w dni wolne od pracy w 1990 r. oraz w dni nauki szkolnej i robocze w 2019 r.

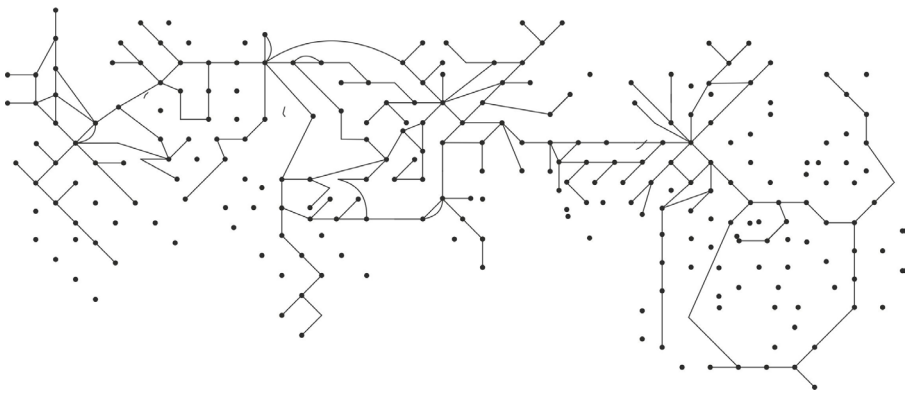


Ryc. 32. Sieć transportu autobusowego (z uwzględnieniem substytucyjnego połączenia kolejowego do Komańczy) na badanym obszarze w 2019 r. w dni wolne od pracy i nauki szkolnej w postaci grafu

Skala topologicznych zmian sieci w dni wolne od pracy pomiędzy 2019 r. a 1990 r. była ogromna. W ujęciu, w którym pomija się wszystkie izolowane wierzchołki, o nieco poniżej 30% uległa redukcji zarówno liczba krawędzi (265 do 189), jak również wierzchołków grafu (z 229 do 165). W podobnych proporcjach (o ⅓) zmniejszyła się liczba cyklomatyczna. Świadczyło to o znaczącej redukcji liczby połączeń „domykających" cykle. Warto zwrócić uwagę, że zmienił się na przestrzeni 29 lat nie tylko charakter przewozów, ale także często dominujące kierunki. Analizowane pozostałe wskaźniki grafowe natomiast w takim ujęciu praktycznie nie zmieniły się. Gdy na topologię rozpatrywanej sieci spojrzało się dla dni nauki szkolnej w 2019 r. to liczby krawędzi i wierzchołków grafu zmniejszyły się o około ⅓ (odpowiednio 189 *versus* 286 i 165 wobec 243). Liczba cyklomatyczna zmieniała się tu o 19 punktów. Świadczyło to o znacznym uproszczeniu się sieci do postaci rozbudowanego drzewa, z nielicznymi cyklami. Od strony liczby cyklomatycznej sieć ta zbliżyła się do stanu z 1974 r.



Ryc. 33. Sieć transportu autobusowego na badanym obszarze w 2019 r. w dni wolne od pracy i nauki szkolnej w okresie letnim w postaci grafu



Ryc. 34. Sieć transportu autobusowego (z uwzględnieniem substytucyjnego połączenia kolejowego do Komańczy) na badanym obszarze w 2019 r. w wakacje w dni wolne od pracy i nauki szkolnej w postaci grafu

Dla sieci analizowanej łącznie z izolowanymi wierzchołkami (czyli węzłami pozbawionymi krawędzi) obserwowany obraz ulegał zmianie. Charakteryzowała się ona nadal 189 krawędziami i aż 250 wierzchołkami (przerwanie połączeń wygenerowało dodatkowe punkty końcowe ścieżek grafu) z czego 85 wierzchołków było zarazem izolowanymi podgrafami. Skutkiem tego spójność grafu opisywana wskaźnikiem G_{ns} gwałtownie obniżyła się poniżej 1%. Dla wskaźników Kansky'ego nie miało to aż tak wyraźnej informacji o skali niespójności sieci.

Zmieniająca się w przestrzeni, ale też przede wszystkim w różnych horyzontach czasowych, sieć pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego stanowiła interesujący poligon do zastosowania metod grafowych. Obserwowany był zarówno rozwój sieci, jak również następnie jej stopniowy regres, a także zmiany miar go opisujących. Wykorzystanie klasycznych wskaźników prowadziło do raczej standardowych wniosków, natomiast powyższa analiza rzuciła dodatkowe światło na zachowanie wskaźnika G_{ns} dla sieci, w których występuje znaczny odsetek izolowanych podgrafów tworzonych niemal wyłącznie przez izolowane wierzchołki. Niestety reagował on na zmiany topologii znacznie gorzej niż w przypadku sieci, w których owszem,

występowały podgrafy, jednak nie tak liczne i w postaci podsieci o większej liczbie krawędzi i wierzchołków. Niemniej jednak w trakcie niniejszego badania zaobserwowano następujące interesujące cechy wskaźnika G_{ns}:

1. W przypadku sieci w których liczba wierzchołków grafu *v* jest znacznie wyższa od liczby jego krawędzi *e* oraz liczba izolowanych podgrafów *p* jest o jedność wyższa od liczby izolowanych wierzchołków *e* wartość omawianego wskaźnika zawiera się między pomiędzy 0% a 1%. Jednocześnie liczba izolowanych podgrafów *p* jest w tym wariancie znacznie wyższa niż liczba cyklomatyczna μ;
2. Pozostałe grafy niespójne, dla których liczba izolowanych podgrafów *p* jest mniejsza od liczby cyklomatycznej μ, wartości wskaźnika G_{ns} zawierają się w przedziale pomiędzy 5% a 10%.

4.6. Rynek publicznego transportu zbiorowego z perspektywy jego organizatorów

Badań dotyczących zmian sieci transportu publicznego nie można prowadzić w oderwaniu od oceny sytuacji przez osoby odpowiedzialne za jego organizację. Dlatego rozesłano prośbę o spotkania i możliwość wywiadu pogłębionego (patrz Aneks) z urzędnikami, w których kompetencjach znajdowały się zagadnienia związane z przedmiotową problematyką. Starostwo Powiatowe w Sanoku nie odpowiedziało na prośbę, Starostwo Powiatowe w Ustrzykach Dolnych zobowiązało się do odpowiedzi pisemnej na pytania wywiadu, ale w ostateczności pomimo ponagleń pozostawiło sprawę bez dalszego biegu. Ostatecznie w badaniu udział wzięli:

- Dyrektor Wydziału Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego w Gorlicach (kod: KGR);
- Pracownik Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim (kod: RJS);
- Naczelnik i pracownik Wydziału Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Krośnie (kod: RKR);
- Kierownik Wydziału Komunikacji i Drogownictwa Starostwa Powiatowego w Lesku (kod: RLE).

Rozmówcy w pierwszym rzędzie byli pytani czy samorząd zauważył rosnące problemy ekonomiczne PKS i czy podejmował działania aby im przeciwdziałać. W powiecie gorlickim miało miejsce badanie ludności i powiązań pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego na terenie Obszaru Funkcjonalnego Powiatu Gorlickiego w zakresie transportu. Także samorząd powiatu jasielskiego cały czas posiadał wiedzę o sytuacji w jakiej był PKS. Jednak ze względu na relacje właścicielskie – spółka była kontrolowana przez osobę fizyczną – zdecydowanie zbyt małe było pole oddziaływania na jej funkcjonowanie. Krok dalej poszedł tu powiat krośnieński, którego władze dostrzegały rosnące problemy ekonomiczne PKS i dlatego zdecydował się on przejąć go na własność i próbować go ratować. Przedstawiciel powiatu leskiego natomiast zwrócił uwagę na istotne znaczenie małej gęstości zaludnienia generującej konieczność dojazdu do licznych miejsc o małej liczbie mieszkańców, co było nie bez znaczenia dla opłacalności przewozów. Choć likwidacja połączeń firmy Arriva była

zapowiadana ze znacznym wyprzedzeniem to stała się jednak ogromnym problemem. Czyniono usilne starania, by do tego nie doszło. Miało to formę licznych spotkań i negocjacji z udziałem gmin i starostwa. Nie było możliwości wprowadzenia dofinansowania do nierentownych kursów, jedynie tylko w kilku przypadkach udało się okresowo wymusić kontynuację kursowania.

Rozmówcy byli również pytani o to czy w jakikolwiek sposób samorząd powiatowy badał potrzeby transportowe mieszkańców na swoim terenie, czy też uznał, że najlepiej na oczekiwania społeczne odpowie wolny rynek. W powiecie gorlickim zostało przeprowadzone wspomniane wyżej badanie powiązań pomiędzy jednostkami samorządu. Prowadzony też był bieżący monitoring rynku – w jego rezultacie uznano, że panująca na nim sytuacja jest stabilna. Nie było wówczas też sygnałów, żeby istniejące linie nie zaspokajały potrzeb przewozowych mieszkańców. Ponadto lokalne społeczności były pytane o potrzeby transportowe. Z analizy bieżącej sytuacji wynikało też, że po ogłoszeniu tzw. piątki firmowanej przez wicepremiera J. Kaczyńskiego, niektórzy prywatni przewoźnicy polikwidowali najbardziej nierentowne kursy. Liczyli oni, że wkrótce je wznowią, ale już z dofinansowaniem ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA). Efektem badania potrzeb transportowych mieszkańców był wniosek o dofinansowanie kursu o 5.35 wyruszającego w niedziele z Gorlic do Wysowej (dedykowanego głównie pracownicom uzdrowiska). Niestety nie zyskał on wówczas aprobaty wojewody, choć jego likwidacja w momencie kiedy jeszcze normalnie funkcjonował wiązała się z pewnymi protestami społecznymi. W okresie krótko poprzedzającym rozmowę zostały również zlikwidowane kursy do Koniecznej. Ogólnie jednak do starostwa nie docierały głosy ponad to co zostało wspomniane, że trzeba w aktualnej siatce połączeń coś zmienić. W wydziale jednak dostrzegana była waga problemu, jakim był fakt, że moment w którym młodzież kończyła 18 lat i robiła szybko prawo jazdy prowadził do rezygnacji z korzystania z autobusów powodując tym samym spadki liczby pasażerów nawet rzędu 50%. Przewoźnicy próbowali wykorzystywać tę sytuację, by wymusić pewne dopłaty do kursów. Natomiast w powiecie jasielskim realizowano rolę organizatora **ptz** poprzez uczestnictwo w Powiatowo-Gminnym Związku Komunikacyjnym, który systematycznie miał wdrażać m.in. procedury badania rynku przewozowego. Wcześniej były one przeprowadzane na potrzeby tworzenia planu transportowego dla powiatu. Co warto podkreślić, według władz powiatu wolny rynek nie rozwiązywał kompleksowo problemów transportu publicznego. Ponadto lokalne społeczności zgłaszały samorządowi swoje potrzeby transportowe najczęściej gdy dochodziło do zakłócenia ich świadczenia albo likwidacji takich kursów przez prywatnych przewoźników. W powiecie ziemskim krośnieńskim reakcją na problem było sporządzanie od 2015 r. planu transportowego. Przy tej okazji firma go przygotowująca robiła też badania ankietowe oraz pytała się wójtów o ich ocenę sytuacji. W powiecie leskim natomiast według przedstawiciela starostwa badania dotyczące potrzeb transportowych mieszkańców były prowadzone praktycznie na bieżąco. Docierały też sygnały od społeczeństwa z prośbami o uruchomienie kursów do Terki. Polski Związek Niewidomych zaś wnioskował o kursy z Leska do Sanoka, Krosna a nawet Rzeszowa. Lokalne społeczności zgłaszały swoje potrzeby i samorząd starał się odpowiadać na nie.

Osoby, z którymi przeprowadzano wywiady były również pytane, czy podejmowano starania, by w sytuacji kryzysowej upadające przedsiębiorstwa PKS były przejmowane na rzecz samorządu lub też ofiarowano im wsparcie działalności przewozowej oraz jakie inne kroki podjęto by zapobiec likwidacji dawnych PKS-ów (w tym przyjętych przez inwestorów) na terenie powiatu? W powiecie gorlickim podejmowane były próby wsparcia dla funkcjonującej w jego granicach Veolii (dawny PKS Gorlice). Ponadto bardzo ostrożnie umożliwiano otwieranie nowych połączeń typowym przewoźnikom prywatnym. W powiecie jasielskim wsparcie finansowe nie było oferowane. Natomiast kolejna już niekorzystna zmiana w PKS-ie spowodowała, że ze spółki została wydzielona jej zorganizowana część, z której utworzono nowy podmiot PGZK-Jasiel sp. z o.o. Został on zakupiony przez PGZKwPJ. W powiecie krośnieńskim samorząd w ramach ratowania przedsiębiorstwa PKS Krosno przejął je na własność. Ponadto prowadzono rozmowy z władzami miasta Krosno mające na celu połączenie PKS Krosno i MKS Krosno w jedno przedsiębiorstwo. Niestety nie spotkało się to z akceptacją prezydenta miasta. Podobnie fiaskiem zakończyło się wdrażanie koncepcji uczynienia z PKS Krosno oficjalnego i wyłącznego przewoźnika obsługującego transport na zlecenie starostwa. Najmniejsze osiągnięcia w analizowanej w tej części mierze miało starostwo powiatowe w Lesku, które ani nie było w stanie wspomóc upadającego przewoźnika, ani też skutecznie włączyć się w powstrzymanie jego likwidacji.

Niewątpliwie ważnym pytaniem było czy samorząd udzielał działającym na jego terenie przewoźnikom wsparcia finansowego? A jeśli tak – to czy było ono wystarczające i jakich obszarów, grup pasażerów i okresów czasu dotyczyło. W powiecie gorlickim nie udzielano dotąd takiej pomocy. Dopiero uruchomienie Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych sprawiło, że postanowiono w nim aplikować o środki, które przeznaczone byłyby na wznowienie połączeń zlikwidowanych z przyczyn ekonomicznych. Natomiast powiat jasielski w przedmiotowej mierze był najbardziej zaawansowany. Wspierał on działające w strukturach Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim dwa podmioty. Pierwszym z nich był PGZK-Jasiel sp. z o.o., będący własnością PGZKwPJ, a drugim – MKS Jasło sp. z o.o. stanowiący jednoosobową spółkę miasta Jasło – członka tegoż Związku. Pozostali przewoźnicy, działający na własne ryzyko biznesowe, nie otrzymywali wsparcia finansowego. Powiat krośnieński i leski nie udzielały dotąd takiej pomocy.

Pytanie czemu podobnych zasad wsparcia nie zaoferowano już zlikwidowanym PKS pozostało praktycznie u wszystkich bez odpowiedzi albo było bezprzedmiotowe.

Zadane zostało także pytanie czy były podejmowane działania na rzecz zakupu przez samorządy bardziej ekonomicznego taboru, który mógłby być wykorzystywany przez przewoźnika. A jeśli nie, to dlaczego? Wszak w innych krajach pośrednio lub bezpośrednio przewoźnicy byli wspierani, a nierzadko obligowani do zakupu nowych pojazdów. W powiecie gorlickim wydawało się to zbyteczne – wszak na szosach królowały Autosany H9-21 mające opinię pojazdów niezawodnych i dość tanich w eksploatacji. W powiecie jasielskim co prawda rozmówca potwierdził przymioty wspomnianego powyżej typu autobusów, ale stwierdził że zakup nowych pojazdów (choć tego dotąd nie czyniono) był w planach, a właściwie powoli stawał się palącą koniecznością. W powiecie krośnieńskim takich działań absolutnie się nie realizowało

i nie planowało. Podobnie sytuacja wyglądała w powiecie leskim, który w ocenie rozmówcy był wręcz za biedny na takie działania.

Interesującym aspektem badawczym mogła być percepcja zmian w sieci pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego z perspektywy osób odpowiedzialnych za jego organizację. Tu naturalnie nasuwało się pytanie, czy działalność przewozowa była kontynuowana na większą skalę niż za czasów PKS, mniejszą czy zachowane zostało *status quo*? W powiecie gorlickim w ocenie rozmówcy utrzymało się *status quo*. Ubyły jedynie dawniej dofinansowywane przez Gorlicką Fabrykę Maszyn przewozy pracownicze realizowane autobusami PKS. W innej części rozmowy ponadto zauważono, że nie zawsze czynnikiem wpływającym na likwidację linii była ekonomia. Odnotowano także przypadki, w których przyczyną wstrzymania przewozów było pogorszenie stanu dróg do nieakceptowalnego poziomu. W powiecie jasielskim podczas rozmów z właścicielem PKS-u został postawiony warunek, że do momentu przejęcia wydzielonej części transportowej przez Związek rozkład jazdy nie będzie ograniczany. Takie podejście było w pełni uzasadnione, gdyż w ocenie rozmówcy dotychczasową praktyką była stopniowa stała likwidacja siatki połączeń, wielokrotnie niemająca uzasadnienia ekonomicznego. Natomiast po komunalizacji na rzecz PGZKwPJ rozkład jazdy realizowany był zachowawczo do czasu pojawienia się Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Dodatkowe finansowanie miało dać możliwość rozszerzenia rozkładu jazdy (zmiany planowane były na 16 września 2019 r.). Natomiast przewoźnicy komercyjni systematycznie ograniczali ofertę. Na ich miejsce wchodzili zaś sukcesywnie przewoźnicy podlegli Związkowi. Rozmówcy z powiatu krośnieńskiego trudno było ocenić sytuację. Należało jednak pamiętać, że zezwolenia na większość linii przebiegających przez powiat krośnieński wydawał prezydent miasta Krosno jako starosta powiatu grodzkiego. Ponadto sześć z dziesięciu gmin powiatu krośnieńskiego zawarło porozumienia z miastem Krosno i ich mieszkańcy korzystali z MKS Krosno. Dla nich organizatorem transportu stał się prezydent stolicy powiatu. W ocenie rozmówców miasto w ten sposób realizowało swój cel zapełniania własnych szkół, a sam przewoźnik MKS funkcjonował na plusie dzięki sowitym dotacjom. W świetle omówionej we wcześniejszych podrozdziałach skali zmian ocena przedstawiciela samorządu powiatu leskiego wydawała się nieco kontrowersyjna, ponieważ uważał on, że jest niby mniej linii, ale ponoć zapewniały większe pokrycie. Zauważył on także, że zmienił się rozkład, ale w jego opinii nie ma znacznego pogorszenia oferty przewozowej.

Rozmówców pytano także o wiedzę władz samorządowych na temat rosnącej konieczności dofinansowywania przewozów transportem zbiorowym na obszarach słabo zaludnionych. Większość z nich oświadczyła, że ją posiadała (Gorlice, Jasło, Lesko), a lub wręcz, że ona stale rosła (Krosno). Jednocześnie zauważali, że problem będzie narastał, gdyż oczekiwali, że powstanie FRPA przewoźnicy wykorzystają jako pretekst do zawyżania kosztów wozokilometrów i zwiększenia zysków. W powiecie leskim zauważono ponadto, że oprócz wiedzy niezbędne są jeszcze dostępne środki finansowe, którymi to samorząd nie dysponował. Wsparcie przewoźników byłoby tu owszem możliwe, ale raczej np. przy dofinansowaniu z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. W tej jednostce podziału administracyjnego obserwowane było natomiast pewne wsparcie samorządu województwa podkarpackiego. Sam powiat leski zaś

przygotowany był na złożenie wniosków o środki z powyżej wspomnianego FRPA, zamierzał jednak to czynić ostrożnie, tak by konieczny wkład własny nie wpłynął negatywnie na jego budżet.

Jedną ze skuteczniejszych form zarządzania transportem publicznym obejmującym wiele jednostek samorządowych były związki komunalne dedykowane organizacji i zarządzaniu siecią transportową na ich obszarze. Zrozumiałym było, że władze powiatowe powinny być tu liderem i inicjatorem powołania takiego organu. I tak miało miejsce w powiecie jasielskim. Naturalnym więc pytaniem skierowanym do przedstawicieli pozostałych samorządów było czy planuje się np. powołanie związku komunalnego ds. komunikacji z ościennymi gminami bądź też powiatami? W powiecie gorlickim nie było takich planów. Znaczącym utrudnieniem w tworzeniu związku byłoby znalezienie kompromisu z miastem Gorlice[2], jak również – gdyby chcieć pójść szerzej, województwem podkarpackim. Rozmówcy z powiatu krośnieńskiego zauważyli, że trudno byłoby powołać coś z miastem Krosno, które nie było zainteresowane taką współpracą. Działo się to niejako wbrew sugestiom ze strony Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego, który widziałby porozumienie w tej dziedzinie pomiędzy oboma powiatami krośnieńskimi. W ich ocenie z gminami też ciężko było się porozumieć, bo większość z nich już miała zawarte wspomniane powyżej umowy, z miastem Krosno. Z powiatem jasielskim na moment rozmowy również trudno było razem coś zawiązać. W powiecie leskim były pomysły na powołanie przedmiotowego związku, ale bez szans na sukces. W związku z tym każdy próbował sobie radzić we własnym zakresie. Na marginesie trzeba zaznaczyć, że to co w trakcie rozmowy w Lesku w 2019 r. wydawało się być nierealną przyszłością, w 2021 r. stało się faktem i powołano do życia Bieszczadzki Związek Komunikacyjny, którego sygnatariuszami oprócz dziesięciu gmin były powiaty leski i bieszczadzki.

Odrębną kwestię stanowiła seria pytań dotyczących percepcji zjawiska wykluczenia transportowego. Generalnie oczekiwano tu udzielenia odpowiedzi czy władze samorządowe zauważały ten narastający problem oraz czy podejmowały działania mające ograniczyć jego negatywne skutki. Zarządzający powiatem gorlickim w odpowiedzi na ograniczanie oferty przewozowej próbowali zapobiegać zawieszaniu dalszych kursów. Podobnie było w powiecie jasielskim, gdzie zauważalne było narastające wykluczenie transportowe i potrzeba jego zahamowania były właśnie przyczyną zawiązania PGZKwPJ. W powiecie krośnieńskim aplikowanie do FRPA i otrzymanie z niego środków było właśnie skutkiem obserwacji rosnącej liczby osób pozbawionych dostępu do **ptz.** Natomiast przedstawiciel powiatu leskiego zauważył, że jego zdaniem problem wykluczenia transportowego jest demonizowany, ale jednak samorząd podejmował działania by go ograniczyć.

Rozmówców zapytano również o aplikację o fundusze z FRPA. Powiat gorlicki złożył cztery wnioski (w tym na poranny kurs do Wysowej-Zdroju). Środki przyznano jedynie na połączenie Gorlice–Szalowa–Łużna. Ponadto planowane było również zachęcanie gmin do wspólnego finansowania połączeń autobusowych. Także dla

[2] Co interesujące, 1 października 2019 r. uruchomiono autobusy MZK do Biecza. Był to efekt realizacji unijnego projektu. A w 2022 r. funkcjonowały na terenie powiatu gorlickiego linie uruchamiane na zlecenie PGZKwPJ.

linii w powiecie jasielskim zostały złożone podobne wnioski. Sporą operatywnością wykazały się w przedmiotowej mierze władze powiatu krośnieńskiego. W momencie przeprowadzania rozmowy wskutek aplikacji do FRPA zostały przyznane dopłaty na przywrócenie połączeń, brakowało jedynie wybranego przewoźnika. Miały być (stan wrzesień 2019 r.) wznowione połączenia Dukla–Jaśliska, Dukla–Iwonicz (z pominięciem Miejsca Piastowego) oraz Odrzykoń–Jedlicze. Rozmówcy zwrócili tu też uwagę na zagadnienie ekspansji na linie podmiejskie krośnieńskiego MKS – przykładowo w Wojaszówce został urządzony przez gminę punkt przesiadkowy typu *park & ride*. Starostwo Powiatowe w Lesku natomiast dopiero planowało złożenie wniosków i prowadziło analizy przed aplikowaniem o środki, a zachęciło je do tego samo powstanie FRPA. Zakładano wystąpienie o fundusze na uruchomienie dwóch linii – wewnątrzpowiatowej do Terki oraz międzypowiatowej Sanok–Lesko przez Załuż.

Dość smutne wnioski natomiast płynęły z odpowiedzi, a przede wszystkim ich braku, na pytanie o to czy władze powiatu były świadome, że pojawiająca się propozycja wprowadzenia wygaszania uprawnień do kierowania samochodem osób w wieku poprodukcyjnym, które nie przeszły pozytywnie obowiązkowych badań lekarskich, może zwiększyć liczbę ludzi wykluczonych transportowo. Podobne reakcje były na pytanie czy czynili oni jakiekolwiek działania by skutecznie przeciwdziałać skutkom wzrostu liczby seniorów nagle pozbawionych prawa do kierowania pojazdami. W powiecie gorlickim wzbudziło ono raczej pewne zaskoczenie i deklarację zmierzenia się z problemem. Na tym tle przedstawiciel PGZKwPJ zaprezentował wzorcową wiedzę o potencjalnych komplikacjach. Zauważył on, że ponieważ jak każda inna aktywność obywatela także potrzeby seniorów wymagały przemieszczania się – dlatego realizowany rozkład jazdy nie skupiał się jedynie na dowozach do szkół czy zakładów pracy, ale także umożliwiał dotarcie poza godzinami tak zdefiniowanych szczytów przewozowych. Samorząd powiatu krośnieńskiego zamierzał walczyć z problemem poprzez uruchamianie dodatkowych połączeń wspartych ze środków FRPA. Natomiast rozmówca z powiatu leskiego stwierdził, że patrząc na sytuację demograficzną i negatywne zmiany sieci transportowej nie zauważył on by problem istniał, a więc i nie trzeba było prowadzić w jego kierunku badań. Nie dostrzegał on też wzrostu liczby osób wykluczonych transportowo.

W Zachodniej Europie w ostatnich latach zyskiwały na popularności alternatywne formy organizacji transportu publicznego takie jak bus na telefon, opłacane przez samorządy taksówki, autobus obywatelski, *car sharing*, *car pooling* etc. Naturalnym więc było zapytanie czy władze powiatu rozpatrywały wprowadzenie lub koordynację takich środków. Rozmówca z powiatu gorlickiego wiedział o takich rozwiązaniach. Zauważył też, że zamiast pojawiającego się wielokrotnie w rozmowie niedzielnego bardzo wczesnego kursu do Wysowej-Zdroju prawdopodobnie tańsza od rozkładowego autobusu byłaby taksówka. Dla przedstawiciela PGZKwPJ priorytetem było opanowanie transportu autobusowego, a alternatywne formy publicznie organizowanych przewozów były brane pod uwagę dopiero po ukończeniu tego procesu. Rozmówcy z powiatu krośnieńskiego nie posiadali raczej wiedzy na temat rozpatrywanych tutaj form transportu publicznego. Z drugiej strony jednak zauważyli, że burmistrz Dukli myślał o dowozie ludzi z Olchowca do swojego miasta taksówką lub busem.

U przedstawiciela powiatu leskiego ewidentnie dostrzegalny był brak wiedzy na temat przedmiotowych rozwiązań i wzbudziły one u niego wątpliwości, zwłaszcza że punkt odniesienia dla niego stanowiły połączenia realizowane na telefon w Bieszczadach. W trakcie rozmowy w Krośnie ponadto narodziła się wstępna koncepcja jak mogłaby wyglądać obsługa nierozkładowego **ptz** – szerzej omówiono ją w części rekomendacyjnej podsumowania.

Odrębne istotne zagadnienie stanowił udział publicznego transportu zbiorowego w obsłudze ruchu turystycznego. Szczególnie interesujące tu było czy w ocenie przedstawicieli samorządu czy i jak słaby transport zbiorowy wpływał na ruch turystyczny na terenie ich powiatu. Zasadniczo reprezentanci powiatu gorlickiego, jasielskiego i krośnieńskiego stwierdzili, że rzeczony wpływ był widoczny i stanowił problem. Znacznie szerszej wypowiedzi udzielił natomiast przedstawiciel powiatu leskiego. Ta jednostka podziału administracyjnego charakteryzowała się ruchem turystycznym największym z opisywanych. Jak zauważył rozmówca wójtowie z Tarnawy, Szczawnego czy Rzepedzi zgłaszali, że w sezonie turystycznym, zwłaszcza w dni wolne od pracy były to miejscowości całkowicie odcięte od świata. Poszukiwane były więc pomysły jak ten problem skutecznie rozwiązać. Zwłaszcza, że sytuację mocno tu weryfikował rynek (niekorzystnie – przyp. autora). W idealnym świecie powiaty leski i bieszczadzki powinny były utworzyć podmiot od organizacji transportu publicznego, zatrudnić do tego fachowca i uporządkować rynek, kompleksowo rozliczać itp. Przy czym jednostka taka w ocenie rozmówcy powinna się samobilansować. Ponadto zauważył on, że jedna z gmin zgłosiła inicjatywę, aby utrudnić życie szarej strefy, także przewozowej – firmy współpracujące ściśle z samorządem byłyby w takim układzie specjalnie oznakowane co miałoby być gwarancją pewnej jakości.

Dwa kolejne pytania dotyczyły funkcjonowania przewozów zamkniętych, tak pracowniczych, jak i szkolnych. Rozmówcy zostali zapytani czy na terenie powiatu istniał transport organizowany przez pracodawców i czy samorząd brał pod uwagę dofinansowanie go tak, by mogli z niego korzystać również zwykli pasażerowie oraz czy i w jaki sposób były organizowane na terenie powiatu przewozy szkolne. Według relacji rozmówcy z powiatu gorlickiego na terenie tej jednostki podziału administracyjnego funkcjonował zamknięty transport pracowniczy do Nowego Sącza (trzy razy na dobę, obejmujący 150 osób). Przewozy szkolne tu miały charakter głównie otwarty, jednak niektóre gminy jak np. Moszczenica organizowały je również jako zamknięte. W powiecie jasielskim, według przedstawiciela PGZKwPJ we wrześniu 2019 r. nie realizowano zamkniętych przewozów pracowniczych, natomiast dowozy do szkół odbywały się w większości w ramach ogólnodostępnych linii kursujących na terenie powiatu. Ponadto według niego miało miejsce kilka przypadków zamkniętych przewozów szkolnych realizowanych z wykorzystaniem własnych środków transportowych lub też przez przewoźników na zlecenie gminy. Dawniej na terenie powiatu istniały zamknięte przewozy pracownicze do jasielskich zakładów takich jak m.in. Gamrat i Rafineria. Przez długie lata firmy te obsługiwały je własnym taborem, jednak wraz z narastającym kryzysem ich realizacja trafiła w ręce PKS Jasło. W powiecie krośnieńskim niegdyś istniała linia zamknięta Lubatowa–Jasło (Warzyce). Były również zamknięte kursy na potrzeby zakładu karnego w Moszczańcu. Przewozy szkolne

organizowane były przez gminy, głównie za pomocą własnego taboru autobusowego/busowego. Nowe linie i większa liczba kursów na dotychczas istniejących połączeniach planowane były z myślą o uczniach – tak by więcej ich trafiało do szkół powiatowych. W powiecie leskim według wiedzy rozmówcy w momencie przeprowadzania rozmowy nie było niepublicznych linii pracowniczych. Dla zamkniętych kursów szkolnych zaś praktyką były przetargi na takie przewozy i dopuszczalny był nimi także transport dorosłych mieszkańców. Dla przewoźników dużym problemem były umowy na 10 miesięcy, co uniemożliwiało racjonalne planowanie inwestycji w tabor autobusowy.

Rozmówca ze starostwa powiatowego w Gorlicach był dobrze zorientowany w konieczności zapewnienia mieszkańcom właściwej obsługi transportowej oraz w problematyce organizacji transportu publicznego. Prowadzony przez niego wydział faktycznie zajmował się tym wycinkiem swoich kompetencji, a nie sprowadzał do roli notariusza jedynie zatwierdzającego rozkłady jazdy zgłoszone przez przewoźników. W rozmowie z nim ponadto zostały poruszone istotne kwestie dotyczące organizacji **ptz** z perspektywy samorządu. Generalnie w Polsce można było odnieść wrażenie, że organy samorządu nie były zainteresowane podejmowaniem takich działań. Okazało się jednak, że nawet jeśli zostały podjęte próby egzekwowania choćby zgłoszonego rozkładu jazdy, to i tak powszechną praktyką był brak realizacji jego zaplanowanej części. Niestety samorząd powiatu gorlickiego przegrał w Najwyższym Sądzie Administracyjnym, który nie podzielił jego argumentacji, że za nieterminową realizację rozkładu jazdy przewoźnikom należało naliczać kary finansowe. Trzeba przyznać, że powiat gorlicki miał w czasie prowadzenia badań najsolidniej prowadzoną opublikowaną bazę rozkładów jazdy autobusów. Był też moment, że miał on umowę z firmą Teroplan na zamieszczanie rozkładów jazdy i pilnował by wszystkie były opublikowane w portalu e-podroznik.pl (była nawet zaimplementowana specjalna wtyczka z wyszukiwarką na stronie Starostwa). To zapewniało nie tylko mieszkańcom, ale i turystom kompleksową wiedzę o możliwościach przemieszczania się na terenie powiatu.

Podobne do powyższego podejście do odpowiedzialności samorządu powiatowego za organizację publicznego transportu zbiorowego prezentował rozmówca z Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim. Funkcjonowaniu tej jednostki przyświecała idea, że zapewnienie mieszkańcom transportu to nie biznes, a przede wszystkim obowiązek wobec społeczeństwa, zwłaszcza w momencie gdy obserwowany był spadek liczby ludności na obszarach wiejskich, co niejako generowało wzrost kosztów działalności przewoźników. Wskazał on też, że wykluczenie transportowe miało charakter relatywny, a na obszarze jego powiatu zauważalne było przede wszystkim częściowe wykluczenie transportowe. Niestety zmianie takiego stanu rzeczy nie sprzyjały samorządy gminne. Stojący na ich czele wójtowie widzieli niestety tylko konieczność zapewnienia dojazdu do szkół podstawowych. Rozmówca ten pracujący wcześniej jako kierownik działu przewozów PKS Jasło, zwrócił uwagę na rosnący problem defragmentacji sieci. Granice powiatów coraz częściej stawały się rodzajem strefy demarkacyjnej, gdzie następowało przerwanie więzi transportowych lub też znaczne zmniejszenie się liczby kursów. W rozmowie padło również wiele cennych spostrzeżeń związanych z ekonomicznymi problemami organizacji publicznego transportu autobusowego. Jednym z wątków była tutaj działalność

dawnego PKS Jasło, który przez wiele lat funkcjonował jako spółka pracownicza, co dawało pole do ustępstw – jednym z celów funkcjonowania przedsiębiorstwa było nadal zachowanie miejsc pracy jego udziałowców. Przy okazji rozmówca potwierdził dość często pojawiającą się opinię, że najpopularniejsze w przedsiębiorstwach PKS autobusy typu Autosan H9-21 (i pochodne) uratowały PKS-y. Wbrew obiegowej opinii były one dość tanie w eksploatacji, proste w obsłudze i jeszcze prostsze w naprawie, przy czym dość niezawodne. Koszty ich eksploatacji nie były specjalnie wyższe niż busów. W sytuacji braku refundacji ulg ustawowych według niego **ptz** nie miałby racji bytu ekonomicznego[3]. W czasie prowadzenia badania nie dawano przewoźnikom prawa wyłączności. Generalnie PGZKwPJ nastawiony był przede wszystkim na zlecanie przewozów swoim podmiotom wewnętrznym (MKS Jasło i PGZK-Jasiel), co było w jego ocenie najlepszym *panaceum* na rozwiązanie problemów transportowych. W opinii rozmówcy system kontraktowania przewozów nie sprawdzał się ekonomicznie. Dlatego też niezbyt pożądany przez niego był podział rynku, a zwłaszcza obligatoryjne zlecanie przewozów też podmiotom zewnętrznym, szczególnie że nie było zagrożenia, że podmioty zależne nie podołałaby przyjęciu nowych obowiązków. Dla podmiotów własnych związku oczywiście pewnym problemem mogło być ich upolitycznienie. Gdyby z obsługi danej linii rezygnował przewoźnik prywatny, to wprowadzana na nią miała być spółka zależna PGZKwPJ. Ale nie za wszelką cenę oczywiście, musiała być zachowana równowaga ekonomiczna.

W powiatach „bieszczadzkich" rozmówcy byli pytani o dodatkowe elementy, w tym w pierwszym rzędzie o to czy sąsiednie samorządy wykazywały zainteresowanie udzielaniem dofinansowywania do najbardziej deficytowych linii autobusowych na obszarach przyległych do obsługiwanego? W ocenie przedstawiciela leskiego starostwa widoczna tu była konieczność kooperacji jednostek. Powstanie Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych powinno zaś dać impuls do współpracy w organizowaniu publicznego transportu zbiorowego i utrzymaniu infrastruktury drogowej (np. starosta sanocki obiecał remont drogi, po której miała być poprowadzona linia przez Załuż). Na pytanie jak samorząd oceniał funkcjonowanie rynku pozamiejskich przewozów autobusowych, odpowiedział on, że gdyby przewozów po Arrivie nie przejęły firmy PKS Jarosław i Bak-Bus to byłby ogromny problem, ponieważ żaden inny przewoźnik nie chciał i nie byłby w stanie zaczynać przewozów od podstaw. Przy okazji pytania czy brak regulacji rynku pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego miał znaczący wpływ na sytuację PKS Jarosław rozmówca odniósł się do wejścia na linię Sanok–Lesko firmy Marcel. Pytany czy nie wpłynie to negatywnie na rentowność linii obsługiwanych wówczas przez PKS Jarosław i Bak-Bus oświadczył, że okaże się to dopiero po dłuższym funkcjonowaniu tego połączenia.

Przedstawiciele czterech organów samorządowych odpowiedzialnych za organizację publicznego pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego reprezentowali całkowicie różne podejścia do tego zagadnienia – od pełnego zaangażowania, po niewielkie zainteresowanie problematyką zapewnienia mieszkańcom choćby minimalnego

[3] Doskonale potwierdziła się sytuacja z tzw. *lockdownu* wiosną 2020 (Ciechański, 2020b), kiedy to zamknięto szkoły i z braku pasażerów został mocno ograniczony ruch autobusów, a znaczne połacie badanego obszaru zostały całkowicie pozbawione dostępu do **ptz**.

poziomu oferty przewozowej. To doskonale wskazuje, że ta kwestia wymaga pilnego i ścisłego ustandaryzowania oraz prawnej obligatoryjności działań, tak by mieszkańcy sąsiadujących ze sobą obszarów nie byli narażani na diametralnie różne standardy obsługi przez **ptz.** Także ich wiedza na temat rosnącego zagrożenia wykluczeniem transportowym obserwowanym szczególnie w górskich rejonach analizowanych powiatów była niejednorodna – od pełnego zrozumienia wagi problemu, po jego niemal negację. Kolejnym wnioskiem płynącym z przeprowadzonych rozmów jest także to, że konieczna jest dalsza edukacja osób zajmujących się organizacją **ptz** dotycząca zarówno odpowiedzialności samorządów w tym zakresie, jak również tycząca się problematyki zagrożenia wykluczeniem społecznym wynikającym z niewystarczającego zaspakajania potrzeb w przemieszczaniu się związanym z realizacją podstawowych potrzeb życiowych.

5. SZKOLNICTWO PONADPODSTAWOWE I WYŻSZE NA BADANYM OBSZARZE: DOBÓR PRÓBY

Edukacja jest jedną z dziedzin życia, które generują zwiększone potrzeby transportowe. O ile do szkół podstawowych zwykle wystarcza dojście piesze czy też dojazd rowerem (choć zdarzają się wsie, z których trzeba dojeżdżać do sąsiednich miejscowości), to utworzenie znacznie rzadszej sieci szkół gimnazjalnych wymogło zastosowanie specjalnych rozwiązań umożliwiających dowóz młodzieży. Jak zauważył A. Pierz (2019) zgodnie z nowelizacją ustawy o systemie oświaty (*Ustawa z 25 lipca 1998…*, 1998) gdy odległość dojścia pieszego z domu do gimnazjum przekraczała cztery kilometry gminom został narzucony obowiązek bezpłatnego zapewnienia dzieciom dojazdów do tego typu placówek. Pierwotnie założono, że zostaną one wyposażone w tzw. gimbusy – pomarańczowe autobusy mające dowozić uczniów do gimnazjów, a każda z nich miała otrzymać taki pojazd za darmo. W styczniu 1999 r. jednak zmieniono decyzję – miały się one pojawić jedynie w uboższych gminach. Łączne zapotrzebowanie zostało oszacowane na około 1,6 tys. gimbusów, jednakże MEN zakomunikowało możliwość zakupu do końca roku około 200–500 pojazdów. To i tak okazało się nazbyt optymistycznym założeniem, gdyż do końca sierpnia 1999 r. gminom przekazano tylko 10 pojazdów, resztę dostarczono z opóźnieniem. Jedyne co MEN zaproponował to czasowe wypożyczenie autokarów wojskowych. Gminy, które nie otrzymały gimbusów musiały sprostać nałożonemu obowiązkowi i poradzić sobie same – część z nich przykładowo zakupiła używane i wyremontowane autobusy (Pierz, 2019).

Uruchomienie darmowych gimbusów dość istotnie wpłynęło na rynek przewozów autobusowych zmniejszając znacząco liczbę klientów rozkładowych kursów. To pośrednio przyczyniło się do wzrostu wykluczenia transportowego innych grup społecznych. Na szczęście część obowiązku zaczęto realizować na zasadzie dofinansowania biletów okresowych (co zresztą stwarzało okazję do oszustw ze stronny niektórych nieuczciwych przewoźników). Od roku szkolnego 2017/2018 wdrożono kolejną reformę szkolnictwa likwidującą gimnazja. Moment przeprowadzania badań ankietowych był ostatnim okresem funkcjonowania trójstopniowego podziału szkolnictwa ogólnego. W opisanym powyżej systemie organizacji szkolnictwa i dojazdów do niego grupą najbardziej zagrożoną wykluczeniem transportowym była młodzież w wieku 16–20 lat.

Sieć szkolnictwa ponadpodstawowego jest znacznie rzadsza niż placówek niższego stopnia i zlokalizowana jest głównie w ośrodkach miejskich. To sprzyja zwiększonym potrzebom przemieszczania się młodzieży pomiędzy miejscowościami. Z jednej strony uczniowie ze wsi udają się do miast posiadających znacznie bogatszą ofertę

edukacyjną, z drugiej zaś mieszkańcy miast, dla których zabrakło miejsc zwłaszcza w miejskich liceach, kontynuują edukację w podobnych szkołach w mniejszych ośrodkach. Pewien ruch uczniów wywołują również szkoły o wysoko wyspecjalizowanej ofercie edukacyjnej (np. z klasami tzw. mundurowymi czy darmowym kursem prawa jazdy, ale także o charakterze technicznym kształcące w pożądanych na rynku pracy kierunkach) przyciągające uczniów nie tylko z okolicy, ale także z ościennych powiatów, a nawet bardziej odległych miejscowości.

Z punktu widzenia opisywanego badania największe znaczenie miała młodzież uczęszczająca do szkół ponadpodstawowych i dojeżdżająca z miejsca zamieszkania do miejsca pobierania nauki w innej miejscowości (zazwyczaj ze wsi do miasta, ale również w odwrotnym kierunku), zarówno codziennie, jak również ta korzystająca z miejsc zbiorowego zakwaterowania. Założeniem badania była dystrybucja kwestionariuszy za pośrednictwem burs szkolnych oraz szkół ponadpodstawowych zarówno typu licealnego, jak również kształcących w kierunkach technicznych. Wymagało to rozpoznania sieci placówek edukacyjnych na badanym obszarze (ryc. 35).

W badaniu nie uwzględniano placówek niepublicznych wychodząc z założenia, że uczęszczanie do nich stanowiło barierę ekonomiczną dla mieszkańców obszarów wiejskich. Pominięto również wysokospecjalistyczny Zespół Szkół Leśnych w Lesku jako mający charakter ponadregionalny.

Tabela 12. Szkolnictwo ponadpodstawowe na analizowanym obszarze a badana próba

	Powiat							Razem
	gorlicki	jasielski	krośnieński	Krosno	sanocki	leski	bieszczadzki	
Liczba[a] placówek	8	9	5	7	7	3	2	41
Liczba[b] uczniów	4 865	5 082	2 030	7 110	4 520	769	639	25 015
Liczba placówek do których rozesłano zapytania	2	3	4	2	2	2	1	16
Liczba placówek w których odbyło się badanie	0	2	2	1	2	2	1	10
Liczba prawidłowo wypełnionych kwestionariuszy	0	90	115	30	218	96	22	571
Wielkość próby (do liczby ogółem)	0%	1,77%	5,66%	0,42%	4,82%	12,06%	3,44%	2,28%

[a] istotnych dla obszaru badawczego; [b] dla całego powiatu; c bez powiatu gorlickiego 2,83%
Opracowanie własne z częściowym wykorzystaniem danych pochodzących z Banku Danych Lokalnych GUS.

Na badanym obszarze (tab. 12) wiosną 2019 r. istniały dwie uczelnie publiczne oraz 41 placówek oświatowych związanych ze szkolnictwem ponadpodstawowym (szkół, szkół z internatami/bursami oraz internatów/burs niezwiązanych bezpośrednio ze szkołami). Następnie wyselekcjonowano 16 placówek, w których w pierwszym rzędzie zaplanowano uzyskanie zgody na przeprowadzenie badania kwestionariuszowego. Przede wszystkim starano się uwzględnić obiekty zbiorowego zakwaterowania młodzieży, a w drugiej kolejności zaś pozostałe placówki edukacyjne. Zakładano też ich pewną przekrojowość, a przede wszystkim pokrycie wszystkich powiatów ziemskich badanego obszaru. Niestety plany te zostały dość mocno pokrzyżowane przez strajk nauczycieli, który miał miejsce wiosną 2019 r. Dużym zaskoczeniem ponadto

Tabela 13. Charakterystyka badanych prób

Placówka oświatowa	Liczba ankiet					
	Wysłanych	Zrealizowanych				
		ogółem	W tym:			
			wypełnionych prawidłowo	odrzuconych z powodu:		
				braku istotnych danych	zamieszkania w miejscowości ankietowania	niewiarygodnego respondenta
	szkoły ponadpodstawowe					
Zespół Szkół Usługowych i Spożywczych w Jaśle	60	56	49	4	3	0
Liceum Ogólnokształcące w Nowym Żmigrodzie	60	41	41	0	0	0
Zespół Szkół nr 2 w Dukli	25	25	11	1	13	0
Zespół Placówek Oświatowych w Krośnie	30	38	30	3	3	2
Zespół Szkół Publicznych w Rymanowie	200	110	104	2	3	1
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Nowosielcach	250	204	190	8	5	1
Zespół Szkół nr 2 w Sanoku	60	31	28	3	0	0
Zespół Szkół Technicznych i Artystycznych w Lesku	100	100	72	17	8	3
Bursa Szkolna w Lesku	50	30	24	4	2	0
Zespół Szkół Licealnych w Ustrzykach Dolnych	25	26	22	2	2	0
	szkoły wyższe					
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Krośnie	–	44	31	5	8	0
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sanoku	200	191	150	10	31	0

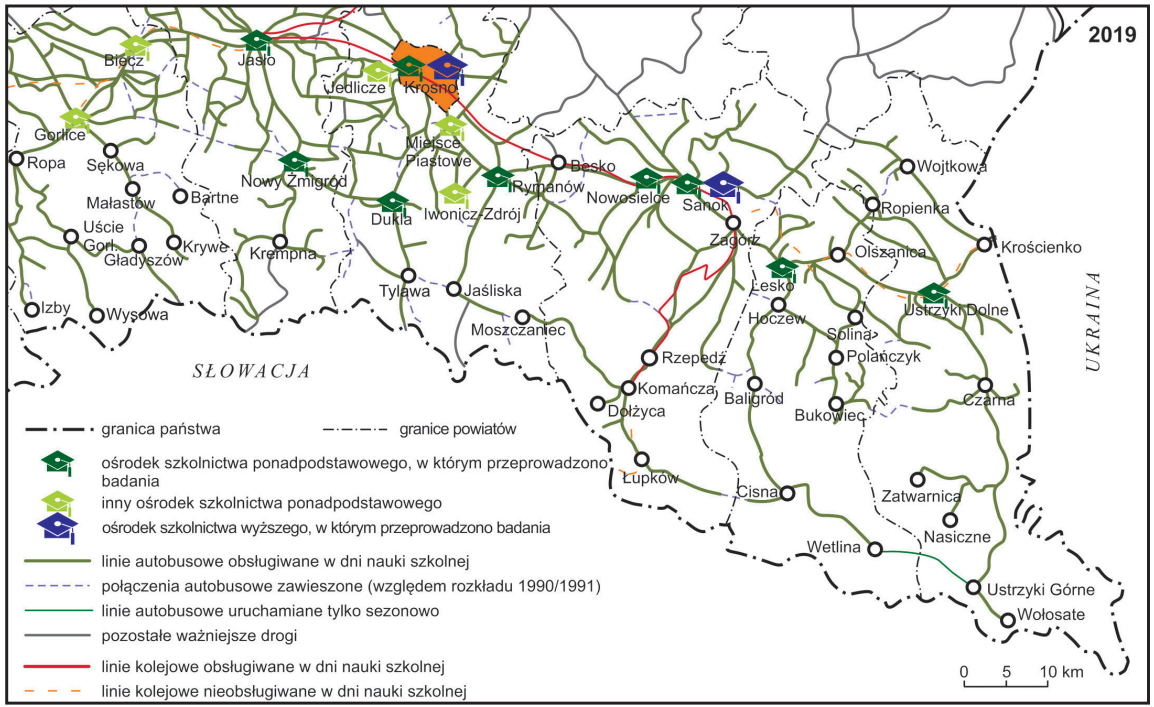
okazało się, że korespondencja elektroniczna z jednostkami szkolnictwa średniego praktycznie niemal nie funkcjonowała. Konieczne było wykonywanie dziesiątek telefonów, a w momencie strajku część dyrektorów szkół była albo trudno osiągalna, albo też była zbyt zaabsorbowana bieżącą sytuacją kierowanych placówek i nie wyrażała chęci na rozmowę. Część też racjonalnie przesuwała termin podjęcia decyzji o zgodzie na przeprowadzenia badania do momentu powrotu do zajęć lekcyjnych. Ostatecznie akceptację na jego realizację uzyskano w 10 z nich (tab. 1, tab. 13).

W badaniach nieocenioną pomocą posłużyło dwóch pracowników naukowych. Dr W. Krukar z PWSZ w Krośnie przeprowadził ankietowania w swojej macierzystej uczelni oraz Zespole Szkół Publicznych w Rymanowie, gdzie nauczał równolegle m.in. geografii. Natomiast dr R. Dziekan rozprowadził i zebrał kwestionariusze ankietowe w PWSZ w Sanoku, gdzie był wykładowcą oraz w Zespole Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Nowosielcach, gdzie pełnił również rolę nauczyciela. Ponadto pomocy nie odmówił ks. dr P. Wojakiewicz z Michalickiego Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych w Miejscu Piastowym – niestety w realizacji przeszkodził napięty harmonogram zajęć dydaktycznych kolidujący z terminem badania.

W 2019 r. na badanym obszarze do szkół średnich uczęszczało ogółem 25 015 osób. Pośród nich (tab. 12–13) rozprowadzono 860 ankiet z czego uzyskano zwrot 76,83% kwestionariuszy. Liczba prawidłowo wypełnionych formularzy natomiast wynosiła 571, co dało średnią wartość 2,28% badanej populacji (jeśli nie uwzględni się powiatu gorlickiego to 2,83%). Odrzuceniu uległo ogółem 90 ankiet. Powodem tego był przede wszystkim (44 przypadki) brak istotnych informacji. Głównie dyskwalifikował tu brak podanego miejsca zamieszkania respondenta, przez co nie wiadomo było, czy mieścił się on w zakresie przyjętej grupy. Nieco mniej, bo 39 kwestionariuszy, odrzucono z powodu wskazania w formularzu jako miejsce zamieszkania miejscowość pobierania nauki (niestety w części przypadków mogło to wynikać z niezrozumienia pytania). Na szczęście najmniej, bo jedynie siedem formularzy, zostało uznanych za całkowicie niewiarygodne (zazwyczaj z powodu ewidentnego niepoważnego stosunku do odpowiedzi wykazanego przez respondentów).

Niestety wspomniane powyżej problemy komunikacyjne wynikające ze strajku nauczycieli spowodowały, że pomimo usilnych starań nie udało się przeprowadzić badania na terenie powiatu gorlickiego. Skierowano co prawda prośby do dwóch placówek oświatowych, ale nie udało się sprawie badania nadać dalszego biegu.

Dla powiatu jasielskiego (tab. 12 i tab. 13) rozesłano prośby do trzech z dziewięciu zidentyfikowanych jako mogących mieć znacznie dla badania jednostek oświatowych, dwie z nich (Zespół Szkół Usługowych i Spożywczych (ZSUiS) w Jaśle (wraz z bursą szkolną) i Liceum Ogólnokształcące (LO) w Nowym Żmigrodzie) wyraziły zgodę i przeprowadziły dystrybucję druków ankiet wśród uczniów. Wysłano łącznie 120 formularzy, zwróconych z nich zostało 97 sztuk (80,83%), ze względu na brak istotnych danych lub inne uchybienia metodyczne odrzucono siedem z nich. Ogółem więc zostało uwzględnione 1,77% uczniów jasielskich szkół średnich, należy jednak pamiętać, że jeśli odniesiono by to do liczby osób dojeżdżających na zajęcia, to reprezentatywność badanej próby byłaby znacznie wyższa (o tym samym założeniu należy pamiętać dla pozostałych powiatów).



Ryc. 35. Sieć szkolnictwa publicznego ponadpodstawowego i wyższego, a sieć pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w 2019 r.

W powiatach, dla których stolicą było Krosno, niezależnie należało potraktować samo miasto (stanowiące wszak odrębną jednostkę tego szczebla podziału administracyjnego), a osobno powiat tworzący „obwarzanek" wokół niego. W powiecie ziemskim krośnieńskim zidentyfikowanych zostało pięć placówek oświatowych (tab. 12–13), zapytania o możliwość przeprowadzenia badania przesłano do czterech z nich, a ostateczną zgodę na realizację działania naukowego uzyskano w dwóch z nich, tj. Liceum Ogólnokształcącym w Zespole Szkół (ZS) nr 2 w Dukli i Liceum Ogólnokształcącym z internatem Zespołu Szkół Publicznych (ZSP) w Rymanowie. Do obu tych placówek przekazano łącznie 225 kwestionariuszy (odpowiednio 25 i 200), z nich wypełnionych zostało 135 sztuk (stopa zwrotu 60%), z czego 115 zostało wypełnionych prawidłowo i zgodnie z zaplanowaną metodyką badania. Stanowiło to 5,66% ogólnej liczby uczniów szkół ponadpodstawowych na obszarze powiatu ziemskiego krośnieńskiego. Choć próba dla LO w Dukli wydać się mogła bardzo małą, to trzeba brać pod uwagę, że łącznie pobierało tam naukę około 25 osób.

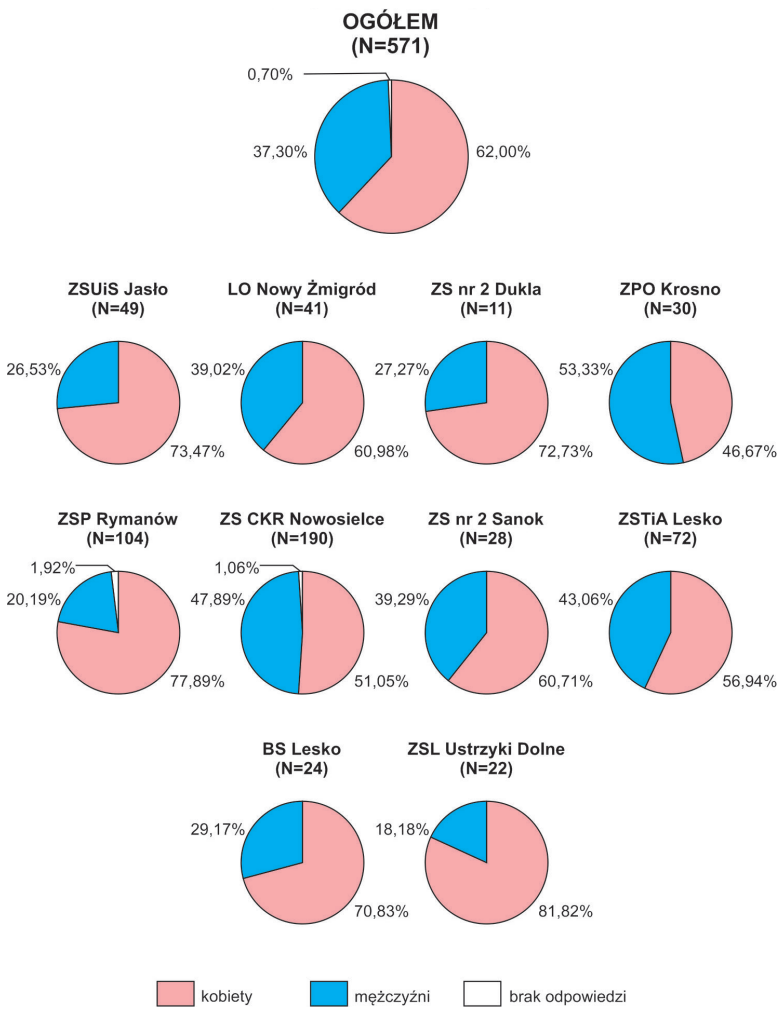
W mieście na prawach powiatu Krosno prośby o możliwość rozprowadzenia kwestionariuszy skierowano do dwóch z siedmiu zidentyfikowanych placówek oświatowych. Zgodę otrzymano jedynie z Bursy Szkolnej Zespołu Placówek Oświatowych (ZPO) w Krośnie do której przesłano 30 formularzy (osiem kolejnych jej dyrekcja powieliła we własnym zakresie), 30 z nich zostało wypełnionych prawidłowo i kwalifikowało się do dalszych analiz. Stanowiło to tylko 0,42% ogólnej liczby uczniów w szkołach tej jednostki podziału administracyjnego (tab. 12–13).

Niewątpliwie najbardziej interesujące z punktu widzenia prowadzonego badania były powiaty, przez które przynajmniej częściowo przebiegały Bieszczady. Dla powiatu sanockiego prośbę o zgodę na rozprowadzenie kwestionariuszy skierowano do dwóch placówek i z obydwu ją otrzymano. Do Zespołu Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego (ZS CKR) w Nowosielcach i towarzyszącego jej internatu oraz Zespołu Szkół nr 2 w Sanoku także z internatem przesłano łącznie 310 formularzy, z czego powróciło 235 (75,81%). 218 z nich zostało wypełnionych całkowicie poprawnie i mogło stanowić element dalszych analiz. Przyjęta próba stanowiła 4,82% uczniów szkół ponadpodstawowych powiatu

W powiecie leskim zapytania skierowano do dwóch z trzech placówek o znaczeniu lokalnym i regionalnym. Zgodę na przeprowadzenie badań uzyskano w Zespole Szkół Technicznych i Artystycznych (ZSTiA) w Lesku oraz w Bursie Szkolnej (BS) w Lesku, do których przesłano 150 kwestionariuszy. Zwróconych zostało 130 z nich (86,66%). Z tego niestety tylko 96 kwalifikowało się do dalszej analizy. Pomimo to respondenci stanowili aż 12,06% uczniów szkolnictwa ponadpodstawowego w przedmiotowej jednostce podziału administracyjnego kraju (tab. 12–13). Ze względu na specyficzny charakter z założenia nie planowano badania dla miejscowego Zespołu Szkół Leśnych.

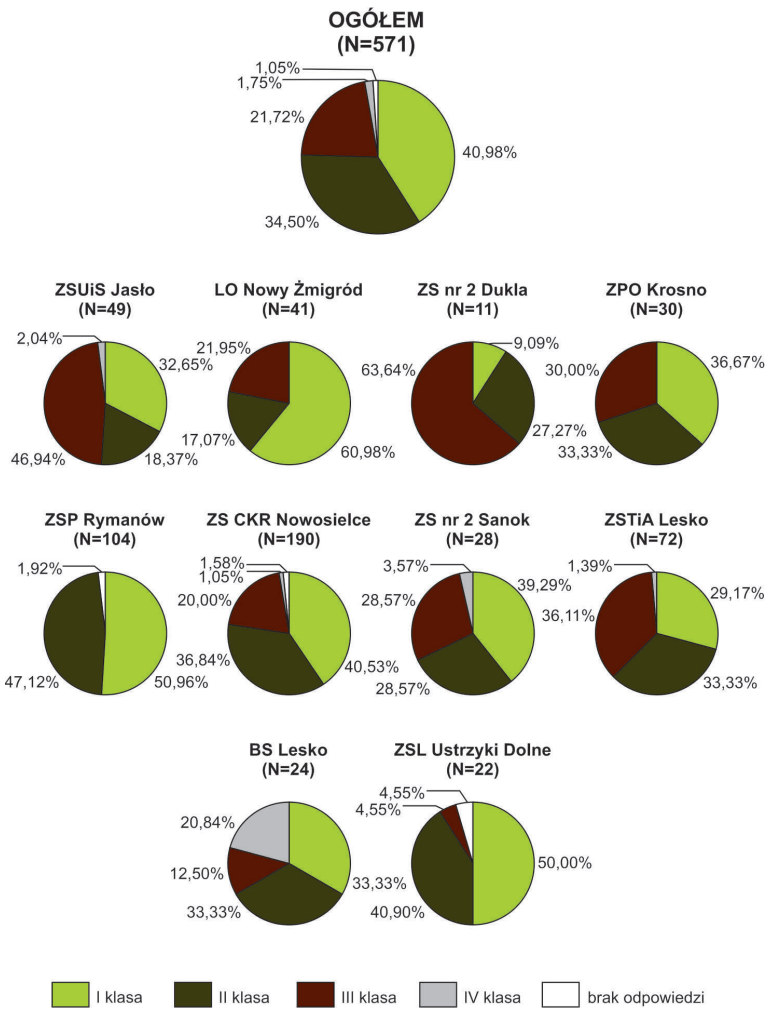
W powiecie bieszczadzkim zidentyfikowano dwie placówki oświatowe, w których zaplanowano badanie. Priorytetowo z prośbą o jego przeprowadzenie zwrócono się do kierownictwa Zespołu Szkół Licealnych (ZSL) w Ustrzykach Dolnych. Po uzyskaniu na nie zgody przesłano 25 formularzy, a jeden dodatkowy dyrekcja powieliła we własnym zakresie. Z łącznie wypełnionych 26 kwestionariuszy aż 22 kwalifikowały się do dalszych analiz. Stanowiło to zarazem 3,44% populacji uczniów szkół ponadpodstawowych placówek zlokalizowanych w tej części obszaru badawczego (3,44%) (tab. 12–13).

W całej próbie badanej młodzieży dominowały dziewczęta (62,00%), chłopcy stanowili 37,3%, a 0,7% pytanych nie wskazało swojej płci (ryc. 36). Taką strukturą, gdzie około 3/5–⅔ respondentów stanowiły kobiety, charakteryzowały się szkoły w Nowym Żmigrodzie i Sanoku. Największy odsetek dziewcząt (ponad 70%) wypełnił kwestionariusze w placówkach w Jaśle, Dukli, Rymanowie, bursie w Lesku oraz Ustrzykach Dolnych (aż 81,82%). W placówce w Nowosielcach proporcje te były niemal wyrównane (51,06% dziewcząt przy 1,06% osób, które nie podały swojej płci), w szkole w Lesku nieco przewagi miały kobiety (56,94%), a w bursie szkolnej w Krośnie wyjątkowo przeważali chłopcy (53,33%) – dla tej ostatniej placówki nie było to zaskakujące, biorąc pod uwagę profil sąsiadującej szkoły kształcącej w kierunkach związanych z górnictwem naftowym i gazowym.



Ryc. 36. Struktura płci respondentów ze szkół ponadpodstawowych

Kolejną cechą niewątpliwie wpływającą na postawy transportowe respondentów był ich wiek (w niniejszym badaniu proszeni byli oni o podanie klasy, do której uczęszczali). W skali całej próby (ryc. 37) 40,98% ankietowanych uczniów stanowili pierwszoklasiści, 34,5% drugoklasiści, 21,72% trzecioklasiści. Najmniej badanych osób uczęszczało do klas czwartych, co przede wszystkim było skutkiem tego, że badanie przeprowadzano w okresie trwania matur i klasy te występowały wówczas tylko w technikach. Dla ostatnich klas szkół średnich rzutowało to znacząco na zmniejszenie reprezentacji ich uczniów. Pewien wpływ na strukturę wieku respondentów miała też osoba dystrybuująca kwestionariusze. Jeśli był to nauczyciel określonych przedmiotów, konsekwencją mogło być pominięcie pewnych klas. Ponadto rzutować na kształt badanej próby mogła sytuacja demograficzna i malejące nabory w najmniej popularnych szkołach. Uczniowie klas pierwszych stanowili głównie około ⅓ badanej próby (ZSUiS Jasło, ZPO Krosno,



Ryc. 37. Struktura klas do których uczęszczali respondenci ze szkół ponadpodstawowych

ZSTiA Lesko i BS Lesko) oraz jej ⅖ (ZS CKR Nowosielce). W trzech placówkach uczniowie klas pierwszych tworzyli grupę co najmniej 50% ankietowanych (LO Nowy Żmigród, ZSP Rymanów i ZSL Ustrzyki Dolne). Dla klas drugich dominowały udziały w okolicach ⅔ ankietowanych (ZS nr 2 Dukla, ZPO Krosno, ZS CKR Nowosielce, ZS nr Sanok, ZSTiA Lesko i BS Lesko). W ZSUiS w Jaśle i LO w Nowym Żmigrodzie były to wartości poniżej 20%, natomiast dla ZSP Rymanów i ZSL w Ustrzykach Dolnych zawierały się one pomiędzy 40 a 50%. Uczniowie klas trzecich byli istotną grupą respondentów w placówkach z Jasła (46,94%) i Dukli (63,64%). W ZPO Krosno, ZS nr 2 Sanok oraz ZSTiA Lesko było to około ⅓ respondentów. Uczniowie klas czwartych jedynie w BS w Lesko stanowili bardziej widoczną grupę (20,64%).

Na badanym obszarze funkcjonowały w 2019 r. tylko dwie uczelnie publiczne, tj. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa (PWSZ) w Krośnie oraz Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sanoku. Ponadto w Jaśle działała niepubliczna Podkarpacka Szkoła Wyższa (w latach 2001–2003 w Lesku) oraz filia łódzkiej Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej. Ze względu na specyfikę studentów placówek prywatnych nie były brane one pod uwagę, natomiast w obydwu państwowych uczelniach udało się zrealizować badania na próbie łącznie 235 osób (tab. 14).

Tabela 14. Szkolnictwo wyższe w powiatach krośnieńskim i sanockim a badana próba

		Powiat		Razem
		Krosno	sanocki	
Liczba placówek ogółem		1	1	2
Liczba placówek w których odbyło się badanie		1	1	2
Liczba studentów ogółem		2 196	1 178	3 374
W tym:	kobiet	1 126	738	1 864
		51,28%	62,65%	55,25%
	mężczyzn	1 070	440	1 510
		48,72%	37,35%	44,75%
Liczba prawidłowo wypełnionych kwestionariuszy dla osób zamieszkałych poza miejscem studiowania		31	150	181
Liczba prawidłowo wypełnionych kwestionariuszy dla osób zamieszkałych w miejscowości studiowania		8	31	39
Wielkość próby (dla studentów zamieszkałych poza miejsce pobierania nauki)		1,41%	12,73%	5,36%
Wielkość próby (łącznie)		1,78%	15,36%	6,52%

Opracowanie własne częściowo na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych GUS

Dzięki wsparciu wymienionych uprzednio pracowników akademickich przeprowadzono badania w obydwu uczelniach publicznych. Przyjęta też została nieco inna metodyka badania niż dla szkół średnich. Ponieważ jakość publicznego transportu zbiorowego mogła mieć duże znaczenie na decyzję o podejmowaniu studiów tym razem kwestionariuszy, w których podano to samo miejsce pobierania nauki i zamieszkania, nie zdyskwalifikowano jako niepełnowartościowego materiału badawczego. W przeciwieństwie do szkół średnich respondenci z obu szkół wyższych wykazali się tu poważniejszym stosunkiem do badania i nie było zachowań skutkujących koniecznością odrzucenia kwestionariusza z powodu całkowitej niewiarygodności odpowiedzi.

W PWSZ w Krośnie (tab. 14) rozprowadzono 44 kwestionariusze, z czego 16 omyłkowo stanowiły formularze przeznaczone dla uczniów szkół średnich. Ponieważ jednak zawierały one niemal identyczne zasadnicze pytania, zdecydowano się je uwzględnić. Z tej liczby 31 ankiet wypełniły osoby zamieszkałe poza Krosnem oraz osiem osób deklarujących mieszkanie w tym mieście (ze względu na zbyt niską liczbę osób wątek ten nie będzie kontynuowany w dalszej części pracy). Pozostałe pięć formularzy posiadało istotne uchybienia (zazwyczaj brak miejsca zamieszkania). Dla PWSZ w Sanoku dysponowano znacznie bogatszym materiałem badawczym. Rozprowadzono 200 formularzy (tab. 14), a wypełnionych powróciło 191 sztuk. 150 z nich wypełniły osoby zamieszkałe poza Sanokiem, 31 – mieszkańcy tego miasta. 10 kwestionariuszy zostało odrzuconych z powodu braku istotnych informacji.

Niestety dobór dogodny próby (osoby, do których mieli dostęp wspomniani naukowcy) dość znacząco wpłynął na ich reprezentatywność. W skali obydwu powiatów (tab. 15) oscyluje ona od 5,36% dla studentów zamieszkałych poza miejsce pobierania nauki, do 6,52% próby obejmującej dodatkowo osoby deklarujące się jako zamieszkałe w miejscu studiowania. Szczególnie było to zauważalne w PWSZ w Krośnie, gdzie próba dla pierwszej grupy wynosiła 1,41% i 1,72% dla drugiej z grup. Teoretycznie większą reprezentatywność udało się osiągnąć dla PWSZ w Sanoku. Tu próba dla dojeżdżających spoza tego miasta wynosiła 12,73%, a po włączeniu do niej również osób deklarujących się jako mieszkańcy tego miasta odsetek ten wzrastał do 15,36%.

Tabela 15. Struktura badanych prób

		PWSZ w Krośnie	PWSZ w Sanoku dojeżdżający	PWSZ w Sanoku mieszkańcy Sanoka
		%		
Płeć	kobiety	74,19	70,00	67,74
	mężczyźni	25,81	29,33	32,26
	brak odpowiedzi	0	0,67	0
Rodzaj studiów	dzienne	100	88,66	93,54
	wieczorowe	0	4,67	0
	zaoczne	0	6,67	3,23
	inne	0	0	3,23
	brak odpowiedzi	0	0	0
Forma zatrudnienia	niepracujący	52,38	29,33	19,35
	pełny etat	19,05	44,00	74,19
	część etatu	9,52	9,34	3,23
	praca dorywcza	19,05	17,33	3,23
	brak odpowiedzi	0	0	0

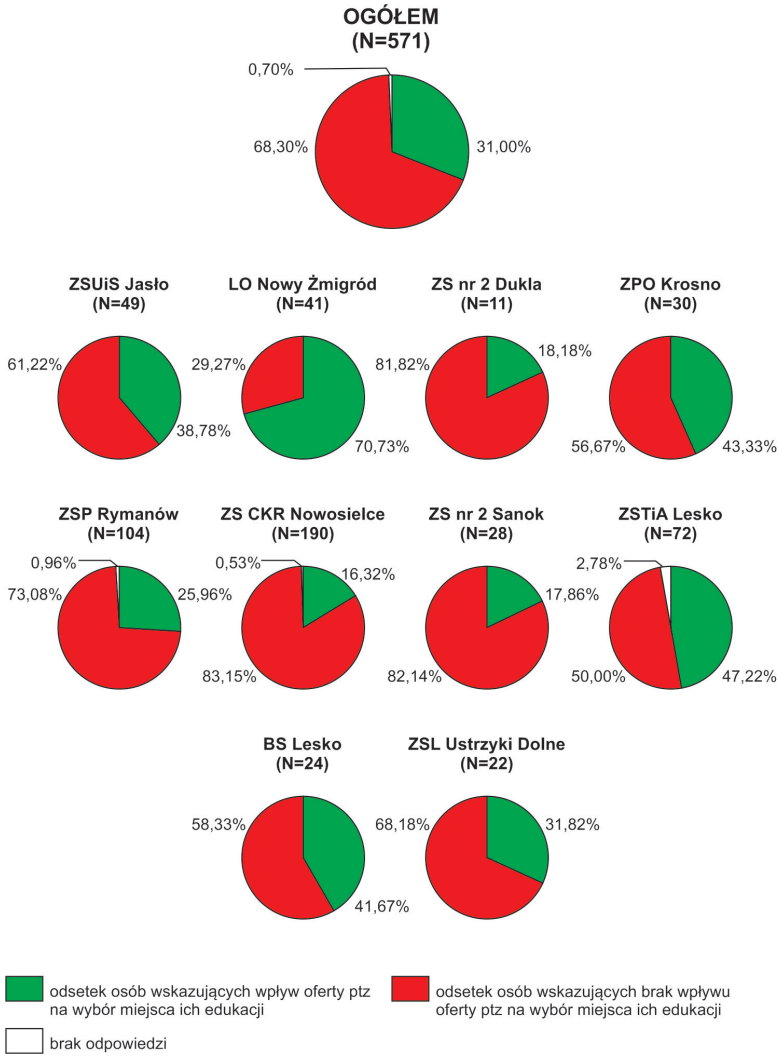
Biorąc pod uwagę obydwie uczelnie struktura płci respondentów nieco odbiegała od przeciętnych dla nich wartości (tab. 15). Szczególnie widoczne to było dla PWSZ w Krośnie, gdzie kobiety stanowiły 74,19% próby (a więc znacznie więcej niż 51,28% dla całej uczelni). Także dla prób z PWSZ w Sanoku były widoczne odchylenia od wartości charakteryzujących populację tej uczelni – 62,65% stanowiły tu kobiety. Tymczasem pośród próby osób deklarujących zamieszkanie poza Sanokiem było to 70,00% kobiet, a dla wskazujących stały meldunek w Sanoku różnica ta był mniejsza – kobiety tu stanowiły 67,74% respondentów.

Kolejną informacją, jaka była zbierana o badanej próbie, były dane o rodzaju studiów respondentów (tab. 15). W PWSZ w Krośnie wszyscy studenci biorący udział w badaniu byli słuchaczami studiów dziennych. Natomiast w próbach dla PWSZ w Sanoku wśród osób dojeżdżających 88,66% deklarowało się jako studiujący w trybie dziennym, 4,67% jako słuchacze studiów wieczorowych, a 6,67% zaocznych. Natomiast 93,54% mieszkańców Sanoka studiowało dziennie, a odpowiednio po 3,23% respondentów deklarowało, że uczy się w trybie zaocznym lub innym. Należy jednak podkreślić, że wartości dla trybów innych niż dzienny mogły wynikać z różnic interpretacyjnych respondentów ze względu na to, że na uczelni tej możliwe było studiowanie w trybie 26+ oznaczającym bezpłatne studia stacjonarne, dla których zajęcia odbywały się wieczorami lub też w dni wolne od pracy. To umożliwiało osobom pracującym niemal bezkosztowe podwyższanie kwalifikacji. Popularność takiego trybu kształcenia zresztą była zauważalna także w odpowiedziach respondentów pytanych o to czy pracują i w jakim wymiarze czasu to robią. I tak w PWSZ w Sanoku wśród osób zamieszkałych w tym mieście 74,19% pracowało na pełen etat, a pośród osób dojeżdżających było to tylko 44,00%. Wskazywało to, że dojazd jednak dość mocno ograniczał studentom możliwości zarobkowania – nawet na część etatu (9,34%) lub dorywczo (17,33%). Pośród mieszkańców Sanoka te dwie formy zdobywania środków na życie cieszyły się minimalnym zainteresowaniem (każda po 3,23%). Wśród dojeżdżających była też liczniejsza grupa osób niepracujących (29,33%) niż pośród mieszkańców Sanoka (19,35%). Na przeciwnym biegunie byli badani studenci PWSZ w Krośnie, z których aż 52,38% nie zarobkowało, tylko 19,05% pracowało na pełen etat, 9,52% dorywczo, a 19,05% okazjonalnie.

6. TRANSPORT PUBLICZNY A SZANSE EDUKACYJNE MŁODZIEŻY

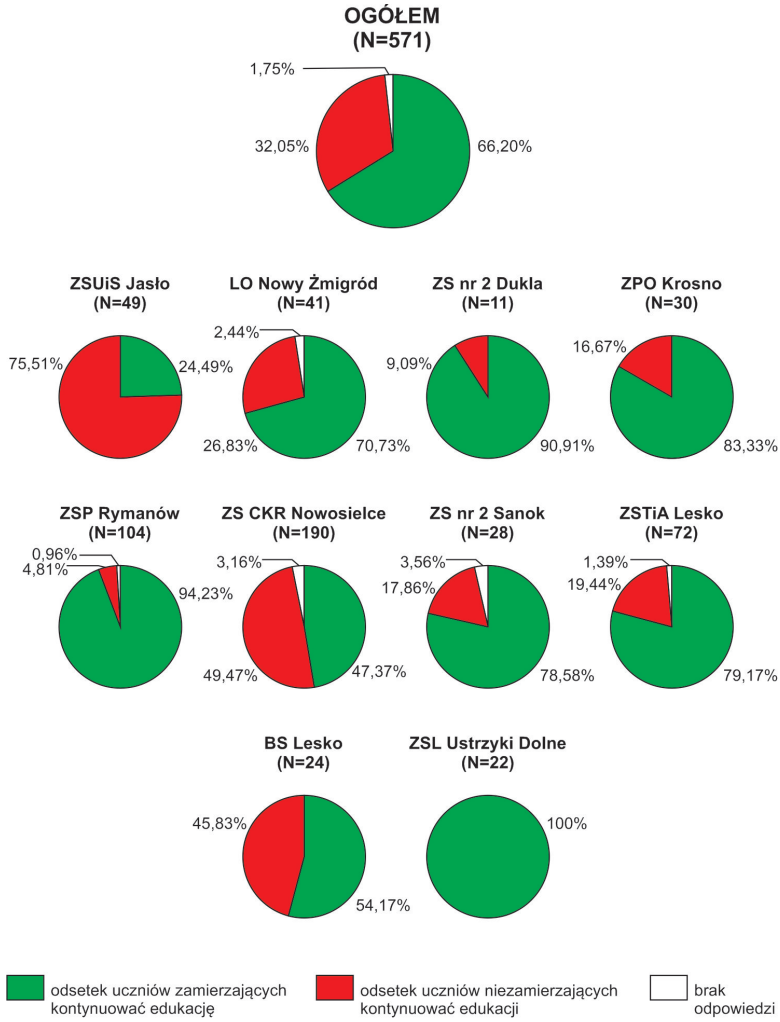
Dostęp do transportu publicznego jest jednym z niewątpliwie najważniejszych czynników wpływających na szanse edukacyjne młodzieży. Mocno utrudniony dojazd lub jego brak mogą prowadzić do deficytu możliwości wyboru preferowanej szkoły czy też kierunku edukacji, a w najgorszym wypadku spowodować nawet całkowitą rezygnację z kontynuowania nauki. To może znacząco wpłynąć na dalsze możliwości pracy danej jednostki – np. skazać ją na wykonywanie gorzej płatnych zadań czy podejmowanie się prac dorywczych.

Jednym z celów badania było zdobycie wiedzy czy i jak aktualna sieć połączeń publicznego transportu zbiorowego w analizowanych powiatach oddziaływała na miejsce pobierania nauki przez respondentów (ryc. 38). Badane były osoby deklarujące jako miejsce stałego zameldowania miejscowości inne niż lokalizacja szkoły, w której przeprowadzano ankietowanie. W skali całej próby aż 31% respondentów deklarowało, że oferta publicznego transportu zbiorowego miała wpływ na wybór szkoły, do której uczęszczali. Dla 68,3% nie miało to znaczenia, a 0,7% nie odpowiedziało na to pytanie. W połowie placówek nawet do ⅓ respondentów wskazywało ofertę transportu publicznego jako istotny czynnik wpływający na wybór miejsca pobierania nauki. Były to raczej dobrze skomunikowane z otoczeniem jednostki zlokalizowane na głównym ciągu transportowym łączącym Jasło z Ustrzykami Dolnymi. Jednak dla tych dwóch miejscowości z początku i końca wspomnianej trasy był odczuwalny ewidentny wpływ zaplecza o znacznie gorszej siatce połączeń. Wśród uczniów z Ustrzyk Dolnych **ptz** był istotną determinantą miejsca edukacji dla 31,82% pytanych, a z Jasła – nawet dla 38,78% z nich. Najniższa wartość (16,32%) dotyczyła szkoły w Nowosielcach, ale prawdopodobnie było to spowodowane stosunkowo dużą liczbą dojeżdżających mieszkańców Sanoka, którzy mieli jak na warunki regionu dobrą siatkę połączeń. To samo dotyczyło zresztą szkoły z tego ośrodka miejskiego, gdzie większość respondentów pochodziła z miejscowości o stosunkowo dobrych z nią połączeniach. Natomiast w bursach czy internatach sytuacja była odmienna – w obu przypadkach dla ponad 40% ankietowanych transport publiczny był istotnym czynnikiem dotyczącym lokalizacji miejsca pobierania nauki. Licealiści z Nowego Żmigrodu udzielili zaskakująco wysokiego odsetka odpowiedzi (70,73%) wskazującego na wpływ oferty przewoźników autobusowych na miejsce pobierania przez nich nauki. W bursie w Krośnie aż ¼ respondentów pochodziła z miejscowości zlokalizowanych w słabiej zaludnionych powiatach sanockim, leskim i bieszczadzkim. Dwóch uczniów ponadto deklarowało



Ryc. 38. Wpływ oferty publicznego transportu zbiorowego na miejsce pobierania nauki

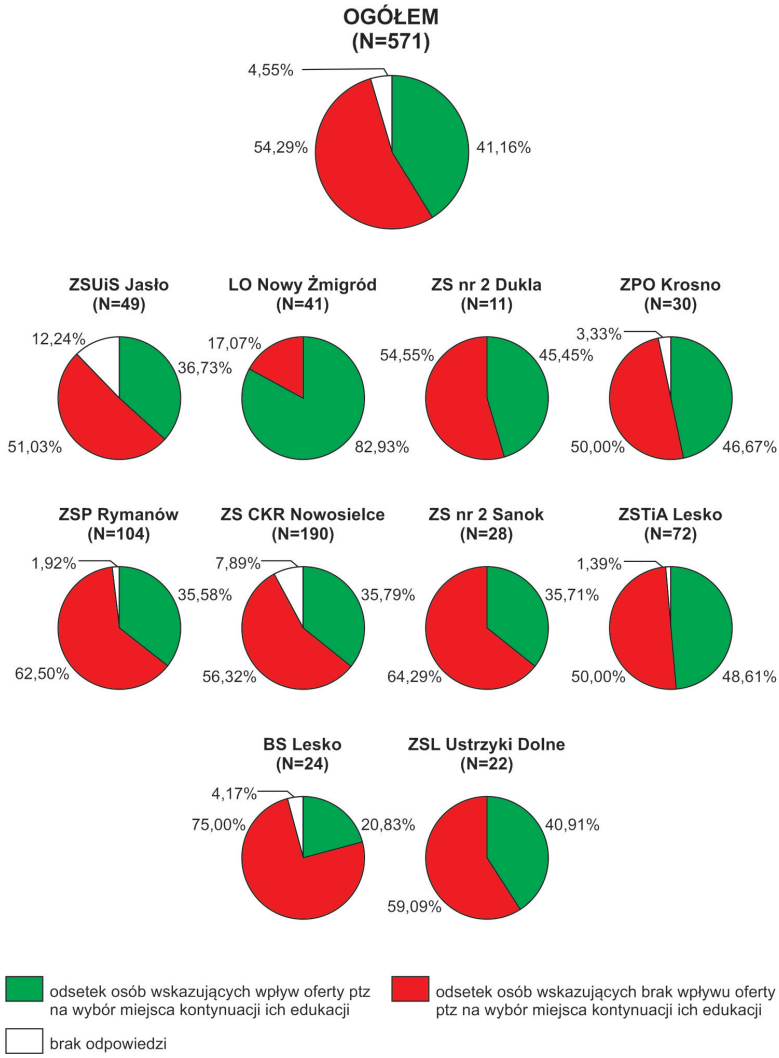
jako miejsce zamieszkania Krempną. Co zaskakuje oprócz nich w placówce tej zakwaterowane były także osoby z dość dobrze skomunikowanych z Krosnem miast takich jak Sanok czy Brzozów. Z drugiej strony jednak biorąc pod uwagę liczbę uczniów dla których transport publiczny miał tu mniejsze znaczenie oraz profil sąsiadującej z obiektem szkoły kształcącej w kierunkach związanych z górnictwem naftowym i gazowym nie powinno zaskakiwać. W internacie w Lesku natomiast dominowali uczniowie z bieszczadzkich wiosek, dla których codzienny dojazd z jednej strony stanowiłby nie lada wyzwanie, a z drugiej strony nauka w większym oddaleniu od domu mogłaby się wiązać ze znacznymi utrudnieniami w weekendowych pobytach w nim (stąd aż tak duże znaczenie czynnika **ptz** w decyzjach o miejscu nauki). Także wskaźnik dla LO Nowy Żmigród nie zaskakiwał – wielu uczniów docierało do niego albo



Ryc. 39. Kontynuacja nauki po ukończeniu szkoły ponadpodstawowej

z nieźle skomunikowanych z samą miejscowością wsi, bądź też zamieszkiwało wioski w gminie Krempna, z których dojazdy nawet do powiatowego Jasła mogły być wyzwaniem przede wszystkim czasowym.

Uczniowie byli również pytani jakie były ich dalsze plany edukacyjne (ryc. 39). W skali całej badanej próby ⅔ respondentów po ukończeniu szkoły ponadpodstawowej planowało kontynuować naukę. Najwięcej tym zainteresowanych było w szkole w Ustrzykach Dolnych (100%), a niewiele mniej w Rymanowie (94,23%) i Dukli (90,91%). Stosunkowo dużo chętnych na kontynuację nauki było też w krośnieńskiej bursie (83,83%), ZSTiA w Lesku (79,17%) a także ZS nr 2 w Sanoku (78,58%). Na przeciwległym biegunie byli uczniowie z jasielskiego Zespołu Szkół Usługowych i Spożywczych, z których jedynie 24,49% deklarowało chęć dalszej nauki. Dla ZS CKR Nowosielce natomiast te proporcje były praktycznie zrównoważone (47,37% chętnych



Ryc. 40. Wpływ oferty publicznego transportu zbiorowego na decyzję o miejscu kontynuacji nauki po ukończeniu szkoły ponadpodstawowej

do dalszej edukacji i 49,47%, którzy nie będą jej kontynuować), a wśród wychowanków bursy szkolnej w Lesku planowało dalszą edukację 54,17% ankietowanych.

Posiadając wiedzę dotyczącą zamiarów kontynuacji edukacji, przez młodzież, kolejnym krokiem było rozpoznanie jak oferta publicznego transportu zbiorowego wpływała na decyzję respondentów o dalszej nauce. Wpływ ten był zdecydowanie większy niż dla lokalizacji miejsca nauki w szkołach ponadpodstawowych (ryc. 38 i ryc. 40). O ile dla dojazdów do aktualnej placówki oświatowej transport oddziaływał na decyzję o wyborze w 31,00% to dla kontynuacji kształcenia było to o 10 punktów procentowych więcej (41,16%). Największy wpływ **ptz** na dalszą edukację w szkołach policealnych i wyższych odnotowany został w LO w Nowym Żmigrodzie (82,93%)

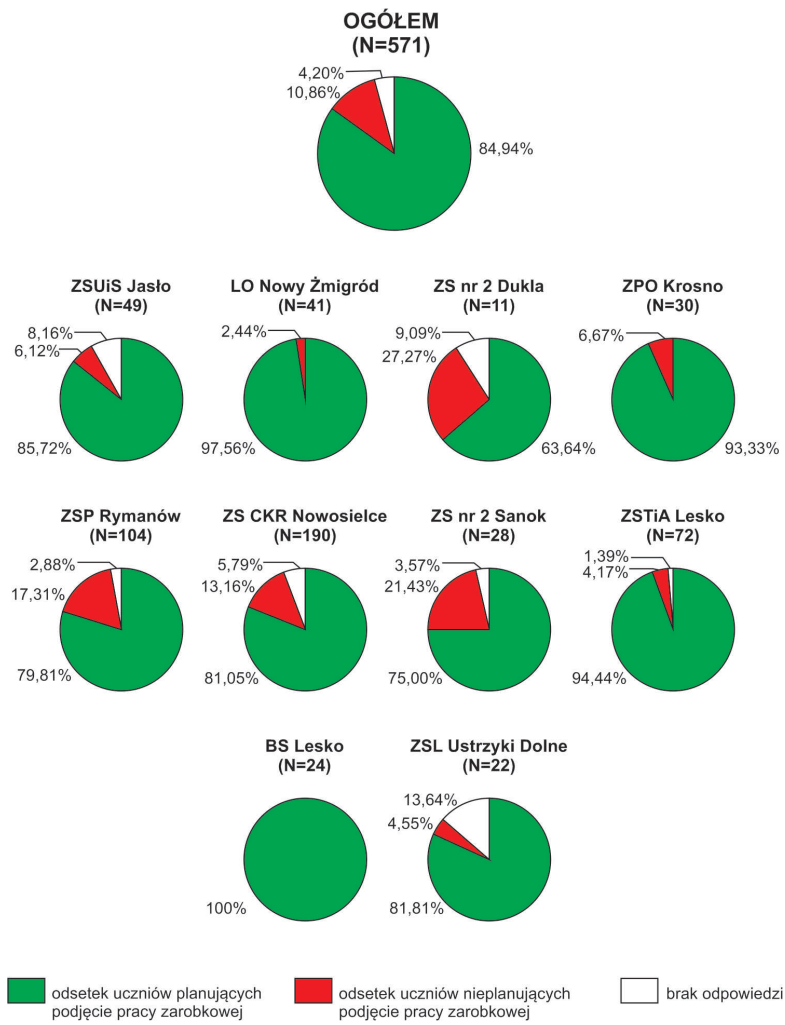
i było to dość zgodne z sytuacją dla wyboru szkoły ponadpodstawowej, gdzie również wspomniana placówka była liderem. Trochę to zaskakiwało, bowiem nie były to jednak rejony o najsłabszej obsłudze transportowej. Na przeciwstawnym biegunie byli wychowankowie Bursy Szkolnej w Lesku – jedynie 20,83% z nich deklarowało, że stan **ptz** miał wpływ na ich dalsze plany edukacyjne. Co interesujące nie pokrywało się to z powodem wyboru szkoły ponadpodstawowej, gdzie oferta transportu publicznego miała jednak znaczenie dla 41,67% pytanych. Być może na taki obraz wpływało to, że ponad 45% ankietowanych po prostu nie zamierzało kontynuować nauki. W pozostałych miejscach, gdzie było przeprowadzane badanie, odsetek tych dla których ważnym czynnikiem decydującym o kontynuacji nauki po ukończeniu szkoły ponadpodstawowej była siatka połączeń **ptz** wahał się od 35,58% do 48,61%. Wartości te były dość podobne jak dla wpływu oferty **ptz** na wybór szkół technicznych czy licealnych. W placówkach z Dukli, Nowosielc i Sanoka stan **ptz** miał natomiast znacznie większe oddziaływanie na wybór potencjalnego miejsca edukacji po ukończeniu szkoły średniej niż w niej samej.

Tabela 16. Preferowane miejscowości kontynuacji nauki według liczby deklarujących je uczniów

Ośrodek	Liczba zainteresowanych uczniów
Rzeszów	146
Kraków	100
Wrocław	36
Warszawa	23
Sanok	22
Krosno	13
Lublin	13
Jasło	11
Górny Śląsk	9
Łódź	6
Poznań	6
Inny	31
Jeszcze niesprecyzowany	33

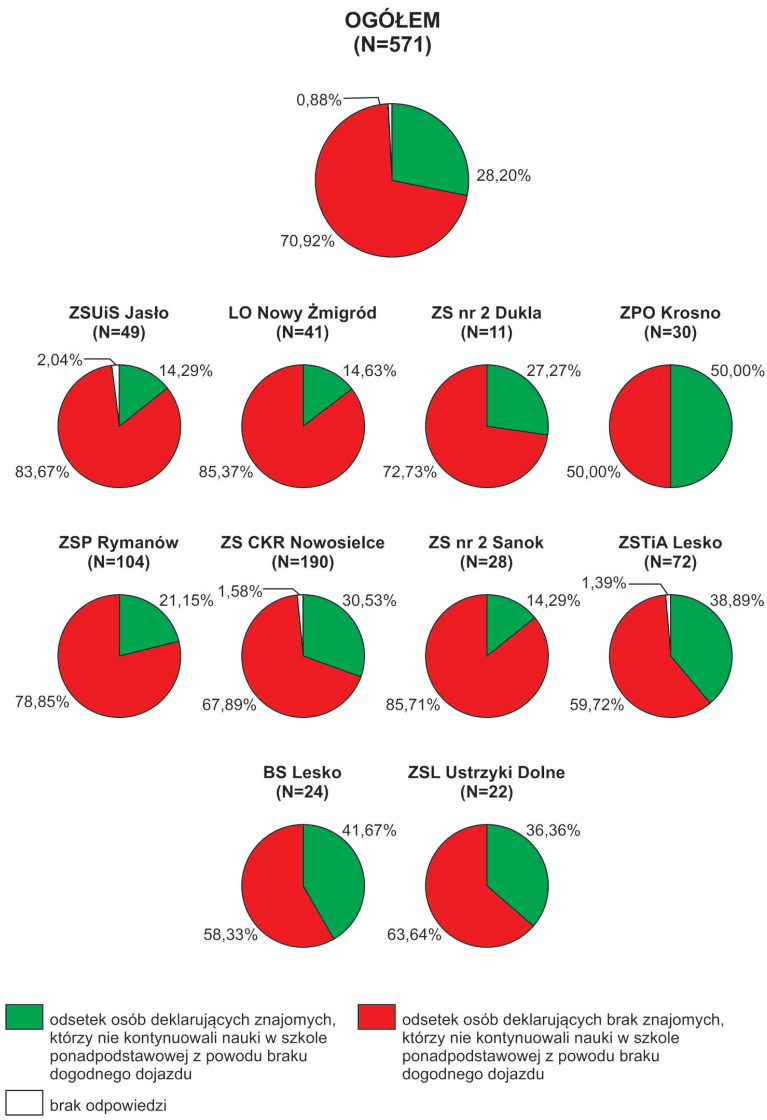
W tym miejscu warto się przyjrzeć, w jakich miejscowościach planowali respondenci dalszą edukację (tab. 16). Największą popularnością pośród uczniów w całej próbie cieszył się Rzeszów (z własnym uniwersytetem i politechniką), który był najbliższym znaczącym ośrodkiem akademickim, a ponadto respondenci mieli do niego jeszcze względnie najlepszy dojazd. Mieszkańcy miast powiatowych oraz wsi zlokalizowanych przy bezpośrednich liniach autobusowych (głównie firmy Marcel) prowadzących do tego ośrodka wojewódzkiego byli nawet w stanie przemieszczać się na tej trasie codziennie albo niemal codziennie. Na drugim miejscu uplasował się Kraków, który posiadał znacznie bogatszą ofertę edukacyjną, na dodatek w znacznie bardziej renomowanych uczelniach niż stolica województwa podkarpackiego. Ponadto dzięki autostradzie A4 czy biegnącej generalnie równolegle modernizowanej linii

kolejowej dostępność Krakowa z badanego obszaru będzie stale się poprawiała. Kolejne na liście preferowanych kierunków kontynuacji nauki miejscowości cieszyły się znacznie mniejszą popularnością. Trzecie miejsce zajął tutaj Wrocław, chociaż praktycznie chciało się w nim kształcić trzy razy mniej uczniów niż w Krakowie, czy nawet czterokrotnie mniej niż w Rzeszowie. Co interesujące stolica województwa dolnośląskiego była znacznie bardziej atrakcyjna niż o wiele bliżej położona aglomeracja górnośląska zlokalizowana przecież w tym samym korytarzu transportowym (36 odpowiedzi wobec dziewięciu). Zaskakująco duże zainteresowanie było Warszawą, do której co prawda za sprawą firmy Neobus nie był najgorszy dojazd, ale jednak czas przejazdu był tu znacznie dłuższy niż do Rzeszowa czy nawet Krakowa. Najwidoczniej renoma warszawskich uczelni oraz możliwość długotrwałego pobytu w stolicy kraju stanowiły



Ryc. 41. Plany odnośnie podjęcia pracy zarobkowej w przypadku niekontynuowania edukacji

wystarczającą rekompensatę upośledzenia transportowego. Niespodziewanie niskie zainteresowanie natomiast wzbudzały ośrodki akademickie dawnego województwa krośnieńskiego. O ile Sanok cieszył się podobnym zainteresowaniem jak Warszawa, to Krosno pojawiało się niemal dwa razy rzadziej jako wymarzona miejscowość kontynuacji nauki. Podobnie było z Jasłem, w którym ¼ deklarujących planowało kontynuować naukę w tej miejscowości. W sumie było to dość zaskakujące, bo był to jedyny ośrodek w którym brak jest państwowej uczelni gwarantującej bezpłatne rozwijanie swojego wykształcenia. Zadziwiająco niską popularność miał też Lublin.



Ryc. 42. Odsetek osób deklarujących posiadanie znajomych, którzy z powodu braku dogodnego dojazdu nie kontynuowali nauki w szkołach ponadpodstawowych

Poznań i Łódź cieszyły się bardzo małym zainteresowaniem (po sześć osób). 31 osób zadeklarowało inne ośrodki, w tym zagraniczne, a 33 jeszcze nie było w stanie sprecyzować, gdzie zamierza kontynuować naukę.

Uzupełniający charakter miało pytanie, czy respondenci w razie niepowodzenia w rekrutacji do szkół policealnych i wyższych zamierzali podjąć pracę zarobkową (ryc. 41). W skali całej próby blisko 85% badanych planowało pracować i dla większości analizowanych placówek wartość ta nie spadała poniżej 75%. Jedynie dla licealistów z placówki w Dukli wynosiła ona około ⅔ respondentów.

W badaniu podjęto próbę diagnozy skali wpływu niewystarczającej oferty **ptz** na brak kontynuacji nauki po ukończeniu szkół podstawowych lub gimnazjów. Ze względu na brak bezpośredniej możliwości identyfikacji tego typu respondentów i przeprowadzenia z nimi wywiadów, konieczne było znalezienie innej metody wysondowania skali tego zjawiska. Intencjonalnie najprostszym więc było umieszczenie dodatkowego pytania w kwestionariuszu skierowanym do uczniów szkół ponadpodstawowych. W nim zostali oni zapytani czy wśród ich znajomych znajdowały się osoby, które z powodu braku możliwości dogodnego dojazdu do miejscowości ze szkołami tego typu musiały zaniechać dalszej edukacji.

W skali całej badanej próby 28,20% respondentów zadeklarowało, że istotnie wśród ich znajomych były osoby, które z powodu problemów z dojazdem zmuszone były do porzucenia myśli o dalszej edukacji (ryc. 42). Najniższe odsetki pozytywnych odpowiedzi były tutaj dla placówek oświatowych z powiatu jasielskiego (blisko 15%). Nie było to specjalnie zaskakujące, gdyż dzięki priorytetom PGZKwPJ rozkład jazdy autobusów był dostosowywany przede wszystkim do potrzeb tej grupy pasażerów. Z drugiej strony część respondentów wywodziła się ze względnie dobrze skomunikowanych miejscowości jak np. Makowiska czy Kąty. Można więc było przypuszczać, że chodziło tu o znajomych z gimnazjum zamieszkujących w miejscowościach o znacznie gorszej dostępności transportem publicznym, zwłaszcza w gminie Krempna (na badanym obszarze część respondentów pochodziła z samej Krempnej, czy zwłaszcza słabo obsługiwanych transportowo wsi z tej gminy).

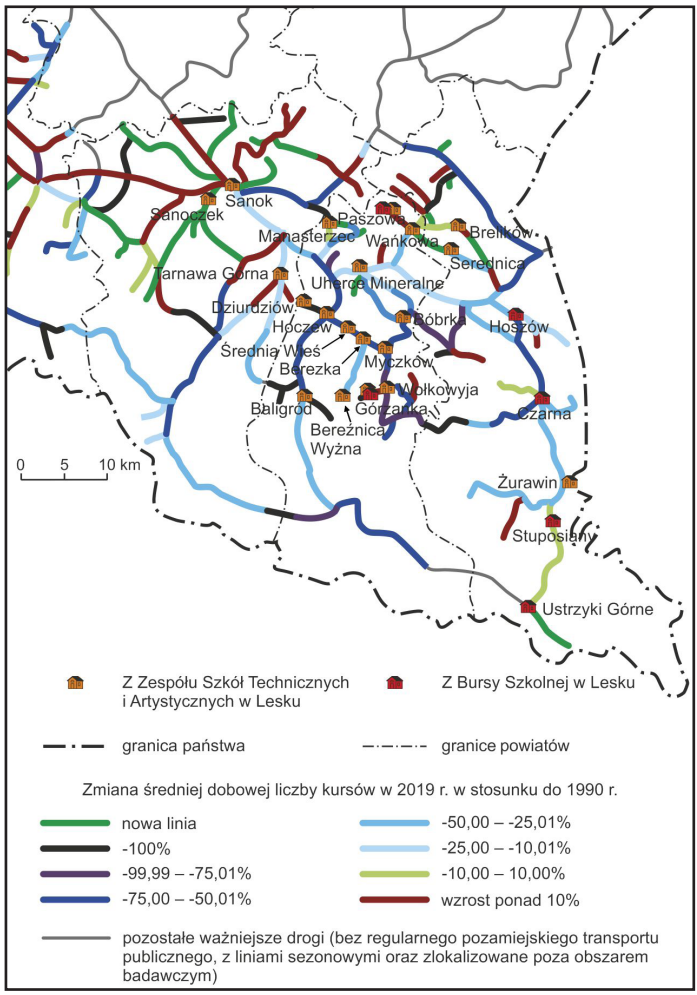
Nieco bardziej złożona sytuacja była obserwowana w powiatach ze stolicą w Krośnie (ryc. 42). W szkole w Dukli 27,27% pytanych uczniów deklarowało, że posiadało znajomych, którzy z powodu istniejących bądź też potencjalnych problemów z dojazdem nie podjęli dalszej nauki. Było to trochę zaskakujące, bo pochodzili oni ze stosunkowo dobrze obsługiwanych transportowo miejscowości takich jak Jasionka, Teodorówka i Cergowa. W Rymanowie odsetek takich osób był nieco niższy (21,15%), ale zaskakiwał znowuż tym, że najliczniejsza grupa udzielających odpowiedzi pozytywnej mieszkała w Sanoku. Prawdopodobnie mogli oni wskazywać znajomych z czasów gimnazjalnych pochodzących z oddalonych górskich miejscowości (zresztą wśród tych respondentów byli także mieszkańcy wsi zlokalizowanych w Bieszczadach czy Beskidzie Niskim). Natomiast wśród wychowanków bursy szkolnej w Krośnie obserwowana była dość niespodziewana sytuacja – aż połowa respondentów zadeklarowała, że ktoś z ich znajomych porzucił plany o dalszej edukacji z powodu braku dogodnego transportu. Jeśli dokonało się głębszego wglądu w kształt tej próby, znajdowało to uzasadnienie – ⅓ z tych osób zamieszkiwała faktycznie trudno dostępne górskie miejscowości powiatów

leskiego i bieszczadzkiego. Natomiast wśród odpowiedzi pochodzących od uczniów w placówek z Ustrzyk Dolnych czy Sanoka prawdopodobnie mogło chodzić również o znajomych z czasów gimnazjalnych zamieszkałych na obszarach górskich. Dla bursy szkolnej w Krośnie widoczne było piętno jakie odcisnęła specyfika sąsiadującej z nią szkoły związanej z górnictwem gazowym i naftowym. Spora grupa wychowanków pochodziła tu z miejscowości odległych nawet kilkadziesiąt kilometrów od Krosna.

W placówce z Sanoka sytuacja była zróżnicowana podobnie jak w Krośnie i okolicach. W miejscowym Zespole Szkół nr 2 było dość podobnie do stanu obserwowanego w powiecie jasielskim. Odsetek respondentów posiadających tu znajomych, którzy zaprzestali nauki z powodu braku dogodnego dojazdu oscylował około 14%, a wszyscy udzielający pozytywnej odpowiedzi pochodzili z bieszczadzkich miejscowości takich jak Cisna, Baligród, Stężnica i Lutowiska charakteryzujących się dosyć słabą ofertą transportową. Natomiast w ZS CKR w Nowosielcach takie deklaracje składał znacznie większy odsetek (30,53%) młodych ludzi. Ponad 40% osób deklarujących faktycznie zamieszkiwało obszary o niewystarczającej ofercie publicznego transportu zbiorowego. Dotyczyło to głównie obszarów Gór Sanocko-Turczańskich oraz Gór Słonnych, ale także terenów sąsiadujących od północy z Beskidem Niskim. Co zaskakiwało ¼ odpowiadających pozytywnie respondentów mieszkała w Sanoku, co mogło budzić pewien niepokój (albo były to osoby, które nie do końca zrozumiały pytanie, albo też Sanok był miejscem zamieszkania na czas pobierania nauki, ewentualnie faktycznie miały znajomych z gimnazjum, którzy w momencie jak utracili prawo do przejazdów gimbusami również zostali pozbawieni możliwości dogodnego dojazdu do szkoły).

W powiecie leskim odsetek osób mających pośród swoich znajomych osoby wykluczone z dalszej edukacji z powodów transportowych w obydwu badanych placówkach był bardzo podobny i oscylował wokół 40% (ryc. 42). Zarazem był to obszar, na którym respondenci z niewielkimi wyjątkami faktycznie mieszkali w miejscowościach bardzo słabo obsługiwanych przez przewoźników autobusowych i w których na przestrzeni 30 lat nastąpiło znaczne pogorszenie ich oferty (ryc. 21). W niektórych wsiach doszło wręcz do całkowitego zaniku do tego środka transportu publicznego. Uczniowie korzystający z obydwu wspomnianych placówek zamieszkiwali głównie miejscowości w granicach powiatu leskiego na pograniczu Bieszczadów, Gór Sanocko-Turczańskich i Gór Słonnych. Rejony te były obsługiwane uprzednio przez sanocki i ustrzycki oddziały Arrivy, a w 2019 r. PKS Jarosław (w mniejszym stopniu Bak-Bus). Pytaniem oczywiście było na ile badana próba odzwierciedlała rzeczywistość – jednak pokrywanie się lokalizacji (ryc. 43) udzielających pozytywnych odpowiedzi z obszarami szczególnie dotkniętymi w ostatnich czasach wykluczeniem transportowym sugerowało, że otrzymane wyniki mogły być dość wiarygodne. Szczególnie napawała niepokojem sytuacja w powiecie leskim, w którym widać było ewidentny problem w rejonie Zalewu Solińskiego, co stało w znaczącej opozycji do oceny sytuacji przez urzędników starostwa powiatowego w Lesku.

Sytuacja obserwowana dla ankietowanych licealistów z ZSL w Ustrzykach Dolnych była pomimo znacznie mniejszej próby zbliżona do tego co odnotowane było dla placówek zlokalizowanych w sąsiednim powiecie (ryc. 42). Także tu ponad 35% ankietowanych deklarowało, że znało osoby, które z powodu niewystarczającej oferty



Ryc. 43. Relacja między miejscem zamieszkania respondentów wskazujących w 2019 r. na posiadanie wśród znajomych osób wykluczonych transportowo z edukacji ponadgimnazjalnej, a pogorszeniem się oferty pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego

przewoźników autobusowych musiały przerwać naukę. Jeśli spojrzało się na to od strony miejscowości, gdzie one na stałe były zameldowane to praktycznie pojawiały się te same obszary (a po części i jednostki osadnicze) co dla leskich placówek (ryc. 43).

Problemy transportowe dotyczyły jednak nie tylko nauki na poziomie ponadpodstawowym, ale także wyższym. Studentom PWSZ w Krośnie i Sanoku zadano podobne pytania dotyczące wpływu oferty **ptz** na ich i ich znajomych plany edukacyjne. Warto zwrócić uwagę, że już z wcześniej zaprezentowanych wyników badania (tab. 16) jednoznacznie wynikało, że lokalne uczelnie publicznie i niepubliczne nie były bynajmniej priorytetowymi miejscami pobierania nauki. W skali całej badanej próby 52,83% respondentów stwierdziło, że problemy z dojazdem transportem publicznym miały wpływ na miejsce studiowania (było to ponad 20 punktów procentowych więcej, niż

dla odpowiedzi na podobne pytanie dotyczące szkół średnich). Na pytanie o znajomych, którzy zaprzestali nauki z powodu braku dogodnego transportu publicznego występowały nieco mniejsze dysproporcje (37,26% *versus* 28,20%). Pytaniem tu oczywiście było na ile były osoby, które nie kontynuowały nauki z powodu nakreślonego w pytaniu, a na ile osoby, które zakończyły ją z innych względów.

Dla studentów Krosna na decyzję o edukacji w tym mieście **ptz** miał wpływ dla blisko 40% respondentów (trzeba jednak mieć w pamięci dość niewielką próbę). Pewnym zaskoczeniem było to, że stanowili tę grupę mieszkańcy miejscowości przede wszystkim powiatu krośnieńskiego, posiadający z nielicznymi wyjątkami prawo jazdy. Mogło sugerować to dwie możliwości, albo życie dość mocno zweryfikowało plany i osoby te po prostu nie dostały się na studia w bardziej renomowanych ośrodkach akademickich, albo faktycznie rozpoznanie opcji transportowych i możliwości zamieszkania (zwłaszcza w pobliskim Rzeszowie, który był dominującym ośrodkiem jako alternatywna lokalizacja pobierania nauki) sprawiało, że w momencie podejmowania ostatecznej decyzji o miejscu dalszej edukacji górę nad aspiracjami musiała wziąć chłodna kalkulacja czy i jak wpłynie to na życie rodzinne. Dość niski był natomiast odsetek osób deklarujących posiadanie znajomych, którzy z powodu braku dostępności transportowej nie kontynuowali już nauki. Na badanym obszarze to dotyczyło mieszkańców m.in. Leska i Dukli, w których okolicach faktycznie istniały problemy transportowe, zwłaszcza w dni wolne od pracy.

Tabela 17. Wpływ transportu publicznego na wybór miejsca realizacji studiów

		Dojazd do PWSZ w Krośnie	Dojazd do PWSZ w Sanoku	PWSZ w Sanoku bez dojazdu	Ogółem
N		31	150	31	**212**
Wpływ problemów z dojazdem na decyzję o podjęciu studiów w danej miejscowości	Tak	12	79	21	**112**
		38,71%	52,67%	67,74%	**52,83%**
	Nie	19	71	10	**100**
		61,29%	47,33	32,26%	**47,17%**
Posiadanie znajomych, którzy z powodu braku możliwości dojazdu na studia nie kontynuowali edukacji	Tak	4	60	15	**79**
		12,90%	40,00%	48,39%	**37,26%**
	Nie	27	89	16	**100**
		87,10%	59,33%	51,61%	**62,27%**
	Brak odpowiedzi	0	1	0	**1**
		0	0,67%	0	**0,47%**

Jak już zostało to wcześniej zaznaczone, dla studentów PWSZ w Sanoku przyjęto w części badania podział na osoby deklarujące się jako zamieszkałe poza Sanokiem i sanoczan (grupę referencyjną) (tab. 17). Co zaskakiwało większy wpływ oferty **ptz** na wybór miejscowości studiowania oraz brak dalszej edukacji znajomych obserwowany był dla mieszkańców Sanoka niż dla osób mieszkających na stałe poza tą miejscowością (odpowiednio 67,74% wobec 52,67% oraz 48,39% *versus* 40,00%). To zaskakiwało, gdyż ankietowani niemieszkający na stałe w Sanoku pochodzili zazwyczaj ze znacznie gorzej skomunikowanych miejscowości. Można oczywiście było założyć, że mieszkańcy tego miasta celowali w bardziej prestiżowe uczelnie, ale mimo wszystko nie do końca to tłumaczyło zaobserwowany proces.

Przed bliższym przyjrzeniem się deklaracjom studentów dotyczącym wpływu wywieranego przez publiczny transport zbiorowy na ich miejsce nauki, warto na chwilę było zatrzymać się przy pytaniu jakie alternatywne lokalizacje brali ankietowani pod uwagę (gdyby nie problemy z dojazdem). Pośród mieszkańców Sanoka równorzędne pozycje zajmowały Rzeszów i Kraków. Przy czym tylko w pierwszym z tych miast można mówić o na tyle dobrym dojeździe, że możliwe byłyby codzienne podróże. Dla odmiany dla osób zamieszkałych na stałe poza Sanokiem głównym deklarowanym alternatywnym miejscem studiowania był Rzeszów (55 odpowiedzi). Drugi w kolejce Kraków był wymarzonym celem dla 21 osób. Po dziewięć osób wskazywało chęć studiowania w Krośnie oraz w Warszawie. Co ciekawe dość często pojawiający się w deklaracjach uczniów Wrocław (tab. 16) realnie miał najmniejsze potencjalne wzięcie. Widoczny był więc faktycznie pewien ogólny wpływ sytuacji transportowej w regionie. Natomiast na poziomie bardziej szczegółowym, obserwowane było, że $^{2}/_{5}$ osób deklarujących wpływ **ptz** na wybór Sanoka mieszkało na obszarach górskich, położonych poza głównymi szlakami, z dość słabą obsługą transportową. Nic więc zaskakującego, że mieszkańcy takich wiosek jak Cisna, Wołkowyja, Orelec, Czarna, Manasterzec czy Morochów ostatecznie decydowali się na znacznie bliżej położoną uczelnię.

W grupie sygnalizującej obecność wśród znajomych osób, które nie kontynuowały nauki na studiach z powodu braku dogodnego dojazdu faktycznie dominowali mieszkańcy obszarów wiejskich zlokalizowanych w pasmach górskich przebiegających przez teren powiatu sanockiego, bieszczadzkiego i leskiego oraz wschodnich krańców powiatu krośnieńskiego. Tylko w nielicznych przypadkach deklarowały one brak prawa jazdy. Wskazywało to na to, że faktycznie dla części mieszkańców tych obszarów wyjazd na studia wiązałby się z dłuższymi okresami izolacji od rodziny.

Na uczelnię taką jak PWSZ w Sanoku wypadałoby także spojrzeć nieco z innej perspektywy. Jeśli przeanalizowano skąd pochodzili studenci niebędący sanoczanami, to przeważali jednak mieszkańcy wiosek, również tych zlokalizowanych na górskich obszarach wspomnianych już wyżej powiatów. Zauważalni byli także mieszkańcy sąsiedniego powiatu brzozowskiego oraz samego Brzozowa, ale także innych miast powiatowych – Leska i Ustrzyk Dolnych. Gdyby nie istnienie PWSZ w Sanoku znaczna część tej młodzieży prawdopodobnie byłaby pozbawiona możliwości zdobycia choćby wykształcenia wyższego zawodowego, które w wielu zawodach jest wystarczającym (a czasami nawet wręcz nadmiernym), z dwóch przyczyn – ekonomicznej i utrudnionego dojazdu do dalszych ośrodków akademickich. Tymczasem uczelnia ta oferowała bezpłatne studia umożliwiające pracę zawodową praktycznie w pełnym albo niemal pełnym wymiarze godzin, albo też szanse na codzienne dojazdy **ptz** z niektórych miejscowości. Można też było zakładać, że nie bez znaczenia były niższe koszty utrzymania w Sanoku czy możliwość choćby powrotów do rodziny na weekendy.

7. CZĘŚCIOWE WYKLUCZENIE TRANSPORTOWE I MOTORYZACJA WYMUSZONA WŚRÓD MŁODZIEŻY SZKOLNEJ

Osoby zamieszkałe na wiejskich obszarach peryferyjnych młodsze niż 18 lat były jedną z grup wiekowych szczególnie eksponowanych na procesy wykluczenia transportowego – zarówno całkowitego (przejawiającego się zazwyczaj wczesnym zakończeniem procesów edukacyjnych) lub też częściowego wyłączającego daną jednostkę z życia społecznego w godzinach wieczornych, szczególnie w dni wolne od pracy.

7.1. Dojazdy do szkół

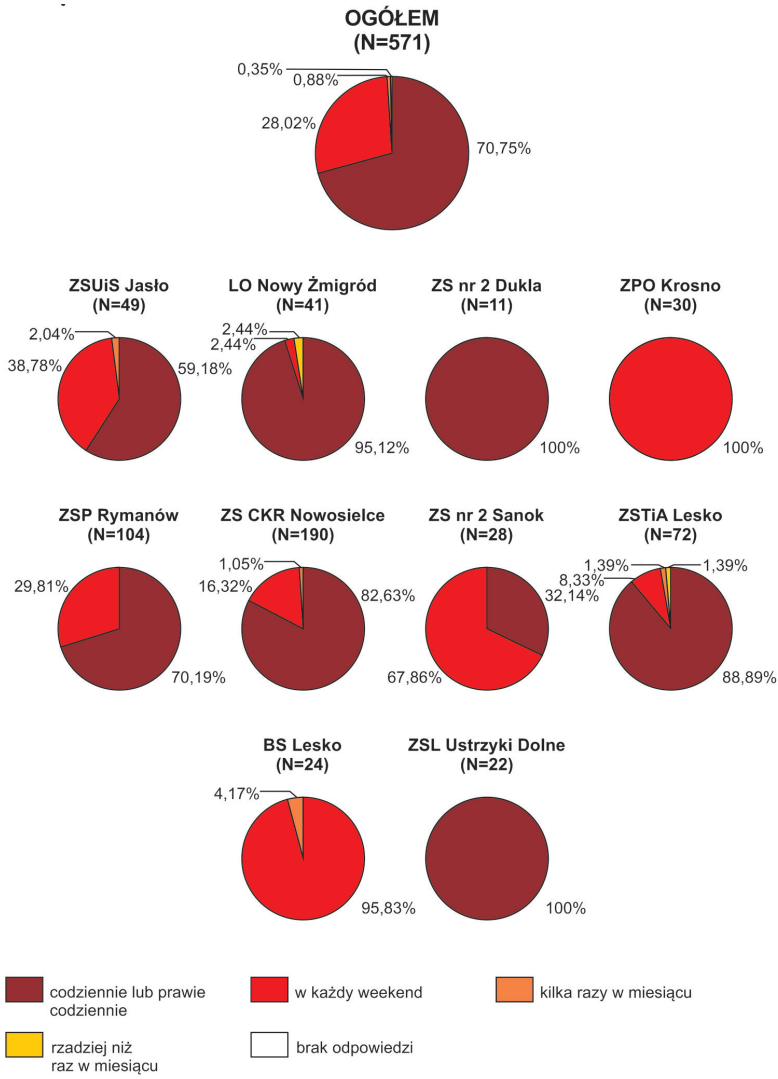
Istotnym elementem przeprowadzonego badania kwestionariuszowego były pytania dotyczące dojazdów uczniów do szkół ponadpodstawowych. W nim respondenci byli pytani o miejsce zamieszkania w trakcie pobierania nauki oraz o to jak często podróżowali na trasie dom rodzinny–miejsce edukacji. Ważnym elementem, warunkującym dalsze postępowanie badawcze, było wskazanie przez respondentów środków przemieszania się pomiędzy miejscowościami zamieszkania a pobierania nauki. Wybór **ptz** był podstawą do poznania ich ocen jakości i częstotliwości (brak jego użytkowania powodował odrzucenie tych ich odpowiedzi). Młodzież była też pytana o to czy korzystała w przejazdach z biletów okresowych. Bardzo ważnym elementem diagnostycznym pomagającym przede wszystkim rozpoznać przyczyny procesów motoryzacji wymuszonej, ale także narastającego wykluczenia transportowego, było pytanie z jakich powodów nie korzystali oni podczas dojazdów do szkoły z transportu zbiorowego. Natomiast odpowiedzi wskazujące co należałoby zrobić, aby respondenci korzystali w drodze do szkoły z usług **ptz** miały służyć wypracowaniu rekomendacji, które zostały przedstawione w końcowej części niniejszej pracy.

Oferta **ptz** niewątpliwie wpływała na decyzje uczniów o miejscu zakwaterowania w czasie pobierania nauki. W skali całej próby nieco ponad 70% respondentów codziennie lub prawie codziennie przemieszczało się pomiędzy domem rodzinnym, a szkołą (ryc. 44). W obu bursach praktycznie wszyscy wychowankowie korzystali z nich tylko w dni pobierania nauki, natomiast na weekendy wyjeżdżali do domów rodzinnych. Niecałe 29% pytanych zamieszkiwało w tygodniu w bursie czy internacie, a weekendy spędzało w miejscu stałego zamieszkania. Tylko nieliczni byli zmuszeni większość czasu spędzać w miejscach zbiorowego zakwaterowania lub też korzystać z innych form zamieszkiwania.



Ryc. 44. Miejsce zakwaterowania uczniów w okresie pobierania nauki

Natomiast w ZSL w Ustrzykach Dolnych 100% respondentów deklarowało codzienne lub prawie codzienne przemieszczanie się z domu na zajęcia szkolne (ryc. 45). Mogło to być skutkiem ubocznym braku ogólnodostępnej bursy czy też internatu w tej miejscowości. Sąsiednie Lesko dysponowało bogatszą ofertą edukacyjną oraz bursą przez co mogło bardziej przyciągać uczniów. Ponad 90% osób codziennie lub prawie codziennie dojeżdżających charakteryzowało również próby z liceów ogólnokształcących w Nowym Żmigrodzie i Dukli nieposiadających również zaplecza noclegowego. Co prawda pierwszy z nich dysponował dawniej własnym internatem wraz schroniskiem młodzieżowym, ale ze względu na przekształcania jego formy prawnej, obiekt ten nie funkcjonował wiosną 2019 r. Wyraźnie wyróżniały się również szkoły z własną bazą wychowawczo-noclegową. W ZS nr 2 w Sanoku praktycznie ⅔ respondentów korzystało



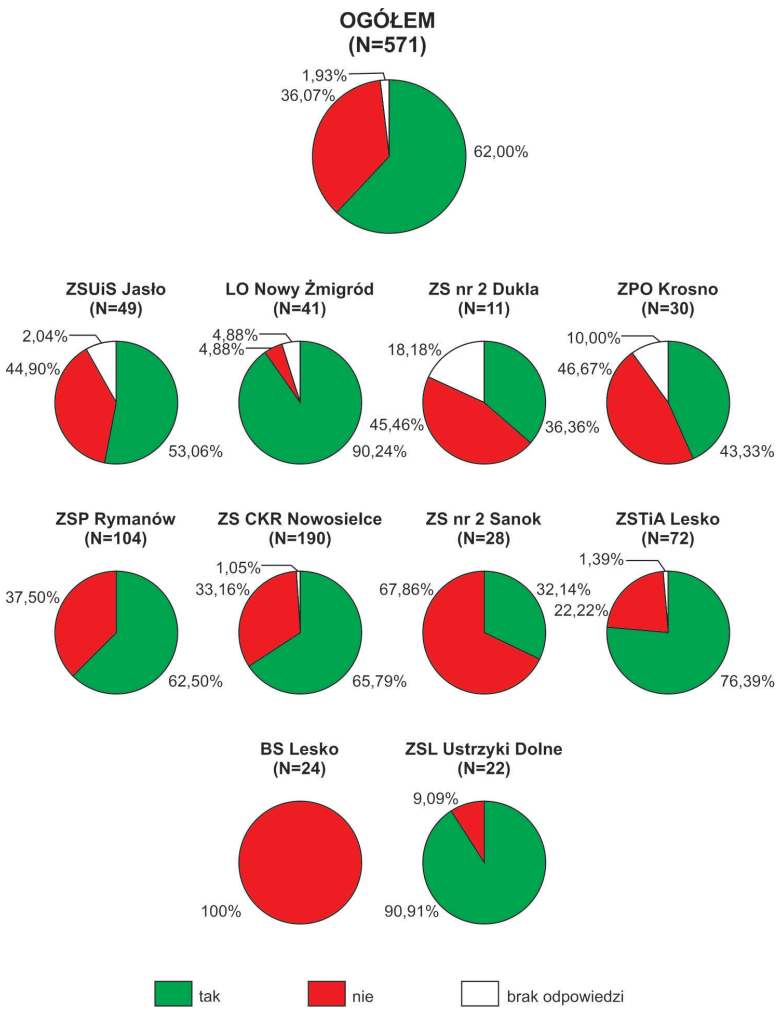
Ryc. 45. Częstotliwość dojazdów do miejscowości pobierania nauki

z przyszkolnego internatu, a w ZSUiS w Jaśle niemal 41% z nich. W dwóch pozostałych podobnych zespołach liczba osób codziennie (lub prawie codziennie) dojeżdżających wahała się między 17% a 30%. Pytaniem było na ile konieczność zamieszkania poza miejscem stałego pobytu wynikała tu z problemów z dojazdem, a na ile z większego zróżnicowania i bogactwa oferty bardziej oddalonych placówek edukacyjnych.

Częstotliwość dojazdów dom–szkoła była pochodną miejsca zakwaterowania w trakcie pobierania nauki (ryc. 45). Odsetki dojeżdżających codziennie lub prawie codziennie pokrywały się tu z udziałem osób mieszkających z rodziną w trakcie edukacji.

Znacznie ciekawsze wnioski wypłynęły z analizy deklaracji korzystania z biletów okresowych w dojazdach do szkoły (ryc. 46). W skali całej próby liczba respondentów jeżdżących na podstawie biletów miesięcznych była o blisko dziewięć punktów

procentowych wyższa niż osób deklarujących codzienne lub prawie codzienne dojazdy na trasie szkoła–dom. Najliczniej z tego typu dokumentów przejazdowych korzystali licealiści z Nowego Żmigrodu i Ustrzyk Dolnych. Nie było to w sumie zaskakujące, gdyż uczniowie tych placówek praktycznie w całości byli skazani na codzienne dojazdy do szkoły. Ponadto pierwsza z nich oferowała wiele klas profilowanych dzięki czemu była w stanie przyciągnąć uczniów ze znacznie większego obszaru niż standardowe szkoły o profilu ogólnokształcącym. Także zdywersyfikowana oferta oświatowa ZSTiA w Lesku niewątpliwie zwiększyła zasięg oddziaływania tej placówki, a co za tym szło i liczbę osób korzystających z codziennych dojazdów publicznym transportem zbiorowym. W większości przypadków występowała tu tendencja jak dla całej próby, tzn. wykorzystanie biletów okresowych było o kilka punktów procentowych niższe niż dla deklaracji codziennego dojazdu do szkoły, co akurat było logiczne, bo część respondentów nie wykorzystywała **ptz.** albo używała go sporadycznie. W te trendy



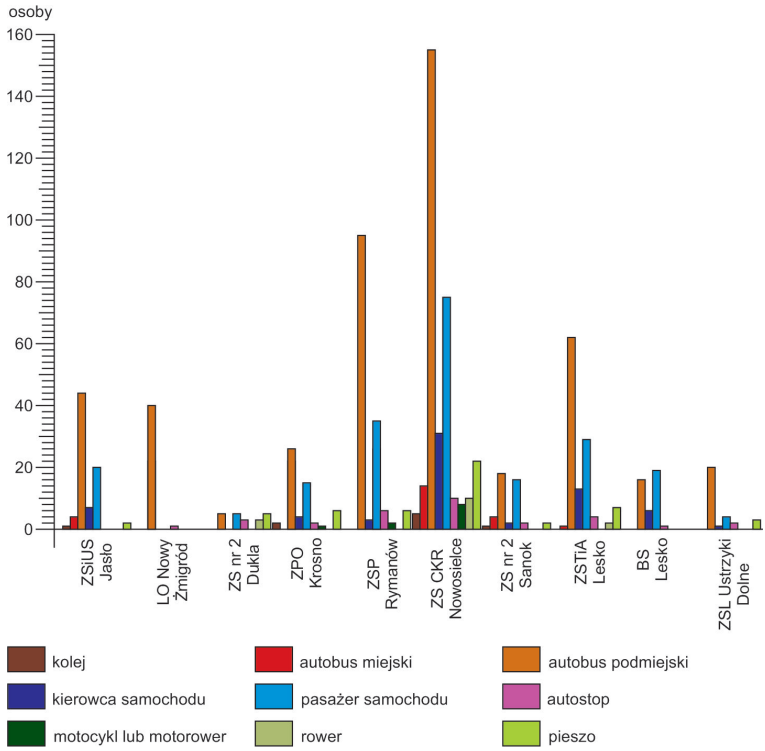
Ryc. 46. Wykorzystanie biletów okresowych w dojazdach do szkoły

nie wpisywali się respondenci z Bursy Szkolnej w Lesku, którzy dojeżdżają weekendowo, nie potrzebowali biletów okresowych. W obserwacjach z internatu w Krośnie natomiast zaważyła niedoskonałość narzędzia badawczego – respondenci prawdopodobnie w dobrej wierze zaznaczali wykorzystanie biletu okresowego, tyle że na Miejską Komunikację Samochodową, którą przemieszczali się po terenie miasta Krosna. Dość zaskakujący obraz ukazał się dla licealistów z Dukli. Tu, choć codzienne dojazdy deklarowało 100% ankietowanych, to z biletu miesięcznego korzystało jedynie nieco ponad 36% pytanych. Jednak jeśli spojrzało się na liczbę odpowiedzi, z jakiego środka transportu uczniowie korzystali w dojazdach (ryc. 47) to zauważalna była popularność podwożenia przez znajomych czy wręcz autostopu. Być może było to skutkiem słabej siatki połączeń na południe od Dukli, zwłaszcza do miejscowości w bocznych dolinach górskich. Mogło być całkiem przeciwnie – mieszkańcy bezpośrednio sąsiadujących z tym miastem wsi mieli na tyle blisko do domów, że jak okres oczekiwania na autobus przekraczał czas dojścia, to wybierali powrót piechotą.

W kwestionariuszu zawarto również pytanie o środki transportu wykorzystywane w dojazdach do miejsca pobierania nauki – przy czym respondentom dano tu prawo wielokrotnego wyboru (ryc. 47). W ich odpowiedziach przede wszystkim zwracała uwagę marginalna rola transportu kolejowego. Tylko nieliczni uczniowie z ZSUiS Jasło, Bursy w Krośnie, ZS nr 2 w Sanoku oraz ZS CKR w Nowosielcach deklarowali korzystanie w dojazdach szkoła–dom z pociągów. Łącznie było to zaledwie dziewięć osób, z których pięć uczęszczało do ostatniej z wymienionych placówek. Zazwyczaj były to jednostki zamieszkałe w większej odległości od miejsca pobierania nauki i zakwaterowane w bursach czy internatach. ⅓ z nich pochodziło z obszaru Beskidu Niskiego i Bieszczad, skąd w weekendy, poza pociągiem właściwie, nie było czym się wydostać. Pewnym ewenementem na tym tle było trzech uczniów ZS CKR w Nowosielcach, którzy codziennie dojeżdżali z Sanoka, m.in. korzystając z pociągów – prawdopodobnie mogły to być osoby posiadające uprawnienia do zniżek przeznaczonych dla członków rodzin pracowników kolejowych. Obraz ten był wyjątkowo mało napawający optymizmem, gdyż linia kolejowa łącząca Jasło z Ustrzykami Dolnymi szczególnie powinna być predestynowana do funkcji głównej osi transportowej regionu. Tymczasem oferowana liczba pociągów była na poziomie poniżej ekonomicznej sensowności utrzymywania takich połączeń pasażerskich. A za Zagórzem ruch był wstrzymany całkowicie.

Małą popularnością cieszyły się także autobusy miejskie (ryc. 47), choć do końca nie było pewności, czy uzyskane odpowiedzi faktycznie dotyczyły tego, czego oczekiwał autor badania. U części respondentów bowiem uzewnętrzniał się brak umiejętności rozróżnienia pomiędzy autobusami miejskimi i podmiejskimi. Część z nich wskazywała też autobusy miejskie przemieszczając się nimi pomiędzy miejscem zbiorowego zakwaterowania a szkołą (choć generalnie w badaniu chodziło o trasę miejsce stałego meldunku–miejsce pobierania nauki).

Dominującym środkiem transportu dla ankietowanych uczniów badanych szkół były jednak autobusy i busy podmiejskie (ryc. 47, tab. 18). Najwyższy odsetek (97,56%) korzystających z tego środka lokomocji wystąpił w Liceum Ogólnokształcącym w Nowym Żmigrodzie co niemal idealnie pokrywało się z odsetkiem (95,12%) osób codziennie dojeżdżających tam na zajęcia szkolne (ryc. 45). Ponad 90%



Ryc. 47. Środki transportu wykorzystywane w drodze do miejscowości pobierania nauki

korzystających z autobusów i busów podmiejskich obserwowane było także w próbie z ZSP w Rymanowie (91,35%) oraz ZSL w Ustrzykach Dolnych (90,91%). W pierwszym z tych przypadków różnica względem odsetka codziennie dojeżdżających wynosiła ponad 20 punktów procentowych, w drugim zaś dziewięć punktów procentowych. Pośród badanych z internatu w Krośnie 86,67% uczniów zadeklarowało, że korzystało w dojazdach dom–miejsce zakwaterowania z publicznego pozamiejskiego transportu autobusowego (przy 100% zamieszkałych w bursie, więc trudno mówić o związku wykorzystania autobusów czy busów, a miejscem zamieszkania w trakcie pobierania nauki). Potwierdzały to zresztą odpowiedzi mieszkańców bursy w Lesku, gdzie jedynie ⅔ wychowanków wykorzystywało autobusy i busy w dojeździe z i do domu. Podobna sytuacja panowała dla ZS nr 2 Sanoku, gdzie odsetek dojeżdżających analizowanym środkiem transportu (64,29%) pokrywał się niemal z odsetkiem przemieszczających się co weekend. Bardzo dużo uczniów deklarowało też głównie wykorzystanie autobusów podmiejskich w dojeździe do Nowosielc (81,58%) i do ZSTiA w Lesku (86,11%). W obydwu przypadkach niemal pokrywało się to z odsetkami deklarujących codzienne przemieszczanie się na trasie szkoła–dom. Najbardziej zaskakująco wypadli tu uczniowie LO w ZS nr 2 w Dukli, z których jedynie 45,45% dojeżdżało autobusem czy też busem. Praktycznie taki sam odsetek korzystał z dojazdów samochodem zapewnianych przez rodzinę czy znajomych. Do tego należy jeszcze doliczyć część osób deklarujących korzystanie z autostopu. W tym szczególnym przypadku

stosunkowo dużą popularnością cieszył się także rower oraz dojście piesze, co mogło być pochodną tego, że część otaczających Dukle wsi tworzyło z nią zwartą zabudowę.

Na liczbę osób deklarujących przemieszczanie się między domem rodzinnym a miejscem pobierania nauki niewątpliwie znaczący wpływ miała struktura wiekowa respondentów. Z drugiej jednak strony liczba osób posiadających prawo jazdy była zdecydowanie wyższa od liczby osób deklarujących dojazdy samochodem w charakterze kierowcy. Nie mniej jednak tylko w liceach w Nowym Żmigrodzie i w Dukli były osoby, które w przejazdach do szkoły własnoręcznie nie prowadziły samochodu. W liczbach bezwzględnych własny samochód osobowy w dojazdach do miejsca nauki najliczniej wykorzystywali respondenci z ZS CKR w Nowosielcach (jednak było to jedynie 16,32% całej próby pochodzącej z tej placówki). W liczbach względnych najwięcej, bo równo ¼ wypełniających kwestionariusz wychowanków Bursy Szkolnej w Lesku, kierowało samochodem którym dojeżdżało. W ZSTiA z tej samej miejscowości z takiej możliwości korzystało 18,06% respondentów. W przedziale 10–15% kierujących samochodem w dojazdach mieściły się reprezentacje ze szkoły w Jaśle oraz z bursy w Krośnie. Do pozostałych placówek za kierownicą docierało mniej niż 10% badanych.

Tabela 18. Odsetek respondentów z poszczególnych placówek szkolnych deklarujących korzystanie z wybranych środków przemieszczania się

Placówka oświatowa	Autobusy i busy rozkładowe	Kierowca samochodu	Pasażer samochodu
	%		
Zespół Szkół Usługowych i Spożywczych w Jaśle	89,79	14,29	40,82
Liceum Ogólnokształcące w Nowym Żmigrodzie	97,56	0	0
Zespół Szkół nr 2 w Dukli	45,45	0	45,45
Zespół Placówek Oświatowych w Krośnie	86,67	13,33	50,00
Zespół Szkół Publicznych w Rymanowie	91,35	2,88	33,65
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Nowosielcach	81,58	16,32	39,47
Zespół Szkół nr 2 w Sanoku	64,29	7,14	57,14
Zespół Szkół Technicznych i Artystycznych w Lesku	86,11	18,06	40,28
Bursa Szkolna w Lesku	66,67	25,00	79,17
Zespół Szkół Licealnych w Ustrzykach Dolnych	90,91	4,55	18,18

Casus bursy w Lesku wymagał niewątpliwie wglądu w to kim były osoby korzystające z dojazdu samochodem jako kierowca. Chociaż była to grupa w liczbach bezwzględnych nieduża (sześć osób) to większość z niej stanowili mieszkańcy miejscowości ze szczątkową obsługą publicznym transportem autobusowym (Zawóz, Chmiel, Górzanka i Hołuczków) lub też wymagających przesiadek (Hoszów czy dość odległy od Leska Domaradz). ¾ ankietowanych stanowili posiadacze samochodów i byli to mężczyźni. Dwie kobiety natomiast miały do dyspozycji samochody rodziny. Tylko dwie osoby z tej grupy korzystały od czasu do czasu w dojazdach dom–miejsce zakwaterowania z autobusów. Dla pozostałych samochód pozostawał jedynym środkiem dojazdu (także jako pasażer). Drugą placówką o wysokim odsetku respondentów deklarujących wykorzystanie ich w dojazdach dom–miejsce pobierania nauki był również zlokalizowany w Lesku Zespół Szkół Technicznych i Artystycznych. 13 uczniów



Ryc. 48. Możliwości wykorzystania motoryzacji indywidualnej przez uczniów

zadeklarowało tu przejazdy pomiędzy szkołą a miejscowością zamieszkania w charakterze kierowcy. 12 z nich przemieszczało się na tej trasie codziennie lub prawie codziennie. Tu jednak duże wątpliwości budziła deklaracja jednej z pierwszoklasistek, nieposiadającej dodatkowo prawa jazdy. Dla innej respondentki wystąpiła natomiast niezgodność w postaci braku dostępu do samochodu osobowego i jego wykorzystania jako kierowca. Tylko jedna osoba wskazała, że własny samochód jest jej jedynym środkiem przemieszczania się. I nie było to zaskakujące, gdyż Wola Matiaszowa, w której zamieszkiwała, obsługiwana była w sposób wręcz symboliczny (trzy pary połączeń w dzień powszedni, brak ich w dni wolne od pracy). Oprócz niej jeszcze trzy osoby deklarowały brak podróżowania autobusami, co się pokrywało również z brakiem

zakupu przez nie biletu okresowego. Te osoby korzystały również w dojazdach szkoła–dom z samochodu jako pasażerowie, a jedna z nich (zamieszkała w Hołuczkowie) takie podróże odbywała rzadziej niż co tydzień. Wśród pozostałych respondentów dominował model obejmujący przede wszystkim przejazdy autobusami, ale także i w roli kierowcy, a nierzadko też i pasażera samochodu osobowego. Poza dwiema osobami z Uherc Mineralnych i Ustrzyk Dolnych respondenci z omawianej grupy zamieszkiwali miejscowości słabo i bardzo słabo skomunikowane z ośrodkami powiatowymi. Było to między innymi dwoje mieszkańców Bereżnicy Wielkiej (to samo połączenie co do Woli Matiaszowej), dwóch uczniów z Górzanki (również z ofertą trzech połączeń na dzień obsługiwanych wyłącznie w dni powszednie). Także kilka innych osób zamieszkiwało w rejonie Zalewu Solińskiego (Myczków, Wołkowyja, gdzie w 2019 r. do większości miejscowości autobusy docierały wyłącznie w dni powszednie). Jedynie Berezkę czy Myczków obsługiwano liczbą kursów na dobę wyższą niż cztery–pięć par. Spoza tego obszaru pochodzili uczniowie m.in. z Bezmiechowej czy Łączek.

Trzecią placówką o dość dużej liczbie uczniów (16,32%) korzystających w dojazdach do szkoły z własnoręcznie kierowanego samochodu osobowego był ZS CKR w Nowosielcach. Przy czym sytuacja w niej panująca była dość specyficzna. Po pierwsze aż 47 ze 190 ankietowanych stanowiły osoby oświadczające, że zamieszkiwały w Sanoku. 14 z nich oraz jedna mieszkanka sąsiedniego Zagórza zaznaczyły wykorzystywanie w dojazdach na trasie dom–szkoła kierowanego przez siebie samochodu (co stanowiło niemal połowę wszystkich osób deklarujących kierowanie nim w takich przejazdach). Prawie wszyscy oni przemieszczali się na trasie Sanok–Nowosielce codziennie lub prawie codzienne i oświadczali, że robią to również jako kierowcy samochodów (przy czym czworo z nich jednocześnie zaznaczyło brak prawa jazdy). Siedem osób nie korzystało tu nawet z biletów okresowych i większość z nich wskazywała kierowany przez siebie samochód jako jedyny swój środek transportu. Było to dość zaskakujące, gdyż przedmiotowa trasa charakteryzowała się raczej dobrą ofertą przewozową – prawdopodobnie wynikało to w dużej mierze z lepszego statusu ekonomicznego ludności miejskiej, a także większych możliwości szybkiego zrobienia przez młodzież prawa jazdy. Co interesujące z tych 31 respondentów tylko dwie osoby pokonywały trasę dom–miejsce nauki co weekend.

Znacznie więcej uczniów deklarowało tu przejazdy jako pasażerowie samochodów kierowanych przez członków rodziny lub też znajomych. Liderem tu była znowuż jedna z leskich placówek (tab. 18, ryc. 47). W Bursie Szkolnej w Lesku aż 79,17% wychowanków deklarowało, że w dojazdach dom rodzinny–miejsce zbiorowego zakwaterowania korzystało z przejazdów samochodami w charakterze pasażera. W grupie osób, które nie były jednocześnie kierowcami dominowały kobiety (ponad ¾), które ponadto zazwyczaj są zbyt młode by posiadać prawo jazdy. Tylko trzy osoby korzystały tutaj wyłącznie z przejazdu samochodami osobowymi w roli pasażerów – większość pozostałych respondentów miała raczej utrudniony dojazd. Z drugiej jednak strony wiele osób będących zarówno pasażerami autobusów i samochodów osobowych zaznaczało, że w swoich podróżach się przesiadało. Niestety tu uwidoczniła się pewna niedoskonałość przyjętego narzędzia badawczego, które nie różnicowało, czy pytanie dotyczyło tylko pojazdów **ptz.** czy też transferu między samochodami, lub też zmiany środka transportu

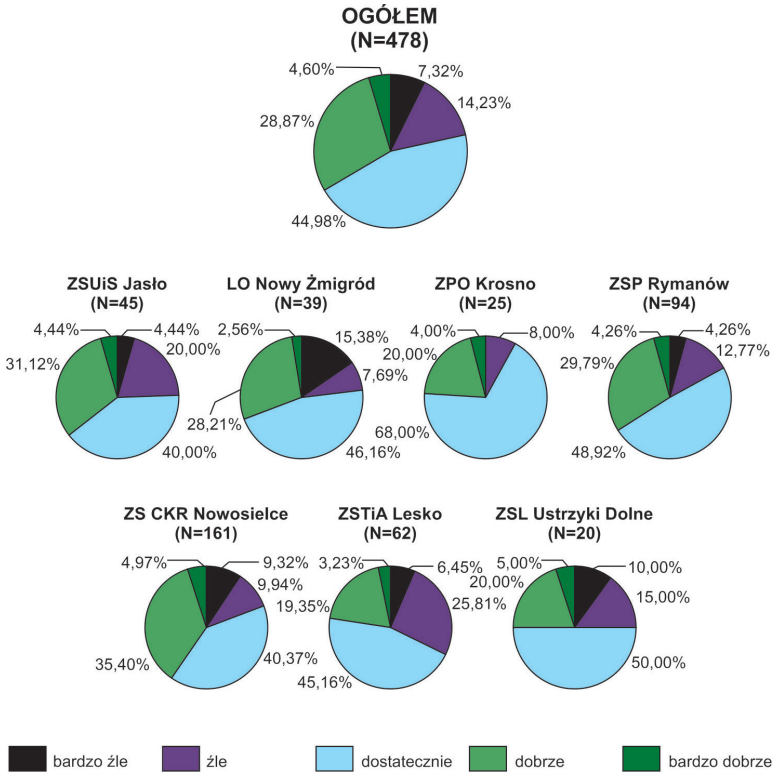
indywidualnego na pociąg czy autobus lub odwrotnie. Można jednak było zakładać, że często fragment podróży odbywał się z konieczności samochodem prywatnym.

W tym miejscu warto byłoby odnieść się do sytuacji w bursie szkolnej w Krośnie (tab. 18), odsetek deklarujących przejazdy jako pasażer środka transportu indywidualnego na trasie miejsce zamieszkania–miejsce zakwaterowania wynosił 50%. Dla porównania przemieszczanie się w charakterze kierowcy deklarowało tutaj tylko 13,13% wychowanków. Powiat krośnieński charakteryzował się znacznie lepszą siecią połączeń autobusowych. Stąd odznaczał się on bardzo wysokim odsetkiem respondentów deklarujących korzystanie z tego środka transportu. Były to zazwyczaj osoby nieposiadające jeszcze prawa jazdy zamieszkałe na stałe nie tylko na obszarze badawczym, ale także poza nim (np. w miejscowościach Nozdrzec, Frysztak czy Brzozów). Pośród osób pochodzących z powiatów obejmujących pasma Beskidu Niskiego i Bieszczad wyróżniali się mieszkańcy obszarów o słabej obsłudze transportowej – m.in. z Krempnej, Zahoczewia, Hoczewa czy Radoszyc. Inną grupę stanowili uczniowie dość daleko zamieszkali jak np. w Ustrzykach Dolnych (akurat nienajgorszej skomunikowanych). Były one niejako skazane na konieczność nocowania w dni nauki szkolnej poza rodzinnym domem oraz z powodu wielu niedogodnych przesiadek na przemieszczanie się samochodem.

Dość duży odsetek (57,14%) respondentów deklarujących w podróżach pomiędzy domem rodzinnym a miejscowością pobierania nauki wykorzystanie samochodu charakteryzował również ZS nr 2 w Sanoku. W tej placówce 15 osób sygnalizowało, że pomiędzy miejscem stałego zamieszkania a miejscem zakwaterowania na czas pobierania nauki przemieszczało się także jako pasażerowie samochodu kierowanego przez członka rodziny lub też znajomego. ⅔ z nich pokonywało wspomnianą trasę w związku z weekendowym pobytem w domu rodzinnym. Byli to zazwyczaj mieszkańcy w zlokalizowanych w górach miejscowości o słabej obsłudze transportowej takich jak Ropienka, Lutowiska, Smolnik, Czarna czy Myczków. Niespodziewanie takie deklaracje składały także osoby z nieco lepiej skomunikowanych z Sanokiem Komańczy czy Baligrodu. Zmuszeni oni byli przemieszczać się co weekend. Wśród osób tutaj badanych dominowały też jednostki nieposiadające prawa jazdy, a szczególnie dotyczyło to dziewcząt. Otwartym pozostawało tu pytanie, czy brak możliwości samodzielnego kierowania samochodem przy jednoczesnej słabej ofercie **ptz** nie miał przemożnego wpływu na zamieszkiwanie w internacie szkolnym, zwłaszcza że tylko jedna osoba deklarowała dojazdy do szkoły także w charakterze kierowcy.

Wykorzystanie autostopu, roweru i dojścia pieszego były na tyle sporadyczne, że ich analiza była bezcelowa. Przejazdy motocyklami natomiast należało traktować jako mocno efemeryczne i to raczej wyłącznie jako specyficzną formę rekreacji (ryc. 47).

Respondentów pytano również o dostęp do samochodu osobowego (ryc. 48). W skali całej badanej próby nieco ponad 70% z nich wskazało brak prawa jazdy. Prawdopodobnie nie były to jednak wszystkie osoby, ponieważ niewielki odsetek z nich mógł mylnie zaznaczać dostęp do pojazdu rodziny czy znajomych lub też że jest wyłącznie pasażerem. Taka sytuacja oczywiście w dużej mierze była wynikiem tego, że w większości byli oni zbyt młodzi by wejść w posiadanie stosownych uprawnień. Największym odsetkiem osób bez prawa jazdy charakteryzowały się szkoły licealne na zapleczu Beskidu Niskiego, tj. LO w Dukli (81,82%), LO w Nowym Żmigrodzie



Ryc. 49. Ocena jakości publicznego transportu zbiorowego w przejazdach związanych z pobieraniem nauki

(85,36%) i ZSP w Rymanowie (83,66%). Na drugim biegunie znalazły się placówka z Jasła oraz Bursa Szkolna w Lesku, gdzie nieco ponad połowa pytanych deklarowała brak prawa jazdy. W pozostałych przypadkach udział niemogących samodzielnie prowadzić samochodu osobowego oscylował pomiędzy blisko 61% a 73%.

Badana grupa młodzieży była w dużej mierze skazana w dojazdach do szkoły na publiczny transport zbiorowy (ryc. 48). Alternatywnym rozwiązaniem było tu korzystanie z uprzejmości rodziny lub znajomych. Ostateczność zaś stanowiło mieszkanie poza rodzinnym domem. Ponieważ korzystanie z **ptz** w obu wariantach wydawało się być przykrą koniecznością poproszono uczniów by dokonali oceny zarówno częstotliwości kursowania pojazdów, jak również ich jakości. Najmniejszy odsetek korzystających, a zarazem oceniających był obserwowany dla LO w Dukli (tab. 19), gdzie tylko 45% osób było uprawnionych do dokonania takiej oceny (należy jednak pamiętać, że de facto to było tylko pięć osób). Jeszcze gorsza sytuacja była z respondentami z ZS nr 2 w Sanoku. Co prawda było to 39,19% wszystkich pytanych z tej placówki, ale zarazem zaledwie było to 11 osób. Z powodu wyjątkowo małej reprezentacji obie te placówki zostały wyłączone z dalszej analizy.

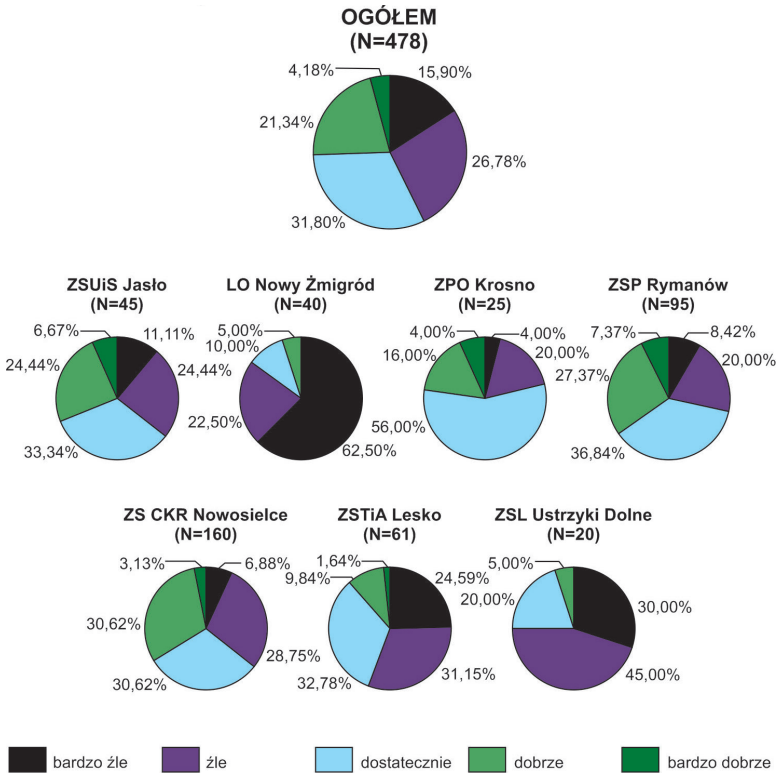
W trakcie badania rodziło się pytanie czy rodzaj wykorzystywanych pojazdów może oddziaływać na ocenę jakości publicznego transportu zbiorowego (ryc. 49). Na podstawie uzyskanych danych trudno raczej było uznać, że taki wpływ istniał. W rejonie

Tabela 19. Odsetek respondentów dokonujących oceny częstotliwości i jakości publicznego transportu zbiorowego związanych z dojazdami na trasie miejscowość zamieszkania–miejsce pobierania nauki

Placówka oświatowa	Liczba respondentów oceniających częstotliwość ptz	Odsetek respondentów oceniających częstotliwość ptz	Liczba respondentów oceniających jakość ptz	Odsetek respondentów oceniających jakość ptz
Zespół Szkół Usługowych i Spożywczych w Jaśle	45	91,84%	45	91,84%
Liceum Ogólnokształcące w Nowym Żmigrodzie	40	97,56%	39	95,12%
Zespół Szkół nr 2 w Dukli	5	45,45%	5	45,45%
Zespół Placówek Oświatowych w Krośnie	25	83,33%	25	83,33%
Zespół Szkół Publicznych w Rymanowie	95	91,35%	94	90,38%
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Nowosielcach	160	84,21%	161	84,74%
Zespół Szkół nr 2 w Sanoku	11	39,29%	11	39,29%
Zespół Szkół Technicznych i Artystycznych w Lesku	61	84,72%	62	86,11%
Bursa Szkolna w Lesku	16	66,67%	16	66,67%
Zespół Szkół Licealnych w Ustrzykach Dolnych	20	90,91%	20	90,91%
RAZEM	**478**	**82,84%**	**478**	**83,71%**

Jasła i Nowego Żmigrodu jeździły przede wszystkim duże autobusy, głównie popularne Autosany H9-21 i ich mutacje. Podobnie sytuacja wyglądała praktycznie w całych Bieszczadach. Natomiast dla badanych placówek w Krośnie, Rymanowie i Nowosielcach dominującym typem pojazdów były tzw. busy. Pomimo to poza przypadkiem bursy z Krosna oceny dostateczne (czyli dominujące) w pozostałych placówkach zamykały się w przedziale 40–50%. I tak przykładowo bardzo zbliżone wartości były dla ZSP w Rymanowie (48,96%) i ZSL w Ustrzykach Dolnych (50,00%) czy też LO Nowy Żmigród (46,16%) i ZSTiA Lesko (45,16%). A za każdym razem w rejonie ciążenia pierwszej w parze placówek dominowały busy, a w drugiej pełnowymiarowe autobusy.

Największy odsetek dokonujących oceny dotyczył dwóch placówek z powiatu jasielskiego (tab. 19). W LO w Nowym Żmigrodzie jakość przewozów autobusowych oceniło 95,12%, a ich częstotliwość 97,56% (ryc. 49–50). Natomiast dla ZSUiS w Jaśle było to w obydwu przypadkach 91,84% badanych. Oceny jakości usług **ptz** w obydwu placówkach były dość zbliżone. Około 25% uczniów oceniało je negatywnie (źle i bardzo źle), około 40–45% dostatecznie, natomiast około 30–35% było z niego w miarę zadowolona (noty dobre i bardzo dobre). Ocena częstotliwości była tu znacznie bardziej zróżnicowana. Po pierwsze nie pokrywała się ona z oceną jakości, co wskazywało, że uczniowie raczej rozdzielali te dwa zagadnienia. Po drugie oceny dawane przez respondentów z Jasła były mimo wszystko lepsze niż ich kolegów z LO z Nowym Żmigrodzie. Nieco ponad ⅓ uczniów z ZSUiS Jasło oceniało częstotliwość negatywnie, równo ⅓ średnio, a nieco poniżej ⅓ była z tej częstotliwości zadowolona. Diametralnie inaczej przedstawiała się sytuacja w drugiej z analizowanych placówek. 85% oceniających z LO Nowy Żmigród uznało, że częstotliwość była niedostateczna (w tym 62,5% bardzo zła, a 22,5% jako zła). 10% uczniów uznało ją za dostateczną, zaś dobrze oceniło ją jedynie 5% (dla porównania w Jaśle taką ocenę dało 24,44%). Nikt natomiast nie dał tu oceny bardzo dobrej (dla Jasła było to 6,67%). W placówce w Jaśle oceny bardzo złe faktycznie pochodziły głównie od mieszkańców zlokalizowanych w górach, terenów bardzo słabo obsługiwanych transportowo. Dla ocen złych sytuacja była bardziej złożona, gdyż pochodziły także z bardzo dobrze skomunikowanej z Jasłem Trzcinicy czy Nowego Żmigrodu (być może jednak osoby je dające mieszkały z dala od przystanków autobusowych). Oczywiście były w tej grupie osoby z bardzo słabo obsługiwanej przez **ptz** Świątkowej Wielkiej czy będących w nieco lepszej sytuacji Krempnej czy Harklowej. W Nowym Żmigrodzie natomiast widoczne było zaskakujące zjawisko. Niemal wszyscy ankietowani uczniowie zadeklarowali, że nie posiadali prawa jazdy. Dokumentu takiego nie miały nawet osoby w wieku upoważniającym do ukończenia kursu umożliwiającego jego uzyskanie. Można więc było przyjąć, że słaba oferta połączeń autobusowych krzywdziła respondentów wielokrotnie – nie tylko skazując ich na mało komfortowe i czasochłonne dojazdy, ale też utrudniając niejako możliwość zmiany tego stanu poprzez uzyskanie dokumentu umożliwiającego dojazd własnym samochodem. Przekładało się to zresztą na wykorzystanie rozkładowych autobusów w dojazdach do szkoły tak jak w grupie oceniającej je jako jedyny środek transportu (niemal wyłącznie na podstawie biletów okresowych zresztą). Co zaskakujące praktycznie tylko jedna z 34 tu ankietowanych osób dojeżdżała wyłącznie w związku



Ryc. 50. Ocena częstotliwości publicznego transportu zbiorowego w przejazdach związanych z pobieraniem nauki

z weekendami. Skomplikowany dojazd niewątpliwie mógł faktycznie wpływać na aż tak niskie oceny częstotliwości kursów (bardzo źle i źle dało łącznie 85% oceniających).

Wydawać by się mogło, że obszary z dominującą obsługą przez przewoźników stanowiących własność samorządów powinny zapewniać lepszą jakość i częstotliwość kursów. Patrząc jednak na sytuację opisaną powyżej, gdzie podmiotem dominującym był dawny PKS Jasło oraz na oceny z terenu powiatów leskiego i bieszczadzkiego, takie założenie mogło wydawać się mylnym. Szczególnie uwidoczniło się to w tej ostatniej jednostce, gdzie lokalnym monopolistą był również podmiot samorządowy PKS Jarosław. Negatywne oceny (ryc. 49) jakości usług publicznego transportu zbiorowego wśród licealistów z Ustrzyk Dolnych były bardzo zbliżone do tych jakie zadeklarowali korzystający z **ptz** uczniowie LO w Nowym Żmigrodzie (25% wobec 23,07%). Przy czym co zaskakujące dla uczniów pierwszej z tych szkół dominującą składową były oceny bardzo złe (15,38%), a dla drugiej jednak oceny złe (15%). Także wśród ocen częstotliwości (ryc. 50) można było zaobserwować pewne podobieństwa, choć o dziwo ocena częstotliwości dla placówki z powiatu bieszczadzkiego była aż o 10 punktów procentowych lepsza, niż dla tej z południa powiatu jasielskiego (około 75% *versus* w przybliżeniu 85%). Trzecią placówką, którą w sumie można było porównać ze względu na parametry zbliżone do dwóch wyżej wzmiankowanych szkół był ZSTiA w Lesku, dla której również głównym przewoźnikiem był samorządowy PKS Jarosław. Ponadto cechą

wspólną szkół w Nowym Żmigrodzie, Lesku i Ustrzykach Dolnych było to, że ich ofertę nakierowano na mieszkańców słabo zaludnionych i słabo skomunikowanych obszarów górskich, z których dojazd do wiodących ośrodków powiatowych jak Jasło czy Sanok dla młodych mieszkańców obszarów peryferyjnych był zbyt czasochłonny. Co zaskakujące dla placówki z Leska ocena jakości **ptz** dokonana przez uczniów była najgorsza z dotąd przeanalizowanych (blisko ⅓ respondentów oceniła ją źle i bardzo źle), natomiast dla częstotliwości co było, jednak pewną niespodzianką, ocena złe i bardzo złe stanowiły blisko 56%. Te trzy przypadki mogły wskazywać na to, że jednak pośród respondentów zamieszkujących głównie wspomniane powyżej obszary górskie ocena częstotliwości kursów autobusów była zdecydowanie bardziej krytyczna.

Wracając jednak do respondentów z ZSL w Ustrzykach Dolnych, to rozdźwięk pomiędzy oceną jakości i częstotliwości był tu znaczący. Zbliżoną sytuację można było dostrzec dla LO w Nowym Żmigrodzie. Skala niskich ocen upoważniała, podobnie jak dla wyżej analizowanych placówek, do przyjrzenia się bliżej czy faktycznie noty negatywne dawały osoby mieszkające w miejscowościach o wyjątkowo słabej obsłudze transportowej – zwłaszcza, że nie było tu w ogóle ocen bardzo dobrych. Ponadto przeważali wśród korzystających z autobusów respondenci bez uprawnień do kierowania samochodami. Dla niemal wszystkich ankietowanych będących pasażerami PKS Jarosław praktycznie to był jedyny środek transportu. Co interesujące u takich osób niemal nie występowała forma przemieszczania w postaci podwożenia samochodami kierowanymi przez znajomych czy też członków rodziny.

Ostatnią placówką z przewagą negatywnych opinii dotyczących częstotliwości kursowania **ptz** był ZSTiA w Lesku. Co interesujące dysproporcje w stosunku do ocen dotyczących jakości wynosiły aż 20 punktów procentowych (ryc. 49–50). Gros z ankietowanych korzystało tu wyłącznie z autobusów firm PKS Jarosław i Bak-Bus. Nieliczni dodatkowo użytkowali inne środki transportu (byli kierowcami lub pasażerami samochodów osobowych). Poza trzema osobami byli to korzystający z usług **ptz** w codziennych dojazdach do szkoły. I faktycznie negatywne oceny częstotliwości pokrywały się w dużej mierze z obszarami o bardzo słabej obsłudze transportowej. Dominowały jednak przede wszystkim miejscowości w szeroko pojętym rejonie Zalewu Solińskiego. W 2019 r. zdecydowanie były one gorzej obsługiwane niż choćby wspomniana w poprzednim akapicie linia przebiegająca przez Lutowiska. Nic więc zaskakującego, że respondenci z tych miejscowości bardzo nisko oceniali częstotliwość kursów autobusów. Drugi obszar z dominującymi negatywnymi ocenami rozciągał się na terenie Gór Sanocko-Turczańskich i obejmował takie miejscowości z niewątpliwie słabą obsługą **ptz** jak Bezmiechowa, Manasterzec lub Serednica czy też wymagające niezbyt dogodnych przesiadek jak np. Paszowa lub też Tarnawa Górna. Dość podobnie wyglądała sytuacja dla bursy szkolnej w Lesku, gdzie co prawda pośród wychowanków dominowały dojazdy co weekend, ale w której oceny negatywne płynęły ponownie z rejonu Zalewu Solińskiego czy też Gór Sanocko-Turczańskich. Ponadto głównie z obszaru Bieszczad widoczny był wpływ odległości i długości przejazdu czy konieczności przesiadek. Natomiast dla ocen bardzo dobrych i dobrych pośród osób dojeżdżających codziennie brak było jakiś prawidłowości – paradoksalnie pojawiały się tu opinie respondentów z miejscowości,

do których ofertę przewozową trudno było nazwać wystarczającą, a inni pasażerowie zrecenzowali ją w tym samym badaniu negatywnie.

Na drugim biegunie znajdowały się powiaty krośnieński i sanocki (zwłaszcza zachodnia jego część), gdzie oceny częstotliwości kursów były zdecydowanie lepsze niż w ankietowanych placówkach z dotąd omawianych powiatów (jasielskiego, leskiego i bieszczadzkiego). Mogło to wynikać z istnienia w nich znacznie lepszej siatki połączeń niż w trzech pozostałych jednostkach. Charakterystyczny tu był przede wszystkim znacznie wyższy udział ocen dobrych oraz mniejszy ocen negatywnych, zwłaszcza bardzo złych.

Dla obu powiatów krośnieńskich największą próbą dysponowano (ryc. 50) dla ZSP w Rymanowie (95 osób). Bursa szkolna w Krośnie na tym tle miała charakter bardziej uzupełniający. Jeśli spojrzało się na ocenę jakości **ptz** to sytuacja w ZSP Rymanów była dość mocno zbliżona do tej dla całej badanej próby obejmującej wszystkie analizowane placówki. Generalnie rzecz ujmując liczba ocen pozytywnych (dobrych i bardzo dobrych) stanowiła ⅓ odpowiedzi (z czego prawie 30% to były odpowiedzi dobre). Ocen negatywnych było nieco ponad 17%. Co interesujące oceny pozytywne jakości i częstotliwości pokrywały się w dużej mierze (34,05% *versus* 34,74%). Nieco większy rozdźwięk był dla ocen negatywnych – tu respondenci byli znacznie bardziej krytyczni – i o ile jakość źle i bardzo źle oceniało nieco ponad 17%, to częstotliwość – blisko 28,5%. I na ten ostatni aspekt położono szczególny nacisk w dalszej części rozważań. Niemal wszyscy (oprócz czterech osób), oceniający negatywnie, nie posiadali prawa jazdy (także ci w wieku już uprawniającym do jego posiadania). Tylko jeden z 27 respondentów oceniających **ptz** bardzo źle i źle dojeżdżał do szkoły również własnoręcznie kierowanym pojazdem. Ponad połowa pytanych też korzystała w dojazdach do szkoły z podwożenia przez kogoś ze znajomych czy też rodziny. Blisko 60% ankietowanych podróżowało w związku z weekendowym pobytem w domach rodzinnych i oni byli zdecydowanie bardziej krytyczni w stosunku do częstotliwości kursów niż osoby korzystające z nich na co dzień. Być może to należałoby to wiązać z tym, że ich zakwaterowanie poza miejscem stałego zamieszkania było właśnie skutkiem całkowitego braku dojazdu albo deficytu sposobności dojazdu w rozsądnych godzinach. Jeśli spojrzało się na rozkład przestrzenny to pojawiały się tu dość oddalone miejscowości. Zaskakująca była tu obecność respondentki z pobliskiego przecież Sanoka, a jednak zamieszkującej w szkolnym internacie. Jeśli spojrzało się na oceny złe to w sumie zaskoczenie budziło, że dawali je respondenci z pobliskiego Beska, Iwonicza czy Sanoka. Były to przecież miejscowości, które jednak miały naprawdę dobre połączenia za sprawą oferty przewozowej istniejącej wzdłuż DK28. Przeważały jednak faktycznie osoby z miejscowości dalej położonych, z których dojazd rzeczywiście wymagał wielu przesiadek. Na drugim biegunie zauważało się respondentów z ocenami dobrymi i bardzo dobrymi. Dominowali tu mieszkańcy Sanoka i Beska oraz kilku innych miejscowości przyległych do DK28, a więc mających zapewnionych faktycznie dobrą obsługę transportową.

Dla bursy w Krośnie niestety dysponowano zbyt małą próbą, by ją bardziej szczegółowo analizować. Niemniej jednak blisko ¼ respondentów z tej placówki oceniała częstotliwość kursowania **ptz** jako złą i bardzo złą i były to głównie osoby zamieszkałe daleko od Krosna (np. w Krempnej czy Bieszczadach). Zdarzały się jednak jednostki

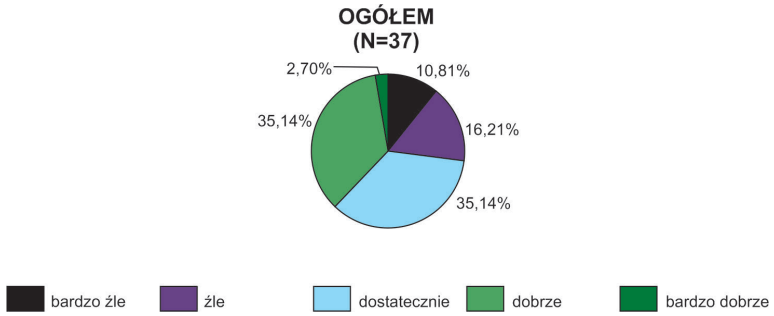
i to z względnie dobrze skomunikowanej Kopytowej. Także próba licealistów z Dukli niestety była zbyt mała by wyprowadzić jakiekolwiek wnioski.

W powiecie sanockim badania udało się przeprowadzić w dwóch szkołach, z czego do poszerzonej analizy kwalifikowały się wyniki otrzymane z ankiet wypełnionych przez uczniów ZS CKR w Nowosielcach. Była to jedyna w okolicy szkoła ponadpodstawowa kształcąca kadry w kierunkach rolniczych, na dodatek posiadająca własny internat. Specyfiką placówki także była znaczna liczba uczniów zamieszkałych w pobliskim Sanoku, która dzięki stosunkowo dobrej siatce połączeń mogła stanowić swoistą grupę referencyjną. Cechą szczególną badanej próby był tu dość duży udział osób, które oceniały jakość publicznego transportu zbiorowego jako dobrą (łącznie nieco ponad 40% (ryc. 49)). Również ocen negatywnych (złych i bardzo złych) było mniej niż przeciętnie (nieco poniżej 20%). Nie przekładało się to jednak na opinie o częstotliwości **ptz.** która oceniana była bardzo krytycznie (35% not złych i bardzo złych). Zadowolenie z częstotliwości było też nieco niższe (33,75% wobec 40,47%). W badanej grupie tylko nieliczne osoby dysponowały możliwością samodzielnego kierowania pojazdami mechanicznymi i to zazwyczaj użyczonymi przez krewnych lub też znajomych. Wśród udzielających ocen złych lub bardzo złych zdecydowanie dominowali skazani na wykorzystywanie publicznego transportu zbiorowego. Tylko pojedyncze osoby deklarowały tu dojazd kierowanym przez siebie samochodem. Niezbyt też często korzystali oni równolegle z innych form dotarcia rzeczonym pojazdem takich jak przewóz przez członków rodziny czy też autostop. Co ciekawe była też jedna osoba, dla której podstawowym środkiem transportu w codziennych dojazdach był pociąg i to na podstawie biletu okresowego (można podejrzewać, że posiadała ona uprawnienia do zniżek przysługujących rodzinom pracowników kolejowych). Wśród udzielających ocen negatywnych były zarówno osoby dojeżdżające codziennie, jak również w związku z weekendowymi pobytami w domach. Ta druga grupa zresztą była tradycyjnie bardziej krytyczna – prawdopodobnie na taki stan rzeczy wpływała zarówno konieczność przesiadania, długość samego przejazdu, jak również znacznie gorsza oferta przewozowa w weekendy. Pewnym zaskoczeniem było tu, że ponad ⅓ ocen bardzo złych pochodziła od mieszkańców pobliskiego Sanoka, przecież bardzo dobrze jednak skomunikowanego z Nowosielcami. Także dla ocen złych występowała pewna grupa mieszkańców Sanoka – nie przekraczała ona jednak 20%. Być może wpływ na to miały przyzwyczajenia do częstotliwości **ptz** charakterystycznej dla autobusów sanockiej Miejskiej Komunikacji Samochodowej. Zasadniczo jednak w grupie oceniających częstotliwość w dojazdach do szkoły jako złą faktycznie dominowały osoby z rejonów upośledzonych transportowo. Specyfika tej szkoły sprawiała, że dość liczna była tu grupa mieszkańców Bieszczad (m.in. z Smereka, Hoczwi, Komańczy, Łupkowa czy Zahoczewia) czyli z obszarów nie dość, że o wybitnie słabej siatce połączeń to jeszcze dość odległych fizycznie i czasowo od Nowosielc. Z drugiej strony pojawiały się też miejscowości z pogranicza Pogórza Dynowskiego, które miały dość zadowalający dostęp do **ptz**, ale za to dojazd komplikowały tu liczne przesiadki. Prawo do uzasadnionej słabej oceny publicznego transportu zbiorowego mieli też mieszkańcy wiejskich obszarów Beskidu Niskiego co prawda pobliskich samym Nowosielcom, ale jednak o dużo słabszej ofercie przewozowej, wymagającej

często przesiadania się lub też dojścia pieszego do przystanku lub szkoły. Niestety większość ocen bardzo dobrych budziła tu poważne wątpliwości co do ich wiarygodności – jedynie dla Sanoka faktycznie można tak ocenić częstotliwość połączeń. Także wymieniany jako drugi Poraż miał względnie dobrą ich siatkę, ale zakładać można było, że bardziej respondent oceniał to przez pryzmat całej trasy wraz z dobrze obsługiwanym odcinkiem Sanok–Nowosielce. Natomiast wśród oceniających częstotliwość dobrze wyróżniała się niewątpliwie jedna cecha – mianowicie poza jednym wyjątkiem (a całkowita liczba dających tę ocenę wynosiła 49) były to osoby korzystające z usług **ptz** codziennie. Dominowali wśród nich nieposiadający uprawnień do kierowania samochodami, dla których autobusy (rzadziej pociągi) stanowiły podstawowy środek transportu. ⅓ udzielających odpowiedzi korzystała też z podwożenia przez członków rodziny czy też znajomych. Kilka osób także dojeżdżało okazjonalnie jako kierowcy. Pozostałe formy przemieszczania się jak autostop, rower czy dojście piesze były wskazywane sporadycznie. Nieco ponad ¼ z nich (13 osób) zamieszkiwała w faktycznie bardzo dobrze skomunikowanym z Nowosielcami Sanoku. Także mieszkańcy innych miejscowości zlokalizowanych wzdłuż DK28 byli beneficjentami bardzo dobrej jak na polskie warunki oferty przewozowej. Prawo do dobrych ocen mieli też mieszkańcy miejscowości położonych w zasięgu dojścia pieszego od wymienionej powyżej drogi krajowej. Dobrze też dojazd doceniali mieszkańcy wsi z linii łączącej rejon Bukowska z Sanokiem charakteryzującej się, jak na skalę polską, zadowalającą ofertą (głównie z samego Bukowska). Także w ocenie ich obywateli kilka miejscowości dobrze skomunikowanych z Sanokiem miało ogólnie dobry poziom częstotliwości kursowania **ptz.**

Na tym tle warto było się odnieść do oceny częstotliwości **ptz** respondentów pochodzących z samego Sanoka. Pośród 190 osób z ZS CKR w Nowosielcach spełniających kryteria blisko ¼ (47 osób) deklarowało zamieszkanie w tym ośrodku powiatowym. Względnie liczna reprezentacja skłaniała do próby porównania jak mocno pokrywają się oceny osób mających dość dobrą ofertę przewozową z całością próby z danej szkoły. Z usług **ptz** w dojazdach do niej korzystało 37 z nich (ryc. 51).

Z perspektywy mieszkańców Sanoka ocena częstotliwości była jednak nieco lepsza. O ile odsetek liczby oceniających ją bardzo dobrze w obydwu przypadkach oscylował około 3% (ryc. 50–51), to opinie dostateczne i pozytywne za każdym razem były o około 4,5 punkta procentowego wyższe (co ciekawe za każdym razem zachowany był ten sam odsetek dla obu tych wartości). Zdecydowanie mniej też osób oceniało częstotliwość źle (różnica 12,5 punktu procentowego na korzyść sanoczan). Pewne zaskoczenie budził jedynie większy odsetek mieszkańców Sanoka oceniających częstotliwość bardzo źle, ale może to być kwestia jednak dość małej próby lub też przyzwyczajenia do standardów rozkładowych typowych dla autobusów miejskich. Najgorsze opinie dawali tu wyłącznie mężczyźni, głównie i tak posiadający pojazd do dyspozycji. Pośród osób oceniających źle była zachowana równowaga płci, a połowę stanowili respondenci nieposiadający prawa jazdy. Niemal ¾ oceniających dostatecznie stanowiły tu kobiety, a poza jednym mężczyzną w tej grupie nikt nie deklarował możliwości kierowania samochodem. Także wśród oceniających dobrze dominowały kobiety (ponad ¾). Tu jednak liczba respondentów bez prawa jazdy była nieco poniżej



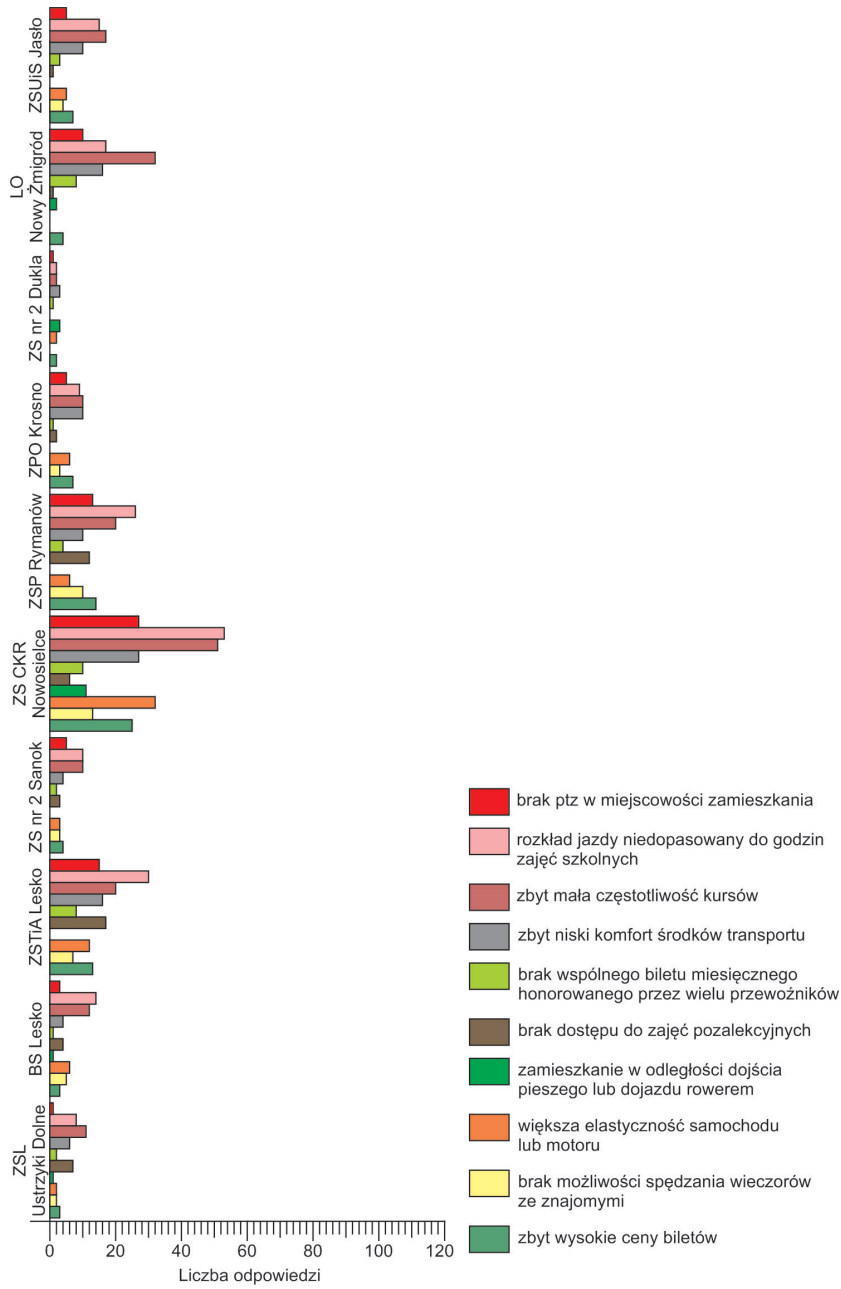
Ryc. 51. Ocena częstotliwości publicznego transportu zbiorowego przez mieszkańców Sanoka korzystających z niego w dojazdach do ZS CKR w Nowosielcach

¾ udzielających odpowiedzi. Bardzo dobrze częstotliwość *de facto* autobusów oceniła tu tylko jedna osoba.

Niestety w szkole z Sanoka, w której przeprowadzono badanie liczba korzystających z **ptz** (ryc. 50) była na tyle mała, że pogłębiona analiza mijała się z celem. Oceniali oni częstotliwość jego kursów głównie jako bardzo złą i złą (blisko 40% respondentów). Nikt nie dał tu not bardzo dobrych, a dobrze go ewoluowali mieszkańcy miejscowości zlokalizowanych przy głównych drogach prowadzących z Sanoka. Oceny negatywne (złe i bardzo złe) dotyczyły niemal wyłącznie częstotliwości połączeń z bieszczadzkich miejscowości o słabej ofercie i dość odległych, czy też w miarę blisko zlokalizowanych od miejsca pobierania nauki natomiast o słabej lub bardzo słabej dostępności za pomocą **ptz**.

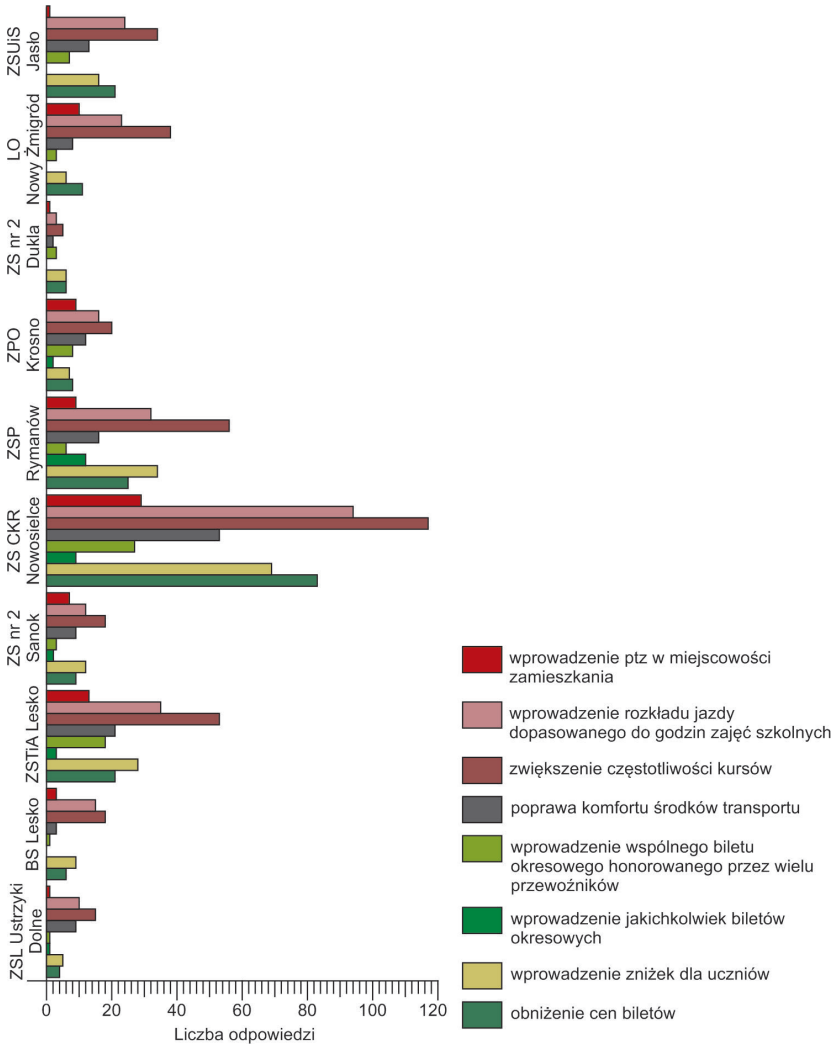
Istotnym pytaniem było dlaczego respondenci nie korzystali w dojazdach na trasie miejsce stałego pobytu–miejsce pobierania nauki z publicznego transportu zbiorowego. Czy był to przede wszystkim ich świadomy wybór czy też niejako wynikało to z konieczności. Należy pamiętać przy niniejszej analizie, że brano tu pod uwagę zarówno zdanie osób, które w ogóle nie korzystały z **ptz.** jak również z tych, które z niego korzystały ale nie zawsze i nie we wszystkich okolicznościach było to dla nich możliwe. Dominowały tu dwa dość związane ze sobą czynniki (ryc. 52). Pierwszym z nich był rozkład niedopasowany do godzin zajęć szkolnych (przeważał w odpowiedziach w obydwu placówkach w Lesku, ZSP Rymanów i ZS CKR w Nowosielcach). Drugim najczęściej pojawiającym się elementem była zbyt niska częstotliwość kursowania środków transportu (ZSUiS Jasło, ZPO w Krośnie, LO w Nowym Żmigrodzie i ZSL w Ustrzykach Dolnych). Pośród dość nielicznych odpowiedzi ze szkół z Sanoka i Dukli rozłożyły się tu one dość podobnie. Co ciekawe w miejscowościach o faktycznie dobrej częstotliwości kursów to właśnie problem niedopasowania rozkładu jazdy do planów lekcji był wskazywany jako determinanta nieskorzystania z usług **ptz.** Trzecią najczęściej pojawiającą się w odpowiedziach uczniów destymulantą była jakość taboru wykorzystywanego w przewozach. Było to dość zaskakujące w świetle odpowiedzi na dość podobne pytanie dotyczące jej oceny (ryc. 50). Ten czynnik na tej pozycji pojawiał się w placówkach w Jaśle, Nowym Żmigrodzie, Dukli, Krośnie i Nowosielcach (*ex-quo* z następnym w kolejności brakiem **ptz**), obu analizowanych placówkach z Leska czy ZSL w Ustrzykach Dolnych. Kolejnym istotnym czynnikiem

często powodującym, że młodzi ludzie nie korzystali z pociągu czy busa lub autobusu był brak tego typu środka w ich miejscowości (rozumiany także jako brak kursów w pożądanym przez respondentów momencie). Ta determinanta miała czwartą w hierarchii pozycję dla placówek w Jaśle, Nowym Żmigrodzie, Rymanowie, Krośnie i Sanoku. Jeśli spojrzało się tu bliżej np. na sytuację z LO w Nowym Żmigrodzie, to faktycznie głosy o braku dojazdu pochodziły głównie z wyjątkowo źle skomunikowanych miejscowości w okolicy tego ośrodka gminnego (w tym też pozbawionych bezpośrednich z nim połączeń). Dla odmiany w szkole w Rymanowie respondenci nie tyle pochodzili z miejscowości z bardzo słabą ofertą (choć i tacy byli, tylko z takich do których dojazd był bardziej skomplikowany. W ZSTiA w Lesku natomiast praktycznie wszyscy wskazujący brak **ptz** jako przyczynę jego niewykorzystywania mieszkali w miejscowościach o bardzo słabej, często wręcz zaniedbywalnej, siatce połączeń (głównie z szeroko pojętej okolicy Zalewu Solińskiego. Ciekawie na tle pozostałych placówek wyróżniał się za to ZS CKR z podsanockich Nowosielc. Tu zauważalna była jako destymulanta rola swobody jaką daje samochód osobowy. I był to trzeci co do znaczenia z czynników wpływających zniechęcająco na użytkowanie **ptz.** Trzeba jednak pamiętać, że istotną charakterystyką tej szkoły był dość duży udział mieszkańców Sanoka (wynoszący około ¼) oraz nieodpłatne kursy prawa jazdy przez nią organizowane. I faktycznie sanoczanie stanowili wraz z mieszkańcami Zagórza ponad ⅓ osób deklarujących, że nie korzystają z **ptz.** bo samochód dawał im większy komfort. Spośród 32 osób łącznie udzielających takiej odpowiedzi zwracał uwagę fakt, że blisko ⅓ z nich nie posiadała prawa jazdy, co raczej nie wystawiało dobrego świadectwa przewoźnikom. Natomiast pozostali tu odpowiadający mieli dostęp albo do własnego auta, albo mogli korzystać z pojazdów udostępnionych przez rodzinę czy inne osoby. Względnie liczną grupę stanowili tutaj także respondenci zamieszkali w sąsiadującej z Nowosielcami miejscowości Długie (były to głównie osoby posiadające albo własny samochód osobowy albo dostęp do cudzego pojazdu). Znaczenie większej elastyczności samochodu było też dostrzegane w odpowiedziach uczniów obydwu placówek w Lesku, choć nie było to tak wyraziste jak dla tych z Nowosielc. Dominowali wśród nich mieszkańcy górskich miejscowości o bardzo słabej ofercie kursów autobusowych (głównie z okolic Zalewu Solińskiego. Większość z nich dysponowała własnym samochodem lub dostępem do pojazdu członków rodziny. Można się było w tym miejscu pokusić o wniosek, że zrobienie prawa jazdy w pierwszym możliwym momencie przez osoby zamieszkałe na takich terenach było nie tyle kwestią kaprysu czy mody, ale niestety koniecznością wynikająca choćby z zapewniania sobie niezawodnego transportu w ostatnich klasach szkoły ponadpodstawowej, gdzie potrzeby odnośnie dostępnego czasu były z pewnością znacznie większe niż w młodszych klasach. Pozostałe analizowane w tym miejscu czynniki miały charakter głównie ekonomiczny. Respondenci byli również pytani o to jak na ich decyzje o niekorzystaniu z **ptz** wpływał brak integracji biletowej poszczególnych przewoźników oraz koszt zakupu biletów. Brak wspólnych biletów był zdecydowanie zauważalny w odpowiedziach uczniów ze szkół zlokalizowanych na obszarach, gdzie funkcjonowała większa ilość przewoźników (LO Nowy Żmigród, ZS CKR Nowosielce czy ZSTiA w Lesku). Było to zrozumiałe, bowiem nawet przy pozornie dobrej ofercie rozkładowej uczniowie korzystający z biletów miesięcznych



Ryc. 52. Przyczyny niewykorzystywania publicznego transportu zbiorowego w dojazdach do szkoły

musieli często oczekiwać na kurs przewoźnika, na którego mieli zakupiony dokument przewozowy, gdy zaś chcieli przyspieszyć swoją podróż pojazdem innej firmy związane było to z dodatkowym kosztem. Alternatywą była tu przesiadka do samochodu osobowego. Mogło to wpływać na wagę drugiego ze wspomnianych czynników czyli



Ryc. 53. Czynniki mogące zachęcać do wykorzystywania publicznego transportu zbiorowego w dojazdach do szkoły

cen biletów. Z drugiej jednak strony ten element znacząco wybijał się jedynie w trzech placówkach (ZSP Rymanów, ZS CKR Nowosielce i ZSTiA Lesko).

Z punktu widzenia niniejszego badania brak możliwości spędzania wieczorów ze znajomymi lub brak dostępu do zajęć pozalekcyjnych były kluczowe w poszukiwaniu przez uczniów innych środków transportu. Pierwszy z tych problemów był zauważalny praktycznie we wszystkich badanych placówkach od Rymanowa po Ustrzyki Dolne. Szczególnie zaś można było przyjąć, że pojawiał się on w ZSP Rymanów, gdzie dotykał w dużej mierze mieszkańców Sanoka uczęszczających do tej szkoły ($^{2}/_{5}$ respondentów). Także w sąsiedniej placówce w Nowosielcach, choć skala problemu była mniejsza, to jednak dotyczył on w połowie mieszkańców Sanoka. Co prawda rzeczone próby były

dość małe, ale jednak otrzymane wyniki mogły sugerować, że wstępnie postawiona teza – że częściowe wykluczenie transportowe mogło dotyczyć także mieszkańców miast uczęszczających do szkół na obszarach wiejskich – potwierdziła się. Związek słabej oferty **ptz** z możliwościami korzystania z zajęć pozalekcyjnych szczególnie widoczny był dla młodzieży z ZSTiA Lesko. Tu problem dotyczył w szczególności osób z obszarów górskich, zwłaszcza szeroko pojętej okolicy Zalewu Solińskiego, ale też i Baligrodu czy Szczawnego. Zjawisko powtarzało się dla kilku respondentów z bursy szkolnej w Lesku (pochodzących z Bieszczad i Gór Sanocko-Turczańskich) czy też liceum w Ustrzykach Dolnych. W tym ostatnim przypadku dotyczyło to praktycznie ⅓ badanych uczniów (sic!), nie tylko mieszkańców słabo skomunikowanych miejscowości, ale także wydawać by się mogło nieźle obsługiwanych transportowo Lutowisk czy też Ustjanowej. Alternatywa pomiędzy ograniczonymi kontaktami ze znajomymi, a uzależnieniem od publicznego transportu zbiorowego uzewnętrzniała się szczególnie w trzech placówkach edukacyjnych. Odbywało się to jednak na znacznie mniejszą skalę niż dla zajęć pozalekcyjnych. Największa liczba respondentów podnosiła ten problem w ZS CKR w Nowosielcach. Z 13 osób, które deklarowały, że nieobecność dobrego **ptz** korelowała z brakiem możliwości spędzania wieczorów ze znajomymi, niemal połowę stanowili sanoczanie. Także w ZSP w Rymanowie zauważalna była grupa dziesięciu osób składających tego typu oświadczenia dotyczące niekorzystania z **ptz** – jej połową byli obywatele Sanoka. Dla odmiany w obydwu placówkach z Leska w tych dość nielicznych grupach dominowali już tradycyjnie mieszkańcy okolic Zalewu Solińskiego oraz nieco w mniejszym zakresie Gór Sanocko-Turczańskich. Co interesujące obydwa omówione powyżej problemy w większym stopniu dotyczyły wschodniej niż zachodniej części badanego obszaru (na zachód od Rymanowa).

Odrębne zagadnienie stanowiły stymulanty, które mogłyby zachęcić młodzież do korzystania z publicznego transportu zbiorowego (ryc. 53). Zasadniczo były one zwierciadlanym odbiciem destymulant zniechęcających do korzystania z usług **ptz** – we wszystkich analizowanych placówkach młodzi ludzie oczekiwali, że oferta przewozowa stanie się dla nich bardziej atrakcyjna, tj. godziny kursowania autobusów czy pociągów zostaną przynajmniej dopasowane do planu zajęć szkolnych, a jeszcze lepiej by częstotliwość kursów została zwiększona, tak by problem niedopasowania właściwie został zniwelowany. Bardzo duże znaczenie dla użytkowników też miały aspekty ekonomiczne – uczniowie przede wszystkim oczekiwali niższych opłat za przejazdy (albo w postaci obniżki cen albo wprowadzenia zniżek dla nich). Jedynie dla ZSL w Ustrzykach Dolnych te czynniki nie odgrywały aż takiej roli. Piątym co do wagi elementem mogącym zachęcić uczniów do korzystania z autobusów i pociągów była dość niespodziewanie poprawa jakości wykorzystywanych przez przewoźników środków transportu.

W niektórych z badanych placówek (ryc. 53) zauważalny był także postulat by do miejsca zamieszkania wypełniających kwestionariusz docierał w ogóle publiczny transport zbiorowy. W części pokrywało się to z jednostkami, w których widoczne było duże znaczenie odpowiedzi młodzieży wskazujących na całkowity brak możliwości przemieszczania się między miejscem zamieszkania a miejscem pobierania nauki. Dla LO w Nowym Żmigrodzie te liczby praktycznie się pokrywały, podobnie sytuacja wyglądała w ZS CKiR w Nowosielcach, ZS nr 2 w Sanoku, a także w obydwu placówkach

w Lesku oraz ZSL w Ustrzykach Dolnych. W kilku innych przypadkach natomiast widać było, że znacznie mniej uczniów oczekiwało doprowadzenia transportu publicznego do ich miejscowości niż deklarowało, że nie korzystają z **ptz** z powodu jego braku – być może dlatego, że dla części respondentów bardzo słaba oferta przewozowa była *de facto* jednoznaczna z jej brakiem. Taki obraz sytuacji był obserwowany m.in. dla ZSUiS w Jaśle czy ZSP w Rymanowie. Dla odmiany więcej respondentów z placówki w Krośnie oczekiwało poprawy **ptz** niż deklarowało że nie korzystało z niego z powodu jego braku. Wracając jednak do szkoły w Nowym Żmigrodzie, to faktycznie respondenci (a właściwie głównie respondentki) zamieszkiwali przede wszystkim bardzo słabo skomunikowane miejscowości w okolicy tej wsi, często pozbawione wręcz bezpośredniego transportu do Nowego Żmigrodu. Dla bursy szkolnej w Krośnie natomiast obserwowana była odmienna sytuacja – osoby deklarujące potrzebę dostępu do **ptz** nie tyle go były pozbawione, ale zamieszkiwały miejscowości ze słabą ofertą przewozową i dodatkowo dość odległe od dawnego miasta wojewódzkiego. Wśród odpowiedzi respondentów z ZSP w Rymanowie nie można było się oprzeć wrażeniu pewnej przypadkowości – zbyt dużo pojawiało się w nich miejscowości o dobrej lokalizacji względem sieci **ptz** takich jak np. Zagórz, Besko czy Sanok. Z drugiej jednak strony wśród dziewięciu odpowiedzi można było znaleźć mieszkańca faktycznie wyjątkowo niedogodnie położonego transportowo Moszczańca czy też dość odległej Dydni, do której w dojeździe konieczne były przesiadki. Sytuacja w ZS CKR w Nowosielcach była dość trudna interpretacyjnie, bo z jednej strony respondenci domagający się dostępu do publicznego transportu zbiorowego mieszkali w miejscowościach faktycznie słabo skomunikowanych lub słabo skomunikowanych i na dodatek odległych, albo tylko odległych co związane było z koniecznością kłopotliwych przesiadek. Patrząc na respondentów z placówki z Sanoka nie było żadnych wątpliwości, że młodzi ludzie domagający się dostępu do **ptz** byli faktycznie upośledzeni transportowo. Byli to głównie mieszkańcy górskich miejscowości odległych od głównych szlaków drogowych (a co za tym szło z bardzo słabą ofertą przewozową) zlokalizowanych albo na terenie szeroko pojętych Bieszczad, albo Gór Sanocko-Turczańskich, rzadziej zaś w okolicach samego Sanoka. Także w obydwu placówkach edukacyjnych z Leska sytuacja była dość klarowna. Prym wśród osób faktycznie wymagających znacznej poprawy sytuacji wiodły jednostki z wyjątkowo poszkodowanych przez przewoźników autobusowych okolic Zalewu Solińskiego i Bieszczad oraz Gór Sanocko-Turczańskich. Z odpowiedzi kilkudziesięciu uczniów wynikało, że wprowadzenie honorowania biletów okresowych pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami mogłoby być istotną zachętą do korzystania z **ptz** – składający takie deklaracje pochodzili głównie z LO w Nowym Żmigrodzie, ZS CKR Nowosielce oraz ZSTiA Lesko. W znacznie mniejszym stopniu takie deklaracje padały ze strony respondentów ze szkół w Jaśle i Rymanowie. W pozostałych zaś placówkach były to pojedyncze głosy. Tylko dla ZS CKR Nowosielce zauważalna była grupa uczniów niekorzystająca z **ptz** bo szkoła była w zasięgu dojścia pieszego.

7.2. Dojazdy do innych aktywności

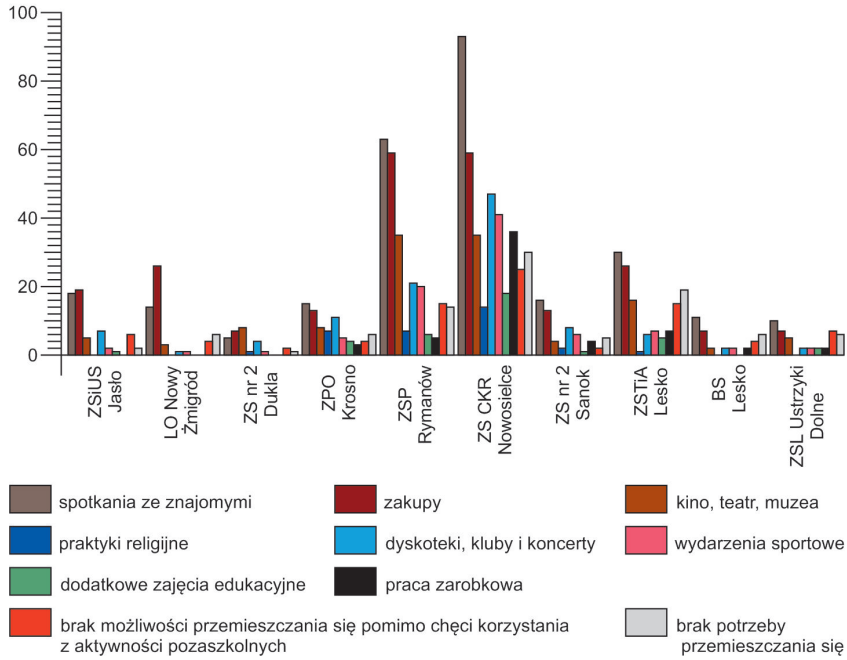
Życie młodych ludzi nie ograniczało się jednak tylko do udziału w obowiązkowych zajęciach lekcyjnych. Osoby kształcące się poza miejscem stałego zamieszkania były niewątpliwie bardziej poszkodowane. Dlatego w drugiej części kwestionariusza pytano je także o kwestie dotyczące wykorzystania publicznego transportu zbiorowego w przemieszczeniach do innych aktywności (zazwyczaj weekendowych, rzadziej popołudniowych) takich jak: praca, spotkania ze znajomymi, zakupy, korzystanie z oferty kulturalnej czy też rozrywek, uczestnictwo w praktykach religijnych lub też wydarzeniach sportowych lub też dodatkowych zajęciach edukacyjnych. Brana była także pod uwagę bardzo istotna możliwość, że choć respondent potrzebował korzystać z aktywności pozaszkolnych, to nie miał jak do nich dotrzeć.

Tabela 20. Podstawowe cele podróży weekendowych respondentów

Cel	Liczba respondentów
Spotkania ze znajomymi	275
Zakupy	253
Korzystanie z placówek kulturalnych	141
Udział w imprezach tanecznych i koncertach	109
Nie mam takiej potrzeby	103
Choć potrzebuję korzystać z atrakcji weekendowych, to nie mam jak do nich dotrzeć	90
Udział w wydarzeniach sportowych	87
Praca zarobkowa	59
Udział w dodatkowych zajęciach edukacyjnych	37
Uczestnictwo w praktykach religijnych	32

Najliczniejsza grupa respondentów (tab. 20) w skali całej badanej próby (gwoli przypomnienia 571 osób) przemieszczała się w celach niezwiązanych z nauką szkolną by spotkać się ze znajomymi (275 osób), ewentualnie by dokonać zakupów (253 osoby). Nieco gorzej sytuacja wyglądała dla korzystania z oferty muzeów, kin czy teatrów (tu deklaracje składało 141 osób). Co zaskakujące mniejszą popularnością w skali całej próby cieszyły się koncerty i wydarzenia taneczne w klubach i dyskotekach (109 osób). Popularny był również udział w zdarzeniach sportowych (87 osób, z czego 41 pochodziło z ZS CKR w Nowosielcach). Nieco ponad 10% badanych dojeżdżało też w celach zarobkowych. Zaskoczenie budziło, że najmniejszą popularnością (37 osób) cieszyły się dodatkowe zajęcia edukacyjne (choć to częściowo mogło być skutkiem braku możliwości dojazdu) oraz uczestnictwo w praktykach religijnych (tylko 32 osoby – co akurat mogło wynikać z tego, że świątynie zwykle były w zasięgu dojścia pieszego). 103 osoby deklarowały zasadniczo brak potrzeb przemieszczania się (co nie oznaczało, że równolegle nie zaznaczały również innych aktywności). Zatrważający charakter miały deklaracje aż 90 respondentów (prawie 16%), którzy nie mogli w pełni lub przynajmniej w części skorzystać z różnych pozaszkolnych atrakcji, albo nie byli w stanie do nich dotrzeć.

W skali wszystkich dziesięciu badanych placówek oświatowych dominującą rolę miały przemiennie przejazdy związane z życiem towarzyskim oraz wykonywaniem zakupów (ryc. 54). Trzecią pozycję w hierarchii zazwyczaj zajmowało życie kulturalne (poza Jasłem, Sanokiem, obiema placówkami w Lesku oraz ZSL w Ustrzykach Dolnych). Dotyczyło to głównie obiektów stosunkowo bliskich Krosna – być może dawna rola wojewódzka tego ośrodka powodowała, że oferta kulturalna była lepsza niż

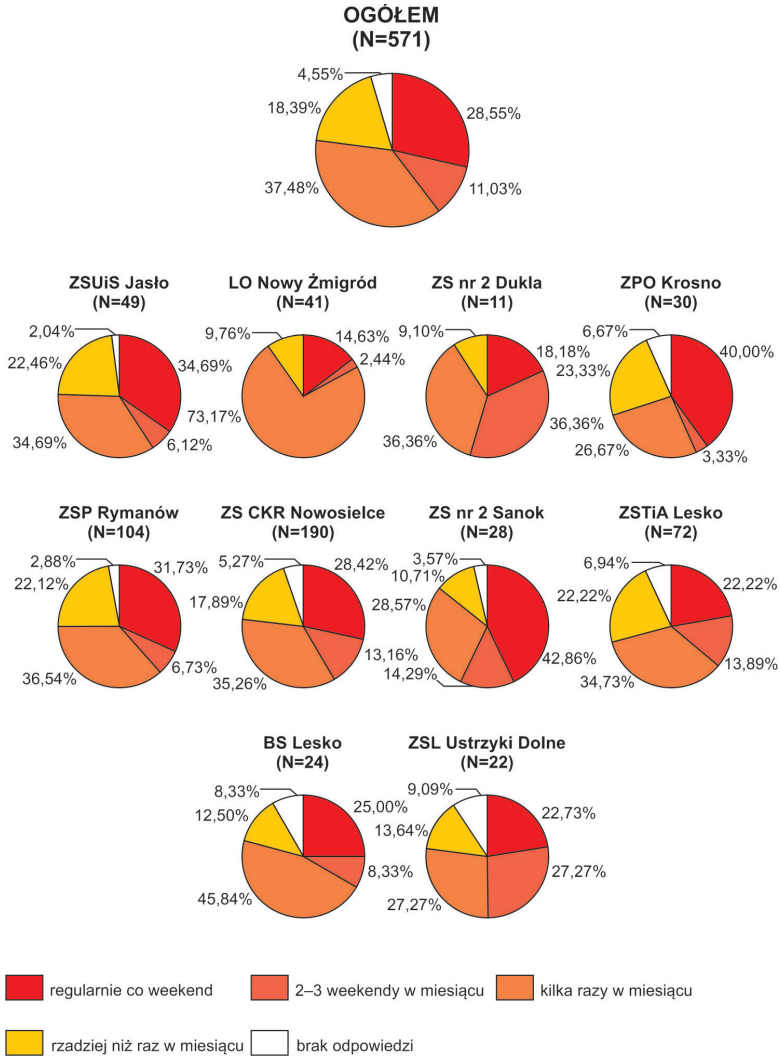


Ryc. 54. Cele przemieszczeń uczniów w czasie wolnym od obowiązkowych zajęć szkolnych

w pozostałych miastach powiatowych badanego obszaru. Stosunkowo wielu respondentów przemieszczało się w związku z korzystaniem z takich atrakcji jak dyskoteki i inne imprezy związane z muzyką. Dotyczyło to głównie osób z placówek z większych miast powiatowych (Jasło, Krosno i Sanok) oraz ich otoczenia (Rymanów i Nowosielce). Znacznie mniejszym zainteresowaniem cieszyły się tu przejazdy związane z uczestnictwem w wydarzeniach sportowych i dotyczyły głównie uczniów z placówek w Krośnie, Rymanowie, Nowosielcach, Sanoku i Lesku. Z punktu widzenia oceny dalszych szans edukacyjnych młodzieży niewątpliwie bardzo interesujące były odpowiedzi dotyczące barier w dojazdach na dodatkowe zajęcia edukacyjne. Żaden z uczniów z LO w Nowym Żmigrodzie, LO w Dukli oraz bursy w Lesku nie deklarował wpływu braku **ptz** na niekorzystanie z nich. Wśród respondentów z ZSUiS w Jaśle, ZS nr 2 w Sanoku oraz ZSL w Ustrzykach Dolnych były to dosłownie pojedyncze osoby. Względnie najwięcej osób wskazywało na taki problem w ZS CKR w Nowosielcach (co zaskakujące, wbrew oczekiwaniom nie dominowali tu mieszkańcy Sanoka – prawdopodobnie z tego względu, że nie musieli się przemieszczać w tym celu poza swoje miasto), relatywnie znacznie mniej pośród wychowanków bursy w Krośnie, czy zwłaszcza uczniów ZSP w Rymanowie. Na opisywany obraz rzutowała prawdopodobnie struktura wiekowa respondentów. Niewystarczający publiczny transport zbiorowy natomiast był w uzyskanych odpowiedziach rzadszą barierą w dojazdach do pracy – być może z tego względu, że tego typu zajęć młodzież podejmowała się jednak w miejscach swego zamieszkania albo po prostu była na to jeszcze zwyczajnie zbyt młoda. Najbardziej niepokojącym zjawiskiem obserwowanym w tej części badania niestety była rezygnacja z aktywności pozaszkolnych z powodu braku możliwości dojazdu.

Było to niewątpliwie konsekwencją wielokrotnie uboższej niż w dni nauki szkolnej oferty przewozowej w weekendy. Szczególnie zauważalne to było dla szkół w Lesku i Ustrzykach Dolnych (blisko ⅓ respondentów), a więc skupiających uczniów z obszarów szczególnie poszkodowanych transportowo. Pośród uczniów ZSL w Ustrzykach Dolnych faktycznie dominowały osoby z miejscowości w weekendy pozbawionych **ptz** w całości lub niemal w całości. Podobnie zresztą sytuacja wyglądała dla respondentów z ZSTiA w Lesku – tu dominowały także miejscowości z zerową lub niemal zerową ofertą **ptz** w dni wolne od pracy (ryc. 22). Dla młodzieży z ZS CKR Nowosielce i ZSP Rymanów omawiany w tej części pracy problem także był zauważalny, ale liczba respondentów deklarujących wpływ braku odpowiedniego transportu na rezygnację z aktywności pozaszkolnych była w liczbach względnych mniejsza niż w dwóch wcześniej omawianych placówkach. Dla ZSP Rymanów sytuacja była zróżnicowana. Na brak możliwości dojazdu do wspomnianych wyżej działalności narzekali także mieszkańcy dość dobrze skomunikowanego choćby z Rzeszowem Sanoka. Tę kwestię podnosili także pochodzący z okolicznych wsi, w których w weekendy ruch autobusów praktycznie zanikał. Także pośród analizowanej grupy respondentów z ZS CKR z sąsiednich Nowosielc zaskakiwali mieszkańcy Sanoka, gdzie pośród 25 osób składających przedmiotową deklarację stanowili oni 28%. Z drugiej strony problem ten dotyczył przede wszystkim mieszkańców miejscowości, które były szczególnie upośledzone pod względem transportu publicznego w weekendy, były go pozbawione lub obsługiwane w bardzo ograniczonym zakresie.

Odrębnym zagadnieniem jest częstotliwość przejazdów do aktywności niezwiązanych z obowiązkowym pobieraniem nauki (ryc. 55). W skali całej badanej próby nieco ponad 28,5% ankietowanych przemieszczało się w tych celach praktycznie regularnie co weekend, 48,5% robiło to kilka razy w miesiącu, a jedynie 18,4% rzadziej niż raz w miesiącu. Niewątpliwie zwracało uwagę to, że w kilku placówkach (głównie w bursach lub szkołach z własnymi internatami) więcej niż przeciętnie dla całej próby uczniów unikało odpowiedzi dotyczącej częstotliwości przejazdów. Co interesujące nie pokrywało się to jednak z osobami wskazującymi, że nie mają możliwości dojazdu do weekendowych aktywności. Jedynie pojedyncze osoby składały takie deklaracje, przy czym względnie najwięcej takich zależności wystąpiło w dość nielicznej grupie uczniów ZSL w Ustrzykach Dolnych. Pozostałe cechy badanego zjawiska natomiast były dość zróżnicowane. Najwięcej uczniów, realizując potrzeby typowo pozaszkolne, przemieszczało się regularnie co weekend w ZS nr 2 w Sanoku (42,86%), bursie w Krośnie (40,00%), ZSUiS w Jaśle (34,69%) i ZSP w Rymanowie (31,65%). Znacznie bardziej interesująca z punktu widzenia opisywanego badania w książce była jednak grupa respondentów udzielająca odpowiedzi z drugiego końca skali czyli przemieszczająca się rzadziej niż raz w miesiącu. Co ciekawe obserwowano tu w czołówce częściowo te same placówki co przy dojazdach cotygodniowych. Ponownie jedne z największych wartości charakteryzowały bursy w Krośnie (23,33%) i ZSUiS Jasło (22,46%). Ponadto zbliżone wskaźniki dotyczyły ZSTiA Lesko (22,22%) i ZSP Rymanów (22,12%). Porównanie listy osób z tych czterech placówek, tak odpowiadających i deklarujących brak możliwości dojazdu do aktywności nieszkolnych, było problematyczne – dla najmniejszych grup (siedem i 11 deklaracji) były one znacznie



Ryc. 55. Częstotliwość dojazdów do aktywności pozaszkolnych

większe (27,3% ZSUiS Jasło, 42,8% bursa w Krośnie), podczas gdy przy nieco większych liczbach osób (16 i 23) oscylowało około 17,4% (ZSP Rymanów), 18,8% (ZSTiA Lesko). Trudno było więc traktować uzyskane tu wyniki jako wiarygodne. Wśród odpowiedzi respondentów natomiast dominowały przejazdy kilka razy w miesiącu (dwa–trzy razy lub rzadziej). Dla całej badanej próby było to około 48,5% odpowiedzi. Najwięcej takich reakcji miało miejsce w sąsiadujących ze sobą placówkach w Nowym Żmigrodzie i Dukli (odpowiednio 73,17% i 72,72%). Dla odmiany najniższy odsetek takich odpowiedzi charakteryzował wychowanków bursy w Krośnie. W pozostałych placówkach wartości te oscylowały od 40,81% do 57,15%.

Przystępując do analizy wykorzystywanych środków transportu w przemieszczeniach innych niż droga łącząca miejsce stałego zamieszkania i pobierania nauki nie należało zapominać o tym jak wyglądała sytuacja dla przejazdów właśnie na tej trasie (tab. 21).

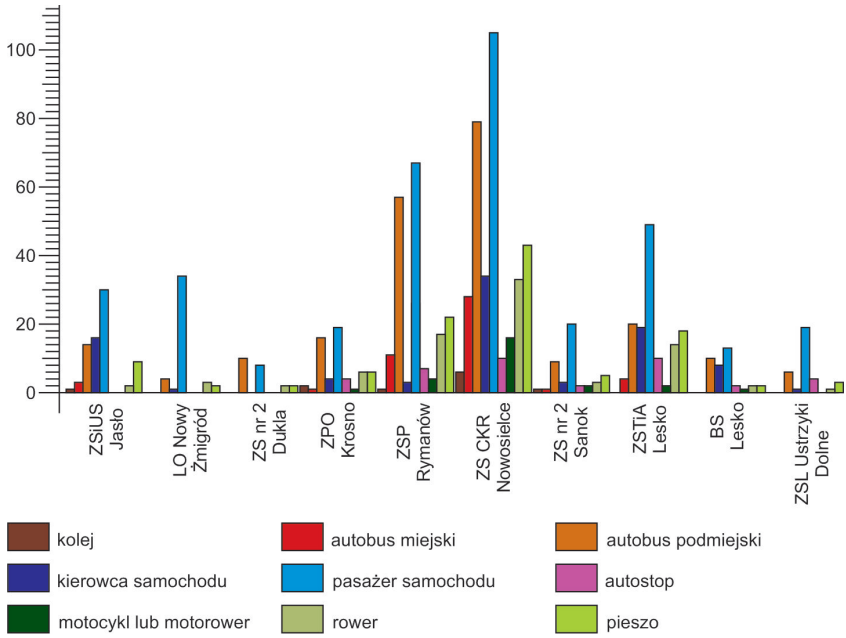
Porównując obydwa rodzaje przemieszczeń zauważalne były znaczące zmiany (tab. 21). Przede wszystkim wzrosła nieznacznie popularność transportu kolejowego. Należało to wiązać z tym, że w weekendy do niektórych miejscowości, zwłaszcza zlokalizowanych w sąsiedztwie linii kolejowej Zagórz–Łupków jedyną możliwością przemieszczania się były pociągi. W skali całej badanej próby zauważalny był też bardzo znaczący wzrost wykorzystania autobusów miejskich (140%) – było to o tyle zrozumiałe, że zwłaszcza mieszkańcy miast (głównie Sanoka) realizowali swoje potrzeby w ośrodkach miejskich. Znacząco natomiast spadło wykorzystanie autobusów podmiejskich, czego nie dało się tylko wytłumaczyć mniejszymi potrzebami transportowymi (bo jednak nastąpił znaczny wzrost liczby przemieszczeń za pomocą motoryzacji indywidualnej). Te trzy procesy wydawały się być ze sobą powiązane, a odpowiedzią na brak lub rzadsze połączenia autobusowe była konieczność korzystania z samochodu osobowego w charakterze pasażera (wzrost o 63,69%) lub kierowcy (o 30,88% więcej). Oczywiście pewne typy aktywności jak spotkania ze znajomymi czy dyskoteki często wykluczały kierowanie pojazdami, ale z drugiej strony w dni wolne pracy były one dla użytkowników posiadających prawo jazdy znacznie bardziej dostępne. Wzrost liczby przemieszczeń pieszych lub też rowerami czy motocyklami wynikał raczej z rekreacji, choć nie można było wykluczyć że mógł to też być przymus wynikający z braku dostępu do **ptz**.

Tabela 21. Zmiany użytkowania środków transportu w zależności od celów podróży

Środek transportu	Przemieszczenia związane z nauką	Przemieszczenia związane z innymi aktywnościami	Zmiana [%]
Kolej	9	11	22,22
Autobus miejski	20	48	140,00
Autobus podmiejski	472	225	-52,33
Samochód (kierowca)	68	89	30,88
Samochód (pasażer)	222	364	63,96
Autostop	31	39	25,81
Motorower lub motocykl	13	27	107,69
Rower	18	85	372,22
Pieszo	51	112	119,61

Pomimo wzrostu zainteresowania podróżami koleją jednak nadal utrzymywała się jej marginalna rola. Korzystali z niej nieliczni uczniowie z tych samych placówek jak w przejazdach związanych z pobieraniem nauki (z ZSUiS Jasło, bursy w Krośnie, ZS nr 2 w Sanoku oraz głównie z ZS CKR w Nowosielcach). Ponadto weekendowe wykorzystanie kolei zadeklarowała jedna osoba z ZSP w Rymanowie. Również miejsca zamieszkania omawianej tu grupy respondentów nie ulegały praktycznie zmianie – nadal dominowały tu osoby przebywające w bursach czy internatach oraz z Sanoka (być może mające rodziców pracujących na kolei, a więc płacących dość symbolicznie za bilety).

Autobusy miejskie (ryc. 56) ze względu na dość ograniczony zasięg przestrzenny nadal nie cieszyły się dużym zainteresowaniem, ale jednak dla przejazdów weekendowych ich znaczenie wzrosło. Działo się tak głównie za sprawą uczniów z Rymanowa i Nowosielc, gdzie



Ryc. 56. Środki transportu wykorzystywane w dojazdach do aktywności pozaszkolnych

nastąpiły znaczące wzrosty ich wykorzystania przynajmniej w sferze deklaratywnej. Trzeba jednak pamiętać, że tak jak w dojazdach codziennych, także i tutaj u części respondentów zauważalny był brak umiejętności rozróżnienia autobusów miejskich i podmiejskich.

Zdecydowanie największe zmiany w wykorzystaniu publicznego transportu zbiorowego dotyczyły jednak pozamiejskich przewozów autobusowych (ryc. 56, tab. 22), które z dominującego dla uczniów środka transportu zaczęły odgrywać rolę drugorzędną. Na tym tle wyróżniali się licealiści z Dukli, pośród których wykorzystanie autobusów podmiejskich w dni wolne od nauki względem dni uczęszczania do szkoły wzrosło. W liczbach bezwzględnych nastąpił tu dwukrotny wzrost deklaracji przemieszczania się za pomocą tego środka transportu (w liczbach względnych nastąpił tu skok z 45,45% do 90,91%). Pytaniem oczywiście było to na ile to wynikało z małej liczebności próby (11 osób), a na ile było odzwierciedleniem rzeczywistych procesów. Choć Dukla niewątpliwie stanowi ośrodek miejski, to jednak jej oferta rozrywek była znacznie mniejsza niż w pobliskim powiatowym Krośnie (które wskazywane było jako miejsce realizacji pozaszkolnych aktywności przez blisko ¾ respondentów). Na dodatek oferta przewozowa była tu na dość dobrym poziomie również w soboty (utrzymywane były również pojedyncze kursy w niedziele). Natomiast kierunek zmian w pozostałych obiektach, w których było prowadzone badanie, był zgodny i charakteryzował się znacznie mniejszym wykorzystaniem autobusów podmiejskich w przejazdach niezwiązanych z przemieszczaniem się między miejscem stałego zamieszkania a miejscowością, w której pobierana była nauka. Można tu było zaobserwować spadek zainteresowania tymi pojazdami o ponad 50%. I nie wynikało to raczej z mniejszych potrzeb transportowych, bo te jednak pozostawały na dość wysokim poziomie – suma deklaracji wykorzystania

autobusów i samochodów jako pasażer dla dojazdów do szkoły wynosiła 697, natomiast dla przemieszczeń związanych z innymi aktywnościami 586. Należało jednak pamiętać, że w tym drugim z przypadków nastąpiły także wzrosty w użytkowaniu rowerów czy też motocykli oraz samodzielnego kierowania autami.

Najbardziej spektakularna zmiana wykorzystania autobusów podmiejskich nastąpiła wśród licealistów z Nowego Żmigrodu. W dojazdach na zajęcia szkolne respondentów z tej placówki charakteryzował najwyższy odsetek (97,56%) użytkujących ten środek lokomocji z całej badanej próby. Z tej liczby 95,12% stanowiły osoby codziennie dojeżdżające (ryc. 45). Tymczasem liczba bezwzględna przejazdów związanych z innymi celami niż droga szkoła–dom była o 90% mniejsza. Również jeśli spojrzało się na problem od strony respondentów deklarujących przejazdy poszczególnymi środkami transportu to widać było znaczące zmiany. W dojazdach związanych z nauką praktycznie nie wykorzystywano samochodów, tymczasem dla aktywności pozaszkolnych tylko 9,76% pytanych korzystało z autobusów, natomiast w deklaracjach 82,93% z nich pojawiały się przejazdy w charakterze pasażera samochodu osobowego. Głównym celem podróży uczniów LO w Nowym Żmigrodzie bez specjalnego zaskoczenia było Jasło wskazywane przez blisko $\frac{3}{5}$ z nich. Ponadto ważnym celem był sam Nowy Żmigród (prawie 22% badanych). Niespodzianką natomiast było wskazanie przez blisko 20% osób dawnego wojewódzkiego Krosna, będącego jednak silniejszym ośrodkiem, choć dojazd do niego wymagał użycia samochodu lub też graniczącej z niewykonalnością jazdy z przesiadkami.

Tabela 22. Zmiany użytkowania autobusów podmiejskich w zależności od celów podróży

Placówka oświatowa	Przemieszczenia związane z nauką	Przemieszczenia związane z innymi aktywnościami	Zmiana [%]
Zespół Szkół Usługowych i Spożywczych w Jaśle	44	14	-68,18
Liceum Ogólnokształcące w Nowym Żmigrodzie	40	4	-90,00
Zespół Szkół nr 2 w Dukli	5	10	100,00
Zespół Placówek Oświatowych w Krośnie	26	16	-38,46
Zespół Szkół Publicznych w Rymanowie	95	57	-40,00
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Nowosielcach	155	79	-49,03
Zespół Szkół nr 2 w Sanoku	18	9	-50,00
Zespół Szkół Technicznych i Artystycznych w Lesku	62	20	-67,74
Bursa Szkolna w Lesku	16	10	-37,50
Zespół Szkół Licealnych w Ustrzykach Dolnych	20	6	-70,00
OGÓŁEM	**472**	**225**	**-52,33**

Największa względna zmiana wykorzystania autobusów podmiejskich nastąpiła wśród respondentów z liceum w Ustrzykach Dolnych (tab. 18, tab. 23). O ile w dni powszednie pojazdy PKS Jarosław stanowiły tu dla blisko 91% osób środek przemieszczania się (bycie pasażerem samochodów osobowych było wskazywane przez 18,18%, a kierowanie nim przez 4,54%), to przy aktywnościach weekendowych pozostawało bez zmian kierowanie samochodem osobowym, natomiast miejscami zamieniło się wykorzystanie autobusów (27,27%) i samochodów osobowych jako pasażer (86,36%). Nie zaskakiwało to zbyt mocno biorąc pod uwagę ofertę transportową w powiecie bieszczadzkim, zwłaszcza że młodzież (⅔ pytanych) jako główny cel swych przemieszczeń wskazywała tu właśnie same Ustrzyki Dolne. O ile bardzo rzadkie występowanie

Rzeszowa jako takiego celu nie było czymś niespodziewanym, to fakt, że Sanok cieszył się tu jeszcze mniejszym zainteresowaniem zaskakiwało. Być może wpływała na to zależność od innych i jednak zaspokojenie choćby podstawowych potrzeb na miejscu.

Tabela 23. Odsetek respondentów deklarujących korzystanie z wybranych środków przemieszczania się w związku z innymi aktywnościami niż pobieranie nauki szkolnej (według poszczególnych placówek)

Placówka oświatowa	Autobusy i busy rozkładowe	Kierowca samochodu	Pasażer samochodu
	%		
Zespół Szkół Usługowych i Spożywczych w Jaśle	28,57	32,65	61,22
Liceum Ogólnokształcące w Nowym Żmigrodzie	9,76	2,44	82,93
Zespół Szkół nr 2 w Dukli	90,91	0,00	72,73
Zespół Placówek Oświatowych w Krośnie	53,33	13,33	63,33
Zespół Szkół Publicznych w Rymanowie	54,81	2,88	64,42
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Nowosielcach	41,58	17,89	55,26
Zespół Szkół nr 2 w Sanoku	32,14	10,71	71,43
Zespół Szkół Technicznych i Artystycznych w Lesku	27,78	26,39	68,06
Bursa Szkolna w Lesku	41,67	33,33	54,17
Zespół Szkół Licealnych w Ustrzykach Dolnych	27,27	4,55	86,36

Niewiele mniejsza zmiana niż dla ZSL Ustrzyki Dolne miała miejsce w ZSTiA zlokalizowanym w sąsiednim Lesku. Tu w celach niezwiązanych z uczęszczaniem na zajęcia szkolne deklarowało wykorzystanie autobusów podmiejskich o 67,74% mniej uczniów niż w dojazdach do miejscowości pobierania nauki. W przejazdach do szkoły autobusy miały niekwestionowaną pozycję (86,11% respondentów z nich korzystało) co niemal się pokrywało z odsetkami deklarujących codzienne przemieszczanie się na takiej trasie. Część z nich korzystała też z samochodów osobowych jako pasażerowie (aż 40,28% próby) i jako kierowcy (aż 18,06%). W dojazdach do innych aktywności jedynie 27,78% pytanych zadeklarowało wykorzystanie autobusów, co było w sumie wartością niewiele wyższą niż w podróżach samochodem w charakterze kierowcy (26,39%). Dominującą formą przemieszczania była jednak rola pasażera samochodu osobowego kierowanego przez inne osoby (68,06%). Jeśli spojrzało się na główne kierunki przejazdów to znaczący udział miał oczywiście najbliższy dla wielu respondentów ośrodek powiatowy czyli Lesko (dojazdy tutaj deklarowało 38,89% analizowanej w tym miejscu próby). Duży udział też miał tu Sanok (29,16%) i Rzeszów (12,50%). Wynik dotyczący pierwszego z tych miast *de facto* potwierdzał jego większe znaczenie niż Leska – z 21 osób je deklarujących jako cel swoich pozaszkolnych aktywności tylko dwie zamieszkiwały w jego bezpośrednim sąsiedztwie (w Zagórzu i Sanoczku), pozostali zaś pochodzili głównie z górskich miejscowości pozbawionych w weekendy transportu publicznego (m.in Berezka, Górzanka, Bezmiechowa, Zawóz, Bereżnica, Serednica, Olchowa) czy o bardzo ograniczonej ofercie jak Hoczew, Baligród, Myczków, Hołuczków. Pewnym ewenementem w tej grupie była mieszkanka Lwowa zakwaterowana w bursie. Znaczący odsetek samodzielnie kierujących samochodem mógł wskazywać też na to, że młodzież nie mając innej alternatywy w pierwszym możliwym momencie ubiegała się o uprawnienia umożliwiające kierowanie pojazdami. W tym miejscu nie

można też pominąć refleksji, że Sanok pełnił dla analizowanej grupy uczniów ośrodek praktycznie równorzędny niczym bliżej zlokalizowane Lesko. Prawdopodobnie oferta większego z miast była zdecydowanie atrakcyjniejsza i problemy z dojazdem tu nie niwelowały aż tak przewag Sanoka. Nie bez wpływu, zwłaszcza na aspekty towarzyskie mogło być tu pobieranie nauki w ZSTiA uczniów z większego z tych miast. Co interesujące wyjazdy do Rzeszowa wbrew oczekiwaniom nie dotyczyły tylko Sanoka i sąsiedniego Zagórza (choć w sumie blisko połowa z dziewięciu odpowiedzi pochodziła z obu tych miast), ale także z Uherc oraz Krościenka czy co dość zaskakujące także Myczkowa, Górzanki, Stefkowej i Łodyny.

Do tej samej grupy można było zaliczyć odpowiedzi pochodzące z ZSUiS w Jaśle, w którym korzystających z autobusów w dojazdach do innych aktywności niż nauka szkolna było o 68,18% mniej niż dla przejazdów związanych z obowiązkową edukacją szkolną (tab. 18, tab. 23). I faktycznie – w przemieszczeniach do miejsca pobierania nauki 89,79% respondentów deklarowało wykorzystanie autobusów podmiejskich. Tymczasem dla podróży do innych aktywności (zazwyczaj więc weekendowych) było to zaledwie 28,57%. Dla odmiany udział przejazdów w charakterze pasażera samochodu wzrósł tu z 40,82% do 61,22%, a kierowcy ponad dwukrotnie z 14,29% do 32,65%. Zgodnie z przewidywaniami najpopularniejszym celem przemieszczeń było Jasło – tę miejscowość wskazało 48,98% ankietowanych uczniów jasielskiej szkoły, zdecydowanie mniej osób w związku z pozaszkolnym aktywnościami udawało się do sąsiednich, większych ośrodków powiatowych jak Krosno (10,20%) i Tarnów (6,12%). Otrzymane proporcje nie były zaskakujące – organizator **ptz** PGZKwPJ nastawiał się na obsługę przede wszystkim przewozu uczniów, stąd oferta weekendowa na wielu liniach pozostawała na minimalnym poziomie lub też do wielu miejscowości brak było dojazdu.

W pozostałych placówkach zmiana liczby uczniów korzystających z autobusów podmiejskich w dni wolne od nauki nie była aż tak diametralnie różna jak dla dojazdów do miejscowości pobierania nauki; spadek udziału wykorzystania autobusów podmiejskich oscylował pomiędzy 40 a 50%. Z autobusów podmiejskich w przejazdach do innych aktywności niż nauka korzystało dokładnie o 50% mniej uczniów ZS nr 2 w Sanoku niż w przemieszczeniach związanych z pobieraniem nauki (tab. 18, tab. 23). O ile w przejazdach dom–miejsce edukacji sytuacja była dość zrównoważona (64,29% autobusy podmiejskie, 57,14% pasażerowie samochodów) to w dojazdach do innych celów nastąpił niewielki wzrost udziału innych form przemieszczania się.

Niemal identyczna sytuacja jak w ZS nr 2 w Sanoku obserwowana była dla respondentów z ZS CKR w Nowosielcach – tu nastąpiła zmiana o 49,03% (tab. 23), o tyle bowiem mniej osób deklarowało wykorzystanie autobusów podmiejskich w dojazdach do aktywności pozaszkolnych niż w przejazdach na trasie miejsce zamieszkania–miejsce pobierania nauki. O ile w przemieszczeniach związanych z pobieraniem nauki 81,58% uczniów deklarowało wykorzystywanie rozkładowych autobusów, a 16,32% było kierowcami, bądź też (39,47%) pasażerami samochodów, to w podróżach związanych z innymi aktywnościami sytuacja wyglądała dość odmiennie. Co prawda odsetek (tab. 18, tab. 23) deklarujących przejazdy w charakterze kierowcy nie zmienił się znacząco (z 16,32% do 17,89%), to jednak dla autobusów podmiejskich nastąpił znaczący spadek do 41,58%. Z drugiej jednak strony wzrost przemieszczających się

w charakterze pasażerów nie był tak spektakularny (jedynie o niecałe 16 punktów procentowych – do 64,42%). Odrębne zagadnienie stanowiła tutaj odpowiedź na pytanie gdzie i dokąd oni podróżowali, zwłaszcza że specyfiką opisywanej w tym miejscu placówki był duży udział mieszkańców Sanoka. 45,79% pytanych udzieliło odpowiedzi, że w związku z weekendowymi aktywnościami przemieszczali się oni do Sanoka, przy czym w tej grupie byli również sanoczanie (bez nich wskaźnik ten wynosiłby 31,58%). Drugą miejscowością pod względem deklaracji jako cel podróży było tu dawne wojewódzkie Krosno – w celach niezwiązanych z codzienną edukacją udawało się tam 19 osób (a więc równo 10% respondentów), głównie z miejscowości pomiędzy tymi dwoma ośrodkami powiatowymi. Co interesujące tylko o jedną osobę mniej kierowało się tu z Odrzechowej. Ponadto ośmioro z tych respondentów udawało się do celów innych niż codzienna edukacja zarówno do Sanoka, jak i Krosna. Trzeci co do wagi cel analizowanych w tym miejscu przejazdów stanowiła stolica województwa Rzeszów – wskazywało go 13 respondentów (6,84%), z czego ponad połowę (siedem osób) stanowili sanoczanie. W większości deklarowali oni wykorzystanie w przejazdach i pozamiejskiego transportu zbiorowego, oczywiście u osób wskazujących kilka destynacji mogło to dotyczyć innej miejscowości niż Rzeszów, zwłaszcza, że pośród osób tylko go sygnalizujących dominowali korzystający wyłącznie z samochodów. Reszta miejscowości miała marginalne znaczenie (nawet dość pobliskie, ale jednak mocno prowincjonalne Lesko).

Biorąc pod uwagę kształt weekendowej sieci połączeń autobusowych na obszarze, z którego pochodzili respondenci, nie był zaskakujący duży spadek znaczenia transportu autobusowego, z drugiej jednak oferta przewozowa na przebiegającej przez Nowosielce DK28, zwłaszcza w soboty, była na tyle wystarczająca że szczególnie uczniowie korzystający z szkolnego internatu nie byli skazani wyłącznie na użytkowanie samochodów.

Stawkę szkół zamykali tu respondenci z ZSP w Rymanowie, dla których nastąpił spadek wykorzystania autobusów podmiejskich względem przemieszczeń związanych z obowiązkową edukacją o 40,00% (tab. 18, tab. 23). O ile w przemieszczeniach na trasie dom–miejscowość pobierania nauki autobusy wśród wykorzystywanych środków transportu wskazywało 91,35% udzielających odpowiedzi, to dla przemieszczeń związanych z innymi celami podróży wartość ta spadała do 54,81%. Jednocześnie w liczbach względnych dwukrotnie wzrosło wykorzystanie samochodów osobowych w charakterze pasażerów (33,65% do 63,33%). Co ciekawe bardzo mała liczba respondentów (2,88%) wskazywała, że jest lub/i kierowcą samochodu. Odrębne zagadnienie stanowiły tu główne kierunki pozaszkolnych przemieszczeń badanych uczniów. Respondenci udawali się tu przede wszystkim do Krosna (ten kierunek deklarowało 40 z 104 udzielających odpowiedzi). Co interesujące część z nich (siedem osób) jako cele swoich podróży związanych z aktywnościami pozaszkolnymi wskazywało także Sanok. Do tego miasta podążało 27 osób (z których jednak siedem było jego mieszkańcami). Było to niejako zwierciadlane odbicie sytuacji zauważonej dla ZS CKR w Nowosielcach. Jeśli spojrzało się na problem od strony miejsca zamieszkania respondentów to ewidentnie uwidoczniło się to, że mieszkańcy powiatu krośnieńskiego jednak kierowali się bardziej do swojego miasta powiatowego, z drugiej strony zaś strony mieszkańcy powiatów sanockiego, leskiego i bieszczadzkiego zmierzali do stolicy pierwszej ze

wspomnianych jednostek podziału administracyjnego. Co interesujące część mieszkańców Sanoka udawała się w weekendy do Krosna. Z drugiej strony, choć oba miasta mieściły się od Rymanowa w dość podobnych odległościach (17 km wobec 27 km) to jednak widać było łączenie aktywności weekendowych z pobytem w rodzinnej miejscowości. To szczególnie było zauważalne wśród nielicznej dość grupy mieszkańców okolic Ustrzyk Dolnych. W tej miejscowości swoje aktywności realizowali właśnie jej mieszkańcy oraz osoby wywodzące się z okolicznych wiosek. Jeśli spojrzało się na to skąd ogółem pochodzą respondenci, to taka a nie inna struktura modalna była całkowicie uzasadniona – liczne osoby bowiem wywodziły się ze wsi weekendowo upośledzonych transportowo. Dla tej ostatniej placówki pod uwagę były brane dojazdy do wojewódzkiego Rzeszowa. Jednak grupa uczniów tam się kierujących była stosunkowo niewielka (osiem osób) i to głównie pochodzących z miast takich jak Sanok i Zagórz.

Stan zbliżony do wartości charakteryzującej respondentów z ZSP w Rymanowie można było zaobserwować w placówkach w Krośnie i Lesku oferujących uczniom zbiorowe zakwaterowanie. Nie było to w sumie zaskakujące, gdyż 29,81% respondentów z Rymanowa stanowiły osoby zakwaterowane w miejscowym internacie. W obydwu tych przypadkach zmniejszanie się udziału podróży autobusami wynosiło nieco mniej niż 40% (tab. 23). Zarazem były to najmniejsze spadki analizowanego w tym miejscu zjawiska. W bursie szkolnej w Krośnie wykorzystanie podmiejskich autobusów w przejazdach wychowanków w celach innych niż pobieranie nauki szkolnej spadło o 38,46% względem przemieszczeń realizowanych na trasie miejsce zamieszkania–miejsce edukacji. W podróżach z domu do bursy 86,67% uczniów zadeklarowało, że korzystało w ich trakcie z publicznego pozamiejskiego transportu autobusowego. Jeśli jednak brano pod uwagę przejazdy związane z innymi aktywnościami (zazwyczaj weekendowymi) to 53,33% ankietowanych korzystało z autobusów podmiejskich. Warto zwrócić uwagę, że był to drugi w kolejności tak wysoki wynik z całej badanej próby. Wyższy udział weekendowego wykorzystania autobusów deklarowali tylko respondenci z ZSP w pobliskim Rymanowie. Być może w obydwu tych przypadkach wpływ na obraz sytuacji miała jednak dość dobra jak na polskie warunki siatka połączeń na DK28. Co interesujące wystąpiła stosunkowo niewielka różnica pomiędzy liczbą osób dojeżdżających do szkoły lub innych zajęć w charakterze pasażera (jedynie wzrost 50,00% do 63,33%). Wykorzystanie samochodu w roli kierowcy pozostało tu bez zmian na poziomie 13,33%. Najwięcej mieszkańców omawianej bursy jako cel realizacji swoich pozaszkolnych aktywności wskazywało przede wszystkim samo Krosno (dziesięć osób) oraz Rzeszów (siedem osób). Sanok wspomniało zaś tylko czterech wychowanków. Kolejnych kilku uczniów nie podało celu swych podróży bądź też miejscowości swojego zamieszkania.

Bardzo zbliżoną negatywną zmianę udziału wykorzystania autobusów podmiejskich w aktywnościach weekendowych względem dojazdów na trasie miejscowość zamieszkania–miejscowość zbiorowego zakwaterowania zaobserwowano dla bursy szkolnej w Lesku. Tu wspomniany spadek nastąpił o 37,50%. Wychowankowie tej placówki już w przemieszczaniu się na trasie dom rodzinny–Lesko charakteryzowali się jednym z najniższych udziałów wykorzystania autobusów podmiejskich (66,67%). W dużej mierze wynikało to z faktu, że musieli się oni przynajmniej na części trasy

przemieszczać często już poza szczytami przewozowymi. Biorąc pod uwagę, że powiat bieszczadzki w weekendy charakteryzował się wyjątkowo słabą ofertą przewozową nie było niczym niespodziewanym, że wykorzystanie przedmiotowego środka transportu spadło do poziomu 41,67%. Co zaskakujące zmniejszył się także odsetek osób deklarujących przejazdy w roli pasażera samochodu osobowego (z 79,17% do 54,17%). Jednocześnie nieznacznie więcej wychowanków bursy deklarowało przy pozaszkolnych przejazdach wykorzystanie samochodu w charakterze kierowcy (33,33% zamiast 25,00%). W kilku przypadkach wprost padały odpowiedzi, że ponieważ nie mają czym to respondenci praktycznie nie mają jak ruszyć się ze swoich miejscowości albo nie mają miejsc, do których mogliby się udać. Wśród pozaszkolnych celów podróży dominowały Ustrzyki Dolne. Drugim obszarem ciążenia było tu samo Lesko, które stanowiło cel realizacji weekendowych potrzeb dla sześciu osób (w tym też takich, które udawały się do Ustrzyk Dolnych lub Sanoka) – to głównie dotyczyło mieszkańców miejscowości zlokalizowanych w górach. Sanok stanowił tu cel podróży dla pięciu osób – z całej szeroko pojętej okolicy. Trzeba jednak pamiętać, że dla wychowanków obydwu tych placówek zbiorowego zakwaterowania typowa była znaczna odległość fizyczna, a przede wszystkim czasowa, dzieląca je od miejsc stałego miejsca zamieszkania.

Dla autostopu nie doszło do jakiejś znaczącej zmiany w ogólnej liczbie uczniów (ryc. 47, ryc. 56) z niego korzystających (z 31 do 39 osób) przy czym w części placówek nastąpił spadek, zazwyczaj do zera (Nowy Żmigród, Dukla), wśród uczniów ZS CKR w Nowosielcach popularność tego sposobu przemieszczania nie zmieniła się, natomiast w pozostałych placówkach nastąpiły niewielkie wzrosty jego wykorzystania. Na tym tle dość spektakularnie wypadła zmiana odnotowana wśród respondentów z ZSTiA w Lesku, gdzie posługiwanie się autostopem wzrosło z czterech do dziesięciu przypadków. I nad tym wypadałoby się na chwilę głębiej pochylić. Przede wszystkim tylko jedna osoba wspierająca się autostopem w przejazdach związanych z pobieraniem nauki szkolnej w podróżach do innych aktywności z niego nie korzystała. Większość osób z omawianej grupy to mieszkańcy upośledzonych transportowo w weekendy obszarów górskich oraz nie najgorzej skomunikowanych Ustrzyk Dolnych i Uherc Mineralnych oraz posiadającego w sumie dobre połączenia **ptz** Zagórza. Głównym punktem docelowym podróży było samo Lesko, a ponadto ważną pozycję miały tu Sanok oraz Rzeszów. Wśród celów do których udawali się respondenci zdecydowanie dominowały spotkania ze znajomymi (sześć osób), zakupy (pięć osób) i co dość zaskakujące dodatkowe zajęcia edukacyjne (aż cztery osoby). Pewien niepokój natomiast wzbudzało, że troje udzielających na ten temat odpowiedzi deklarowało, że nie ma jak do aktywności pozaszkolnych dotrzeć.

O ile w dojazdach na trasie dom miejsce–pobierania nauki wykorzystanie motocykli występowało wyjątkowo rzadko, to w podróżach związanych z aktywnościami pozaszkolnymi można było tu mówić o dość spektakularnym wzroście (z 13 do 27 osób). Zaskakująco ten środek transportu nie cieszył się popularnością w badanych placówkach z powiatu jasielskiego oraz w Dukli, a także (co trochę zaskakiwało) w ZSL w Ustrzykach Dolnych. Właściwie stan ten w niczym nie odbiegał tam od sytuacji obserwowanej w przy przejazdach miejsce zamieszkania–miejscowość pobierania nauki. Wśród respondentów z obu jednostek w Lesku i szkoły w Sanoku, weekendowe

wykorzystanie takiej formy przemieszczania się było pewną nowością. W pozostałych badanych placówkach odnotowano tu niewielkie wzrosty deklaracji wykorzystania motocykli czy też motorowerów. Na tym tle szczególnie wybijali się respondenci z ZS CKR w Nowosielcach – tu już w przemieszczeniach związanych z codzienną edukacją pojazdy te były najpopularniejsze (osiem osób), a przy przemieszczeniach związanych z aktywnościami niezwiązanymi z uczęszczaniem do szkoły zainteresowanie nimi wzrosło o 100%. Pierwszym spostrzeżeniem było tu, że zdecydowana większość jeżdżących motocyklami bądź motorowerami w związku z aktywnościami pozaszkolnymi to osoby robiące to tylko w tych celach. Jedynie trzy z tych 16 osób wykorzystywały przedmiotowe pojazdy również w podróżach do miejscowości pobierania nauki. Wbrew wstępnym oczekiwaniom motocykle i motorowery nie okazały się tu weekendową rozrywką mieszkańców miast. Należy pamiętać, że blisko ¼ respondentów z analizowanej szkoły mieszkała w Sanoku, tymczasem jedynie dwie osoby z tego miasta oraz jedna z Zagórza wskazały tu korzystanie z rozpatrywanych w tym miejscu pojazdów. Dominowali tu obywatele słabo skomunikowanych weekendowo z okolicą miejscowości w powiatach sanockim i leskim. Co interesujące sześciu respondentów korzystających z motocykli i motorowerów nie wskazało dokąd się udawało, co mogło świadczyć o czysto rekreacyjnym wykorzystywaniu tego środka transportu. Pozostali pytani sygnalizowali głównie Sanok, rzadziej Lesko. Nie oznaczało to oczywiście, że akurat właśnie tam docierali oni jednośladami.

Liczby osób przemieszczających się za pomocą roweru i pieszo dość spektakularnie wzrosły. Szczególnie widoczne to było dla wykorzystania wspomnianych powyżej jednośladów. O ile w dojazdach do miejsca pobierania nauki posługiwanie się nimi deklarowało tylko 18 osób, to w związku z innymi aktywnościami liczba ta wzrosła do aż 85 osób. Przy realizacji pierwszego z celów jedynie respondenci z czterech placówek (LO z ZS nr 2 Dukla, ZS CKR Nowosielce, ZS nr 2 Sanok i ZSTiA Lesko) deklarowali wykorzystanie roweru, a dla drugiego z celów dotyczyło to już wszystkich analizowanych szkół i burs, przy czym dla większości z nich poruszało się tym pojazdem maksymalnie sześć osób. Jedynie w ZSP Rymanów, ZS CKR Nowosielce i ZSTiA Lesko liczby te były godne uwagi. Pewnym zaskoczeniem mogły tu być placówki z Jasła i Nowego Żmigrodu, które pomimo porównywalnej ze szkołą w Lesku liczby respondentów, charakteryzowały się kilkukrotnie mniejszym zainteresowaniem poruszaniem się omawianym w tym miejscu rodzajem jednośladów. Zdecydowanie o największym przyroście przemieszczeń rowerem można było mówić pośród respondentów pobierających naukę w ZSTiA w Lesku, gdzie liczba korzystających tego lokomocji przemieszczania się wzrosła z dwóch w drodze do szkoły do 14 w drodze do innych niż szkolne aktywności. Pierwszym zaskoczeniem było tutaj, że cykliści codzienni i weekendowi to całkowicie różne grupy. O ile w dojazdach do szkoły co prawda jedna deklaracja dotyczyła Sanoka, ale można przyjąć że obejmowała ona przejazdy do dworca autobusowego, skąd do Leska można było udać się autobusem, to dla respondenta z Olszanicy faktycznie rower mógł być alternatywnym środkiem dojazdu do szkoły. Natomiast wśród korzystających z rowerów w przemieszczaniu się do innych aktywności jedynie w jednym przypadku był to mieszkaniec miasta (Ustrzyki Dolne), ponieważ jednak nie wskazał on miejscowości dokąd się on udaje, można założyć, że chodziło tu o przejazdy

o charakterze bardziej rekreacyjnym. Pozostali respondenci pochodzili z miejscowości weekendowo pozbawionych całkowicie lub niemal całkowicie publicznego transportu zbiorowego. Nieznaczną większość z nich stanowiły kobiety. Część z nich (pięć osób) nie podała gdzie udawała się w weekendy, więc można było założyć, że wykorzystywała rower na miejscu zamieszkania (być może do celów rekreacyjnych). Znacznie bardziej interesujący byli jednak respondenci, którzy przemieszczali się do sąsiednich miejscowości, co sugerowało, że mogli faktycznie robić to za pomocą roweru.

Dla respondentów z ZS CKR w Nowosielcach obserwowane zjawisko miało nieco odmienny charakter niż dla powyżej omówionego ZSTiA w Lesku. W dojazdach do szkoły wykorzystanie roweru deklarowało 10 osób, przy czym nie wszystkie z nich realizowały takie przejazdy w związku z pozostałymi aktywnościami. Trzy z tych osób deklarowały wykorzystanie roweru tylko w związku z dojazdami do szkoły. O ile dla respondenta z Długiego mogło faktycznie chodzić o przejazdy do samej szkoły, to sanoczanie raczej tak przemieszczać się mogli do dworca autobusowego czy innego miejsca skąd jadą autobusy do Nowosielc. Pozostałe siedem osób natomiast deklarowało użycie roweru zarówno w dojazdach do szkoły, jak również do innych aktywności. Dominowali tu zdecydowanie mieszkańcy Długiego (cztery osoby), którzy faktycznie mogli korzystać z tego pojazdu w drodze do szkoły, podobnie jak ci z Odrzechowej. Dla sanoczan podobna sytuacja już została nakreślona powyżej. Jeśli natomiast bliżej przyjrzało się weekendowemu ruchowi, to aż 33 osoby deklarowały wykorzystywanie przy takich przemieszczeniach roweru. Należy jednak zauważyć, że blisko $^{1}/_{5}$ z nich nie wskazała żadnej miejscowości. Znowuż dziewięć osób wskazywało przemieszczania w obrębie własnych miejscowości (głównie mieszkańcy Sanoka i Długiego) – łącznie te dwie kategorie stanowiły 48,48% badanej próby. W kilku pozostałych przypadkach wykorzystanie roweru mogło mieć charakter raczej czysto rekreacyjny. W przeciwieństwie do respondentów z Leska raczej trudno było tu wskazać trasy, które faktycznie mogły być nim pokonywane. Nie było więc przesłanek, by dla młodzieży z analizowanej tu placówki uznać wzrost wykorzystywania tych jednośladów za w jakikolwiek sposób związany ze znacznie gorszą ofertą **ptz** poza okresami dojazdów do szkół (zwłaszcza weekendowych).

Największa obserwowana dynamika przyrostu deklaracji przejazdów rowerem była widoczna dla ZSP Rymanów. O ile nie było w nim żadnych deklaracji wykorzystania tych pojazdów w dojazdach do szkoły, to w związku z innymi aktywnościami takich odpowiedzi udzieliło 17 osób. U sześciu z nich deklarowane miejscowości weekendowych aktywności były jednak zbyt odległe, by docierać do nich na przedmiotowym jednośladzie. Jedna z respondentek wskazała jako miejsce swoich aktywności miasto zamieszkania (Sanok), a inny choć deklarował jego użycie, to raczej nie na trasie dom (Miejsce Piastowe)–Krosno. Natomiast w ośmiu przypadkach odległości między miejscem zamieszkania były w zasięgu dojazdu rowerem, tak więc faktycznie respondenci mogli się tu przemieszczać za pomocą rzeczonych jednośladów. Dodatkowo były to głównie trasy nieobsługiwane przez **ptz** albo w ogóle albo w weekendy.

Ostatnią formę mobilności o jaką byli pytani uczniowie były przemieszczenia piesze (ryc. 56). Niestety konstrukcja kwestionariusza nie pozwalała na wyprowadzenie wiarygodnych wniosków na ile deklaracje w tej mierze dotyczyły ruchu pomiędzy

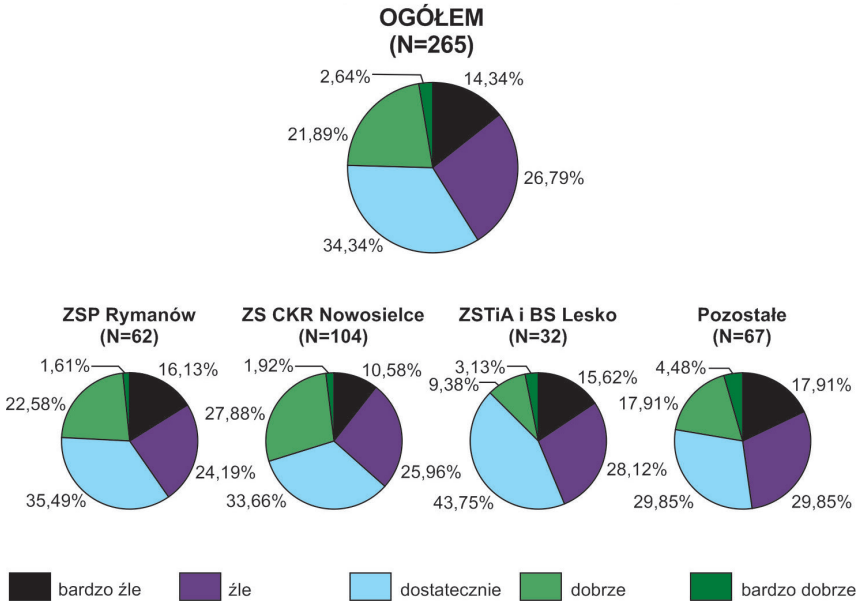
miejscowościami, a na ile w obrębie miejscowości zamieszkania. Niewątpliwie liczba takich przemieszczeń w skali całej próby wzrosła ponad dwukrotnie (z 51 do 112). Przy czym w części miejscowości nastąpiły jednak spadki. I tak np. w Dukli więcej deklaracji było związanych z dotarciem do szkoły, a w Ustrzykach Dolnych liczba takich przemieszczeń w weekendy pozostała taka sama. Z drugiej jednak strony pośród respondentów z ZSP Rymanów popularność tego sposobu zmiany lokalizacji wzrosła ponad trzykrotnie, a ZS CKR Nowosielce niemal trzykrotnie. O ile dla udawania się do szkoły przejścia pieszego nie deklarował żaden z respondentów z LO Nowy Żmigród i bursy w Lesku, to dla wyjazdów związanych z aktywnościami poza obowiązkami szkolnymi ta forma mobilności była deklarowana przez młodych ludzi ze wszystkich badanych placówek oświatowych.

W niniejszym badaniu jeden z kluczowych elementów próby identyfikacji wykluczenia transportowego stanowiła deklarowana przez młodzież percepcja częstotliwości i jakości usług publicznego transportu zbiorowego. O ile dla dojazdów do miejsca pobierania nauki analiza ocen zgłaszanych przez respondentów nie budziła większych zastrzeżeń, to dla pozostałych podróży sprawy się komplikowały – w przeważającej części placówek bezwzględne liczby użytkujących **ptz** były tak małe, że głębsze analizowanie ich opinii było bezcelowe. Liczba respondentów korzystających czy to z kolei czy też rozkładowych busów obniżyła się tu o blisko 45% względem przejazdów szkoła–dom (tab. 24). Najbardziej spektakularne spadki miały miejsce w LO w Nowym Żmigrodzie (gdzie przypomnijmy, że sama szkoła partycypowała w organizacji przewozów swoich uczniów) – o 90%, LO Ustrzykach Dolnych (70%), ZSTiA w Lesku (średnio około 65%) i ZSUiS w Jaśle (60%). Najmniejsze dotknęły zaś bursy (Krosno i Lesko) i szkoły z własnymi miejscami zbiorowego zakwaterowania (ZSP Rymanów i ZS CKR Nowosielce). Dwie placówki z największymi spadkami charakteryzowały się też tym, że z **ptz** korzystały w analizowanych przejazdach tylko pojedyncze osoby (odpowiednio niecałe 10% oraz 27,3% w nich ankietowanych). Na tym tle wyróżniało się LO Dukla, jedyne w którym więcej osób deklarowało wykorzystanie autobusów w dojazdach do innych aktywności niż w przejazdach na lekcje. Jednak dziesięciu użytkowników **ptz** było liczbą zbyt małą, by głębiej tu sięgać w dociekaniach. Podobna sytuacja była w ZS nr 2 w Sanok, gdzie było tylko 11 jego użytkowników. Nie było natomiast różnicy w jego wykorzystaniu pomiędzy obydwoma rodzajami przemieszczeń. Dlatego w dalszej części pracy placówki mające poniżej 20 korzystających z usług **ptz** zagregowano. Podobnie też zrobiono dla obu instytucji z Leska.

Agregacja danych ograniczyła możliwość całościowych porównań pomiędzy obydwoma rodzajami podróży. W skali całej próby, to pomimo gorszej częstotliwości kursów, odsetki poszczególnych odpowiedzi były do siebie dość mocno zbliżone (ryc. 50, ryc. 57). Źle i bardzo źle częstotliwość **ptz** w dojazdach do szkoły oceniało 42,68% uczniów, a 41,13% w podróżach do innych aktywności. Także dość zbliżone były tu odsetki not dostatecznych (31,80% wobec 34,34%), dobrych i bardzo dobrych (25,52% *versus* 24,55%). Było to dość zaskakujące, gdyż należało oczekiwać, że opinie związane z drugą grupą analizowanych przemieszczeń będą ostrzejsze. Było to prawdopodobnie skutkiem tego, że korzystali z niego głównie ci, którzy mieli faktycznie dobry dostęp

Tabela 24. Odsetek respondentów dokonujących oceny częstotliwości i jakości publicznego transportu zbiorowego w przemieszczeniach innych niż dojazdy na trasie miejscowość zamieszkania–miejsce pobierania nauki

Placówka oświatowa	Liczba respondentów oceniających częstotliwość ptz	Odsetek respondentów oceniających częstotliwość ptz	Różnica względem dojazdów do szkoły	Liczba respondentów oceniających jakość ptz	Odsetek respondentów oceniających jakość ptz	Różnica względem dojazdów do szkoły
Zespół Szkół Usługowych i Spożywczych w Jaśle	18	36,73%	-60,00%	18	36,73%	-60,00%
Liceum Ogólnokształcące w Nowym Żmigrodzie	4	9,76%	-90,00%	4	9,76%	-89,74%
Zespół Szkół nr 2 w Dukli	10	90,91%	100%	10	90,91%	100%
Zespół Placówek Oświatowych w Krośnie	18	60,00%	-28,00%	18	60,00%	-28,00%
Zespół Szkół Publicznych w Rymanowie	62	59,62%	-34,74%	62	59,62%	-34,04%
Zespół Szkół Centrum Kształcenia w Nowosielcach	104	54,74%	-35,00%	103	54,21%	-36,02%
Zespół Szkół nr 2 w Sanoku	11	39,29%	0	11	39,29%	0
Zespół Szkół Technicznych i Artystycznych w Lesku	22	30,56%	-63,93%	21	29,17%	-66,13%
Bursa Szkolna w Lesku	10	41,67%	-37,50%	10	41,67%	-37,50%
Zespół Szkół Licealnych w Ustrzykach Dolnych	6	27,27%	-70,00%	6	27,27%	-70,00%
RAZEM	265	46,41%	-44,56%	263	46,76%	-44,14%



Ryc. 57. Ocena częstotliwości publicznego transportu zbiorowego w przejazdach niezwiązanych z pobieraniem nauki

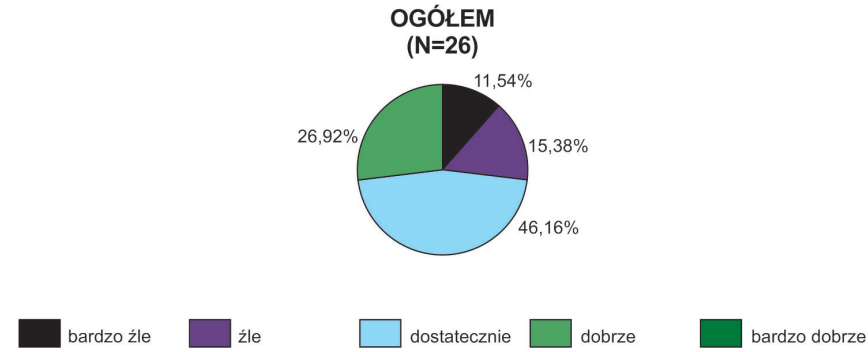
do niego i gdyby uwzględnić głosy tych, którzy z niego nie mogli lub nie chcieli korzystać oceny te prawdopodobnie byłyby bardziej krytyczne.

Jak już zostało powyżej wskazane, z powodu zbyt małej liczby respondentów deklarujących korzystanie z **ptz.**oceny z większości placówek zostały zagregowane (ryc. 57). Uzyskane tu wyniki nieco odbiegały od sytuacji w całej badanej próbie – blisko 50% respondentów wskazało tu na złą i bardzo złą częstotliwość kursowania autobusów (kolej gwoli przypomnienia miała tu marginalne znaczenie). Liczba ocen dobrych i bardzo dobrych utrzymała się na zbliżonym poziomie, natomiast względnie największy ubytek był ocen dostatecznych. Być może taki obraz był skutkiem tego, że w mniejszych placówkach większy odsetek uczniów nie mógł realizować swoich weekendowych planów tak jakby sam chciał.

Większych porównań można było dokonać jedynie dla placówek szkolnych z Rymanowa i Nowosielc. W opiniach respondentów z ZSP w Rymanowie widoczny był olbrzymi rozdźwięk. O ile w przejazdach między miejscowością stałego zamieszkania a miejscowością pobierania nauki jedynie 28,42% pytanych oceniało częstotliwość **ptz.**bardzo źle i źle, to przy okazji innych przemieszczeń odsetek tak niezadowolonych z rozkładu jazdy wzrastał do 40,32%. Paradoksalnie liczby szczególnie nieusatysfakcjonowanych rozkładały się tu praktycznie po równo pomiędzy dobrze skomunikowanymi miejscowościami wzdłuż DK28 i wsiami poszkodowanymi transportowo. Znamiennym było, że głos tylko nielicznych mógł tu być uwzględniony, gdyż znaczna ich część po prostu nie korzystała z **ptz.**(przede wszystkim z powodu weekendowego braku do niego dostępu). Niepokojący był natomiast fakt, że gros głosów negatywnych dotyczył tu przemieszczeń wzdłuż wspomnianej już drogi krajowej. Względnie niezmienna pozostawała jedynie ilość osób mających dość przeciętne

zdanie o ofercie przewoźników (36,84% wobec 35,49%). Dla ocen dobrych i bardzo dobrych nastąpiło silne zmniejszenie udziałów z 34,74% do 24,19%, przy czym spadek ocen bardzo dobrych był jeszcze bardziej spektakularny – z 7,37% do 1,61% (tylko jeden respondent dał tu taką notę). Generalnie wśród dobrze oceniających częstotliwość kursowania autobusów dominowali mieszkańcy miast zlokalizowanych wzdłuż ciągu transportowego Lesko–Krosno. Cele ich podróży niezwiązanych z nauką szkolną stanowiły przede wszystkim dość dobrze obsługiwane weekendowo miejscowości takie jak Krosno i Sanok, ale także wojewódzki Rzeszów. Oczywiście przejazdy te mogły być realizowane też samochodem, niemniej jednak wskazane oceny wydawały się uzasadnione realną sytuacją, zwłaszcza że pośród oceniających pozytywnie usługi brak było praktycznie osób zamieszkałych w miejscowościach peryferyjnie zlokalizowanych.

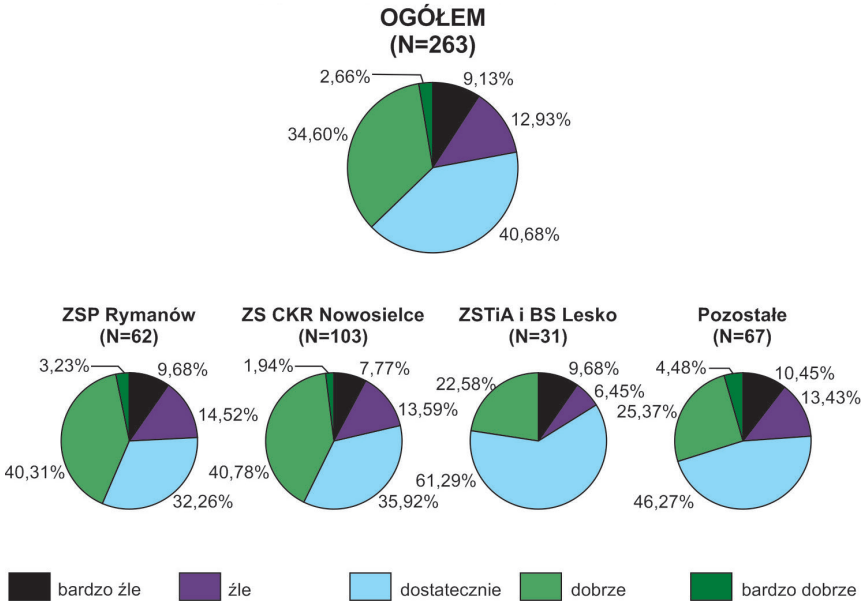
W sąsiedniej placówce ZS CKR w Nowosielcach, równie korzystnie usytuowanej względem DK28 panowała nieco odmienna sytuacja. Odsetek uczniów oceniających źle i bardzo źle częstotliwość kursów **ptz.**niemal nie uległ zmianie (35,63% *versus* 36,54%). ⅔ respondentów oceniających weekendową częstotliwość **ptz.**jako cel swoich podróży wskazywało główne miasta regionu (przede wszystkim Sanok, ale także Krosno, Lesko czy Zagórz) charakteryzujące się zwłaszcza w ciągu DK28 w dni wolne od pracy akceptowalną ofertą. Zaskakuje, że negatywnie częstotliwość oceniały także osoby zamieszkałe w Sanoku – tłumaczyć to może jedynie to, że w sporej części udawały się one do mniejszych miejscowości położonych z boku głównych traktów transportowych. Z drugiej strony niczym niespodziewanym nie było to, że mieszkańcy licznych wsi dawali słabe oceny dotyczące częstotliwości kursów, szczególnie jeśli brało się pod uwagę konieczności przesiadek. Blisko ¼ udzielających odpowiedzi nie wskazała tu miejscowości stanowiących cel ich podróży niezwiązanych z obowiązkową edukacją. Jedna z tych osób – z Komańczy wręcz bezpośrednio wyartykułowała, że nie miała po prostu jak się wydostać z rodzinnej miejscowości. Nie była ona zresztą jedyna, gdyż łącznie z nią w skali całej badanej w tym miejscu próby były to cztery osoby (jedna ze Średniego Wielkiego oraz dwie z Wisłoka Wielkiego). Wśród osób wskazujących tu wykorzystywanie **ptz.**zwracało też uwagę, że wiele odciętych weekendowo od świata miejscowości nie było tu reprezentowanych, gdyż ich mieszkańcy nie mieli po prostu jak korzystać z pociągów, czy zwłaszcza autobusów (zatem nie mieli co oceniać). Niewielkiemu wzrostowi uległ odsetek ocen dostatecznych (z 30,62% do 33,66%). Natomiast oceny dobre i bardzo dobre nieznacznie spadły z 33,75% do 29,90%. Tu także główny cel przejazdów stanowił Sanok i ze zrozumiałych względów brakowało wielu słabiej skomunikowanych miejscowości. Pewne zaskoczenie wzbudzał fakt, że względnie słabo reprezentowani byli tu uczniowie z Sanoka, którzy przecież teoretycznie posiadali najlepsze możliwości przemieszczania się zwłaszcza do sąsiedniego Krosna czy też wojewódzkiego Rzeszowa. Nie było jednak niespodzianką, że dobre oceny częstotliwości kursowania **ptz.** pochodziły przede wszystkim z miejscowości zlokalizowanych w pobliżu Sanoka i mających także w dni wolne od nauki dobre połączenia z nim – na trasie do Rzeszowa, Wzdowa czy Bukowska. Niespodziewanie mało było tu opinii z miejscowości bezpośrednio położonych wzdłuż DK28, która przecież, zwłaszcza w soboty, była obsługiwana na przyzwoitym poziomie. Zwracało uwagę, że poza pojedynczymi przypadkami, trudno było znaleźć wśród oceniających pozytywnie ofertę przewozową osoby zamieszkałe w powiatach leskim i bieszczadzkim, a także południowej i wschodniej części powiatu sanockiego. Nie było to



Ryc. 58. Ocena częstotliwości publicznego transportu zbiorowego przez uczniów ZS CKR Nowosielce zamieszkałych w Sanoku w przejazdach niezwiązanych z pobieraniem nauki

specjalnie zaskakujące, bowiem większość tego obszaru w weekendy, a zwłaszcza w niedziele pozostawała całkowicie odcięta od sieci publicznego transportu zbiorowego. Dla właściwej oceny opisywanej sytuacji należało pamiętać, że kursowanie autobusów w soboty i to w miarę dobrej ilości kursów było w dużej mierze wynikiem dojazdów do największego sanockiego pracodawcy, jakim był pracujący w trybie ciągłym sześć dni (także w soboty) producent wyrobów gumowych *Sanok Rubber Company SA*. Warto tu zauważyć, że prócz kursów publicznych na zlecenie tego przedsiębiorcy realizowane były również przewozy zamknięte wyłącznie dla jego pracowników. To może nie oddziaływało bezpośrednio na sytuację transportową badanej grupy uczniów szkół średnich, ale wskazywało niewątpliwie na problem braku odpowiedniej siatki połączeń zwłaszcza do położonych na uboczu wsi z pogranicza powiatów sanockiego, brzozowskiego i przemyskiego.

Sytuację panującą w Nowosielcach można było próbować tłumaczyć dość liczną grupą uczniów z Sanoka, którzy podróżowali nie tylko do miejscowości, w której pobierali naukę, ale także do innych ośrodków (ryc. 58). I faktycznie, znacznie więcej z nich oceniało tu częstotliwość publicznego transportu zbiorowego jako dostateczną (46,16% wobec 33,66%) natomiast bardzo złych i złych było tu mniej (spadek z 36,54% do 26,92%). Not dobrych były bardzo podobne odsetki (26,92% *versus* 27,88%). Natomiast, co zaskakujące, pośród mieszkańców Sanoka nie pojawiały się bardzo dobre oceny częstotliwości. Porównując obraz z ryciny 58 z sytuacją mieszkańców Sanoka dotyczącą dojazdów do szkoły w Nowosielcach liczba ocen złych i bardzo złych była dość podobna (27,02%) do przejazdów do innych aktywności (26,92%). Znacznie więcej zaś było not dostatecznych (46,16% *versus* 35,14%), zaś mniej dobrych i bardzo dobrych (26,92% wobec 37,84%). Interesującym aspektem, który w tym miejscu warto było poruszyć, były lokalizacje do których udawali się uczniowie w celach niezwiązanych z obowiązkową edukacją. ⅕ z nich wskazywała, że był to Sanok stanowiący ich miejsce zamieszkania. Blisko ¼ z nich nie wpisała żadnej miejscowości. Najczęściej jednak jako destynacja występował tu Rzeszów (ponad ¼ osób) oraz Krosno (nieco ponad ⅐ odpowiedzi). Miejscowości wiejskie sygnalizowane były tu bardzo rzadko, co nie powinno zaskakiwać ze względu na *de facto* niedostępne **ptz** obszary Beskidu Niskiego czy Bieszczad.



Ryc. 59. Ocena jakości publicznego transportu zbiorowego w przejazdach do aktywności pozaszkolnych

Dla placówek z Leska trudno dokonywać bardziej wiążących porównań, gdyż dla przejazdów do celów niezwiązanych z pobieraniem obowiązkowej nauki dokonano agregacji odpowiedzi respondentów z ZSTiA i bursy szkolnej. Wyniki były tu dość zaskakujące i być może zaburzone przez zsumowanie danych. Generalnie oceny częstotliwości były tu lepsze niż dla dojazdów na lekcje w samym ZSTiA w Lesku. O ile w dojazdach do szkoły dominowały noty złe i bardzo złe (55,74% wobec 43,74%), to w podróżach do pozostałych aktywności dominowały oceny dostateczne (43,75% *versus* 32,78%). Być może wytłumaczeniem takiego stanu rzeczy było to, że wśród respondentów korzystających z **ptz** dominowały osoby z miejscowości obsługiwanych przez autobusy również w dni wolne od pracy, podróżujące na dodatek do większych ośrodków miejskich cieszących się niezłą ofertą przewozową. Co interesujące nie można było raczej zaobserwować, by mieszkańcy miast dawali lepsze oceny niż ci ze wsi. Obie grupy mające weekendowy dostęp do **ptz** wydawały się tu równie poszkodowane. Należy jednak zauważyć, że większość respondentów niestety została wyłączona z oceniania, bo nie korzystała w przejazdach niezwiązanych z obowiązkową edukacją z usług **ptz** – podstawową przyczyną był tu jego prozaiczny brak.

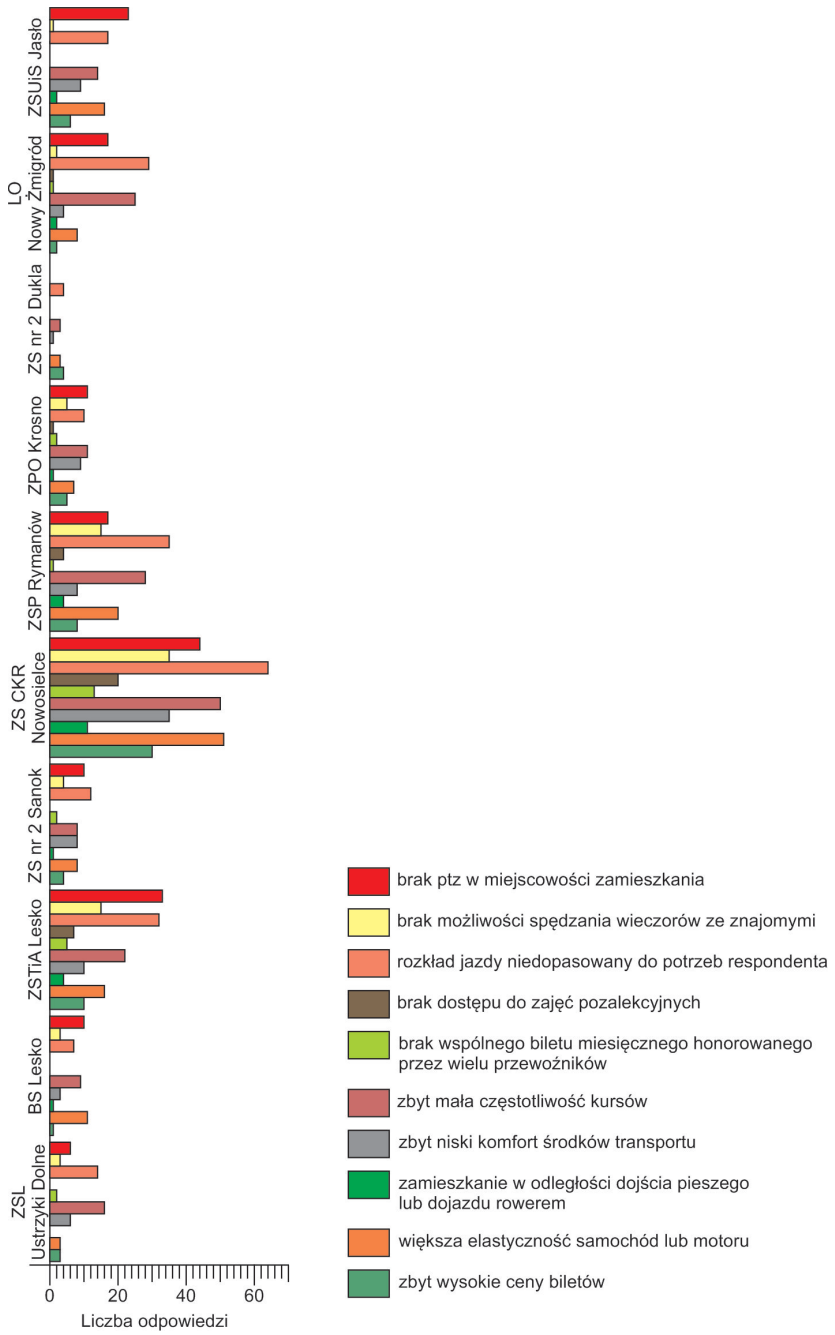
Podobnie jak w dojazdach do miejscowości pobierania nauki (ryc. 49) oceny jakości w przejazdach związanych z innymi aktywnościami (ryc. 59) były wyższe. Być może to było spowodowane tym, że w weekendy respondenci częściej musieli sięgać po kursy dalekobieżne charakteryzujące się jednak lepszym standardem pojazdów. Nie bez znaczenia było także to, że nie był tu brany głos osób niekorzystających w takie dni z **ptz** ze względu na jego brak. Generalnie rzecz ujmując ocen negatywnych (złych i bardzo złych) było o blisko 20 punktów procentowych mniej (41,13% wobec 22,06%). Porównując to z sytuacją dla przejazdów związanych z nauką szkolną praktycznie nie było widać

różnicy (22,06% *versus* 21,56%). Not dostatecznych było tu nieco więcej (40,68% wobec 34,34%). Natomiast dla oceny jakości **ptz** w dojazdach do szkoły sytuacja dla przejazdów weekendowych była nieco mniej korzystna (44,96% *versus* 40,68%). Dla not dobrych i bardzo dobrych dla przejazdów niezwiązanych z obowiązkową nauką zauważalna była znacznie lepsza ocena jakości **ptz** (37,26%) niż jego częstotliwości (24,55%). Było to też nieco więcej niż dla oceniania jakości usług dla przejazdów na trasie miejsce stałego zamieszkania–miejscowość pobierania nauki (37,26% wobec 33,47%).

Podobnie jak dla oceny częstotliwości, również noty dawane jakości **ptz** (jedynie dla placówek z Nowosielc i Rymanowa), były poddane bezpośredniej analizie statystycznej. Dla ułatwienia analiz dane z obu placówek z Leska zostały ponownie połączone, a z pozostałych placówek również zagregowane. Przyczyna była ta sama – zbyt małe ilości użytkowników **ptz.** by każdą placówkę traktować z osobna.

Dla ZSP w Rymanowie utrzymały się trendy charakteryzujące całą badaną próbę. I tak odsetek not negatywnych (bardzo złych i złych) dla ewaluacji jakości połączeń **ptz** wykorzystywanych w przejazdach innych niż związanych z obowiązkową edukacją (24,20%) był mniejszy niż w podobnym przypadku dla częstotliwości (40,32%), ale z drugiej strony większy niż dla sumy najniższych not (17,03%) dawanych dojazdom na trasie miejscowość zamieszkania–miejsce pobierania nauki. W przypadku ocen dostatecznych nie było tu większych dysproporcji – jakość w przejazdach do aktywności weekendowych oceniało tak 32,26%, co było zbliżone do odsetka ocen dla częstotliwości kursów w dni wolne od pracy wynoszącego 35,49%. Pewnym zaskoczeniem było to, że istniała tu znacząca różnica (ponad 15 punktów procentowych) w stosunku do oceny jakości połączeń w przejazdach z domów rodzinnych do Rymanowa (48,94%). Oceny dobre i bardzo dobre stanowiły w przejazdach niezwiązanych z pobieraniem nauki 43,55%, co było niemal dwukrotnie wyższym odsetkiem niż dla not dla częstotliwości tego typu przemieszczeń (24,19%). Było to też niespodziewanie więcej niż dla oceny jakości **ptz** w przejazdach do innych celów niż obowiązkowa nauka (34,05%).

W sąsiednim ZS CKR w Nowosielcach zasadniczo odsetki poszczególnych odpowiedzi były bardzo zbliżone do tych z ZSP w Rymanowie (ryc. 59). Nie różniły się też w sposób szokujący od sytuacji panującej w analizowanej próbie z dziesięciu placówek edukacyjnych. Grupa najgorszych ocen jakości **ptz** w dojazdach niezwiązanych z nauką stanowiła 21,36% co było bardzo podobną wartością (19,26%) do tej odnotowywanej dla stopni wystawianych dla dojazdów **ptz** związanych z pobieraniem nauki. Zarazem było to znacznie mniej niż not negatywnych dla częstotliwości (36,54%) kursów w dojazdach do innych aktywności niż obowiązkowa edukacja. Oceny dostateczne też układały się tu w sposób nieco zaskakujący. Bardzo zbliżone były tu odsetki dla jakości (35,92%) i częstotliwości (33,66%) w przejazdach niezwiązanych z obowiązkową nauką oraz oceny jakości transportu publicznego w przejazdach z domu do szkoły w Nowosielcach (40,37%). Oceny dobre i bardzo dobre dla jakości **ptz** w dojazdach do aktywności pozaszkolnych stanowiły 42,72% (dość podobnie jak w odpowiedziach udzielonych dla jakości **ptz** w dojazdach związanych z pobieraniem nauki w Nowosielcach (40,37%)). Warto tu przypomnieć, że częstotliwość dojazdów na zajęcia szkolne oceniało tak 29,80% korzystających w tym celu z **ptz**.



Ryc. 60. Przyczyny niewykorzystywania publicznego transportu zbiorowego w dojazdach do aktywności pozaszkolnych

Dla placówek z Leska o pewnej porównywalności można było pisać tylko dla ocen częstotliwości i jakości w przejazdach niezwiązanych z pobieraniem edukacji w nim. Ocena jakości odbiegała tu znacząco od sytuacji obserwowanej w całej próbie – 61,29% korzystających tu z **ptz** wystawiło stopień dostateczny (17,5 punktu procentowego więcej niż noty dla częstotliwości wynoszącej 43,75%). W związku z tym dla jakości wystawiono jedynie 16,13% ocen bardzo złych i złych (wobec 43,74% takich ocen dla częstotliwości). Natomiast dla jakości nie było ocen bardzo dobrych, a dobrych było 22,58%, a więc praktycznie dwa razy więcej niż pozytywnych not dla częstotliwości (12,51%).

Dla pozostałych sześciu placówek (podobnie jak dla ocen częstotliwości) noty dla jakości dojazdu do celów innych niż szkoła do której respondenci uczęszczali, zostały zagregowane. Generalnie sytuacja ta niezbyt odbiegała od tej obserwowanej w skali całej próby. Dominowały tu noty neutralne, czyli dostateczne (46,27%), i było ich znacznie więcej niż w identycznej waloryzacji dokonywanej dla częstotliwości **ptz** (29,85%). 29,85% korzystających tu z przejazdów **ptz** oceniało jakość pozytywnie (wobec 22,39% dla częstotliwości), a 23,48% negatywnie (w stosunku do 47,76% do not dla częstotliwości).

Dość liczna grupa respondentów w przemieszczeniach innych niż na trasie miejsce zamieszkania–miejscowość pobierania nauki nie korzystała z usług publicznego transportu zbiorowego. Odpowiedzi czemu się tak działo służyły reakcje na kolejne pytania kwestionariusza wypełnianego przez uczniów szkół ponadpodstawowych, w których udało się przeprowadzić badanie (ryc. 60).

W stosunku do przejazdów na trasie dom–szkoła zauważalny był wzrost liczby użytkowników wskazujących jako jedną z przyczyn niekorzystania z publicznego transportu zbiorowego jego brak (rozumiany też jako niedostępność kursów w pożądanych godzinach). Praktycznie we wszystkich placówkach nastąpił wzrost odsetka deklarujących taką postawę. Pewien wyjątek stanowili tu licealiści dojeżdżający do Dukli, gdzie w przejazdach weekendowych nikt nie deklarował braku wykorzystania **ptz** spowodowanego niedostępnością tego typu środków przemieszczania się. Na taki kształt obserwacji mogła rzutować wyjątkowo skromna liczebnie próba charakteryzująca tę placówkę. Zasadniczo jednak w dojazdach do miejscowości pobierania nauki w większości przypadków liczba niekorzystających z powodu braku takiej możliwości nie przekraczała 20%. Jedynie w dwóch placówkach (na obszarach wyjątkowo poszkodowanych transportowo) odsetek ten było nieco wyższy, ale nie przekraczał ¼. Pewną anomalię obserwowano zaś dla LO z Ustrzyk Dolnych, gdzie brak wykorzystania **ptz** z powodu jego niedostępności deklarowało mniej niż 5% respondentów.

W skali wszystkich dziesięciu badanych placówek zauważalny był znaczący wzrost użytkowników niekorzystających z **ptz** z powodu braku dostępu do niego (tab. 25). Jedynie poza wspomnianą już powyżej Duklą jeszcze wyniki z ZSP Rymanów odstawały znacząco od reszty jednostek – ta zmiana wyniosła mniej niż pięć punktów procentowych. Dość podobna sytuacja panowała w pobliskim ZS CKR w Nowosielcach, gdzie różnica pomiędzy odsetkami w zależności od celów podróży była mniejsza niż 10%. Charakterystyczne jednak były dysproporcje wynoszące ponad 20 punktów procentowych. Dla ZSTiA Lesko wynosiły one zaś ¼ wartości, a dla ZSUiS w Jaśle nawet ponad 35 punktów procentowych. Najsilniejsze dysproporcje wystąpiły niewątpliwe dla placówek, których uczniowie i wychowankowie zamieszkiwali najgorzej

obsługiwane transportowo obszary. Największa różnica pomiędzy odsetkami dla dojazdów do szkoły, a dojazdów do innych aktywności była obserwowana dla LO z Nowego Żmigrodu, którego uczniowie w swoich przemieszczeniach charakteryzowali się niemal wyłącznym wykorzystaniem **ptz**.

Tabela 25. Odsetek respondentów deklarujących niekorzystanie z publicznego transportu zbiorowego z powodu braku jego dostępności

Placówka oświatowa	Niekorzystający z ptz z powodu braku dostępu do niego	
	W dojazdach związanych z nauką szkolną	W pozostałych dojazdach
	%	
Zespół Szkół Usługowych i Spożywczych w Jaśle	10,20	46,94
Liceum Ogólnokształcące w Nowym Żmigrodzie	24,39	46,34
Zespół Szkół nr 2 w Dukli	9,09	0
Zespół Placówek Oświatowych w Krośnie	16,67	36,67
Zespół Szkół Publicznych w Rymanowie	10,58	16,35
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Nowosielcach	14,21	23,16
Zespół Szkół nr 2 w Sanoku	17,86	35,71
Zespół Szkół Technicznych i Artystycznych w Lesku	20,83	45,83
Bursa Szkolna w Lesku	12,50	41,66
Zespół Szkół Licealnych w Ustrzykach Dolnych	4,55	27,27

Choć brak dostępu do **ptz** był bardzo istotnym czynnikiem decydującym o jego nieużytkowaniu, to jednak nie najważniejszym. Zbliżone znaczenie miał rozkład jazdy niedopasowany do potrzeb respondentów. Był to najczęstszy powód niewykorzystywania pociągów i autobusów przez respondentów z placówek w Nowym Żmigrodzie, Rymanowie, Nowosielcach czy Ustrzykach Dolnych. Bardzo zbliżone ilości odpowiedzi pojawiały się tu dla zbyt rzadkiej siatki połączeń. Te dwa czynniki dość podobnie dominowały zarówno w przejazdach na trasie dom–szkoła, jak również do pozostałych aktywności. Przy czym w tej ostatniej sytuacji niemal równorzędne znaczenie miał brak dostępu do **ptz** (o wiele silniej niż dla przejazdów do szkół). Pochodną powyższych deklaracji było wskazywanie także niskiej jakości pojazdów jako czynnika powodującego, że respondenci nie korzystają z **ptz** w dojazdach do swych aktywności niezwiązanych z codzienną nauką – ten element *de facto* za każdym razem odgrywał większą rolę dla ZS CKR z Nowosielc.

Jednym ze wstępnych założeń badania było, że młodzież zamieszkała poza miastami była poszkodowana w życiu towarzyskim i dostępie np. do zajęć pozalekcyjnych. Choć pytanie o to nie zostało bezpośrednio postawione w ankiecie, to jednak można było próbować wnioskować tu z odpowiedzi dotyczących niekorzystania z **ptz** w przejazdach do tego typu aktywności. Jeśli mowa była o braku możliwości spędzania wieczorów ze znajomymi to problem ten był w odpowiedziach badanych uczniów nieco silniej artykułowany niż negatywny wpływ **ptz** na możliwość uczestnictwa w zajęciach pozalekcyjnych. W ZS CKR Nowosielce najbardziej zauważalne tu były głosy o wpływie braku autobusów czy pociągów na życie towarzyskie uczniów (ryc. 60). Sporą grupę osób

wskazujących wpływ **ptz** na ich kontakty towarzyskie także i tutaj stanowili mieszkańcy Sanoka (nieco poniżej ⅕ udzielających odpowiedzi). Natomiast pozostali uczniowie sygnalizujący problem rekrutowali się już tradycyjnie m.in. z miejscowości może nie najgorzej skomunikowanych, za to bardziej odległych. Dominowali natomiast mieszkańcy oddalonych czasowo i przestrzennie wiosek z obszaru Bieszczad czy Beskidu Niskiego, rzadziej zaś Gór Sanocko-Turczańskich. Co nieco zaskakiwało, także respondenci z miejscowości w pobliżu Nowosielc zgłaszali takie problemy. Stosunkowo liczna była także grupa takich osób (po 15) pośród młodzieży z ZSP Rymanów oraz ZSTiA w Lesku. W pierwszej z nich dość mocno zaskakiwała liczna reprezentacja mieszkańców Sanoka (⅓ udzielających odpowiedzi) – z drugiej strony jednak to grono próbując utrzymywać kontakty społeczne z kolegami z wiosek wpadała tu w takie same kłopoty transportowe jak oni. W ZSTiA w Lesku choć w liczbach bezwzględnych panowała sytuacja zbliżona do placówki rymanowskiej, to jednak udział takich osób w próbie dla danej szkoły był tu większy (20,83% wobec 14,42%). Niemal ¾ wskazujących tutaj na pośredni negatywny wpływ słabej oferty **ptz** na życie towarzyskie zamieszkiwało bieszczadzkie miejscowości, szczególnie zaś te zlokalizowane w rejonie Zalewu Solińskiego oraz położone bardziej w górach. Co było zaskakujące, tego typu głosy pojawiły się z Zagórza oraz Ustrzyk Dolnych, które przecież nie były weekendowo całkowicie odcięte od świata. Pewną efemerydą była tu uczennica z Lwowa, która była skazana na wielotygodniowe pobyty w miejscu zakwaterowania i szczególnie odczuwała utrudnione kontakty towarzyskie. Na dużo mniejszą skalę problem występował w pozostałych placówkach. W bursie szkolnej w Krośnie kwestia ta była poruszana przez pięć osób (z 30 osobowej próby) – głównie pochodzących z obszaru Bieszczad, czy też bardziej oddalonych miejscowości jak Krempna czy Huwniki. W ZS nr 2 w Sanoku osoby sygnalizujące problem pochodziły albo z położonych w górach wsi (Czaszyn czy Ropienka) lub co zaskakuje miejscowości podsanockich. W LO Ustrzyki Dolne troje zgłaszających problem respondentów mieszkało w pobliżu tego miasta. W LO Dukla nie było takich osób, a w LO Nowy Żmigród pojedyncze osoby. Podobnie było w ZSUiS w Jaśle, gdzie tylko jedna osoba wskazała negatywne oddziaływanie oferty **ptz** na jej kontakty ze znajomymi.

Na powyższym tle znacznie mniejszym problemem wydawała się kwestia niedostępności do zajęć pozalekcyjnych. Problem ten zauważalny był przede wszystkim w ZS CKR Nowosielce. Tu zaskakiwał fakt, że ponad ⅓ deklarujących związek braku dojazdu **ptz** i dodatkowej edukacji stanowili mieszkańcy Sanoka – być może spowodowane było to tym, że te osoby byłyby zainteresowane zajęciami w innych ośrodkach jak Krosno i Rzeszów? Albo też zajęcia (np. kurs na prawo jazdy) odbywały się w ich macierzystej placówce? Ponadto dość liczną grupę stanowili tu mieszkańcy miejscowości bliskich stolicy powiatu. Nie brakło jednak osób, które w związku z weekendami musiały się udawać do domu do dalej zlokalizowanych ośrodków jak Ustrzyki Dolne, Smerek, Ropienka, Zawadka czy Wisłok Wielki. Na mniejszą skalę zagadnienie braku dojazdu na zajęcia pozalekcyjne obserwowalne było dla ZSTiA Lesko, przy czym takie deklaracje składali głównie mieszkańcy miejscowości do których w weekendy dojazd praktycznie nie istniał. Na *de facto* podobną jak w Lesko skalę występował on w ZSP Rymanów. Pojedyncze osoby składały takie deklaracje w LO Nowy Żmigród i bursie w Krośnie. W pozostałych placówkach takich wskazań nie stwierdzono.

Na tle wcześniej omówionych czynników problem braku wzajemnego honorowania biletów poszczególnych przewoźników nie miał aż takiego znaczenia i generalnie skala jego natężenia była znacznie niższa niż dla przemieszczeń na trasie miejsce zamieszkania–miejscowość pobierania nauki (ryc. 53, ryc. 60). Dla części placówek problem przestał istnieć (ZSUiS Jasło, LO Dukla, bursa w Lesku), w innych utrzymał się na niezmienionym poziomie lub też uległ marginalizacji do dosłownie pojedynczych osób (LO Nowy Żmigród, bursa w Krośnie, ZSP Rymanów, ZS nr 2 Sanok i ZSL Ustrzyki Dolne). Szczególnie zaskakiwała obecność w tej grupie ZSP Rymanów, skąd pochodziła druga co do liczebności próba w całym badaniu (z drugiej strony w dojazdach do szkoły też była mała). Również dla ZSTiA Lesko nastąpił znaczny spadek liczby respondentów, dla których istniał problem braku wzajemnego honorowania biletów – do równo pięciu osób. Jedynie pośród uczniów ZS CKR Nowosielce był on też zauważalny na nieco większą skalę i nieznacznie wzrosła tu liczba osób dla których stanowiło to przeszkodę w wykorzystaniu **ptz**.

Najważniejszym ekonomicznym czynnikiem odstręczającym od wykorzystywania rozkładowych pociągów czy autobusów wydawała się jednak być cena biletów. Element ten miał jednak mniejsze znaczenie niż dojazdach do szkoły. Poza ZS CKR Nowosielce wystąpiły spadki liczby zgłaszających ten problem uczniów (ryc. 53, ryc. 60).

Zaskoczenie budził bardzo niski poziom rezygnacji z usług transportu publicznego na rzecz przemieszczeń pieszych czy rowerowych (ryc. 60). Sytuacja ta specjalnie nie odbiegała od tej obserwowanej dla dojazdów do miejscowości, w której pobierana była nauka (ryc. 53).

W odróżnieniu od dojazdów związanych z edukacją szkolną, w przejazdach do innych aktywności, respondentów również zapytano o wpływ elastyczności samochodu czy motocykla na rezygnację z usług transportu kolejowego czy też autobusowego. Widoczne tu było znaczące oddziaływanie posiadania prawa jazdy czy dostępu do samochodu na tego typu deklaracje.

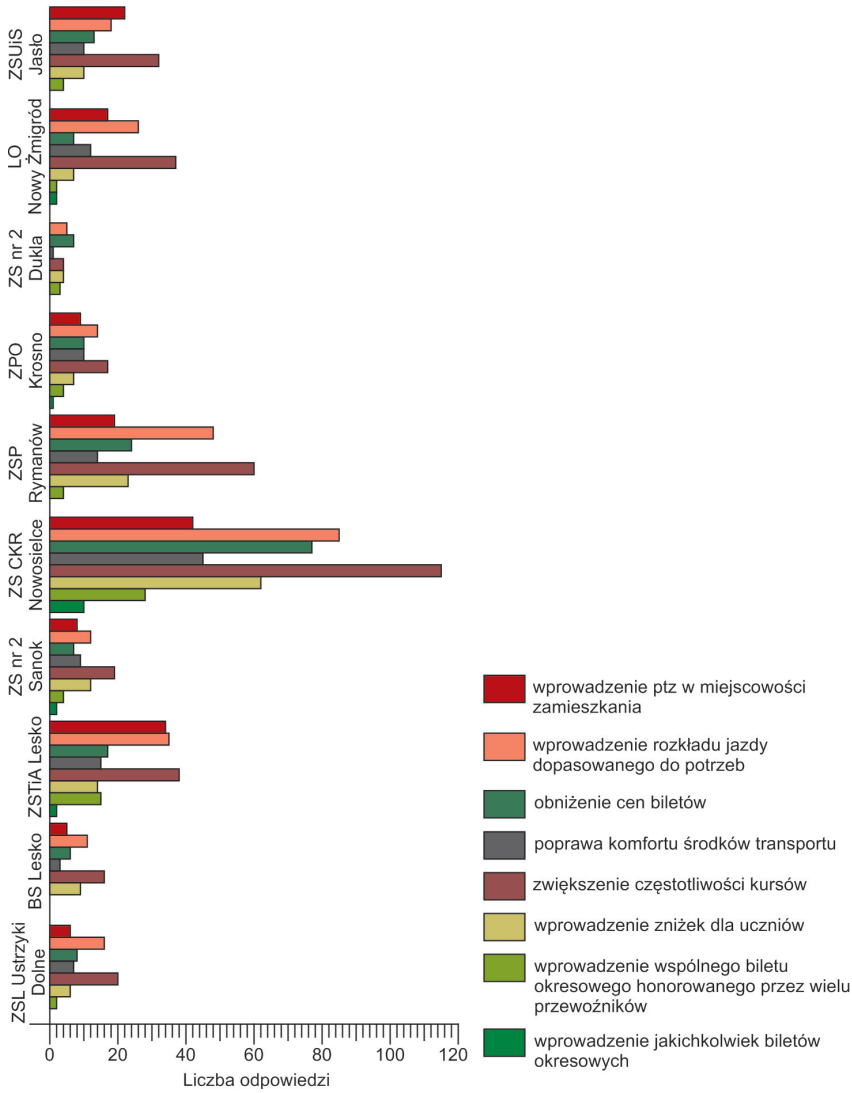
W zdecydowanej większości przypadków (tab. 26) udział wybierających samochód lub motocykl z powodu braku dobrego dostępu do **ptz.**oscylował między 19% a 29% (liczonych dla całej próby z danej placówki edukacyjnej). Najmniejszy odsetek takich odpowiedzi (13,63%) był zauważalny dla ZSL w Ustrzykach Dolnych. Na drugim biegunie znalazła się tu bursa szkolna z Leska, gdzie aż 45,83% ankietowanych wskazywało wpływ przewagi samochodu nad **ptz.** Było to nieco paradoksalne, gdyż młodzież z tej szkoły deklarowała zarazem jeden z najniższych poziomów posiadania prawa jazdy (ryc. 48). Także w grupie analizowanej w tym punkcie lekko dominowały osoby nieposiadające tego dokumentu. Być może źródeł tej anomalii szukać należy w tym, że przeważały tu kobiety (niezależnie od lokalizacji) oraz osoby obu płci zamieszkałe na obszarach typowo górskich w Bieszczadach oraz w pozostałych pasmach górskich.

Tabela 26. Odsetek respondentów deklarujących niekorzystanie z publicznego transportu zbiorowego w dojazdach do aktywności pozaszkolnych z powodu większej niezależności dawanej przez samochód osobowy lub motocykl

Placówka oświatowa	Odsetek deklarujących [%]
Zespół Szkół Usługowych i Spożywczych w Jaśle	32,65
Liceum Ogólnokształcące w Nowym Żmigrodzie	19,51
Zespół Szkół nr 2 w Dukli	27,27
Zespół Placówek Oświatowych w Krośnie	23,33
Zespół Szkół Publicznych w Rymanowie	19,23
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Nowosielcach	26,84
Zespół Szkół nr 2 w Sanoku	28,57
Zespół Szkół Technicznych i Artystycznych w Lesku	22,22
Bursa Szkolna w Lesku	45,83
Zespół Szkół Licealnych w Ustrzykach Dolnych	13,63

Skoro wiadomo było co powodowało, że uczniowie nie korzystali z publicznego transportu zbiorowego to naturalną koleją rzeczy było spytanie ich jak to zmienić (ryc. 61).

Naturalną konsekwencją spadku dostępności do publicznego transportu zbiorowego, w okresach innych niż funkcjonowanie szkół, był widoczny właściwie wszędzie wzrost liczby uczniów wskazujących, że żeby mogli korzystać z **ptz** musiałby on w ogóle być dostępnym w ich miejscowościach w porze kiedy go potrzebowali. Najbardziej spektakularne wzrosty były tu obserwowane dla ZSUiS w Jaśle (co nie było zaskakujące, gdyż na terenie powiatu jasielskiego obsługa transportowa na weekendy ulegała diametralnemu pogorszeniu) oraz dla ZSTiA Lesko (o podobnej dość sytuacji jak w jasielskiej szkole). Co interesujące w obydwu placówkach zbiorowego zakwaterowania uczniów liczba osób, które korzystałyby z **ptz.** gdyby tylko on był dla nich dostępny, nie podlegała większej zmianie. Mniej spektakularny wzrost miał tu miejsce dla ZS CKR Nowosielce. Jednak dominującym czynnikiem, który mógłby zwiększyć jego wykorzystanie przez badanych uczniów była potrzeba wzrostu częstotliwości kursów, przy czym liczba osób zgłaszających taki postulat dla aktywności niezwiązanych z edukacją była zazwyczaj podobna lub wręcz mniejsza niż dla przemieszczających się na trasie łączącej miejsce zamieszkania z miejscowością pobierania nauki. Postulat większego dopasowania rozkładów jazdy do potrzeb respondentów, podobnie jak w dojazdach związanych z edukacją, pod względem liczby odpowiedzi zajmował drugie miejsce (jedynie w placówce z Jasła większe zapotrzebowanie na pojawienie się **ptz**). Tu panowała podobna sytuacja jak dla konieczności zwiększenia częstotliwości kursów – czyli liczby wnioskujących w obydwu rodzajach przemieszczeń zazwyczaj pozostawały zbliżone, ewentualnie nieco niższe. Jedynie dla ZSP Rymanów obserwowalny był tu większy spadek deklaracji. Generalnie sytuacja dotycząca kwestii rozkładu jazdy była zaskakująco podobna zarówno w dni nauki szkolnej, jak również przy przemieszczeniach do innych aktywności, chociaż mobilność uczniów do tych drugich celów była ogólnie znacznie mniejsza. Czynniki typowo ekonomiczne również i w opisywanej w tym miejscu grupie przejazdów miały nieco mniejsze znaczenie. I tak dla postulatu obniżenia cen biletów czy też wprowadzenia zniżek sytuacja nie odbiegała znacząco od tej obserwowanej dla przejazdów do szkoły. Czynnik jakościowy, a więc



Ryc. 61. Czynniki mogące zachęcać do wykorzystywania publicznego transportu zbiorowego w dojazdach innych niż związanych z edukacją szkolną

oczekiwanie wymiany taboru na bardziej komfortowy miał znaczenie marginalne i był względem podróży do szkół raczej na niezmienionym poziomie. Co interesujące nadal utrzymywało się niskie zainteresowanie wprowadzeniem biletów okresowych (co w sumie nie zaskakiwało, gdyż większość firm je oferowało) oraz wzajemnym ich honorowaniem przez przewoźników.

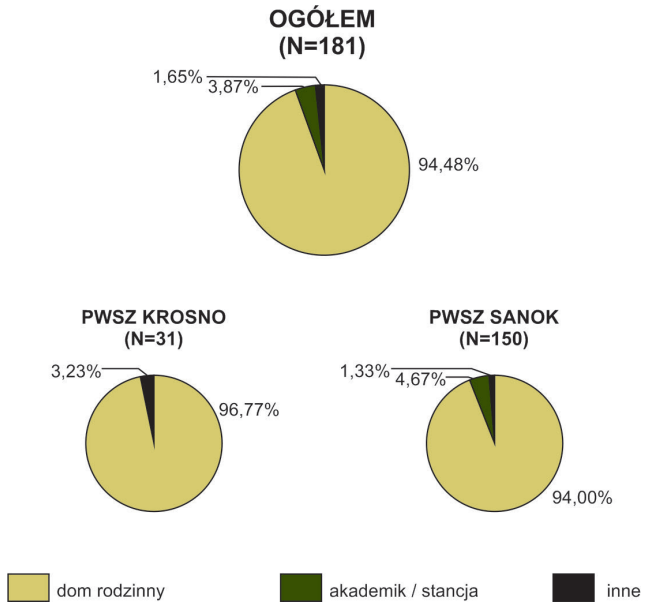
8. PROBLEMY TRANSPORTOWE A KONTYNUACJA NAUKI NA POZIOMIE WYŻSZYM

Zaprezentowana w poprzednim rozdziale perspektywa ze strony uczniów szkół ponadpodstawowych nie byłaby pełna, gdyby nie została uwzględniona kolejna grupa młodzieży, to jest osoby studiujące. Zadanie to było o tyle łatwiejsze, że na badanym obszarze funkcjonowały tylko dwie państwowe uczelnie wyższe oferujące bezpłatną edukację. Niewątpliwie najbardziej byłyby tu interesujące opinie osób studiujących w innych, oddalonych ośrodkach typu zwłaszcza Rzeszów, ale także Kraków czy Warszawa i Wrocław. Niestety dotarcie do nich w ramach czasowych prowadzonego badania nie było możliwe i nie podejmowano starań o pozyskanie tego typu respondentów. Grupa studentów była o tyle również istotna, że były to osoby, które przynajmniej teoretycznie powinny posiadać uprawnienia do kierowania samochodami i wykorzystywać je w dojazdach na studia.

8.1. Dojazdy na studia

Podobnie jak dla uczniów szkół ponadpodstawowych, istotnym elementem prowadzonych badań także dla studentów, były przede wszystkim pytania dotyczące dojazdów na uczelnię. Również i tu w formularzu poproszono wypełniających o wskazanie miejsca zamieszkania w trakcie pobierania nauki oraz o częstotliwość z jaką pokonują oni trasę dom rodzinny–uczelnia. Nadal kluczowym punktem, warunkującym dalsze postępowanie badawcze, było wskazanie przez respondentów z jakiego środka transportu korzystali najczęściej w drodze z rodzinnej miejscowości do Sanoka lub Krosna. Podróżowanie publicznym transportem zbiorowym było podstawą analizy ocen jego jakości i częstotliwości (w przypadku, gdy respondenci nie wykazali korzystania z niego, ich odpowiedzi były odrzucane). Studenci byli również pytani o to czy korzystali w przejazdach z biletów okresowych. Bardzo ważnym elementem diagnostycznym pomagającym rozpoznać przyczyny przede wszystkim procesów motoryzacji wymuszonej, ale także narastającego wykluczenia transportowego, było pytanie z jakich przyczyn nie korzystali oni podczas dojazdów na studia z pociągu czy autobusu? Ponownie odpowiedzi wskazujące co należałoby zrobić, aby respondenci korzystali w drodze do szkoły wyższej z transportu zbiorowego miały służyć wypracowaniu rekomendacji, które przedstawiono w końcowej części niniejszej pracy.

Oprócz formy studiów czy oferowanych kierunków kształcenia, jakość i częstotliwość **ptz** niewątpliwie wpływały na decyzje studentów o wyborze miejsca



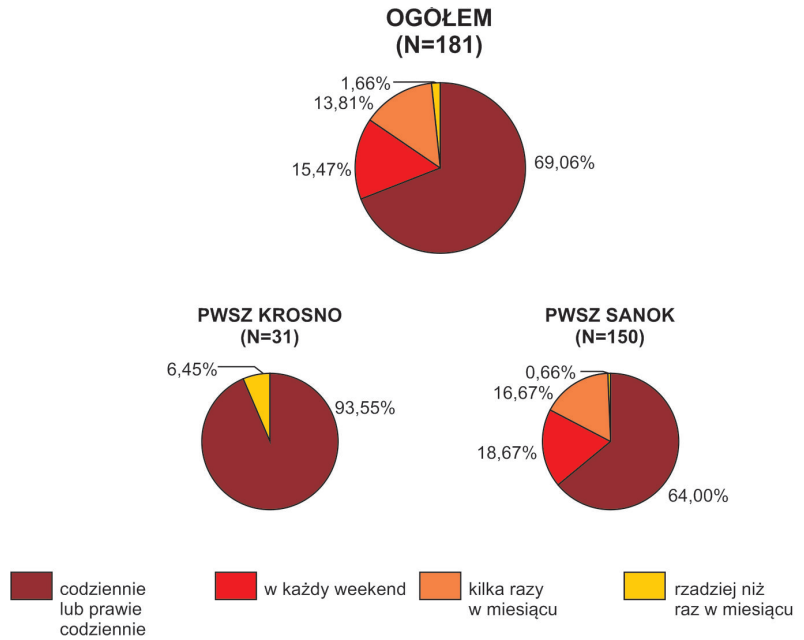
Ryc. 62. Miejsce zakwaterowania studentów w trakcie roku akademickiego

zakwaterowania w czasie pobierania nauki. Ze względu na bezwzględną dominację zamieszkania w domu bezcelowym stało się rozróżnianie zakwaterowań w akademikach i na stancjach. I choć w kwestionariuszu uwzględniono pobyty w cyklach pięciodniowych oraz pobyty wielotygodniowe to na potrzeby dalszej analizy kategorie te zostały zagregowane (ryc. 62). Niemal wszyscy studenci w trakcie edukacji mieszkali z rodzinami. Praktycznie dla obydwu badanych prób wartości te wynosiły znacznie ponad 90%. Było to pewnym zaskoczeniem, gdyż w skali całej próby tylko nieco ponad 70% dojeżdżających uczniów mieszkało w domach rodzinnych (ryc. 44).

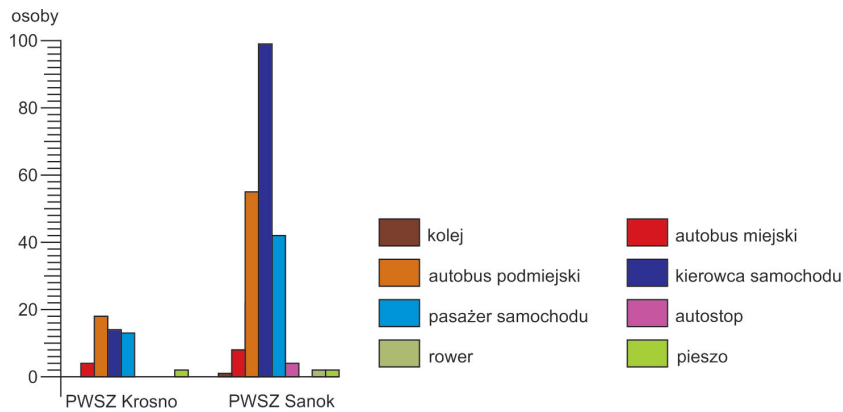
Średnia częstotliwość dojazdów dom–miasto studiowania zaskakująco nie różniła się od sytuacji dla uczniów szkół średnich (ryc. 45, ryc. 63) – tu również około 70% respondentów przemieszczało się codziennie, przy czym dla PWSZ w Krośnie ten odsetek przekraczał zdecydowanie 90%, natomiast dla PWSZ w Sanoku było to mniej niż średnia dla całej próby – 64% (wobec (69,06%). Na takie różnice pomiędzy poszczególnymi placówkami wpływał tryb zajęć – uczelnia sanocka miała bardziej rozbudowany wachlarz bezpłatnych studiów o charakterze wieczorowym i weekendowym niewymagających codziennego pojawiania się w placówce edukacyjnej.

Ponieważ nie było gwarancji, że respondenci udzielali prawidłowych odpowiedzi dotyczących wykorzystania biletów okresowych (istniało uzasadnione podejrzenie, że mogli wskazywać tu także na dokumenty przejazdowe transportu miejskiego) ten wątek badania w niniejszym rozdziale pominięto.

Interesujące natomiast dla dalszego przebiegu badania było jakimi środkami transportu przemieszczali się studenci w związku z dojazdami na uczelnię (ryc. 64). Sytuacja była tu diametralnie inna niż w szkołach ponadpodstawowych. W PWSZ w Krośnie



Ryc. 63. Częstotliwość dojazdów do miejscowości studiowania



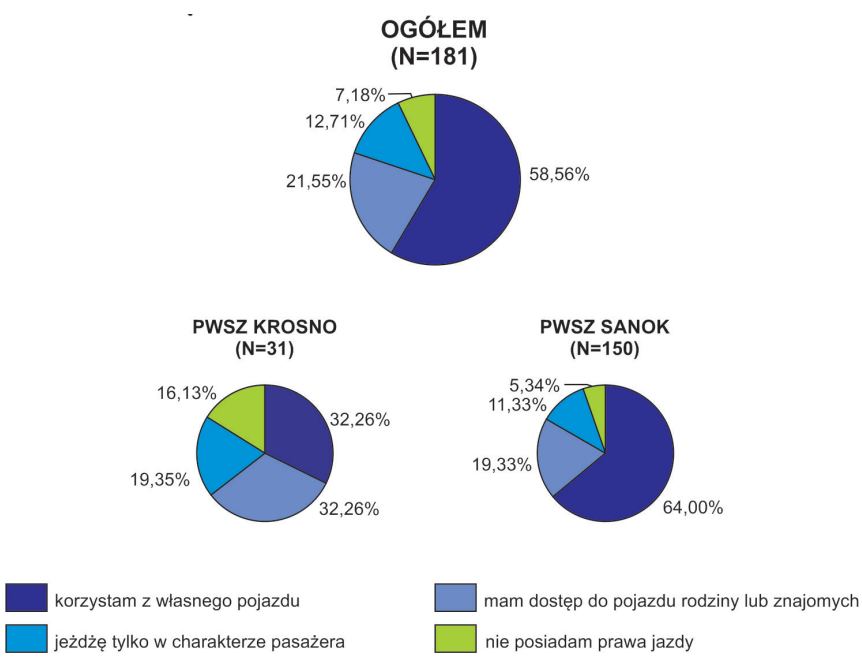
Ryc. 64. Środki transportu wykorzystywane w dojazdach do miasta studiowania

autobusy podmiejskie stanowiły formę transportu wybieraną przez największą liczbę osób (wybór był wielokrotny), chociaż różnice w stosunku do kierowania samochodem osobowym lub też wykorzystywaniem go w charakterze pasażera były tu praktycznie niezauważalne. Taka sytuacja niewątpliwe wynikała z tego, że byli to studenci typowych studiów dziennych, dla których oferta **ptz** mogła być wciąż atrakcyjna. Natomiast dla PWSZ w Sanoku mogli oni być niejako skazani na wykorzystanie samochodów. O ile wśród osób studiujących dziennie w standardowych godzinach skorzystanie z **ptz** mogło nie stanowić większego problemu, to osoby studiujące wieczorowo lub też w trybie 26+ zazwyczaj takich możliwości były już pozbawione. Szczególnie dotyczyło

to jednostek, które łączyły to z jakąkolwiek formą zatrudnienia. Przy częstości kursowania autobusów taka kombinacja mogłaby nie być możliwą do realizacji. Natomiast osoby studiujące weekendowo nie miały często alternatywy dla przejazdów zwłaszcza własnym pojazdem (co wynikało niejako z dwukrotnie częstszego wyboru tego typu przemieszczeń czy to pod względem **ptz** czy też przejazdu w charakterze pasażera samochodu osobowego kierowanego przez inną osobę). Pozostałe formy mobilności na tym tle miały raczej marginalne znaczenie. Wskazanie transportu miejskiego prawdopodobnie było tu skutkiem łączenia wielu środków przemieszczania się albo złego zrozumienia pytania. Pojedyncze osoby z obydwu uczelni deklarowały przejścia piesze, jeszcze mniej pytanych (i to tylko) z PWSZ w Krośnie korzystało z roweru i kolei.

Opisany powyżej stan rzeczy pozostawał niewątpliwie w pewnej korelacji z możliwościami wykorzystania samochodu w podróżach związanych z edukacją. Można było oczekiwać diametralnie innej sytuacji niż dla uczniów szkół ponadpodstawowych, z których część była za młoda by mieć uprawnienia do kierowania samochodem.

I faktycznie, wykorzystanie samochodu, zwłaszcza samodzielnie kierowanego, w obydwu placówkach było dominujące (ryc. 65). O ile w PWSZ w Krośnie jeszcze całkiem spory odsetek studentów (ponad 16%) nie dysponował prawem jazdy, to osoby kształcące się w Sanoku nie miały zdecydowanie takiego komfortu – tu zaledwie nieco 5% pytanych nie posiadało takich uprawnień. W Sanoku także wyraźnie mniejsza grupa osób mogła pozwolić sobie na komfort liczenia, że ktoś je podwiezie na zajęcia na uczelni. Niewątpliwie rzutowały na to dwa ze sobą sprzężone czynniki. Po pierwsze brakowało efektywnie działającego w okolicy **ptz** (rejon Krosna pod tym względem



Ryc. 65. Możliwości wykorzystania motoryzacji indywidualnej przez studentów

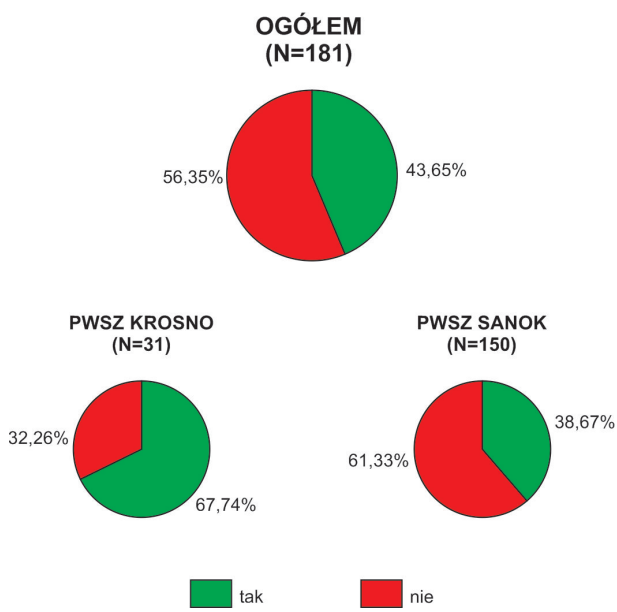
wypadł znacznie korzystniej), po drugie specyfika studiów, których zajęcia odbywały się poza godzinami szczytu pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego.

Wskazania dotyczące dostępu i wykorzystania samochodów niewątpliwie skorelowane były deklaracjami dotyczącymi posługiwania się publicznym transportem zbiorowym (ryc. 66).

Jak można było oczekiwać, w skali całej próby odsetek (ryc. 66) korzystających z **ptz** był znacznie mniejszy dla próby pochodzącej ze szkół średnich (blisko 44% wobec około 83%). W skali poszczególnych uczelni niewątpliwie wyniki odzwierciedlały kombinację sytuacji transportowej i charakteru studiów w każdej z lokalizacji. O ile dla PWSZ w Krośnie wyniki specjalnie nie zaskakiwały, to jednak dla sąsiedniej uczelni z Sanoka odsetek osób korzystających z **ptz** wobec liczby użytkowników zwłaszcza własnego samochodu osobowego wydawał się być dość wysoki i dość zbliżony do odsetka osób niedysponujących nim.

Wzorem badania dla uczniów szkół ponadpodstawowych, także i dla studentów, zostały uznane jako uprawnione oceny częstotliwości i jakości **ptz** dokonane tylko przez osoby składające deklarację jego wykorzystania. Ponownie zdecydowano się odrzucić oceny osób, które nie jeździły pociągami czy autobusami wychodząc z założenia, że ich stosunek do transportu zbiorowego i tak został wychwycony pośród przyczyn niekorzystania z niego.

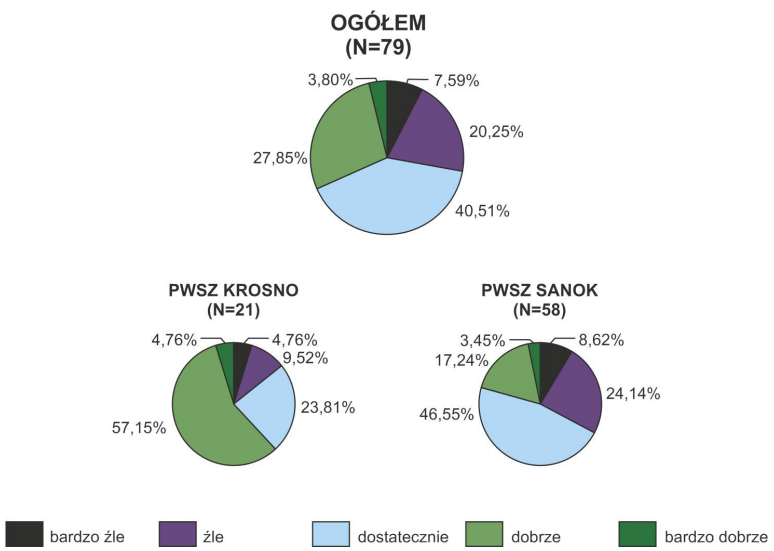
Dla dojazdów na zajęcia akademickie (ryc. 67) w skali całej analizowanej próby oceny częstotliwości dawane przez studentów były lepsze niż w całej próbie uczniów szkół ponadpodstawowych. Negatywnie (czyli źle i bardzo źle) oceniało rozkład jazdy 42,68% uczniów, podczas gdy takie oceny dawało 27,84% studentów. Także dla



Ryc. 66. Wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego w dojazdach na uczelnię

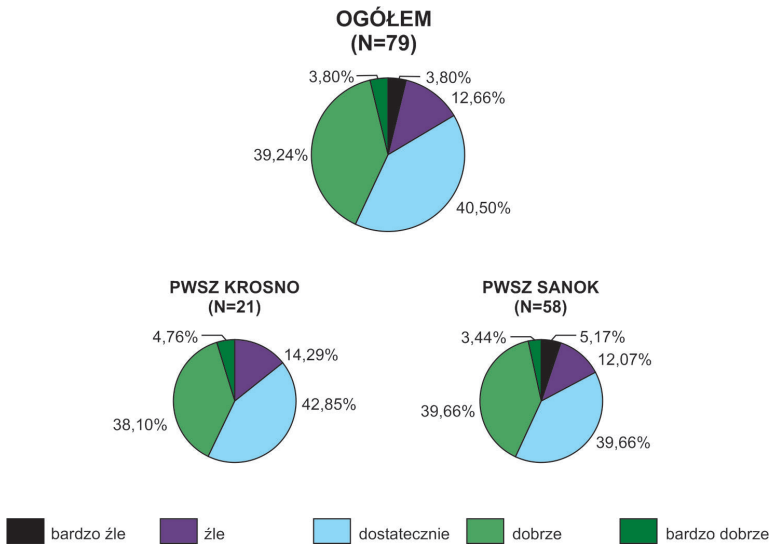
młodzieży akademickiej było tu więcej ocen neutralnych (dostatecznych) – (40,51% *versus* 31,80%) oraz pozytywnych (dobrych i bardzo dobrych) – (31,65% wobec 25,52%).

W rozpatrywanej próbie zauważalne były wyjątkowo dobre oceny częstotliwości autobusów dawane przez studentów z PWSZ w Krośnie (61,91%). Było ich znacznie więcej niż dla sąsiedniej uczelni w Sanoku (20,69%). Oceny neutralne (czyli dostateczne) były dla obu badanych podprób zbliżone. Natomiast oceny negatywne zdecydowanie częściej występowały wśród studentów z Sanoka (32,76%) niż Krosna (14,28%). Dla studentów z pierwszego z tych miast można było próbować analiz w podziale na osoby dojeżdżające codziennie i rzadziej. Ponieważ ta druga grupa była dość małoliczna szczegółowe analizy byłyby obarczone zbyt dużym błędem. Poza tym wartości dla całej próby pochodzącej z tej uczelni i wydzielonej podpróby były w poszczególnych grupach ocen ze sobą bardzo zbliżone. W PWSZ w Krośnie na podstawie trzech osób negatywnie oceniających **ptz** z miejscowości dość dobrze skomunikowanych w Krosnem trudno było wyprowadzać jakieś uogólnienia. Nieco lepiej sytuacja wyglądała dla PWSZ w Sanoku – tu 19 osób oceniło częstość pociągów i autobusów dając noty negatywne. Byli to niemal wyłącznie studenci studiów dziennych, rzadko pracujący na pełen etat. Stosunkowo dużo osób (ponad ⅓) nie podejmowało żadnych zajęć zarobkowych. Nieliczni studenci (¼ z nich) nie posiadali prawa jazdy. Liczna reprezentacja osób mających alternatywę w postaci dostępu do samochodu niewątpliwie mogła wpływać na bardziej krytyczną ocenę częstotliwości kursów **ptz.** Jeśli spojrzało się w głąb analizowanej w tym miejscu grupy, to zaskakiwała niewielka liczba osób zamieszkujących słabo skomunikowane miejscowości oraz też w sumie mających dość przyzwoitą siatkę połączeń zwłaszcza w kierunku Sanoka. Występowało też sporo negatywnych ocen pochodzących z miejscowości nieźle skomunikowanych z Sanokiem, tych zlokalizowanych poza obszarem badawczym oraz tych z których dojazd wymagał raczej przesiadek.



Ryc. 67. Ocena częstotliwości publicznego transportu zbiorowego w przejazdach związanych ze studiowaniem

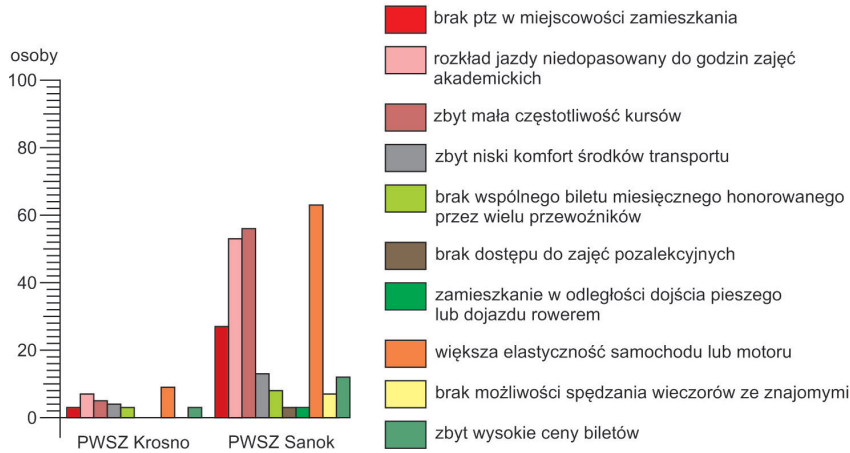
Odrębnym aspektem, o który pytano studentów w zakresie dojazdów na zajęcia akademickie była ich ocena jakości oferty publicznego transportu zbiorowego (ryc. 68). Co interesujące również ona była w ich przypadku lepiej oceniana niż przez uczniów szkół ponadpodstawowych. Noty negatywne (bardzo złe i złe) dawało 16,46% studentów (wobec 21,55% dla uczniów), pozytywne zaś (czyli dobrze i bardzo dobrze) były częstsze u ankietowanej młodzieży akademickiej (43,04%) niż u uczniów (33,47%). Jedynie oceny dostateczne pozostawały na zbliżonym poziomie (40,50% wobec 44,98%).



Ryc. 68. Ocena jakości publicznego transportu zbiorowego w przejazdach związanych ze studiowaniem

W skali całej badanej próby studentów oceny jakości **ptz** w dojazdach na zajęcia akademickie, co w sumie nie powinno zaskakiwać, były lepsze niż dla jego częstotliwości. Jedynie odsetek stopni dostatecznych tu nie uległ zmianie. Dla not pozytywnych odsetek wzrósł z 31,65% do 43,04%. Dla ocen negatywnych zmiana była w przeciwnym kierunku i o ile dla jakości respondenci dawali 16,46% not negatywnych, to dla częstotliwości było ich 32,76%.

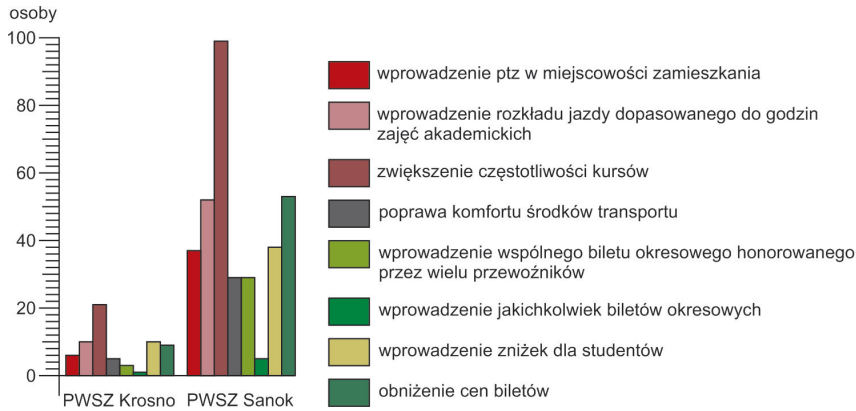
Stosunkowo duża liczba respondentów, zwłaszcza z PWSZ w Sanoku pozytywnie oceniała jakość usług **ptz** (*de facto* przewoźników autobusowych). Zachodziło podejrzenie, że być może w tej grupie dominowali mieszkańcy miast, zwłaszcza dobrze skomunikowanych z Krosnem czy Sanokiem. Wbrew temu jednak większość respondentów dla obydwu uczelni pochodziła z dobrze obsługiwanych nie tylko miast, ale także i wiosek. Dla PWSZ w Krośnie były to głównie Iwonicz oraz mające bardzo dobre połączenia z tym miastem wsie w okolicach Dukli. Także w PWSZ w Sanoku wśród pozytywnie odbierających jakość usług transportu autobusowego dominowali mieszkańcy lepiej obsługiwanego transportowo pogranicza powiatów brzozowskiego i sanockiego czy też okolicznych miast.



Ryc. 69. Przyczyny niewykorzystywania publicznego transportu zbiorowego w dojazdach na uczelnię

Ważnym pytaniem, na jakie w niniejszym badaniu poszukiwano odpowiedzi, było z jakich względów dana grupa respondentów nie korzystała z publicznego transportu zbiorowego (ryc. 69). Wśród studentów najważniejszym takim czynnikiem była jednak wygoda i elastyczność jaką dawał samochód. Patrząc na ofertę przewoźników na badanym obszarze oraz na to że część ankietowanych studentów pochodziła spoza obszaru badawczego to specjalnie nie zaskakiwało. Była to niewątpliwie zasadnicza różnica w stosunku do szkół średnich, gdzie rola samochodu była w decyzjach młodzieży trzecio- lub nawet czwartorzędna. Tu obiektem badania byli użytkownicy bardziej doświadczeni, z racji wieku dysponujący też szerszym wachlarzem możliwości transportowych. Stąd bardzo istotne pośród uczniów szkół ponadpodstawowych kwestie związane z rozkładem jazdy (częstotliwość kursów i ich dopasowanie do potrzeb studentów) czy jakością usług lub ich ceną zeszły na dalszy plan. Swoboda jaką dawał samochód sprawiała, że nawet brak dostępu do **ptz** nie był tu bardzo ważnym czynnikiem. Małe znaczenie też miały kwestie związane z ceną biletów (w tym i okresowych) czy też ich wzajemnym honorowaniem przez przewoźników. Co interesujące alternatywę w postaci dojścia pieszego czy dojazdu rowerem wskazywano tu niezwykle rzadko. Także brak **ptz** wydawał się tu tylko nieznacznie wpływać na życie towarzyskie. Oczywiście pytaniem pozostawało czy można tu było mówić o problemie motoryzacji wymuszonej, ale odpowiedzi na nie powinno się raczej udzielać na podstawie informacji co mogłoby zachęcić studentów do przesiadki z wygodnych aut do pociągów i autobusów.

Pośród odpowiedzi studentów dotyczących czynników mogących ich zachęcić do korzystania z publicznego transportu zbiorowego (ryc. 70) wybijały się dwa elementy charakterystyczne również dla uczniów szkół ponadpodstawowych. Zła częstotliwość kursów oraz rozkład niedopasowany do potrzeb młodzieży akademickiej sprawiały, że chętniej sięgała ona po prywatny samochód. W połączeniu z sygnalizowanym brakiem dostępu do **ptz** wskazywać to mogło na wystąpienie zjawiska motoryzacji wymuszonej – wszak studenci niejako musieli się przesiadać do samochodu osobowego z powodu braku lub niewystarczających opcji transportowych, zwłaszcza że jak



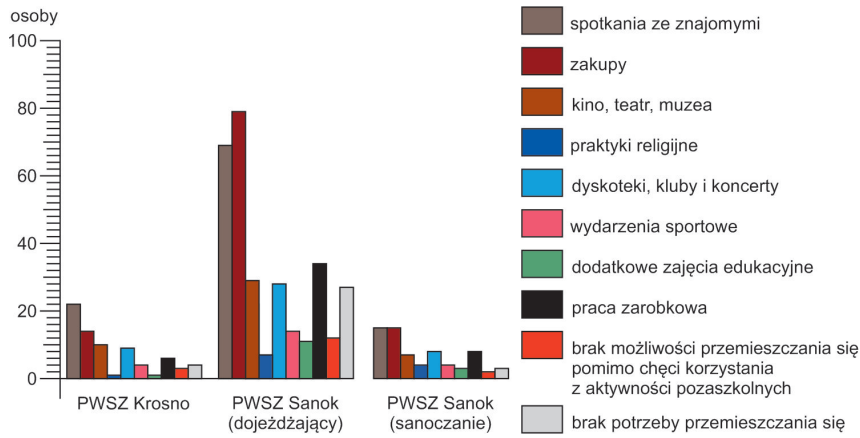
Ryc. 70. Czynniki mogące zachęcać studentów do wykorzystywania publicznego transportu zbiorowego w dojazdach na uczelnię

wynikało z licznych odpowiedzi dotyczących dodatkowo zniechęcających kosztów przejazdu autobusami (w tym i braku integracji biletowej).

8.2. Dojazdy do innych aktywności

Już dla uczniów szkół ponadpodstawowych podjęty został problem dojazdów do celów innych udział w obowiązkowych zajęciach lekcyjnych. Ponieważ studenci wydawali się być jeszcze bardziej mobilną grupą, także i oni w drugiej części wypełnianego kwestionariusza byli pytani o kwestie dotyczące wykorzystania publicznego transportu zbiorowego w podróżach do innych aktywności niż edukacja, takich jak: spotkania ze znajomymi, zakupy, korzystanie z oferty kulturalnej lub/i rozrywek, uczestnictwo w praktykach religijnych czy też wydarzeniach sportowych lub też dodatkowych zajęciach edukacyjnych bądź też i pracy. Brana była także pod uwagę możliwość, że choć respondent potrzebował korzystać z atrakcji weekendowych, to nie miał jak do nich dotrzeć. Dla celów porównawczych wykorzystano również ankiety pochodzące od mieszkańców Sanoka studiujących w PWSZ w tym mieście. Z jednej strony stanowili oni grupę referencyjną, z drugiej zaś na podstawie ich odpowiedzi można było podjąć próbę oceny czy problemy wykluczenia transportowego w jakimś stopniu dotyczyły również ośrodków miejskich.

W skali całej badanej próby (212 osób) najliczniejsza grupa respondentów (tab. 27), podobnie jak dla młodzieży szkolnej, przemieszczała się w celu spotkań ze znajomymi oraz zakupów. Studenci zdecydowanie częściej niż uczniowe udawali się w drogę w celu pracy zarobkowej. Podobną pozycję w obydwu rozpatrywanych grupach zajmował udział korzystania z usług instytucji kulturalnych oraz uczestnictwo w imprezach muzycznych i tanecznych. Mniejsze znaczenie miały tu podróże związane z dodatkową edukacją, udziałem w wydarzeniach sportowych czy zwłaszcza w praktykach religijnych. Zdecydowanie skromniejszy też był udział respondentów, którzy nie korzystali z innych aktywności z powodu braku dostępu do **ptz**.



Ryc. 71. Cele przemieszczeń studentów w czasie wolnym od zajęć akademickich

Tabela 27. Podstawowe cele weekendowe podróży respondentów

Cel	Liczba respondentów
Zakupy	108
Spotkania ze znajomymi	106
Praca zarobkowa	48
Korzystanie z placówek kulturalnych	46
Udział w imprezach tanecznych i koncertach	45
Nie mam takiej potrzeby	34
Udział w wydarzeniach sportowych	22
Choć potrzebuję korzystać z atrakcji weekendowych, to nie mam jak do nich dotrzeć	17
Udział w dodatkowych zajęciach edukacyjnych	15
Uczestnictwo w praktykach religijnych	12

Jeśli wejrzało się głębiej w odpowiedzi z poszczególnych trzech podprób, to zwłaszcza w aspekcie dwóch głównych celów przemieszczeń, czyli spotkań towarzyskich oraz zakupów nie widać było większego zróżnicowania pomiędzy poszczególnymi grupami respondentów (ryc. 71). Natomiast przejazdy związane z wizytami w instytucjach kultury jedynie wśród studentów PWSZ w Krośnie zajęły trzecią pozycję, podczas gdy wśród osób udających się do PWSZ w Sanoku trzecim co do ważności celem były dojazdy do pracy (prawdopodobnie wynikało to z systemu studiów na tej uczelni). Podobnie tu było z mieszkańcami Sanoka (*ex-quo* z uczestnictwem w koncertach czy korzystaniem z klubów i dyskotek). Ta kategoria zresztą w pozostałych dwóch grupach odgrywała istotną i niemal równorzędną rolę z wizytami w muzeach, kinach czy teatrach. Bardzo rzadko natomiast występowały podróże w celach religijnych, co w sumie przy zamieszkiwaniu w swoich rodzinnych domach oraz możliwości sprawowania praktyk różnych obrządków w Sanoku nie powinno zaskakiwać. Niewiele większą popularnością cieszyły się tu dodatkowe zajęcia edukacyjne (co raczej nie było niespodzianką, gdyż uczelnie zazwyczaj oferowały dość szeroką paletę możliwości w ramach toku studiów). W kwestii braku możliwości przemieszczania się do celów niezwiązanych ze studiowaniem respondenci dojeżdżający

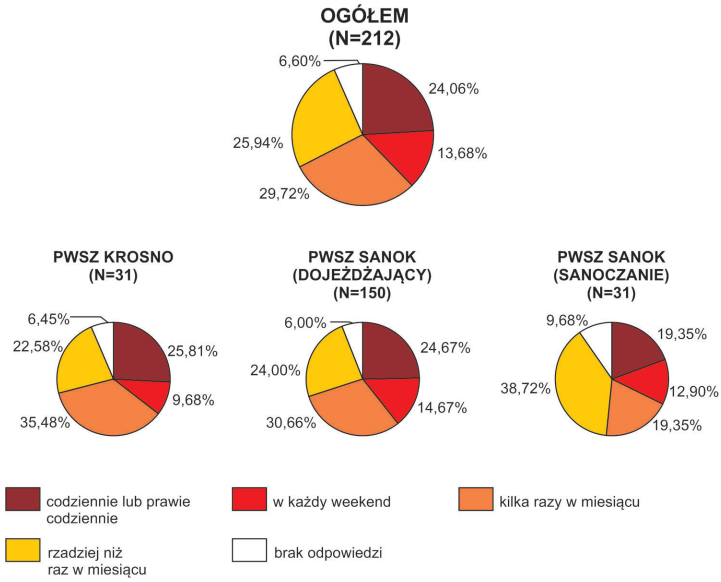
do Sanoka zdecydowanie różnili się od pozostałych grup. Podobnie zresztą było w przypadku braku potrzeby przemieszczania się.

Tabela 28. Główne kierunki przemieszczeń studentów niezwiązane z zajęciami na uczelni

Lokalizacja docelowa	PWSZ w Krośnie N=31	PWSZ w Sanoku (dojeżdżający) N=150	PWSZ w Sanoku (sanoczanie) N=31
Bieszczady	0	1	0
Brzozów	1	7	1
Kraków	2	2	3
Krosno	18	32	6
Lesko	1	7	0
Muczne	0	1	0
Polańczyk	0	5	1
Rzeszów	3	35	10
Sanok	2	69	–
Solina	0	4	1
Wetlina	0	1	0

Ankietowani zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi do jakich miejscowości się udawali w celach niezwiązanych z zajęciami na uczelni (tab. 28). Zauważalna była tu wciąż silna rola Krosna, które stanowiło cele wyjazdów weekendowych dla znacznie ponad połowy respondentów z PWSZ w Krośnie oraz około 20% w obydwu podpróbach z PWSZ w Sanoku. Co interesujące na tym tle Sanok dla żaków z Krosna był znacznie mniej atrakcyjną lokalizacją. Godna uwagi była też w tej układance pozycja Rzeszowa, który był względnie najbardziej interesujący dla dojeżdżających na zajęcia akademickie w Sanoku (46%) oraz samych mieszkańców tego miasta (blisko ⅓ wypełniających ankietę). Kraków ze względu na odległość miał tu nieduże znaczenie. Wśród studentów PWSZ w Sanoku część rzadziej deklarowanych miejscowości (np. Brzozów czy Muczne) występowała też raczej w związku z pobytami w domu rodzinnym. Można byłoby oczekiwać, że wśród studentów mogły być popularne wyjazdy w Bieszczady, zwłaszcza wśród mieszkańców Sanoka. Otrzymane w ankietach odpowiedzi niestety przynajmniej dla sanoczan na to nie wskazywały. Natomiast pośród osób spoza tego miasta pojawiały się zaskakująco często wskazania Polańczyka czy Soliny położonych w rejonie Zalewu Solińskiego. Sporadycznie wspominano też o Bieszczadach czy położonej w nich Wetlinie.

Skoro wiadomo dokąd się studenci udawali w związku z aktywnościami pozaakademickimi, warto było spojrzeć z jaką częstotliwością się to odbywało (ryc. 72). W skali całej próby tego typu przejazdy dominowały kilka razy w miesiącu (29,72%) czyli znacznie rzadziej niż uczniowie szkół średnich (37,48%). Na taki obraz wpływała zaskakująco niska mobilność sanoczan studiujących w PWSZ w Sanoku. Większość z nich podróżowała rzadziej niż raz w miesiącu (38,72%). Wartości dla żaków z PWSZ w Krośnie i dojeżdżających do PWSZ w Sanoku były już bardziej zbliżone dla średnich uczniowskich (ryc. 55) wynoszących odpowiednio 35,48% i 30,66%. Porównując dojazdy niezwiązane ze studiowaniem z dojazdami na studia, był to zupełnie inny obraz (ryc. 63) – tam codzienne dojazdy dominowały zarówno w skali całej próby (69,06%), jak i poszczególnych uczelni – w Krośnie aż 93,55% i 64% w Sanoku.



Ryc. 72. Częstotliwość dojazdów do aktywności innych niż udział w zajęciach akademickich

Jak już zostało powyżej wskazane istniały zasadnicze różnice w mobilności pomiędzy trzema analizowanymi grupami studentów (ryc. 72). Podpróby dojeżdżających do PWSZ w Krośnie i PWSZ w Sanoku miały dość zbliżone odsetki odpowiedzi dotyczących częstotliwości przejazdów do innych niż nauka zajęć (około 25% codziennie i 30–35% kilka razy w miesiącu). Pośród sanoczan studiujących w miejscowej uczelni zauważalne były zdecydowanie mniejsze potrzeby, blisko 60% z nich podróżowało kilka razy w miesiącu lub nawet rzadziej.

Jeśli spojrzało się na ruchliwość studentów od strony wybieranych przez nich środków transportu to niezależnie od celu przemieszczeń dominował własnoręcznie kierowany samochód (ryc. 73, tab. 29–30). Jego wykorzystanie deklarowało każdorazowo, niezależnie czy w drodze na uczelnię czy też w innych celach, około 60% wypełniających kwestionariusze. Praktycznie taki sam odsetek korzystających z samochodu osobowego, w celach innych niż dojazd na uczelnię, charakteryzował podpróbę mieszkańców Sanoka. Przy czym dla PWSZ w Krośnie było to 45,16%, a dla podróży do PWSZ w Sanoku 66%. Zbliżone proporcje zostały tu zachowane dla pozostałych przemieszczeń żaków. Drugą co do znaczenia grupę stanowili tu pasażerowie autobusów i busów podmiejskich. Ten obraz nie był tak jednolity – zdecydowanie większe zainteresowanie tymi środkami transportu było w przejazdach na uczelnię (40,33%), niż w celach niezwiązanych z nauką (27,07% i 26,41%). Przy czym chętniej korzystali podczas dojazdów na uczelnię studenci PWSZ w Krośnie (58,06%) niż PWSZ w Sanoku (36,67%). W przejazdach niezwiązanych z nauką także studenci PWSZ w Krośnie (38,71%) częściej korzystali własnego transportu niż studenci PWSZ w Sanoku spoza tego miasta (24,66%) jaki i z tegoż grodu (22,58%). Także niejednolita była sytuacja trzeciej grupy przemieszczeń – w charakterze pasażera samochodów osobowych. Tu można było pokusić się o opinię, że zmniejszenie

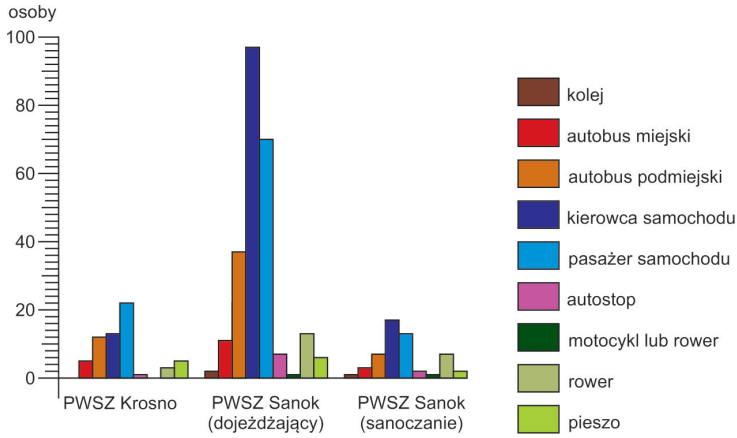
Tabela 29. Odsetki studentów wykorzystujących dany sposób przemieszczania się w zależności od celu podróży

Środek transportu	Przemieszczenia związane z:		
	studiami	innymi aktywnościami	
		bez mieszkańców Sanoka	włącznie z mieszkańcami Sanoka
	[%]		
Kolej	0,55	1,10	1,42
Autobus miejski	8,29	8,84	8,96
Autobus podmiejski	40,33	27,07	26,41
Samochód (kierowca)	62,43	60,77	59,91
Samochód (pasażer)	30,39	50,83	49,53
Autostop	2,21	4,42	4,72
Motorower lub motocykl	0	0,55	0,94
Rower	1,10	7,73	9,91
Pieszo	2,21	6,08	6,13

Tabela 30. Odsetek respondentów z poszczególnych placówek deklarujących korzystanie z wybranych środków przemieszczania się w związku z innymi aktywnościami niż uczestnictwo w zajęciach akademickich

Uczelnia	Autobusy i busy rozkładowe	Kierowca samochodu	Pasażer samochodu
	%		
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Krośnie	38,71	41,94	70,97
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sanoku (studenci dojeżdżający)	24,66	64,67	46,67
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sanoku (studenci z Sanoka)	22,58	54,84	41,94

się możliwości korzystania z publicznego transportu zbiorowego zapełniało miejsca pasażerów w prywatnych pojazdach. Jako pasażerowie cudzych aut na studia przybywało jedynie 30,39% ankietowanych studentów (PWSZ w Krośnie 41,94% i PWSZ w Sanoku 28%). Tymczasem w pozostałych przemieszczeniach, niezależnie czy brano pod uwagę jako próbę tylko studentów dojeżdżających, czy też ich łącznie z mieszkającymi w Sanoku żakami miejscowej uczelni, widoczne było blisko 50% wykorzystania analizowanej formy mobilności – PWSZ w Krośnie (70,97%), PWSZ w Sanoku przyjezdni (46,67%) i miejscowi (54,83%). Natomiast dość jednolite było tu posługiwanie się autobusami miejskimi oscylujące wokół 8%, biorąc jednak pod uwagę że respondenci mieli tu na myśli raczej przemieszczenia wewnątrzmiejskie, nie wchodziły one w zakres zainteresowań niniejszego badania. Kolej miała zaś tu znaczenie marginalne i podróżowały nią dosłownie pojedyncze osoby. Jeszcze mniej osób korzystało z motorów i motocykli przecież niegdyś tak powszechnie wykorzystywanych na obszarach pozamiejskich. Zaskakująco niewielkim zainteresowaniem cieszył się autostop (w tym i jego nowoczesna forma w postaci ułatwiających życie platform typu bla bla car). Tu też było widać niewielki wzrost wykorzystania w aktywnościach niezwiązanych z nauką względem dojazdów na zajęcia akademickie. Znacznie bardziej spektakularne przyrosty dotyczyły przemieszczeń pieszo, czy zwłaszcza rowerem – otwartym pytaniem jest jednak na jakie odległości ono następowało.



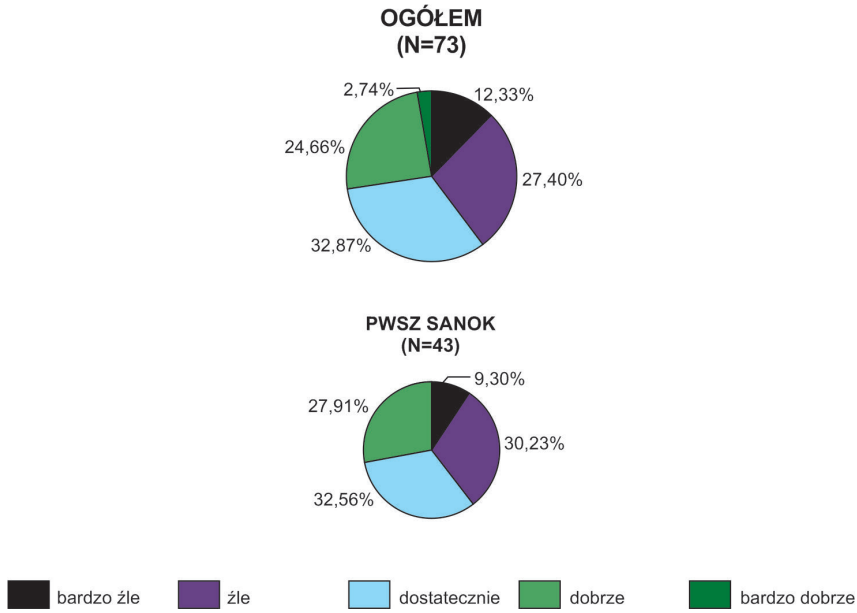
Ryc. 73. Metody przemieszczania się w dojazdach niezwiązanych ze studiowaniem

Dla studentów zauważalne były (tab. 31) mniejsze dysproporcje odsetka korzystających z publicznego transportu publicznego czy to w dojazdach na uczelnię (43,34%) czy też do innych aktywności (od 33,49 do 34,43%). Było to przeciętnie o ponad 10 punktów procentowych mniej niż dla przemieszczeń tego typów realizowanych przez uczniów szkół średnich. Ze względu na dość powszechne wykorzystanie samochodów osobowych spadek liczby podróżujących **ptz** wyniósł tu zaledwie maksymalnie około 10% (dla szkół średnich było to około 44%). Obserwowano ponadto ponownie znaczące różnice pomiędzy wykorzystaniem **ptz** przez osoby studiujące w Krośnie (przeciętnie około 60%) a osób dojeżdżających do Sanoka (zaledwie około 28%). Co interesujące z jego usług korzystało prawie 35,5% studiujących w Sanoku sanoczan (choć mógł to być skutek zbyt małej grupy respondentów).

Dla ocen częstotliwości i jakości publicznego transportu zbiorowego do innych niż studia aktywności pojawił się ten sam problem co w analizie dojazdów na trasie

Tabela 31. Odsetek respondentów dokonujących oceny częstotliwości i jakości publicznego transportu zbiorowego w dojazdach niezwiązanych z aktywnościami akademickimi

Uczelnia	Liczba respondentów oceniających częstotliwość ptz	Odsetek respondentów oceniających częstotliwość ptz	Różnica względem dojazdów na studia	Liczba respondentów oceniających jakość ptz	Odsetek respondentów oceniających jakość ptz	Różnica względem dojazdów na studia
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Krośnie	19	61,29%	-6,45%	18	58,06%	-9,68%
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sanoku (studenci dojeżdżający)	43	28,66%	-10,00%	42	28,00%	-10,66%
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sanoku (studenci z Sanoka)	11	35,48%	–	11	35,48%	–
RAZEM	**73**	**34,43%**	**–**	**71**	**33,49%**	**–**



Ryc. 74. Ocena częstotliwości publicznego transportu zbiorowego w przejazdach niezwiązanych z uczęszczaniem na zajęcia akademickie

dom–uczelnia. Liczby korzystających z rozkładowych pociągów czy też autobusów były tu mniejsze niż minimalna przyjęta arbitralnie grupa 20 osób. Dlatego bardziej dogłębną analizę prowadzono jedynie dla całej badanej próby oraz studentów dojeżdżających do PWSZ w Sanoku z innych miejscowości. Opinie studentów PWSZ w Krośnie oraz sanoczan pobierających naukę w swoim mieście uwzględniono jedynie jako zagregowane w ramach całej ankietowanej próby.

W ocenach częstotliwości (ryc. 74) dominowały zdecydowanie noty negatywne (bardzo złe i złe) – łącznie 39,73%, co było wartością bardzo zbliżoną do obserwowanej dla podobnych zachowań transportowych uczniów szkół średnich z badanego obszaru (41,13%). Nie budziło zaskoczenia, że wartości te były gorsze niż dla dojazdów na uczelnię, gdzie dwie najgorsze noty dało łącznie 27,84% pytanych. Na drugim biegunie były opinie dobre i bardzo dobre stanowiące łącznie dla dojazdów niezwiązanych ze studiami 27,40% (dla uczniów szkół ponadpodstawowych – 24,55%, a dla dojazdów na studia – 31,65%).

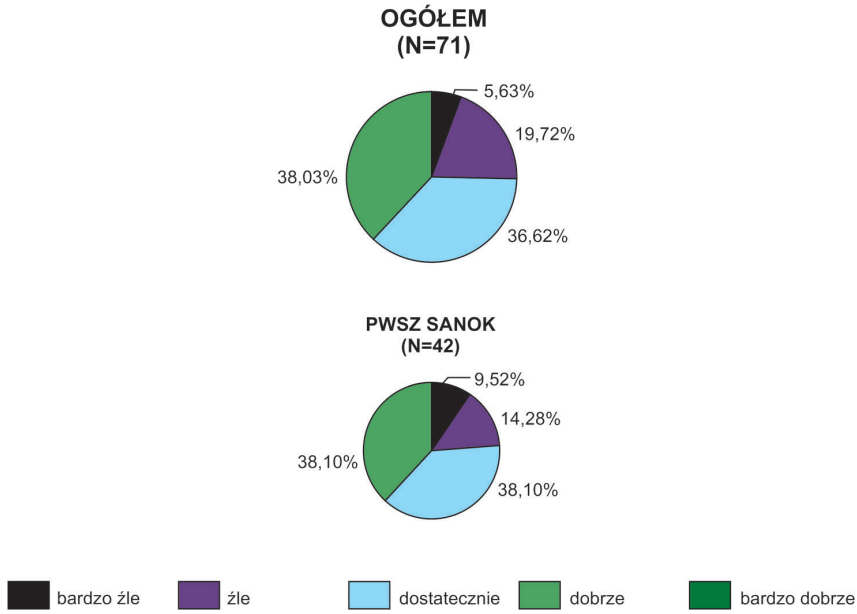
Odrębnie należało potraktować osoby dojeżdżające na studia spoza Sanoka. Pośród 43 takich respondentów będących wyłącznie studentami studiów dziennych (ryc. 74) 39,53% (17 osób) oceniało częstotliwość kursów negatywnie dając dwie najniższe noty. Nie odbiegało to więc znacząco od sytuacji obserwowanej w całej próbie pochodzącej z PWSZ w Sanoku. Podobnie sytuacja wyglądała z ocenami pozytywnymi (a w tym przypadku *de facto* wyłącznie dobrymi). Geograficznie najsilniejszą grupę niezadowolonych stanowili w analizowanej podpróbie mieszkańcy Brzozowa, który przecież akurat był dobrze skomunikowany z Sanokiem. Zresztą ta miejscowość nie była tu wyjątkiem. Na drugim biegunie były oczywiście miejscowości do których w okresach związanych z realizacją innych niż nauka potrzeb nic nie dojeżdżało lub też docierały

niemal pojedyncze kursy. Znacznie ciekawsza wydawała się tu być struktura demograficzna mających negatywny stosunek do oferowanej przez transport autobusowy częstotliwości – prawie 82,5% stanowiły tu kobiety. Często były one bowiem pozbawione dostępu do samochodu osobowego lub był on mocno utrudniony co pogłębiało frustrację znajdującą odbicie w wyjątkowo niekorzystnych opiniach o poziomie usług **ptz.** Z drugiej strony zaledwie około ¼ z uprawnionych do oceny **ptz** nie posiadało prawa jazdy, a respondentki praktycznie w równych proporcjach miały własny samochód osobowy lub mogły jeździć pojazdem kogoś ze swojego otoczenia (po około ⅓ odpowiedzi). Być może przesłanki do odpowiedzi dałoby spytanie ankietowanych jak oferta **ptz** wpływała na ich możliwości zarobkowania – blisko 59% z nich bowiem wskazywało, że nie pracowało. Ponadto tylko dwie osoby były zatrudnione na pełen etat, a pozostali podejmowali się zajęć dorywczych.

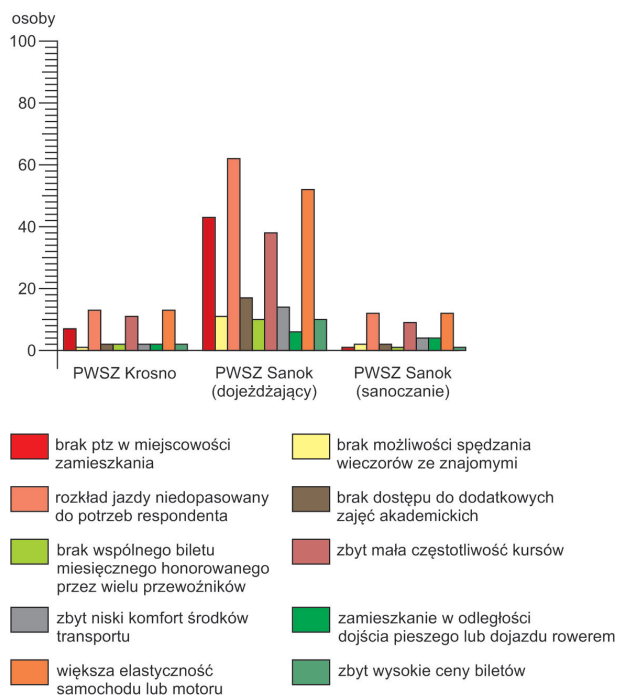
Oceny jakości usług **ptz** w obsłudze przejazdów niezwiązanych z uczęszczaniem na zajęcia akademickie (ryc. 75) były tradycyjnie łagodniejsze niż dla częstotliwości. Pewne zaskoczenie stanowił tu brak ocen bardzo dobrych. Z drugiej jednak strony było to o ponad 10 punktów procentowych więcej not pozytywnych niż dla oceny częstotliwości (38,03% wobec 27,40%). Odsetek niezadowolonych natomiast niezmiennie był dla jakości niższy (26,35%) niż dla częstotliwości (39,73%). Generalnie można było też odnieść wrażenie, że studenci byli tu bardziej krytyczni niż uczniowie (22,06% ocen bardzo złych i złych). Ponadto jakość pociągów i autobusów pozytywnie oceniało 37,26% osób (fakt, że dając także oceny bardzo dobre). Pytaniem otwartym pozostawało, czy to że studenci mieli lepszy dostęp do samochodów wpływało na ich większy krytycyzm względem transportu publicznego.

Podpróba dojeżdżających do PWSZ w Sanoku (ryc. 75) zasadniczo nie różniła się strukturą ocen od całej próby studentów. Odsetek ocen dobrych pokrywał się tu niemal idealnie, a ocen bardzo złych i złych odstawał tu nieznacznie.

Także w przemieszczeniach niezwiązanych z zajęciami akademickimi pytano studentów o powody niewykorzystania **ptz** w ich trakcie (ryc. 76). Tradycyjnie już dominowały tu cztery czynniki głównie związane z ofertą przewozową. Przede wszystkim zauważalny był w odpowiedziach brak rozkładu jazdy autobusów dopasowanego do ich potrzeb (warto przypomnieć, że kolej miała tu raczej marginalne znaczenie). Niejako tradycyjnie już nie zachęcała do korzystania z usług **ptz** jego częstotliwość. Ważnym czynnikiem była też większa elastyczność dawana przez przejazdy samochodem osobowym. Dość ciekawie natomiast przedstawiała się kwestia czwartego z istotnych czynników czyli braku dostępu do **ptz.** O ile wśród dojeżdżających studentów PWSZ w Krośnie i PWSZ w Sanoku miał on znaczenie, to wśród mieszkających w Sanoku studentów miejscowej uczelni problem ten właściwie nie istniał! Natomiast brak możliwości spędzania wieczorów ze znajomymi czy korzystania z dodatkowych zajęć akademickich był tu praktycznie bez znaczenia. Tak samo przedstawiała się sytuacja dystraktorów o charakterze ekonomicznym – ani brak wspólnego honorowania biletów okresowych ani ceny biletów nie stanowiły tu elementów dodatkowo zniechęcających do wykorzystania rozkładowych autobusów czy pociągów. Także jakość taboru nie miała tu specjalnego znaczenia, a pytanie o dojścia piesze studentów praktycznie się nie sprawdziło.



Ryc. 75. Ocena jakości publicznego transportu zbiorowego w przejazdach niezwiązanych z uczęszczaniem na zajęcia akademickie



Ryc. 76. Przyczyny niewykorzystywania publicznego transportu zbiorowego w dojazdach niezwiązanych z zajęciami akademickimi

Bardziej szczegółowo warto było przyjrzeć się wpływowi braku **ptz.** w danej miejscowości, na decyzje o jego niewykorzystaniu (ryc. 76). Trzeba było tu pamiętać, że studenci mogli mieć na myśli brak **ptz** w pożądanych przez nich godzinach, brak połączenia bezpośredniego lub połączenie z wyjątkowo nieefektywnymi przesiadkami. Szczególnie zauważalna tu była różnica w odsetku niekorzystających z **ptz** w dojazdach dla PWSZ w Krośnie, gdzie w przejazdach na trasie dom–uczelnia z autobusów *de facto* rezygnowało niecałe 10% uczniów (tab. 32) podczas gdy w podróżach do innych aktywności było to ponad 22%. *Nota bene* wartość ta była dość zbliżona do odsetka rezygnujących z dojazdów **ptz** na studia w PWSZ w Sanoku (dla przejazdów do pozostałych aktywności było to ponad 28%). Dla sanoczan studiujących w swoim mieście nie brano pod uwagę dojazdów wewnątrzmiejskich na uczelnię. Natomiast dla porównania, wyniki mobilności związanej z realizacją wskazanych w kwestionariuszu ankietowym aktywności oczywiście odpowiedzi zostały uwzględnione w badaniu. Niemniej jednak odsetek niekorzystających z **ptz** z powodu jego braku, na tle dwóch pozostałych podprób był tu zaniedbywalny. Warto zauważyć, że wartości dla uczniów podróżujących w celach niezwiązanych z nauką były tu wyższe (w ponad połowie analizowanych szkół ponadpodstawowych wynosiły one ponad 35%, podczas gdy dla studentów przyjmowały one wartości maksymalnie 28,67%).

Tabela 32. Odsetek respondentów z PWSZ w Sanoku i PWSZ w Krośnie deklarujących niekorzystanie z publicznego transportu zbiorowego z powodu braku jego dostępności

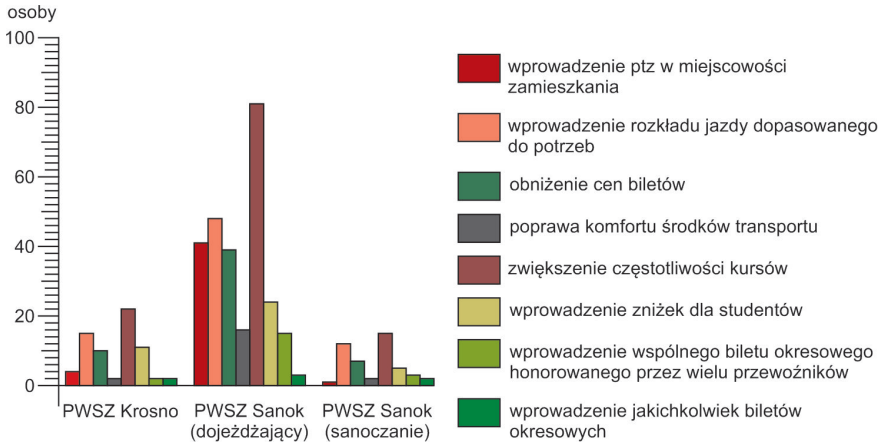
Uczelnia	Niekorzystający z ptz z powodu braku dostępu do niego	
	W dojazdach związanych ze studiowaniem	W pozostałych dojazdach
	%	
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Krośnie	9,68	22,58
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sanoku (studenci dojeżdżający)	18,00	28,67
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sanoku (studenci z Sanoka)	–	3,22

Zgodnie z tym co zauważono powyżej, znaczna część ankietowanych studentów nie korzystała z **ptz** z tej prozaicznej przyczyny, że samochód osobowy dawał im większą swobodę i elastyczność zachowań transportowych. Wewnątrz samej próby nie było tu większego zróżnicowania (tab. 33). Najwięcej respondentów składało takie deklaracje w PWSZ w Krośnie (41,94 %). Nieco mniej było pośród mieszkańców Sanoka studiujących na miejscowej uczelni (38,71%) i dojeżdżających do tego ośrodka akademickiego (34,67%). Były to wartości zdecydowanie wyższe niż dla szkół ponadpodstawowych, gdzie tylko w bursie szkolnej w Lesku wpływ samochodu osobowego był większy (45,83%). Pozostałe wartości były poniżej 30% (w ośmiu z dziesięciu branych pod uwagę placówek oświatowych).

Tabela 33. Odsetek respondentów z PWSZ w Sanoku i PWSZ w Krośnie deklarujących niekorzystanie z publicznego transportu zbiorowego w dojazdach do aktywności pozaakademickich z powodu większej elastyczności samochodów osobowych i motocykli

Uczelnia	Odsetek deklarujących [%]
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Krośnie	41,94
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sanoku (studenci dojeżdżający)	34,67
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sanoku (studenci z Sanoka)	38,71

Ostatnim aspektem prowadzonych badań, podobnie jak dla szkolnictwa ponadpodstawowego, było pytanie o to jakie czynniki mogłyby zachęcić ankietowanych do korzystania z publicznego transportu zbiorowego (ryc. 77). Wśród odpowiedzi dotyczących elementów mogących spowodować, że respondenci chętniej sięgną po publiczny transport zbiorowy dominowało oczekiwanie poprawy jego częstotliwości (co pokrywało się z wynikami dla dojazdów na uczelnię). Podobnie wyglądała sytuacja dopasowania rozkładu jazdy do potrzeb pasażerów. Ważną rolę odgrywał ponownie czynnik ekonomiczny, zwłaszcza dotyczący wysokości cen. Zdecydowanie więcej respondentów oczekiwało tu obniżenia opłat przewozowych niż wspólnych biletów okresowych. Z przedstawionych danych wynikało także, że nie istniał dla badanej grupy problem braku tych ostatnich. Również czynnik taboru obsługującego połączenia pozostawał bez głębszego wpływu na obraz sytuacji. Pewną niespodzianką natomiast było podejście do zagadnienia zapewnienia dostępu do pociągu czy autobusu. O ile dla dojazdów na uczelnię był to istotny czynnik, to w przejazdach związanych z realizacją innych aktywności życiowych jedynie dla studentów dojeżdżających na zajęcia akademickie w Sanoku odgrywał on ważniejszą rolę. Dla PWSZ w Krośnie były tu znacznie mniejsze potrzeby, a pośród sanoczan wręcz śladowe. Wstępnie mogło to niestety prowadzić do wniosku, że osoby które „wypchnięto" do samochodów osobowych często już nie odczuwały potrzeby powrotu do usług **ptz.** Warto zauważyć, że sytuacja dla dojazdów niezwiązanych z przemieszczeniami na trasie dom–miejsce pobierania nauki realizowanych przez uczniów nie odbiegała znacząco od tej widocznej dla studentów. Choć dla pierwszej grupy na pewno zauważalne było większe zainteresowanie koniecznością istnienia połączeń **ptz.** a z drugiej strony dla uczniów jednak mniejszy wpływ na podejmowanie decyzji miała sama cena biletów, natomiast bardziej pożądane było niewątpliwie wzajemne honorowanie biletów okresowych przez obsługujących linie przewoźników.



Ryc. 77. Czynniki mogące zachęcać studentów do wykorzystywania publicznego transportu zbiorowego w dojazdach do aktywności pozaakademickich

9. PODSUMOWANIE I DYSKUSJA ORAZ REKOMENDACJE

9.1. Wnioski z przeprowadzonych badań

Na wstępie postępowania naukowego zostały postawione cztery hipotezy badawcze. Potwierdziła się pierwsza z nich, mówiąca, że **na obszarach peryferyjnych i słabo zaludnionych nie sprawdził się paradygmat samoregulującego się wolnego rynku i doprowadził on do znaczącej polaryzacji sieci połączeń pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego prowadzącej do rosnącej marginalizacji obszarów już znajdujących się w niekorzystnym położeniu pod względem obsługi przez pociągi pasażerskie i rozkładowe autobusy**. Przeprowadzone w rozdziale czwartym analizy jednoznacznie wskazały, że 30 lat polskiej transformacji gospodarczo-ustrojowej doprowadziło do znaczących negatywnych przeobrażeń układu sieci pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad. Przede wszystkim ogromnej marginalizacji uległa kolej. Jej oferta w ruchu lokalnym była znacznie poniżej racjonalnych minimów oraz sposób w jaki była ona realizowana stawiało pod dużym znakiem zapytania o sensowność jej dotowania z publicznych pieniędzy. Pytaniem też było na ile negatywnie wpłynęła na ten stan rzeczy jej restrukturyzacja oraz oddalenie węzła zagórskiego względem ośrodków administracji kolejowej i samorządowej.

Należy jednak pamiętać, że obszar Beskidu Niskiego i Bieszczad, może poza okresem 20–30 lat intensywnej industrializacji w okresie PRL, zawsze pod względem transportowym posiadał charakter mocno izolowany względem centrów administracyjnych regionu. Niestety po 1989 r. rozpoczął się stopniowy i dotąd nieprzerwany regres połączeń publicznego transportu zbiorowego. Szczególna jego zapaść miała miejsce w Bieszczadach (zwłaszcza w rejonie Zalewu Solińskiego, ale także w otoczeniu pasma połonin). Z jednej strony był to obszar już i tak poszkodowany demograficznie, z drugiej zaś – dotknięty został znaczącym bezrobociem wynikającym z likwidacji zakładów przemysłu drzewnego i państwowych gospodarstw rolnych. Także pograniczne obszary Beskidu Niskiego (zwłaszcza wioski zlokalizowane w bocznych dolinach górskich), choć na mniejszą skalę, wiele utraciły poprzez upadek lokalnego przemysłu i PGR-ów. Te procesy niewątpliwie wpłynęły negatywnie na znaczenie tego typu jednostek osadniczych jako celów dojazdów do pracy, a przez to na pogorszenie się ich obsługi transportowej. Należy wszak pamiętać, że chłoporobotnicy stanowili zazwyczaj grupę osób zwalnianych w pierwszym rzędzie. Zauważalne jest też

zerwanie dawnych więzów pomiędzy miasteczkami i większymi wsiami a ich zapleczem na obszarach, które zaczęła rozdzielać granica powiatów lub województw. Nie bez znaczenia też w obu przypadkach była ich historia związana z masowymi wysiedleniami Bojków i Łemków i ich wpływ na obecną sytuację demograficzną.

Ogromnym przegranym 30 lat polskiej transformacji gospodarczo-ustrojowej były niegdyś państwowe PKS-y. Pomimo różnych form przekształceń własnościowych na badanym obszarze właściwie pozostało tylko jedno z nich – z Jasła. Pozostałym nie pomogła zbyt późno przeprowadzona prywatyzacja, ani też komunalizacja. Zaniechań lat 1990., kiedy to nie zadbano o zachowanie pozycji i wartości przedsiębiorstw PKS, nie udało się nadgonić.

Natomiast strefy podmiejskie ośrodków powiatowych Beskidu Niskiego i Bieszczad można było uznać za obszary, które nie były bardzo poszkodowane przez 30 ostatnich lat, a wręcz w niektórych przypadkach sytuacja na nich uległa pewnej poprawie. Taki obraz mógł być jednak zafałszowany, bowiem z obecnej perspektywy trudno było ocenić, na ile przyrost liczby kursów był skutkiem konkurencyjnego wzrostu rynku, a na ile substytucji połączeń dotąd obsługiwanych w ramach transportu gminnego (wykraczającego poza granice miast) oraz zamkniętych przewozów pracowniczych. Z drugiej strony w ostatnich latach dla Jasła, Krosna czy Sanoka zauważalny był trend zastępowania linii komercyjnych połączeniami realizowanymi przez przewoźników komunalnych. W niektórych przypadkach nastąpił prawdopodobnie też wzrost dojazdów do pracy do ośrodków powiatowych. Nie bez znaczenia też była rosnąca moda na szkolnictwo licealne, które zlokalizowane było głównie w miastach. Niewątpliwie pogorszeniu nie uległa oferta przewozowa dla miejscowości uzdrowiskowych. Obserwowalna była też reorientacja głównych kierunków transportowych na rzecz stolic nowych powiatów, a przede wszystkim województw. Sieć połączeń publicznego transportu zbiorowego we wschodniej części badanego obszaru wskazywała też na funkcję Sanoka jako głównego ośrodka dla trzech bieszczadzkich powiatów.

W momencie przeprowadzania badań stanowiących oś rozważań w niniejszej pracy tematyka wykluczenia transportowego stała się szczególnie popularna w mediach za sprawą wdrażania przez rząd Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Niestety zauważalne było w dyskursie publicznym całkowite niezrozumienie istoty problemu, często prowadzące do jego wypaczenia i rozmycia. Pomimo, że od momentu zakończenia badań do chwili pisania tychże słów minęły blisko trzy lata ta niekorzystna tendencja utrzymywała się. Należało przede wszystkim zauważyć, że sama idea powołania Funduszu była ze wszech miar słuszna. Niestety spóźniona o jakieś 25 lat. Trudno było się nie oprzeć wrażeniu, że pomysłodawcy nie do końca sami wiedzieli jaki problem i jak chcieli go rozwiązać. To zresztą uwidoczniło się już na etapie procesu legislacyjnego. W ocenie piszącego te słowa znacznie większym problemem był ciągły regres sieci połączeń autobusowych i to na powstrzymanie tego procesu w pierwszym rzędzie należało przeznaczyć środki publiczne. Ewentualna odbudowa siatki połączeń powinna być celem drugorzędnym. Tymczasem ustawodawca nie zostawił samorządom specjalnego wyboru preferując wyraźnie połączenia nieistniejące od wielu miesięcy. Ponadto zwracał uwagę fakt, że przeznaczone na dopłaty do wozokilometra kwoty były niewystarczające. Dodatkowo samorządy nie były

przygotowane do absorpcji tych środków. Po pierwsze brakowało im często rzeczywistego rozpoznania potrzeb, po drugie w końcu roku trudno było o przesunięcia środków na niezaplanowane wcześniej wydatki, a po trzecie nie posiadały one specjalistycznej kadry znającej się na problematyce transportu publicznego. Stąd w chwili prowadzenia badań trudno było mówić o jakimś spektakularnym sukcesie FRPA.

Największymi przegranymi opisywanych powyżej niekorzystnych procesów byli przede wszystkim mieszkańcy regionu. Nawet jeśli pozornie wzrosła liczba połączeń **ptz** na badanym obszarze, to bardzo często ograniczeniu uległy terminy kursów do najbardziej popularnych godzin lub też znaczącemu pogorszeniu uległa oferta przewozowa w dni wolne od pracy czy nauki szkolnej. Niestety tereny typowo górskie zdecydowanie nie były tu beneficjentem 30 lat polskiej transformacji. Do wielu miejscowości docierało znacznie mniej kursów niż miało to miejsce jeszcze w roku 1990. Wiele wsi też pozostawało całkowicie odciętych od usług **ptz.** Z innych nie można było się wydostać w dni wolne od pracy bądź też wakacje. Duże wątpliwości też budziła jakość funkcjonującego pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego. Typowy był tabor o niskiej jakości, dość swobodne podejście do ogłoszonej już oferty przewozowej (nieprzestrzeganie rozkładu jazdy, odwoływanie kursów bez zapewniania komunikacji zastępczej, nieprzejrzysty system oznaczania terminów kursowania w rozkładach jazdy czy wreszcie dość „liberalny" stosunek wielu przewoźników do obowiązku upubliczniania swoich rozkładów jazdy).

W trakcie badania potwierdziła się również druga hipoteza zakładająca, że niezapewnienie wystarczającej oferty transportowej skutkowało obniżonymi szansami i możliwościami edukacyjnymi młodzieży, a w szczególności prowadziło do rezygnacji z dalszej nauki zarówno w stopniu średnim jak i wyższym lub też wyboru placówek mniej renomowanych, za to z lepszą dostępnością transportem publicznym. Prowadziło to także do upośledzenia życia społecznego uczniów szkół średnich zmuszając ich do izolacji od rodziny i ograniczając ich kontakty z rówieśnikami.

W opiniach uczniów z obszaru stanowiącego przedmiot badania zauważalny był dość silny wpływ oferty publicznego transportu zbiorowego na miejsce wyboru dalszej edukacji w szkole ponadpodstawowej (w skrajnych przypadkach, zwłaszcza na terenach defaworyzowanych pod względem **ptz** nawet ponad 70% respondentów). Najwięcej takich opinii było zauważalnych w placówkach na obszarach, w których nastąpiło znaczące pogorszenie oferty przewoźników, zwłaszcza tych autobusowych. Podobnie wyglądała sytuacja w przypadku decyzji o lokalizacji miejsca kontynuowania nauki po szkole ponadpodstawowej, widoczne były tu jednak silniejsze oddziaływanie możliwości dojazdu **ptz** na wybór ośrodka akademickiego. Nie można się jednak oprzeć wrażeniu, że ostateczne miejsce studiowania było często dziełem zbiegu przypadków i zamiast Krakowa czy Rzeszowa uczniowie ostatecznie studiowali w lokalnych PWSZ w Krośnie i Sanoku. Najbardziej niepokojącym skutkiem ograniczonej oferty rozkładowej *de facto* przewoźników autobusowych była dość liczna reprezentacja osób, w których otoczeniu znajdowali się koleżanki i koledzy, którzy z tego powodu zakończyli edukację na poziomie szkoły podstawowej czy też odpowiednio gimnazjum. Szczególnie to było zauważalne dla powiatów bieszczadzkiego i leskiego, ale także częściowo i sanockiego.

Problem braku dostępu do transportu publicznego, jako przyczyna porzucenia planów podjęcia studiów akademickich, pojawiał się także w odpowiedziach studentów – tu jednak należy pamiętać, że grupa ta była znacznie mniej zależna od pociągu czy autobusu niż uczniowie szkół ponadpodstawowych. Bez dostępu do własnego samochodu byliby oni często wykluczeni nawet ze studiowania w trybie 26+, co doskonale widać było po tym jakim problemem dla osób pochodzących ze słabo skomunikowanych obszarów było łączenie nauki i pracy zarobkowej.

Uczniowie, a zwłaszcza uczennice bardzo źle oceniali częstotliwość publicznego transportu zbiorowego. Można uznać to za swego rodzaju probierz wykluczenia transportowego i wpływu **ptz** na ich życie społeczne oraz konieczności dopasowywania swoich planów do niekorzystnego rozkładu jazdy przede wszystkim autobusów. W części przypadków zmuszało to także do spędzania w tygodniu wieczorów i nocy w miejscach zbiorowego zakwaterowania, gdyż nawet miejscowości stosunkowo blisko położone szkoły nie miały obsługi transportowej zapewniającej młodzieży efektywny odpoczynek i możliwości nauki w warunkach domowych. Do domów rodzinnych udawała się ona tylko na weekendy – szczęśliwie w badanej próbie osoby, które spędzały w nim tylko co któryś weekend były bardzo nieliczne. Ogólnie rzecz biorąc braki obsługi i niska częstotliwość kursów oraz rozkład niedopasowany do zajęć szkolnych były głównym czynnikiem powodującym, to że korzystanie z autobusów stanowiło dla młodych ludzi smutną konieczność i tylko marzyli oni o tym by się od niej jak najszybciej uwolnić, zwłaszcza, że jakość wykorzystywanych tu pojazdów pogłębiała tylko poczucie dyskomfortu. Osoby zakwaterowane w bursach czy internatach znacznie gorzej oceniały częstotliwość usług świadczonych przez firmy przewozowe.

Na obszarach, na których funkcjonowało wielu przewoźników autobusowych, procesy częściowego wykluczenia transportowego pogłębiał czynnik ekonomiczny w postaci braku wzajemnego honorowania biletów okresowych. Nawet przy względnie dużej częstotliwości kursów okazywało się, że jeśli nie zapłaci się za nowy bilet innego przewoźnika, to pozostawało się skazanym na oczekiwanie na autobus firmy, na którą posiadało się miesięczny abonament. Dla osób posiadających prawo jazdy był to niewątpliwy czynnik zniechęcający do korzystania z usług przewoźników autobusowych i przesiadki z samochodów osobowych, dla tych zaś niedysponujących rzeczonym dokumentem stanowiło dodatkowy bodziec do uzyskania go w pierwszym możliwym momencie.

Sytuacja młodych ludzi ulegała pogorszeniu przy okazji aktywności realizowanych poza godzinami zajęć szkolnych, głównie zaś w dni wolne od pracy. W związku ze znacznym ograniczeniem liczby kursów autobusów w stosunku do dni roboczych oraz pozbawianiem w tym czasie licznych miejscowości dostępu do usług **ptz** gwałtownie rosła liczba osób uzależnionych od dowożenia przez innych na zakupy, spotkania towarzyskie czy wydarzenia kulturalne, rozrywkowe. Przerażająca była jednak znaczna liczba deklarujących, że nie ruszali się, we wspomnianych powyżej celach, bo nie mieli po prostu jak do nich dotrzeć. W dni wolne było też znacznie większe zapotrzebowanie na przemieszczanie się pieszo lub za pomocą roweru, chociaż równie dobrze mogło to mieć charakter czysto rekreacyjny. Problemy te szczególnie uzewnętrzniały się pośród uczniów z gorzej skomunikowanych miejscowości uczęszczających do placówek z Nowego Żmigrodu, Jasła, Sanoka, Leska i Ustrzyk Dolnych, gdzie przejazdy

w charakterze pasażera samochodu osobowego deklarowało 70–90% osób. Jedynie pośród licealistów z Dukli widoczne było większe znaczenie wykorzystania autobusów podmiejskich. Warto przypomnieć, że przy przyjętej metodyce oceny negatywne nie odzwierciedlały stosunku do **ptz** osób z niego niekorzystających – ich uwzględnienie prawdopodobnie spowodowałoby jeszcze niższe otrzymane noty. Także studenci raczej negatywnie oceniali częstotliwość kursów **ptz.** Była to jednak mniejsza grupa, na dodatek nie wystąpiły większe różnice pomiędzy przejazdami na uczelnię lub do innych celów. Szczególnie brak dostępnych opcji transportowych **ptz** uwidaczniał się w Bieszczadach, gdzie dość liczne grono uczniów tam zamieszkałych deklarowało, że nie miało do aktywności pozaszkolnych czym dotrzeć. W tym miejscu warto się zastanowić, czy część z uczniów nie decydowała się wręcz na zakwaterowanie w bursach i internatach, by mieć dostęp do zajęć pozalekcyjnych oferowanych przez placówki, do których oni uczęszczali. Zwłaszcza, że wśród studentów był widoczny trend, że dzięki posiadaniu dostępu do samochodu, pochodząc z podobnych rejonów co wychowankowie internatów itp., mogli jednak pozwolić sobie na codzienne dojazdy na zajęcia akademickie. Niestety można jedynie domniemywać, że dla części mieszkańców wspomnianych miejsc zbiorowego zakwaterowania rzeczona sytuacja miała miejsce. Jak wykazał S. Gašparović (2014) długotrwały dojazd bowiem wpływał negatywnie na wyniki nauki. Problem wykluczenia transportowego przede wszystkim dotyczył dziewcząt mających bardzo trudny dostęp do uzyskania prawa jazdy i jeszcze trudniejszy do samochodu na własny użytek. One też niezależnie od etapu edukacji były znacznie bardziej krytyczne wobec tego co publiczny transport zbiorowy oferował.

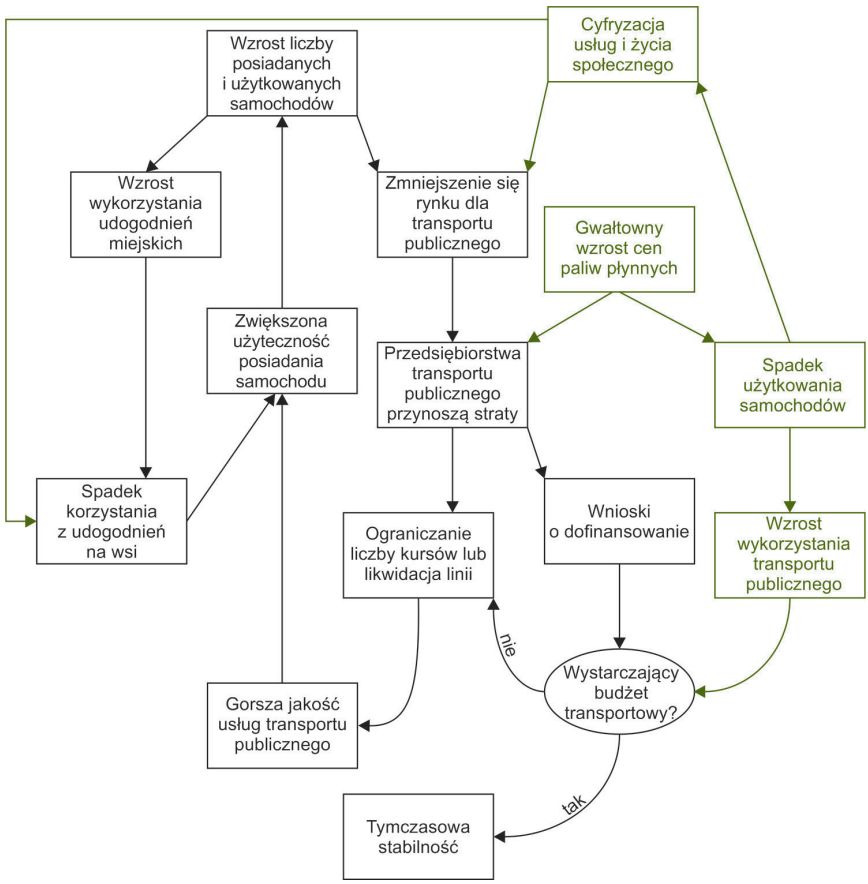
Trzecia hipoteza badawcza mówiąca, że sytuacja transportowa na badanym obszarze prowadzi do motoryzacji wymuszonej wśród uczniów starszych klas i studentów potwierdziła się. Brak właściwej obsługi transportowej dojazdów nawet z bliskiej geograficznie odległości sprawiał, że osoby bez prawa jazdy zmuszone były do zamieszkiwania w bursach czy internatach szkolnych, zaś w dojazdach do innych podstawowych aktywności – do korzystania z uprzejmości rodziny czy starszych kolegów lub znajomych dysponujących samochodem. Dla części z nich ukończenie 18 lat i uzyskanie uprawnień do kierowania samochodem oznaczało odzyskanie przynajmniej części wolności. Nauka w placówkach edukacyjnych zlokalizowanych w małych miejscowościach jak np. Nowy Żmigród praktycznie odcinała młodych ludzi od możliwości uzyskania takiego dokumentu. Na innym biegunie był ZS CKR w Nowosielcach, który jak wiele innych szkół rolniczych umożliwiał odbycie swoim uczniom bezpłatnego kursu na prawo jazdy kategorii B i T. Rozwarstwienie szczególnie było to widoczne w zestawieniu z sytuacją obserwowaną dla studentów PWSZ z Krosna i Sanoka. O ile dla tej pierwszej uczelni obszar ciążenia stanowiły dobrze skomunikowane z dawnym miastem wojewódzkim miejscowości, to zaplecze drugiej z placówek stanowiły miejscowości dość silnie poszkodowane transportowo. Trzeba mieć oczywiście w pamięci różnice w wielkości i reprezentatywności badanych prób. Nie mniej jednak nawet biorąc to pod uwagę pośród studentów PWSZ w Sanoku widoczne było znacznie większe wykorzystanie samochodów osobowych i zarazem praktyczny brak zakwaterowania poza miejscem stałego zamieszkania. Gdyby nie wykorzystanie motoryzacji indywidualnej prawdopodobnie większość z tych młodych ludzi nie mogłaby zdobywać

wykształcenia wyższego. Co interesujące nie widać było dysproporcji w użytkowaniu samochodu pomiędzy dojazdami na zajęcia akademickie a przemieszczeniami do innych aktywności. Przy czym studenci PWSZ w Sanoku najmniej ze wszystkich badanych grup korzystali z usług **ptz** – szczególnie było to widoczne wśród sanoczan studiujących w swoim mieście, gdzie tylko 3% pytanych wykorzystywało **ptz** w przejazdach do aktywności pozaakademickich. Posiadanie prawa jazdy czy samochodu nie rozwiązywało wszystkich problemów – udział w imprezach tanecznych czy spotkaniach towarzyskich wykluczał nierzadko kierujących ze spożywania alkoholu. Jednak dla zapewnienia większej swobody przemieszczania w dni wolne od nauki stawało się tu koniecznością.

Na terenach (zwłaszcza w powiatach leskim i bieszczadzkim), gdzie publiczny transport zbiorowy w dni wolne był bardzo słaby szczególnie uwidaczniała się zależność młodych ludzi od samochodów i kierujących nimi dorosłych. Pewną niespodzianką było, że procesy te dotyczyły co zrozumiałe mieszkańców obszarów wiejskich, ale także np. w dni świąteczne również miast.

W odróżnieniu od uczniów, dla studentów głównym czynnikiem sprawiającym, że nie korzystali z autobusów czy pociągów była niezależność jaką dawał im samochód. Ogólnie ta grupa w znacznie mniejszym stopniu była zależna od **ptz** – pytaniem pozostało czy tak łatwo i szybko uzależniałaby się ona od samochodu, gdyby miała zapewnioną atrakcyjną ofertę.

Także w przypadku czwartej hipotezy doszło do jej potwierdzenia. Na badanym obszarze występowała klasyczna sytuacja błędnego koła pozamiejskiego transportu publicznego. Niekorzystne sprzężenie zwrotne pomiędzy niepokojącymi trendami demograficznymi na wsi, a regresem pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego można zobrazować było np. za pomocą **błędnego koła transportu wiejskiego** (ryc. 78). Według E. Noack (2012), bazującej na opracowaniu S. Nutley'a (1992), proces ten przejawiał się narastającym spadkiem potoków pasażerskich. Jednym zaś z powodów był spadek liczby ludności wskutek zmniejszania się przyrostu naturalnego i migracji z obszarów wiejskich, wynikających z mniej przyjaznych warunków życia. Swój udział w przyspieszeniu tego miała także reforma edukacji i przejęcie części dotychczasowych pasażerów autobusów przez gimbusy. Zmniejszenie się wpływów z biletów prowadziło do dalszego ograniczania liczby kursów na liniach prowadzących zwłaszcza do obszarów o mniejszej gęstości zaludnienia. Skutkiem tych procesów było zwiększenie wykorzystania motoryzacji indywidualnej (wzrost liczby prywatnych samochodów) na tych obszarach, jako najbardziej niezawodnego środka przemieszczania się. Innym skutkiem ograniczenia oferty **ptz** mogła być rezygnacja z podjęcia pracy najemnej lub też konieczności zapewnienia przez pracodawców zamkniętych przewozów pracowniczych. Dodatkowymi elementami hamującymi, bądź przyspieszającymi, procesy było istnienie systemu dotowania nierentownych połączeń bądź jego brak oraz kondycja ekonomiczna przewoźników. Procesy te były dość zbliżone do błędnego koła pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego będącego efektem adaptacji przeprowadzonej przez M. Wolańskiego (2019).



Ryc. 78. Błędne koło pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego doby społeczeństwa informacyjnego (kolor czarny wersja pierwotna, kolor zielony modyfikacja autora pracy)
Źródło: Adaptowane za E. Noack (2012), zmodyfikowane

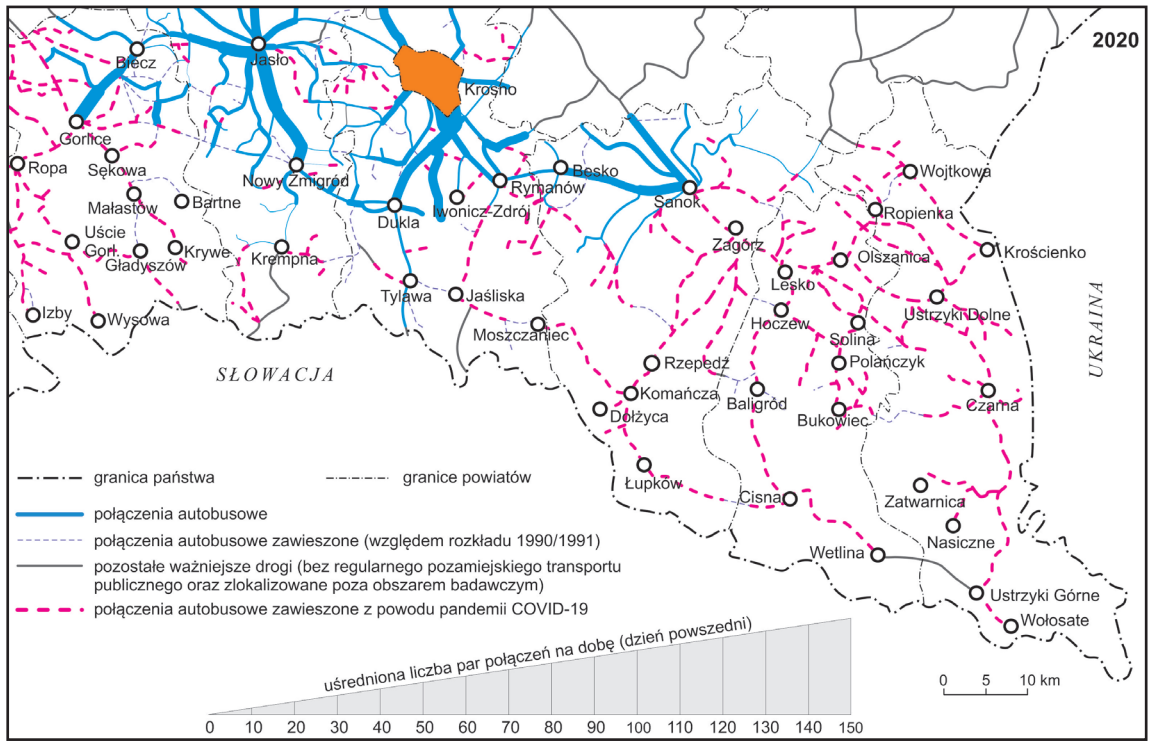
Jeśli spojrzy się na sytuację w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad w ciągu 30 lat transformacji gospodarczo-ustrojowej to wręcz idealnie wpisywała się ona w model zaklętego koła wiejskiego (pozamiejskiego) transportu publicznego. Na badanym obszarze w przeważającej jego części obserwowane były procesy depopulacji – także ośrodków miejskich. Stanowiąca szkielet systemu transportowego sieć połączeń autobusowych uległa skurczeniu, zarówno przestrzennemu, jak również pod względem liczby realizowanych na niej kursów. Transport kolejowy stracił całkowicie znaczenie. Wyjątek stanowić tu mogły jedynie ciąg DK28 oraz połączenia ośrodków powiatowych z miasteczkami położonymi na przedpolu Beskidu Niskiego (Duklą i Nowym Żmigrodem). Pytaniem otwartym pozostawał wpływ Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych na zmianę obserwowanych negatywnych procesów. Ubywanie ludności, zwłaszcza w wieku związanym z przemieszczaniem się do szkół ponadpodstawowych, prowadziło do dalszego ograniczania oferty przewozowej, szczególnie do miejscowości zlokalizowanych w górskich dolinach. Brak interwencji publicznej będzie prowadził do pogłębiania się tego zjawiska, wzmacnianego przez dodatkowe

procesy ujęte w zmodyfikowanej autorskiej wersji błędnego koła pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego uwzględniającej z jednej strony rozwijające się w Polsce społeczeństwo informacyjne, z drugiej zaś nadchodzący element kryzysu paliwowego (ryc. 78).

Dotychczasowe koncepcje zaklętego koła pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego nie uwzględniały rewolucji teleinformatycznej, dość ściśle jednak wpływającej na mobilność społeczną, przede wszystkim związaną z codzienną pracą, ale także jak pokazał kryzys związany z pandemią COVID-19 również z nauką szkolną. Tymczasem przeniesienie życia społecznego czy gospodarczego do przestrzeni wirtualnej mogło dość niekorzystnie oddziaływać na zapotrzebowanie na usługi **ptz** zmniejszając popyt przede wszystkim w godzinach poza szczytami (związanych z zakupami, czy też medycznymi teleporadami), ale także w godzinach związanych z dojazdami do pracy. Zwłaszcza, że jak wskazują np. A. Vaishar i M. Šťastná (2021) cyfryzacja usług będzie odgrywać podobną rolę jak rozwój motoryzacji indywidualnej. Zmniejszy ona zdecydowanie częstotliwość potrzebnych kontaktów fizycznych. Skutkiem tego niestety będzie zmniejszenie się liczby pasażerów **ptz** – co będzie pogłębiać procesy błędnego koła transportu publicznego. Potwierdziły to zresztą badania autora pokazujące na przykładzie Bieszczad i Beskidu Niskiego skutki w przeniesienia wiosną 2020 r. nauki do przestrzeni wirtualnej w związku z wybuchem pandemii COVID-19 (Ciechański, 2020b).

Kolejnym elementem, który mógł silnie oddziaływać na publiczny transport zbiorowy była niestabilna sytuacja polityczna i związane z nią kryzysy paliwowe. W sytuacji równowagi gospodarczej ceny paliwa raczej zachęcałyby do korzystania z samochodu. Gdy gwałtownie one rosły, konkurencyjność motoryzacji indywidualnej spadała. Mogło to oddziaływać na **ptz** albo pozytywnie poprzez powrót części dojeżdżających do autobusów i pociągów, albo też negatywnie, poprzez przeniesienie aktywności zawodowej części jego klientów częściowo lub w pełni do przestrzeni wirtualnej.

Sytuację opisaną w powyższych akapitach dość mocno przemodelowała pandemia COVID-19. W trakcie pierwszego *lockdownu* wiosną 2020 r. doprowadziła ona do całkowitego zaniku publicznego transportu zbiorowego w powiatach leskim i bieszczadzkim oraz znacznego ograniczenia jego funkcjonowania w pozostałych czterech jednostkach tego typu (ryc. 79). Sytuacja ta wykazała ogromną kruchość tego podsystemu **ptz** w dużej mierze uzależnionego od obsługi dojazdów młodzieży do szkół. W momencie wstrzymania zajęć szkolnych przewoźnicy utracili przychody pochodzące z biletów okresowych wydawanych uczniom oraz subwencję do nich przypisaną. Ponieważ także pozostali pasażerowie przestali jeździć **ptz** lub korzystała ich minimalna liczba uniemożliwiająca opłacalność kursów, stąd pograniczne obszary słabo zaludnione zostały pozbawione w pierwszym rzucie całkowicie połączeń – na niektórych z nich stan ten trwał do końca maja 2020 r., na części zaś przewozy stopniowo wznawiano wraz z otwieraniem kolejnych działów gospodarki. Ta sytuacja unaoczniła konieczność zmiany podejścia do kwestii związanych z organizacją i wsparciem pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego. Dlatego też na czas pandemii zwiększono dofinansowanie z FRPA do wozokilometra. Kolejne *lockdowny* nie prowadziły już do tak gwałtownego załamania się sieci połączeń **ptz**.



Ryc. 79. Stan pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego w trakcie pierwszego *lockdownu* związanego z COVID-19 (kwiecień 2020 r.)

Przerwanie zaklętego koła publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich, jak wskazują A. Vaishar i M. Šťastná (2021), nie będzie możliwe, dopóki będzie on opierał się tylko na obsłudze dochodowych połączeń podporządkowanych zapewnieniu głównie równowagi ekonomicznej, a nie społecznej, czy wręcz ekologicznej. Autorzy ci zwracają uwagę, że wsparcie nieefektywnego **ptz** przez administrację publiczną może prowadzić też ku równowadze ekonomicznej, gdyż nie będzie potrzeby wydatków na przeciwdziałanie bezrobociu, wykluczeniu społecznemu i utrzymywania usług socjalnych w miejscach, w których jest to nieefektywne.

Na marginesie powyższych rozważań można na chwilę się zatrzymać nad ich związkiem z postawami samorządowców z obszaru analizowanych sześciu powiatów. Z wypowiedzi części z nich wynikała jednak wola rozwiązania problemu pogarszającej się oferty **ptz** na podległych im obszarach, a część z nich wskazywała wręcz na konkretne planowane lub wręcz wdrażane rozwiązania. Z drugiej strony były też samorządy, w których z perspektywy 2019 r. wydawało się, że problem błędnego koła pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego będzie się pogłębiał. Szczęśliwie do momentu oddawania niniejszej pracy do druku część rozmówców zmieniła diametralnie stosunek do problemu regresu sieci **ptz** i rosnącej groźby wzrostu liczby mieszkańców obszarów górskich zagrożonych wykluczeniem transportowym.

Wspomniane powyżej negatywne procesy transportowe rodziły konkretne konsekwencje dla konkretnych ludzi. Podstawowym błędem, jaki występował w publikacjach dotyczących wykluczenia transportowego, było posługiwanie się skumulowanym wartościami. Ale to nie liczby nie miały jak wrócić z pracy po godzinie 22.00, to nie liczby, ale konkretne dzieci i młodzież z obszarów głównie wiejskich, były pozbawione możliwości dalszej edukacji szkolnej czy też akademickiej. To także konkretni uczniowie czy studenci nie mogli podjąć edukacji w wymarzonym miejscu i kierunku lub też byli skazani na rzadsze widywanie rodziny. Także nie anonimowe jednostki były ograniczane w możliwościach rozwoju poprzez uczestnictwo w zajęciach pozaszkolnych czy kształceniu w kierunkach artystycznych. To wreszcie konkretni ludzie, a nie liczby nie byli w stanie spędzić wieczorów ze znajomymi bądź też skorzystać z oferty kulturalnej większych ośrodków miejskich. Można było powiedzieć, że oczywiście rozwiązaniem były prywatne samochody czy też różne formy car sharingu, należało jednak pamiętać, że dla pewnych grup zawsze były one trudno- lub też wręcz niedostępne z przyczyn wiekowych, ekonomicznych, zdrowotnych czy też ponoszenia nadmiernego ryzyka (np. obawa gwałtu u młodych kobiet). Należało wreszcie wspomnieć o turystach, którzy mieli utrudniony dostęp do obszaru Beskidu Niskiego i Bieszczad.

9.2. Dyskusja

Zmiany sieci publicznego transportu zbiorowego zaobserwowane na badanym obszarze są konsekwencją tego co zauważyli M. Baran i D. Augustyn (2021). Model funkcjonowania **ptz** opierał się na zasadach stworzonych kilkadziesiąt lat temu na potrzeby gospodarki przemysłowej zdominowanej przez pracę zmianową i całkowicie nie odpowiadał obecnym potrzebom i oczekiwaniom mieszkańców słabo zaludnionych i odległych od centrów administracyjnych obszarów przygranicznych.

Wynikało to z tego, że pośród społeczności lokalnych radykalnie zmieniły się nie tylko formy aktywności zawodowej, ale także ich struktury wiekowa oraz wykształcenia. To sprawiło, że przedsiębiorstwa oferujące usługi transportu publicznego przestały być konkurencyjne w stosunku do transportu indywidualnego. Prowadziło to do narastającego negatywnego sprzężenia zwrotnego – im mniej atrakcyjna była oferta przewozowa, tym więcej pasażerów rezygnowało z transportu publicznego, co pogłębiało kryzys i dodatkowo ograniczało opłacalność działalności przewozowej. Proces ten pośrednio powodował wiele późniejszych negatywnych konsekwencji społecznych (Baran i Augustyn, 2021).

Wprowadzenie nowego podziału administracyjnego kraju dość silnie wpłynęło na sieć transportu publicznego na stykach powiatów a zwłaszcza województw. Zaledwie dwadzieścia lat wystarczyło aby granice między jednostkami tego samego stopnia były nieprzenikalne dla publicznego transportu zbiorowego. W opisywanych w pracy badaniach dotyczyło to przede wszystkim zlokalizowanych w Beskidzie Niskim, a także w Bieszczadach, dróg wojewódzkich przecinających granice powiatów. Linie rozdzielające tego typu jednostki podziału administracyjnego, stanowiły dla **ptz** całkowitą barierę albo też ograniczały ilość połączeń bezpośrednich (generując niekiedy konieczność przesiadania się w przygranicznej miejscowości). Obserwacje te korespondowały z tym co zauważyli inni badacze. R. Guzik i inni (2021d) spostrzegli, że dawna granica pomiędzy województwami szczecińskim i koszalińskim powoduje izolację pomiędzy miejscowościami turystycznymi pasa nadmorskiego (co można porównać choćby z brakiem połączeń autobusowych między Jaśliskami a bieszczadzkimi miejscowościami). Ten sam problem dla styku województw pomorskiego i zachodniopomorskiego dostrzegał A. R. Parol (2021). Także w badaniu J. Kościńskiej i innych (2021) były widoczne takie procesy na północno-wschodnim Mazowszu, gdzie dość liczne stolice sąsiadujących ze sobą powiatów nie miały żadnego bezpośredniego pomiędzy sobą połączenia, zaś jazda z przesiadkami zajmowała tam kilkakrotnie więcej czasu niż samochodem. Biorąc pod uwagę powyższe obserwacje należy się zgodzić z konstatacją zespołu R. Guzika i innych (2021a; 2021b; 2021c; 2021d), że mogło to świadczyć o dużym niedopasowaniu podziału administracyjnego, stopnia powiatowego, do istniejących ciążeń transportowych. Problem ten nie był zresztą tylko polską specjalnością – D. Prymš (2013) zauważył to samo w warunkach czeskich i to pomimo funkcjonowania tam w poszczególnych odpowiednikach województw zintegrowanych systemów transportu publicznego, przy czym właśnie granice tych jednostek podziału administracyjnego zbyt często stanowiły tam barierę.

Procesy polaryzacji sieci połączeń **ptz** to nie tylko *casus* otoczenia DK28 opisany w niniejszym badaniu. Miały one nie tylko charakter przestrzenny, ale także i czasowy objawiający się wahaniami liczby kursów w określonych momentach dnia (szczyty poranne i popołudniowe a godziny okołopołudniowe i wieczorne), tygodnia (dni robocze a dni wolne od pracy, soboty a dni świąteczne) czy wręcz roku (dni nauki szkolnej a wakacje). Podobne zjawisko K. Kołodziejczyk (2017a i 2017b) zaobserwował dla Kotliny Kłodzkiej i Sudetów Wschodnich, a dla wybranych obszarów Mazowsza J. Kościńska i inni (2021). Także w badaniach A. R. Parola przejawiał się wątek nierównomierności zaspokajania potrzeb transportowych na trasach łączących miasta

powiatowe Pomorza Środkowego. Opisywane powyżej zagadnienie nie było zresztą tylko typowo polską specjalnością – D. Seidenglanz (2007) zauważył, że podobne problemy były widoczne w kilku wybranych powiatach południowych Czech (w krajach Jihomoravským i Vysočina).

Odrębnym problemem społecznym było odcinanie obszarów atrakcyjnych turystycznie od dostępu do publicznego transportu zbiorowego rozumiane także jako ograniczanie jego oferty w weekendy czy też w sezonie wakacyjnym. Przez to wiele z nich pozostawało niedostępnych dla osób niezmotoryzowanych, zaś istniejąca oferta skierowana była przede wszystkim do osób przemieszczających się w tygodniu. Nie zachęcała więc ona podróżnych zmotoryzowanych do rezygnacji z samochodu na korzyść publicznego transportu zbiorowego. Szczególnie to dotyczyło serca Bieszczad, ale problem ten dotykał także położonych w głębi gór miejscowości Beskidu Niskiego, gdzie przewoźnicy podporządkowali rozkład dojazdom do miast w dni powszednie. Natomiast wiele miejscowości górskich będących punktami wyjściowymi na szlaki było odciętych od **ptz** w dni wolne od pracy. Jeszcze bardziej zła pod tym względem była sytuacja w sercu Bieszczadzkiego Parku Narodowego, do którego jedyną opcją dojazdu i przemieszczania się przez większość roku pozostawała motoryzacja indywidualna. Wakacyjne kursy autobusów z Sanoka do Wetliny/Ustrzyk Górnych odbywały się tylko w dni robocze i na tyle rzadko, że jedyną alternatywą były tu kursujące na granicy tzw. szarej strefy busy. Takie same procesy zauważył K. Kołodziejczyk (2017a i 2017b) dla Kotliny Kłodzkiej i pasm Sudetów Wschodnich ją otaczających. Tu jedynie pasma górskie przyległe do głównej osi transportowej tworzonej przez linię kolejową Wrocław–Kłodzko–Międzylesie cieszyły się dobrą dostępnością. Z drugiej strony zauważalna też była odpowiedź przewoźników dalekobieżnych na pogarszającą się obsługę transportową serca Bieszczad – w 2019 r. Neobus wydłużył sezonowo jeden z kursów do Ustrzyk Górnych przez Cisnę i Wetlinę. Realizowane były tu też kursy pod marką Flixbusa. Odwrotną sytuację R. Guzik i inni (2021c, 2021d) zauważyli dla województw zachodniopomorskiego i warmińsko-mazurskiego, gdzie paradoksalnie część miejscowości typowo wypoczynkowych miała lepsze powiązania **ptz** ze stolicami tych jednostek w dni wolne od pracy lub wakacje.

Irlandzkie obserwacje A. Ahern i J. Hine (2012) pokrywały się z tym co zauważone zostało dla obszaru Beskidu Niskiego i Bieszczad. Tam i tu zasadniczo dostępna oferta przewoźników nie spełniała ani czasowych, ani przestrzennych potrzeb osób starszych, a obsługiwane przez nich trasy koncentrowały się na dowożeniu ludzi do dużych miast w godzinach szczytu w celu podjęcia pracy i obejmowały one tylko większe ośrodki. I w obu Irlandiach i w Polsce (nie tylko na terenie wspomnianych pasm górskich, ale także i np. na badanym przez J. Kościńską i innych (2021) Mazowszu) w wielu miejscach po godzinie 18.00 życie zamierało z powodu braku dostępu do **ptz.** Zdaniem A. Ahern i J. Hine (2012) ograniczanie usług transportowych na obszarach wiejskich tylko zaostrzało te problemy poprzez dalszy wzrost uzależnienia od samochodu i zmniejszenie względnej mobilności seniorów tam zamieszkałych.

M. Dulak i B. Jakubowski (2018) wskazali, że wadą polskiego systemu publicznego pozamiejskiego transportu autobusowego było podporządkowywanie oferty przewoźników pod kątem osób korzystających z ulg ustawowych. Przy założeniu, że 49% kosztu

biletu było dofinansowywane ze środków publicznych, przewoźnicy dość swobodnie mogli tu windować ceny biletów okresowych. Niestety była to dość krótkowzroczna polityka, gdyż bezwzględna liczba młodzieży od lat sukcesywnie się kurczyła, a niekorzystny trend był pogłębiany przez szybkie i bezpowrotne odchodzenie od **ptz** osób, które właśnie uzyskały prawo jazdy. Była to konieczność, bo brak tego dokumentu i samochodu w warunkach wiejskich *de facto* eliminował kandydatów z wielu miejsc pracy już na etapie rekrutacji. W opisywane niekorzystne trendy opisane wyżej wpisywało się też coraz częstsze wprowadzanie do rozkładów jazdy kursów funkcjonujących jedynie w dni nauki szkolnej.

Większość naukowców w badaniach problematyki wykluczenia transportowego sięga przede wszystkim po metody ilościowe. Tymczasem należy zgodzić się z opinią J. Kościńskiej i innych (2021), że na przestrzeń nie można spoglądać tylko poprzez pryzmat liczb, czy to obrazujących odległość do najbliższego przystanku czy też czas konieczny na dotarcie do niego, bowiem równie ważne były doświadczenia mieszkańców. Podejście takie było zbliżone do tego co w swoim studium przyjęła E. Noack (2012). W ocenie piszącego te słowa jednak te dwa aspekty powinny być traktowane równorzędnie – nie będzie wyczerpującego badania ilościowego, jeśli nie będą brane pod uwagę aspekty jakościowe. Z drugiej jednak strony nawet najbardziej interesujące wnioski wynikające z badań typowo jakościowych w oderwaniu choćby od reprezentatywności próby będą zawsze niepełne. Stąd autor niniejszej pracy starał się podejść do problemu zarówno od strony czysto ilościowej, jak również poznać opinie użytkowników **ptz** oraz osób odpowiedzialnych za jego organizację.

Gwoli przypomnienia wykluczenie transportowe według A. Churcha i innych (2000) mogło przybierać wiele form. Przyjmując zaproponowany przez niego podział, wśród młodzieży zamieszkałej we wsiach Beskidu Niskiego i Bieszczad, widoczne było przede wszystkim wykluczenie geograficzne i wykluczenie z udogodnień. Oddalenie analizowanych obszarów górskich od ośrodków wojewódzkich (a częściowo i powiatowych) i słabe połączenia, a także odległość do potencjalnych miejsc docelowych mogły zniechęcać młodych ludzi do podróży do nich i podjęcia edukacji w oddaleniu od miejsca zamieszkania. Mogło to pogłębiać wykluczenie ekonomiczne – zbyt wysokie koszty finansowe przemieszczania się i pobytu utrudniały niewątpliwie młodzieży edukację zgodną z jej zainteresowaniami i aspiracjami. W ocenie autora niniejszej pracy wykluczenie czasowe na badanym obszarze objawiło się dwojako. Z jednej strony dowożenie młodzieży do szkoły mogło wykluczać jej opiekunów z innych aktywności. Z drugiej zaś brak było swobody podróżowania w chwilach, w których dostępnych jest mniej usług transportowych.

Wspomniane formy wykluczenia transportowego stały w niewątpliwej opozycji do zasad sprawiedliwej mobilności zaprezentowanych przez M. Sheller (2018). Zaobserwowane w Beskidzie Niskim i Bieszczadach zaproponowane przez A. Churcha (2000) formy wykluczenia ekonomicznego oraz geograficznego i udogodnień korespondują tu z wskazanym przez wspomnianą wyżej autorkę postulatem wprowadzenia właściwego uniwersalnego wzorca zapewniającego m. in. dostępność do publicznego transportu zbiorowego dla wszystkich ludzi. Także te formy wykluczenia obserwowane na badanym terenie stały w opozycji do wskazanego przez M. Sheller prawa

sprawiedliwej obsługi publicznym transportem zbiorowym i opieraniu jej na podstawie analizy korzyści społecznych wychodzących z miar wykluczenia społecznego i minimalnych progów dostępności. Niewątpliwie na przedmiotowych obszarach górskich trudno mówić było o pełnym zapewnieniu ochrony (także planistycznej) prawa do mobilności dzieci i osób starszych, kobiet w ciąży oraz osób potrzebujących pomocy. Stan rzeczy odbiegał tu również od postulatu odejścia od preferencyjnego traktowania motoryzacji indywidualnej.

Sytuacja użytkowników publicznego transportu zbiorowego w Beskidzie Niskim i Bieszczadach w wielu aspektach kłóciła się z przedstawioną przez D. Newmana (2017) *Kartą praw mobilności*. W świetle omawianych w tej pracy badań pierwsze z nich – prawo do niedrogiego transportu w celu zaspokojenia podstawowych potrzeb niewątpliwie nie było tu wykonywane w sposób satysfakcjonujący. Na badanym obszarze konkurencyjny rynek przewoźników autobusowych charakteryzował się brakiem wzajemnego honorowania biletów okresowych powodując wzrost kosztów przejazdów uczniów pragnących szybciej wrócić do domu czy skorzystać z innych aktywności, jeśli w potrzebnym im momencie było dogodne połączenie innego operatora, niż ten z którym mieli zawartą umowę przewozu. W toku badań zauważono również, że zwłaszcza w okresie wakacyjnym, na analizowanym obszarze również nie było realizowane drugie z opisanych przez D. Newmana praw – prawo do transportu przyjaznego środowisku naturalnemu. Zarówno mieszkańcy regionu, jak również odwiedzający go turyści, bardzo często byli niestety zmuszeni do posługiwania się w Beskidzie Niskim, a zwłaszcza w Bieszczadach wyjątkowo niekorzystnym dla środowiska naturalnego transportem indywidualnym. To również stało w sprzeczności z trzecim prawem mówiącym że transport nie powinien zagrażać zdrowiu, bezpieczeństwu i środowisku naturalnemu otaczającemu lokalne społeczności. Obserwowana sytuacja też stała w opozycji do prawa szóstego wykluczającego zmuszanie do korzystania z samochodu. Na badanym obszarze niewątpliwie istniał także problem z realizacją prawa piątego mówiącego, że nie wolno izolować ludzi od kontaktów ze społeczeństwem. Młodzież ze wsi Beskidu Niskiego i Bieszczad była często odcięta od możliwości kontynuacji nauki, a jeśli nawet ją pobierała, to bardzo często miała problem z utrzymywaniem w czasie wolnym kontaktów z rówieśnikami, gdyż dopóki nie miała prawa jazdy i samochodu skazana była na niewychodzący ku jej potrzebom publiczny transport zbiorowy, bądź też na przejścia piesze lub też dojazdy rowerem. Wpisywał w to się również brak realizacji prawa dostępu do systemu publicznego transportu zbiorowego o charakterze społecznym i działającego w interesie jego użytkowników. Jego organizacja i finansowanie powinny być obowiązkiem organów publicznych, tak by mieszkańcy nie byli uzależnieni od działania wielkich korporacji i ich udziałowców. Łamania tego prawa szczególnie doznawali mieszkańcy obszarów obsługiwanych przez dawny PKS Sanok wraz z placówką terenową w Ustrzykach Dolnych, którzy decyzją międzynarodowej firmy, przy początkowym braku reakcji samorządów, stanęli przed widmem całkowitego pozbawienia dostępu do **ptz.** Choć tego uniknięto, to jednak realizacja tego prawa nadal pozostawiała bardzo dużo do życzenia. Nieco inny charakter miały dwa inne prawa zaproponowane przez D. Newmana. Czwarte z nich nawoływało do uczciwego systemu opłat transportowych, który nie faworyzuje użytkowników

wręcz nadużywających własne auta, ale też nie karze za mniejsze jego wykorzystanie. Odnosiło się ono też do taryf transportu publicznego ewidentnie premiujących podróże na dalsze odległości poprzez stosowanie mniej korzystnych taryf przewozowych dla podróży krótkodystansowych. Ósme natomiast, przedstawione w cytowanym artykule, prawo dotyczyło dostępu do wydajnych, atrakcyjnych opcji mobilności, które zarazem nie przyczyniają się niekorzystnie do wyczerpywania się zasobów.

Bazując na literaturze światowej M. Baran i D. Augustyn (2021) zauważyli, że jedną z najważniejszych grup osób dotkniętych wykluczeniem transportowym stanowiły nastolatki, zwłaszcza te zamieszkałe na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia i rozproszonych osiedlach mieszkaniowych. Szczególnie odczuwały je osoby codziennie dojeżdżające do szkoły. Wybitnie negatywnym doświadczeniem wynikającym z braku opcji transportowych było tu ograniczenie możliwości edukacyjnych, nie tylko obowiązkowych, ale być może przede wszystkim wynikających z różnych zajęć pozalekcyjnych, zwłaszcza gdy najbliżsi nie byli w stanie zapewnić alternatywnych form przemieszczania się. Szkodliwe również były skutki społeczne ograniczenia możliwości rozwoju relacji nastolatków w grupach rówieśniczych.

W badaniu J. Kościńskiej i innych (2021) widoczny był problem wykluczenia transportowego uczniów szkół ponadpodstawowych wynikający z braku dopasowania godzin kursowania do zajęć szkolnych i dodatkowych, odpowiedniej częstotliwości **ptz** połączonego z brakiem uprawnień do kierowania pojazdami. Podobnie jak w Beskidzie Niskim i Bieszczadach powodowało to upośledzenie życia towarzyskiego czy konieczność uczęszczania do innej szkoły niż był to pierwotnie preferowane, a także często zmuszało młodzież do bardzo wczesnego wstawania i powrotu zależnego od rozkładu jazdy. Ten ostatni proces zaburzał rytm dobowy i mógł prowadzić do obniżonej koncentracji i problemów z efektywnym uczeniem się.

Z pracy zespołu pod kierunkiem M. Cichuty (Cichuta i inni, 2021) wypływało m.in. spostrzeżenie, że dla 78% badanych uczniów uczestnictwo w zajęciach pozalekcyjnych było zależne od możliwości dojazdu na nie do Wrocławia. Widoczny ponadto był tu niski poziom zadowolenia z usług **ptz** w otulinie stolicy województwa dolnośląskiego. Na ponad połowie tego obszaru, dla więcej 50% badanych jednostek odniesienia, dominowały oceny z przedziału 1–2,5, co wskazywało na niezaspakajanie przez **ptz** potrzeb transportowych uczniów. Wpływ na taki stan rzeczy miała nie tylko niska częstotliwość kursowania pojazdów, ale także niedopasowanie do ich potrzeb tras linii autobusowych i ich przystanków, a także niski komfort pojazdów je obsługujących. Biorąc pod uwagę dość dobrą ofertę połączeń kolejowych w aglomeracji wrocławskiej, nie budziło zaskoczenia, że obszary spostrzeżeń z najniższą oceną **ptz** bardzo często pokrywały się z tymi, które nie były obsługiwane przez pociągi pasażerskie.

Według A. Brzezińskiej, M. Rękosiewicz i K. Piotrowskiego (2016) uczniowie po ukończeniu gimnazjum mieli możliwość wyboru ścieżki edukacji i różnorodnych form kształcenia w różnym wymiarze godzin w instytucjach szkolnych lub pozaszkolnych. Najczęściej jednak, na podstawie wyniku egzaminu gimnazjalnego, wybierali oni jedną z trzech możliwości: naukę w trzyletniej zasadniczej szkole zawodowej, czteroletnim technikum lub też trzyletnim liceum ogólnokształcącym. Zgodnie z opinią tej autorki wybór ścieżki, dokonywany przez uczniów szkół ponadgimnazjalnych, był

warunkowany różnorodnymi czynnikami podmiotowymi i społecznymi. Jednym z nich były niewątpliwie możliwości dojazdu do preferowanej placówki edukacyjnej. Korespondowało z tym spostrzeżenie R. Guzika (2003), że dostępność szkolnictwa, determinując poziom wykształcenia, niewątpliwie oddziaływała na przedsiębiorczość, która mogła mieć przemożny wpływ także na poziom bezrobocia – im wyższe były szczeble zakończonej ścieżki edukacyjnej, tym mniejsza była szansa stania się bezrobotnym. Tymczasem według M. Wolańskiego, W. Mrozowskiego i M. Pieroga (2016) sprawny publiczny transport zbiorowy poza ulegającymi peryferyzacji obszarami silnie zurbanizowanymi stwarzał warunki do aktywizacji mieszkańców terenów o wysokim bezrobociu i oferował poprawę dostępu do różnorodnych placówek edukacyjnych, tym samym zwiększając szanse młodzieży z terenów wiejskich na podążanie ścieżkami edukacji bardziej dopasowanymi do indywidualnych możliwości czy też oczekiwań rynku pracy. Brak bowiem dogodnego dojazdu mógł być czynnikiem znacznie zniechęcającym do kontynuowania nauki w stopniu innym niż obowiązkowy.

Wyniki badań opisywanych w niniejszej pracy wpisują się w to, co zaobserwowali m.in. M. Dulak i B. Jakubowski (2018). Wielu uczniów wybór szkoły ponadpodstawowej często warunkowało nie aspiracjami czy preferencjami zawodowymi, lecz możliwościami dojazdu. Dla wielu z nich koniecznością stało się też zakwaterowanie w internacie, mimo że odległość między szkołą, a domem zamykała się w 20–30 km. Także wyniki badań M. Wolańskiego, W. Mrozowskiego i M. Pieroga (2016) wskazywały, że niewystarczająca sieć połączeń transportu zbiorowego na obszarach peryferyjnych będąca skutkiem jego regresu, skutkowała postępującym wykluczeniem mieszkańców obszarów wiejskich (tym w dużej mierze dzieci i młodzieży) niemających możliwości korzystania z samochodów. Podobne poglądy, *de facto* potwierdzające również wyniki niniejszych badań, widoczne były także w pracy M. Pokrzywy (2014), która również zauważyła, że pierwszych kilkanaście lat obecnego tysiąclecia było okresem ograniczania transportu i usług publicznych na terenach peryferyjnych, pogarszając niewątpliwie dostęp mieszkańców małych miejscowości także i do edukacji. Słusznie ona dostrzegła też, że utrudniony ich dostęp do **ptz** oraz długi czas dojazdu do ważniejszych ośrodków miejskich stanowiących miejsca edukacji ponadgimnazjalnej i wyższej, mogły być przyczyną ograniczonych szans życiowych młodych ludzi. Objawiało się to tym, co wskazali M. Dulak i B. Jakubowski (2018) i co także zauważalne było na terenie stanowiącym przedmiot niniejszego studium czyli wyborem innej, bliższej domowi rodzinnemu placówki szkolnej niż preferowana bądź też zakończeniem ścieżki edukacyjnej na niższym szczeblu niż to byłoby możliwe np. przy zamieszkiwaniu w mieście (a co za tym idzie i mniejszych szans na rynku pracy). J. Włodarczyk i N. Gańko (2011), ale także M. Pokrzywa (2014) oraz S. Gołąb (2012) czy też K. Wasilewski (2013) wskazywali tu na istotny czynnik szczególnie wpływający na szanse edukacyjne mieszkańców wsi i małych miast i na ich decyzje o wyborze placówki – koszty dojazdu i zakwaterowania, które były dla nich wyższe niż dla mieszkańców większych ośrodków. W konsekwencji młodzież pochodząca m.in. ze środowisk wiejskich miała utrudniony dostęp do edukacji i stawała przed wyzwaniem podejmowania pracy zarobkowej. Ponadto S. Gołąb (2012) zwracała uwagę na to, co można było zaobserwować w ramach badania opisywanego w niniejszym

opracowaniu – zróżnicowane godziny odjazdów autobusów, jak również plany lekcji sprawiały, że uczniowie pozostawali poza domem nawet przez kilkanaście godzin dziennie. W jej badaniu ponadto uzewnętrzniał się problem braku środków finansowych uniemożliwiających zorganizowanie im w tym czasie zajęć dodatkowych. Niestety tego wątku zabrakło w badaniach autora niniejszego studium. Ponadto K. Wasilewski (2013) zauważył (podobnie zresztą jak S. Gašparović (2014) częściowo dla uczniów z Zagrzebia), że nauka w większej odległości od domu powodowała także inne niedogodności jak nadmiar czasu spędzonego w podróży co odbywało się kosztem większego zmęczenia, ograniczenia czasu na naukę w domu czy też deficytem czasu wolnego itd.). Konsekwencją podobnych procesów, w badanych szkołach ponadpodstawowych Beskidu Niskiego i Bieszczad, mogło być zakończenie ścieżki edukacyjnej na tego typu placówkach lub też wybór formy kontynuacji nauki w sposób jak najmniej ingerujący w posiadany budżet czasu.

Co zaskakujące opisywany powyżej zbiór zjawisk nie był typowy tylko dla Polski, ale także widoczny w krajach o znacznie wyższym poziomie życia czy zaspokojenia potrzeb społecznych – przykładem tu mogą być obserwacje jakie poczynili w uwarunkowaniach szwedzkich J. Berg i J. Ihlström (2019). Tu również uczniowie wybierali szkołę, która była najbliżej domu, a nie tą, która oferowała preferowane przez nich kształcenie. Podobnie jak w Polsce w tym skandynawskim kraju był zauważalny brak działań władz publicznych na rzecz wprowadzenia lub poprawy usług **ptz.** Zarówno u nas jaki i tam ograniczenia dla uczniów szkół średnich na obszarach wiejskich były związane z tym, że najlepsza oferta edukacyjna szkół ponadpodstawowych występowała na obszarach miejskich. Analogicznie w obu porównywanych państwach uczniowie szkół średnich nie posiadali prawa do korzystania z zamkniętych kursów autobusów szkolnych. Ograniczony dostęp do usług publicznego transportu także w obydwu rozpatrywanych w tym miejscu przypadkach ograniczał możliwości uczestniczenia w zajęciach rekreacyjnych dzieci i młodzieży.

Spostrzeżenia M. Pokrzywy (2014) dotyczące barier, jakie napotyka uzyskanie wykształcenia wyższego przez młode osoby z terenów peryferyjnych, wydają się tłumaczyć powodzenie jakim cieszyły się studia inne niż dzienne. W świetle jej badań ten etap ścieżki edukacyjnej wiązał się zazwyczaj z dużymi kosztami, wymuszonymi koniecznością zmiany miejsca zamieszkania lub dojazdami do większych ośrodków miejskich. Do podobnych wniosków doszedł również K. Wasilewski (2014), który zauważył że młodzież wiejska wyraźnie częściej niż miejska wybierała studia w trybie zaocznym bądź wieczorowym. Jego zdaniem mogło to być efektem tego, że rodziny młodzieży wiejskiej charakteryzował relatywnie niski poziom zamożności uniemożliwiającej kształcenie w trybie dziennym ze względu na wiążące się z tym wysokie koszty utrzymania (zwłaszcza opłacenia akademika bądź stancji) oraz/lub codziennych dojazdów na uczelnię. Za kolejny element wpływający na taki, a nie inny obraz sytuacji uznał on bezpośrednią dostępność dla młodzieży ośrodków akademickich (zwłaszcza niepublicznych oraz ich filii i oddziałów zamiejscowych) lokalizujących się w mniejszych miejscowościach, kształcących zgodnie ze społecznymi oczekiwanymi w większości w trybie zaocznym. Jako trzecią przyczynę K. Wasilewski wskazywał tu proces selekcji i/lub autoselekcji tej grupy młodzieży wynikający być może z faktu

wcześniejszych jej wyborów edukacyjnych, w konsekwencji mogących zmniejszać szanse dostania się na studia w trybie dziennym. Zwłaszcza spostrzeżenie tego ostatniego autora, dotyczące kształtowania się ścieżek edukacyjnych, mogły dobrze tłumaczyć obserwacje dla studentów z PWSZ w Sanoku, w którym szczególną popularnością cieszyły się studia w trybie 26+ łączące zalety kształcenia bezpłatnego oraz zaocznego czy wieczorowego, na które dojazdy na zajęcia nie wymagały zwykle nocowania w tym mieście.

Niestety w toku badania nie udało się poznać opinii osób dorosłych zmuszonych dowozić dzieci na zajęcia szkolne co mogłoby być kolejnym indykatorem skali motoryzacji wymuszonej. Można jednak było założyć, że byłyby one zbliżone do wyników otrzymanych w badaniu jakościowym przeprowadzonym przez E. Noack (2012). Wiele pytanych przez nią matek narzekało, że miało mniej wolnego czasu choćby na własne zajęcia rekreacyjne, bo absorbowało je spędzanie czasu z potomkami, w tym także bycie ich „taksówką". Dzieci więc były tu w wielu aspektach całkowicie zależne transportowo od rodziców, zwłaszcza w dojazdach na zajęcia, gdzie dostępne opcje transportu bez opieki osób towarzyszących były niewystarczające. Autorka dość słusznie tu przypuszczała, że matki były skłonne do poświęceń, aby ich dzieci nie były wykluczone z pewnych aktywności, tylko dlatego że żyły na wsi. Z drugiej jednak strony nie wszystkie one mogły zapewnić transport swoim dzieciom, gdyż pracowały w pełnym wymiarze godzin lub posiadały więcej dzieci. Zmuszone były więc czasami je zniechęcać do takich aktywności. Dość podobne spostrzeżenia dla Szwecji mieli tu J. Berg i J. Ihlström (2019), gdzie konieczność dowozu dzieci samochodem do szkół w mieście rodziła także znaczne problemy dla opiekunów. Wskazali oni ponadto, że alternatywą wskazywaną przez szwedzkich rodziców była wyprowadzka bliżej miasta, gdyż szanse edukacyjne własnych dzieci były dla nich ważniejsze niż komfort życia na wsi. Można więc przyjąć, że dla obszaru Beskidu Niskiego i Bieszczad otrzymane wyniki i opinie byłyby dość podobne do powyżej wspomnianych rezultatów z krajów Europy Zachodniej.

Motoryzacja wymuszona dotykała jednak nie tylko opiekunów, ale także samych uczniów czy studentów. Dla większości z nich upragnionym momentem było ukończenie 18 roku i uzyskanie prawa jazdy, tak by raz na zawsze uwolnić się od zależności od publicznego transportu zbiorowego. Zwracał na to uwagę m.in. przedstawiciel gorlickiego starostwa powiatowego mówiąc, że w momencie jak młodzi ludzie uzyskiwali te uprawnienia to całkowicie przestawali oni korzystać z autobusów. Podobne opinie przekazywali dyrektorzy placówek edukacyjnych, w których prowadzone były niniejsze badania. Te obserwacje nie były odosobnione. Jako jedna z pierwszych wspominała o tym w swoim reportażu O. Gitkiewicz (2019). Potwierdziły je też obserwacje zespołu J. Kościńska i inni (2021).

Przyzwyczajenie młodych ludzi do rezygnacji korzystania z autobusów czy pociągów może mieć określone konsekwencje w przyszłości. Z przeprowadzonego badania też dość jednoznacznie wynikało, że by młodzi ludzie powrócili do publicznego transportu zbiorowego musiałby on gwarantować im odpowiednią częstotliwość kursów zsynchronizowaną z planami ich zajęć edukacyjnych (i nie tylko). Potwierdza to głos młodego pokolenia wyrażony w badaniu przeprowadzonym przez M. Cichutę

i innych (2021) – jednoznacznie wskazali oni, że aby spowodować zmianę nawyków transportowych mieszkańców, należy przyzwyczajać młodych ludzi od najmłodszych lat do korzystania z usług **ptz** zwłaszcza, że od tego jakie doświadczenia będzie mieć z **ptz** młodzież w tym okresie życia będą zależeć jej decyzje dotyczące wyboru tego środka transportu w dorosłości. Także w warunkach czeskich widoczne było niestety trwałe przywiązanie do motoryzacji indywidualnej (Prymš, 2013). Koresponduje z tym spostrzeżenie, które poczynili A. Ahern i J. Hine (2012). Według nich, współczesne pokolenie seniorów było pierwszym, które posiadało samochód praktycznie od młodości i stał się on dla niego podstawowym środkiem przemieszczania się, a więc w przyszłości powrót do publicznego transportu zbiorowego w ich przypadku będzie raczej trudniejszy, zwłaszcza że uzależnienie od samochodu z każdym kolejnym pokoleniem będzie narastać. To zresztą ci autorzy zaobserwowali w Irlandii Północnej i Republice Irlandii, gdzie wskutek ograniczenia usług transportu publicznego i bardzo szybkiego wzrostu liczby posiadanych samochodów, doszło do przekształcenia się w społeczeństwo zależne od samochodów. Miało to jednak bardzo negatywny wpływ na względną mobilność osób nieposiadających własnych pojazdów (w szczególności mniej mobilnych seniorów).

Obserwując upośledzenie w dostępie do publicznego transportu zbiorowego istnieje obawa, że obszary Beskidu Niskiego i Bieszczad będą narażone na pogłębianie się dotykającego ich kryzysu. R. Guzik i inni (2021a; 2021b; 2021c; 2021d) wskazali bowiem, że warunkiem rozwoju społeczno-gospodarczego jest wzrost potencjalnej mobilności, a ten nie jest możliwy w warunkach istnienia wykluczenia transportowego dotykającego coraz liczniejszą część społeczeństwa. Wzrost motoryzacji indywidualnej ich zdaniem co prawda poprawiał mobilność części społeczeństwa, ale degradacja **ptz** pogarszała dostępność lub niektórych wręcz całkowicie jej pozbawiał. By temu zapobiegać, według respondentów badania J. Berga i J. Ihlströma (2019), dobrze funkcjonujący publiczny transport zbiorowy po pierwsze musi być zsynchronizowany z czasem, w którym ludzie potrzebują podróżować. Po drugie musi on oferować czas przejazdu nie dłuższy niż dla podróży samochodem. Po trzecie jego koszt musi być proporcjonalny do postrzeganego kosztu korzystania z samochodu, a po czwarte, przystanek autobusowy i dojazd do niego muszą być akceptowalne. Dużym wyzwaniem jest sprawienie by ludzie nie odchodzili od publicznego transportu zbiorowego, a wręcz wracali do niego. Z wypowiedzi badanych przez autora uczniów i studentów, ale także z opracowania D. Prymša (2013), wynikało że bardzo duże znaczenie miałyby tu obniżka cen biletów oraz lepsze dopasowanie rozkładów jazdy do potrzeb respondentów.

Uzyskane w trakcie badania wyniki warto odnieść też do postulatów przewozowych przywoływanych m.in. przez O. Wyszomirskiego (Wyszomirski, 1988; Hebel i Wyszomirski, 2016). Co prawda zostały one opracowane dla miejskiego transportu zbiorowego, ale swobodnie można je aplikować również dla jego pozamiejskiego odpowiednika. Zwłaszcza, że brak ich realizacji niewątpliwie wpływał na ocenę **ptz** i skłonność do korzystania z jego usług. Pasażerowie oczekują od środków transportu wygody, odpowiedniej dostępności, prędkości i pewności. Na badanym obszarze wiele z nich nie było spełnianych (np. bardzo niska częstotliwość kursów, wykazywana pewna dowolność w realizacji rozkładu jazdy, brak zapewnienia dostępu do **ptz**

zwłaszcza w dni wolne od nauki szkolnej). Wspomniany już O. Wyszomirski (1988) dodaje do tego m.in. dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb. Brak realizacji tego postulatu przewijał się w opiniach praktycznie ze wszystkich badanych placówek edukacyjnych (tak stopnia ponadpodstawowego, jak również wyższego). Choć nie było to szerzej omawiane w treści pracy to z obserwacji poczynionych w trakcie objazdów terenu badawczego sytuacja ze standardem przystanków była daleka od odpowiedniej. Często brakowało na nich rozkładów jazdy, nierzadko też ograniczały się one jedynie do słupka z odpowiednim znakiem, a nawet jeśli były wyposażone w wiaty to zwłaszcza stan ich czystości był daleki od oczekiwanego. W pracy wielokrotnie podnoszona była konieczność dostarczania pasażerom pełnej informacji o trasach i rozkładach autobusów, tymczasem istnieli na badanym obszarze przewoźnicy, których rozkład jazdy był dostępny wyłącznie tam, gdzie realizowali oni swoje kursy. Były też rozkłady jazdy, których opisy dni kursowania prowadziły do błędnych interpretacji. Stało to w opozycji do postulatu dostarczania zrozumiałego systemu informacji o trasach i rozkładach jazdy. Pokrewnym zagadnieniem było zapewnienie odpowiednich warunków przesiadania się – zarówno infrastrukturalnych, jak również rozkładowych, z czym szczególnie na obszarze badanych powiatów było nie najlepiej. Także postulat kulturalnej obsługi po pobieżnej lekturze profili przewoźników w sieci Facebook zdawał się być dalekim od spełniania. Brakowało też właściwie możliwości wyboru środka transportu przez pasażerów – byli oni tu skazani na to, co proponowali im przewoźnicy. Brak spełniania przedstawionych w niniejszym akapicie postulatów pasażerskich prowadził do zmniejszania się atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego i jego negatywnej oceny, a co dalej za tym szło odchodzeniem od niego kolejnych grup pasażerów wraz z uzyskaniem uprawnień do samodzielnego kierowania samochodem. Tymczasem coraz pilniejszą potrzebą staje się odwrócenie tego trendu i zachęcanie do korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego nie tylko osób, które podobnie jak młodzież, nie mają innej alternatywy. Temu mają służyć zaproponowane w kolejnym podrozdziale rekomendacje.

9.3. Rekomendacje

Bazując na badaniach własnych oraz krajowych R. Guzika i jego zespołu (2021a; 2021b, 2021c, 2021d) i M. Wolańskiego i innych (2016) oraz O. Wyszomirskiego (1988) i K. Hebel i O. Wyszomirskiego (2016), a także czeskich (Šťastná, Vaishar i Stonawská, 2015; Prymš, 2013), proponuje się wypracowanie ogólnych **rekomendacji**, które umożliwią przynajmniej częściowe rozwiązanie problemów związanych z wykluczeniem transportowym, zwłaszcza, że jak stwierdzili A. Ahern i J. Hine (2012) transport na obszarach wiejskich musi być postrzegany jako coś więcej niż tylko świadczenie usług socjalnych, które mają zmniejszać wykluczenie społeczne. Według nich musi on być również traktowany jako coś, co może być realną alternatywą dla używania lub posiadania samochodu. Zapewnienie bowiem odpowiednich usług transportowych dla wszystkich mieszkańców obszarów wiejskich może zmniejszyć potrzebę tworzenia wyspecjalizowanych usług o niskim popycie.

1. Wskazane jest priorytetowe traktowanie kolei i oparcie systemu **ptz.**na szkielecie tworzonym głównie przez połączenia kolejowe. Do niego w węzłowych punktach transferowych powinny być dowiązane regionalne linie autobusowe zapewniające transport z poszczególnych osiedli.
2. Przede wszystkim konieczne jest stworzenie jednolitych obligatoryjnych ujednoliconych baz rozkładów jazdy oraz przystanków integrujących wszystkie środki transportu publicznego w Polsce wraz przyjaznym interfejsem umożliwiającym korzystanie z nich. Stan rzeczy, w którym użytkownik nie jest w stanie w prosty i niezawodny sposób sprawdzić połączenia, najlepiej w opcji od drzwi do drzwi, zniechęca do użytkowania publicznego transportu zbiorowego i powoduje preferowanie wykorzystania samochodów nawet w przejazdach, w których nie jest to konieczne. Brak znanej z innych krajów ogólnokrajowej wyszukiwarki rozkładów powoduje negatywne postrzeganie **ptz.**oraz znacznie utrudnia badania, w tym i wiarygodne diagnozowanie zjawiska wykluczenia transportowego choćby za pomocą narzędzi GIS.
3. Z poprzedniego postulatu wynika kolejny, a mianowicie wskazane jest prawidłowe rozpoznanie rzeczywistej skali wykluczenia transportowego i związanych z nim potrzeb transportowych. W przeciwnym wypadku nie będzie możliwe podjęcie właściwie skierowanej interwencji, by ograniczyć liczbę osób, których dostęp do podstawowych usług i realizacji potrzeb społecznych jest mocno utrudniony z powodu braku częściowej lub pełnej możliwości przemieszczania się zwłaszcza poza obrębem miejscowości zamieszkania.
4. Z kolei niejako z konieczności, m. in. prawidłowego rozpoznania problemu wykluczenia transportowego, wynika kolejny postulat – wypracowania optymalnego modelu dofinansowania transportu publicznego umożliwiającego unikanie dublowania się połączeń oraz dotowanie pozamiejskich publicznych przewozów autobusowych, a tam gdzie będzie to bardziej ekonomiczne – stosowanie alternatywnych środków transportu publicznego. Szczególnie ta ostatnia opcja w wielu słabo zaludnionych obszarach mogłaby rozwiązać problemy z mobilnością miejscowych mieszkańców, a praktycznie nie przedostaje się ona do dyskursu społecznego.
5. Z objęciem całego systemu publicznego transportu zbiorowego subsydiowaniem wiąże się rekomendacja wdrożenia modelu konkurencji regulowanej w wyborze przewoźników na poszczególnych trasach. Powinien jednak być on oparty nie tylko na miernikach kosztowych, ale i jakościowych, w tym i również integracji taryfowej czy rozkładowej pomiędzy podmiotami obsługującymi poszczególne połączenia.
6. Koniecznością jest wprowadzenie zintegrowanego systemu transportowego, a zwłaszcza reorganizacja (optymalizacja) rozkładów jazdy. Ponieważ wpływa to pozytywnie na zwiększenie oferty w różnych skalach przestrzennych wymagana powinna być integracja rozkładowa i taryfowa przewoźników operujących w ramach województw lub komunalnych związków transportowych oraz zapewnienie dogodnego przesiadania się z transportu zbiorowego i indywidualnego w punktach węzłowych.

7. Każde sołectwo liczące powyżej 100 mieszkańców powinno mieć dostęp do publicznego transportu zbiorowego najlepiej bezpośredni, a jak nie, to odległość do najbliższego przystanku powinna wynosić maksymalnie 2–3 km (z uwzględnieniem uwarunkowań lokalnych), tak by przemieszczenia piesze nie zniechęcały do korzystania z usług **ptz.** Częstotliwość kursów powinna być dopasowana do liczby mieszkańców i bazować na hierarchicznym i taktowym rozkładzie jazdy z kilkustopniową cyklicznością (1 godz., 2 godz., 4 godz. czy 6 godz.). Należy przyjąć też (tak jak dla transportu kolejowego), że minimalna dobra oferta powinna kształtować się na poziomie sześciu–ośmiu par kursów w dni powszednie (i połowę tego w dni wolne od pracy), co pozwalać będzie na elastyczne dopasowanie do różnego typu zajęć szkolnych czy potrzeb dojazdu do różnych rodzajów punktów usługowych. Rzadka i niedopasowana do potrzeb użytkowników oferta będzie tylko przyczyniać się do napędzania błędnego koła pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego, tymczasem konieczne jest odwrócenie niekorzystnych trendów i zachęcenie do korzystania z usług **ptz.**nie tylko osób nieaktywnych zawodowo, ale także tych, którzy muszą dojeżdżać do pracy poza swoja miejscowością.

Dwa kolejne postulaty wprowadzone zostały głównie z wyników badań opisywanych niniejszej pracy.

1. Nadrzędnym celem wszystkich działań powinno być stworzenie spójnego systemu publicznego transportu zbiorowego obejmującego zarówno obszary miejskie jak i wiejskie. Jednak patrząc na wyniki zarówno niniejszego badania, jak również innych autorów zauważających, że granice powiatowe stanowią dla **ptz** linię nie do przebycia albo powodującą spadek liczby ilości kursów, jego organizacja powinna być powierzona organom samorządowym poziomu wojewódzkiego lub też związkom kilku powiatów (wbrew opinii m.in. M. Wolańskiego (2019) często sugerującemu tu poziom powiatowy – sprzyjający raczej dezintegracji).
2. Z przebiegu badania, problemów z pozyskaniem aktualnych rozkładów jazdy oraz obserwacji przeprowadzonych na licznych przystankach autobusowych wynika rekomendacja zdecydowanie większej kontroli nad tym czy i jak przewoźnicy umieszczają rozkłady jazdy na przystankach i dworcach oraz jak je realizują. Warty rozpatrzenia byłby także zakaz realizowania kursów nieujętych w ogólnokrajowym rozkładzie jazdy. Brak tego prowadzić będzie również do braku postrzegania **ptz** jako przyjaznego środka transportu i nieuzasadnionego nadmiernego wykorzystywania samochodów osobowych (a więc również wzrostu kosztów zewnętrznych wynikających z kongestii czy też ofiar wypadków drogowych). Szczególnie to może dotyczyć starszego pokolenia, które z racji często występującego wykluczenia cyfrowego by korzystać z usług przewoźników autobusowych musi też mieć dostęp do bardziej analogowych form udostępniania rozkładu jazdy.

Powyżej omówione postulaty nie sprawdzą się jednak w każdych warunkach. Istnieją bowiem takie obszary (jak choćby częściowo opisywane w niniejszym badaniu), gdzie przywracanie regularnych połączeń nie będzie najlepszym rozwiązaniem problemów społecznych wynikających z ograniczonego dostępu do publicznego

transportu zbiorowego. E. Noack (2012) zauważyła, że na badanych przez nią terenach wiejskich niemieckiej gminy Holzminden (z występującym intensywnie problemem starzenia się ludności), rozszerzenie konwencjonalnych usług autobusowych nie było w stanie poprawić starszym osobom dostępności. W momencie, gdy nie będą oni już w stanie prowadzić samochodu, będą częściej potrzebować transportu od drzwi do drzwi, nie tylko w przejazdach w celu opieki medycznej, ale także zakupów czy rekreacji. I temu powinny służyć lokalne projekty oferujące takie usługi transportowe osobom starszym, realizowane np. przez wolontariuszy, wypełniając luki, których nie zapewniają konwencjonalne usługi.

M. Baran i D. Augustyn (2021) wpisują się w linię nakreśloną powyżej przez E. Noack (2012). Zauważyli oni, że w warunkach rozproszonej sieci osiedli ludzkich (takich jak m.in. w Beskidzie Niskim czy Bieszczadach) postindustrialna gospodarka odrzuca **ptz** na rzecz rozwiązań transportowych optymalnie dopasowanych do indywidualnych potrzeb i działań. Należy jednak pamiętać, że były one zawsze wysoce nieefektywne kosztowo i oddziaływały niekorzystnie na środowisko naturalne. Ponadto niektóre grupy społeczne były wykluczone z zapewnienia sobie własnych pojazdów. Współczesne zjawiska społeczne, demograficzne i gospodarcze spowodowały, że model organizacji systemu **ptz** w oparciu o konkurencję na rynku mógł nie spełniać swojej funkcji, nawet wspierany finansowo przez władze publiczne. Stąd pożądane jest poszukiwanie nowych rozwiązań zachęcających zwłaszcza dojeżdżających do pracy do porzucenia samochodów osobowych. Niezbędne jest również wyeliminowanie problemów ostatniej mili i dostępności pojazdów dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Patrząc na powyższe przemyślenia warto się zastanowić jak czerpać z dobrych wzorców, bowiem w Polsce zdecydowanie brakuje dyskusji na temat alternatywnych form transportu publicznego. Czy nie należy jednak pomyśleć o finansowanych ze środków publicznych opcji wjazdu rozkładowych autobusów do niektórych miejscowości tylko po uprzednim telefonicznym zamówieniu? Albo busów na żądanie opartych na modelu autobusów obywatelskich? Jak wskazali D. Gray, J. Shaw i J. Farrington (2006) silny lokalny kapitał społeczny był ważny w zapewnianiu mobilności pewnym grupom społecznym, zwłaszcza tym, które nie miały dostępu do samochodu. W uwarunkowaniach polskich taki kapitał na terenach wiejskich stanowiły Ochotnicze Straże Pożarne (OSP). W ocenie autora pracy zapewnienie mobilności na obszarach słabo zaludnionych powinno zostać oparte właśnie na OSP. Po pierwsze organizacje te od zawsze są obecne w środowiskach wiejskich, tworząc gęstą sieć strażnic i pełniąc nie tylko rolę związaną z bezpieczeństwem pożarowym, ale także funkcje kulturalne i społeczne. Po drugie w wielu przypadkach wyposażone one są w zaplecze garażowo-warsztatowe umożliwiające obsługę taboru samochodowego. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, że urzędy gmin mogą zatrudniać dla OSP kierowców-konserwatorów obsługujących samochody gaśnicze, których zadaniem (wraz z ewentualnie innymi ochotnikami) mogłaby się stać dodatkowo obsługa busa czy wręcz vana dostosowanego do przewozu na żądanie osób starszych zmierzających do miast przede wszystkim w celach związanych z poprawą swojego zdrowia (ale także w celu np. niezbędnych zakupów). Oczywiście wymagałoby to dodatkowych kwalifikacji od

tych osób, jednak potencjalne korzyści niewątpliwie przeważałyby nad kosztami uzupełnienia szkoleń czy badań medycznych. Do koordynacji wystarczyłby tu prawdopodobnie jeden dyspozytor na kilka gmin lub powiat czy też wręcz województwo. W ocenie piszącego te słowa może się okazać, że system wsparcia przewozów na obszarach słabiej zaludnionych nie osiągnie zakładanych rezultatów i obsługa, za pomocą rozkładowych autobusów, będzie pozbawiona podstaw ekonomicznych. Dlatego warto dążyć do wprowadzenia proponowanego modelu, być może w zmodyfikowanej wersji, do polskiego systemu transportowego. Alternatywą w dość bliskiej perspektywie może stać się całkowite odcięcie seniorów od wielu podstawowych usług, zwłaszcza o charakterze społecznym.

Rozwiązania wspomniane powyżej nie są niczym nowym. Jak zauważa E. Noack (2012) znana była niezawodność tych wzorców i docenianie ich dostarczało dowodów na ich użyteczność. Przykładowo w badanym przez nią niewielkim fragmencie Szkocji wprowadzono formę transportu na żądanie nazwaną *A2B-dial-a bus*. Oferowała ona przeznaczoną dla szerokiej publiczności usługę przewozową od drzwi do drzwi zamawianą z wyprzedzeniem. W zależności od obszaru kursował on z częstotliwością do sześciu razy w tygodniu. Ponadto zwróciła ona uwagę, że w niektórych miejscach obsługiwane przez wolontariuszy pojazdy na żądanie wypełniały luki, których nie byłyby w stanie obsłużyć konwencjonalne usługi **ptz.** Choćby z tego względu były one nieefektywne ekonomicznie i nie poprawiały mobilności transportowej tych, którzy nie mieli samochodów, o ile usługa nie była dostosowana do ich potrzeb. Transport publiczny musi być rozwijany i projektowany zgodnie z wymaganiami osób starszych, które go potrzebują – zwłaszcza, że pomoc sąsiedzka może zapewnić wsparcie na najbardziej podstawowym poziomie, ale nie może zagwarantować dostępności, jeśli lokalne udogodnienia są niewystarczające. Myśląc o przyszłości jednak warto wziąć pod uwagę, że seniorzy pomimo ich świadomego przywiązania do życia poza miastem, a niemający rodziny w pobliżu, mogą być zmuszeni do porzucenia zamieszkania w swoim wiejskim domu, gdy nie będą już w stanie prowadzić samochodu.

Alternatywą dla niepodejmowania działań jest wzrost powierzchni i liczby ludności Polski wykluczonej transportowo. To wobec narastającego procesu starzenia się społeczeństwa może okazać się ogromnym problemem społecznym już w najbliższych latach.

PIŚMIENNICTWO

Abramowicz, A. (2015b). Efekty pomocy publicznej na restrukturyzację PKS w Staszowie. *Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe*, *16* (11), 24-29.

Abramowicz, A., Ziółkowska, K. (2018). Skutki opóźnionej restrukturyzacji Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Ostrowie Wielkopolskim. *Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe*, *19* (1-2), 38-42. https://doi.org/10.24136/atest.2018.004

Ahern, A., Hine, J. (2012). Rural transport–Valuing the mobility of older people. *Research in Transportation Economics*, *34* (1), 27-34. https://doi.org/10.1016/j.retrec.2011.12.004

Augustyn, D. (2018). Zinstytucjonalizowane usługi car-poolingowe w ramach transportu publicznego na przykładzie gminy Lesko. *Etyka Biznesu i Zrównoważony Rozwój. Interdyscyplinarne studia teoretyczno-empiryczne*, (1), 17-31.

Bagińska, J. (2007). Kilka uwag na temat linii pasażerskich w Polsce w latach 1989–2006. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, *14*, 157-164.

Banister, D. (1994). Equity and acceptability in internalising the social costs of transport. W *Internalising the social costs of transport* (153-175). Paris: European Conference of Ministers of Transport.

Bantis, T., Haworth, J. (2020). Assessing transport related social exclusion using a capabilities approach to accessibility framework: A dynamic Bayesian network approach. *Journal of Transport Geography*, *84*, 102673. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102673

Baran, M., Augustyn, D. (2021). The Evaluation of Transport Exclusion in the Peripheral Cross-Border Areas of Central Europe in the Context of Applicability of Information--Based Carpooling. *Sustainability*, *13* (6), 3440. https://doi.org/10.3390/su13063440

Barber, B., Sherman, L., Kondo, W. (1974). Method for evaluating metropolitan accessibility. *Transportation Research Record*, 499, 70-82.

Bąkowski, W. (1999). Perspektywy przedsiębiorstw PKS w nowych warunkach administracyjnych. *Przegląd Komunikacyjny, 54* (3), 1-4.

Bąkowski, W. (2018). Białe plamy i wykluczenie transportowe – społeczne. *Komunikacja Publiczna*, (3), 12-14.

Beim, M., Błażeczek, A., Dąbrowska, A., Dębiak, P., Olczyk, A. (2019). Badania dostępności publicznego transportu zbiorowego w podregionie pilskim. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 22* (4), 95-118. https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.19.021.11542

Berg, J., Ihlström, J. (2019). The importance of public transport for mobility and everyday activities among rural residents. *Social Sciences, 8* (2), 58. https://doi.org/10.3390/socsci8020058

Bissaga, T. (1938). *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*. Warszawa: Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji.

Blair, N., Hine, J., Bukhari, S. M. A. (2013). Analysing the impact of network change on transport disadvantage: a GIS-based case study of Belfast. *Journal of Transport Geography*, *31*, 192-200. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.06.015

Błażewski, M. (2019). Prawne uwarunkowania ograniczenia wykluczenia transportowego. W J. Blicharz, T. Kocowski, M. Paplicki (Red.), *Spółdzielnie socjalne oraz organizacje pozarządowe wsparciem dla zagrożonych wykluczeniem* (11-20). Wrocław: E-Wydawnictwo. Prawnicza i Ekonomiczna Biblioteka Cyfrowa. Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego. https://doi.org/ 10.34616/23.19.134

Borowska-Stefańska, M., Wiśniewski, S. (2018). Changes in transport accessibility as a result of flooding: a case study of the Mazovia Province (Eastern Poland). *Environmental Hazards, 17* (1), 56-83. https://doi.org/10.1080/17477891.2017.1343177

Borowska-Stefańska, M., Wiśniewski, S. (2019). *Mobilność codzienna osób starszych w Łodzi*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.

Borowska-Stefańska, M., Kowalski, M., Wiśniewski, S. (2019). The Measurement of Mobility-Based Accessibility–The Impact of Floods on Trips of Various Length and Motivation. *ISPRS International Journal of Geo-Information, 8* (12), 534. https://doi.org/10.3390/ijgi8120534

Bruinsma, F.R., Rietveld, P. (1998). The accessibility of European cities: theoretical framework and comparison of approaches. *Environment and Planning, 30* (3), 499-521

Brzezińska, A. I., Rękosiewicz, M., Piotrowski, K. (2016). Plany edukacyjne i zawodowe uczniów ostatnich klas szkół ponadgimnazjalnych a wymiary rozwoju ich tożsamości. *EDUKACJA, 136* (1), 74-88.

Buchanan, N., Evans, R., Dodson, J. (2005). Transport disadvantage and social status: a Gold Coast pilot project. *Urban Policy Program Research Monograph*, *8*. Mount Gravatt: Griffith University.

Cao, J., Liu, X. C., Wang, Y., Li, Q. (2013). Accessibility impacts of China's high-speed rail network. *Journal of Transport Geography, 28*, 12-21. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.10.008

Casas, I. (2007). Social exclusion and the disabled: An accessibility approach. *The Professional Geographer, 59* (4), 463-477. https://doi.org/10.1111/j.1467-9272.2007.00635.x

Casas, I., Delmelle, E. C. (2014). Identifying dimensions of exclusion from a BRT system in a developing country: a content analysis approach. *Journal of Transport Geography, 39*, 228-237. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.07.013

Casas, I., Horner, M. W., Weber, J. (2009). A comparison of three methods for identifying transport-based exclusion: a case study of children's access to urban opportunities in Erie and Niagara Counties, New York. *International Journal of Sustainable Transportation, 3* (4), 227-245. https://doi.org/10.1080/15568310802158761

Caschili, S., De Montis, A. (2013). Accessibility and complex network analysis of the US commuting system. *Cities*, *30*, 4-17. https://doi.org/10.1016/j.cities.2012.04.007

Cass, N., Shove, E., Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review, 53* (3), 539-555. https://doi.org/10.1111%2Fj.1467-954X.2005.00565.x

Chaberko, T., Kretowicz, P. (2011). Konkurencyjność lokalnym transporcie zbiorowym a społeczna rola przewozów autobusowych (na przykładzie powiatu gorlickiego). *Transport Miejski i Regionalny*, (6), 28-35.

Chandra, S., Bari, M. E., Devarasetty, P. C., Vadali, S. (2013). Accessibility evaluations of feeder transit services. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 52, 47-63. https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.05.001

Chodkowska-Miszczuk, J. (2006). Zmiany na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym w wybranych miastach Polski. *Przegląd Geograficzny, 78* (2), 261-284.

Chojnicki, Z. (1966). Zastosowanie modeli grawitacji i potencjału w badaniach przestrzenno-ekonomicznych. *Studia*, *14*, Warszawa: KPZK PAN.

Church, A., Frost, M., Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy, 7* (3), 195-205. https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00024-X

Cichuta, M., Ostaszewski, D., Bogusiewicz, K., Respond, M., Romańczuk, W. (2021). *Analiza wykluczenia komunikacyjnego uczniów wrocławskich szkół*. Wrocław: Młodzieżowa Rada Miasta Wrocławia.

Ciechański, A. (2013). Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010. *Prace Geograficzne*, *243*. Warszawa: IGiPZ PAN.

Ciechański, A. (2019). Wyzwania w badaniach sieci pozamiejskiego transportu autobusowego na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 22* (2), 74-81. https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.19.012.11152

Ciechański, A. (2020a). Zmiany w sieci transportu publicznego na obszarach Beskidu Niskiego i Bieszczad 1990-2019 i ich konsekwencje. *Studia Regionalne i Lokalne, 81* (3), 51-79. https://doi.org/10.7366/1509499538103

Ciechański, A. (2020b). Non-urban public bus transport against the COVID-19 pandemic – evidence from the Low Beskids and the Bieszczady counties. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 23* (2), 28-34. https://doi.org/10.7366/1509499538103

Ciechański, A. (2020c). Bariery w przemieszczaniu się osób dorosłych na obszarach wykluczonych transportowo – przykład rejonu Komańczy. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 23* (5), 34-52. https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.20.030.13247

Ciechański, A. (2021). 30 years of the transformation of non-urban public transport in Poland's peripheral areas – what went wrong? *Journal of Mountain Science, 18* (11), 3025-3040. https://doi.org/10.1007/s11629-021-6762-y

Ciechański, A., Więckowski, M., Michniak, D. (2021). Czy regres publicznego transportu zbiorowego na obszarach górskich prowadzi do rozwoju niezrównoważonego? Przykład z Beskidu Niskiego i Bieszczad. *Przegląd Geograficzny, 93* (2), 207-231. https://doi.org/10.7163/PrzG.2021.2.4

Currie, G. (2009). Australian urban transport and social disadvantage. *Australian Economic Review, 42* (2), 201-208. https://doi.org/10.1111/j.1467-8462.2009.00549.x

Currie, G. (2010). Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs. *Journal of Transport Geography, 18* (1), 31-41. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.12.002

Currie, G. (red.) (2011). *New perspectives and methods in transport and social exclusion research*. Bingley: Emerald Group Publishing Limited.

Currie, G., Richardson, T., Smyth, P., Vella-Brodrick, D., Hine, J., Lucas, K., Stanley, J., Morris, J., Kinnear, R., Stanley, J. (2009). Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne–Preliminary results. *Transport Policy, 16* (3), 97-105. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.02.002

Currie, G., Richardson, T., Smyth, P., Vella-Brodrick, D., Hine J., Lucas, K., Stanley, J., Morris, L., Kinnear, R., Stanley, J. (2010). Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne–updated results. *Research in Transportation Economics, 29* (1), 287-295. https://doi.org/10.1016/j.retrec.2010.07.036

Currie, G., Senbergs, Z. (2007). *Identifying spatial gaps in public transport provision for socially disadvantaged Australians: the Melbourne' Needs-Gap'Study*. Melbourne: Australian Transport Research Forum, Monash University.

Dej, M. (2010). Transport publiczny w wiejskich obszarach peryferyjnych Polski i jego dostosowanie do potrzeb lokalnych rynków pracy. *Prace Geograficzne IGiGP UJ, 124*, 111-130.

Dej, M., Kołoś, A. (2009). Przemiany komunikacji podmiejskiej w Krakowie w ciągu ostatnich 20 lat. W I. Jażdżewska (red.), *Strefa podmiejska i małe miasta okresie transformacji, XXII Konwersatorium Wiedzy o Mieście* (11-22). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.

De Jong, W., Vogels, J., van Wijk, K., Cazemier, O. (2011). The key factors for providing successful public transport in low-density areas in The Netherlands. *Research in Transportation Business & Management*, 2, 65-73. https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2011.07.002

Delbosc, A., Currie, G. (2011a). The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being. *Journal of Transport Geography, 19* (6), 1130-1137. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.04.005

Delbosc, A., Currie, G. (2011b). Transport problems that matter–social and psychological links to transport disadvantage. *Journal of Transport Geography, 19* (1), 170-178. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.01.003

Demel, G. (2016). Sytuacja narodowościowa w okresie międzywojennym. W J. Wolski (red), *Bojkowszczyzna Zachodnia – wczoraj, dziś i jutro. Tom 1* (457-471). Warszawa: IGiPZ PAN.

Dodson, J., Buchanan, N., Gleeson, B., Sipe, N. G. (2006). Investigating the social dimensions of transport disadvantage–I. Towards new concepts and methods. *Urban Policy and Research, 24*, (4), 433-453. https://doi.org/10.1080/08111140601035317

Dodson, J., Gleeson, B., Sipe, N. G. (2004). Transport disadvantage and social status: a review of literature and methods. *Urban Policy Program Research Monograph, 5*. Mount Gravatt: Griffith University.

Dominas, P. (2020). *Tunele kolejowe w Polsce w obecnych granicach, wybudowane do 1945 roku*. Łódź: Księży Młyn.

Dubicki, A. (2019). Transport Exclusion as Heritage of Communist Period. The example of Poland. *Revista de Stiinte Politice*, *62*, 22-32.

Dulak, M., Jakubowski, B. (2018). *Publiczny transport zbiorowy w Polsce. Studium upadku*. https://klubjagiellonski.pl/2018/04/17/publiczny-transport-zbiorowy-w-polsce-studium-upadku (dostęp: 6.12.2021)

Engels, B., Liu, G. J. (2011). Social exclusion, location and transport disadvantage amongst non-driving seniors in a Melbourne municipality, Australia. *Journal of Transport Geography, 19* (4), 984-996. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.03.007

Farrington, J., Farrington, C. (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation. *Journal of Transport Geography, 13* (1), 1-12. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.10.002

Fiedeń, Ł. (2017). System transportowy wsi w Paśmie Polic. W K. Listwan-Franczak, Ł. Fiedeń, P. Franczak (red.), *Współczesne problemy i kierunki badawcze w geografii. Tom 5* (25-38). Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.

Fiedeń, Ł. (2018). Dostępność transportu publicznego w gminie Brzozów. W Ł. Fiedeń, K. Anielska, K. Listwan-Franczak, P. Franczak (red.), *Współczesne problemy i kierunki badawcze w geografii. Tom 6* (11-40). Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.

Fields, N., Cronley, C., Mattingly, S. P., Murphy, E. R., Miller, V. J. (2019). "You Are Really at Their Mercy": Examining the Relationship between Transportation Disadvantage and Social Exclusion among Older Adults through the Use of Innovative Technology. *Transportation Research Record, 2673* (7), 12-24. https://doi.org/10.1177%2F0361198119839969

Fiszer, K. (2019). *Gmina Wojaszówka: MKS Krosno zamiast likwidowanych połączeń busowych*. https://www.transport-publiczny.pl/mobile/gmina-wojaszowka-mks-krosno-zamiast-likwidowanych-polaczen-busowych-60858.html (dostęp: 28.03.2021).

Friedmann, J. (1967). *A general theory of polarized development*. Santiago: Ford Foundation, Urban and Regional Development Advisory Program in Chile, Op. 81.

Friedmann, J., Alonso, W. (1964). Introduction. W J. Friedmann, W. Alonso (red.), *Regional development and planning* (1-13). Cambridge: Mass, MIT Press.

Gadziński, J. (2010). Ocena dostępności komunikacyjnej przestrzeni miejskiej na przykładzie Poznania. *Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM. Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, *114* (13). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.

Gadziński, J. (2013). Funkcjonowanie lokalnego systemu transportowego na tle współczesnych procesów urbanizacyjnych: przykład aglomeracji poznańskiej. *Studia i Prace z Geografii i Geologii, 38*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.

Gaffron, P., Hine, J., Mitchell, F., 2001, *The Role of transport in social exclusion in urban Scotland. Literature review*. Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit.

Gašparović, S. (2014). Impact of transport disadvantage on education of high school population of the city of Zagreb. W O. Čokorilo (red.), *Proceedings of the Second International Conference on Traffic and Transport Engineering* (789-800). Belgrade: City Net Scientific Research Center.

Gašparović, S. (2016). Theoretical Postulates of Transport Disadvantage. *Croatian Geographical Bulletin, 78* (1), 73-95. https://doi.org/10.21861/HGG.2016.78.01.04

Gašparović, S. (2017). Transport disadvantage and evening outings: The example of high school students of the city of Zagreb. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*, 7 (3), 312-327.

Gitkiewicz, O. (2019). *Nie zdążę*. Warszawa: Wydawnictwo Dowody na Istnienie.

Gleeson, B., Randolph, B. (2002). Social disadvantage and planning in the Sydney context. *Urban Policy and Research, 20* (1), 101-107. https://doi.org/10.1080/08111140220131636

Goliszek, S. (2021). GIS tools and programming languages for creating models of public and private transport potential accessibility in Szczecin, Poland. *Journal of Geographical Systems, 23* (1), 115-137. https://doi.org/10.1007/s10109-020-00337-z

Goliszek, S., Połom, M., Duma, P. (2020). Potential and cumulative accessibility of workplaces by public transport in Szczecin. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series, 50* (50), 133-146. http://doi.org/10.2478/bog-2020-0037

Gołąb, S. (2012). Bariery w dostępie do edukacji młodzieży ze środowisk wiejskich. *Roczniki Naukowe Stowarzyszenia Ekonomistów Rolnictwa i Agrobiznesu, 14* (3), 86-89.

Goodall, B. (1987). *The dictionary of human geography*. London: Penguin.

Gorczyca, A. (2017). *Firma Neobus wozi 600 tysięcy pasażerów rocznie. Bracia Czurczak dają radę*. https://rzeszow.wyborcza.pl/rzeszow/7,34962,21707355,firma-neobus-wozi-rocznie-600-tysiecy-pasazerow-rocznie-bracia.html (dostęp: 3.04.2021).

Graff, M. (2017). Komunikacja kolejowa pomiędzy Polską i Ukrainą. *TTS Technika Transportu Szynowego, 24* (7-8), 55-71.

Gray, D., Farrington, J., Shaw, J., Martin, S., Roberts, D. (2001). Car dependence in rural Scotland: transport policy, devolution and the impact of the fuel duty escalator. *Journal of Rural Studies, 17* (1), 113-125. https://doi.org/10.1016/S0743-0167(00)00035-8

Gray D., Shaw, J., Farrington, J. (2006). Community transport, social capital and social exclusion in rural areas. *Area, 38* (1), 89-98. https://doi.org/10.1111/j.1475-4762.2006.00662.x

Graham, S., Marvin, S. (2002). *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London: Routledge.

Grosse, T. G. (2007). Wybrane koncepcje teoretyczne i doświadczenia praktyczne dotyczące rozwoju regionów peryferyjnych. *Studia Regionalne i Lokalne, 27* (1), 27-49.

Groth, S. (2019). Multimodal divide: Reproduction of transport poverty in smart mobility trends. *Transportation Research Part A: Policy and Practice, 125*, 56-71. https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.04.018

Gutiérrez, J. (2001). Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border. *Journal of Transport Geography, 9* (4), 229-242. https://doi.org/10.1016/s0966-6923(01)00017-5

Guzik, R. (2003). *Przestrzenna dostępność szkolnictwa ponadpodstawowego*. Kraków: Instytut Geografii Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.

Guzik, R., Kołoś, A. (2003). Evolution of accessibility in Carpathian spa resorts between 1938 and 2000. *Prace Geograficzne, (111)*, 357-368.

Guzik, R., Kołoś, A. (2015). Dostępność komunikacyjna. W R. Guzik, A. Kołoś, *Relacje funkcjonalnoprzestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem w województwie pomorskim*. Pomorskie Studia Regionalne (217-268). Gdańsk: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.

Guzik, R., Kołoś, A., Gwosdz, K., Biernacki, W., Działek, J., Kocaj, A., Panecka-Niepsuj, M., Wiedermann, K. (2016). *Dostępność, relacje i powiązania przestrzenne w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna*. Kraków: IGiGP UJ.

Guzik, R., Kołoś, A., Fiedeń, Ł., Kocaj, A., Wiedermann, K. (2021a). *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie kujawsko-pomorskim*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.

Guzik, R., Kołoś, A., Fiedeń, Ł., Kocaj, A., Wiedermann, K. (2021b). *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie łódzkim*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.

Guzik, R., Kołoś, A., Fiedeń, Ł., Kocaj, A., Wiedermann, K. (2021c). *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie warmińsko-mazurskim*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.

Guzik, R., Kołoś, A., Fiedeń, Ł., Kocaj, A., Wiedermann, K. (2021d). *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie zachodniopomorskim*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.

Guzman, L. A., Oviedo, D., Rivera, C. (2017). Assessing equity in transport accessibility to work and study: The Bogotá region. *Journal of Transport Geography, 58*, 236-246. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.12.016

Haggett, P. (1967). Network models in geography. W R. J. Chorley, P. Haggett (red.), *Models in Geography* (609-668). London: Meuthen.

Hansen, W. G. (1959). How accessibility shapes land-use. *Journal of American Institute of Planners, 25*, 73-76. https://doi.org/10.1080/01944365908978307

Hebel, K., Wyszomirski, O. (2016). Ewolucja postulatów przewozowych dotyczących podróży miejskich mieszkańców Gdyni w świetle wyników badań marketingowych z lat 1985-2015. *Problemy Transportu i Logistyki, 35* (3), 63-71. https://doi.org/10.18276/ptl.2016.35-06

Hine, J., Mitchell, F. (2001). *The role of transport in social exclusion in urban Scotland*. Edinburgh: Scottish Executive.

Hurni, A. (2005). Transport and social exclusion in Western Sydney. W *Transporting the Future: Transport in a Changing Environment: Conference Proceedings of the 28th Australasian Transport Research Forum*.

James, G. A., Cliff, A. D., Haggett, P., Ord, J. K. (1970). Some discrete distributions for graphs with applications to regional transport networks. *Geografiska Annaler B, 52* (1), 14-21. https://doi.org/10.2307/490437

Janusz, A. (2016). Rozwój przemysłu po II wojnie światowej. W J. Wolski (red.), *Bojkowszczyzna Zachodnia – wczoraj, dziś i jutro. Tom 2* (411-431). Warszawa: IGiPZ PAN.

Jaroš, V. (2017). Social and transport exclusion. *Geographia Polonica, 90* (3), 247-263. https://doi.org//10.7163/GPol.0099

Jones, P., Lucas, K. (2012). The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. *Journal of Transport Geography, 21*, 4-16.

Kaczorowski, J. (2019). Wykluczeni. O likwidacji transportu zbiorowego na wsi i w małych miastach. *Przegląd Planiasty*, (4), 11-14.

Kamruzzaman, M., Hine, J. (2011). Participation index: a measure to identify rural transport disadvantage? *Journal of Transport Geography, 19* (4), 882-899. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.11.004

Kamruzzaman, M., Yigitcanlar, T., Yang, J., Mohamed, M. A. (2016). Measures of transport-related social exclusion: A critical review of the literature. *Sustainability, 8* (7), 696. https://doi:10.3390/su8070696

Kansky, K. J. (1963). Structure of Transportation Networks: Relationships Between Network Geometry and Regional Characteristics. *Department of Geography Research Paper, 84.* Chicago: The University of Chicago.

Kanuganti, S., Sarkar, A. K., Singh, A. P., Arkatkar, S. S. (2015). Quantification of accessibility to health facilities in rural areas. *Case Studies on Transport Policy, 3* (3), 311-320. https://doi.org/10.1016/j.cstp.2014.08.004

Karamuz, P. (2011). Społeczne skutki likwidacji pasażerskich połączeń kolejowych na obszarach wiejskich Północno-Wschodniego Mazowsza. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 18*, 61-81.

Keeble, D., Owens, P. L., Thompson, C. (1982). Regional accessibility and economic potential in the European community. *Regional Studies, 16* (6), 419-432. https://doi.org/10.1080/09595238200185421

Kenyon, S. (2003). Understanding social exclusion and social inclusion. *Proceedings Municipal Engineer, 156* (2), 97-104. https://doi.org/10.1680/muen.2003.156.2.97

Kenyon, S. (2011). Transport and social exclusion: access to higher education in the UK policy context. *Journal of Transport Geography, 19* (4), 763-771. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.09.005

Kenyon, S., Lyons, G., Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography, 10* (3), 207-219. https://doi.org/10.1016/S0966-6923(02)00012-1

Kenyon, S., Rafferty, J., Lyons, G. (2003). Social exclusion and transport in the UK: a role for virtual accessibility in the alleviation of mobility-related social exclusion? *Journal of Social Policy, 32* (3), 317-338. http://doi.org/10.1017/S0047279403007037

Knowles, R. (1993). Research agendas in transport geography for the 1990s. *Journal of Transport Geography, 1* (1), 3-11. https://doi.org/10.1016/0966-6923(93)90033-V

Koliński, K. (2021). Wykluczenie transportowe uczniów szkół ponadpodstawowych powiatu wągrowieckiego. *Studia Regionalne i Lokalne, 85* (3), 87-101. https://doi.org/10.7366/1509499538505

Kołodziejczyk, K. (2017a). Zmiany dostępności komunikacyjnej ziemi kłodzkiej wobec jej funkcji turystycznych – wybrane zagadnienia. *Transport Miejski i Regionalny*, (4), 18-25.

Kołodziejczyk, K. (2017b). Wpływ zmian oferty komunikacji autobusowej na dostępność atrakcji turystycznych na ziemi kłodzkiej. *Transport Miejski i Regionalny*, (5), 5-11.

Komornicki, T. (1999). The development of international bus transport in Central Europe: the case of Poland, W *Regular Interurban Coach Services in Europe, ECMT Round Table*, 114 (47-76). Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.

Komornicki, T., Śleszyński, P., Rosik, P., Pomianowski, W. (2010). Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej. *Biuletyn, 241*, Warszawa: KPZK PAN.

Komornicki, T., Spiekermann, K. (2018). *Accessibility of the Baltic Sea region past and future dynamics, research report*. Dortmund: Spiekermann & Wegener Urban and Regional Research

Komornicki, T., Śleszyński, P. (2011). Changing accessibility of Polish airports on the course of demographic and economic demand. *Geographia Polonica, 84* (2), 47-63.

Komunikacja Autobusowa na Drogach Publicznych w Polsce w 1929 r. (1930). Warszawa: Departament Drogowy. Ministerstwo Robót Publicznych.

Komunikacja Autobusowa na Drogach Publicznych w Polsce w 1930 r. (1931). Warszawa: Departament Drogowy. Ministerstwo Robót Publicznych.

Komunikacja Autobusowa na Drogach Publicznych w Polsce w 1931 r. (1932). Warszawa: Departament Drogowy. Ministerstwo Robót Publicznych.

Komusiński, Sz. (2010). *Przekształcenia przestrzenne sieci pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce w latach 1988–2008*. Kraków: Uniwersytet Jagielloński, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej. Praca doktorska, maszynopis powielony.

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (1997). *Dziennik Ustaw RP, 78*, poz. 483.

Kościńska, J., Jarzynowski, M., Mencwel, J., (red.) (2021). *Wykluczenie transportowe w województwie mazowieckim. Raport z badań*. Warszawa: Miasto Jest Nasze.

Kotavaara, O., Antikainen, H., Rusanen, J. (2011). Population change and accessibility by road and rail networks: GIS and statistical approach to Finland 1970–2007. *Journal of Transport Geography, 19* (4), 926-935. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.10.013

Kozanecka, M. (1967). Przewozy towarowe i osobowe w województwie rzeszowskim w latach 1930–1963. *Prace Monograficzne Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Krakowie, VI*. Kraków: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Krakowie.

Kozanecka, M. 1980, *Tendencje rozwojowe komunikacji autobusowej w Polsce: studium geograficznoekonomiczne*. Kraków: Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej.

Koziarski, S. (1985). Elektryfikacja sieci kolejowej w Polsce. *Czasopismo Geograficzne, 56* (1), 31-44.

Koziarski, S. (1989). *Sieć kolejowa w aglomeracjach miejsko-przemysłowych makroregionu południowego*. Opole: Instytut Śląski.

Koziarski, S. (1990). *Rozwój sieci kolejowej na Śląsku*. Opole: Instytut Śląski.

Koziarski, S. (1993a). *Sieć kolejowa Polski w latach 1842–1918*. Opole: Instytut Śląski.

Koziarski, S. (1993b). *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*. Opole: Instytut Śląski.

Kretowicz, P. (2010). Komunikacja lokalna w obszarach peryferyjnych województwa małopolskiego w dobie przemian rynku przewozów autobusowych. *Prace Geograficzne UJ, 124*, 131-146.

Król, M., Taczanowski, J. (2016). *Regionalne przewozy kolejowe w Polsce, Czechach i na Słowacji*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH-Szkoła Główna Handlowa w Warszawie.

Krukar, W. (2016). Wojenne i powojenne migracje Bojków. W J. Wolski (red.), *Bojkowszczyzna Zachodnia – wczoraj, dziś i jutro. Tom. 2* (17-61), Warszawa: IGiPZ PAN.

Książek, S. (2014). Przestrzenne następstwa deregulacji transportu autobusowego na przykładzie powiatu świdnickiego. *Transport Miejski i Regionalny*, (6), 10-17.

Książek, S. (2016). Przestrzenny aspekt przekształceń w transporcie autobusowym na Dolnym Śląsku po 1989 r. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 19* (1), 52-69. https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.16.005.6303

Kwarciński, T. (2009). Regularne linie autobusowe jako czynnik kształtujący dostępność usług transportowych. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Problemy Transportu i Logistyki, 599* (9), 31-41.

Kwarciński, T. (2016a). Dostępność publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce. Aspekty metodyczne i pragmatyczne. *Rozprawy i Studia, MXXVI* (947). Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.

Kwarciński, T. (2016b). Elastyczne systemy transportu publicznego: istota, rodzaje, przesłanki rozwoju. *Problemy Transportu i Logistyki, 36*, (4), 79-86. https://doi.org/10.18276/ptl.2016.36-08

Kwarciński, T., Gozdek, A. (2018). Uwarunkowania zmian funkcjonowania komunikacji autobusowej w Polsce. *Problemy Transportu i Logistyki, 81*, 81-89. https://doi.org/10.18276/ptl.2018.43-08

Lieszkovszky, J. P. (2018). Introduction to the theoretical analysis of social exclusion of public transport in rural areas. *DETUROPE – The Central European Journal of Regional Development and Tourism, 10* (3), 214-227.

Lijewski, T. (1959). Rozwój sieci kolejowej Polski. *Dokumentacja Geograficzna*, (5), Warszawa: IG PAN.

Lijewski, T. (1962). Geografia komunikacyjna województwa białostockiego. *Dokumentacja Geograficzna*, (2), Warszawa: IG PAN.

Lijewski, T. (1986). *Geografia transportu Polski*. Warszawa: PWE.

Lijewski, T., Koziarski, S. (1995). *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*. Warszawa: Kolejowa Oficyna Wydawnicza.

Lijewski, T., Lenk, J., Piotrowska, H. (1967). Rozwój komunikacji kolejowej i autobusowej w Polsce w okresie 1946–1965. *Dokumentacja Geograficzna*, (5).Warszawa: IG PAN.

Liu, D., Kwan, M. P. (2020). Measuring job accessibility through integrating travel time, transit fare and income: a study of the Chicago metropolitan area. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie, 111* (4), 671-685. https://doi.org/10.1111/tesg.12415

Lucas, K. (2003). *Transport and social exclusion: a G7 comparison study*. Strasbourg: Annual European Transport Conference.

Lucas, K. (2011). Making the connections between transport disadvantage and the social exclusion of low income populations in the Tshwane Region of South Africa. *Journal of Transport Geography, 19* (6), 1320-1334. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.02.007

Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy, 20*, 105-113. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013

Lucas, K. (2019). A new evolution for transport-related social exclusion research? *Journal of Transport Geography, 81*, 102529. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102529

Lucas, K., Grosvenor, T., Simpson, R. (2001). *Transport, the environment and social exclusion*. York: York Publishing Services for the Joseph Rowntree Foundation.

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the institution of civil engineers-transport, 169* (6), 353-365. https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073

Lucas, K., Stokes, G., Bastiaanssen, J., Burkinshaw, J. (2019). *Inequalities in Mobility and Access in the UK Transport System. Future of Mobility: Evidence review*. London: Government Office for Science.

Lucas, K. (red.) (2004). *Running on empty: Transport, social exclusion and environmental justice*. Bristol: Policy Press.

Mackett, R. L., Thoreau, R. (2015). Transport, social exclusion and health. *Journal of Transport & Health, 2* (4), 610-617. http://doi.org/10.1016/j.jth.2015.07.006

Majewski, J. (1998). Kierunki restrukturyzacji przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej. *Problemy Ekonomiki Transportu, 26* (4), 55-62.

Majewski, J., Szałucki, K. (1992). Zachowania przedsiębiorstw samochodowych w gospodarce rynkowej. *Przegląd Komunikacyjny, 37* (7-8), 23-25.

Making the Connections Transport and Social Exclusion. Interim Findings Social Exclusion Unit (2002). London: Cabinet Office.

Martens, K. (2017). *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems*. New York: Routledge.

Mattioli, G., Lucas, K., Marsden, G. (2018). Reprint of Transport poverty and fuel poverty in the UK: From analogy to comparison. *Transport Policy, 65*, 114-125. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.02.019

McDonagh, J. (2006). Transport policy instruments and transport-related social exclusion in rural Republic of Ireland. *Journal of Transport Geography, 14* (5), 355-366. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2005.06.005

Menes, E. (2000). Publiczny pozamiejski transport pasażerski w Polsce – rozwój, upadek, pytanie o przyszłość. *Przegląd Komunikacyjny, 49* (7-8), 11-18.

Menes, E. (2002). Stan i perspektywy rozwoju pozamiejskiego transportu publicznego w Polsce. *Zeszyty Naukowe Instytutu Transportu Samochodowego, 92*. Warszawa: Instytut Transportu Samochodowego.

Menes, M. (2016). *Implikacje ćwierćwiecza gospodarki rynkowej w Polsce w transporcie pasażerskim*. Warszawa: Instytut Transportu Samochodowego.

Menes, M. (2017). Rozwój pozamiejskiego transportu autobusowego w Polsce w latach 1989–2015. *Transport Samochodowy, 57* (3), 5-24.

Mężyk, A. (2013). Elastyczne formy transportu publicznego w obsłudze komunikacyjnej regionu. *Studia Ekonomiczne, 143*, 262-270.

Michniak, D., Więckowski, M., Stępniak, M., Rosik, P. (2015). The impact of selected planned motorways and expressways on the potential accessibility of the Polish-Slovak borderland with respect to tourism development. *Moravian Geographical Reports, 23* (1), 13-20. https://doi.org/10.1515/mgr-2015-0002

Michniak, D., Więckowski M. (2021). Changes of transport in cross-border tourist regions in the Polish–Slovak borderland: An (un)sustainable development? W. L. Zamparini (red.) *Sustainable transport and tourism destinations, Transport and Sustainability, 13* (11-25). Bingley: Emerald Publishing Limited. https://doi.org/10.1108/S2044-994120210000013004

Motyka, G., Pisuliński, J. (2016). Działania zbrojne i wysiedlenia ludności (1939–1947). W J. Wolski (red.), *Bojkowszczyzna Zachodnia – wczoraj, dziś i jutro. Tom 1* (473-497). Warszawa: IGiPZ PAN.

Niedzielski, M. A. (2021). Grocery store accessibility: Different metrics–Different modal disparity results and spatial patterns. *Journal of Transport Geography, 96*, 103160. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103160

Niedzielski, M. A., Boschmann, E. E. (2014). Travel time and distance as relative accessibility in the journey to work. *Annals of the Association of American Geographers, 104* (6), 1156-1182. https://doi.org/10.1080/00045608.2014.958398

Niedzielski, M. A., Hu, Y., Stępniak, M. (2020). Temporal dynamics of the impact of land use on modal disparity in commuting efficiency. *Computers, Environment and Urban Systems, 83*, 101523. https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2020.101523

Niedzielski, M. A., Kucharski, R. (2019). Impact of commuting, time budgets, and activity durations on modal disparity in accessibility to supermarkets. *Transportation Research Part D: Transport and Environment, 75*, 106-120. https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.08.021

Newman, D. (2017). Automobiles and Socioeconomic Sustainability: Do We Need a Mobility Bill of Rights? *Transfers, 7*. https://doi.org/10.3167/TRANS.2017.070207

Niedzielski, M., Śleszyński, (2008). Analyzing accessibility by transport mode in Warsaw, Poland. *Geographia Polonica, 81* (2), 61-78.

Noack, E. M. (2012). *Out and about Or Trapped at Home?: Transport-related Accessibility in Rural Europe: Qualitative Studies on Women in Scotland and Elderly People in Germany, Their Mobility and Perspectives on Rural Living*. Göttingen: Cuvillier Verlag.

Orłowicz, M. (1924). Ruch autobusów osobowych w Polsce. *Czasopismo Geograficzne, 2* (1), 106.

Nutley, S. (1992). Rural Areas: the Accessibility Problem. W. B. Hoyle, R. Knowles (red.) *Modern Transport Geography* (125-154). London, New York: Belhaven Press.

O'Shaughnessy, M., Casey, E., Enright, P. (2011). Rural transport in peripheral rural areas: The role of social enterprises in meeting the needs of rural citizens. *Social Enterprise Journal, 7* (2), 183-190. https://doi.org/10.1108/17508611111156637

Oświadczenie Rządowe z dnia 21 listopada 1963 r. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o kursowaniu polskich pociągów tranzytowych na odcinku kolei Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich, podpisanej w Moskwie dnia 22 kwietnia 1963 r. (1963). *Dziennik Ustaw PRL, 54*, poz. 296.

Parol, A. R. (2021). Dostępność transportowa wybranych ośrodków miejskich Pomorza Środkowego z uwzględnieniem zjawiska wykluczenia komunikacyjnego. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 24* (3), 19-35. https://doi.org/1 0.4467/2543859XPKG.21.016.15043

Panagiotopoulos, G., Kaliampakos, D. (2021). Location quotient-based travel costs for determining accessibility changes. *Journal of Transport Geography, 91*, 102951. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.102951

Papa, E., Bertolini, L. (2015). Accessibility and transit-oriented development in European metropolitan areas. *Journal of Transport Geography, 47*, 70-83. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.07.003

Pierz, A. (2019). Narodziny koncepcji kształcenia gimnazjalnego i jej realizacja w Polsce w latach 1997–1999. *Studia Historica Gedanensia, X*, 161-179. https://doi.org/10.4467/23916001HG.19.012.12353

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Jasielskiego (2015). Wrocław: Refunda sp. z o.o.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim (2020). Warszawa-Jasło: Centrum Zrównoważonego Transportu.

Pokrzywa, M. (2014). Zagrożenie wykluczeniem społecznym dzieci i młodzieży z rodzin ubogich w województwie podkarpackim. *Acta Universitatis Lodziensis. Folia Sociologica, 49*, 163-180.

Polewska-Dorozik, H. (2001). Warunki funkcjonowania rynku pasażerskich przewozów drogowych. *Przegląd Komunikacyjny, 56* (10), 5-11.

Polewska–Dorozik, H., Skala–Poźniak, A., Zalewski, D. (2000). Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej wobec liberalizacji rynku przewozów pasażerskich. *Problemy Ekonomiki Transportu, 28* (4), 51-61.

Porozumienie z dnia 27 marca 2019 r. (2019). *Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego*, poz. 2186.

Potrykowski, M., Taylor, Z. (1982). *Geografia transportu: zarys problemów, modeli i metod badawczych*. Warszawa: PWN.

Poźniak, S. (1996). 50 – lat PKS i co dalej. *Przegląd Komunikacyjny, 51* (4), 1-5.

Prymš, D., 2013, *Význam dopravní obslužnosti hromadnou dopravou na venkově*, Brno: Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta. https://is.muni.cz/th/vcx4a/TEXT_DP.pdf

Pyrialakou, V. D., Gkritza, K., Fricker, J. D. (2016). Accessibility, mobility, and realized travel behavior: Assessing transport disadvantage from a policy perspective. *Journal of Transport Geography, 51*, 252-269. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.02.001

Rajé, F. (2003). The impact of transport on social exclusion processes with specific emphasis on road user charging. *Transport Policy, 10* (4), 321-338. https://doi.org/10.1016/S0967-070X(03)00038-6

Ranković-Plazinić, B., Jović, J. (2018). Mobility and transport potential of elderly in differently accessible rural areas. *Journal of Transport Geography, 68*, 169-180. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.03.016

Raport o stanie Powiatu Jasielskiego za 2019 r. (2020). Jasło: Powiat Jasielski, https://www.powiat.jaslo.pl/powiat/raport-o-stanie-powiatu-jasielskiego?task=article.downloadAttachment&id=44935&version=11235 (dostęp: 27.03.2021)

Rokicki, B., Stępniak, M. (2018). Major transport infrastructure investment and regional economic development–An accessibility-based approach. *Journal of Transport Geography, 72*, 36-49. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.08.010

Rokicki, B., Haddad, E. A., Horridge, J. M., Stępniak, M. (2021). Accessibility in the regional CGE framework: the effects of major transport infrastructure investments in Poland. *Transportation, 48* (2), 747-772. https://doi.org/10.1007/s11116-019-10076-w

Rose, E., Witten, K., McCreanor, T. (2009). *T*ransport related social exclusion in New Zealand: evidence and challenge. K*ōtuitui: New Zealand Journal of Social Sciences Online*, *4* (3), 191-203. https://doi.org/10.1080/1177083X.2009.9522454

Rosik, P. (2021). Świat dostępności – metody i komponenty. Przykłady analiz empirycznych przestrzeni Polski. *Prace Geograficzne, 276*. Warszawa: IGiPZ PAN.

Rosik, P. (2012). Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim. *Prace Geograficzne, 233*. Warszawa: IGiPZ PAN.

Rosik, P., Komornicki, T., Goliszek, S., Duma, P. (2020a). Dostępność potencjałowa regionów w Europie – zasięg przestrzenny, długość podróży i efekt granicy (EU-ROAD-ACC). *Prace Geograficzne, 270*. Warszawa: IGiPZ PAN.

Rosik, P., Komornicki, T., Stępniak, M., Śleszyński, P., Goliszek, S., Pomianowski, W., Kowalczyk, K. (2017a). Evaluation of accessibility changes in Poland using the MAI indicator. *Geographia Polonica, 90* (3), 361-368.

Rosik, P., Pomianowski, W., Goliszek, S., Stępniak, M., Kowalczyk, K., Guzik, R., Kołoś, A., Komornicki, T. (2017b). Multimodalna dostępność transportem publicznym gmin w Polsce (MULTIMODACC). *Prace Geograficzne, 258*. Warszawa: IGiPZ PAN.

Rosik, P., Pomianowski, W., Komornicki, T., Goliszek, S., Szejgiec-Kolenda, B., Duma, P. (2020b). Regional dispersion of potential accessibility quotient at the intra-European and international level. Core-periphery pattern, discontinuity belts and distance decay tornado effect. *Journal of Transport Geography, 82*, 102554. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102554

Rosik, P., Stępniak, M. (2015). Monitoring of changes in road potential accessibility at municipality level in Poland, 1995-2015. *Geographia Polonica, 88* (4), 607-620.

Rosik, P., Stępniak, M., Komornicki, T. (2015), The decade of the big push to roads in Poland: Impact on improvement in accessibility and territorial cohesion from a policy perspective. *Transport Policy, 37*, 134-146. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.10.007

Rosik, P., Stępniak, M., Wiśniewski, R. (2021). Delineation of health care deserts using accessibility measures: the case of Poland. *European Planning Studies, 29* (6), 1151-1173. https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1818184

Rosik, P., Puławska-Obiedowska, S., Goliszek, S. (2021). Public transport accessibility to upper secondary schools measured by the potential quotient: The case of Kraków. *Moravian Geographical Reports, 29* (1), 15-26. https://doi.org/10.2478/mgr-2021-0002

Rosner, A., Stanny, M. (2016). *Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap II. Przestrzenne zróżnicowanie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów wiejskich*. Warszawa: Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN.

Ryan, J., Wretstrand, A. (2019). What's mode got to do with it? Exploring the links between public transport and car access and opportunities for everyday activities among older people. *Travel Behaviour and Society, 14*, 107-118. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.10.003

Rydzkowski, W., Rolbiecki, R. (1996). Sytuacja przedsiębiorstw PKS po deregulacji samochodowego rynku transportowego. *Przegląd Komunikacyjny, 51* (6), 16-20.

Schwanen, T., Lucas, K., Akyelkena, N., Solsona, D. C., Carrasco, J.-A., Neutens, T. (2015). Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. *Transportation Research Part A: Policy and Practice, 74*, 123-135. https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.02.012

Seidenglanz, D. (2007). *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Brno: Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita. https://is.muni.cz/th/kh6bz/Seidenglanz__dizertace_.pdf

Shaw, S. L., Fang, Z., Lu, S., Tao, R. (2014). Impacts of high speed rail on railroad network accessibility in China. *Journal of Transport Geography, 40*, 112-122. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.03.010

Sheller, M. (2018). *Mobility Justice. The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London-Brooklyn: Verso.

Shergold, I., Parkhurst, G. (2012). Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales. *Journal of Rural Studies, 28* (4), 412-421. https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2012.01.010

Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1974/1975 (1974). Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

Smith, D. A., Shen, Y., Barros, J., Zhong, C., Batty, M., Giannotti, M. (2020). A compact city for the wealthy? Employment accessibility inequalities between occupational classes in the London metropolitan region 2011. *Journal of Transport Geography, 86*, 102767. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102767

Smolarski, M., Raczyk, A. (2017). Przestrzenne zróżnicowanie wykluczenia komunikacyjnego w transporcie kolejowym na przykładzie województwa dolnośląskiego. *Studia Miejskie, 27*, 9-24.

Smolarski, M., Jurkowski, W. (2016). Aspekty organizacyjno-przestrzenne funkcjonowania prywatnej komunikacji autobusowej w Wałbrzychu. *Transport Miejski i Regionalny, 1*, 17-22.

Soja, E. W. (2010). *Seeking Spatial Justice*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Spiekermann, K., Neubauer, J. (2002). *European Accessibility and Peripherality: Concepts, Models and Indicators*. Stockholm: Nordregio Working Paper.

Spiekermann, K., Schürmann, C. (2007). *Update of selected potential accessibility indicators. Final report*. Dortmund: Spiekermann & Wegener, Urban and Regional Research (S&W), Oldenburg in Holstein: RRG Spatial Planning and Geoinformation.

Stanley, J., Stanley, J., Balbontin, C., Hensher, D. (2019). Social exclusion: the roles of mobility and bridging social capital in regional Australia. *Transportation Research Part A: Policy and Practice, 125*, 223-233. https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.05.015

Stawicki, M. (2014). Autobusowy transport zbiorowy w dojazdach do pracy do Warszawy z gmin woj. Mazowieckiego. *Logistyka*, (4), 3720-3728.

Stępniak, M., Jacobs-Crisioni, C. (2017). Reducing the uncertainty induced by spatial aggregation in accessibility and spatial interaction applications. *Journal of Transport Geography, 61*, 17-29. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.04.001

Stępniak, M., Pritchard, J. P., Geurs, K. T., Goliszek, S. (2019). The impact of temporal resolution on public transport accessibility measurement: Review and case study in Poland. *Journal of Transport Geography, 75*, 8-24. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.01.007

Stepniak, M., Rosik, P. (2013). Accessibility improvement, territorial cohesion and spillovers: a multidimensional evaluation of two motorway sections in Poland. *Journal of Transport Geography, 31*, 154-163. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.06.017

Stępniak, M., Rosik, P. (2016). From improvement in accessibility to the impact on territorial cohesion: the spatial approach. *Journal of Transport and Land Use, 9* (3), 1-13. https://doi.org/10.5198/jtlu.2015.570

Stępniak, M., Rosik, P. (2018). The role of transport and population components in change in accessibility: the influence of the distance decay parameter. *Networks and Spatial Economics, 18* (2), 291-312. https://doi.org/10.1007/s11067-017-9376-8

Stępniak, M., Wiśniewski, R., Goliszek, S., Marcińczak, S. (2017). Dostępność przestrzenna do usług publicznych w Polsce. *Prace Geograficzne, 261*. Warszawa: IGiPZ PAN.

Sun, Z., Zacharias, J. (2020). Transport equity as relative accessibility in a megacity: Beijing. *Transport Policy, 92*, 8-19. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.03.016

Šťastná, M., Vaishar, A., Stonawská, K. (2015). Integrated Transport System of the South-Moravian Region and its impact on rural development. *Transportation Research Part D: Transport and Environment, 36*, 53-64. https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.02.012

Szarfenberg, R. (2008). *Pojęcie wykluczenia społecznego*, www.ips.uw.edu.pl/ rszarf/pdf/ pojecie_ws.pdf (wersja 1.1., 14.03.2008).

Taylor, Z. (1976). Accessibility of urban transport systems. The case of Poznań city. *Geographia Polonica, 33* (2), 121-142.

Taylor, Z. (1979). Przestrzenna dostępność miejskiego systemu transportowego na przykładzie Poznania. *Studia KPZK PAN, 67*. Warszawa: PWN.

Taylor, Z. (1997). Dostępność miejsc pracy, nauki i usług w obszarach wiejskich jako przedmiot badań geografii społeczno-ekonomicznej – próba analizy krytycznej. *Przegląd Geograficzny, 69* (3/4), 261-283.

Taylor, Z. (1998). Możliwości poprawy dostępności usług w obszarach wiejskich. *Przegląd Geograficzny, 70* (1/2), 47-68.

Taylor, Z. (1999). Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej. *Prace Geograficzne, 171*. Warszawa: IGiPZ PAN.

Taylor, Z. (2003). Accessibility to facilities versus daily mobility of rural dwellers: The case of Poland. W G. Higgs (red.), *Rural services and social exclusion*. European research in regional science, 12, 95-125.

Taylor, Z. (2004). Przestrzenna dostępność i codzienna ruchliwość ludności w warunkach polskiej wsi. W T. Markowski (red.), *Przestrzeń w zarządzaniu rozwojem regionalnym i lokalnym* (453-485). Biuletyn, *211*, Warszawa: KPZK PAN.

Taylor, Z. (2006). Railway closures to passenger traffic in Poland and their social consequences. *Journal of Transport Geography, 14* (2), 135-151. http://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2005.05.003

Taylor, Z. (2007). Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce. *Monografie, 7*. Warszawa: IGiPZ PAN.

Taylor, Z., Ciechański, A. (2007). Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej. *Przegląd Geograficzny, 79* (1), 5-44.

Taylor, Z., Ciechański, A. (2008a). What happened to the national road carrier in a post-communist country? The case of Poland's State Road Transport. *Transport Reviews, 28* (5), 619-640. https://doi.org/10.1080/01441640801943018

Taylor, Z., Ciechański, A. (2008b). Transformacja własnościowa przedsiębiorstw PKS po roku 1990. *Przegląd Komunikacyjny, 47* (4), 3-13.

Taylor, Z., Ciechański, A. (2010). Przekształcenia organizacyjno-własnościowe pasażerskich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej. *Transport Miejski i Regionalny*, (2), 19-25.

Taylor, Z., Ciechański, A. (2013a). Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część I. *Przegląd Geograficzny, 85* (2). 151-172. http://doi.org/10.7163/PrzG.2013.2.1

Taylor, Z., Ciechański, A. (2013b). Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część II. *Przegląd Geograficzny, 85* (4), 516-547. http://doi.org/10.7163/PrzG.2013.4.2

Taylor, Z., Ciechański, A. (2016). Narodowi przewoźnicy drogowi w krajach Grupy Wyszehradzkiej – część I. *Przegląd Geograficzny, 88* (4), 441-467. http://doi.org/10.7163/PrzG.2016.4.2

Taylor, Z., Ciechański, A. (2017a). Narodowi przewoźnicy drogowi w krajach Grupy Wyszehradzkiej – część II. *Przegląd Geograficzny, 89* (2), 233-267. https://doi.org/10.7163/PrzG.2017.2.3

Taylor, Z., Ciechański, A. (2017b). Deregulacja i przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności UE. *Prace Geograficzne, 257*. Warszawa: IGiPZ PAN.

Taylor, Z., Ciechański, A. (2018). Systemic transformation and changes in surface transport companies in Poland: A synthesis after twenty-five years. *Journal of Transport Geography, 70*, 114-122. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.05.016

Taylor, Z., Ciechański, A. (2020). Ownership transformation and FDI among national carriers operating road passenger transport services in the Visegrád Group (V4) countries. *Geografický časopis, 72* (1), 81-102. https://doi.org/10.31577/geogrcas.2020.72.1.05

Taylor, Z., Józefowicz, I. (2012). Daily mobility of disabled people for healthcare facilities and their accessibility in urban space. *Geographia Polonica, 85* (3), 5-22.

Uchwała nr 23 Rady Ministrów z dnia 5 stycznia 1959 r. w sprawie organizacji przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej i powołania Zjednoczenia Państwowej Komunikacji Samochodowej (1959). *Monitor Polski, 13,* poz. 43.

Urzędowy Rozkład Jazdy Lato 1948 (1948). Warszawa: Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji.

Urzędowy Rozkład Jazdy Pociągów Lato 1955 (1955). Warszawa: Wydawnictwa Komunikacyjne.

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (2001). *Dziennik Ustaw, 125*, poz. 1371.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (2011). *Dziennik Ustaw, 5*, poz. 13.

Ustawa z 25 lipca 1998 o zmianie ustawy o systemie oświaty (1998). *Dziennik Ustaw, 117*, poz. 759.

Walsh, K., O'Shea, E., Scharf, T. (2020). Rural old-age social exclusion: a conceptual framework on mediators of exclusion across the lifecourse. *Ageing & Society, 40* (11), 2311-2337. https://doi.org/10.1017/S0144686X19000606

Wasielewski, K. (2013). Droga na studia–fakty, odczucia, oceny. *Center for Public Policy Research Papers Series*, *42*. Poznań: Centrum Studiów nad Polityką Publiczną oraz Katedra UNESCO Badań Instytucjonalnych i Polityki Szkolnictwa Wyższego.

Wasielewski, K. (2014). Dostępność studiów wyższych dla młodzieży wiejskiej. *Center for Public Policy Research Papers Series*, *75*. Poznań: Centrum Studiów nad Polityką Publiczną oraz Katedra UNESCO Badań Instytucjonalnych i Polityki Szkolnictwa Wyższego.

Więckowski, M. (2018). Transgraniczna dostępność transportowa na pograniczu polsko-słowackim. *Tarnowski Przegląd Nauk Społeczno-Humanistycznych, 2*, 127-140.

Więckowski, M., Michniak, D., Bednarek-Szczepańska, M., Chrenka, B., Ira, V., Komornicki, T., Rosik, P., Stępniak, M., Szekely, V., Śleszyński, P., Świątek, D., Wiśniewski, R. (2012a). *Pogranicze polsko-słowackie. Dostępność transportowa a turystyka*. Warszawa–Bratysława: IGiPZ PAN–GU SAV.

Więckowski, M., Michniak, D., Chrenka, B., Ira, V., Komornicki, T., Rosik, P. Szekely, V., Śleszyński, P., Wiśniewski, R. (2012b). *Możliwości poprawy dostępności i rozwoju turystyki na pograniczu polsko-słowackim: warunki rozwoju, rekomendacje i dobre praktyki*. Warszawa–Bratysława: IGiPZ PAN–GU SAV.

Więckowski, M., Michniak D., Bednarek-Szczepańska M., Chrenka, B., Ira, V., Komornicki, T., Rosik, P., Stępniak M., Szekely, V., Śleszyński, P., Świątek, D., Wiśniewski, R. (2014),

Road accessibility to tourist destinations of the Polish-Slovak borderland: 2010-2030 prediction and planning. *Geographia Polonica, 87* (1), 5-26. https://doi.org/GPol.2014.1

Wiśniewski, R., Stępniak, M., Szejgiec-Kolenda, B. (2021). Accessibility of public services in the age of ageing and shrinking population: are regions following trends. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography, 103* (1), 55-74. https://doi.org/10.1080/04353684.2021.1903334

Wiśniewski, S. (2015a). *Zróżnicowanie dostępności transportowej miast w województwie łódzkim*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego. http:// doi.org/10.18778/7969-521-8

Wiśniewski, S. (2015b). Zmiany dostępności miast województwa łódzkiego w transporcie indywidualnym w latach 2013-2015. *Przegląd Geograficzny, 87* (2), 321-341.

Wiśniewski, S. (2017). The accessibility of Poland's Space to the Trans-European Transport Network. *Miscellanea Geographica. Regional Studies on Development, 21* (3), 96-106. https://doi.org/10.1515/mgrsd-2016-0030

Wiśniewski, S. (2021). *Dostępność transportowa i obciążenie sieci drogowej w Polsce w świetle zagrożeń powodziowych*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego. https://doi.org/10.18778/8220-526-8

Wiśniewski, S., Borowska-Stefańska, M., Kowalski, M., Sapińska, P. (2020). Vulnerability of the accessibility to grocery shopping in the event of flooding. *Transportation Research Part D: Transport and Environment, 87*, 102510. https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102510

Włodarczyk, J., Gańko, N. (2011). Wykluczenie edukacyjne. *Dziecko Krzywdzone. Teoria, badania, praktyka, 10* (3), 61-73.

Wolański, M. (2019). Zmiany w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. *Transport Miejski i Regionalny*, (4), 3-10.

Wolański, M., Mrozowski, W., Pieróg, M. (2016). Transport zbiorowy poza miastami – regres, reformy, rekomendacje. *Zarządzanie Publiczne, 38* (4), 62-77. http://doi.org/10.15678/ZP.2016.38.4.05

Wolański, M., Paprocki, W., Mazur, B., Soczówka, A., Jakubowski, B., Czubak, M., Pieróg, M. (2014). *Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi, raport końcowy z realizacji projektu*. Maszynopis powielony.

Wolański, M., Paprocki, W., Mazur, B., Soczówka, A., Jakubowski, B., Czubak, M., Pieróg, M. (2016). *Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.

Wolski, J. (2016a). Zachować od niepamięci. W J. Wolski (red.), *Bojkowszczyzna Zachodnia – wczoraj, dziś i jutro. Tom 1* (21-42). Warszawa: IGiPZ PAN.

Wolski, J. (2016b). The landscape of abandoned villages in the Western Bieszczady: The problem of definition and classification. *Geographia Polonica, 89* (3), 371-387. http://doi.org/10.7163/GPol.0064

Wolski, J. (2016c). Komunikacja i transport w późnym średniowieczu i czasach nowożytnych. W J. Wolski (red.), *Bojkowszczyzna Zachodnia – wczoraj, dziś i jutro. Tom 1* (715-754). Warszawa: IGiPZ PAN.

Wyszomirski, O. (1988). Substytucja i komplementarność indywidualnej i zbiorowej komunikacji miejskiej. *Zeszyty Naukowe. Rozprawy i Monografie, 107*. Gdańsk: Uniwersytet Gdański.

Vaishar, A., Šťastná, M. (2021). Accessibility of Services in Rural Areas: Southern Moravia Case Study. *Sustainability, 13* (16), 9103. https://doi.org/10.3390/su13169103

van der Veen, A. S., Annema, J. A., Martens, K., van Arem, B., de Almeida Correia, G. H. (2020). Operationalizing an indicator of sufficient accessibility–a case study for the city of Rotterdam. *Case Studies on Transport Policy, 8* (4), 1360-1370. https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.09.007

Velaga, N. R., Beecroft, M., Nelson, J. D., Corsar, D., Edwards, P. (2012). Transport poverty meets the digital divide: accessibility and connectivity in rural communities. *Journal of Transport Geography, 21*, 102-112. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.12.005

Villeneuve, D., Kaufmann, V. (2020). Exploring the causes of social exclusion related to mobility for non-motorized households. *Transportation Research Record, 2674* (8), 911-920. https://doi.org/10.1177/0361198120926167

Zmuda-Trzebiatowski, P. (2016). Dostępność transportowa, a partycypacja w aktywnościach, ubóstwo oraz zagrożenie wykluczeniem społecznym. *Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe, 17* (12), 754-759.

http://www.pksconnexbrzozow.pl/tmpl/ExtensionPage____11869.aspx?epslanguage=ML (wersja na: 22.03.2008). – historia PKS Brzozów

http://www.pksconnexgorlice.pl/SimplePortalPage____7142.aspx (wersja na: 18.11.2006).

https://www.pgzk-jasiel.pl/historia (dostęp: 19.03.2021).

http://www.pks-jaroslaw.pl/historia (dostęp: 27.03.2021).

https://neobus.pl (dostęp: 3.04.2021).

FOTOGRAFIE



Fot. 1. Dworzec autobusowy w Gorlicach (29 sierpnia 2019 r.)
Wszystkie fotografie wykonał autor książki



Fot. 2. Centrum przesiadkowe w Bieczu, które nie obsługiwało wówczas żadnych rozkładowych kursów (10 września 2019 r.)



Fot. 3. Dworzec autobusowy w Jaśle (10 września 2019 r.)



Fot. 4. Dworzec autobusowy w Krośnie (10 września 2019 r.)



Fot. 5. Tymczasowy dworzec autobusowy w Sanoku (13 lutego 2019 r.)



Fot. 6. Dworzec Multimodalny w Sanoku (11 września 2019 r.)



Fot. 7. Dworzec autobusowy w Lesku (12 września 2019 r.)



Fot. 8. Dworzec autobusowy w Ustrzykach Dolnych (13 lutego 2019 r.)



Fot. 9. Nieczynna stacja kolejowa w Ustrzykach Dolnych (13 lutego 2019 r.)



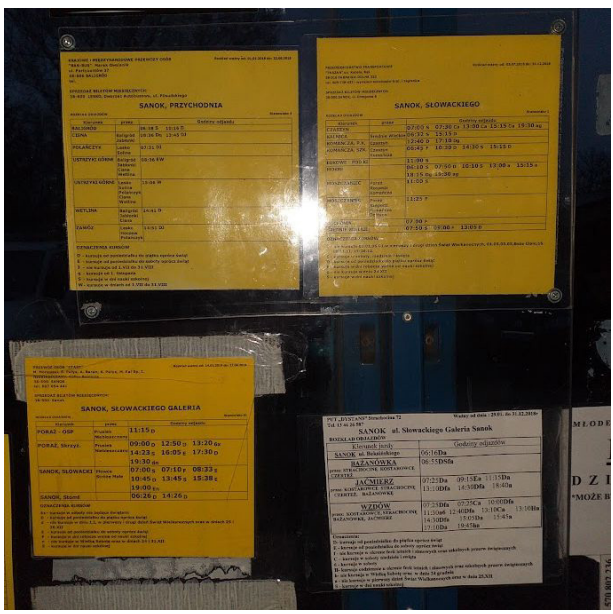
Fot. 10. Typowy tabor (wagon motorowy serii SA135) obsługujący połączenia kolejowe na badanym obszarze (Krosno, 11 lutego 2019 r.)



Fot. 11. Typowy pociąg PKP Intercity dojeżdżający do stacji Sanok (11 września 2019 r.)



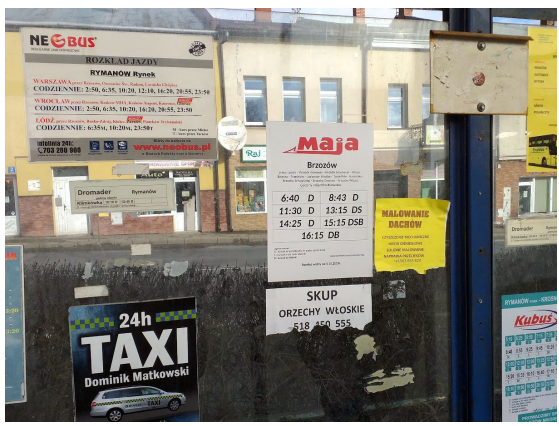
Fot. 12. Bus Kolejowej Komunikacji Zastępczej do Komańczy (Sanok, 11 września 2019 r.)



Fot. 13. Jeden przystanek, cztery jego nazwy … (Sanok, 13 lutego 2019 r.)



Fot. 14. Przystanek dworcowy w Dukli nie grzeszył przyjaznością i aktualnością prezentowanych rozkładów jazdy (6 sierpnia 2019 r.)



Fot. 15. Również na przystanku Rymanów Rynek panowała pełna dowolność prezentacji rozkładów jazdy (12.02.2019 r.)



Fot. 16. Na wizerunek publicznego transportu zbiorowego wpływała też dewastacja rozkładów jazdy (Uherce Mineralne, 14.02.2019 r.)



Fot. 17. Czasami wystarczyła jedna noc, by rozkład jazdy z tabliczki przystankowej zniknął (Przeł. Wyżniańska 28/29 lipca 2019 r.)



Fot. 18. Najbardziej typową formą przystanków jest słup ze stosownym znakiem i rozkładem jazdy (Beskid Niski, 27 sierpnia 2019 r.)



Fot. 19. Na niektórych przystankach postawiono solidne murowane wiaty, które dziś stanowią jak np. w Zyndranowej jedyne świadectwa obecności publicznego transportu zbiorowego (7 sierpnia 2019 r.)



Fot. 20. Czasami choć autobusów już nie ma, wciąż na przystanku można dostrzec ich rozkład jazdy prezentujący nikłą i nieatrakcyjną ofertę (Gładyszów, 27 sierpnia 2019 r.)



Fot. 21. Przez długie lata podstawowy środek transportu zbiorowego na badanym obszarze stanowiły autobusy Autosan H9-21 i ich pochodne. W czasie prowadzenia badań wciąż dominowały one w powiatach sanockim, leskim i bieszczadzkim (Lesko, 10 czerwca 2019 r.)



Fot. 22. W powiatach gorlickim, jasielskim i krośnieńskim natomiast powszechne było prowadzenie przewozów popularnymi busami (Krosno, 11 lutego 2019 r.)

Załącznik 2

Wzór kwestionariusza ankietowego rozprowadzanego pośród uczniów szkół ponadpodstawowych

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego
Polska Akademia Nauk

Szanowni Państwo,

Zwracam się z uprzejmą prośbą o wypełnienie poniższej ankiety dotyczącej problemów w dojazdach (np. do pracy, szkoły, przychodni, innej miejscowości) rozkładowym transportem zbiorowym. Stanowi ona element projektu badawczego Narodowego Centrum Nauki pt. ***Empiryczne badania pilotażowe dotyczące problematyki wykluczenia transportowego na obszarach górskich na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad****. Jego celem jest zebranie niezbędnych danych do sformułowania ostatecznych założeń przyszłej rozprawy habilitacyjnej. Będzie także stanowić materiał do dyskusji na temat przyczyn likwidacji transportu publicznego w regionach mniej zaludnionych oraz możliwości powstrzymania i odwrócenia badanych procesów. Z góry dziękuję za poświęcony czas.*

dr Ariel Ciechański

Ankieta ma charakter anonimowy i jest skierowana wyłącznie do uczniów zamieszkałych w innej miejscowości niż ta, w której jest zlokalizowana ich szkoła średnia.

Jeśli nie zaznaczono inaczej, należy zaznaczyć tylko jedną odpowiedź.

A. INFORMACJE O OBECNEJ EDUKACJI

1. Czy problemy z dojazdem wpłynęły na decyzję o podjęciu edukacji w obecnej miejscowości?

☐ Tak ☐ Nie

2. Czy gdyby nie istniały problemy z dojazdami, staraliby się Pani/Pan o przyjęcie do szkoły w innej miejscowości (jakiej)?

……..

3. W trakcie pobierania nauki Pani/Pan mieszka?

☐ W domu rodzinnym i dojeżdżam ☐ W bursie/ na stancji

☐ Dni powszednie w bursie/ na stancji, w weekendy w domu rodzinnym ☐ Inne (jakie) ……..

4. Jak często pokonuje Pani/Pan drogę dom rodzinny – miejsce nauki?

☐ Codziennie lub prawie codziennie ☐ Co weekend

☐ Kilka razy w miesiącu ☐ Rzadziej niż raz w miesiącu

5. Z jakiego środka transportu Pani /Pan korzysta najczęściej w drodze z miejsca zamieszkania do miejsca nauki (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź)?

☐ Kolei ☐ Autobusu miejskiego

☐ PKS, busa lub innego autobusu podmiejskiego ☐ Samochodu jako kierowca

☐ Samochodu jako pasażer ☐ Autostopu

☐ Motoroweru lub motocykla ☐ Roweru

☐ Pieszo

00-818 Warszawa
ul. Twarda 51/55
NIP: 5250012188

22 697 88 41
igipz@igipz.pan.pl
www.igipz.pan.pl

5. Czy w przejazdach do/ze szkoły musi się Pani/Pan przesiadać?

☐ Tak ☐ Nie

6. Czy w przejazdach do/ze szkoły korzysta Pani/Pan z biletu okresowego (np. tygodniowego, miesięcznego itp.)?

☐ Tak ☐ Nie

7. Jeśli korzysta Pani /Pan z transportu zbiorowego (pociąg, autobus miejski, bus/autobus podmiejski) to jak ocenia jakość jego usług?

☐ Bardzo źle ☐ źle ☐ dostatecznie ☐ dobrze ☐ bardzo dobrze

8. Jeśli korzysta Pani /Pan z transportu zbiorowego (pociąg, autobus miejski, bus/autobus podmiejski) to jak ocenia częstotliwość jego kursów?

☐ Bardzo źle ☐ źle ☐ dostatecznie ☐ dobrze ☐ bardzo dobrze

9. Z jakich przyczyn nie korzysta Pani/Pan podczas dojazdów do szkoły z transportu zbiorowego? (można zaznaczyć kilka odpowiedzi)

☐ Brak transportu zbiorowego w mojej miejscowości

☐ Rozkład jazdy niedopasowany do moich zajęć szkolnych

☐ Zbyt niska częstotliwość transportu zbiorowego

☐ Niski komfort pojazdów jakimi dysponują przewoźnicy

☐ Brak wspólnego biletu miesięcznego umożliwiającego korzystanie z różnych przewoźników

☐ Nie mogę korzystać z zajęć pozalekcyjnych

☐ Mam tak blisko, że wystarcza mi dojście piesze bądź rower

☐ Samochód/motor dają mi większą swobodę

☐ Nie mogę spędzić wieczorów ze znajomymi

☐ Zbyt wysokie ceny biletów

☐ Inne – proszę wskazać jakie. ……

10. Czy wśród Pani/Pana znajomych są osoby, które zaniechały dalszej nauki po szkole gimnazjalnej z powodu braku możliwości dojazdu do szkoły ponadgimnazjalnej?

☐ Tak ☐ Nie

11. Co należałoby zrobić, aby Pani/Pan korzystali w drodze do szkoły z transportu zbiorowego? (można zaznaczyć kilka odpowiedzi)

☐ Musi w ogóle taki być w mojej miejscowości taki środek transportu

☐ Wprowadzić rozkład dopasowany bardziej do zajęć szkolnych

☐ Wymienić pojazdy na lepszej jakości

☐ Obniżyć ceny biletów

☐ Zwiększyć częstotliwość kursów

☐ Wprowadzić zniżki dla uczniów

☐ Wspólne dla wielu przewoźników bilety miesięczne

☐ Wprowadzić bilety miesięczne

☐ Inne (jakie)……

B. WYKORZYSTANIE TRANSPORTU ZBIOROWEGO NIEZWIĄZANE Z NAUKĄ SZKOLNĄ

1. Czy i do jakich celów zlokalizowanych w miastach podróżuje Pani/Pan w weekendy?

- ☐ Spotkanie ze znajomymi
- ☐ Kino, teatr, muzea
- ☐ Dyskoteki, kluby, koncerty
- ☐ Dodatkowe zajęcia edukacyjne
- ☐ Choć potrzebuję korzystać z atrakcji weekendowych, to nie mam jak do nich dotrzeć
- ☐ Inne (proszę wpisać jakie)……
- ☐ Zakupy
- ☐ Praktyki religijne
- ☐ Wydarzenia sportowe
- ☐ Praca
- ☐ Nie mam takiej potrzeby

2. Z jakiego środka transportu Pani /Pan korzysta najczęściej w drodze do aktywności weekendowych poza miejscem zamieszkania?

- ☐ Kolei
- ☐ PKS, busa lub innego autobusu podmiejskiego
- ☐ Samochodu jako pasażer
- ☐ Motoroweru lub motocykla
- ☐ Pieszo
- ☐ Autobusu miejskiego
- ☐ Samochodu jako kierowca
- ☐ Autostopu
- ☐ Roweru

3. Do jakiej miejscowości regularnie udaje się Pani/Pan realizować aktywności weekendowe?

……

4. Czy w tych przejazdach musi się Pani/Pan przesiadać?

- ☐ Tak
- ☐ Nie

5. Jak często pokonuje Pani/Pan drogę do powyżej wskazanej miejscowości?

- ☐ Regularnie co weekend
- ☐ Kilka razy w miesiącu
- ☐ 2-3 weekendy
- ☐ Rzadziej niż raz w miesiącu

6. Jeśli w trakcie weekendu korzysta Pani /Pan z transportu zbiorowego (pociąg, autobus miejski, bus/autobus podmiejski) to jak ocenia częstotliwość jego kursów?

☐ Bardzo źle ☐ źle ☐ dostatecznie ☐ dobrze ☐ bardzo dobrze

7. Jeśli realizując aktywności weekendowe korzysta Pani /Pan z transportu zbiorowego to jak ocenia jakość jego usług?

☐ Bardzo źle ☐ źle ☐ dostatecznie ☐ dobrze ☐ bardzo dobrze

8. Z jakich przyczyn nie korzysta Pani/Pan w dojazdach do aktywności weekendowych z transportu zbiorowego? (można zaznaczyć kilka odpowiedzi)

- ☐ Brak transportu zbiorowego w mojej miejscowości
- ☐ Rozkład jazdy niedopasowany do moich potrzeb
- ☐ Brak wspólnego biletu miesięcznego umożliwiającego korzystanie z różnych przewoźników
- ☐ Niski komfort pojazdów jakimi dysponują przewoźnicy
- ☐ Samochód/motor dają mi większe możliwości
- ☐ Nie mogę spędzić wieczorów ze znajomymi
- ☐ Nie mogę korzystać z zajęć pozalekcyjnych
- ☐ Zbyt niska częstotliwość transportu zbiorowego
- ☐ Mam tak blisko, że wystarcza mi dojście piesze bądź rower
- ☐ Zbyt wysokie ceny biletów
- ☐ Inne – proszę poniżej wskazać jakie. ……

9. Co należałoby zrobić, aby Pani/Pan korzystali w drodze do aktywności weekendowych z transportu zbiorowego (pociąg, autobus, bus)? (można zaznaczyć kilka odpowiedzi)

- ☐ Musi w ogóle taki być w mojej miejscowości taki środek transportu
- ☐ Wprowadzić rozkład dopasowany bardziej do potrzeb (np. nocne kursy)
- ☐ Obniżyć ceny biletów
- ☐ Wymienić pojazdy na lepszej jakości
- ☐ Zwiększyć częstotliwość kursów
- ☐ Wprowadzić zniżki dla uczniów
- ☐ Wspólne dla wielu przewoźników bilety miesięczne
- ☐ Wprowadzić bilety miesięczne
- ☐ Inne (jakie?) ……

C. INFORMACJE O DALSZYCH PLANACH EDUKACYJNYCH

1. Czy planuje Pani/Pan dalszą edukację w szkole pomaturalnej lub wyższej?

☐ Tak ☐ Nie

2. Jeśli planuje Pani/Pan dalszą edukację w szkole pomaturalnej lub wyższej to w jakiej miejscowości?

……

3. Czy jakość połączeń transportu zbiorowego (w tym częstotliwość, ich istnienie lub brak) ma wpływ na decyzję o lokalizacji przyszłego miejsca dalszej nauki?

☐ Tak ☐ Nie

4. Czy planuje Pani/Pan w przypadku nie podjęcia dalszej edukacji rozpoczęcie zarobkowej?

☐ Tak ☐ Nie

5. Jeśli nie planuje Pani/Pan rozpoczęcia zarobkowe to dlaczego?

……
……

D. INFORMACJE O RESPONDENCIE

1. Płeć

☐ Kobieta ☐ Mężczyzna

2. Klasa

☐ I ☐ II ☐ III ☐ IV

3. Miejscowość zamieszkania ……

4. Miejscowość pobierania nauki ……

5. Czy korzysta Pani/Pan z prywatnego samochodu?

- ☐ Jestem głównym lub wyłącznym użytkownikiem
- ☐ Mam dostęp do samochodu rodziny, znajomych
- ☐ Nie posiadam prawa jazdy
- ☐ Choć posiadam prawo jazdy, to jeżdżę samochodem głównie jako pasażer

Załącznik 3

Wzór kwestionariusza ankietowego rozprowadzanego pośród studentów szkół wyższych

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego
Polska Akademia Nauk

Szanowni Państwo,

Zwracam się z uprzejmą prośbą o wypełnienie poniższej ankiety dotyczącej problemów w dojazdach (np. na uczelnię, do pracy, przychodni, innej miejscowości) rozkładowym transportem zbiorowym. Stanowi ona element projektu badawczego Narodowego Centrum Nauki pt. ***Empiryczne badania pilotażowe dotyczące problematyki wykluczenia transportowego na obszarach górskich na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad****. Jego celem jest zebranie niezbędnych danych do sformułowania ostatecznych założeń przyszłej rozprawy habilitacyjnej. Będzie także stanowić materiał do dyskusji na temat przyczyn likwidacji transportu publicznego w regionach mniej zaludnionych oraz możliwości powstrzymania i odwrócenia badanych procesów. Z góry dziękuję za poświęcony czas.*

dr Ariel Ciechański

Ankieta ma charakter anonimowy i jest skierowana wyłącznie do studentów zamieszkałych na terenie powiatów zlokalizowanych w Beskidzie Niskim i Bieszczadach w miejscowości innej niż ich szkoła wyższa.

Jeśli nie zaznaczono inaczej, należy zaznaczyć tylko jedną odpowiedź.

A. INFORMACJE O OBECNEJ EDUKACJI

1. Czy problemy z dojazdem wpłynęły na decyzję o studiach w obecnej miejscowości?

☐ Tak ☐ Nie

2. Gdyby nie istniały problemy z dojazdami to przyjęcie do szkoły wyższej w jakiej miejscowości Pani/Pan by się starali? ……

3. Gdzie mieszka Pani/Pan w trakcie studiów?

☐ W domu rodzinnym i dojeżdżam ☐ W akademiku/ na stancji

☐ Dni powszednie w akademiku / na stancji, w weekendy w domu rodzinnym ☐ Inne (jakie) ……..

4. Jak często pokonuje Pani/Pan drogę dom rodzinny – uczelnia?

☐ Codziennie lub prawie codziennie ☐ Co weekend

☐ Kilka razy w miesiącu ☐ Rzadziej niż raz w miesiącu

5. Z jakiego środka transportu korzysta Pani /Pan najczęściej w drodze z miejsca zamieszkania do miejsca studiów? (można zaznaczyć kilka odpowiedzi)

☐ Kolei ☐ Autobusu miejskiego

☐ PKS, busa lub innego autobusu podmiejskiego ☐ Samochodu jako kierowca

☐ Samochodu jako pasażer ☐ Autostopu

☐ Bla bla car lub podobny ☐ Motoroweru lub motocykla

☐ Roweru ☐ Pieszo

00-818 Warszawa
ul. Twarda 51/55
NIP: 5250012188

22 697 88 41
igipz@igipz.pan.pl
www.igipz.pan.pl

5. Czy w przejazdach do/ze szkoły wyższej musi się Pani/Pan przesiadać?

☐ Tak ☐ Nie

6. Czy w przejazdach do/ze szkoły wyższej korzysta Pani/Pan z biletu okresowego (np. tygodniowego, miesięcznego itp.)?

☐ Tak ☐ Nie

7. Jeśli korzysta Pani /Pan z transportu zbiorowego to jak ocenia jakość jego usług?

☐ Bardzo źle ☐ źle ☐ dostatecznie ☐ dobrze ☐ bardzo dobrze

8. Jeśli korzysta Pani /Pan z transportu zbiorowego (pociąg, autobus miejski, bus/autobus podmiejski) to jak ocenia częstotliwość jego kursów?

☐ Bardzo źle ☐ źle ☐ dostatecznie ☐ dobrze ☐ bardzo dobrze

9. Z jakich przyczyn nie korzysta Pani/Pan w dojazdach uczelnię z transportu zbiorowego (pociąg, autobus miejski, bus/autobus podmiejski)? (można zaznaczyć kilka odpowiedzi)

☐ Brak transportu zbiorowego w mojej miejscowości

☐ Rozkład jazdy niedopasowany do moich zajęć akademickich

☐ Zbyt niska częstotliwość transportu zbiorowego

☐ Niski komfort pojazdów jakimi dysponują przewoźnicy

☐ Brak wspólnego biletu miesięcznego umożliwiającego korzystanie z różnych przewoźników

☐ Nie mogę korzystać z dodatkowych zajęć na uczelni

☐ Mam tak blisko, że wystarcza mi dojście piesze bądź rower

☐ Samochód/motor dają mi większą swobodę

☐ Nie mogę spędzić wieczorów ze znajomymi

☐ Zbyt wysokie ceny biletów

☐ Inne – proszę wskazać jakie. ……

10. Czy wśród Pani/Pana znajomych są osoby, które zaniechały dalszej nauki po szkole średniej z powodu braku możliwości dojazdu do szkoły wyższej?

☐ Tak ☐ Nie

11. Co należałoby zrobić, aby Pani/Pan korzystali w drodze do szkoły wyższej z transportu zbiorowego (pociąg, autobus, bus)? (można zaznaczyć kilka odpowiedzi)

☐ Musi w ogóle taki być w mojej miejscowości taki środek transportu

☐ Wprowadzić rozkład dopasowany bardziej do zajęć akademickich

☐ Wymienić pojazdy na lepszej jakości

☐ Obniżyć ceny biletów

☐ Zwiększyć częstotliwość kursów

☐ Wprowadzić zniżki dla studentów

☐ Wspólne dla wielu przewoźników bilety miesięczne

☐ Wprowadzić bilety miesięczne

☐ Inne (jakie)……

B. WYKORZYSTANIE TRANSPORTU ZBIOROWEGO NIEZWIĄZANE Z NAUKĄ

1. Czy i do jakich celów zlokalizowanych w miastach podróżuje Pani/Pan w weekendy?

- ☐ Spotkanie ze znajomymi
- ☐ Kino, teatr, muzea
- ☐ Dyskoteki, kluby, koncerty
- ☐ Dodatkowe zajęcia edukacyjne
- ☐ Choć potrzebuję korzystać z atrakcji weekendowych, to nie mam jak do nich dotrzeć
- ☐ Zakupy
- ☐ Praktyki religijne
- ☐ Wydarzenia sportowe
- ☐ Praca
- ☐ Nie mam takiej potrzeby
- ☐ Inne (proszę wpisać jakie)……..

2. Z jakiego środka transportu korzysta Pani /Pan najczęściej w drodze do aktywności weekendowych poza miejscem zamieszkania? (można zaznaczyć kilka odpowiedzi)

- ☐ Kolei
- ☐ PKS, busa lub innego autobusu podmiejskiego
- ☐ Samochodu jako pasażer
- ☐ Bla bla car lub podobny
- ☐ Roweru
- ☐ Autobusu miejskiego
- ☐ Samochodu jako kierowca
- ☐ Autostopu
- ☐ Motoroweru lub motocykla
- ☐ Pieszo

3. Do jakiej miejscowości Pani/Pan regularnie udaje się realizować aktywności weekendowe?

……..

4. Czy w tych przejazdach musi się Pani/Pan przesiadać?

- ☐ Tak
- ☐ Nie

5. Jak często pokonuje Pani/Pan drogę do powyżej wskazanej miejscowości?

- ☐ Regularnie co weekend
- ☐ 2-3 weekendy
- ☐ Kilka razy w miesiącu
- ☐ Rzadziej niż raz w miesiącu

6. Jeśli w trakcie weekendu korzysta Pani /Pan z transportu zbiorowego (pociąg, autobus miejski, bus/autobus podmiejski) to jak ocenia częstotliwość jego kursów?

☐ Bardzo źle ☐ źle ☐ dostatecznie ☐ dobrze ☐ bardzo dobrze

7. Jeśli korzysta Pani /Pan z transportu zbiorowego realizując aktywności weekendowe to jak ocenia jakość jego usług?

☐ Bardzo źle ☐ źle ☐ dostatecznie ☐ dobrze ☐ bardzo dobrze

8. Z jakich przyczyn nie korzysta Pani/Pan w dojazdach do aktywności weekendowych z transportu zbiorowego (pociąg, autobus miejski, bus/autobus podmiejski)? (można zaznaczyć kilka odpowiedzi)

- ☐ Brak transportu zbiorowego w mojej miejscowości
- ☐ Nie mogę spędzić wieczorów ze znajomymi
- ☐ Rozkład jazdy niedopasowany do moich potrzeb
- ☐ Nie mogę uczestniczyć w zajęciach późnym popołudniem i wieczorami
- ☐ Brak wspólnego biletu miesięcznego umożliwiającego korzystanie z różnych przewoźników
- ☐ Zbyt niska częstotliwość transportu zbiorowego
- ☐ Niski komfort pojazdów jakimi dysponują przewoźnicy
- ☐ Mam tak blisko, że wystarcza mi dojście piesze bądź rower
- ☐ Samochód/motor dają mi większe możliwości
- ☐ Zbyt wysokie ceny biletów
- ☐ Inne – proszę poniżej wskazać jakie. ……

9. Co należałoby zrobić, aby w drodze do aktywności weekendowych Pani/Pan korzystali z transportu zbiorowego (pociąg, autobus, bus)? (można zaznaczyć kilka odpowiedzi)

- ☐ Musi w ogóle taki być w mojej miejscowości taki środek transportu
- ☐ Wprowadzić rozkład dopasowany bardziej do potrzeb (np. nocne kursy)
- ☐ Obniżyć ceny biletów
- ☐ Wymienić pojazdy na lepszej jakości
- ☐ Zwiększyć częstotliwość kursów
- ☐ Wprowadzić zniżki dla studentów
- ☐ Wspólne dla wielu przewoźników bilety miesięczne
- ☐ Wprowadzić bilety miesięczne
- ☐ Inne (jakie?) ……

C. INFORMACJE O RESPONDENCIE

1. Płeć

- ☐ Kobieta
- ☐ Mężczyzna

2. Miejscowość zamieszkania ……..

3. Miejscowość pobierania nauki ……

4. Czy korzysta Pani/Pan z prywatnego samochodu?

- ☐ Jestem głównym lub wyłącznym użytkownikiem
- ☐ Nie posiadam prawa jazdy
- ☐ Mam dostęp do samochodu rodziny, znajomych
- ☐ Choć posiadam prawo jazdy, to jeżdżę samochodem wyłącznie jako pasażer

5. Forma zatrudnienia

- ☐ Nie pracuję
- ☐ Pracuję na pełen etat
- ☐ Pracuję na część etatu
- ☐ Pracuję dorywczo

6. Rodzaj studiów

- ☐ Dzienne
- ☐ Wieczorowe
- ☐ Zaoczne
- ☐ Inne (jakie?)……..

Załącznik 4

Punkty do wywiadu pogłębionego

1. Czy samorząd był świadom rosnących problemów ekonomicznych PKS i czy podejmował działania aby im przeciwdziałać?

2. Czy w jakikolwiek sposób samorząd powiatu bada potrzeby transportowe mieszkańców swego powiatu czy też uznał, że najlepiej zaspokoi tu potrzeby mieszkańców wolny rynek?

3. Czy podejmowano starania, by w sytuacji kryzysowej upadające przedsiębiorstwa były przejmowane na rzecz samorządu lub też ofiarowano im wsparcie działalności przewozowej?

4. Jaki inne kroki podjęto by zapobiec likwidacji dawnych przedsiębiorstw PKS (w tym przyjętych przez inwestorów) na terenie powiatu?

5. Czy samorząd udziela działającym na jego terenie przewoźnikom wsparcia finansowego? Czy jest ono wystarczające i dotyczące jakich obszarów, grup pasażerów i okresów czasu?

6. Czemu podobnych zasad wsparcia nie zaoferowano już zlikwidowanym PKS?

7. Czy były podejmowane działania na rzecz zakupu przez samorządy bardziej ekonomicznego taboru, który mógłby być wykorzystywany przez przewoźników. Jeśli nie to dlaczego nie?

8. Czy działalność przewozowa na obszarze powiatu jest kontynuowana na większą skalę niż za czasów „PKS", mniejszą czy zachowano status quo?

9. Czy władze samorządowe są świadome, że dofinansowywanie przewozów transportem zbiorowym na obszarach słabo zaludnionych staje się koniecznością?

10. Czy planuje się np. powołanie związku komunalnego ds. komunikacji z ościennymi gminami bądź też powiatami?

11. Czy władze samorządowe są świadome narastającego problemu wykluczenia transportowego?

12. Czy władze powiatu podejmują działania mające ograniczyć skutki tego negatywnego procesu?

13. Czy zostały złożone wnioski do Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych?

14. Czy władze powiatu są świadome, że proponowane zmiany w zasadach badań zdrowotnych dla osób w wieku poprodukcyjnym mogą zwiększyć liczbę osób wykluczonych transportowo?

15. Czy czynione są jakiekolwiek przygotowania by skutecznie przeciwdziałać skutkom wzrostu liczby osób wykluczonych transportowo w wieku poprodukcyjnym?

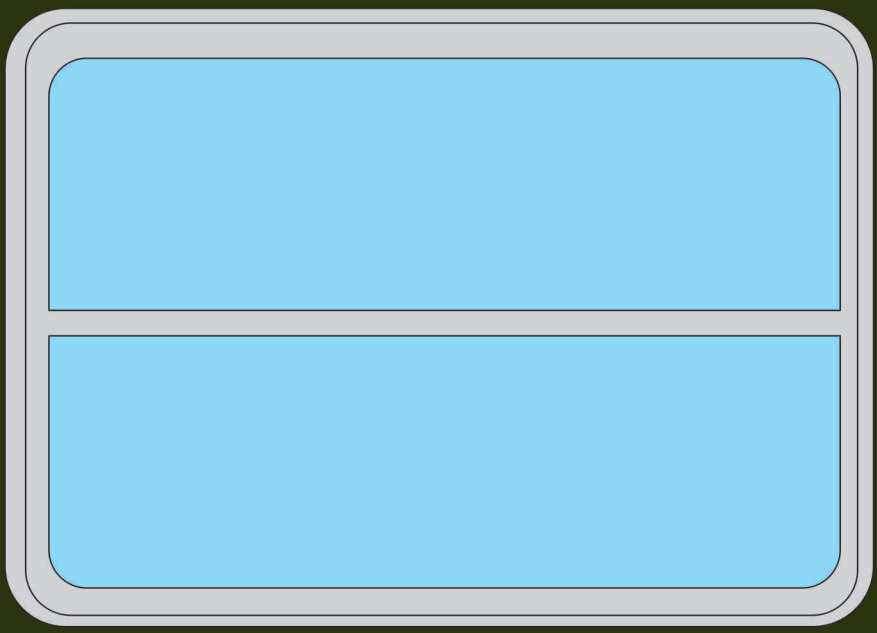
16. Czy władze powiatu rozpatrują w swych planach alternatywne sposoby organizacji nieregularnego publicznego transportu zbiorowego takie jak bus na telefon, opłacane przez samorządy taksówki, autobus obywatelski itp.?

17. Czy władze samorządowe mają wiedzę czy i jak słaby transport zbiorowy wpływa na ruch turystyczny na terenie ich powiatu?

18. Czy na terenie powiatu istnieje transport organizowany przez pracodawców. Jeśli tak, to czy samorząd brał pod uwagę dofinansowanie go tak, by mogli z niego korzystać również zwykli pasażerowie?

19. Czy lokalne społeczności są pytane o ich potrzeby transportowe lub czy same takowe w jakiś sposób samorządowi powiatowemu zgłaszają?

20. Czy i w jaki sposób są organizowane na terenie powiatu przewozy szkolne?



Zagórz
– Komańcza
– Łupków

https://doi.org/10.7163/

ISBN 978-83-61590-75-0