

*Ariel Ciechański*

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. St. Leszczyckiego PAN,  
ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa; e-mail: ariel@twarda.pan.pl; ORCID 0000-0002-4123-6533

## ZMIANY W SIECI TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA OBSZARACH BESKIDU NISKIEGO I BIESZCZAD W LATACH 1990–2019 I ICH KONSEKWENCJE<sup>1</sup>

**Streszczenie:** Wykluczenie transportowe stanowi obecnie poważny problem społeczny, zwłaszcza w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad. Dla lepszego zobrazowania tego zjawiska konieczna jest obserwacja zmian w sieci pozamiejskiego transportu publicznego, szczególnie zaś wyznaczenie obszarów, na których jego jakość uległa znacznemu pogorszeniu. Punkt wyjściowy badania stanowi rok 1990. Wtedy to z jednej strony gospodarka przestawiała się już na nowe wolnorynkowe zasady, z drugiej zaś w przewozach dominowały wciąż jeszcze przedsiębiorstwa PKS. Punkt końcowy badania stanowi początek 2019 r. W artykule przybliża się również tło opisywanych zmian. W ramach podsumowania dyskutuje się konsekwencje zaobserwowanych procesów oraz rekomenduje się, jak część ich negatywnych skutków zneutralizować.

**Słowa kluczowe:** Beskid Niski, Bieszczady, pozamiejski transport publiczny, regres sieci transportowych, wykluczenie transportowe

## CHANGES IN THE PUBLIC TRANSPORT NETWORK IN THE AREAS OF THE LOW BESKIDS AND BIESZCZADY OF 1990– 2019 AND THEIR CONSEQUENCES

**Abstract:** Transport exclusion is currently a serious social problem, especially in the counties of the Low Beskids and the Bieszczady Mountains. To better illustrate this problem, it is necessary to observe changes in the suburban public transportation network and, in particular, to identify areas where its quality has deteriorated significantly. The starting point of the research is the year 1990, when on the one hand, the economy was already shifting to the new free market principles, while on the other hand, PKS enterprises still dominated the public transport. The endpoint of the study is the beginning of the year 2019. The article also discusses the background of the described changes. The summary also includes the consequences of those processes as well as the recommendations on how to neutralise some of their negative effects.

**Keywords:** the Low Beskids, Bieszczady, suburban public transport, contraction of transportation networks, transport exclusion

---

<sup>1</sup> Artykuł powstał na podstawie badań w ramach realizacji projektu badawczego sfinansowanego przez NCN pt. „Empiryczne badania pilotażowe dotyczące problematyki wykluczenia transportowego na obszarach górskich na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad” (Miniatura 2, nr umowy 2018/02/X/HS4/00451).

## 1. Wprowadzenie

Sieć pozamiejskiego transportu publicznego stale ewoluuje. O ile zmiany sieci połączeń pasażerskiego transportu kolejowego można z łatwością dokumentować na bieżąco, to w przypadku autobusów podmiejskich jakiegokolwiek ujęcie dynamiczne w obecnych czasach jest niezwykle trudne. Dlatego autor artykułu podejmuje trud zaprezentowania zmian w sieci transportu publicznego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad między 1990 a 2019 r. Niestety, ze względu na problematyczną dostępność danych przyjęto podejście badawcze, w którym porównuje się stan według rozkładu 1990/1991 ze stanem ustalonym w toku własnych badań w początku 2019 r.

Badanie dotyczące zmian sieci publicznego transportu pasażerskiego dla przedmiotowego obszaru przeprowadzono w ramach szerszego projektu badawczego dotyczącego wykluczenia transportowego w powiatach Beskidu Niskiego oraz Bieszczad. Było ono podstawą do wskazania obszarów, na których zdecydowanie wzrosło zagrożenie tym procesem.

Metodyka prac obejmowała opracowanie wyczerpujących, wiarygodnych i aktualnych baz danych dotyczących połączeń kolejowych i autobusowych w 1990 i 2019 r. W trakcie konstrukcji baz brane pod uwagę były przede wszystkim pociągi osobowe i autobusy komunikacji zwykłej. W przypadku autobusów przyspieszonych decyzja o wliczeniu bądź pominięciu kursu była podejmowana indywidualnie na podstawie siatki ich postojów. Gromadzono informacje o uśrednionej liczbie kursów w dni nauki szkolnej, a ponadto dane umożliwiające rozróżnianie linii kursujących codziennie, w dni powszednie i tylko w dni nauki szkolnej. Metodyka badań obejmowała także wywiady z osobami odpowiedzialnymi za organizację transportu publicznego na analizowanym obszarze – jest to uzupełniające źródło wiedzy.

Poważnym utrudnieniem w badaniach była konieczność samodzielnego zgromadzenia aktualnych rozkładów pozamiejskiego transportu autobusowego. Wymagało to znacznego wysiłku ze względu na ich rozproszenie, niekompletność i nieaktualność.

Przedstawiane w artykule zagadnienia wpisują się w kilka nurtów badawczych w geografii. Choć głównie są osadzone w geografii transportu, to zahaczają także o problematykę obszarów przygranicznych czy też peryferyjnych. Wychodząc od dychotomicznego podziału Johna Friedmanna (1967) na regiony rdzeniowe i regiony peryferyjne, na badanym obszarze zdecydowanie obserwujemy ten drugi typ. Beskid Niski i Bieszczady niewątpliwie są obszarami peryferyjnymi – idealnie wpisują się w definicję Briana Goodalla (1987, s. 350) mówiącą, że są to obszary zarówno oddalone od centrów rozwoju gospodarczego, jak też trudno dostępne pod względem transportowym. Ich peryferyjność zwiększa niewątpliwie pograniczne położenie, co sprawia, że peryferyjność ma charakter genetyczny (Grosse 2007). Spoglądając na problem od strony podziału zaprezentowanego przez Johna Friedmanna i Williama Alonso (1964), badany obszar wpisuje się w definicję regionów kresowych oraz regionów podupadłych.

Celem przedstawionego tu badania jest identyfikacja zmian w sieci publicznego pozamiejskiego transportu zbiorowego na obszarze Beskidu Niskiego i Bieszczad oraz wskazanie konsekwencji tego procesu.

## 2. Dotychczasowy dorobek badawczy

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. Niewątpliwie zasadnicze znaczenie miała pionierska praca Teofila Lijewskiego (1959), kompleksowo ustalająca daty powstawania poszczególnych odcinków linii kolejowych na obecnym terytorium Polski. Jej kontynuację stanowią liczne pozycje porządkujące momenty otwierania bądź zamykania odcinków sieci kolejowej – szczególnie istotny w tej dziedzinie jest dorobek Stanisława Koziarskiego (1985, 1989, 1990, 1993a, 1993b; Lijewski i Koziarski 1995). Badania tego typu kontynuowali doświadczeni badacze, jak Zbigniew Taylor (2007), a także młodzi naukowcy – Justyna Bagińska (2007), Szymon Komusiński (2010) czy Ariel Ciechański (2013).

Zbigniew Taylor (2006) i Paweł Karamuz (2011) zauważają, że odcinanie od połączeń kolejowych często prowadziło do całkowitego pozbawienia mieszkańców dostępu do transportu publicznego, a co za tym idzie – do motoryzacji wymuszonej. Ten sam problem w studium porównawczym Polski, Czech i Słowacji zauważają Marcin Król i Jakub Taczanowski (2016). Ich badania jednoznacznie podkreślają szczególną ułomność funkcjonowania lokalnego transportu kolejowego w Polsce na tle wzorcowo działającego na terenie Czech jego odpowiednika.

W przypadku pozamiejskiego transportu autobusowego dorobek badawczy jest o wiele skromniejszy. Zdecydowanie brakuje tu opracowań chronologicznie ukazujących w różnych skalach przestrzennych rozwój i regres sieci połączeń. Pewnym wskaźnikiem dość ogólnego podejścia do problematyki transportu autobusowego jest rozdział dotyczący tego zagadnienia w jednej z fundamentalnych prac Lijewskiego – *Geografii transportu Polski* (1986). Niestety nawet w okresie PRL, choć dostęp do rozkładów jazdy był o wiele łatwiejszy, nikt nie pokusił się o opracowanie dotyczące chronologii zmian w sieci połączeń autobusowych w Polsce. Stąd rozczarowanie budzi praca Teofila Lijewskiego, Jerzego Lenka i Henryki Piotrowskiej (1967) podejmująca w bardzo syntetycznej formie problematykę przewozów autobusowych w skali kraju. Niestety nie zawiera ona informacji o chronologii otwierania nowych połączeń oraz o ilości realizowanych kursów. Części wspomnianych powyżej mankamentów nie miała natomiast praca Marii Kozaneckiej (1980). Szczególnie cenne z punktu widzenia badań

opisywanych w dalszej części artykułu są załączone do niej kartodiagramy wstępowe utrwalające obraz pozamiejskiego transportu autobusowego w kilku przekrojach czasowych.

Częściej powstawały prace o zasięgu regionalnym bądź lokalnym. W tym pierwszym nurcie mieści się monografia komunikacji w województwie białostockim Lijewskiego (1962). Niestety jest ona obciążona mankamentami, które zostały wspomniane powyżej w przypadku pracy z 1967 r. z udziałem tego samego autora. Podobnie należy ocenić artykuł Macieja Stawickiego (2014), który dokumentuje liczbę połączeń ośrodków Mazowsza z Warszawą w 2014 r. (poza obszarem obowiązywania biletów ZTM). Na tym tle znacznie korzystniej wypada opracowanie Justyny Chodkowskiej-Miszczuk (2006). Porównując interesujące kartodiagramy dla sieci transportu publicznego w pięciu wybranych aglomeracjach dla 1985, 1995 i 2005 r., już wtedy zauważyła ona nasilenie procesów polaryzacji przewozów autobusowych (znaczny spadek liczby połączeń na odcinkach peryferyjnych). Natomiast Magdalena Dej (2010) schodzi do skali wręcz lokalnej. Zwraca uwagę, że często przebieg linii i rozmieszczenie przystanków są niedopasowane do potrzeb pracowników zakładów produkcyjnych zlokalizowanych np. na obszarach wiejskich. Skutkuje to często motoryzacją wymuszoną. W tej samej skali porusza się Paweł Kretowicz (2010), skupiając się na rosnącej substytucji połączeń realizowanych dotąd przez przewoźników państwowych. Autor ten zauważył, że proces wycofywania się z połączeń lokalnych do miejscowości peryferyjnych w powiecie gorlickim rozpoczął się już w latach dziewięćdziesiątych XX w., a PKS pozostawał jedynym przewoźnikiem na słabo zaludnionych obszarach. Lokalny charakter ma także studium Sławomira Książka (2016) dotyczące przekształceń własnościowych w transporcie autobusowym w województwie dolnośląskim, brak w nim jednak szerszej refleksji nad konsekwencjami tych procesów choćby w postaci zmian siatki i liczby połączeń. Niektóre obserwacje dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Olsztyna (Guzik i in. 2016) pokrywają się z tymi, jakie poczynił Kretowicz (2010) dla południowej Małopolski. Autorzy tych prac zauważają, że miejscowości wiejskie, do których prowadzi niskiej jakości infrastruktura drogowa i które zamieszkuje niewielka liczba osób, mają bardzo słabą dostępność za pomocą transportu publicznego. Zespół Roberta Guzika szacuje, że  $\frac{1}{3}$  mieszkańców MOF (poza Olsztynem) w swoim miejscu zamieszkania ma złą dostępność, a  $\frac{1}{4}$  obywateli nie ma w ogóle dostępu do transportu publicznego. Autorzy ci podkreślają, że brak wsparcia transportu publicznego skutkuje ograniczeniem dostępu do miejsc pracy i edukacji, co później może prowadzić do wydatkowania znacznych kwot na zasiłki i pomoc społeczną. Robert Guzik i Arkadiusz Kołoś (2015) prowadzili podobne badania na terenie województwa pomorskiego, gdzie 18% przebadanych sołectw było całkowicie odciętych od transportu publicznego (do kilkadziesiątu z nich brakowało dróg o nawierzchni bitumicznej). Zaskakujące jest, że aż 105 miejscowości w godzinach 6.00–8.00 nie było obsługiwanych przez transport publiczny (z części z nich były kursy przed 6.00 umożliwiające dojazd do pracy). Pesymizmem napawa także to, że tylko w latach 2011–2014 na tym

obszarze badawczym aż 172 miejscowości utraciły dostęp do transportu publicznego w niedziele i święta.

Analiza dla dziewięciu MOF, którą przeprowadził Michał Wolański i inni (2014, 2016), nie skłania do optymizmu – brakuje interwencji na obszarach, gdzie zaprzestano obsługi transportowej, a większość organów ogranicza się w dziedzinie transportu tylko do funkcji czysto administracyjnych (w tym i organizacji kursów szkolnych) oraz poboru podatków i opłat. Także Tomasz Kwarciański (2016a) zauważa, że w Polsce w większości przypadków brakuje aktywnego udziału władzy publicznej w zaspokajaniu potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich (zwłaszcza że mechanizm rynkowy się tu nie sprawdza).

Pewne światło na sytuację transportu publicznego na badanym obszarze rzucają prace Marka Więckowskiego (Więckowski i in. 2012a; 2012b; Więckowski 2018), są to jednak opracowania o wysokim stopniu agregacji danych i niedające szczegółowego wglądu w układ i jakość sieci połączeń transportem publicznym oraz niepozwalające na uchwycenie dynamiki jej zmian.

Spostrzeżenia Taylora i Ciechańskiego (2007, 2008a, 2008b, 2010, 2013a, 2013b, 2016, 2017a, 2017b, 2018) dotyczące zbyt daleko zakrojonej i pozbawionej wszelkiej kontroli liberalizacji rynku pozamiejskich przewozów autobusowych czy też fiaska prywatyzacji przedsiębiorstw PKS są niezwykle cenne. Wskazane przez nich błędy są niewątpliwie jedną z ważniejszych przyczyn obrazu, jaki jest przedstawiany w niniejszym artykule.

Odrębne zagadnienie stanowi utrudniony dostęp do informacji o rozkładach jazdy transportu autobusowego. Można odnieść wrażenie, że od lat ten problem się nawarstwia. Nadal w Polsce brakuje w tej mierze łatwego dostępu do kompletnych i rzetelnych danych pierwotnych (Guzik i in. 2016, s. 18–19). Pogłębia ten problem ogromne rozproszenie i utrudniony dostęp do rozkładów jazdy autobusów, a także pełna dowolność form, w jakich są one przechowywane (Rosik i in. 2017, s. 18–19). Co zaskakujące, wciąż wielu przewoźników nie posiadało własnych stron internetowych, a integracja danych o rozkładach odbywała się np. za pośrednictwem prowadzonych bardziej hobbystycznie lokalnych portali (Wolański i in. 2016, s. 98). Ciechański (2019) podkreśla, że w przypadku sporej grupy przewoźników autobusowych poza obszarem ich działania brak jest wiarygodnych i łatwo dostępnych źródeł wiedzy o ich rozkładzie, a zdobycie informacji o pełnej siatce połączeń nadal jest bardzo czasochłonne oraz kosztochłonne. Opisany powyżej stan rzeczy powoduje przede wszystkim negatywne postrzeganie transportu publicznego jako środka przemieszczania się. Komplikacja badań naukowych jest tu problemem wtórnym.

Opracowanie Kwarciańskiego (2016a) jest przede wszystkim kompendium wiedzy metodycznej dotyczącej dostępności i funkcjonowania transportu zbiorowego na obszarach wiejskich. Autor zwraca uwagę m.in. na to, że wprowadzanie nieregularnego transportu publicznego może być panaceum na brak opłacalności obsługi obszarów słabiej zaludnionych (peryferyjnych). Ich sytuacja w przypadku braku wsparcia organizacyjnego i/lub finansowego może ulec jedynie pogorszeniu i skończyć się zagrożeniem prawidłowego rozwoju. Tematyka elastycznych

form transportu pojawia się także w kolejnej pracy tegoż autora (Kwarciński 2016b), ma ona jednak charakter typowo przeglądowy.

Brakuje natomiast całościowych i wyczerpujących opracowań dotyczących zmian w układzie połączeń transportu publicznego. Przez to powstała ogromna luka w wiedzy, która w tej chwili z powodu całkowitego braku źródeł jest całkowicie nie do odtworzenia. Tymczasem w ostatnich kilku latach obserwujemy gwałtowną polaryzację sieci transportu publicznego, w tym i pozamiejskich połączeń autobusowych. Z jednej strony na głównych trasach łączących np. stolice powiatów ilość kursów wzrosła, z drugiej zaś na obszarach słabiej zaludnionych sieć transportu autobusowego w zastraszającym tempie się kurczy. Wobec tego podjęte zostały badania w ujęciu dynamicznym, omówione w niniejszej pracy.

### 3. Materiały źródłowe

Dla poznania procesów kształtujących polską sieć pozamiejskiego transportu publicznego w ujęciu dynamicznym niezbędne jest stworzenie bazy rozkładów jazdy zarówno pociągów, jak i autobusów podmiejskich. Choć żyjemy w dobie powszechnego dostępu do informacji, to wbrew pozorom w okresie PRL zebranie aktualnych rozkładów jazdy sprawiało znacznie mniej problemów. Dopóki za transport kolejowy odpowiadało tylko PKP, a za podmiejski autobusowy niemal w całości Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej (PPKS), niezbędne informacje były dostępne praktycznie w dwóch źródłach. Przedsiębiorstwo PKP wydawało co roku dostępny publicznie Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów (SRJP). Opasłe, liczące ponad 1000 stron tomy zawierały dane o wszystkich dostępnych publicznie połączeniach kolejowych.

W przypadku przewozów autobusami, podobnie jak w przypadku kolei, także PPKS wydawały swój Sieciowy Rozkład Jazdy Autobusów. Początkowo miał on grubość zbliżoną do SRJP, jednak wraz z rozwojem sieci autobusów podmiejskich jego objętość rosła, by osiągnąć formę 17 tomów będących spadkiem po strukturze wewnętrznej przedsiębiorstwa odpowiadającej podziałowi administracyjnemu kraju przed 1975 r. Obejmował on także, co istotne, linie obsługiwane przez spółdzielnie transportowe. Ponadto linie transportu miejskiego w wielu ośrodkach wykraczały znacząco poza obszar macierzystej gminy (pewnym kuriozum była linia tramwajowa Łódź–Lutomiersk łącząca dwa województwa). Poza systemem znajdowały się zamknięte przewozy pracownicze (realizowane taborem autobusowym i kolejowym własnym oraz innych przewoźników). Ich zasięg, rozkłady jazdy itp. są dziś raczej już nie do odtworzenia.

W badaniach dla roku 1990 w związku z powyższym wykorzystano SRJP 1990/1992 oraz tomy rozkładu jazdy autobusów PKS 1990/1991.

Sytuacja dla początku 2019 r. pod względem dostępu do rozkładów jazdy zmieniła się diametralnie. O ile PKP Polskie Linie Kolejowe kontynuuje tradycje wydawania, choć już tylko w formie plików pdf, Sieciowego Rozkładu Jazdy, to w przypadku transportu autobusowego sytuacja z dostępem do rozkładów jazdy uległa znacznemu pogorszeniu. Wraz z utratą rynku przez przedsiębiorstwa PKS objętość i ilość tomów krajowego rozkładu jazdy PKS stopniowo zaczęły maleć.



Z czasem zaprzestano całkowicie jego wydawania. Spójny system informacji o połączeniach pozamiejskiego transportu publicznego przestał istnieć. Ten stan rzeczy nie jest dobry, ani z perspektywy użytkowników transportu publicznego, ani też osób zajmujących się nim od strony naukowej. Niestety nie da się ukryć, że przez to badania tego typu napotykać wiele problemów.

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 wydawania wyżej wymienionych dokumentów zostały rozdzielone pomiędzy różne szczeble samorządu.

Biorąc pod uwagę opisany powyżej podział kompetencji, gdzie na terenie jednego powiatu funkcjonują linie, które mogą być zatwierdzone przez marszałka województwa, prezydenta miasta na prawach powiatu, starostę powiatu ziemskiego i wójta (przykładowo taka sytuacja ma miejsce w powiecie krośnieńskim ziemskim), dochodzi do rozproszenia rozkładów jazdy i przez to ich zebranie staje się niezwykle skomplikowane. Niestety upubliczniane i posiadane przez samorządy rozkłady często nie są na bieżąco aktualizowane. Nie wszystkie samorządy 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 umów o korzystanie z nich).

Skoro wydaje się, że oficjalne dokumenty nie są pełnym i niezawodnym źródłem danych, konieczne jest korzystanie z innych źródeł umożliwiających przynajmniej częściową weryfikację informacji, tudzież ich uzupełnienie. Alternatywą wydają się internetowe wyszukiwarki połączeń: z wielu istniejących do praktycznego wykorzystania nadaje się jedynie najpopularniejsza – 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.

Naturalnym źródłem wiedzy może się wydawać Internet, a szczególnie wszelkie przejawy własnej działalności przewoźników w tej sieci. Okazuje się, że są przewoźnicy, których rozkładu próżno tam szukać. Niestety tu także zauważalny jest dość nonszalancki stosunek do bieżącej aktualizacji opublikowanych rozkładów. Czasami aktualne rozkłady (albo prawie aktualne) publikują lokalne portale (np. krosno24.pl). Ich wiarygodność jest jednak różna. Tak więc dla sporej grupy przewoźników brak jest źródeł wiedzy o ich rozkładzie dostępnych poza obszarem ich działania. Jej zdobycie wymaga zatem czasochłonnego i kosztochłonnego sprawdzania rozkładów „na gruncie”.

#### 4. Sytuacja przed 1990 r.

Punkt wyjścia wszelkich analiz powinno stanowić opracowanie Marii Kozaneckiej (1980), do którego bardzo cennym załącznikiem są kartodiagramy

ukazujące sieć połączeń autobusowych w Polsce w trzech przekrojach czasowych – dla roku 1948, 1955 i 1975. Pewną ich wadą jest jedynie to, że autorka posługuje się skalą skokową, a nie ciągłą. Nie zmienia to jednak faktu, że w 1948 r. ze zrozumiałych względów na badanym obszarze sieć połączeń autobusowych praktycznie nie istniała (funkcjonowały jedynie pojedyncze – poniżej pięciu par – kursy do Jasła, na południe i na wschód od tego miasta nie było żadnych linii).

W transporcie kolejowym sytuacja według *Urzędowego Rozkładu Jazdy Lato 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 poruszało się średnio 5–6 par pociągów osobowych na dobę, w tym dalekobieżnych, np. z Jeleniej Góry do Zagorza czy prowadzących bezpośrednio wagony z Warszawy do Zagorza. Największe natężenie ruchu było na odcinku łączącym Gorlice z Zagórzanami.

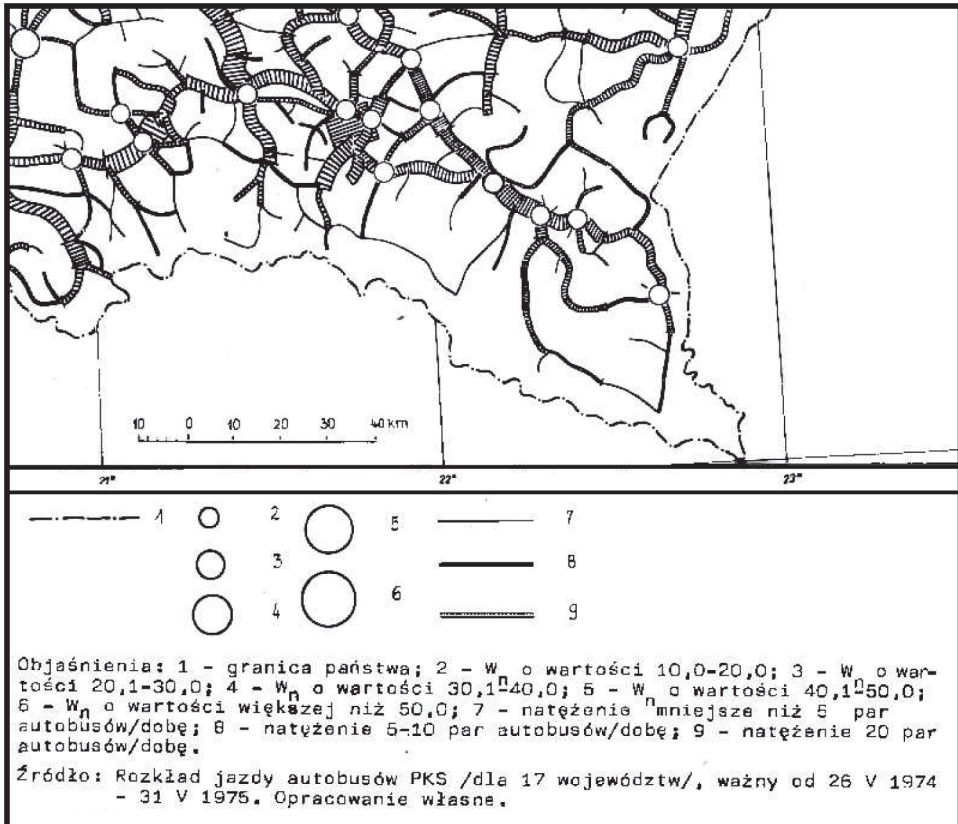
W 1955 r. sieć na obserwowanym obszarze niewątpliwie uległa pewnej rozbudowie. Ograniczała się ona jednak głównie do trasy obecnie leżącej w ciągu drogi krajowej nr 28. Poza okolicami Gorlic czy też Krosna liczba par autobusów nadal nie przekraczała pięciu. Pojedyncze kursy zaczęły się pojawiać w kierunku takich miejscowości, jak Nowy Żmigród, Dukla czy nawet Baligród. Wsie dotychczas zamieszkałe przez ludność łemkowską czy bojkowską pozostawały bez obsługi transportem autobusowym (Kozanecka 1980).

W 1955 r. kolej wąskotorowa Nowy Łupków–Cisna znajdowała się już w gestii resortu leśnictwa. Najlepszą ofertą charakteryzowała się linia dowozowa do Gorlic, na pozostałych odcinkach było od trzech par (Zagórz–Łupków), przez średnio 5 par (Zagórz–Krościenko), do około 8 (Zagórz–Jasło) i aż 10 (Jasło–Stróże).

Zupełnie inny układ przestrzenny sieci transportu autobusowego na badanym terenie obserwujemy w 1975 r. (ryc. 1). Z obszaru Beskidu Niskiego i Bieszczad zniknęło wreszcie wiele „białych plam”, a na głównych połączeniach sytuacja wyglądała wręcz bardzo dobrze. Zwraca uwagę przede wszystkim polaryzacja sieci. Obserwujemy bardzo dużą liczbę połączeń na głównym ciągu Gorlice–Jasło–Krosno–Sanok–Lesko, gdzie każdego dnia wyruszało na drogi kilkadziesiąt par kursów autobusów. Bardzo dobrą obsługą transportową (powyżej 10 par kursów na dobę) cieszyły się w rejonie Bieszczad Lutowiska, Cisna czy miejscowości zlokalizowane w pobliżu zbiornika solińskiego. Już wtedy zauważalna była słaba obsługa Wetliny czy też odcinka Wetlina–Ustrzyki Górne oraz okolic Dwernika. Dość zaskakujący wydaje się natomiast brak połączenia między Cisną a Komańczę – czyżby to było skutkiem nowego podziału administracyjnego i utworzenia eksperymentalnego powiatu bieszczadzkiego? Zresztą sama Komańcza nie była specjalnie dobrze obsługiwana przez transport autobusowy (z drugiej strony docierało tam aż 10 par pociągów na dobę). W obszarze przedpola Beskidu Niskiego bardzo dobre połączenia w świetle badań Kozaneckiej miały też takie miejscowości o charakterze małych miasteczek, jak Dukla czy Nowy Żmigród. Z drugiej strony widać, jak nadal słaba była penetracja transportem



publicznym wsi Beskidu Niskiego. Wiele z nich było pozbawionych dostępu do autobusu lub też miało zapewnioną minimalną ofertę poniżej pięciu par kursów na dobę. Taki sam charakter, o dziwo, miała oferta na trasie łączącej Nowy Żmigród z Gorlicami.



Ryc. 1. Układ przestrzenny komunikacji autobusowej na badanym terenie w 1975 r.

Źródło: Kozanecka 1980, zmienione.

Według *Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów 1974/1975* najlepsza obsługa była na ciągu Stróże-Jasło-Zagórz, gdzie kursowało kilkanaście par pociągów osobowych i kilka par dalekobieżnych na dobę. 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 (10 par, z czego 7 dalej do Łupkowa). Najbardziej lokalny charakter miał odcinek Zagórz-Krościenko, na którym kursowało 5 par pociągów osobowych (w tym jeden tranzytem przez ZSRR do Przemyśla, identycznie jechał zresztą pociąg pospieszny do Warszawy).

W rejonie uprzemysłowionych miast, takich jak Gorlice i Jasło czy prawdopodobnie Krosno oraz Sanok, istniały przewozy pracownicze organizowane przez

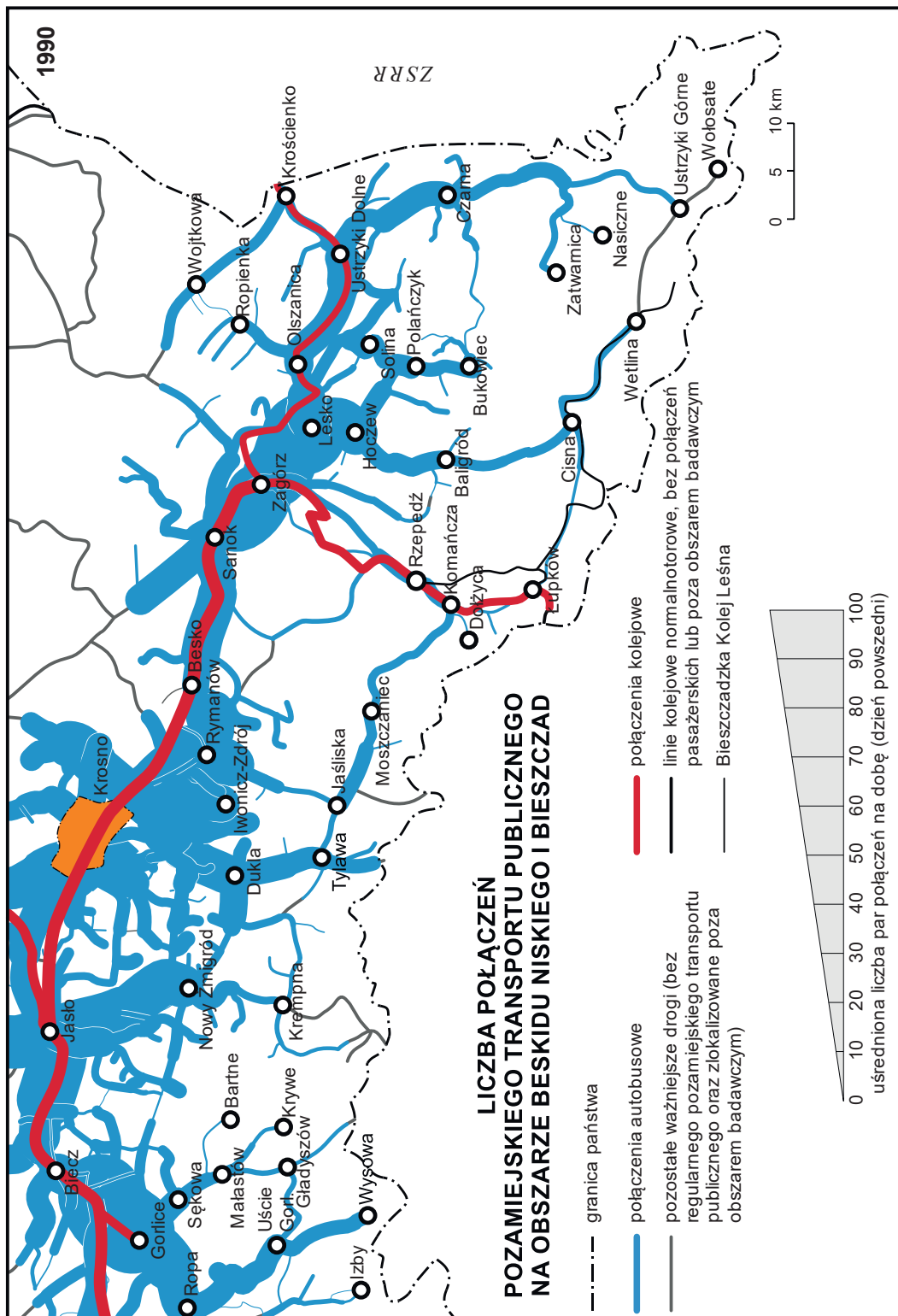
zakłady produkcyjne, które służyły zamkniętemu dowozowi własnych pracowników z odleglejszych miejscowości. Dziś jednak ich zasięg i skalę bardzo trudno odtworzyć.

## 5. U progu transformacji

Rok 1989 przyniósł początek diametralnych zmian dla całego kraju i społeczeństwa. Rozpoczął się mozolny proces przechodzenia od gospodarki centralnie sterowanej do gospodarki rynkowej. Odbiło się to niekorzystanie na kondycji wielu zakładów przemysłowych. Wywołany tym kryzys początku lat dziewięćdziesiątych i wynikające z niego rosnące bezrobocie spowodowały spadek zapotrzebowania na usługi transportu publicznego i niepublicznego. Planowany na lata 1990–1992 rozkład jazdy pociągów ze względu na likwidację wielu połączeń trzeba było wydać ponownie w 1991 r. Niekorzystnym procesom nie oparł się też PKS. Przede wszystkim ogromna jednolita organizacja krajowego PKS-u została rozbita na ponad 170 samodzielnych przedsiębiorstw (Taylor i Ciechański 2007). Znacznemu ograniczeniu uległy zarówno zamknięte, jak i otwarte przewozy pracownicze. Liczni pracownicy przedsiębiorstw transportowych, ale nie tylko, z dnia na dzień stracili pracę. Z drugiej strony upadające przedsiębiorstwa państwowe wyzbywały się majątku – dużych autobusów, ale także samochodów dostawczych. W połączeniu z wrodzoną przedsiębiorczością Polaków zaowocowało to pojawieniem się na rynku nowych, małych, dynamicznych podmiotów stanowiących realną konkurencję dla PKS-ów. Podjeżdżające na 5 minut przed kursowym autobusem nieco tańsze żuki czy nyski skutecznie konkurowały z PKS-ami, wypychając je z rynku.

W 1990 r. w miejsce dotychczasowych czterech przedsiębiorstw powołano 233 nowe samodzielne podmioty gospodarcze (Majewski 1998). Do połowy 1990 r. działały Krajowa Państwowa Komunikacja Samochodowa, skupiająca 14 dawnych przedsiębiorstw wojewódzkich, oraz posiadające pewną autonomię przedsiębiorstwa w Warszawie, Koszalinie i Olsztynie. Po tej dacie utworzono 167 nowych przedsiębiorstw pasażerskich i pasażersko-towarowych, dla których organ założycielski stanowiło Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej. 31 oddziałów towarowych oraz 13 naprawczych przekształcono w przedsiębiorstwa podległe wojewodom (Późniak 1996). Pod koniec 1996 r. funkcjonowały 174 samodzielne pasażerskie i pasażersko-towarowe przedsiębiorstwa PKS, dla których organ założycielski stanowili wojewodowie (Majewski 1998). W 1999 r. na rynku przewozów pasażerskich funkcjonowało 175 przedsiębiorstw PKS, z czego 44 stanowiły przedsiębiorstwa państwowe, 18 – spółki z o.o. oraz 13 – spółki akcyjne (Polewska-Dorozik i in. 2000). Rok później przekształcone już były w sumie 33 przedsiębiorstwa, z czego 13 stanowiły spółki pracownicze, a 20 zostało skomercjalizowanych. 55 przedsiębiorstw znajdowało się w fazie przekształceń, a wobec 83 przedsiębiorstw nie podjęto żadnych działań.

Na obszarze badawczym samodzielne od 1990 r. przedsiębiorstwa PKS miały siedziby w Gorlicach, Jaśle, Krośnie i Sanoku. W bliskim sąsiedztwie prowadził także działalność PKS Brzozów. PKS Gorlice do 2005 r. funkcjonował jako



Ryc. 2. Sieć transportu pasażerskiego na obszarze Beskidu Niskiego i Bieszczad w 1990 r.

Źródło: opracowanie własne.

przedsiębiorstwo państwowe. W tymże roku został on 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 większościovym właścicielem stała się firma Veolia Transport Polska. Dzięki temu, że podmiot ten stał się z czasem praktycznie jedynym właścicielem spółki z Gorlic, 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 ostatnie z tych miast. W grudniu 2011 r. gorlicki oddział firmy Veolia Transport Bieszczady uległ likwidacji jako pierwszy z dawnych PKS-ów na omawianym obszarze. Dość podobną historię miał PKS w Brzozowie. W 2003 r. został zakupiony przez Connex. Następnie, tego samego dnia, co dawny PKS Gorlice, został skonsolidowany z 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. Identyczną historię miał PKS Sanok, z tym że jego prywatyzacja z udziałem Connexu miała miejsce już w 2001 r. (49,59% udziałów inwestora). W przypadku tych dwóch ostatnich podmiotów 30.06.2017 r. nastąpiło całkowite wstrzymanie przewozów.

Nieco inną historię miały PKS Krosno i PKS Jasło. Pierwszy z nich został w 2000 r. skomercjalizowany i stał się jednoosobową spółką Skarbu Państwa. Firma z roku na rok była w coraz gorszej sytuacji ekonomicznej. W związku z tym konieczne stało się znalezienie innej formy funkcjonowania, dlatego w 2011 r. skomunalizowano ją, a 100% jej udziałów przeszło w ręce powiatu krośnieńskiego. Zadłużona firma stała się dla samorządu pewnym balastem, dlatego też w 2013 r. zdecydował się on na sprzedaż 85% udziałów na rzecz warszawskiej firmy 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. Natomiast z końcem 2016 r. nastąpiło całkowite zaprzestanie działalności przewozowej.

Jedynym nadal działającym przedsiębiorstwem wywodzącym się z tradycji PKS jest PKS Jasło (obecnie PGZK Jasiel). Zostało ono sprywatyzowane z udziałem pracowników oraz inwestora strategicznego w 2001 r. Po 10 latach dotychczasowa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością została przekształcona w spółkę akcyjną. W 2018 r. jedynym udziałowcem był Robert Rydarowicz, a przedsiębiorstwo znajdowało się wówczas w nie najlepszej kondycji. Latem tegoż roku w ramach restrukturyzacji PKS Jasło powstała spółka PGZK Jasiel. W maju 2019 r. przedsiębiorstwo 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.

W badaniach przyjęto jako początkowy rok 1990. Z jednej strony był to pierwszy rozkład jazdy, który wchodził w życie już w nowej rzeczywistości gospodarczej, z drugiej zaś był zapewne ostatnim, gdzie niemal wszystkie połączenia

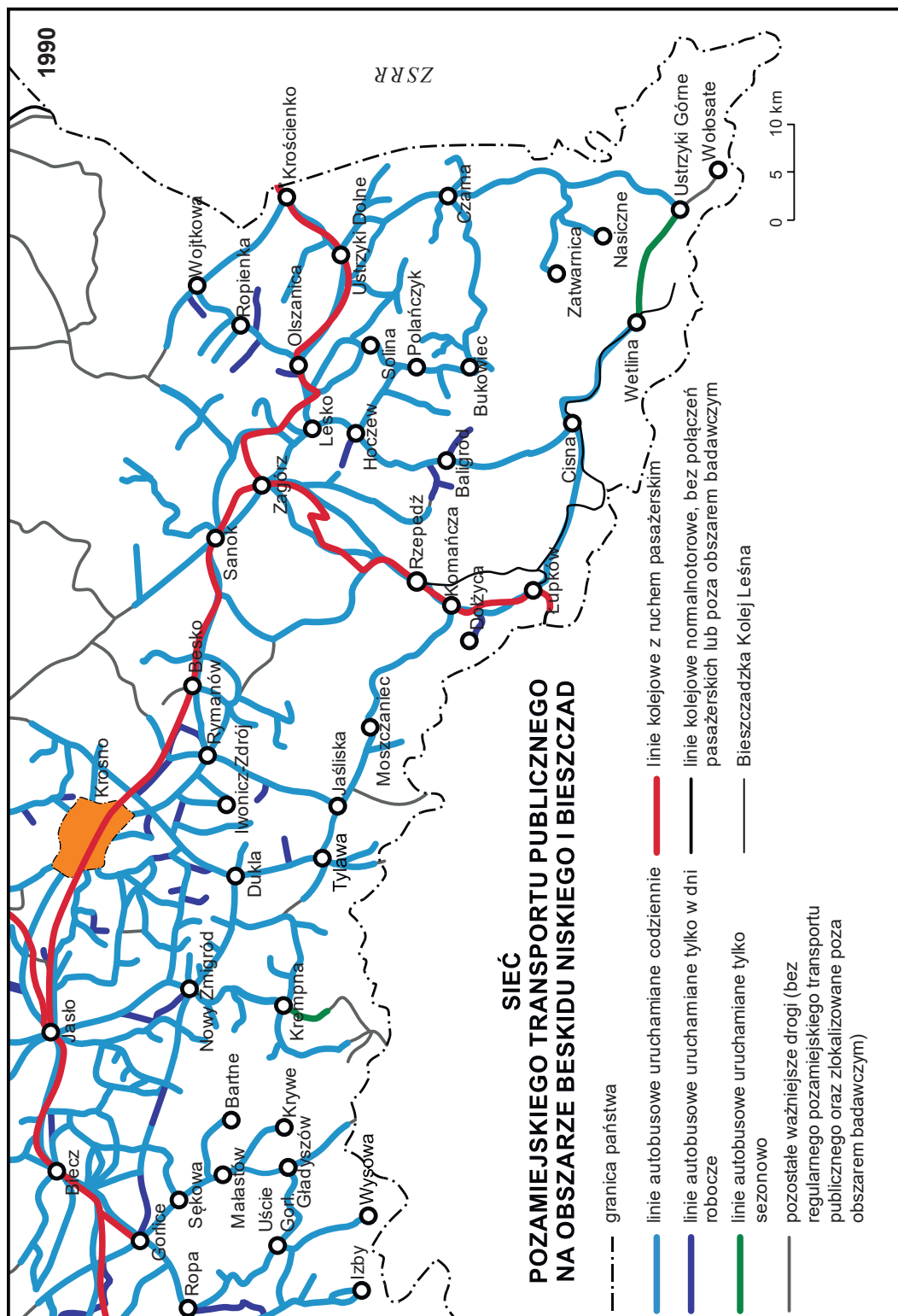
autobusowe poza miastami obsługiwały przedsiębiorstwa PKS i który tworzony był jeszcze w oparciu o warunki gospodarki centralnie sterowanej. W 1990 r. niezmiennie oś transportową tworzył ciąg Gorlice–Jasło–Sanok–Lesko, charakteryzujący się nie tylko bardzo dobrą obsługą za pomocą transportu autobusowego, ale również stosunkowo dobrą ofertą PKP (ryc. 2). Szczególną uwagę 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 linie o dużym obciążeniu ruchem, wybiegające głównie w kierunku południowym. Bardzo dobrą obsługą transportem autobusowym charakteryzowały się w analizowanym okresie również takie ośrodki, jak Dukla, Nowy Żmigród czy uzdrowiska Iwonicz-Zdrój i Rymanów-Zdrój. Dużym natężeniem ruchu charakteryzowały się również odcinki od Leska do Ustrzyk Dolnych i dalej do Czarnej. Zauważalny jest 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 okresie wakacyjnym.

Należy pamiętać, że w Jasle, Gorlicach, Krośnie i Sanoku funkcjonowały przedsiębiorstwa transportu miejskiego, których siatki połączeń wykraczały wówczas daleko poza granice miast. Z wywiadów prowadzonych w trakcie badania wynika, że na przedmiotowym obszarze funkcjonowały także przewozy zamknięte, organizowane np. przez Zakłady Maszyn Górniczych Glinik w Gorlicach oraz Zakłady Tworzyw Sztucznych Gamrat Erg i Rafinerię Nafty w Jasle. Prawdopodobnie także zakłady z Sanoka, takie jak Autosan oraz Stomil Sanok, organizowały zamknięte przewozy pasażerskie, ale na chwilę obecną brak potwierdzenia tych informacji.

Interesujący obraz pozamiejskiego transportu publicznego daje spojrzenie uwzględniające dni kursowania środków transportu. Z układu siatki połączeń w 1990 r. (ryc. 3) wypływa kilka interesujących obserwacji. Przede wszystkim zauważalne są dwie linie funkcjonujące sezonowo. Tylko zimą pojawiały się autobusy 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, ale można zauważyć, że tylko nieliczne miejscowości w pasmach Bieszczad i Beskidu Niskiego pozostawały w weekend pozbawione 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





Ryc. 3. Sieć transportu pasażerskiego na obszarze Beskidu Niskiego i Bieszczad w 1990 r. w podziale na linie obsługiwane codziennie i obsługiwane tylko w dni robocze.

Źródło: opracowanie własne.

i Wojtkowej). W Beskidzie Niskim weekendowo transportu pozbawione pozostawały Zawadka Rymanowska, Bałucianka oraz miejscowości w paśmie Gór Iwelskich (Pałacówka, Myszkowskie) czy też Wawrzka.

Reasumując, w 1990 r. na interesującym nas obszarze badawczym funkcjonował wydajny transport publiczny, a przemieszczanie się zarówno miejscowej ludności, jak i turystów nie powinno napotykać wówczas większych przeszkód.

## **6. Czy 30 lat polskiej transformacji doprowadziło do upadku pozamiejskiego transportu publicznego w regionach gorzej zaludnionych?**

Wystarczyło niespełna 30 lat, a sytuacja na badanym obszarze uległa diametralnej zmianie. Przed 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 Beskidu Niskiego, działa kilkudziesięciu mniejszych i większych przewoźników prywatnych, wykorzystujących głównie adaptowane do przewozu osób samochody dostawcze, rzadziej zaś fabryczne autobusy.

W przypadku powiatu gorlickiego dużą rolę odgrywa firma Libropol. Ponadto ważny udział w obsłudze linii lokalnych mają firmy Coliber, Voyager, Nowex i Piotr Solarz. W przypadku powiatu jasielskiego nadal najważniejszym przewoźnikiem jest były PKS Jasło (PGZK Jasiel). Z większych przewoźników wypada wspomnieć o firmie Rido Investment sp. z o.o. Zupełnie inaczej wygląda sytuacja w powiecie krośnieńskim. Tu zdecydowanym liderem jest firma Miś obsługująca linie z Krosna zarówno w rejon Dukli, jak też na północ w okolice Strzyżowa nad Wisłokiem. Na liniach przecinających Duklę funkcjonują również przewoźnicy Bodek i Beskid. Linie do Jasła, Sanoka i Jaślisk obsługuje firma Kubuś. Do uzdrowisk w Rymanowie-Zdroju i Iwoniczu-Zdroju jeżdżą autobusy m.in. firm Beskid i Trans Usługi. W powiecie sanockim jednym z ważniejszych przewoźników jest firma Tarzan, realizująca przewozy z Sanoka w okolice Komańczy. Z kolei północna część powiatu pozostawała domeną przewoźnika Trans Gaz Travel. Kursy do Bukowska i Woli Piotrowej obsługuje zaś firma Kontra. Sytuacja w powiecie leskim jest o wiele prostsza – funkcjonuje 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. Warto zaznaczyć, że Krosno, Sanok i Jasło mają bezpośrednie połączenia z Rzeszowem busami firmy Marcel. Od września 2019 r. firma ta podjęła też przewozy z Sanoka do Leska. Kursy komunikacji zwykłej w powiecie bieszczadzkiem obsługuje PKS Jarosław.

Zgromadzona w trakcie badania baza 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 tylko w dni nauki szkolnej. Pominięte zostały wszelkie kursy zamknięte, jak dowozy organizowane przez szkoły czy też pracodawców, których rozkład nie jest podawany do wiadomości publicznej.

Na mapach zaznaczono także odcinki, które były obsługiwane w 1990 r., a obecnie pozostają bez publicznego transportu zbiorowego.

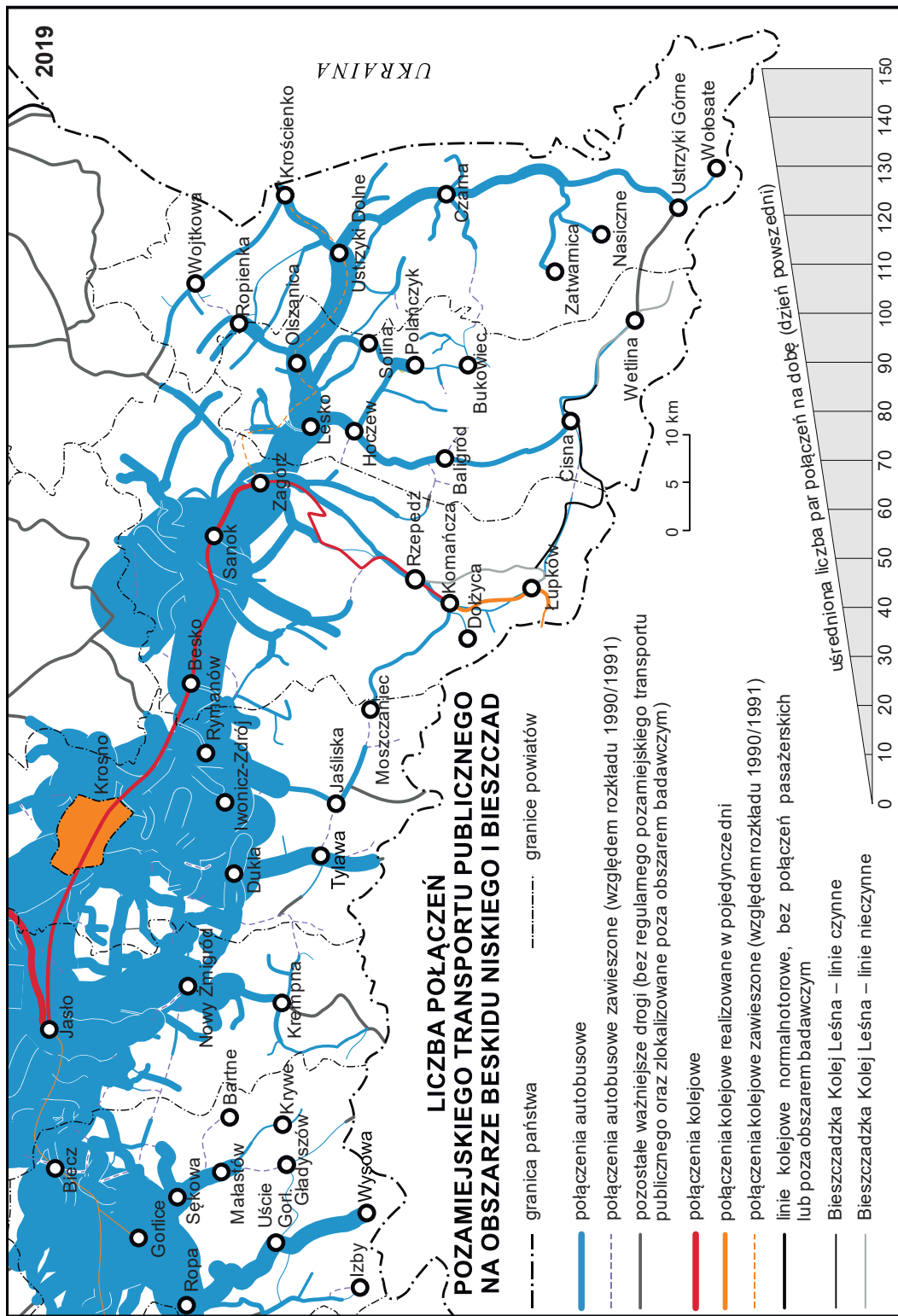
Tab. 1. Zmiana średniej liczby połączeń kolejowych na badanym obszarze w dni robocze w latach 1990–2019

	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

Źródło: opracowanie własne.

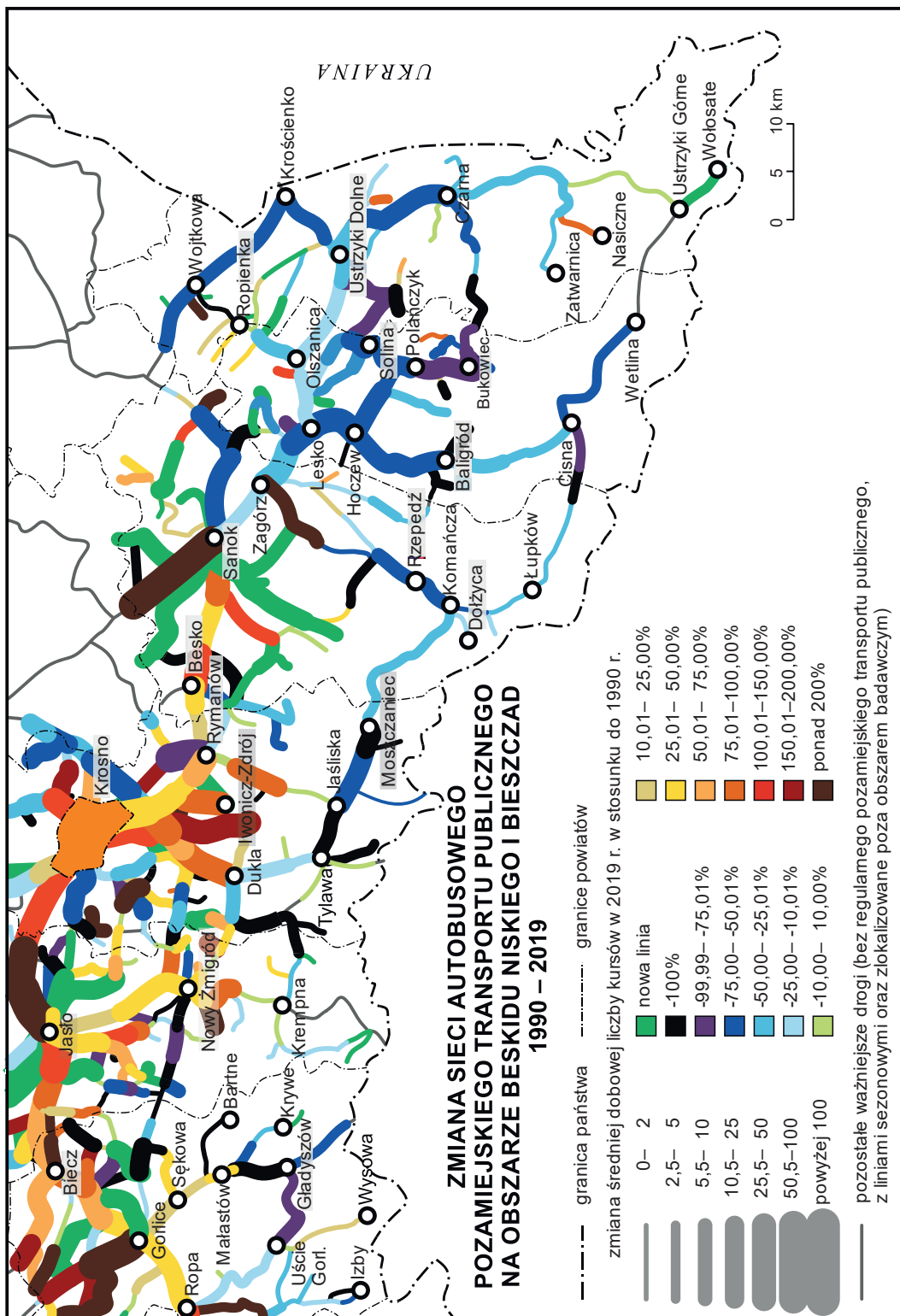
Obraz przedstawiony na rycinie 4 oraz w tabeli 1 ukazuje ogromną zapasę transportu kolejowego na analizowanym obszarze. Wydawać by się mogło, że w latach dziewięćdziesiątych i na początku XXI w. linia do Krościenka i dalej do Chyrowa powinna być skazana na pewny sukces. Niestety, brak remontów infrastruktury doprowadził ją do śmierci technicznej i wstrzymania przewozów. Praktycznie wstrzymano (poza nielicznymi kursami weekendowymi) także przewozy 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 kolejowej komunikacji zastępczej. Warto zwrócić uwagę, że zarówno na lokalnej linii do Komańczy, jak też 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 pojawiają się okresowo w związku z obsługą weekendowych dojazdów z i do Krakowa, a na trasie Komańcza–Łupków–Medzialaborce w okresie szczytów turystycznych.

W przypadku transportu autobusowego zwraca uwagę kilka faktów. Przede wszystkim zauważalny jest wzrost polaryzacji sieci względem wcześniej omawianych okresów (ryc. 4 i 5). Z jednej strony można spostrzec wzrost liczby autobusów poruszających się w ciągu drogi krajowej nr 28, ale z drugiej strony południowe, górskie i gorzej zaludnione części powiatów w większości charakteryzują się znacznym pogorszeniem oferty przewozowej. Szczególnie niepokojące jest zmniejszenie się spójności sieci. Nowym niedobrym zjawiskiem jest nieprzenikalność granic powiatowych – wspomniany dla 1990 r. przejazd autobusami od Gorlic po Wetlinę w chwili obecnej nie jest już możliwy. Nie da się



Ryc. 4. Sieć transportu pasażerskiego na obszarze Beskidu Niskiego i Bieszczad w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 5. Zmiana średniej dobowej liczby połączeń autobusowego pasażerskiego transportu zbiorowego w dni robocze na obszarze Beskidu Niskiego i Bieszczad w latach 1990–2019

Źródło: opracowanie własne.



bezpośrednio dotrzeć z Gorlic do Nowego Żmigrodu, z Krempej do Dukli czy też z Woli Niżnej do Moszczańca (co interesujące, Moszczaniec, chociaż jest zlokalizowany na terenie powiatu krośnieńskiego, obsługiwany jest wyłącznie od strony powiatu sanockiego) oraz z Woli Michowej do Zubraczego. Przestał być także możliwy przejazd z okolic Bukowca do Czarnej. Co zaskakujące, brak jest też istniejącego niegdyś połączenia Tylawy i Jaślik funkcjonującego, było nie było, w granicach jednego powiatu (krośnieńskiego). Podobnie dzieje się w powiecie gorlickim pomiędzy Małastowem a Gładyszowem.

Brak połączeń nie jest tu jedynym obserwowanym problemem. Znacząco pogorszyła się obsługa rejonu zbiornika solińskiego, a w szczególności Bukowca (ryc. 4 i 5). Również znacznie mniej autobusów dociera poza sezonem do Cisnej czy do Wetliny. Niemal tragiczny obraz maluje się na południe od Komańczy, a liczba połączeń do Moszczańca również bardzo spadła. Znacząco w procesie transformacji ustrojowej ucierpiały także takie miejscowości, jak Bartne, Konieczna, Gładyszów, Krywe, Mszana, Wisłoczek i Puławy Górne. Co ciekawe, na dobrym poziomie utrzymuje się obsługa Dukli, Nowego Żmigrodu i Wysowej. Można też odnotować, niestety rzadkie, procesy pozytywne, jak powrót autobusów do Wołosatego czy wykorzystywanie przez jednego z przewoźników w okolicy Dukli drogi przez Teodorówkę (równoległe do drogi wojewódzkiej nr 993). Pojawiły się też autobusy umożliwiające dojazd z okolic Ropienki do Ustrzyk Dolnych.

Podejście scalające jednoczesną prezentację bezwzględnych i względnych zmian liczby połączeń umożliwia pogłębienie prowadzonych analiz (ryc. 5). Można zaobserwować więc, że w 2019 r. w niektórych mniejszych miejscowościach (np. Ropianka, Wołosate) nastąpiła lekka poprawa oferty w stosunku do 1990 r. Jednak przynajmniej w części przypadków zjawisko to może mieć charakter pozorny, wynikający np. z tzw. wjazdów kieszeniowych. Drugą grupę połączeń, mogących dawać podobny efekt, są kursy szkolne wprowadzone wskutek obowiązku zapewnienia transportu młodzieży uczęszczającej do szkół gimnazjalnych. Ich wadą bywa, że umożliwiają dogodny dojazd tylko w jednym kierunku, natomiast powrót może się już wiązać z koniecznością częściowego dojsścia pieszo.

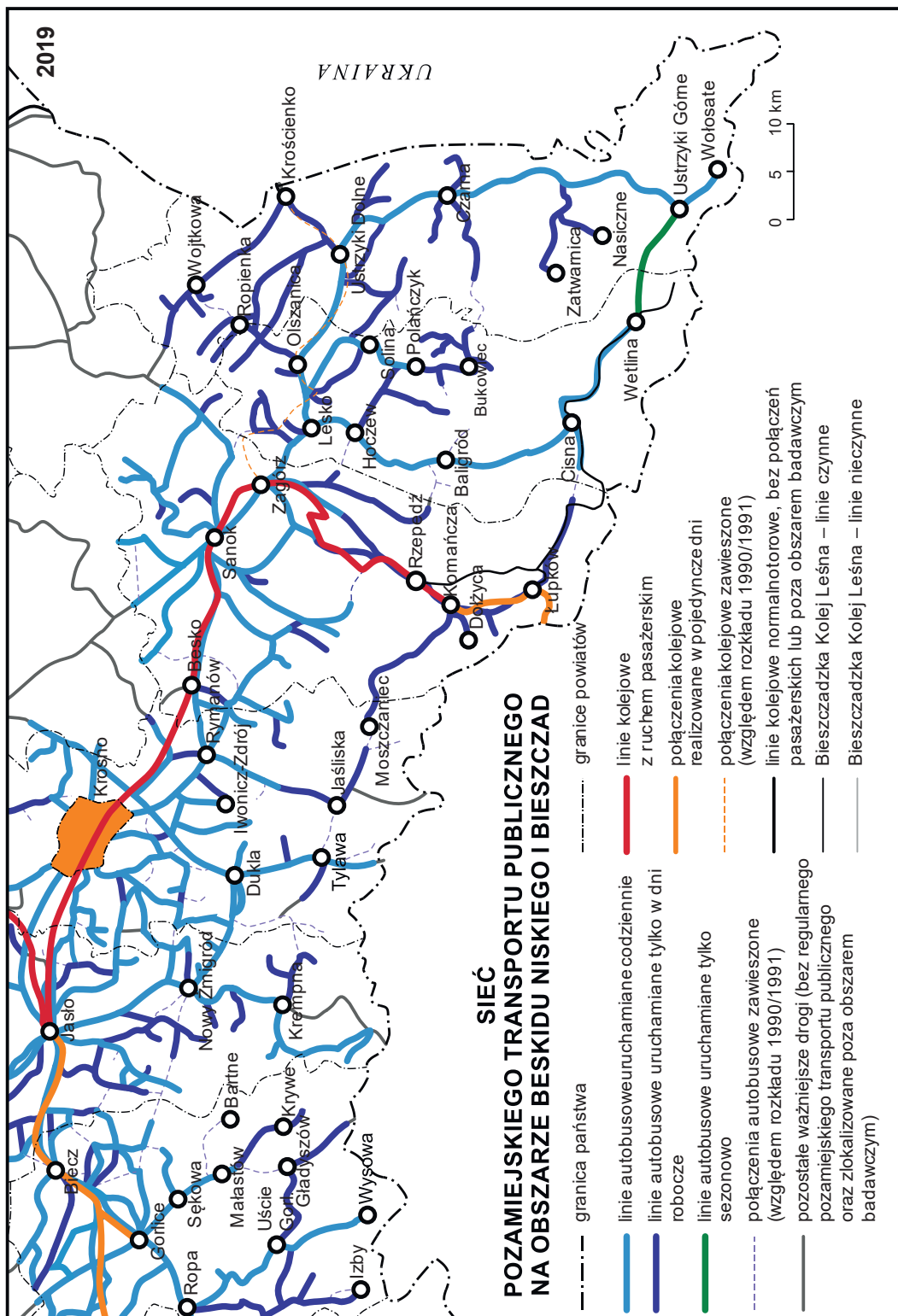
W przypadku znacznej poprawy oferty w ciągu drogi krajowej nr 28 można założyć, że obserwowane (ryc. 5) duże względne i bezwzględne wzrosty liczby połączeń wynikają z wprowadzenia podaży usług o dużej częstotliwości i przejęcia pasażerów z transportu kolejowego, który co prawda oferował większą pojemność, za to charakteryzował się mniejszą częstotliwością i nierzadko wymagał dodatkowego dłuższego dojsścia do przystanku. Ponadto na spadek konkurencyjności kolei niewątpliwie wpłynęło to, że na odcinku Krosno–Sanok pomija ona kilka ważnych ośrodków: miejskich, jak Dukla czy Rymanów, oraz uzdrowiskowych, jak Rymanów-Zdrój i Iwonicz-Zdrój. Warto zauważyć, że w strefie podmiejskiej obecnych miast powiatowych miał miejsce silny wzrost liczby połączeń. Prawdopodobnie jest 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 jest dość silny przemysł (zwłaszcza naftowy i chemiczny), przewozy w strefie podmiejskiej (Jasło, Krosno, Jedlicze, a także Sanok) mają się stosunkowo dobrze. Na szczególnie uprzywilejowanej pozycji jest tu Krosno, które częściowo zachowało funkcje ośrodka regionalnego z instytucjami o charakterze wojewódzkim. Poprawiła się obsługa transportowa dwóch miasteczek Dukla i Nowy Żmigród, stanowiących zaplecze dla większych miast powiatowych. Widoczny jest również, szczególnie w przypadku Sanoka, ale także Jasła i Krosna, wpływ oferty przewoźnika Marcel nakierowanej na skomunikowanie z wojewódzkim Rzeszowem. W przypadku Gorlic i Wysowej-Zdroju za wzrost liczby połączeń odpowiadają bezpośrednie kursy do również wojewódzkiego Krakowa.

Tylko nieliczne linie lokalne charakteryzowały się małymi względnymi i bezwzględными zmianami liczby kursów (ryc. 5). Zwraca uwagę też fakt, że wiele linii peryferyjnych dotknęły relatywnie małe cięcia oferty – prawdopodobnie już 30 lat temu służyły one głównie zapewnieniu dojazdów do szkół, w mniejszym stopniu do odległych miejsc pracy. Na znaczeniu straciło też wiele połączeń łącznikowych (np. w powiecie krośnieńskim) pomiędzy obecnymi głównymi szlakami prowadzącymi z/do miast powiatowych. Przewoźnicy prywatni aktualnie je obsługujący skupiają się na najszybszym dowiezieniu najkrótszą drogą pasażerów do domu lub pracy, bez kluczenia po mniejszych miejscowościach, co było typowe dla wielu kursów PKS. Zauważalne jest też, że największy względny i bezwzględny regres połączeń nastąpił tam, gdzie najdłużej była dominująca lub wręcz monopolistyczna pozycja dawnych PKS-ów (powiaty sanocki, leski i bieszczadzki). Świadczyć to może o tym, że rynek ten był aż tak nieatrakcyjny, że nie był w stanie przyciągnąć typowo komercyjnych podmiotów. Bardziej poszkodowane są też słabiej zaludnione górskie doliny. Obserwuje się również znaczne pogorszenie obsługi transportowej w przypadku ośrodków przemysłowych opartych niegdyś na przemyśle drzewnym (Rzepedź, Ustianowa).

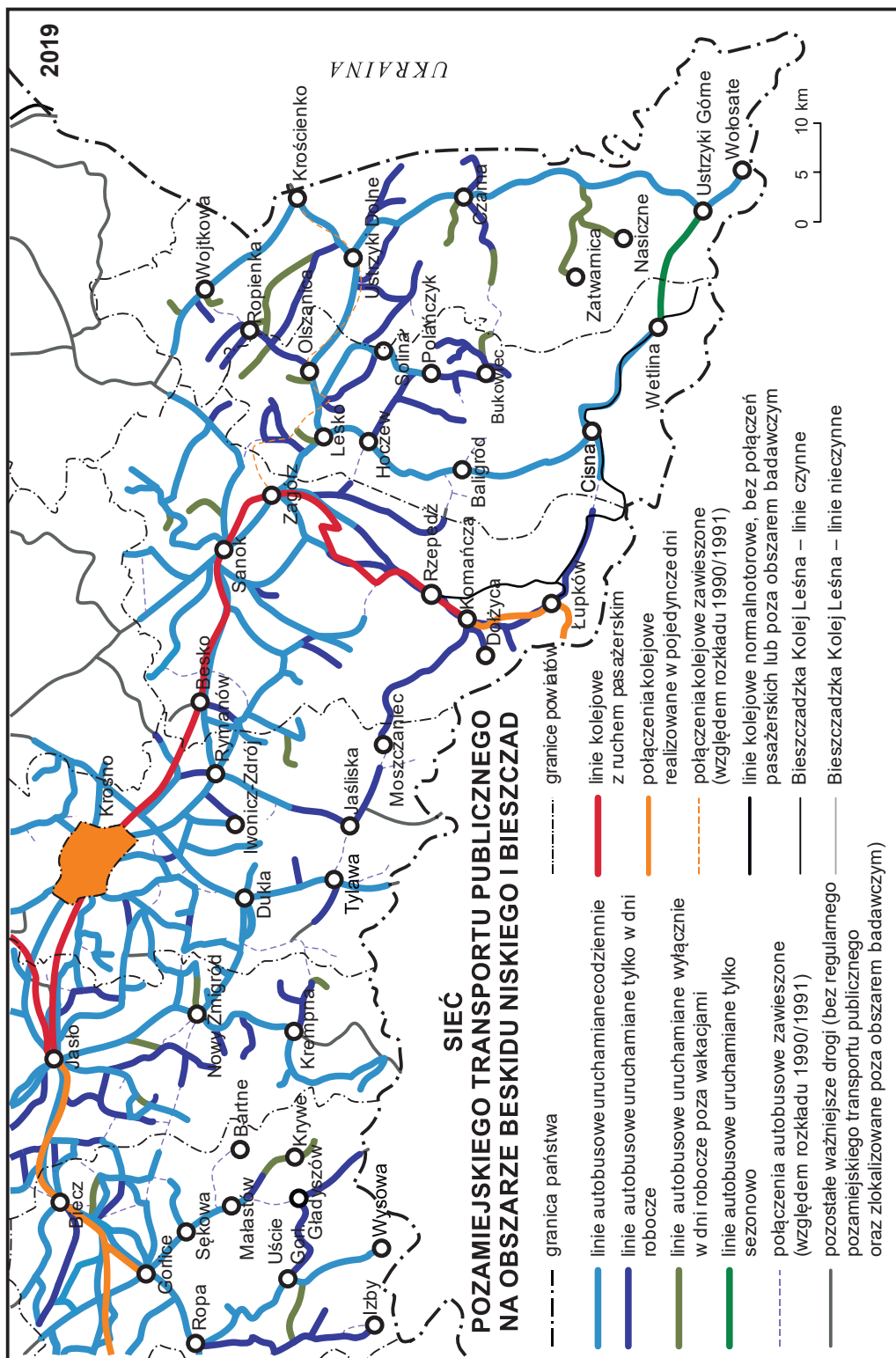
W badaniu nie prowadzono szczegółowych analiz rozkładu poszczególnych kursów w ciągu doby. Generalnie jednak na liniach o mniejszym natężeniu ruchu po godzinach szczytu ruch całkowicie lub niemal całkowicie zamiera. Problemem jest również brak połączeń bezpośrednich. Przykładowo Duklę i Nowy Żmigród, znajdujące się w niewielkiej odległości od siebie, łączą tylko dwie pary kursów bezpośrednich, inne połączenia wymagają przesiadki, np. w Łysej Górze.

Należy pamiętać, że na pozostałych liniach w soboty kursuje zazwyczaj znacznie mniej busów, a w niedziele i święta na wielu liniach są pojedyncze kursy lub nie ma ich wcale. Przykładowo Duklę w dni robocze obsługuje blisko 70 kursów trzech przewoźników, w niedzielę kursy realizuje tylko jeden z nich – firma Miś, która wyrusza na trasę Dukla–Krosno cztery razy. W pozostałe zaś dni świąteczne, ustawowo wolne od handlu, nie uruchamia żadnych kursów. Natomiast na trasę łączącą dwa miasta powiatowe Krosno i Jasło w niedzielę wyruszają tylko autobusy pospieszne i nieliczne pociągi.



Ryc. 6. Sieć transportu pasażerskiego na obszarze Beskidu Niskiego i Bieszczad w 2019 r. w podziale na linie obsługiwane codziennie i obsługiwane tylko w dni robocze

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 7. Sieć transportu pasażerskiego na obszarze Beskidu Niskiego i Bieszczad w 2019 r. w podziale na linie obsługiwane codziennie, obsługiwane tylko w dni robocze i obsługiwane wyłącznie w dni nauki szkolnej

Źródło: opracowanie własne.

Niestety względnie pozytywny obraz, jaki można było uzyskać na podstawie dotychczas omówionych wyników badań, zostaje zburzony, jeśli zacznie się analizować ruch w dni wolne od pracy (ryc. 6). Należy pamiętać, że poza nielicznymi przypadkami wymienione niżej miejscowości w 1990 r. cieszyły się pełną siedmiodniową, całoroczną obsługą przez transport publiczny. Szczególnie zauważalne jest to na obszarze powiatów leskiego i bieszczadzkiego. Przez weekendy bez dostępu do transportu publicznego pozostają miejscowości na północ od drogi nr 84. Również rejon zbiornika solińskiego oraz miejscowości w okolicach Czarnej, a także Zatwarnica i Nasiczne są bez transportu publicznego. Sytuacja w powiecie sanockim także nie napawa optymizmem. Pustynią transportową w weekendy pozostają 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 docierają też do Jaślik, Wisłoczka i Woli Niżnej. Także Zawadka Rymanowska i Mszana pozostają wykluczone transportowo. W powiecie jasielskim można zapomnieć o dojeździe w weekendy do Myscowej i Polan. Bez obsługi pozostają też miejscowości w okolicy Osieku Jasielskiego. W powiecie gorlickim bez transportu publicznego w weekendy pozostają liczne miejscowości Beskidu Niskiego, takie jak Banica, Izby, Gładyszów, Konieczna, Bartne czy Krywe. Także część linii w okolicach Biecza pozostaje w te dni bez obsługi.

Na badanym obszarze w stosunku do 1990 r. daje się zaobserwować jeszcze jedno nowe zjawisko, a mianowicie pojawiły się miejscowości obsługiwane wyłącznie w dni nauki szkolnej (ryc. 7). W wakacje próżno szukać autobusów w takich bieszczadzkich miejscowościach, jak Nasiczne i Zatwarnica oraz Polany, Michniowiec i Chrewt. Nieobsługiwane są także niektóre miejscowości w okolicach Ropienki. Pozbawione transportu publicznego latem są również Wisłoczek, Krywe i Bartne, odcinek Uście Gorlickie–Śnietnica w Beskidzie Niskim oraz kilka linii w okolicach Nowego Żmigrodu.

## 7. Podsumowanie

30 lat polskiej transformacji niewątpliwie doprowadziło do znaczących przeobrażeń układu sieci pozamiejskiego transportu publicznego na badanym obszarze. Przede wszystkim ogromnej marginalizacji uległ niestety transport kolejowy. Obecna jego oferta w ruchu lokalnym oraz sposób, w jaki jest ona realizowana, stawia pod dużym znakiem zapytania sensowność wydawania na jej dotowanie publicznych pieniędzy. Pytaniem jest też, na ile negatywny wpływ na ten stan rzeczy miała restrukturyzacja przedsiębiorstwa PKP oraz peryferyjność węzła zagórskiego względem ośrodków administracji kolejowej i samorządowej.

Ogromnym przegrany 30 lat polskiej transformacji są także niegdyś państwowe przedsiębiorstwa PKS. Pomimo różnych form przekształceń własnościowych na rynku pozostało właściwie tylko jedno z nich – z Jasła. Innym nie pomogła ani zbyt późno przeprowadzona prywatyzacja, ani też komunalizacja.



Zaniechań lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, kiedy to nie zadbano o zachowanie pozycji i wartości przedsiębiorstw PKS, nie udało się naprawić.

Przede wszystkim jednak największymi przegranymi są tu mieszkańcy regionu. Nawet jeśli pozornie wzrosła liczba połączeń, to bardzo często kursy ograniczyły się do najbardziej popularnych godzin lub też znacząco pogorszyła się oferta przewozowa w dni wolne od pracy czy nauki szkolnej. Niestety tereny typowo górskie na obserwowanym obszarze zdecydowanie nie są beneficjentem 30 lat polskiej transformacji. Do wielu miejscowości dociera znacznie mniej kursów, niż miało to miejsce jeszcze w roku 1990. Wiele miejscowości też pozostaje okresowo odciętych od transportu publicznego. Z innych nie można się wydostać w dni wolne od pracy bądź w wakacje. Duże wątpliwości budzi jakość funkcjonującego pozamiejskiego transportu publicznego. Typowy jest tabor o niskiej jakości czy dość dowolne podejście do ogłoszonej już oferty przewozowej (nieprzestrzeganie rozkładu jazdy, odwoływanie kursów bez zapewnienia komunikacji zastępczej, nieprzejrzysty system oznaczania terminów kursowania w rozkładach jazdy czy wreszcie dość „liberalny” stosunek wielu przewoźników do obowiązku upubliczniania swoich rozkładów jazdy).

Szczególna zapaść transportu publicznego (ryc. 5) miała miejsce w Bieszczadach – z jednej strony był to obszar już i tak uszkodzony demograficznie, z drugiej zaś strony dotknięty znaczącym bezrobociem wynikającym z likwidacji zakładów przemysłu drzewnego i państwowych gospodarstw rolnych. Także peryferyjne obszary Beskidu Niskiego, choć na mniejszą skalę, wiele utraciły poprzez upadek lokalnego przemysłu i PGR-ów. Te procesy niewątpliwie wpłynęły negatywnie na spadek znaczenia tego typu jednostek osadniczych jako celu dojazdów do pracy, a przez to na pogorszenie się ich obsługi transportowej. Należy však pamiętać, że chłoporobotnicy zazwyczaj stanowili 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 w obu przypadkach jest również ich historia związana z masowymi wysiedleniami Bojków i Łemków i ich wpływ na obecną sytuację demograficzną.

Strefy podmiejskie ośrodków powiatowych można uznać za główne obszary, które nie zostały bardzo uszkodzone przez 30 ostatnich lat, a w niektórych przypadkach sytuacja uległa wręcz pewnej poprawie. Taki obraz może być jednak zafałszowany, bowiem z obecnej perspektywy trudno ocenić, na ile przyrost liczby kursów jest skutkiem konkurencyjnego wzrostu rynku, a na ile substytucji połączeń dotąd obsługiwanych w ramach transportu gminnego (wykraczającego poza granice miast) oraz zamkniętych przewozów pracowniczych. W niektórych przypadkach nastąpił też prawdopodobnie wzrost dojazdów do pracy do ośrodków powiatowych. Nie bez znaczenia była rosnąca moda na szkolnictwo średnie (zwłaszcza licealne), które zlokalizowane jest głównie w miastach. Niewątpliwie pogorszeniu nie uległa oferta przewozowa dla miejscowości uzdrowiskowych. Obserwowalna jest też reorientacja głównych kierunków transportowych na rzecz stolic nowych powiatów, a przede wszystkim województw.

Wspomniane powyżej negatywne procesy rodzą konkretne konsekwencje dla konkretnych ludzi. Podstawowym błędem, jaki występuje w publikacjach dotyczących wykluczenia transportowego, jest posługiwanie się wartościami skumulowanymi. Ale to nie liczby nie mają jak wrócić z pracy po godzinie 22.00, to nie liczby, ale konkretne dzieci i młodzież z obszarów głównie wiejskich są pozbawione możliwości uczestniczenia w zajęciach pozaszkolnych czy edukacji artystycznej. To wreszcie konkretni ludzie, a nie liczby nie są w stanie spędzić wieczorów ze znajomymi przy piwie bądź też skorzystać z oferty kulturalnej większych ośrodków miejskich. To także konkretni uczniowie czy studenci niemogący podjąć edukacji w wybranym miejscu i na wymarzonym kierunku lub też skazani na rzadsze widywanie rodziny. Można powiedzieć, że oczywiście rozwiązaniem są prywatne samochody czy też różne formy carsharingu, należy jednak pamiętać, że dla pewnych grup zawsze będą one trudno dostępne lub wręcz niedostępne z przyczyn wiekowych, ekonomicznych, zdrowotnych czy też ponoszonego nadmiernego ryzyka (np. obawa gwałtu u młodych kobiet). Należy wreszcie wspomnieć o turystach, którzy mają utrudniony dostęp do obszaru Beskidu Niskiego i Bieszczad. Co zaskakujące, transport publiczny często zamiera tam w sezonie turystycznym albo w weekendy (pewnym kuriozum są tu np. wakacyjne kursy autobusów do Ustrzyk Górnych przez Wetlinę kursujące tylko w dni powszednie). Nic więc dziwnego, że w Beskidzie Niskim turyści są zdani sami na siebie, a w Bieszczadach na funkcjonującą sezonowo szarą strefę, poza wakacjami zaś muszą głównie liczyć na życzliwość innych.

W ostatnich miesiącach tematyka wykluczenia transportowego stała się szczególnie popularna w mediach za sprawą wdrażania przez rząd Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych. Niestety w dyskursie publicznym zauważalne jest całkowite niezrozumienie istoty problemu, często prowadzące do jego wypaczenia i rozmycia. Należy przede wszystkim zauważyć, że sama idea funduszu jest ze wszech miar słuszna. Niestety spóźniona o jakieś 25 lat. Po drugie trudno się oprzeć wrażeniu, że pomysłodawcy nie do końca sami wiedzieli, jaki problem i jak chcą rozwiązać, co zresztą uwidoczniło się już w procesie legislacyjnym. W ocenie piszącego te słowa obecnie znacznie większym problemem jest ciągły regres sieci połączeń autobusowych i to na powstrzymanie tego procesu powinny być przeznaczone środki publiczne w pierwszym rzędzie. Ewentualna odbudowa siatki połączeń powinna być celem drugorzędym. Tymczasem ustawodawca nie zostawił samorządom specjalnego wyboru, preferując wyraźnie połączenia nieistniejące od wielu miesięcy. Ponadto zwraca uwagę fakt, że przeznaczone na dopłaty do wozokilometra kwoty są niewystarczające. Inna sprawa, że samorządy są nieprzygotowane do absorpcji tych środków. Po pierwsze brakuje im często rzeczywistego rozpoznania potrzeb, po drugie w końcu roku trudno o przesunięcia środków na wcześniej niezaplanowane wydatki, a po trzecie samorządy nie mają specjalistycznej kadry znającej się na problematyce transportu publicznego. Nic więc dziwnego, że w chwili obecnej trudno mówić o jakimś spektakularnym sukcesie rządowego programu.

Rodzi się też pytanie, czy w obecnej sytuacji przywracanie regularnych połączeń najlepiej rozwiąże problemy społeczne. Zdecydowanie brak jest dyskusji

na temat alternatywnych form transportu publicznego. Czy nie należy jednak wprowadzić finansowanej ze środków publicznych opcji wjazdu rozkładowych autobusów do niektórych miejscowości tylko po uprzednim telefonicznym zamówieniu? Albo busów na żądanie opartych na modelu burgerbusów (można by do ich obsługi wykorzystać np. etatowych kierowców-konserwatorów zatrudnianych na potrzeby Ochotniczych Straży Pożarnych)? Inaczej może się okazać, że system wsparcia przewozów na obszarach słabiej zaludnionych nie osiągnie zakładanych rezultatów.

W związku z tym konieczne jest wypracowanie **rekomendacji**, które umożliwią przynajmniej częściowe rozwiązanie problemów:

1. Przede wszystkim konieczne jest stworzenie jednolitej, obligatoryjnej bazy rozkładów jazdy wraz z ujednoczoną bazą przystanków, integrującą wszystkie środki transportu publicznego w Polsce.
2. Potrzebna jest większa kontrola nad tym, czy i jak przewoźnicy umieszczają rozkłady jazdy na przystankach i dworcach oraz jak je realizują, a także zakaz realizowania kursów nieujętych w ogólnokrajowym rozkładzie jazdy.
3. Niezbędne jest prawidłowe rozpoznanie rzeczywistej skali wykluczenia transportowego i związanych z nim potrzeb transportowych.
4. Należałoby wypracować optymalny model dofinansowania transportu publicznego umożliwiający unikanie dublowania się połączeń i dotowanie przewozów autobusowych, a tam, gdzie będzie to bardziej ekonomiczne, stosowanie innych środków transportu publicznego.

Alternatywą 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.

## Literatura

- Bagińska J., 2007, „Kilka uwag na temat linii pasażerskich w Polsce w latach 1989–2006”, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, t. 14, s. 157–164.
- Bissaga T., 1938, *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*, Warszawa: Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji.
- Chodkowska-Miszczuk J., 2006, „Zmiany na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym w wybranych miastach Polski”, *Przegląd Geograficzny*, t. 78, nr 2, s. 261–284.
- Ciechański A., 2013, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Prace Geograficzne, t. 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*, t. 22, nr 2, s. 74–81.
- Dej M., 2010, „Transport publiczny w wiejskich obszarach peryferyjnych Polski i jego dostosowanie do potrzeb lokalnych rynków pracy”, *Prace Geograficzne IGiPZ UJ*, t. 124, s. 111–130.
- 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*, Cambridge, MA: MIT Press, s. 1–13.
- Goodall B., 1987, *The Dictionary of Human Geography*, London: Penguin.
- Grosse T.G., 2007, „Wybrane koncepcje teoretyczne i doświadczenia praktyczne dotyczące rozwoju regionów peryferyjnych”, *Studia Regionalne i Lokalne*, t. 27, nr 1, s. 27–49.
- Guzik R., Kołoś A., 2015, „Dostępność komunikacyjna”, w: R. Guzik, A. Kołoś, *Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem w województwie pomorskim*, Pomorskie Studia Regionalne, Gdańsk: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, s. 217–268.
- 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.
- Karamuz P., 2011, „Społeczne skutki likwidacji pasażerskich połączeń kolejowych na obszarach wiejskich Północno-Wschodniego Mazowsza”, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, t. 18, s. 61–81.
- Kołoś A., 2010, „Dworce komunikacji autobusowej w strukturze urbanistycznej Krakowa”, *Czasopismo Techniczne*, nr 1A, s. 311–322.
- Komusiński Sz., 2010, *Przekształcenia przestrzenne sieci pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce w latach 1988–2008*, praca doktorska, maszynopis powielony, Uniwersytet Jagielloński, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Kraków.
- 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*, t. 56, nr 1, s. 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.
- Koziarski S., 2009, *Transport na Śląsku*, Stowarzyszenie Instytut Śląski, Opole: PIN, Instytut Śląski.
- Kretowicz, P., 2010, „Komunikacja lokalna w obszarach peryferyjnych województwa małopolskiego w dobie przemian rynku przewozów autobusowych”, *Prace Geograficzne UJ*, t. 124, s. 131–146.
- Król M., Taczanowski J., 2016, *Regionalne przewozy kolejowe w Polsce, Czechach i na Słowacji*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.
- Książek S., 2016, „Przestrzenny aspekt przekształceń w transporcie autobusowym na Dolnym Śląsku po 1989 r.”, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, t. 19, nr 1, s. 52–69.
- Kwarciniński T., 2016a, *Dostępność publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce. Aspekty metodyczne i pragmatyczne*, Rozprawy i Studia, t. MXXXVI, nr 947, Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Kwarciniński T., 2016b, „Elastyczne systemy transportu publicznego: istota, rodzaje, przesłanki rozwoju”, *Problemy Transportu i Logistyki*, t. 36, nr 4, s. 79–86.
- Lijewski T., 1959, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Dokumentacja Geograficzna, nr 5, Warszawa: IG PAN.

- Lijewski T., 1962, *Geografia komunikacyjna województwa białostockiego*, Dokumentacja Geograficzna, nr 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, nr 5, Warszawa: IG PAN.
- Majewski J., 1998, „Kierunki restrukturyzacji przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej”, *Problemy Ekonomiki Transportu*, t. 26, nr 4, s. 55–62.
- Polewska-Dorozik H., Skala-Późniak A., Zalewski D., 2000, „Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej wobec liberalizacji rynku przewozów pasażerskich”, *Problemy Ekonomiki Transportu*, t. 28, nr 4, s. 51–61.
- Późniak S., 1996, „50 lat PKS – i co dalej”, *Przegląd Komunikacyjny*, t. 51, nr 4, s. 1–5.
- Rosik P., Pomianowski W., Goliszek S., Stępnia M., Kowalczyk K., Guzik R., Koloś A., Komornicki T., 2017, *Multimodalna dostępność transportem publicznym gmin w Polsce (MULTIMODACC)*, Prace Geograficzne, t. 258, Warszawa: IGiPZ PAN.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1974/1975*, 1974, Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Stawicki M., 2014, „Autobusowy transport zbiorowy w dojazdach do pracy do Warszawy z gmin woj. mazowieckiego”, *Logistyka*, nr 4, s. 3720–3728.
- Taylor, Z., 2006, „Railway closures to passenger traffic in Poland and their social consequences”, *Journal of Transport Geography*, t. 14, nr 2, s. 135–151.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografie, t. 7, Warszawa: IGiPZ PAN.
- Taylor Z., Ciechański A., 2007, „Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej”, *Przegląd Geograficzny*, t. 79, nr 1, s. 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*, t. 28, nr 5, s. 619–640.
- Taylor Z., Ciechański A., 2008b, „Transformacja własnościowa przedsiębiorstw PKS po roku 1990”, *Przegląd Komunikacyjny*, t. 47, nr 4, s. 3–13.
- Taylor Z., Ciechański A., 2010, „Przekształcenia organizacyjno-własnościowe pasażerskich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej”, *Transport Miejski i Regionalny*, nr 2, s. 19–25.
- Taylor Z., Ciechański A., 2013a, „Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część I”, *Przegląd Geograficzny*, t. 85, nr 2, s. 151–172.
- Taylor Z., Ciechański A., 2013b, „Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część II”, *Przegląd Geograficzny*, t. 85, nr 4, s. 516–547.
- Taylor Z., Ciechański A., 2016, „Narodowi przewoźnicy drogowi w krajach Grupy Wyszehradzkiej – część I”, *Przegląd Geograficzny*, t. 88, nr 4, s. 441–467.
- Taylor Z., Ciechański A., 2017a, „Narodowi przewoźnicy drogowi w krajach Grupy Wyszehradzkiej – część II”, *Przegląd Geograficzny*, t. 89, nr 2, s. 233–267.
- Taylor Z., Ciechański A., 2017b, *Deregulacja i przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności UE*, Prace Geograficzne, t. 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*, t. 70, s. 114–122.
- Urządowy Rozkład Jazdy Lato 1948, 1948, Warszawa: Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji.
- Urządowy Rozkład Jazdy Pociągów Lato 1955, 1955, Warszawa: Wydawnictwa Komunikacyjne.
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, 2001, Dz.U, 125, poz. 1371.
- Więckowski M., 2018, „Transgraniczna dostępność transportowa na pograniczu polsko-słowackim”, *Tarnowski Przegląd Nauk Społeczno-Humanistycznych*, t. 2, s. 127–140.
- Więckowski M., Michniak D., Bednarek-Szczepańska M., Chrenka B., Ira V., Komornicki T., Rosik P., Stępiak 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.
- 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*, [http://kolegia.sgh.waw.pl/pl/KZiF/struktura/KTr/SiteAssets/Strony/archive\\_badania/Raport\\_finalny\\_kompletny.pdf](http://kolegia.sgh.waw.pl/pl/KZiF/struktura/KTr/SiteAssets/Strony/archive_badania/Raport_finalny_kompletny.pdf) (dostęp: 15.04.2016).
- 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.