



PRACE GEOGRAFICZNE 281

2025

Ariel Ciechański

Zmiany pozamiejskiego publicznego
transportu zbiorowego w powiatach
Beskidu Niskiego i Bieszczad
w latach 1990-2024



280. Komornicki T., Wiśniewski R., Szejgiec-Kolenda B., Ciołek D., 2022, *Ekonomiczne, społeczne i geopolityczne uwarunkowania ruchu granicznego*
279. Jerczyński M., Śleszyński P. (red.), 2022, *Uczony i dzieło – rola Kazimierza Dziewońskiego w rozwoju geografii*
278. Konopski M., 2022, *Rola podziału administracyjnego w kształtowaniu tożsamości terytorialnej społeczności Podlasia*
277. Goliszek S., 2022, *Znaczenie komponentów dostępności transportowej w Szczecinie w latach 2009-2018*
276. Rosik P., 2021, *Świat dostępności – metody i komponenty. Przykłady analiz empirycznych przestrzeni Polski*
275. Kiszka K., 2021, *Ruchy osuwiskowe w świetle badań dendrogeomorfologicznych na podstawie analizy Osuwiska Sawickiego w Beskidzie Niskim*
274. Wiśniewski R., Mazur M., Śleszyński P., Szejgiec-Kolenda B., 2020, *Wpływ zmian demograficznych w Polsce na rozwój lokalny*
273. Sudra P., 2020, *Rozpraszanie i koncentracja zabudowy na przykładzie aglomeracji warszawskiej po 1989 r.*
272. Rosik P., Komornicki T., Goliszek S., Szejgiec-Kolenda B., Duma P., 2020, *Monitoring uwarunkowań rozkładu ruchu w transporcie ciężarowym w Polsce (2005-2015)*
271. Bochenek W., 2020, *Prawidłowości obiegu wody na obszarze beskidzko-pogórskim Karpat Zachodnich na przykładzie zlewni Bystrzanki w świetle zmian klimatu i działalności człowieka*
270. Rosik P., Komornicki T., Goliszek S., Duma P., 2020, *Dostępność potencjałowa regionów w Europie – zasięg przestrzenny, długość podróży i efekt granicy (EU-ROAD-ACC)*
269. Bański J., 2019, *Waloryzacja zasobów lokalnych i ich zróżnicowanie przestrzenne w regionach Polski Wschodniej*
268. Gierszewski P., 2018, *Hydrologiczne uwarunkowania funkcjonowania geoekosystemu Zbiornika Włocławskiego*
267. Rosik P., Komornicki T., Goliszek S., Śleszyński P., Szarata A., Szejgiec-Kolenda B., Pomianowski W., Kowalczyk K., 2018, *Kompleksowe modelowanie osobowego ruchu drogowego w Polsce. Uwarunkowania na poziomie gminnym*
266. Kistowski M., Myga-Piątek U., Solon J. (red.), 2018, *Studia nad regionalizacją fizyczno-geograficzną Polski*
265. Kaczmarek H., 2018, *Ewolucja strefy brzegowej nizinnych zaporowych zbiorników wodnych w warunkach dużych wahań poziomu wody na przykładzie Zbiornika Jezioro na Warcie*
264. Chmielewski T.J., Śleszyński P., Chmielewski Sz., Kułak A., 2018, *Ekologiczne i fizjonomiczne koszty bezładu przestrzennego*
263. Kuchcik M., 2017, *Warunki termiczne w Polsce na przełomie XX i XXI wieku i ich wpływ na umieralność*
262. Degórska B., 2017, *Urbanizacja przestrzenna terenów wiejskich na obszarze metropolitalnym Warszawy. Kontekst ekologiczno-krajobrazowy*

Zmiany pozamiejskiego publicznego
transportu zbiorowego w powiatach
Beskidu Niskiego i Bieszczad
w latach 1990-2024

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego
Polska Akademia Nauk

PRACE GEOGRAFICZNE

Nr 281

Ariel Ciechański

Zmiany pozamiejskiego publicznego
transportu zbiorowego w powiatach
Beskidu Niskiego i Bieszczad
w latach 1990-2024

Transformations of extra-urban
public transport in the counties
of Beskid Niski and Bieszczady,
1990-2024



Komitet Redakcyjny:

Redaktor naczelny:

Piotr Rosik

Sekretarz redakcji:

Tomasz Paczuski

Członkowie:

Małgorzata Kurowska
Marek Więckowski
Maria Bednarek-Szczepańska
Tomasz Ryger

Rada Redakcyjna:

Andrzej Affek
Dariusz Brykała
Tomasz Komornicki
Bolesław Domański
Sylwia Dotzblasz
Radosław Dobrowolski
Mariusz Kistowski
Daniel Michniak
Tadeusz Stryjakiewicz

Recenzja:

Tadeusz Bocheński
Mateusz Smolarski

Zdjęcie na okładce:

Ariel Ciechański

Opracowanie redakcyjne:

Maria Bednarek-Szczepańska

Opracowanie graficzne i skład:

Tomasz Ryger

Adres Redakcji:

IGiPZ PAN
ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa
e-mail: prace.geograficzne@twarda.pan.pl
www.igipz.pan.pl/prace-geograficzne.html

© Copyright by Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
im. Stanisława Leszczyckiego, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2025



Ariel Ciechański  ORCID ID 0000-0002-4123-6533

PL ISSN 0373-6547

ISBN 978-83-973494-2-1 (oprawa miękka)

ISBN 978-83-973494-3-8 (pdf)

DOI: 10.7163/9788397349438

Druk i oprawa: Partner Poligrafia Andrzej Kardasz
ul. Hurtowa 21, 15-399 Białystok

Spis treści

1. Wstęp	7
2. Metody badań	9
3. Zmiany sieci pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce w świetle badań naukowych	11
4. Podstawy prawno-organizacyjne funkcjonowania pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce	17
4.1. Transport kolejowy	17
4.2. Pozamiejski rozkładowy transport autobusowy	19
5. Czynniki wpływające na kształtowanie się sieci pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze	27
5.1. Czynniki o charakterze fizycznogeograficznym	27
5.2. Czynniki o charakterze społeczno-ekonomicznym	31
5.2.1. Czynniki społeczno-demograficzne	31
5.2.2. Czynniki związane z infrastrukturą transportową	42
5.2.3. Czynniki związane z rozwojem motoryzacji indywidualnej	50
6. Funkcjonowanie pasażerskiego transportu kolejowego na badanym obszarze w latach 1990-2024	57
6.1. Upadek regionalnego pasażerskiego transportu kolejowego	57
6.2. Zmienne losy pospiesznego transportu kolejowego	62
7. Zmiany w sieci połączeń pozamiejskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze w latach 1990-2024	67
7.1. Organizatorzy pozamiejskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego	70
7.2. Przewoźnicy pozamiejskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego	80
7.3. Zmiany w dalekobieżnym transporcie autobusowym	96
7.4. Zmiany w podmiejskim i regionalnym transporcie autobusowym w latach 1990-2019 w ujęciu syntetycznym	104
7.5. Zmiany w podmiejskim i regionalnym transporcie autobusowym w latach 2019-2024 a wsparcie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych	116
8. Podsumowanie	139
Summary	146
Literatura	149

Wykaz najważniejszych skrótów

BDL	Bank Danych Lokalnych
BZK	Bieszczadzki Związek Komunikacyjny
GUS	Główny Urząd Statystyczny
FRPA	Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych
jst	jednostka samorządu terytorialnego
PGZKwPJ	Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim
PKP	Polskie Koleje Państwowe
PKP IC	PKP Intercity
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe
PKP PR	PKP Przewozy Regionalne
pp.	punkt procentowy
PPKS	Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej
PR	Przewozy Regionalne
PKS	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej
ptz	publiczny transport zbiorowy
ZSRR	Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich

1. WSTĘP

W 2019 r. autor przeprowadził badania dotyczące wykluczenia transportowego w powiatach ziemskich, na terenie których znajdują się pasma górskie Beskidu Niskiego i Bieszczad (Ciechański, 2023a). Jednym z elementów badań było rozpoznanie zmian w sieci pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego (ptz) między 1990 a 2019 r. Od tego momentu upłynęło kolejne 5 lat, w trakcie których wystąpiło wiele czynników mogących doprowadzić do zmian w układzie linii autobusowych oraz wykonywanych na nich kursów. Po pierwsze, w 2019 r. pojawiło się źródło finansowania tego typu połączeń w postaci Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA). Po drugie, przez większość okresu 2019-2024 r. Polska zmagala się z konsekwencjami pandemii *Covid-19*, a pozamiejski ptz był jedną z bardziej dotkniętych nimi gałęzi (Ciechański, 2020b). Gwałtowne spadki liczby pasażerów wynikające zwłaszcza z zamykania szkół ponadpodstawowych doprowadziły licznych przedsiębiorców do problemów finansowych, pogłębianych dodatkowo przez rosnące koszty paliwa oraz pensji kierowców. Ponadto w pracy z 2023 r. (Ciechański, 2023a) nie udało się szczegółowo omówić części interesujących aspektów związanych z funkcjonowaniem pozamiejskiego ptz na badanym obszarze. Stąd idea powrotu do zagadnienia i ujęcia go w sposób holistyczny pokazujący tło funkcjonowania transportu publicznego na analizowanym terenie.

W tym miejscu należy zatrzymać się nad **przedmiotem badania**. Wychodząc z definicji ptz z art. 4, ust. 1, pkt. 14. ustawy o transporcie publicznym (2011), dotąd można było przyjmować, 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 (Ciechański, 2023a). Po 5 latach konieczna jest tu jednak modyfikacja wynikająca ze znacznej zmiany roli przewoźników podporządkowanych prezydentom i burmistrzom. Zgodnie z nią pozamiejski ptz jest to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii lub sieci transportowej, realizowany poza granicami miast, niezależnie od tego, kto jest jego organizatorem. Natomiast **Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych** zgodnie z ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze

użyteczności publicznej (2019) jest rządowym mechanizmem wsparcia finansowego przeznaczonym dla jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorami ptz i służy wspomoczeniu ich w organizacji połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Obszar badań stanowią w przewarżającej mierze górzyste obszary powiatów gorlickiego, jasielskiego, krośnieńskiego, sanockiego, leskiego i bieszczadzkiego. **Zakres czasowy** analiz obejmuje lata 1990-2024, przy czym główny nacisk położono na ostatnie 5 lat z tego okresu. Dla zachowania homogeniczności danych rozkłady jazdy zbierano każdorazowo dla pierwszego półrocza.

Głównym **celem** jest rozpoznanie procesów transformacji pozamiejskiego ptz na obszarze powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad w latach 1990-2024 oraz identyfikacja i analiza zmian wynikających przede wszystkim z wprowadzenia w życie możliwości finansowego wsparcia przewozów autobusowych w postaci FRPA, a także ocena, czy ten mechanizm subwencjonowania daje oczekiwane rezultaty. By go zrealizować, pomocne będą odpowiedzi na poniższe **pytania badawcze**:

- 1) Jaki był kierunek zmian w ptz na badanym obszarze we wskazanym okresie?
- 2) Czy wsparcie z FRPA doprowadziło do wstrzymania procesów regresu sieci połączeń autobusowych, nie wywarło żadnego wpływu czy przyczyniło się do poprawy oferty przewozowej?
- 3) Czy widoczne były istotne różnice pomiędzy powiatami aktywnie wykorzystującymi środki z FRPA, a tymi, które wciąż bazują na samofinansującym się modelu organizacji pozamiejskiego publicznego autobusowego transportu zbiorowego?
- 4) Czy środki z FRPA wykorzystywano faktycznie tam, gdzie było to najbardziej potrzebne?
- 5) Czy gminy rzeczywiście powinny być beneficjentami środków z FRPA?

2. METODY BADAŃ

W pracy zastosowano klasyczne metody, tj. *desk research* oraz analizę kartograficzną, której podstawę stanowiły kartodiagramy wstępowe. Sporządzono je na podstawie baz danych stworzonych dzięki pozyskanym rozkładom jazdy. Należy jednak pamiętać, że ich kompletność oraz wiarygodność jest pochodną rozdrobienia organów je gromadzących (szerzej Ciechański, 2019; 2023a). W badaniu wykorzystano dane o liczbie połączeń regionalnego transportu kolejowego i pozamiejskiego autobusowego za 1990 i 2019 r. zbierane na potrzeby badania z 2019 r. dotyczącego wykluczenia transportowego w postaci uśrednionej liczby par połączeń dla przeciętnego dnia roboczego. Pominięto też wtedy całkowicie linie należące do miejskich przedsiębiorstw transportowych z Gorlic, Jasła, Krosna i Sanoka oraz kolejowe i autobusowe połączenia pospieszne jako niemające istotnego wpływu na badane wówczas zjawisko (Ciechański, 2023a). W 2024 r. obserwowano mocno zmienioną sytuację – na obszarach podmiejskich wspomnianych miast powiatowych przenikanie się systemów linii w ramach regionalnego ptz i tego organizowanego przez prezydentów czy burmistrzów było na tyle silne, że trzeba było je traktować łącznie. Stąd zostały one uwzględnione na kartodiagramach z liczbą połączeń. Ponadto odrębną, pełną analizę obejmującą liczbę par kursów przeprowadzono również dla dni wolnych od nauki szkolnej, a także sobót i niedziel (w tym i wakacyjnych). Uwzględniono tym razem także informacje o obsłudze badanego obszaru pociągami dalekobieżnymi. Bazy danych o połączeniach skonstruowano na podstawie ogólnodostępnych rozkładów jazdy – niestety w przypadku transportu autobusowego wciąż ich skompletowanie napotykało wiele trudności opisanych przy okazji badania z 2019 r. (por. Ciechański, 2019).

Jak zauważają autorzy Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim na lata 2020-2028 (2020), w analizie rynku przewozów transportu publicznego należy uwzględniać m.in. tendencje demograficzne. Stąd i w niniejszej pracy dokonuje się przeglądu czynników mogących oddziaływać na popyt na ptz, takich jak m.in. liczba mieszkańców i ich struktura wiekowa, aktywność zawodowa, wielkość i kierunki migracji itp. Przeanalizowano tu także niektóre elementy pochodne związane z szeroko pojętą motoryzacją indywidualną.

W pracy przyjęto klasyczny układ monografii. We wstępie wprowadza się czytelnika w zagadnienia w niej omawiane, przyjmuje się podstawowe definicje, wskazuje się zakres czasowy, rzeczowy i przestrzenny badań, a także ich cele, pytania badawcze. W następnym rozdziale przedstawia się przyjęte do ich osiągnięcia metody. To stanowi punkt wyjścia do syntetycznego przeglądu piśmiennictwa dotyczącego sieci pozamiejskiego ptz w Polsce, a zwłaszcza procesów ich transformacji przestrzennej (rozdział trzeci). W kolejnym omawia się zmiany, które zaszły w uwarunkowaniach prawnych i organizacyjnych funkcjonowania zarówno transportu kolejowego, jak również autobusowego – miejskiego oraz wykraczającego poza granice takich jednostek osadniczych. W rozdziale piątym pracy przedstawiono czynniki przestrzenne wpływające na sieć ptz, w tym zarówno fizycznogeograficzne (zwłaszcza orograficzne), jak i antropogeniczne (demograficzne, ale także np. dotyczące motoryzacji). Kolejna część pracy poświęcona jest diametralnym zmianom w funkcjonowaniu (w przyjętym okresie na badanym obszarze) pasażerskiego transportu kolejowego, nie tylko regionalnego, ale również i dalekobieżnego. Rozdział siódmy dedykowany jest przekształceniom sieci połączeń pozamiejskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze w latach 1990-2024. Całość wieńczy podsumowanie z elementami dyskusji, zawierające wnioski i rekomendacje.

3. ZMIANY SIECI POZAMIEJSKIEGO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W POLSCE W ŚWIETLE BADAŃ NAUKOWYCH

Przez lata w literaturze dotyczącej pozamiejskiego ptz niewątpliwie występowała znaczna dychotomia. Zdecydowanie większym zainteresowaniem cieszył się transport kolejowy, dla którego zmian sieci zbudowano bogaty dorobek badawczy. Co ważne, geografowie w tej dziedzinie są niewątpliwymi liderami. Znacznie gorzej sytuacja przedstawiała się dla badań z zakresu ewolucji sieci pozamiejskiego transportu autobusowego, które nigdy nie cieszyły się ich większym zainteresowaniem, a ze strony przedstawicieli innych dyscyplin naukowych – praktycznie żadnym. Na szczęście w ostatnich latach zauważalny jest wzrost liczby młodych geografów transportu traktujących ptz całościowo jako system.

Dokonując przeglądu piśmiennictwa z zakresu kształtowania się sieci kolejowej w Polsce, należy przede wszystkim wskazać pracę Bissagi (1938), który tuż przed II wojną światową podjął się zadania dokumentacji zmian w układzie linii kolejowych naszego kraju. Ten nurt badawczy przyjął się też po 1945 r. i niewątpliwie kanon wyznaczała tu na długie lata pionierska kompleksowa praca Lijewskiego (1959), ustalająca daty powstawania poszczególnych odcinków linii kolejowych użytku publicznego na obecnym terytorium Polski. Jej kontynuację i znaczące uzupełnienie stanowiły liczne pozycje porządkujące momenty otwierania bądź zamykania odcinków sieci kolejowej, a także ich elektryfikacji – szczególnie znaczący dorobek posiadał tu uczeń prof. Lijewskiego – Koziarski (1985, 1989, 1990, 1993a, 1993b; Lijewski i Koziarski, 1995). Do ostatniej publikacji obu tych autorów (Lijewski i Koziarski, 1995) bezpośrednio nawiązywała monografia Taylora (2007), obrazująca głównie regres sieci kolejowej w kolejnej dekadzie. W tym samym nurcie należy osadzić mające charakter bardziej popularnonaukowy, wydane już kilkakrotnie, Atlasy Linii Kolejowych Polski (Stankiewicz i Stiasny, 2010, 2011, 2014) zbierające w jednym miejscu wiele istotnych informacji dotyczących zmian w układzie linii kolejowych Polski, także z uwzględnieniem terenów tzw. Kresów. Kwestię regresu sieci kolejowej na Dolnym Śląsku podjęli Smolarski i Raczyk (2017), próbując łączyć go z problemami wykluczenia transportowego. Pierwszy z tych

autorów (Smolarski, 2021, 2023) odtwarzał też proces odwrotny, tj. wznawiania ruchu pasażerskiego na odcinkach, na których uprzednio go zlikwidowano. Także on (Smolarski, 2022), w studium dotyczącym sieci kolejowej innego województwa – wielkopolskiego, zwrócił uwagę na szerszy problem granicy administracyjnej jako bariery w regionalnych kolejowych przewozach pasażerskich.

Swoją lukę w tego typu badaniach odnalazł także autor (Ciechański, 2013), który jako jedyny dotąd na taką skalę zrekonstruował procesy rozwoju i regresu licznych sieci kolei przemysłowych znajdujących się niegdyś na terenie naszego kraju. Była to jego praca doktorska. W podobnej dysertacji problematykę zmian sieci pasażerskich przewozów kolejowych w latach 1988-2008 podjął Komusiński (2010). Tego typu badania prowadzili również młodzi naukowcy, jak np. Bagińska (2007) – dla połączeń pasażerskich w Polsce ogółem czy Król i Taczanowski (2016), którzy stworzyli interesujące studium porównawcze obrazujące współczesne procesy dotyczące połączeń pasażerskich w 3 krajach – Polsce, Czechach i Słowacji. W podobnym nurcie należy umieścić pracę Soczówki i Ochocińskiego (2023), analizujących przy wsparciu technik GIS zmiany sieci połączeń w ponad 3 dekadach transformacji gospodarczo-ustrojowej oraz efektywność ich liczby. Kowalczyk (2019) natomiast badał udział pasażerskiego transportu kolejowego w multimodalnych dojazdach do pracy w aglomeracjach – nie stronił tu jednak od kwestii związanych z kształtowaniem się sieci kolejowej na obranych w swej pracy obszarach badawczych. Także Bocheński w kilku swoich tekstach naukowych przyjął dynamiczne podejście do zmian liczby pociągów. Wykonał opracowanie dla ruchu towarowego (Bocheński, 2022a), poszczególnych rodzajów pasażerskiego (Bocheński, 2021) czy też w ujęciu holistycznym (Bocheński, 2023).

Niniejszy przegląd można by rozbudować o dziesiątki prac typowo historycznych, o mocno ograniczonym zakresie przestrzennym, stanowiących monografie poszczególnych węzłów kolejowych, sieci kolei lokalnych i wąskotorowych lub wręcz poszczególnych linii kolejowych. Są one oczywiście ważnymi i interesującymi pozycjami, natomiast z wyszczególniania ich w tym miejscu świadomie zrezygnowano.

Pozamiejski transport autobusowy wzbudzał zdecydowanie mniejsze zainteresowanie badaczy. W przeciwieństwie do kolei zauważalny jest przede wszystkim brak opracowań wyczerpująco opisujących rozwój i regres jego połączeń zarówno w skali krajowej, jak również regionalnej czy nawet lokalnej. Dla okresu międzywojennego nie udało się jak dotąd odnaleźć monografii choćby podobnej do wspomnianej pracy Bissagi (1938). Z interesujących źródeł wiedzy trzeba jednak wspomnieć ukazywanie się corocznie w latach 1920-1932 pozycji Komunikacja Autobusowa na Drogach Publicznych w Polsce, której częścią składową były mapy obrazujące liczbę połączeń na wszystkich liniach autobusowych II RP. Pewnej zmianie uległa sytuacja po II wojnie światowej – niestety brak tu wciąż prac, w których przedstawiano by krok po kroku zmiany w sieci pozamiejskiego rozkładowego transportu autobusowego, zwłaszcza w skali całego kraju. Przede wszystkim trzeba tu wspomnieć o książce Kozaneckiej (1980), w której utrwaliła ona taki ogólnopolski obraz w kilku przekrojach czasowych. Ta sama

autorka (Kozanecka, 1967), także w ujęciu dynamicznym, przeprowadziła taką analizę sieci połączeń autobusowych dla ówczesnego województwa rzeszowskiego, a więc obszaru, z którym w części pokrywa się teren rozpatrywany w niniejszym dziele. Pozostałe opracowania mają głównie charakter statyczny. Lijewski et al. (1967) podejmowali w formie syntetycznej problematykę przewozów autobusowych w skali kraju. Jeszcze bardziej syntetyczne podejście do tego problemu przedstawił w rozdziale Geografii transportu Polski Lijewski (1986). W nurcie statycznych badań dla całej Polski mieści się także praca dotycząca poziomu obsługi ptz gmin autorstwa Rosika et al. (2017). Nietypowo do rozkładowego transportu autobusowego podszedł Bocheński (2022b) – zinventaryzował on połączenia międzymiejskie wychodzące z miast niemających statusu wojewódzkiego obsługiwane przez przewoźników miejskiego ptz.

Znacznie częściej podejmowano badania w mniejszych skalach, zarówno przestrzennych, jak również czasowych. W ujęciu regionalnym powstały m.in. opracowania dla województwa białostockiego (Lijewski, 1962). Interesującą grupę stanowią tu monografie zasadniczo dotyczące dostępności transportowej, jednak pokazujące także obraz sieci połączeń ptz. Powstały one w ośrodku krakowskim dla województw pomorskiego (Guzik i Kołoś, 2015), kujawsko-pomorskiego (Guzik et al., 2021a), łódzkiego (Guzik et al., 2021b), warmińsko-mazurskiego (Guzik et al., 2021c) i zachodniopomorskiego (Guzik et al., 2021d). Była też poruszana problematyka obszarów peryferyjnych województw małopolskiego (Kretowicz, 2010) oraz dolnośląskiego (Książek, 2016).

Inny charakter przestrzenny ma studium Beima z zespołem (Beim et al., 2019) dla podregionu pilskiego, w którym oprócz informacji o siatce połączeń w 2019 r., zwracano uwagę na utrudniony dostęp do rozkładów przewoźników autobusowych.

Liczne analizy dotyczyły sieci pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego w skali powiatów. Tu warto wspomnieć o opracowaniu Fiedenia (2018) obrazującym dostępność i sieć transportową w powiecie brzozowskim. Na tym tle wyróżniała się pozytywnie praca Książka (2014), który analizował zmiany w sieci połączeń autobusowych na tle procesów deregulacji na terenie obecnego powiatu świdnickiego między 1988 r. a 2014 r. W tym nurcie należy też osadzić prace Kołodziejczyka (2017a i 2017b), w których próbował on uchwycić zmienność czasową siatek połączeń kolejowych i autobusowych na terenie ziemi kłodzkiej oraz łączących ją z pozostałymi częściami kraju. Natomiast Kłosowski (2021) zidentyfikował sieci linii dowozowych do kolei w kilku województwach (szczególnie tych realizowanych przez samorządowe spółki kolejowe).

Odrębną kategorię prac stanowią te dotyczące aglomeracji miejskich czy też stref podmiejskich. Chodkowska-Miszczuk (2006) przeanalizowała sieć połączeń busowych w aglomeracjach Białegostoku, Bydgoszczy, Częstochowy, Lublina i Szczecina, Dej i Kołoś (2009) w strefie podmiejskiej Krakowa, a Guzik et al. (2016) w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym (MOF) Olsztyna. Kwestie dojazdów transportem autobusowym do Warszawy pojawiły się w artykule Stawickiego (2014). Interesującym przypadkiem aglomeracji wałbrzyskiej, gdzie doszło do silnych

turbulencji dotyczących przewoźników publicznych i gdzie systemy linii miejskich i podmiejskich dość silnie się przenikały, zajęli się Smolarski i Jurkowski (2016). Publiczny pozamiejski transport autobusowy poza wybranymi MOF stanowił przedmiot interdyscyplinarnych badań zespołu Wolańskiego (Wolański et al., 2014, 2016b). Z najnowszych opracowań warto wspomnieć o pracach dotyczących MOF Słupska – monografii Parola (2024) i artykule Sydorów (2024).

Można też mówić o tekstach naukowych dotyczących jeszcze mniejszych skal przestrzennych. Dej (2010) na podstawie studiów przypadków zajęła się problematyką transportu publicznego na wiejskich obszarach peryferyjnych Polski i jego dostosowaniem do potrzeb lokalnych rynków pracy. Fiedeń (2017) badał transport autobusowy we wsiach na obszarze przyległym do Pasma Policy. Soldatke et al. (2022) nakreślili natężenie autobusowych przewozów pasażerskich w powiecie puckim i wejherowskim. Żukowska et al. (2024) utrwaliły zaś obraz sieci ptz w gminach położonych nad Zalewem Wiślanym.

Jedną z pierwszych prac poruszających tematykę ptz na badanym obszarze jest monografia Kozaneckiej (1967) dotycząca przewozów towarowych i osobowych w województwie rzeszowskim w latach 1930-1963. Warto tu także wspomnieć o publikacji Chaberko i Kretowicza (2011) dotyczącej konkurencyjności lokalnego transportu zbiorowego w kontekście społecznej roli przewozów autobusowych w powiecie gorlickim. Autor niniejszej pracy wprowadził również do obiegu naukowego kilka prac dotyczących przedmiotowego obszaru badawczego (Ciechański, 2019, 2020a, 2020b, 2020c, 2021, 2023a; Ciechański et al., 2021). Soboń zaś (2022) badał sytuację ptz w powiecie gorlickim, wiążąc ją z problemem wykluczenia transportowego oraz możliwościami jego zwalczania. Obszar objęty niniejszym studium pojawił się także w pracy Fiedenia (2024), w której co prawda nie posługuje się on liczbą połączeń, ale za to interesującymi wskaźnikami stosowanymi dla gmin Dukla, Lutowska i Uście Gorlickie. Warto też odnotować artykuł Graffa (2023) szczegółowo omawiający czynniki warunkujące funkcjonowanie transportu kolejowego w województwie podkarpackim w ostatnich latach. Dla badanego obszaru zwracał on uwagę m.in. na niekorzystne czasy przejazdu pociągiem między Rzeszowem a Krosnem. W analizie literatury związanej z obszarem oraz przedmiotem badania nie można pominąć tej dotyczącej pogranicza polsko-słowackiego. Tu kluczowe znaczenie miały prace Więckowskiego – zarówno te powstałe przy okazji realizacji projektu INFRAREGTUR (Więckowski et al., 2012a, 2012b), jak też w wyniku kontynuacji badań tego autora (Więckowski, 2018; Michniak i Więckowski, 2021).

Na problematykę zmian sieci pozamiejskiego autobusowego ptz można jeszcze spojrzeć od strony nie tylko przestrzennej, ale bardziej statystycznej. Tego typu wątki poruszyli zarówno w krajowej, jak również w mniejszych skalach, m.in. Kwarciński (2009), Wolański et al. (2016a) oraz Kwarciński i Gozdek (2018).

Istotny element badań poruszanych w pracy stanowią z jednej strony przekształcenia organizacyjno-prawne w publicznym transporcie zbiorowym, z drugiej strony zaś transformacja własnościowa dotycząca podmioty działające w tym sektorze. Można tu wydzielić dwie grupy publikacji: dotyczące transportu kolejowego

(Taylor i Ciechański, 2005, 2006, 2010b; Górny, 2013; Król i Taczanowski, 2016; Król et al., 2019; Bebenow, 2024) oraz pozamiejskiego transportu autobusowego (Taylor i Ciechański, 2007, 2008a, 2008b, 2010a, 2013a, 2013b, 2016, 2017a, 2020; Ciechański, 2023b). Holistycznie okres pierwszych 25 lat polskiej transformacji podsumowali zaś Taylor i Ciechański (2017b, 2018).

Nie zmienia to jednak faktu, że dorobek naukowy na temat sieci pozamiejskiego ptz w Polsce (traktowanych łącznie kolei i autobusów), jak i na badanym obszarze, wciąż jest niewystarczający i dodanie kolejnego, bardziej szczegółowo omówionego przekroju czasowego w całkowicie nowych realiach wypełni częściowo nadal istniejącą lukę badawczą.

4. PODSTAWY PRAWNO-ORGANIZACYJNE FUNKCJONOWANIA POZAMIEJSKIEGO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W POLSCE

4.1. Transport kolejowy

Dla pełnego zobrazowania i zrozumienia opisywanych w dalszych rozdziałach procesów dotyczących przekształceń transportu kolejowego należy nakreślić ramy zmian prawnych i wynikających z nich organizacyjnych, a które cały czas odciśkają swoje piętno na funkcjonowaniu zarówno regionalnych, jak i dalekobieżnych połączeń na badanym obszarze.

U podstaw reform pasażerskiego rozkładowego transportu kolejowego leżała unijna Dyrektywa 91/440/EWG z 1991 r., która obok uzdrowienia finansów i uniezależnienia od władz państwowych, zalecała stworzenie odrębnej rachunkowości dla zarządzania infrastrukturą, a osobnej – działalnością przewozową (Dyrektywa Rady, 1991). Naprzeciw tym dwóm ostatnim postulatom wychodziła nowa ustawa o transporcie kolejowym (1997b), wymagająca oddzielenia zarządzania liniami kolejowymi od wykonywania po nich przewozów. Na jej mocy wprowadzono też koncesjonowanie obydwu tych rodzajów działalności. Jak jednak zauważają Taylor i Ciechański (2017b), w praktyce nadal samodzielne korzystanie z infrastruktury PKP przez inne podmioty było niemal niemożliwe. Sytuację pogorszyło uchwalenie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP (2000), która jeszcze bardziej utrudniła prowadzenie przewozów przez podmioty spoza grupy PKP (choćby poprzez konieczność uzyskania nowych koncesji). Radykalną zmianę stanu rzeczy umożliwiło dopiero uchwalenie nowej ustawy o transporcie kolejowym (2003a) dostosowującej polską kolej do wymogów prawnych i technicznych obowiązujących w krajach UE. W miejsce koncesji przewoźnicy musieli wystąpić o licencje, tym razem do nowo powołanego regulatora rynku – Urzędu Transportu Kolejowego. Wydawane są one bez ograniczeń czasowych, przedmiotowych i terytorialnych. Dopiero wejście w życie tego aktu prawnego stworzyło w teorii podwaliny pod swobodną konkurencję

– praktyka jednak, zwłaszcza w regionalnych przewozach pasażerskich, nadal okazuje się być inna.

Rok 2000 był ostatnim, w którym PKP funkcjonowało jako przedsiębiorstwo państwowe. Wraz z wejściem w życie ustawy o komercjalizacji... (2000) przekształcono je w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa PKP SA i w 2001 r. wydzielono z niego 24 spółki tworzące wraz ze spółką-matką grupę kapitałową. Utworzono wtedy PKP Intercity sp. z o.o. (PKP IC, od 2008 r. SA) – operatora pociągów ekspresowych – oraz PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. (PKP PR) obsługujące pociągi osobowe i pociągi pospieszne (Taylor i Ciechański, 2017b).

Ustawa o komercjalizacji... (2000) wskazała samorządy wojewódzkie jako podmiot odpowiedzialny za organizację kolejowych przewozów regionalnych (z jednoczesnym zagwarantowaniem im odpowiednich środków w budżecie państwa, które *de facto* w dużej mierze pozostały tylko na papierze). Jako że system ten okazał się nierealny, ustawą o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (2003b) wprowadzono znaczące zmiany w kolejowych przewozach regionalnych o charakterze służby publicznej, przenosząc całkowicie odpowiedzialność za ich organizację i finansowanie (w tym i nabywanie pojazdów im służących) z państwa na samorządy wojewódzkie jako ich zadanie własne. To rozwiązanie spowodowało znaczący przyrost środków na dotacje w kolejnych latach (Dyr, 2008).

W grudniu 2008 r. nastąpiło tzw. usamorządowienie spółki PKP Przewozy Regionalne. Jednym z jego elementów było przejęcie przez PKP IC przewozów dalekobieżnymi pociągami pospiesznymi. Okazało się to niezbyt udanym rozwiązaniem odbijającym się na kondycji finansowej tej firmy aż do połowy lat 2010., kiedy to z wprowadzeniem nowego taboru oraz znaczną poprawą oferty przewozowej udało się negatywne procesy wyhamować (Taylor i Ciechański, 2017b) – a następnie je odwrócić. W przypadku pierwszej spółki poprzedziły to wielomiesięczne przygotowania – również mające dać *de facto* komunalizowanemu PKP PR stabilną sytuację ekonomiczną (m.in. poprzez oddłużenie). Założeniem wdrażanej reformy był też transfer do niego wyłącznie pociągów osobowych. Pod koniec 2008 r. udziały PKP PR przekazano wszystkim 16 województwom. Region podkarpacki zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie określenia liczby udziałów samorządów województw w kapitale zakładowym PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. (2008) uzyskał w niej 4,9% udziałów (Taylor i Ciechański, 2017b). Ten stan trwał bez większych zmian do 2015 r. Niestety oddłużenie sprzed komunalizacji okazało się nietrwałe – zobowiązania PR wkrótce narosły do około 600 mln zł. Konsekwencją tego była decyzja o zmianie głównego udziałowca, którym od 4 listopada 2015 r. stała się Agencja Rozwoju Przemysłu (ARP), która dokapitalizowała spółkę kwotą 770 mln (przez podniesienie kapitału zakładowego dysponowała ona 50% plus jeden udział – Kwarciański, 2020). W dniu 23 stycznia 2020 r. zmieniono nazwę spółki na POLREGIO. Po tych zmianach województwo podkarpackie posiadało już tylko 2,45% akcji (Struktura własnościowa..., 2022).

Badany obszar, z racji funkcjonowania na jego terenie bazy prywatnego operatora SKPL Cargo sp. z o.o., jest szczególnie predystynowany do konkurencyjnego trybu wyłaniania przewoźnika pasażerskiego go obsługującego. Niestety

brak jest woli samorządu województwa podkarpackiego do takiego rozwiązania. Tymczasem, jak wskazują Soczówka i Ochociński (2023), przyjęty w 2016 r. unijny IV pakiet kolejowy sprawiał, że od grudnia 2023 r. powierzanie przewozów własnym operatorom stało się zabronione i wyłanianie przewoźników musi odbywać się w otwartym dla wszystkich podmiotów z obszaru UE przetargu.

4.2. Pozamiejski rozkładowy transport autobusowy

Znacznie bardziej złożona sytuacja formalnoprawna dotyczyła pozamiejskiego autobusowego ptz. Odnosiła się ona z jednej strony do transformacji własnościowej, a z drugiej – do otoczenia prawnego dla całej branży rozkładowego pozamiejskiego transportu autobusowego.

Rozpatrując kwestie związane z funkcjonowaniem dawnych Przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej (PPKS), nie można pominąć dwóch istotnych aktów prawnych regulujących ich transformację własnościową. Obowiązująca między 1 sierpnia 1990 r. a 8 stycznia 1997 r. ustawa o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych (1990b) definiowała prywatyzację przedsiębiorstwa państwowego jako udostępnienie akcji lub udziałów w spółkach Skarbu Państwa, powstałych z jego przekształcenia, bądź też jako udostępnienie jego mienia osobom trzecim lub jego sprzedaż (także w drodze jego likwidacji). Zastąpiła ją ustawa o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych (1996), która oprócz prywatyzacji zdefiniowała komercjalizację jako przekształcenie przedsiębiorstwa państwowego w spółkę, poza nielicznymi wyjątkami przejmującą jego wszelkie stosunki prawne.

Zręby pod sytuację, jaka jest obserwowana współcześnie, położono jeszcze przed zmianą ustroju społeczno-politycznego. Tworzyła je m.in. ustawa o działalności gospodarczej (1988), która weszła w życie 1 stycznia 1989 r. Wprowadzała ona *de facto* pełną liberalizację w wielu dziedzinach, w tym w transporcie samochodowym, dzięki czemu możliwe stało się realizowanie usług przewozowych jedynie na podstawie zgłoszenia tego faktu do ewidencji (Pocheć, 1996; Dydkowski, 2003). Wspomniana ustawa przyczyniła się do żywiołowego i *de facto* niekontrolowanego wręcz rozwoju transportu drogowego w Polsce właściwie w trakcie tylko jednej dekady (Taylor i Ciechański, 2017b). Ten stan rzeczy utrzymała obowiązująca od 1 kwietnia 1998 r. ustawa o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób (1997c), w sposób liberalny dopuszczając prowadzenie działalności gospodarczej w branży transportowej – do jej rozpoczęcia konieczne było jedynie posiadanie zezwolenia na jej prowadzenie. Rozwiązanie to jednak miało pewne wady, dlatego 3 maja 2000 r. rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (2000) wprowadzono obowiązek zdania przez przedsiębiorcę prowadzącego krajowy zarobkowy przewóz osób egzaminu z zagadnień zawodowych, uprawniającego go do uzyskania wymaganego prawem świadectwa kwalifikacji.

W kwestiach tu nieuregulowanych funkcję nadrzędną pełniło Prawo działalności gospodarczej (Ustawa..., 1999).

Ustawa o transporcie drogowym (2001), zaliczana do grupy ustaw europejskich (Skala-Późniak, 2001; Kos, 2003), określa zasady podejmowania i wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, zarówno o charakterze zarobkowym, jak i niezarobkowym (Taylor i Ciechański, 2017b). Akt ten stanowi jednocześnie odejście od całkowitej swobody prowadzenia działalności gospodarczej, gdyż wymaga do podjęcia przewozów uzyskania w drodze egzaminu certyfikatu kompetencji zawodowych, świadczącego o nabyciu uprawnień przez co najmniej jedną z osób zarządzających przedsiębiorstwem (Kukuła, 2002). Kolejnym krokiem jest uzyskanie licencji wydanej przez ministra właściwego do spraw transportu lub przez określony w ustawie organ samorządu terytorialnego. Dodatkowo przewoźnik musi posiadać zabezpieczenie finansowe i tytuł prawny do dysponowania pojazdami spełniającymi wymagania techniczne, którymi wykonywać będzie usługi przewozowe (Taylor i Ciechański, 2017b). Ponadto zgodnie z tą ustawą na wykonywanie pasażerskich przewozów regularnych bądź też regularnych specjalnych wymagane jest zezwolenie, będące kolejną formą reglamentacji działalności gospodarczej przez państwo (Kukuła, 2002). Jest ono także decyzją administracyjną, wydawaną przez ministra właściwego do spraw transportu lub określony w ustawie organ samorządu terytorialnego. Akt ten wskazuje też warunki uczciwej konkurencji (np. zagrożenie rentowności istniejących połączeń, konieczność ciągłości świadczenia usług, zakaz wykorzystania przystanków bez rozkładów jazdy danego operatora oraz wysadzania i zabierania pasażerów poza nimi itp.). Regulacje te, podobnie jak przestrzeganie rozkładu jazdy, były nagminnie łamane przez przewoźników prywatnych (Taylor i Ciechański, 2017b).

Jak zauważa Wach (2023), ustawa o publicznym transporcie zbiorowym (2011) tworzy ramy prawne dla funkcjonowania komercyjnego i niekomercyjnego ptz i określa zasady jego organizacji i funkcjonowania, a także wskazuje, kto i za jaki segment przestrzenny rynku odpowiada. Ponadto reguluje ona, przynajmniej w teorii, zasady finansowania regularnych przewozów pasażerskim transportem zbiorowym o charakterze publicznym. To implikuje bardzo istotne dla przewoźników maksymalne okresy trwania umów (10 lat w transporcie drogowym oraz 15 lat w transporcie kolejowym). W wielu aspektach technicznych zapisy tego aktu prawnego mają swoje odpowiedniki w ustawach o transporcie drogowym z 2001 r. i transporcie kolejowym z 2003 r., co należy uznać za zjawisko pozytywne (Taylor i Ciechański, 2017b). Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (2011) publiczny przewóz osób niemający charakteru użyteczności publicznej może się odbywać po jego zgłoszeniu do właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów organizatora ptz i przyjęciu go przez niego. Do zgłoszenia załączony musi być m.in. proponowany rozkład jazdy¹. Omawiana ustawa wraz z powiązanim z nim rozporządzeniem (2011) wprowadziła także konieczność sporządzania przez

¹ To rodzi konkretne komplikacje w przypadku podmiotów, dla których organem takim jest marszałek województwa. W skrajnych przypadkach może to być więc organ pochodzący nie z jednostki samorządu terytorialnego, przez którą przebiega dana linia transportowa, a właściwy dla rejestrowej siedziby przewoźnika.

poszczególnych organizatorów transportu tzw. planów transportowych. Powinny one:

- ▶ wskazywać sieć, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz zawierać ocenę i prognozy potrzeb pasażerów;
- ▶ zawierać kwestie związane z finansowaniem przewozów, a także rodzajem wykorzystywanych środków transportu oraz zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora ptz;
- ▶ określać pożądaną standard usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.

Prawodawca nawet wskazał, że plany powinny zawierać kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Rozporządzenie..., 2011). Jednak, jak zauważają Soczówka i Ochociński (2023), brak wskazania zarówno w ustawie (2011), jak i w rozporządzeniu (2011) konkretnych standardów w zakresie jakości oferty (choćby wyrażonej liczbą i częstotliwością przejazdów) dla transportu kolejowego, prowadzi do pełnej dowolności w ich określaniu lub wręcz ich pomijania. W ocenie tych badaczy sporządzanie planów transportowych ma przede wszystkim wyjść naprzeciw wymaganiom formalnym, w mniejszym stopniu natomiast w praktyce służyć wspomaganie organizacji i zarządzania ptz. Ponadto zauważyli oni brak jednoznacznej wykładni dotyczącej zawartości planów i procedur ich uchwalania oraz to, że mogą stać się one narzędziem do ograniczania konkurencji w realizacji usług przewozowych. Dla badanego obszaru, zgodnie z ustawą (2011) i rozporządzeniem (2011), plany transportowe powinno sporządzać ministerstwo właściwe do spraw transportu (*de facto* tylko dla kolei) oraz samorządy wojewódzkie, a także powiatowe oraz związki międzygminne (z ponad 80 000 mieszkańców), jak również władze związków powiatów (o populacjach ponad 120 000 osób) (Bieńczyk et al., 2014).

Bardzo istotnym aktem prawnym wpływającym znacząco na główny przedmiot badania jest ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (2019). Fundusz ten jest odpowiedzią na narastający kryzys w pozamiejskim autobusowym ptz i stanowi rządowy instrument wsparcia finansowego dla jednostek samorządu terytorialnego, które są jego organizatorami w ramach zadania własnego i uruchamiają tego typu przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Jest on państwowym funduszem celowym. Jego dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu i jego funkcjonowanie zaplanowano w perspektywie wieloletniej. Podziału środków Funduszu dokonywali poszczególni wojewodowie. Podstawowym celem jego powołania było doporowadzenie do powstawania nowych linii pozamiejskiego autobusowego ptz poprawiających dostęp mieszkańców mniejszych miejscowości do większych ośrodków za pośrednictwem transportu rozkładowego. Wsparciu ze środków FRPA podlegały połączenia нефunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ww. ustawy oraz takie, na które umowa o świadczenie usług w zakresie ptz została zawarta po terminie jej uprawomocnienia się, przy czym dofinansowaniu nie podlegały linie transportu miejskiego. Wsparcie to miało

formę dopłaty do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Ustawa z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (2023) umożliwiła wojewodom zawieranie z organizatorami ptz nie tylko rocznych, ale także wieloletnich umów na dopłatę z Funduszu oraz utrzymanie od 2024 r. bezterminowo subsydiów do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł przy jednoczesnym wkładzie własnym organizatora ptz minimum 10% (Fundusz Rozwoju Połączeń Autobusowych, brak daty). Ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych (2019) zmieniła też hierarchię uprawnień jednostek samorządu terytorialnego (jst) do korzystania ze środków FRPA, dając pierwszeństwo gminom, następnie kolejno związkom gmin, związkom powiatowo-gminnym, powiatom, związkom powiatów i na końcu województwom (Wach, 2023), co było dyskusyjne z perspektywy racjonalnego wydawania środków.

Na badanym obszarze istotną rolę odgrywają związki samorządów terytorialnych. Jak zauważa Błażewski (2021), celem ich utworzenia może być wspólne wykonywanie zadań jst w zakresie organizacji ptz na ich obszarze. Związek taki wówczas nabywa status jego organizatora i ma realizować takie zadanie zarówno w płaszczyźnie zapewniania usług o charakterze użyteczności publicznej, jak również sprawowania nadzoru regulacyjnego nad działalnością prywatnych podmiotów świadczących usługi przewozowe. Funkcjonowanie takich związków często prowadzi do zwiększenia efektywności, sprawności oraz zmniejszenia kosztowności organizowania ptz (choćby ze względu na efekt skali) względem sytuacji, gdyby każda jst ze związku realizowała to samodzielnie. Status prawny związku umożliwia mu całościową realizację takiego zadania. Wynika to z jednej strony z regulacji zapisanych w ustawie z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (1990a) oraz ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (1998), z drugiej zaś ustawy o ptz (2011). Organizator wyznacza tu podmioty bezpośrednio świadczące przewozy. Zarządzanie ptz natomiast obejmuje m.in. ocenę i kontrolę realizowanych usług transportowych oraz ich ewaluację i aktualizację, a także ich finansowanie zgodnie z umową. Związek jst jako organizator ptz ma tę przewagę, że ma możliwość zapewnienia obsługi transportowej na obszarze gmin czy powiatów wchodzących w jego skład bez względu na granice administracyjne pomiędzy nimi. Redukuje to znacząco biurokrację poprzez ograniczenie liczby zawieranych porozumień pomiędzy jst.

5 maja 2025 r. na stronie Kancelarii Rady Ministrów zamieszczono informację o projekcie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw. Jest to efekt działań m.in. zespołu eksperckiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, w pracach którego autor brał udział. Do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (2011) wprowadzona ma być definicja legalna wykluczenia komunikacyjnego² – czyli ograniczenia możliwości korzystania z konstytucyjnych praw i wolności obywatelskich, takich

² Prawdopodobnie powinno być: wykluczenia transportowego.

jak wolność poruszania się, prawo do ochrony zdrowia, prawo osób z niepełno-
sprawnościami do pomocy ze strony władz publicznych w komunikacji społecznej,
prawo do nauki – w następstwie braku lub limitowanej dostępności do podsta-
wowych usług publicznego transportu zbiorowego. Pojawi się nowe zadanie dla
jst polegające na organizowaniu ptz w sposób zapewniający przeciwdziałanie
wykluczeniu transportowemu. Przedefiniowane zostaną przewozy o charakterze
użyteczności publicznej na powszechnie dostępną usługę ptz w celu bieżącego
i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewoźnych społeczności na danym
obszarze oraz okazjonalny przewóz osób na żądanie wykonywany na podstawie
planu transportowego, w celu zapewnienia transportu osobom powyżej 75 roku
życia, niepełnosprawnym lub o ograniczonej zdolności ruchowej (w przypadku
gdy wykonywanie regularnego przewozu osób nie jest uzasadnione ekonomicz-
nie). Marszałkom województw zostanie przyznana rola integratora przewozów
w tych jst. Ich zadaniem będzie przede wszystkim tworzenie i koordynowanie
sieci transportu o charakterze użyteczności publicznej odpowiadającej potrzebom
pasażerów oraz wymogom dotyczącym częstotliwości przejazdów i jakości taboru
na obszarze województwa. Podstawowym założeniem jest, że integrator będzie
organizował skuteczny ptz (łącząc w jeden system jego różne środki) na swoim
obszarze m.in. przez doprowadzenie do stacji kolejowych rozwiniętej sieci połączeń
autobusowych oraz zapewnienie odpowiedniego poziomu dostępności do niego.
Przy konieczności organizacji linii przekraczających granice województw na mocy
ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (2011) marszałkowie tych jst będą
mogli zawrzeć porozumienie na rzecz ich wspólnej organizacji zgodnie z ich odpo-
wiedzialnością terytorialną (Projekt ustawy..., 2025a, 2025b).

Obowiązkiem integratorów przewozów o charakterze użyteczności publicznej
w województwie ma się stać opracowanie na podstawie propozycji od pozostałych
jst z ich terenu kompleksowego planu transportowego dla podległego im obszaru.
Obejmować on będzie pasażerskie przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-
-gminne i wojewódzkie praktycznie wszystkimi środkami transportu lądowego,
ale też i morskiego czy żeglugi śródlądowej. Zadaniem integratorów będzie też
optymalizacja sieci służąca usunięciu częściowego lub całkowitego pokrywania
się linii transportowych. Zgodnie z nowelizacją ustawy o publicznym transporcie
zbiorowym (2011) do planów transportowych zostaną wprowadzone nowe ele-
menty, takie jak określenie linii komunikacyjnych w przewozach o charakterze
użyteczności publicznej, które powinny zostać utworzone w celu walki z wyklucze-
niem transportowym, standard i częstotliwość połączeń oraz minimalny poziom
dostępności, a także możliwość organizacji przez gminę okazjonalnych przewo-
zów na żądanie (*door to door*) wraz ze wskazaniem ich zasięgu przestrzennego.
Ponadto zadaniem ptz powinno być co najmniej zapewnienie połączeń pomiędzy:

- ▶ miastem stanowiącym siedzibę wojewody i sejmiku województwa a miej-
scowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład
danego województwa,
- ▶ miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących
w skład danego województwa,

- miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gminy wchodzących w skład danego powiatu a miejscowością stanowiącą siedzibę władz tego powiatu.

Tam, gdzie będzie miało to uzasadnienie w liczebności populacji, powinien być zapewniony transport pasażerów koleją do jak największej liczby miast. Minimalny przyjęty tu standard częstotliwości połączeń ma zapewniać minimum 3 pary kursów dziennie³ (realizowanych rano, po południu i wieczorem), także w weekendy i dni wolne od pracy. Istotną zmianą będzie wprowadzenie obowiązku publikacji i aktualizacji (także na stronach własnych) przez operatorów publicznego transportu zbiorowego rozkładów jazdy w formacie cyfrowej wymiany informacji GTFS lub NeTex (docelowo jako podstawowego), co zwiększy ich dostępność i będzie znacznym ułatwieniem do rozpoczęcia w przyszłości prac nad ogólnopolską bazą godzin odjazdów i przyjazdów oraz przystanków wraz z wyszukiwarką połączeń w całym kraju. Niestety bowiem w świetle procedowanego projektu ustawy marszałek będzie miał prawo prowadzić taki portal odrębnie, obejmując tylko kursy dofinansowane z FRPA, bez tych realizowanych całkowicie komercyjnie. Jednak nawet w takiej formie będą miały one na celu istotną poprawę dostępności dla pasażerów informacji o przewozach o charakterze użyteczności publicznej funkcjonujących na obszarze województwa (Projekt ustawy..., 2025a, 2025b).

Ustawa o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw spowoduje również nowelizację ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych (2019). Na jej mocy FRPA zmieni nazwę na Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu (FPWK). Jego obsługę od wojewodów przejmą marszałkowie województw. Do ich zadań będzie należało ogłaszanie naborów wniosków o objęcie dopłat z FPWK w danym roku, ich rozpatrywanie oraz zawieranie umów z innymi organizatorami. Wsparcie z Funduszu ma być przyznawane wyłącznie do linii autobusowych wskazanych w planie transportowym jako utworzonych w celu walki z wykluczeniem transportowym. To marszałek województwa jako integrator przewozów na jego obszarze na podstawie analizy propozycji zgłoszonych przez jst niższego szczebla będzie miał określić takie linie. Powinny one być odpowiedzią na potrzeby pasażerów. Dopłatą będą mogły być również objęte przewozy okazjonalne (na żądanie), które będą realizowane w gminach na obszarach o niskim zaludnieniu, w razie potrzeby, dla pasażerów najbardziej narażonych na wykluczenie transportowe. Pozytywną reformą ma tu być zmiana hierarchii jst w zakresie pierwszeństwa korzystania ze środków Funduszu. Nieco kontrowersyjnie, na jej początku teraz znajdą się samorządy wojewódzkie, a dopiero po nich kolejno: związki powiatowo-gminne, związki powiatów, związki międzygminne, powiaty i dopiero na końcu gminy. Niestety skróceniu ulegnie okres, na jaki będą mogły być zawierane umowy wieloletnie (z 10 do 3 lat). Ministerstwo Infrastruktury (MI) motywuje to koniecznością prowadzenia przez marszałków województw ewaluacji linii określonych w planie transportowym tych jst jako utworzonych w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Według urzędników MI jest to wystarczający czas na dokonanie

³ Trudno to nazwać racjonalną ofertą przewozową – ta, zgodnie z tym co przyjęli Soczówka i Ochociński (2023) dla transportu kolejowego, jeśli obejmuje 5 i mniej par połączeń dziennie, jest nieefektywną.

oceny zasadności dalszego dotowania danej relacji z rzeczzonego Funduszu. Pozytywną zmianą natomiast będzie wzmocnienie kontroli wydatkowania środków FRPA/FPWK poprzez rozszerzenie uprawnień Inspekcji Transportu Drogowego (ITD). Wśród jej nowych zadań będzie możliwość sprawdzania, czy objęte dopłatą z Funduszu przewozy na liniach autobusowych wykonywane są zgodnie planem transportowym województwa. Podobnie, aczkolwiek w skali gminnej, ma się dzieć dla przewozów *door to door*. ITD zyska tu prawo kontroli zarówno operatorów, jak i organizatorów ptz. Możliwości nadzorcze nad prawidłowością wykorzystania publicznych środków wzmocni tu obowiązek wyposażenia autobusów, którymi realizowane są przewozy objęte dopłatą, w geolokalizator (ich obecność będą weryfikować inspektorzy ITD). Na przewoźnikach będzie ciężkością powinność zapewnienia aktualnych danych o rzeczywistym położeniu pojazdów realizujących kursy wsparte środkami FRPA/FPWK na całej trasie jego przebiegu. Nowe obowiązki kontrolne ITD wymogą nowelizację ustawy o transporcie drogowym (2001) (Projekt ustawy..., 2025a; 2025b).

Planuje się wprowadzenie minimalnych standardów co do jakości taboru, którym będą realizowane przewozy na liniach mających przeciwdziałać wykluczeniu transportowemu – przyjęte tu będzie początkowo (od 2026 r.) dość dyskusyjne kryterium stosowania pojazdów nie starszych niż 20 lat (za wyjątkiem już zawartych umów wieloletnich), a od 2036 r. – 15-letnich. Ponadto pojawi się możliwość różnicowania wysokości dopłaty z Funduszu w zależności od obiektywnych kryteriów z uwzględnieniem wielkości pojazdu, którym wykonywane są przewozy na linii objętej dopłatą i standardów wykonywania usług transportowych oraz liczby mieszkańców obsługiwanych przez nią obszaru (Projekt ustawy..., 2025a; 2025b).

Zgodnie z bardzo optymistyczną Oceną Skutków Regulacji (2025) projektowana reforma ma przyczynić się do zwiększenia mobilności społeczeństwa dzięki zapewnieniu możliwości dojazdu środkami ptz do miejsc ważnych z przyczyn społecznych. Potencjalnymi beneficjentami mają tu być m.in. dzieci i młodzież czy też poszukujący pracy. Można się zgodzić, że dodatkowym pozytywnym skutkiem szykowanych zmian powinna być poprawa lokalnego środowiska naturalnego w rezultacie skutecznego zachęcenia do przesiadki z samochodów do środków mającego atrakcyjną ofertę ptz.

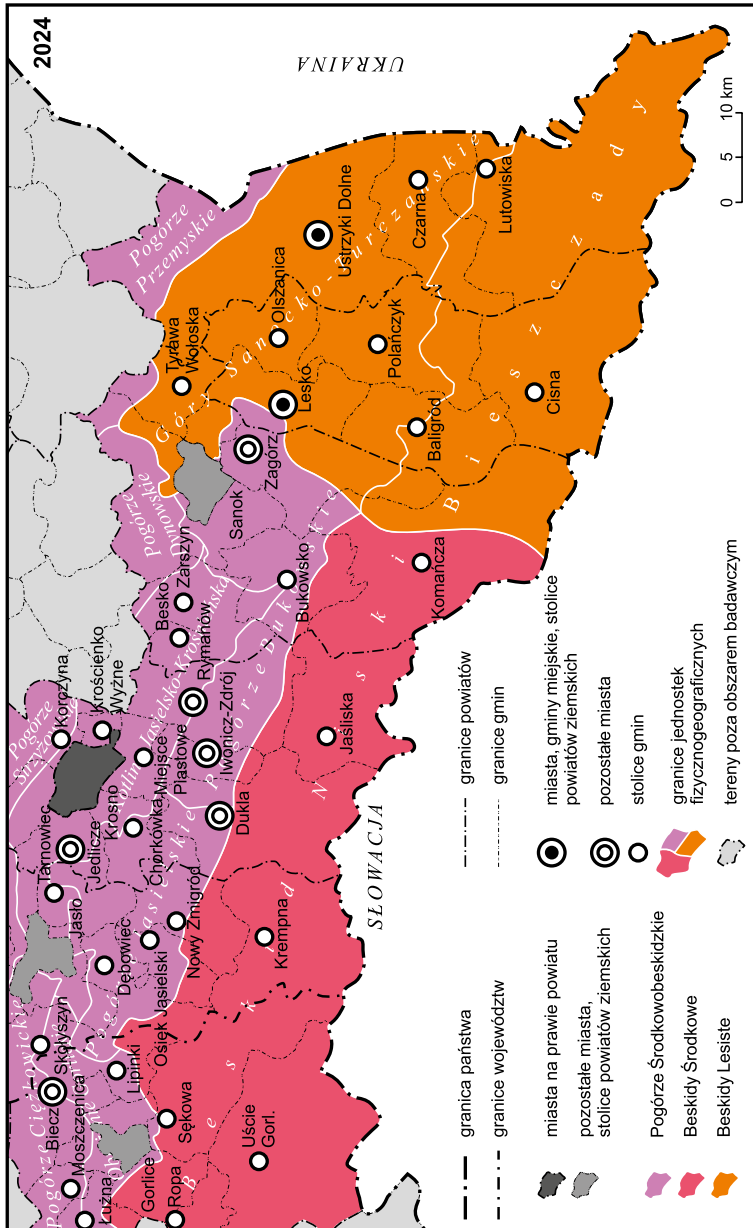
5. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA KSZTAŁTOWANIE SIĘ SIECI POZAMIEJSKIEGO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA BADANYM OBSZARZE

Zakres przestrzenny niniejszego studium obejmuje górskie rejony południowo-wschodniej Polski w obrębie 5 powiatów ziemskich województwa podkarpackiego oraz jednego z województwa małopolskiego w ich granicach obowiązujących w 2024 r. (ryc. 1). Tereny powiatów sanockiego, leskiego i bieszczadzkiego poddawane są analizie w całości. Powiaty krośnieński i jasielski stanowiły obiekt badania przede wszystkim na południe od linii kolejowej nr 108 i przebiegającej do niej równoległe drogi krajowej (DK) nr 28. W powiecie gorlickim (województwo małopolskie) poza obszarem studialnym znalazły się okolice Bobowej. Na powyżej zdefiniowanym terenie zręby sieci osadniczej tworzyło 1 miasto na prawach powiatu (Krosno), 3 miasta – siedziby gmin miejskich i starostw powiatowych (Gorlice, Jasło, Sanok), 2 miasta – siedziby gmin miejsko-wiejskich i powiatów (Lesko i Ustrzyki Dolne) oraz 6 innych miast (Biecz, Jedlicze, Dukla, Rymanów, Iwonicz-Zdrój, Zagórz), a ponadto wsie – siedziby blisko 40 gmin o charakterze wiejskim.

5.1. Czynniki o charakterze fizycznogeograficznym

Rzeźba terenu niewątpliwie determinuje skorelowane ze sobą sieci osadniczą oraz transportową. Szczególnie odczuwalne jest to na pogórzach oraz obszarach górskich (ryc. 2). Badany obszar należy do 3 makroregionów: Pogórza Środkowobeskidzkiego (513.6), Beskidów Środkowych (513.7) oraz Beskidów Lesistych (522.1).

Największym mezoregionem Pogórza Środkowobeskidzkiego jest Kotlina Jasielsko-Krośnieńska, przez którą przechodzą główne szlaki transportowe, tj. linia kolejowa nr 108 Stróże-Krościenko oraz biegnąca zasadniczo równoległe



Ryc. 2. Sieć osadnicza badanego obszaru na tle fizycznogeograficznego podziatu Polski Opracowanie własne na podstawie: Ćwik et al. (2021g); Ziaja i Kraż (2021).

do niej DK28 z Zatora (województwo małopolskie) do Medyki (częściowo na granicy z Pogórzem Bukowskim). Rozciąga się ona od Jasła na zachodzie poprzez Krosno aż po przedmieścia Sanoka na wschodzie. Jest ona zwartym wydłużonym równoleżnikowo obniżeniem. Jej najniższymi punktami są koryto Wisłoki w Jaśle (221 m n.p.m.) oraz dno doliny Wisłoka w Krośnie (225 m n.p.m.), najwyższym zaś Góra Patria (474 m n.p.m.) nad Odrzechową (Ćwik et al., 2021a).

Duża część badanego obszaru pokrywa się z Pogórzem Bukowskim. Mezoregion ten rozciąga się z północnego zachodu na południowy wschód, od Dukli po Sanok i Zagórz. Najwyższą jego kulminacją jest Rozróg Jawornika (693 m n.p.m.). Występuje tu rzeźba gór niskich, ale przeważające tereny mezoregionu należą zarówno do pogórzy niskich, jak i średnich, a we wschodniej części również i wysokich. Największym miastem jest tu Sanok. Obszar przecina DK19 przez Duklę do przejścia granicznego w Barwinku oraz linii kolejowe nr 107 i 108 (Ćwik et al., 2021b).

Kolejnym mezoregionem, który w całości wchodzi w skład badanego obszaru, jest Pogórze Jasielskie. Jest ono niezbyt dużym, znacznie rozczłonkowanym obszarem rozciągającym się pomiędzy Bieczem a Duklą z północnego zachodu na południowy wschód. Najwyższym jego szczytem jest góra Franków (Liwocz) – 533,1 m n.p.m. – położona nad drugim z powyższych miast. Pewne cechy miejskie posiada też Nowy Żmigród. Poza krótkim odcinkiem DK19 na terenie Dukli nie ma tu ważniejszych szlaków transportowych. Sieć tworzą tu głównie drogi niższych rzędów (Ćwik et al., 2021c).

Istotną częścią badanego obszaru jest Obniżenie Gorlickie. Ma ono wydłużony równoleżnikowo charakter. Najwyższym jego punktem jest szczyt Łysej Góry (438 m n.p.m.). Największymi miastami są tu Gorlice i znacznie mniejszy Biecz. Przebiega tu DK28 i linia kolejowa nr 108 z odgałęzieniem Gorlice-Gorlice Zagórzany (nr 110). Sieć transportową uzupełniają m.in. drogi wojewódzkie (DW), w tym DW 977 o charakterze transgranicznym Gromnik-Gorlice-Konieczna (granica państwa ze Słowacją) (Ćwik et al., 2021d).

Częściowo w granicach rozpatrywanego terenu znalazł się także duży mezoregion Pogórze Ciężkowickie. Jego najwyższe kulminacje (Brzanka – 534 m n.p.m. i Liwocz – 562 m n.p.m.) znajdują się więc poza obszarem badań. Najważniejszym miastem na omawianym terenie jest Biecz położony na granicy z Obniżeniem Gorlickim. Biegnie tędy DK73 prowadząca z Wiśniówki do Jasła oraz DW977 do granicy państwa w Koniecznej. Częściowo przechodzi tutaj również linia kolejowa nr 108 (Ćwik et al., 2021e).

Pogórze Dynowskie, choć jest największym mezoregionem makroregionu, to jedynie jego peryferia wchodzi w granice przyjętego w badaniu obszaru. Najwyższym jego punktem jest Sucha Góra (585,3 m n.p.m.). Południową jego granicę stanowi ciąg pasm wznoszących się ponad 300 m nad Kotlinę Jasielsko-Krośnieńską. Paradoksalnie największym miastem tej jednostki jest Przemyśl, zlokalizowany tuż za jej granicami (zarazem też na granicy z Pogórzem Przemyskim). Kręgosłup sieci transportowej stanowi tu DK19 prowadząca przez

Krosno i Duklę do granicy państwa w Barwinku. Natomiast w przyjętych granicach nie przebiega tędy żadna linia kolejowa (Ćwik et al., 2021f).

Także Pogórze Przemyskie jest znacznie większe niż jego fragment tu analizowany. Dolinami Strwiąża, jego dopływu Karaszyn, górnego Wiaru, potoków Krzywiec i Roztoki do wsi Kuźmina, a stamtąd dolinami Berezki i Tyrawki do Sanu graniczy on z Górami Sanocko-Turczańskimi. Jest to jednocześnie granica wyższego rzędu, gdyż dzieli Zewnętrzne Karpaty Zachodnie od Zewnętrznych Karpat Wschodnich, a zarazem oddziela obszary z rzeźbą pogórską od tych z górską. Najwyższym wzniesieniem mezoregionu jest Roztoka (641,8 m n.p.m.), a jego rzeźbę cechuje rusztowy układ grzbietów i kratowy sieci rzecznej, z dużym udziałem dolin wciosowych. Największym miastem jest tu Przemysł (Łanczont et al., 2021b).

Jednym z największych mezoregionów na badanym obszarze jest Beskid Niski. Zalicza się on już do makroregionu Beskidów Środkowych. Niemal w całości mieści się on w granicach analizowanego terenu. Jest on jednym z większych mezoregionów Zewnętrznych Karpat Zachodnich rozciągniętym na przestrzeni około 100 km wzdłuż południowej granicy Polski od Przełęcz Tylickiej po Przełęcz Łupkowską. Na terenie Polski wysokości tego pasma górskiego nie przekraczają 1000 m n.p.m. (najwyższą kulminacją jest tu graniczna Lackowa – 997 m n.p.m.). Rzeźba tego mezoregionu jest zdecydowanie urozmaicona – występują tu zarówno szerokie, kopulaste pasma, jak i wąskie, ostre, osiągające przeważnie wysokości 700-850 m n.p.m. Większość z nich charakteryzuje przebieg z północnego zachodu na południowy wschód. W granicach przyjętego obszaru badawczego brak właściwie jest ośrodków miejskich – Dukla ma tu położenie pograniczne. Wzdłuż północnej granicy Beskidu Niskiego przebiega historyczna droga podkarpacka z Gorlic do Dukli. Na wschodzie region przecina linia kolejowa nr 107 z Zagórzka do Łupkowa i dalej na Słowację (Borzyszkowski et al., 2021).

Dwa ostatnie mezoregiony – Góry Sanocko-Turczańskie i Bieszczady – zaliczają się do makroregionu Beskidów Lesistych wchodzących w skład podprowincji Zewnętrzne Karpaty Wschodnie (Beskidy Wschodnie). W całości też wchodzą w skład badanego obszaru.

Góry Sanocko-Turczańskie, zwane też inaczej Bieszczadami Niskimi, rozciągają się na przestrzeni około 50 km z północnego zachodu na południowy wschód (od doliny Sanu w okolicach Sanoka po granicę państwa koło Lutowisk). Na północy graniczą one z Pogórzem Przemyskim, zaś południową ich granicę stanowią głównie doliny potoków Głuchego i Czarnej, Wołkowyi, Stężniczki, Hoczewki, Mchawki i Tarnawki. Mają one charakter głównie niskich pogórzy. Nad nimi wznoszą się grzbiety, które można zaliczyć do średnich pogórzy o stromych i łagodnych stokach, a nawet do gór niskich i wysokich pogórzy o stromych stokach oraz, w jednym miejscu, do gór wysokich i średnich. Najwyższym szczytem w polskiej części tego mezoregionu są Jaworniki (909 m n.p.m.). W Górach Sanocko-Turczańskich znajdują się 2 miasta powiatowe: Ustrzyki Dolne i Lesko, a na ich granicy także Sanok. Ponadto zlokalizowanych jest tu wiele miejscowości turystyczno-wypoczynkowych, m.in. nad Jez. Solińskim. Kręgosłup sieci

transportowej stanowią tu DK84 z Sanoka do granicy państwa w Krościenku i linia kolejowa nr 108 (Szpara, 2021) – na odcinku Ustrzyki Dolne-granica państwa w 2024 r. nadal nieczynna.

Bieszczady Zachodnie (Wysokie) od północy graniczą z Górami Sanocko-Turczańskimi, a od zachodu z Beskidem Niskim (dolinami Osławy i Osławicy). Na południu i wschodzie przedzielają je granice państwowe ze Słowacją i Ukrainą. Południowa granica ma charakter naturalny (europejski dział wodny) i biegnie od Przełęcz Łupkowskiej po Przełęcz Użocką i okolice źródeł Sanu. Główną cechą rzeźby mezoregionu jest rusztowy układ grzbietów. Pasma graniczne, pasmo połonin i grupa Tarnicy reprezentują krajobraz gór wysokich i średnich – najwyższym szczytem jest tu Tarnica (1346,2 m n.p.m.). Pozostałe tereny należą zarówno do gór niskich i wysokich pogórzy o stromych stokach, jak i do niskich pogórzy silnie i głęboko rozczłonkowanych (Łanczont et al., 2021a). Specyfiką tego obszaru jest brak miast, a także dróg krajowych oraz kolei normalnotorowych.

5.2. Czynniki o charakterze społeczno-ekonomicznym

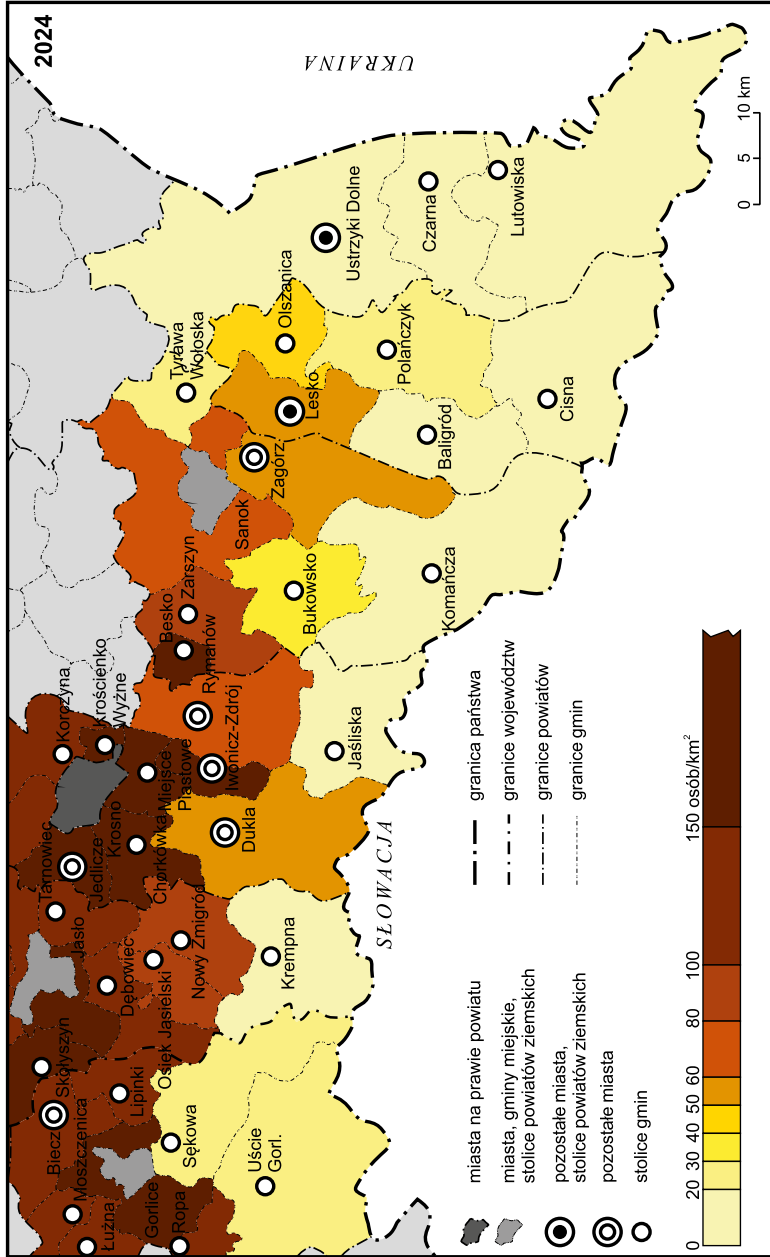
5.2.1. Czynniki społeczno-demograficzne

Choć niniejsze studium dotyczy ostatnich 35 lat, to warto sięgnąć głębiej do historii badanego obszaru, gdyż wiele minionych wydarzeń oddziałuje na współczesną jego sytuację. W dobie zaborów znajdował się on pod panowaniem monarchii austro-węgierskiej. Powstanie nowych państw narodowych po zakończeniu I wojny światowej doprowadziło do tego, że stał się to teren pogranicza polsko-czechosłowackiego (Demel, 2016). Zmiany geopolityczne po 1945 r. tylko pogłębiły te procesy, pomimo że sama wschodnia granica kraju została przesunięta bliżej stolicy Polski. W rezultacie tego badany obszar nabrał charakteru jeszcze bardziej peryferyjnego, przygranicznego i oddalonego od ośrodka ponadregionalnego (do II wojny światowej taką rolę pełnił 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 przedmiotowego obszaru wzmocniły także przesiedlenia ludności pochodzenia rusińskiego – Łemków – zamieszkujących Beskid Niski oraz bieszczadzkich Bojków (Wolski, 2016a). Ówczesne władze Polski, w ramach Akcji Wisła, wysiedliły te grupy etniczne pod koniec lat 1940. częściowo do Związku Radzieckiego, a częściowo do innych regionów kraju. Co istotne z perspektywy niniejszych badań, znaczna część zamieszkałych przez nich wsi nie została ponownie zaludniona lub w najlepszym przypadku pozostała zasiedlona w znacznie mniejszym stopniu niż choćby w czasach II RP (Krukar, 2016; Motyka i Pisuliński, 2016; Wolski, 2016b). Niekorzystną sytuację wzmocniły decyzje władz PRL ograniczające możliwości osiedlania się na terenach przygranicznych.

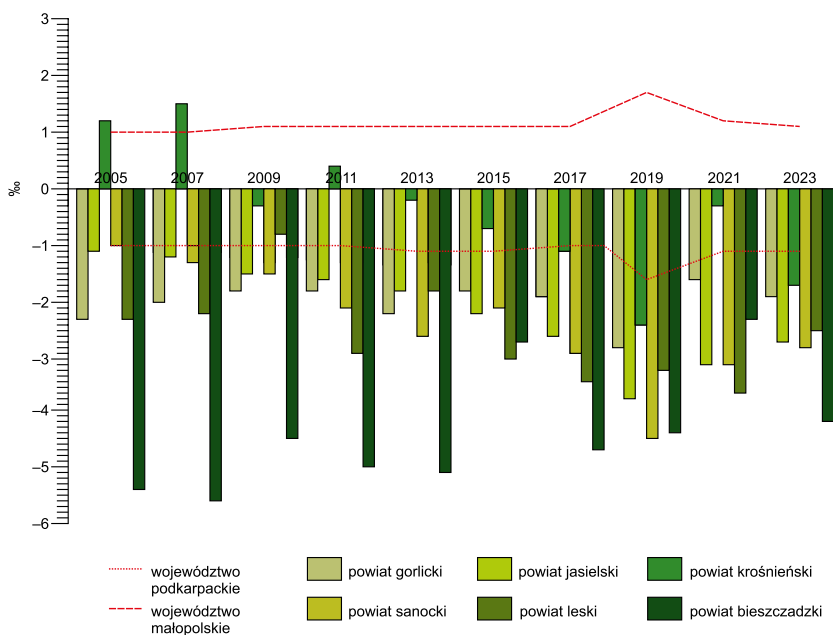
Wspomniane wysiedlenie Łemków i Bojków nie pozostaje bez wpływu na współcześnie obserwowaną sytuację demograficzną na badanym obszarze. Północna jego część, zwłaszcza w powiatach krośnieńskim i jasielskim, posiadała dość gęstą sieć osadniczą, koncentrującą większość sołectw (i zarazem znaczną liczbę mieszkańców). Natomiast południowe, głównie górskie tereny miały sieć osadniczą o wiele rzadszą, dodatkowo z wsiami o mniejszej liczbie ludności. Szczególnie dotyczyło to obszarów dawniej zamieszkałych przez wspomnianą ludność pochodzenia rusińskiego, gdzie liczne wsie nie powróciły do swych populacji przed wysiedleń autochtonów w ramach Akcji Wisła. Analogicznie jak w badaniu autora (Ciechański, 2023a) dla 2019 r., także w 2024 r. gminy zamieszkałe niegdyś przez wspomniane powyżej grupy etniczne pozostawały nadal obszarami o najmniejszej gęstości zaludnienia (ryc. 3). Najniższe wskaźniki dotyczyły głównie gmin bieszczadzkich, a skrajnie niskie wartości oscylowały wokół 4 osób/km² w gminie Lutowiska i 6 osób/km² w gminie Cisna. Niewiele wyższe były one dla na obszarów wiejskich gmin Ustrzyki Dolne, Czarna, Komańcza czy Baligród.

W Beskidzie Niskim najniższymi wskaźnikami charakteryzowały się gminy Krempna (8 osób/km²) i Jaśliska (12 osób/km²) – wartości te były nieco niższe niż 5 lat wcześniej, gdy było to odpowiednio 9 i 13 osób/km². Odrobinę lepsza sytuacja panowała w gminach Uście Gorlickie i Sękowa. Na tym tle wyróżniała się gmina Dukla, która miała ponadprzeciętną wartość gęstości zaludnienia (wzrost w 5 lat z 54 do 58 osób/km²). 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/km², a nierzadko nawet 200 osób/km². Z powiatów najniższa gęstość zaludnienia charakteryzowała powiat bieszczadzki (18 osób/km², spadek z 19 osób/km² w 2019 r.). Zarazem była ona najniższa w skali całej Polski. Sąsiedni powiat leski również cechował się znacznym statystycznym rozproszeniem ludności (30 osób/km² – spadek z 32 osób/km²). Także w powiecie sanockim gęstość zaludnienia była poniżej średniej krajowej (77 osób/km² wobec 82 osoby/km² w 2019 r.). W powiatach gorlickim, jasielskim i krośnieńskim ziemskim wartości te zbliżone były do średniej krajowej wynoszącej 119 osób/km² (wobec 123 osób/km² w 2019 r.) – odpowiednio w 2024 r. 108, 130 i 109 osób/km² (wobec 113, 137 i 113 osób/km² 5 lat wcześniej), co wskazuje na depopulację obszaru.

Spadek gęstości zaludnienia w skali Polski, jak również poszczególnych powiatów, znajdował zasadniczo odzwierciedlenie w danych o migracjach wewnętrznych (ryc. 4). W latach 2005-2023 w województwie małopolskim występowało dodatnie saldo migracji oscylujące wokół 1‰ (jedynie dla 2019 r. widoczna była anomalia i jego wzrost do 1,7‰). Natomiast jedyny analizowany powiat z tego województwa (gorlicki) cały okres był obszarem trwale depopulacyjnym – rocznie ubywało około 2‰ ludności. Województwo podkarpackie we wspomnianym 18-leciu charakteryzowało się stałym ubytkiem migracyjnym ludności oscylującym na poziomie około -1‰ (jedynie w 2019 r. wystąpiła anomalia wynosząca -1,6‰). Nie było więc niespodzianką, że także w opisywanych tu 5 powiatach dominowały



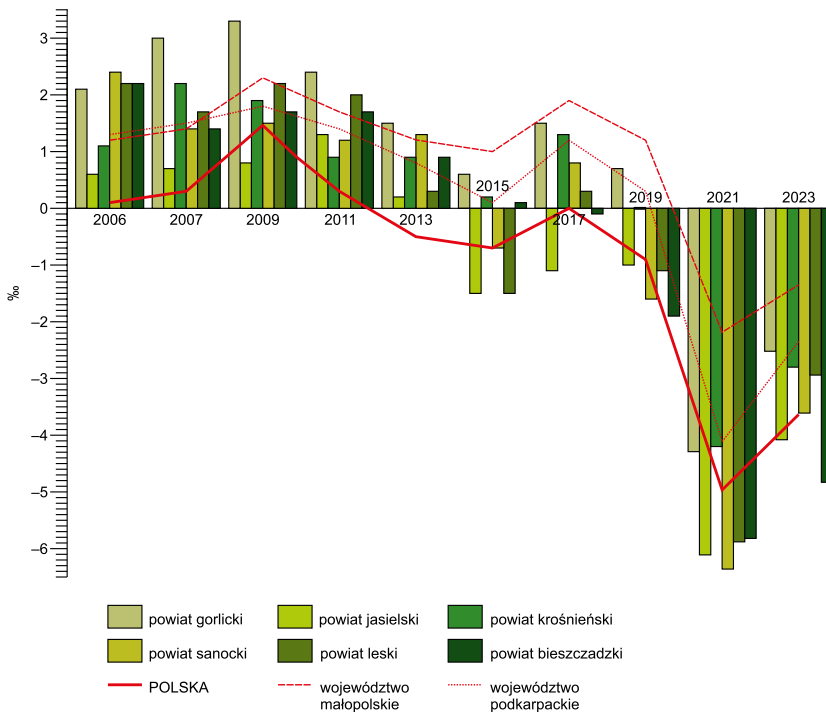
Ryc. 3. Gęstość zaludnienia na terenach wiejskich na badanym obszarze w 2024 r. Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.



Ryc. 4. Saldo migracji wewnętrznych w badanych powiatach w latach 2005-2023
Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

negatywne procesy demograficzne. Jedynie w powiecie krośnieńskim, zwłaszcza w początku badanego przedziału czasowego, 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 na stałe zaczęło przyjmować wartości ujemne. W pozostałych analizowanych powiatach województwa podkarpackiego był on jednoznacznie ujemny. Najbardziej niekorzystną sytuację obserwowano w powiatach bieszczadzki i leski. Szczególnie pierwszy z nich był w złej sytuacji i charakteryzował się największym względnym ubytkiem ludności spośród badanych jst tego szczebla. Wartości praktycznie nie spadały tu poniżej 4‰, a w najgorszym momencie znacząco przekraczały 5‰. Omawiana sytuacja była tu jednak w ostatnich 18 latach dość stabilna. W powiecie leskim tendencja ubytku ludności wciąż rosła (z około 1‰ do ponad 3‰). Także w powiatach jasielskim i sanockim obserwowano narastający ubytek migracyjny ludności. Natomiast w latach 2019-2023 zauważalne było spowolnienie procesów depopulacji w rozpatrywanych 5 jst i ubytki migracyjne były tu zdecydowanie mniejsze niż w latach poprzedzających ten okres.

Ujemne saldo migracji jest tylko jednym z elementów informujących o negatywnych procesach demograficznych na badanym obszarze. Drugim istotnym wskaźnikiem, zwłaszcza z punktu widzenia późniejszego popytu na usługi ptz, jest przyrost (lub w ostatnich latach bardziej ubytek) naturalny ludności (ryc. 5). Dla obydwu analizowanych województw w okresie 2006-2019 miał on dodatnie



Ryc. 5. Roczna stopa przyrostu naturalnego na badanym obszarze w latach 2006-2023
Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

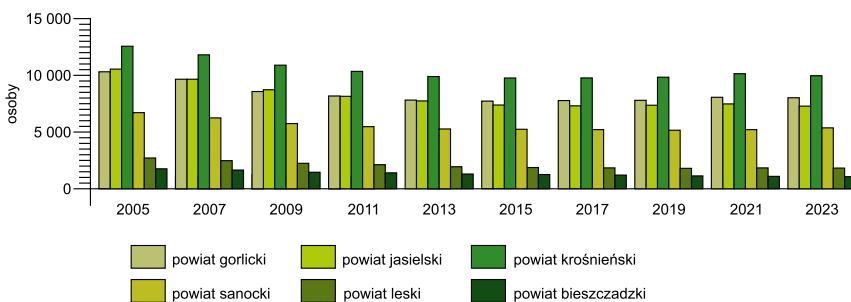
wartości (podobnie zresztą jak przez większość tego czasu w całym kraju). Były one przeciętnie wyższe o około promil niż średnia ogólnopolska. Natomiast w 2019 r. w skali kraju przyjmował on już ujemne wartości (-0,9‰). W kolejnym roku ubytek naturalny stał się pewnym trendem także w skali województwa małopolskiego i podkarpackiego i jego wartości w rekordowym jak dotąd 2021 r. przekroczyły odpowiednio -2‰ i -4‰. Nie były to raczej tylko skutki pandemii *Covid-19*, bo w 2024 r. wystąpiły tu równie silne ubytki ludności wskutek przewagi zgonów nad urodzeniami. Do 2013 r. we wszystkich analizowanych powiatach widoczny był przyrost naturalny i wahał się w większości przypadków między 0,5‰ a 3‰. W 2015 r. odnotowywany był on już tylko w powiatach: gorlickim, krośnieńskim i bieszczadzkim, przy czym tylko w pierwszym z nich przekraczał 0,5‰. W 2017 r. pojawiły się jego ujemne wartości tylko dla powiatów jasielskiego i bieszczadzkiego. Natomiast w 2019 r. niemal wszystkie badane jednostki (oprócz tej z województwa małopolskiego) charakteryzował już ubytek naturalny ludności. Zaczął on narastać i w 2021 r. w rekordowych jst przyjmował wartości przekraczające aż 6‰ (powiaty jasielski i sanocki). Trend ten wydaje się być trwały, bo w 2024 w 3/4 badanych powiatów wskaźnik ten przekraczał -4‰. W województwie podkarpackim sytuacja była znacznie mniej korzystna niż w małopolskim i cały obserwowany tu czas większość powiatów charakteryzowała się ujemnymi wartościami stopy przyrostu naturalnego (niższymi niż przeciętna w województwie). Obserwując trend

z ostatnich 5 lat można przyjąć, że ta niekorzystna tendencja będzie prawdopodobnie pogłębiać się. Potęgować ją jeszcze będzie dodatkowo ujemne saldo migracji (zakładając, że z obszaru badawczego migrują liczne osoby młode). To wszystko będzie coraz mniej korzystnie oddziaływać na popyt na usługi ptz.

Choć młodzież wiejska w wieku 7-15 lat (ryc. 6) w mniejszym stopniu korzysta z usług pozamiejskiego ptz, to w przyszłości stanowi jego potencjalną klientelę. Przez cały okres 2005-2023 występowały tu znaczące dysproporcje pomiędzy powiatami zachodniej i wschodniej części badanego obszaru. Najliczniejsze populacje w przedmiotowym wieku występowały w powiatach krośnieńskim (lider) oraz jasielskim i gorlickim. Pośrodku uplasował się powiat sanocki, a powiaty leski i bieszczadzki miały najniższą liczbę dzieci pomiędzy 7 a 15 rokiem życia. O ile w pierwszej dekadzie XXI w. można było mówić o stałym trendzie spadkowym, to lata 2010. i początek lat 2020. charakteryzowały się ustabilizowaniem sytuacji, co z punktu widzenia organizacji siatki połączeń autobusowych prawdopodobnie będzie istotne, gdyż obserwowany odpływ pasażerów być może nie przyspieszy znacząco w najbliższych latach.

W Polsce młodzież uczęszczająca do szkół ponadpodstawowych (a okresowo ponadgimnazjalnych) czyli w wieku 15/16-19/20 lat dla wielu regionów stanowi podstawową lub jedną z najważniejszych grup klientów pozamiejskiego ptz – można wręcz pokusić się o tezę, że bez niej mieszkańcy wielu obszarów pozbawieni byłiby dostępu zwłaszcza do rozkładowych autobusów. Ponieważ szkoły podstawowe zazwyczaj znajdują się w odległości dojścia pieszego, więc nie występuje tu konieczność zapewniania dojazdu. A jeśli taka konieczność wystąpiła, na terenach wiejskich zabezpieczenie transportu stawało się obowiązkiem gminy. Dla szkół gimnazjalnych z definicji dowóz dzieci był obowiązkiem jst tego szczebla, które czyniły to bądź w ramach kursów zamkniętych (wyłącznie dla uczniów) własnym lub wynajętym taborem, bądź też partycypując w kosztach funkcjonowania publicznie dostępnych kursów. Wraz z likwidacją tego szczebla edukacji ograniczeniu uległy też dowozy niepubliczne. Natomiast ciężar dotarcia na lekcje uczniów szkół zawodowych i średnich spadał na nich samych.

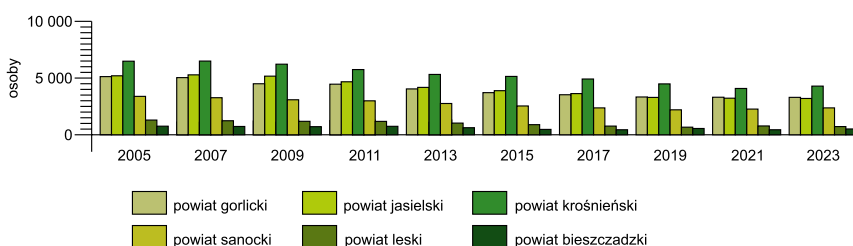
Ponieważ obszary wiejskie charakteryzowały się znacznie gorszą ofertą edukacyjną niż miasta, tworzyły się naturalne potrzeby przemieszczania się młodzieży



Ryc. 6. Liczba mieszkańców obszarów wiejskich w wieku 7-15 lat w latach 2005-2023
Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

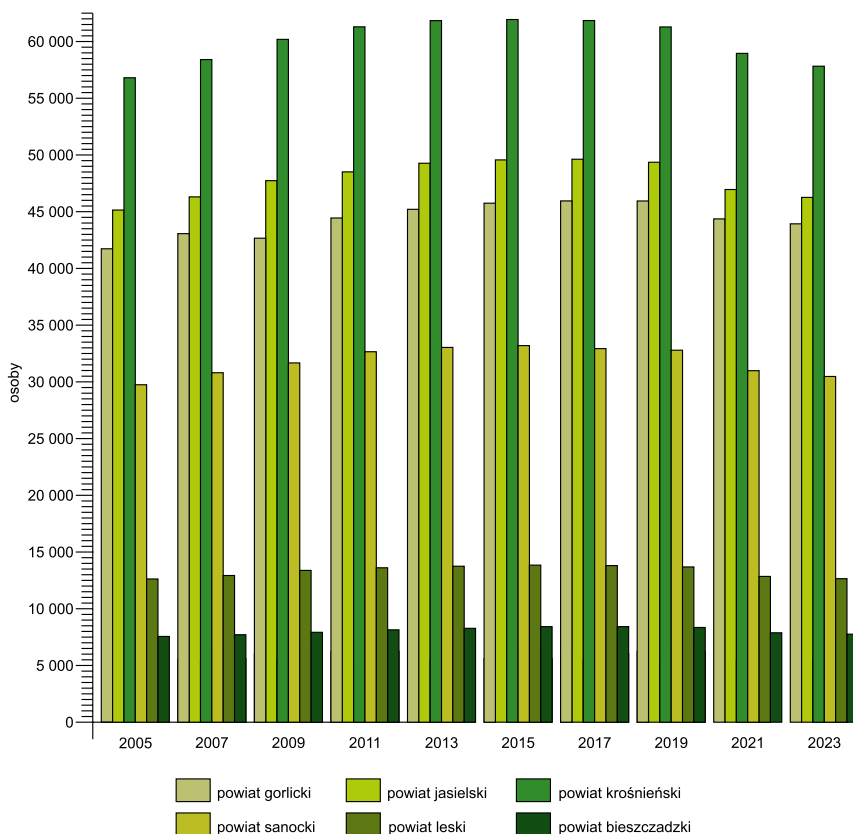
do miast w celu kontynuacji nauki. Z drugiej strony dość liczne grono młodych mieszkańców miast z różnych względów chciało lub musiało uczęszczać do placówek poza miejscem swego zamieszkania. Obydwie te grupy generowały istotne zapotrzebowanie na dojazdy: codzienne (tych, którzy mieszkają w swych rodzinnych domach) oraz wahadłowe (co weekend w przypadku osób zakwaterowanych w bursach czy internatach szkolnych). Niestety w tej grupie wiekowej mieszkańców wsi w latach 2005-2019 widoczna była tendencja spadkowa. Natomiast w latach 2020. można mówić o pewnej stabilizacji – zależnie od roku są zauważalne albo delikatne wzrosty albo spadki liczebności młodzieży wieku 16-19 lat. Pod względem liczby mieszkańców obszarów wiejskich (ryc. 7) z analizowanej grupy wiekowej zdecydowanie lepsza sytuacja zauważalna była w 3 zachodnich powiatach (gorlickim, jasielskim i ziemskim krośnieńskim). Dla wschodniej części badanego obszaru obraz był znacznie gorszy. W powiecie sanockim liczba osób w wieku typowym dla edukacji na poziomie ponadpodstawowym nie była jeszcze dramatyczna. Natomiast w powiatach leskim, a zwłaszcza bieszczadzkim, na początku lat 2000. oscylowała ona na poziomie odpowiednio poniżej 1500 i 1000 osób. Na koniec badanego okresu wartości te wyniosły odpowiednio 724 i 513 osoby. Dostrzegalne były dysproporcje w liczbie ludności pomiędzy poszczególnymi jednostkami administracyjnymi – powiat krośnieński miał populację w wieku 16-19 lat dziesięciokrotnie większą niż powiat bieszczadzki. Na tle powiatu krośnieńskiego widoczny był tu też szybszy względny spadek liczebności w pozostałych jst tego typu – najbardziej dramatyczny był on w powiecie leskim.

Mieszkańcy wsi (z reguły są to w większym stopniu kobiety) w wieku produkcyjnym (20-64 lat) potencjalnie stanowią istotną grupę klientów ptz (ryc. 8). Ponadto część z nich wraz ze starzeniem się i pogorszeniem się stanu zdrowia będzie zmuszona przesiąść się do pociągów i rozkładowych autobusów. Na badanym obszarze najliczniejszą populacją wiejską w tym wieku dysponował powiat ziemski krośnieński, w którym maksimum blisko 62 000 osób osiągnięto w połowie lat 2010., po czym stopniowo zaczęła się ona zmniejszać do 57 823 osób w 2023 r. (około 1000 mniej niż w początkowym dla analizy 2005 r.). Drugą jst pod względem liczebności tej grupy wiekowej był powiat jasielski. Tu szczyt przypadł na początek II połowy lat 2010. i przyjął wartości ponad 49 500 mieszkańców, po czym nastąpił spadek do poziomu niemal identycznego jak w 2005 r.



Ryc. 7. Liczba mieszkańców obszarów wiejskich w wieku 16-19 lat w latach 2005-2023
Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Trzecim powiatem pod względem populacji osób w wieku 20-64 był powiat gorlicki, gdzie apogeum wartości dla tej grupy rządu blisko 46 000 osób wystąpiło w drugiej połowie lat 2010. Spadek był tu na tyle nieduży, że nie został tu jeszcze osiągnięty poziom z połowy lat 2000. Powiat jasielski już dość znacząco odstawał od omówionych wcześniej jst. Maksymalne wartości rządu około 33 200 osób w połowie II dekady XXI w. stanowiły dla porównania niewiele mniej niż połowę podobnej populacji w powiecie gorlickim. Także i tu widoczny był trend powrotu liczebności tej kohorty wiekowej do poziomu z połowy lat 2010. Jeszcze bardziej od pozostałych, co naturalne, patrząc na gęstość zaludnienia, odstawały populacje w powiatach leskim i bieszczadzkim. Pierwsza z nich praktycznie cały obserwowany okres przyjmowała około 22% wartości dla najludniejszego z powiatów, a dla drugiej wskaźnik ten oscylował około 13%. W powiecie leskim największą liczebność ludności wiejskiej w wieku produkcyjnym (ponad 13 800 osób) osiągnięto w początku II połowy lat 2010. i – podobnie jak w innych jst – pod koniec obserwowanego 18-lecia zbliżyła się do stanu ludności z jego początku. Najmniejszą



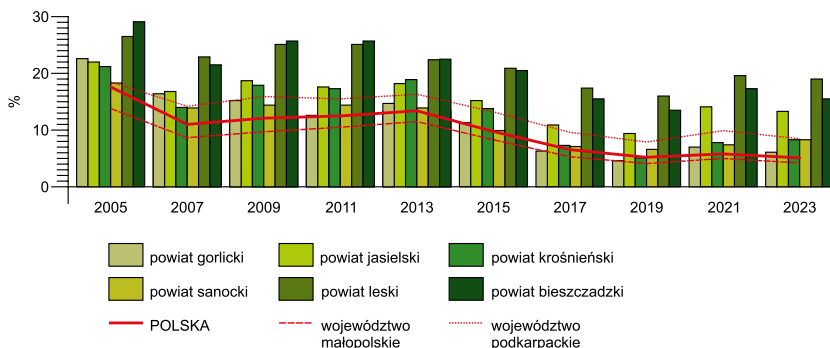
Ryc. 8. Liczba mieszkańców obszarów wiejskich w wieku produkcyjnym (20-64 lat) w latach 2005-2023

Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

populacją wiejską charakteryzował się powiat bieszczadzki, który w badanym okresie, w szczytowym momencie, przypadającym w podobnym czasie jak u jego zachodniego sąsiada, miał nieco więcej niż 8400 mieszkańców w wieku 20-64 lata. Szczęśliwie i tu populacja nie zrównała się z jej stanem z 2005 r.

Podsumowując, niestety dla całego opisywanego obszaru widoczne jest kurczenie się populacji w wieku produkcyjnym, co oznacza, że w perspektywie najbliższych kilku dekad będzie też malał stopniowo popyt na usługi świadczone przez przedsiębiorstwa ptz. Niestety pogłębiać ten proces będzie też to, że coraz mniejsza liczba młodych ludzi będzie zastępować te osoby – po pierwsze – ze względu na narastający ubytek naturalny ludności, a po drugie – ze względu na utrzymujące się ujemne saldo migracji.

Wskaźnikiem, który może tłumaczyć wiele aspektów popytu na usługi ptz, a więc także i kształtowanie się jego sieci, była stopa bezrobocia rejestrowanego (ryc. 9). Przez cały okres, dla którego dysponowano takimi danymi dla województwa małopolskiego (2005-2023), była ona niższa niż średnia krajowa, a dla regionu podkarpackiego była ona stale wyższa o kilka punktów procentowych (pp.). Do 2019 r. widoczny był też trend spadkowy (z niewielkim wzrostem na przełomie dziesięcioleci). Niestety skutkiem ubocznym pandemii *Covid-19* był wzrost odsetka bezrobotnych, zwłaszcza dostrzegalny dla 2021 r. Ponadto w latach 2005-2015 był on we wszystkich sześciu powiatach wyższy o kilka pp. od średniej krajowej. Szczególnie niekorzystna sytuacja była dostrzegalna w typowo górskich powiatach leskim i bieszczadzkim, w których to w pierwszej i drugiej dekadzie XXI w. stopa bezrobocia rejestrowanego sięgała ponad 20%. Wskutek pandemii w końcu badanego okresu powróciło ono w pierwszej z tych jst do zbliżonych wskaźników (około 19%). Dopiero pod koniec lat 2010. stopa bezrobocia 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. W postpandemicznej rzeczywistości, choć wskaźniki ogólnopolskie czy ogólnowojewódzkie powoli powracały



Ryc. 9. Stopa bezrobocia rejestrowanego w latach 2005-2023

Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

do wartości sprzed 2020 r., to w części powiatów albo utrzymywały się na wysokim poziomie zbliżonym do 2021 r. (bieszczadzki i leski), albo miały stałą tendencję wzrostową (sanocki i krośnieński). Niestety zarówno w 2019 r., jak i w 2023 r. analizowany obszar odznaczał się znacznie niższymi niż średnia krajowa przeciętnymi wynagrodzeniami brutto (tab. 1). W powiecie krośnieńskim sytuacja przez 4 lata nie uległa większym zmianom. W powiatach gorlickim, jasielskim i – co zaskakuje – bieszczadzkim, nieco się poprawiła, a w leskim i krośnieńskim nieznacznie pogorszyła. Utrzymał się tu ponadto brak widocznej zależności pomiędzy stopą bezrobocia a przeciętnym wynagrodzeniem w danym powiecie. Wskaźniki te były niepokojące – wzrost liczby bezrobotnych może skutkować też spadkiem popytu na usługi pozamiejskiego ptz, a niższe niż przeciętnie w innych regionach kraju wynagrodzenia mogą skłaniać do mniejszego zainteresowania przejazdami pociągami czy autobusami.

Ostatnią istotną grupą potencjalnych klientów ptz zamieszkałych na wsi były osoby mające 65 i więcej lat (ryc. 10). Podobnie jak w poprzednich kohortach wiekowych i tu największą populację miał powiat krośnieński, a najmniejsze – leski i bieszczadzki. To ci ludzie często z przyczyn zdrowotnych lub osobistych (zwłaszcza kobiety, które np. dość wcześnie owdowiały), nie byli w stanie kierować samochodem i ptz stawał się dla nich podstawową formą przemieszczania się. W analizowanym okresie lat 2005-2023 zasadniczo obserwowany był odwrotny trend niż dla młodzieży szkolnej. Liczba osób w wieku poprodukcyjnym stale rosła (choć w drugiej połowie lat 2010. w większości powiatów wystąpił krótkotrwały okres spadku tej populacji, a jedynie w powiecie leskim był tu stały trend dodatni). Następnie rozpoczął się okres stałego przyrostu liczebności seniorów na badanym terenie (zasadniczo o bardzo zbliżonym tempie w każdej z jst). Obraz ten nie napawa optymizmem – wzrost liczby często samotnych osób starszych, nierzadko już niezdolnych do samodzielnego prowadzenia samochodu, przy jednoczesnym spadku liczby osób młodych może w przyszłości prowadzić do narastającego

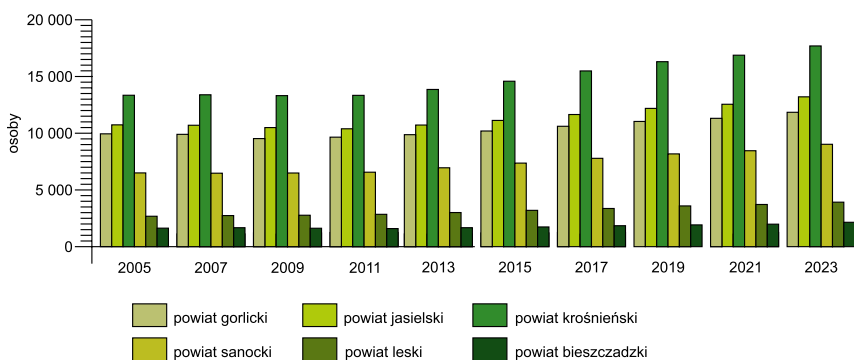
Tabela 1. Stopa bezrobocia rejestrowanego a przeciętne wynagrodzenie brutto w 2019 i 2023 r.

Jednostka administracyjna	Przeciętne wynagrodzenie w stosunku do średniej krajowej [%]		Stopa bezrobocia rejestrowanego [%]	
	2019	2023	2019	2023
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE				
Powiat gorlicki	74,9	75,9	4,6	6,1
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE				
Powiat jasielski	79,5	81,4	9,4	13,3
Powiat krośnieński	73,2	73,1	5,1	8,3
Powiat sanocki	80,3	79,4	6,6	8,3
Powiat leski	85,9	84,7	16,0	19,0
Powiat bieszczadzki	82,4	83,3	13,5	15,5

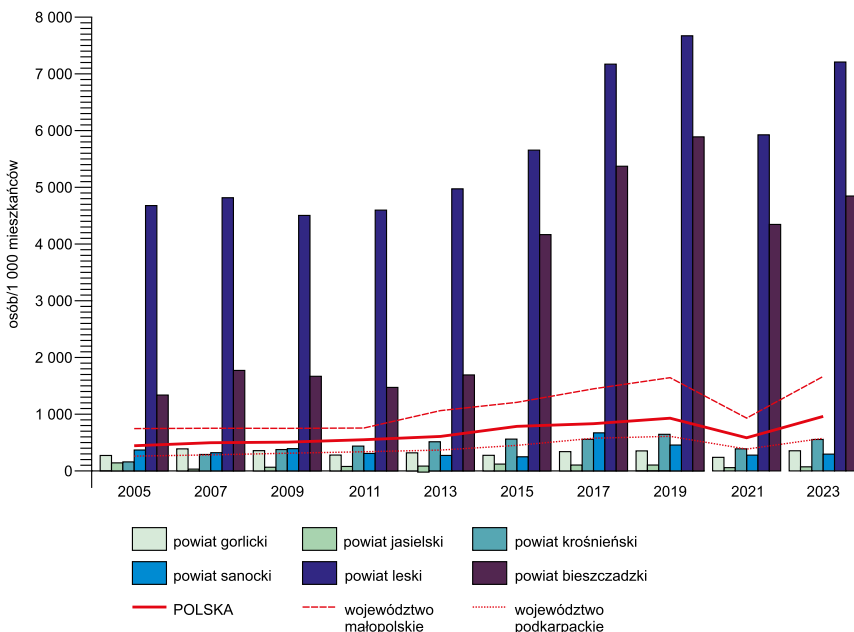
Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

problemu wykluczenia transportowego. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że gdy ptz dotknie silny regres na słabo zaludnionych obszarach, pozostaną na nich głównie niemogący wydestać się ze swoich miejscowości seniorzy.

Kolejną grupą mogącą oddziaływać na popyt na usługi ptz są turyści (ryc. 11). Są to pasażerowie o tyle specyficzni, że wywierali wzmoczoną presję na system transportowy głównie w czasie tzw. długich weekendów oraz w okresie wakacyjnym. Ponieważ nie udało się odszukać w zasobach Banku Danych Lokalnych (BDL) GUS danych bezwzględnych np. o liczbie osób goszczących na badanym obszarze



Ryc. 10. Liczba mieszkańców obszarów wiejskich w wieku poprodukcyjnym w latach 2005-2023
Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.



Ryc. 11. Turyści korzystający na badanym obszarze z noclegów na 1000 ludności w latach 2005-2023

Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

czy też nocujących na nim, zdecydowano się wybrać z dostępnych wskaźników liczbę turystów na 1000 mieszkańców danej jst. Na analizowanym obszarze zasadniczo zauważalny był jego stopniowy wzrost (jedynie w okresie pandemii nastąpiło zrozumiałe załamanie tego trendu). W powiatach Beskidu Niskiego zarówno z województwa małopolskiego, jak i podkarpackiego, wskaźnik ten kształtował się poniżej średniej krajowej (wynoszącej od 435 osób/1000 ludności w 2005 r. do 961 osób/1000 ludności w 2023 r.), przyjmując w rozpatrywanych okresach wartości od 764 osób/1000 ludności do 1666 osób/1000 ludności oraz odpowiednio 261 osób/1000 ludności do 575 osób/1000 ludności. W regionie podkarpackim wartości zbliżone do średniej przyjmował on w powiatach krośnieńskim i nieco poniżej jej w jasielskim. Można więc wnioskować, że turyści nie mieli tu większego wpływu na lokalny pozamiejski ptz. Inaczej sytuacja kształtowała się w powiatach obejmujących Bieszczady Wysokie – leskim i bieszczadzkiem, gdzie wartości wskaźnika były wielokrotnie wyższe niż średnia dla Polski czy regionu i przyjmowały odpowiednio: na początku rozpatrywanego okresu 4678 osób/1000 ludności i 1337 osób/1000 ludności oraz 7209 osób/1000 ludności i 4846 osób/1000 ludności na jego końcu. Należy pamiętać, że ruch ten w stosunkowo krótkim czasie koncentrował się głównie w paśmie połonin oraz Jez. Solińskiego.

5.2.2. Czynniki związane z infrastrukturą transportową

W 2024 r. ogólnodostępną **sieć kolejową** badanego obszaru tworzyły w większości niezelektryfikowane jednotorowe linie kolejowe o charakterze drugorzędnym lub też lokalnym (ryc. 12). Łączna długość odcinków o prześwicie normalnym (1435 mm) wynosiła tu ok. 225 km. Jej kształt ustalił się *de facto* jeszcze w XIX wieku (tab. 2). Rozwój zapoczątkowało tu uruchomienie w 1872 r. przez Pierwszą Węgiersko-Galicyską Kolej Żelazną odcinka Łupków-Zagórz-Krościenko-Chyrów. W 1874 r. przedłużono go z Łupkowa do obecnie słowackich Medzilaborców, co było efektem ukończenia tunelu pod przełęczą Łupkowską. Co może dziś wydawać się zaskakujące, wówczas była to dwutorowa magistrala łącząca Węgry z Lwowem. W 1884 r. uruchomiono Galicyjską Kolej Transwersalną na odcinku Stróże-Zagórzany-Jasło-Zagórz, a rok później jej odgałęzienie z Zagórzan do Gorlic (obecnie linia nr 110). W późniejszym okresie cały ciąg od Czadcy po Husiatyń (w tym więc i między Stróżami a Chyrowem formalnie stanowiący w obecnych granicach Polski linię nr 108) przyjęło się nazywać Koleją Transwersalną. Odcinek od Łupkowa do Zagórz współcześnie oznaczono jako linię nr 107. W 1890 r. otwarto położoną na peryferiach badanego obszaru linię Jasło-Rzeszów (obecnie nr 106), a okres walnej rozbudowy sieci kolejowej zamknęło w 1898 r. uruchomienie lokalnej kolei wąskotorowej Nowy Łupków-Cisna. Procesy ewolucji sieci uwieńczyło oddanie do ruchu w 1970 r. łącznicy nr 618 umożliwiającej bezpośredni wyjazd z powstałej w latach 1950. stacji Jasło Towarowa w kierunku Zagórz (Lijewski i Koziarski, 1995; Taylor, 2007; Wolski, 2016c). Elementem rozwoju była też elektryfikacja linii kolejowych.

Tabela 2. Rozwój i regres sieci kolejowej na badanym obszarze

Nr linii	Odcinek	Rok otwarcia	Długość [km]	Rok elektryfikacji	Rok wstrzymania przewozów pasażerskich
106	Rzeszów-Jasło	1890	70 ^a	-	-
107	Nowy Zagórz-Zagórz	1884	1	-	-
	Zagórz-Łupków	1872	48	-	-
	Łupków-granica państwa (Medzilaborce)	1874	2	-	-
108	Stróże-Jasło	1884	47 ^b	1988	-
	Jasło-Nowy Zagórz	1884	67	-	-
	Nowy Zagórz-Ustrzyki Dolne	1884	36	-	-
	Ustrzyki Dolne-Krościenko	1884	8	-	2010
	Krościenko-granica państwa (Chyrów)	1884	3	-	2010
110	Gorlice Zagórzany-Gorlice	1885	4	1988	-
617	Zagórz R46-Zagórz R101	1872	1	-	-
618	Jasło Towarowa -Sobniów	1970	4	-	-
-	Nowy Łupków-Wola Michowa	1898	8	-	-
	Wola Michowa-Balnica	1898	8	-	-
	Nowy Łupków-Majdan	1898	9	-	-

^a z tego 55 km poza terenem badań; ^b z tego ok. 10 km poza obszarem badań.

Opracowanie własne na podstawie Lijewski i Koziarski (1995), bazakolejowa.pl, Sieciowy Rozkład... (2023).

Na badanym obszarze objęła ona w 1988 r. odcinek Stróże-Jasło (wraz z odgałęzieniem do Gorlic) i w podobnym czasie – Jasło-Jasło Towarowa na linii nr 106 (Lijewski i Koziarski, 1995; Taylor, 2007). Publiczną sieć kolejową uzupełniały liczne koleje leśne, w tym i takie, na których mniej czy bardziej formalnie realizowano także przewozy pasażerów. Przed I wojną światową powstały m.in. linie: Cisna Majdan-Strubowiska-Kalnica, Strubowiska-Beskid, Majdan-Roztoki Górne czy też Stuposiany-Sokoliki Górskie (wydłużona w latach 1920. do Ustrzyki Górnych) (Ciechański, 2013; Wolski, 2016c).

Można rzec, że od pewnego momentu rozwojowi towarzyszył także i ograniczony regres. Objawił się on tuż po I wojnie światowej, kiedy to w początku lat 1920. nowa sytuacja geopolityczna zmieniła kierunki ruchu towarowego i spowodowała znaczący spadek przewozów, przez co zbędny stał się drugi tor prowadzący z Medzilaborców do Chyrowa (Dominas, 2020). Kolejnym epizodem było wstrzymanie ruchu na kolei wąskotorowej Cisna-Majdan wskutek działań wojennych oraz celowych zniszczeń Armii Czerwonej. Skala uszkodzeń oraz nowa sytuacja demograficzna wstrzymały jej odbudowę na długie lata. Miała ona dopiero miejsce w początku lat 1950. wraz z przekazaniem tej kolei resortowi leśnictwa, który ją przywrócił do ruchu i znacznie rozbudował. Pomimo funkcji użytku niepublicznego realizowano na niej rozkładowe przewozy pasażerów – do początku

lat 1990. codziennie, dopiero z narastającym kryzysem ofertę tę dostosowano wyłącznie do potrzeb turystów (Ciechański, 2013). W trakcie badań wspomniana kolej na odcinku Balnica-Majdan-Przysłop była nadal czynna, pełniąc głównie funkcję rekreacyjną.

Wkrótce, zgodnie z informacją zawartą w aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka na lata 2021-2030 (2021), ma być wybudowany pierwszy od wielu lat na badanym obszarze nowy odcinek Szebnie/Moderówka-Męcinka (ok. 3,5 km), łączący linie nr 106 i 108 z pominięciem Jasła. Ma on znacząco skrócić czas przejazdu z Krosna do Rzeszowa, zwiększając konkurencyjność kolei na tej trasie.

Sytuację przewozów kolejowych na badanym obszarze determinował z reguły niezadawalający stan infrastruktury torowej (tab. 3). Najlepsze parametry zapewnione są na linii nr 106, która w ostatnich latach przeszła gruntowne prace rewitalizacyjne. Standardem są tu (także na terenie objętym badaniem) prędkości 90-100 km/h dla ruchu pasażerskiego i 60-80 km/h dla przewozów towarowych. Dzięki dobremu stanowi infrastruktury zarząd województwa podkarpackiego zlecał tu uruchamianie w dni robocze ponad 20 par pociągów na znajdującym się poza badanym obszarem odcinku Rzeszów-Stryżów nad Wisłokiem. Spośród nich 7 par kontynuowało jazdę na terenie już stanowiącym przedmiot analizy w niniejszej pracy. Drugim odcinkiem posiadającym dość wysoki standard utrzymania jest trasa Stróże-Wola Łużańska-Gorlice Zagórzany, paradoksalnie bardzo słabo obciążona ruchem pasażerskim (codziennie kursują tędy pociągi spółki PKP IC relacji Kraków-Zagórz). Na dalszym przebiegu linii nr 108 niestety prędkości oscylują głównie wokół 60 i 70 km/h, przeplatane dodatkowo fragmentami z jeszcze niższymi dopuszczalnymi wartościami. Jeszcze gorzej sytuacja na tej

Tabela 3. Maksymalne prędkości na badanym obszarze w rozkładzie jazdy 2023/2024

Nr linii	Odcinek	Ruch pasażerski (składy wagonowe)	Ruch pasażerski (szynobusy)	Ruch towarowy
		km/h		
106	Przybówka-Jasło	100	100	80
107	Nowy Zagórz-Łupków	40	60	40
	Łupków-granica państwa	60	60	60
108	Wola Łużańska-Jasło	100	100	80
	Jasło-Nowy Zagórz	80	80	60
	Nowy Zagórz-Uherce	50	50	60
	Uherce-Ustrzyki Dolne	20	50	20
	Ustrzyki Dolne-Krościenko	20	20	20
	Krościenko-granica państwa	20	20	20
110	Gorlice Zagórzany-Gorlice	50	50	50
617	Zagórz R46-Zagórz R101	40	40	40
618	Jasło Towarowa-Sobniów	60	60	60

Opracowanie własne na podstawie Wykaz... (2023a), Wykaz... (2023b) i Wykaz... (2023c).

linii wyglądała na wschód od Nowego Zagórza, gdzie obowiązywała do Uherzec Mineralnych prędkość 50 km/h, dalej nawet 20 km/h (jedynie dla szynobusów podniesiona do 50 km/h). Nieco podobnie było na linii nr 107 z Nowego Zagórza do Łupkowa, gdzie wspomniane pojazdy mogły się rozpedzić zamiast do 40 km/h to do 60 km/h. Z rozmowy przeprowadzonej w lipcu 2024 r. z jednym z wicemarszałków województwa podkarpackiego wynikało, że do czasu poprawy parametrów zwłaszcza linii kolejowej nr 108 samorząd nie zwiększy liczby zamawianych składów.

Do końca XX w. pasażerski transport kolejowy na badanym obszarze funkcjonował jeszcze w miarę poprawnie. Kolejne dwie dekady to okres stopniowego upadku tego elementu systemu ptz. Był to czas zawieszania i wznawiania ruchu pociągów osobowych na praktycznie wszystkich odcinkach poza linią nr 106 Jasło-Rzeszów (choć i tu okresowo z powodu remontu ruch nie odbywał się on). Najdłużej całkowicie wstrzymano przewozy między Zagórzem a Ustrzykami Dolnym – na odcinku Zagórz-Uherce Mineralne do 2021 r., a Uherce Mineralne-Ustrzyki Dolne aż do 2023 r. Dalej w kierunku granicy państwa i Krościenka nadal nie prowadzono regularnego ruchu pociągów. W pierwszej połowie 2024 r. codzienne przewozy na badanym terenie odbywały się tylko między Jasłem i Rzeszowem oraz za sprawą pociągów PKP IC z Krakowa przez Gorlice Zagorzany do Zagórza. Do Gorlic zajeżdżały pojedyncze weekendowe „studenckie” pociągi z Rzeszowa i Krakowa. Ponadto 6 dni w tygodniu istniała skromna oferta pociągów osobowych między Jasłem a Sanokiem oraz pięciodniowa między Sanokiem a Ustrzykami Dolnymi. Do Łupkowa i na Słowację prowadzono wyłącznie wakacyjny ruch weekendowy.

Jeszcze gorzej wyglądała tu sytuacja przewozów towarowych. Z map autorstwa Bocheńskiego (2022a) wynika, że na odcinkach Zagórz-Krościenko-granica państwa oraz Zagórz-Łupków-granica państwa nie było takiego ruchu. Na odcinku Jasło-Zagórz było to średnio poniżej pociągu na dobę. Nieco lepiej było na liniach 106 oraz 108 (między Stróżami a Jasłem), gdzie na pierwszej z nich statystycznie wypadał na dobę 1 pociąg, a na drugiej – do 5 (Bocheński, 2022a). Przejście graniczne w Łupkowie choć formalnie czynne, to prawdopodobnie od blisko 15 lat nie obsłużyło jakiegokolwiek składu towarowego (Bocheński, 2023a).

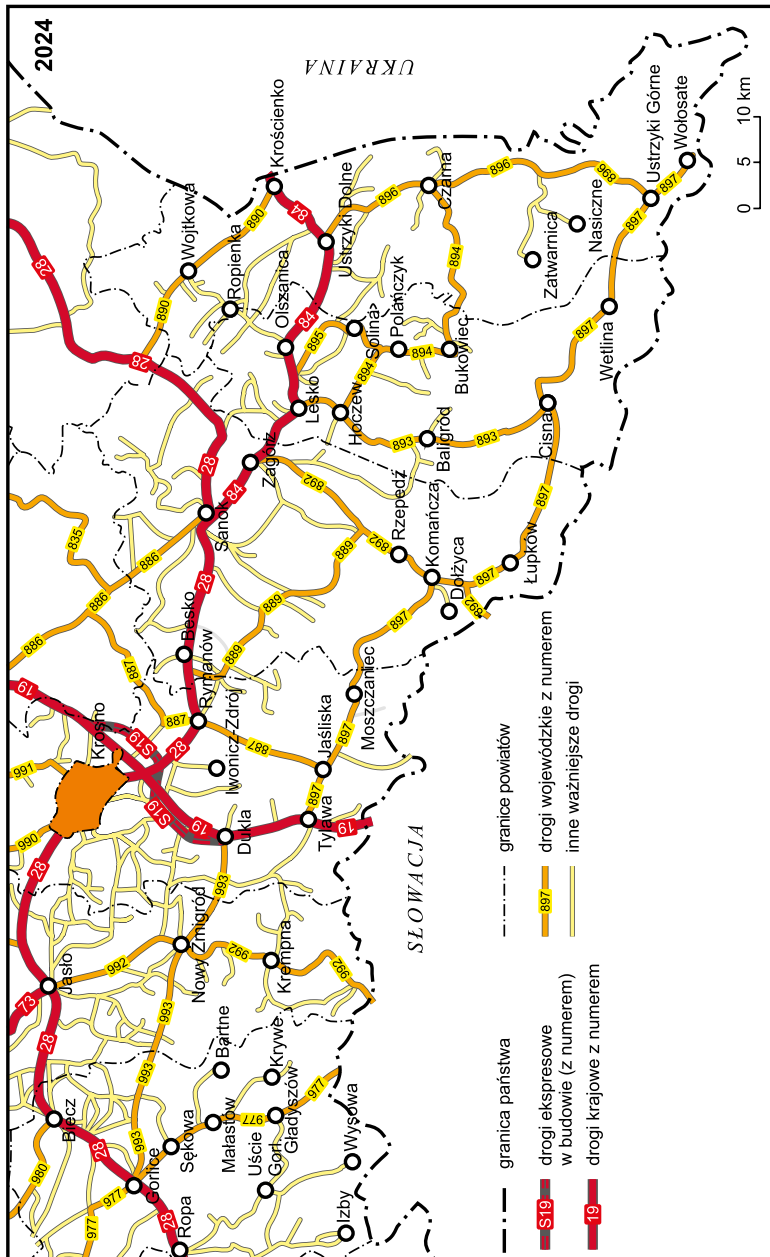
O pierwszych **drogach bitych** na badanym obszarze można mówić dopiero w II połowie XVIII w. Wtedy powstał trakt galicyjski (tzw. węgierski) prowadzący z Przemyśla do Barwinka przez Dubiecko, Domaradz, Miejsce Piastowe i Duklę. Zapoczątkowaną w 1774 r. budowę ukończono praktycznie na początku lat 1780. Inną istotną dawną arterią był zrealizowany w latach 1817-1823 tzw. trakt podkarpacki, zaczynający się w Lipniku (obecnie dzielnica Bielska-Białej) i wiodący dalej przez Żywiec, Suchą Beskidzką, Limanową, Nowy Sącz, Grybów, Gorlice, Biecz, Jasło, Krosno, Rymanów, Sanok, Lesko po Ustrzyki Dolne. Kontynuacją jego na wschód od współczesnej Polski był tzw. trakt podbeskidzki prowadzący do granicy z Bukowiną w Śniatyniu. W połowie XIX w. łączyło go z równoległe biegnącą na północ od niego szosą cesarską już 10 gościńców. Ponadto 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). Reasumując, jednak sieć dróg badanego obszaru do 1918 r. charakteryzowała się niskim standardem i na obszarach górskich nie uległa ona tu polepszeniu w czasie tzw. II RP (Wolski, 2016c).

O rzeczywistym rozwoju sieci drogowej w Bieszczadach można było mówić dopiero po II 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 zdecydowanej poprawie, dzięki czemu długość dróg ulepszonych wynosiła 1840,6 km, nieulepszonych 1080,3 km, a gruntowych jedynie 258,1 km. Niemniej jednak niestety ogólna długość dróg zmieniła się tu zaledwie o nieco ponad 20 km. Wśród jednostek administracyjnych, w których odnotowywany był dynamiczny wzrost długości dróg o nawierzchni ulepszonej, znajdowały się także powiaty badane w niniejszej pracy: gorlicki, ustrzycki, krośnieński i sanocki. Stanowiły one większość tej grupy (Kozanecka, 1967). Najważniejszą inwestycją infrastrukturalną doby Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (PRL) była tzw. pętla bieszczadzka o długości 144 km. Biegącą z Leska przez Cisną, Ustrzyki Górne, Ustrzyki Dolne do Krościenka arterię zrealizowano 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 stanowiło impuls do wybudowania kolejnych kilkunastu traktów łącznikowych i bocznych – wśród nich znalazły się szosy Czarna-Lipie, Smolnik-Zatwarnica, Dwernik-Brzegi Górne, Dołżyca-Terka, Sakowczyk-Zawóz, Myczków-Solina i Stuposiany-Muczne (Janusz, 2016). Realizowano też program mający zapewnić połączenia miast powiatowych z Rzeszowem za pomocą dróg ulepszonych (Kozanecka, 1967). W kolejnych kilkudziesięciu latach nie odnotowano na obszarze badań bardziej spektakularnych inwestycji w nowe drogi.

Kolejnym istotnym elementem infrastruktury drogowej stała się blisko siedmiokilometrowa obwodnica Sanoka w ciągu DK 28 oddana do użytku z końcem stycznia 2020 r. łącząca ją z DK84. W 2025 r. rozpoczęły się przygotowania do II etapu prac obejmującego budowę trzykilometrowego łącznika włączającego obwodnicę w DK28 w Bykowcach i przekraczającego mostem San i linię kolejowa nr 108 (Korzeniowska, 2025). Podobne procesy mają miejsce dla obwodnicy Miejsca Piastowego w ramach tej samej DK28 – w przyszłości brany jest pod uwagę także nowy przebieg tej drogi na odcinku Długie-Sanok (Kelman, 2025). Ponadto od 2021 r. trwa budowa dwupasmowej drogi S19 w całkowicie nowym przebiegu na odcinku Iskrzynia-Miejsce Piastowe-Dukła (Budowa drogi ekspresowej S19 Krosno..., brak daty; Budowa drogi ekspresowej S19 Miejsce Piastowe..., brak daty), a w przygotowaniu jest podobny projekt dla odcinka Dukła-Barwinek (Budowa drogi ekspresowej S19 Dukła..., brak daty).

Układ sieci drogowej badanego obszaru determinuje niewątpliwie jego pofałdowana rzeźba. Główną jego oś dla transportu samochodowego w badanym przedziale czasowym, a zarazem jego północną granicę, stanowiła DK28 na odcinku Ropa-Gorlice-Jasło-Krosno-Sanok. Niemal identyczny charakter od Sanoka do granicy



Ryc. 13. Sieć drogowa na badanym obszarze w 2024 r.
 Źródło: Ciechański (2023a), uzupełnione.

państwa w Krościenku miała DK84 (ryc. 13). Istotnym ciągiem transportowym, przebiegającym na odcinku Krosno-Dukla-granica państwa przez obszar badań, była DK19. Pozostałe ważne regionalne arterie zaliczały się do kategorii dróg wojewódzkich. W województwie małopolskim do niewątpliwie znaczących należały tu DW977 z Gorlic do granicy państwa w Koniecznej i międzywojewódzka DW993 łącząca Gorlice z Duklą. W województwie podkarpackim istotną rolę miały trasy prowadzące na Słowację (DW992 Jasło-Ożenna i DW892 Zagórz-Radoszyce-Palota) oraz biegnąca przez 4 powiaty DK887 z Tylawy do Wołosatego przez Komańczę, Cisną, Wetlinę i Ustrzyki Górne. Były one uzupełniane przez stosunkowo rozbudowaną (zwłaszcza na Pogórzu Środkowobeskidzkim) sieć dróg powiatowych i gminnych.

Patrząc na sieć drogową badanego obszaru, można zastosować wskaźnik długości dróg gminnych i powiatowych (km) przypadającej na 10 000 mieszkańców (tab. 4). W powiecie gorlickim sytuacja 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 – tak działo się zarówno w 2019, jak i w 2023 r., a wskaźnik ten miał tu trend rosnący. Także nasycenie drogami o nawierzchni gruntowej było tu korzystniejsze, aczkolwiek między 2019 a 2023 r. miał miejsce niekorzystny wzrost ich długości na 10 000 mieszkańców (co może wynikać np. ze zmniejszania się populacji). Wyraziło się to także spadkiem wartości z około trzykrotnie do mniej niż dwukrotnie mniejszej niż średnia dla całej Polski. W województwie podkarpackim w obu analizowanych przekrojach czasowych 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 1/3 mniej km niż przeciętnie w kraju. Generalnie więc utrzymały się tu relacje obserwowane w 2019 r. W drogi gminne i powiatowe o nawierzchni twardej w przeliczeniu na 10 000 mieszkańców zdecydowanie najgorzej był wyposażony powiat sanocki, dla którego ten wskaźnik był w 2019 i w 2023 r. zarówno poniżej średniej krajowej, jak i średniej wojewódzkiej. Niemniej było tu jednak widać postęp. Wyposażenie w drogi nieutwardzone nie odbiegało tu zbyt od średniej wojewódzkiej i było niższe niż w skali kraju, jednak w ciągu 4 branych pod uwagę lat niestety *per capita* zwiększyło się. Powiaty jasielski i krośnieński miały każdorazowo dość zbliżone wskaźniki dla dróg utwardzonych, niewiele odbiegające zarówno od średniej krajowej, jak i od wojewódzkiej. Zdecydowanie poniżej tej wartości 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 przypadającą na jego przeciętnego mieszkańca i niestety wartość ta nieznacznie w ciągu 4 obserwowanych lat się zwiększyła. Natomiast w powiecie jasielskim liczba km gruntowych dróg gminnych i powiatowych liczona *per capita* zmniejszyła się niemal dwukrotnie.

Bardzo interesująca była sytuacja w 2 najsłabiej zaludnionych powiatach. W powiecie bieszczadzkim wyposażenie w sieć drogową na 10 000 mieszkańców

Tabela 4. Wyposażenie w sieć dróg gminnych i powiatowych na badanym obszarze w przeliczeniu na 10 000 mieszkańców w 2019 i 2023 r.

	Drogi gminne i powiatowe o nawierzchni twardej		Drogi gminne i powiatowe o nawierzchni gruntowej	
	km/10 000 osób			
	2019	2023	2019	2023
POLSKA	67,3	72,0	30,7	28,8
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE	69,5	71,0	16,0	15,3
Powiat gorlicki	106,8	116,1	11,1	18,4
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE	68,9	73,9	19,0	18,7
Powiat jasielski	73,6	79,8	14,1	7,7
Powiat krośnieński	70,8	73,3	5,9	7,7
Powiat sanocki	57,1	70,6	19,9	22,3
Powiat leski	86,5	95,0	26,9	5,3
Powiat bieszczadzki	104,6	119,8	273,0	280

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

wypadało bardzo dobrze i przybierało znacznie wyższe wartości (104,6 km w 2019 r. i 119,8 km w 2023 r.) 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 w 2023 r. blisko 15-krotnie wyższe niż średnia dla województwa. Wynikało to niewątpliwie z bardzo niskiej liczby ludności zamieszkującej ten rozległy teren. Powiat leski natomiast miał lepsze wyposażenie w drogi utwardzone (o ok. 20 km/10 000 osób więcej niż średnie dla województwa i kraju). Można było mówić tu więc o pewnej nadreprezentacji dróg nieutwardzonych względem średniej wojewódzkiej i dużym spadku ich udziału między 2019 a 2023 r.

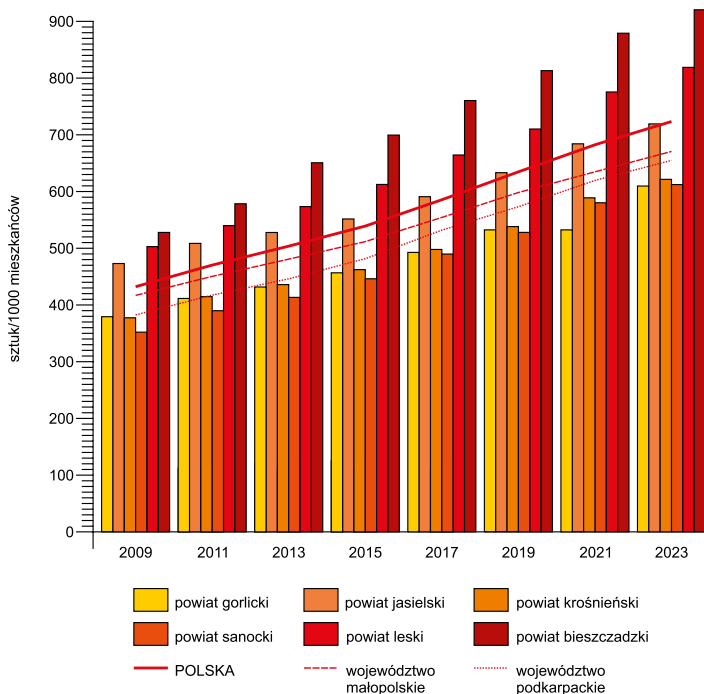
5.2.3. Czynniki związane z rozwojem motoryzacji indywidualnej

Analizując sytuację transportową na badanym obszarze, nie można pominąć aspektów związanych z motoryzacją indywidualną. Pomocne były tu dane zamieszczane przez GUS w ramach BDL-u. Podstawowym rozpatrywanym miernikiem jest liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w poszczególnych powiatach na tle sytuacji w całym kraju i dla obu województw w latach 2009-2023 (ryc. 14). W powiązaniu z tym parametrem analizie poddano również ich strukturę wiekową na takim samym poziomie agregacji przestrzennej (ryc. 15). Te dane dostępne były wyłącznie tylko dla okresu 2015-2023. Należy jednak pamiętać, jak zwracają uwagę Kołsut et al. (2020), że dane te mogą być zafałszowane – z jednej strony widoczny jest problem tzw. „martwych dusz” (czyli samochodów trwale nieużywanych lub skasowanych, ale wciąż niewyrejestrowanych) zawyżających statystyki, z drugiej zaś także niedoszacowań wynikających z rejestracji

samochodów osobowych jako dostawczych lub też leasingowanych w miejscach wybranych przez instytucje finansowe.

W 2009 r. średnia krajowa dla samochodów osobowych na 1000 mieszkańców wynosiła 432,2 szt. (ryc. 14). Dla województwa małopolskiego wartość ta była nieco mniejsza (416,9 szt.), a dla powiatu gorlickiego jeszcze niższa (379,3 szt.). Gorsze wyposażenie w te środki transportu było dla województwa podkarpackiego, gdzie było ich przeciętnie tylko 382,5 szt./1000 mieszkańców. Tylko w 2 powiatach występowały zbliżone do tego wskaźnika wartości: w krośnieńskim (377,4 szt.) i sanockim (352,1 szt.). Zupełnie inaczej sytuacja kształtowała się w powiatach, w których w 2019 r. los pasażerów ptz był najcięższy (Ciechański, 2023a) – na 1000 mieszkańców w powiecie jasielskim było to 473,1 szt., w powiecie leskim – 502,9 szt. i w bieszczadzkim – 527,9 szt. Były to wartości nie tylko wyższe niż w województwie, ale także w całym kraju. W kolejnych latach wzrost przeciętnej liczby pojazdów miał charakter zbliżony do linowego (tab. 5) i wyniósł przeciętnie 140-155%.

W 2019 r. liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców wynosiła w Polsce już 634,7 szt. W województwie małopolskim była ona niższa (598,3 szt.). Podobnie było w powiecie gorlickim (532,4 szt.). Wskaźnik ten dla województwa podkarpackiego w latach 2009-2019 wzrósł do 573,2 szt./1000 mieszkańców. Poniżej tej wartości kształtował się on w powiatach krośnieńskim (538,2 szt.)



Ryc. 14. Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w latach 2009-2023
Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

i sanockim (528,0 szt.), a powyżej niej w powiatach jasielskim (633,2 szt.), leskim (710,2 szt.) i bieszczadzkim (813,1 szt.). Między 2009 a 2023 r. zmienił się on tu od około 160% do około 175% (w przypadku powiatów sanockiego i bieszczadzkiego). Jego przeciętna wartość dla całego kraju wynosiła na końcu tego okresu 723,4 szt./1000 mieszkańców i tylko w przypadku powiatów leskiego i bieszczadzkiego była ona przekroczona, w pozostałych była ona niższa. Dla województwa małopolskiego przyjmował on wartość 670,7 szt., a dla powiatu gorlickiego – 609,7 szt. W 2023 r. dla województwa podkarpackiego dość mocno zbliżył się on do tego odnotowanego dla jego zachodniego sąsiada i wynosił 654,9 szt./1000 mieszkańców. Standardowo dla powiatów krośnieńskiego (621,5 szt.) i sanockiego (612,3 szt.) wartość ta była najniższa i poniżej przeciętnej dla regionu, natomiast najwyższa na obszarach szczególnie narażonych na wykluczenie transportowe, czyli powiatów jasielskiego (719,2 szt.), leskiego (818,9 szt.) i bieszczadzkiego (920,4 szt.). Oznacza to, że w ostatnich 3 jst praktycznie w każdym gospodarstwie domowym niemal każdy mieszkaniec (nawet nieletni) miał swój samochód. W powiecie bieszczadzkim było to około 175% wartości z 2009 r. Zbliżony, 173% wzrost, odnotowano także w powiecie sanockim. Zmiany w latach 2019-2023 nie wykazywały tu aż tak znaczących różnic (112-116%), co oznacza, że prawdopodobnie nie wystąpiły nowe czynniki powodujące wzrost motoryzacji indywidualnej. Być może na to miała też wpływ poprawa oferty ptz w najbardziej poszkodowanych obszarach. Należy pamiętać jednak, że okresie poprzedzającym ten przedział czasowy rozwijał się kryzys dawnych przedsiębiorstw PKS (z likwidacją niemal wszystkich). Odwołania połączeń sprawiły, że mieszkańcy stanęli przed koniecznością zakupu alternatywnych pojazdów – stąd np. znaczne wzrosty liczby samochodów osobowych *per capita* w powiatach sanockim i bieszczadzkim (szczególnie dotkniętych wykluczeniem transportowym).

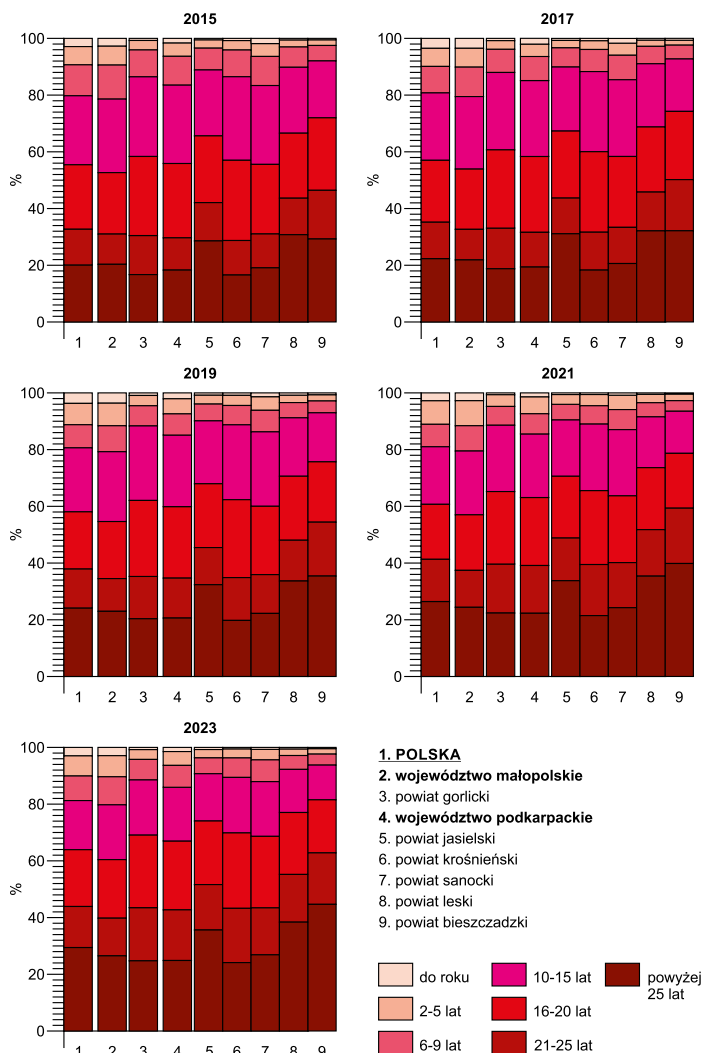
Odrębną istotną kwestią, rzutującą na opisywaną problematykę, była struktura wiekowa pojazdów odnotowywana w latach 2015-2023 (ryc. 15). Tak dla całego kraju, jak i województw czy powiatów, zauważalny był bardzo niski udział

Tabela 5. Dynamika zmian liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w wybranych latach

Jednostka	2009-2019	2019-2023	2009-2023
	% (rok bazowy = 100%)		
POLSKA	146,85	113,98	167,38
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE	143,51	112,10	160,88
Powiat gorlicki	140,36	114,52	160,74
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE	149,86	114,25	171,22
Powiat jasielski	133,84	113,58	152,02
Powiat krośnieński	142,61	115,48	164,68
Powiat sanocki	149,96	115,97	173,90
Powiat leski	154,03	113,20	174,35
Powiat bieszczadzki	141,22	115,31	162,84

Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

samochodów najnowszych (do jednego roku). W skali Polski wahał się on w zakresie od 2,9% do 3,7%. W województwie małopolskim niemal pokrywał się ze średnią krajową, w powiecie gorlickim był zaś znacznie niższy (0,66-0,91%). W województwie podkarpackim odsetek aut rocznych i młodszych był zdecydowanie mniejszy niż w skali kraju (1,44-2,09%) – jego przekroczenie w tej jst wystąpiło tylko w powiecie sanockim w 2015 r. (1,83% *versus* 1,66%). Dla pozostałych był on znacznie niższy od średniej wojewódzkiej, osiągając maksymalnie około jego połowy. Paradoksalnie najniższe wartości występowały dla powiatu bieszczadzkiego (minimum 0,40%). W pozostałych jst (oprócz powiatu sanockiego) zamykały się one między 0,5% a 1%.



Ryc. 15. Struktura wieku samochodów osobowych w latach 2009-2023

Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

W skali kraju również grupa stosunkowo nowych samochodów (2-5 lat) była dość nieliczna (6,38-8,21%). Zbliżona sytuacja była widoczna dla województwa małopolskiego, ale dla powiatu gorlickiego ich odsetki były znacznie poniżej średniej dla regionu (3,05-4,12%). Także w województwie podkarpackim był on niższy niż średnia krajowa (4,38-5,92%). Najbardziej zbliżony do przeciętnej dla regionu był on w powiecie sanockim (3,71-5,08%). Najmniejszy udział omawianych tu pojazdów był w powiecie bieszczadzkiem (1,74-2,35%) – nie przekraczał on połowy przeciętnej dla całego województwa. Niewiele lepsza sytuacja panowała w sąsiednim powiecie leskim, gdzie średni ich odsetek był większy niż 50% średniej dla regionu (2,21-2,94%). Także powiaty jasielski (2,55-3,42%) i krośnieńskiego (3,06-3,95%) odstawały tu znacząco od przeciętnej.

Nieco liczniejszy był odsetek pojazdów osobowych w wieku 6-9 lat, dla którego z reguły w badanym okresie występowała tendencja spadkowa dla wszystkich jst. W skali całego kraju ich udział zmniejszał się (wartości między 7,92-10,91%). Podobnie było w województwie małopolskim, gdzie udziały były wyższe niż przeciętna dla Polski (spadające między 9,89-12,00%). W powiecie gorlickim odsetki te były niższe od średnich krajowej i regionalnej (6,66-9,48%). W województwie podkarpackim wskaźnik ten był zaś niższy niż średnie krajowe (i zmniejszał się w przedziale 7,10-10,01%). Bardzo podobne i malejące udziały odnotowano dla powiatów sanockiego (7,07-10,26%) i krośnieńskiego (6,46-9,43%). Najmniejszy odsetek analizowanej tu grupy pojazdów wystąpił w powiecie bieszczadzkiem (3,72-5,45%). W powiecie jasielskim udziały te zmniejszały się od 7,77% do 5,53%. Podobnie było w powiecie leskim – malejąc, zawierały się one tu między 4,91% a 7,15%.

Samochody osobowe w wieku 10-15 lat należały do jednej z 3 największych analizowanych grup. W skali kraju w badanym okresie ich udział zmniejszał się z 24,33% do 17,32%. Podobnie działo się w województwie małopolskim (między 25,93% a 19,32%) – był on tu zazwyczaj o około 2 pp. wyższy niż przeciętna ogólnopolska. W powiecie gorlickim nastąpił spadek odsetka z 28,08% do 19,46%. Niemal identyczne trendy były widoczne także dla regionu podkarpackiego – udział tych samochodów zmniejszał się i był większy niż średnia krajowa (od 27,72% do 18,93%). W powiatach sanockim (spadek z 27,80% do 19,29%) i krośnieńskim (spadek z 29,45% do 19,57%) udziały były zbliżone do przeciętnej w całym województwie. Zaś w pozostałych jst udział tych pojazdów był niższy niż przeciętnie w województwie i kraju. Względnie zbliżoną sytuację obserwowano w powiatach jasielskim (zmniejszanie się udziałów z 23,26% do 16,67%) i leskim (z 23,24% do 15,20%). Ponownie najniższe odsetki (12,24-20,06%) były w powiecie bieszczadzkiem.

W grupie wiekowej samochodów osobowych 16-20 lat udziały były dość podobne do tych dla mających 10-15 lat i w skali kraju spadały od 22,23% do 19,49%. W województwie małopolskim obserwowano dość zbliżone wartości do tych przeciętych dla całego kraju, niemal naprzemiennie raz były one niższe od nich, a raz wyższe. W powiecie gorlickim odsetki były wyższe o około 5-6 pp. niż dla całego kraju czy województwa i malały w granicach od 27,88% do 25,57%. Również dla województwa podkarpackiego udziały te były większe niż w skali kraju (o około 3,5-5 pp.) oraz sąsiedniego regionu małopolskiego (o około 4,5-5,5 pp.) i wahały

się między 26,25% a 23,97%. W powiecie krośnieńskim odsetek tych pojazdów był zdecydowanie wyższy od średniej wojewódzkiej i zmniejszał się w przedziale między 28,29% a 26,05%. Dość paradoksalna sytuacja miała miejsce w powiecie bieszczadzkiem, gdzie w 2015 r. ich udział był bardzo zbliżony do średniej wojewódzkiej (25,56%), natomiast w kolejnych latach zaczął coraz bardziej od niej odstawać i przyjmować wartości od 24,07% do 18,71% (od około 2,5 pp. do ok. 5,5 pp. mniej). W powiecie leskim odsetek ten należał do najniższych w regionie i charakteryzował się bardzo dużą stabilnością – między skrajnymi wartościami było tu tylko 1,06% pp. (oscylowały one wokół 22-23%). W powiecie jasielskim trudno doszukiwać się jakiegoś trendu – udziały tu rosły (2015-2017 z 23,55% do 23,63%), by spaść do 21,78% w 2021 r., a następnie wzrosnąć do 22,42% w 2023 r. W powiecie sanockim zaś fluktuowały one (z 25,22 % do 23,55%).

Samochody osobowe mające 21-25 lat miały tu niższe udziały niż można było tego oczekiwać (spadki odsetków w skali kraju z przedziału 21,58-14,88%). W województwie małopolskim zasadniczo były one niższe od ogólnokrajowych (10,66-13,28%). Powiat gorlicki miał je wyższe niż średnia krajowa i wojewódzka (13,77-18,75%). Dla województwa podkarpackiego z pewnymi fluktuacjami wzrosły one z 11,38% do 17,85%. Tu niewątpliwie wyróżniał się powiat bieszczadzki z przedmiotowym udziałem zdecydowanie wyższym niż w skali kraju i tego województwa (wzrost z 17,16% do 19,50%). Także w powiecie krośnieńskim odsetek tych pojazdów stale rósł (z 12,17% do 19,14%) i w 2023 r. był on największy w regionie). Natomiast powiat sanocki był tym, w którym zwykle był on najbliższy odsetkowi wojewódzkiemu (11,94%-16,55%). Podobny charakter udziału przedmiotowych samochodów obserwowano dla powiatu leskiego (dla 2015, 2017 i 2019 r. był on wyższy niż dla regionu, a dla 2021 i 2023 r. niższy i wahał się między od 12,87% do 16,82%). W powiecie jasielskim doszło początkowo do jego spadku (2015-2017 z 13,51% do 12,58%), a następnie jego wzrostu do 16,01% w 2023 r.

Dla niektórych powiatów najliczniejszą grupą samochodów osobowych były te mające 25 i więcej lat. W skali całej Polski było ich od 20,12% do 29,45%. W województwie małopolskim odsetek ten rósł i był w badanym okresie niższy niż dla całego kraju (20,33-26,51%). Dla powiatu gorlickiego był on poniżej tych dla całego regionu i kraju (16,71-24,75%). Również w województwie podkarpackim ich udział był rosnący i niższy niż w skali ogólnopolskiej (18,32-24,87%). Wśród powiatów najbardziej zbliżony wartościami był tu krośnieński (różnica nie przekraczała zwykle 1,5 pp. w stosunku do regionu) – wahały się one od 16,56% do 24,11%. Niemal takie same udziały dla najstarszych samochodów obserwowano też w powiecie sanockim (19,10-26,87%). Jednak najbardziej uwidaczniały się tu powiaty bardzo silnie dotknięte regresem pozamiejskiego ptz w 2019 r. (Ciechański, 2023a). Średnie udziały tych pojazdów dla powiatów jasielskiego (28,54-35,61%), leskiego (30,77-38,38%) i bieszczadzkiego (29,29-44,68%) były zawsze wyższe niż średnia dla całego województwa. W końcowym roku analizy udziały takich samochodów osobowych przekraczały 1/3 wszystkich pojazdów w danej jst, a w powiecie bieszczadzkiem wręcz zbliżały się do 50%. Były to też powiaty o największej liczbie pojazdów na mieszkańca.

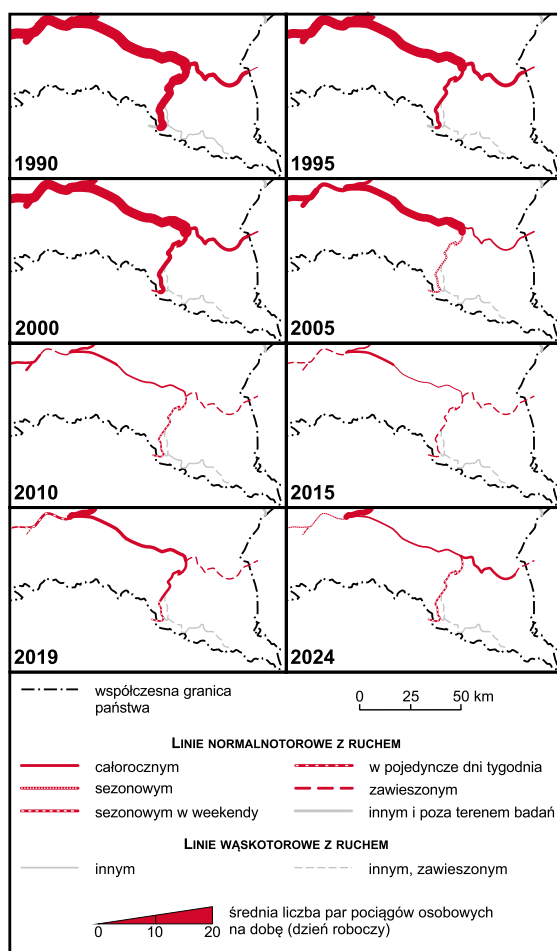
6. FUNKCJONOWANIE PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA BADANYM OBSZARZE W LATACH 1990-2024

Prowadząc analizy zmian ilości połączeń w przyjętym zakresie czasowym 1990-2024, należy pamiętać, że opiera się je na pewnym modelowym ujęciu, przyjmując jako rzeczywisty stan ujęty w Sieciowych Rozkładach Jazdy Pociągów. Regułą jednak było, że w momencie ich opublikowania często odbiegały one od faktycznie wdrożonych. Wraz z upływem lat i rosnącym niedofinansowaniem kolei pasażerskiej w Polsce zmiany te były częstsze i coraz trudniejsze do umiejscowienia w czasie. Dodatkowo sprawy nie ułatwiały dość liczne tzw. rozkłady zamknięciowe wynikające z intensywnej modernizacji linii kolejowych. Stąd opisywaną sytuację należy traktować jako jedynie przybliżoną rekonstrukcję pewnych obserwowanych trendów, a nie dokładne odtwarzanie zaistniałych faktów. Wyjaśnienia wymagają w tym miejscu pewne kwestie terminologiczne. Ponieważ na przestrzeni analizowanych lat zmieniała się kategoryzacja pociągów, na dodatek poszczególne kategorie mogły się wzajemnie przenikać, konieczne było odejście od sztywnej kolejowej terminologii charakterystycznej dla danego okresu. Nie można przyjąć bowiem uproszczenia, że współczesne pociągi regionalne to dawne osobowe, a pospieszne to dalekobieżne – funkcjonowały bowiem przez wiele lat połączenia przyspieszone pod względem taryfowym będące pociągami osobowymi, ale biorąc pod uwagę ich zasięg – również dalekobieżnymi.

6.1. Upadek regionalnego pasażerskiego transportu kolejowego

W 1990 r. dla kolejowego ruchu regionalnego oś transportową badanego obszaru tworzył ciąg linii kolejowej nr 108 na odcinku Stróże-Gorlice-Jasło-Sanok-Zagórz ze stosunkowo dobrą ofertą przewozową na większości tej trasy, przekraczającą 10 par pociągów osobowych na przeciętny dzień roboczy (ryc. 16). Do tego

nawiązywało nieco mniej par (9) łączących stację Gorlice Zagórzany na linii nr 108 z centrum Gorlic. Standardem było też 10 par pociągów przyjeżdżających do Jasła z kierunku rzeszowskiego. Niewiele mniej połączeń (9) było między Zagórzem a Komańczę, z których 7 podążało do Łupkowa. Tu zdecydowanie kolej, zwłaszcza na południowym odcinku, była dominującym środkiem transportu. Trasa ta zwracała szczególną uwagę – pomimo obsługi znacznie mniej zaludnionych obszarów niż odcinek z Zagórze do Ustrzyk Dolnych i Krościenka uruchamiano tu więcej pociągów. Na tej ostatniej linii kursowało średnio 7 par pociągów osobowych na dobę, z czego jedna przekraczała granicę z ZSRR i łączyła Zagórz z Przemyślem. Według Graffa (2017) przewozy na odcinku tranzytowym oraz dalej do Przemyśla zawieszono w 1994 r. w związku z tym, że ukraińskie koleje UŻ zażądały za przejazd pociągów PKP po swoich torach wysokich opłat.



Ryc. 16. Zmiany liczby regionalnych połączeń kolejowych na badanym obszarze w latach 1990-2024

Opracowanie własne na podstawie Sieciowych Rozkładów Jazdy Pociągów.

W ostatnich latach funkcjonowania połączenia kursowała tu para pociągów osobowych Przemyśl-Zagórz i sezonowo pospiesznych do/z Warszawy.

Sytuacja pomiędzy 1990 a 1995 r. na głównym ciągu od Stróż przez Gorlice do Zagórz nie uległa znaczącym zmianom, utrzymując się powyżej 10 par na dobę. Na liniach do Gorlic i Rzeszowa, w stosunku do okresu sprzed 5 lat, liczba pociągów zmniejszyła się najwyżej o 1-2 pary. Na odcinku do Krościenka największą zmianą było uruchomienie w 1994 r. 2 par międzynarodowych pociągów osobowych do ukraińskiego Chyrowa, z których wieczorny powrotny do Jasła nie zatrzymywał się na wszystkich stacjach i przystankach. Inaczej sytuacja wyglądała na typowo lokalnym połączeniu do Komańczy i Łupkowa, gdzie liczba par pociągów spadła w analizowanym okresie praktycznie do połowy. Tu były zauważalne pierwsze symptomy powoli zbliżającego się kryzysu.

Sytuacja w kolejnym pięcioleciu (1995-2000) też zasadniczo jeszcze nie zapowiadała negatywnych zmian, które doprowadziły do obserwowanej obecnie niemal całkowitej zapaści lokalnego i regionalnego transportu kolejowego na badanym obszarze. Ciąg Stróże-Jasło-Zagórz wciąż miał, jak na linię w większości niezelektrofikowaną poza aglomeracjami, bardzo dobrą ofertę ponad 10 par pociąg na dobę (sieć trakcyjna była zawieszona tu tylko między Stróżami a Jasłem). Na odcinku Sanok-Zagórz, wraz z przeniesieniem stacji początkowej części pociągów w kierunku Łupkowa i z wprowadzaniem prawdopodobnie w rozkładzie jazdy 1999/2000 r. 2 par pociągów na Słowację (do Humiennego), liczba ta wręcz lekko wzrosła. Na liniach z Jasła do Rzeszowa i z Gorlic Zagórz do Gorlic oferta praktycznie nie zmieniła się. Na trasie do Krościenka zaś ubyla jedna para w relacji krajowej.

W okresie 2000-2005 już coraz silniej zaczęły być widoczne symptomy zbliżającego się kryzysu. Zmiany w zasadach finansowania regionalnych przewozów kolejowych i przerzucenia go na samorządy wojewódzkie objawiło się na badanym obszarze początkowo tylko znaczącym ograniczeniem oferty na odcinku Stróże-Gorlice-Jasło. Liczba pociągów spadła do 7, z czego 2 docierały tylko do ostatniej stacji na terenie województwa małopolskiego, czyli do Biecza. Konsekwencją tego było zmniejszenie oferty na gorlickim łączniku do 6 par. Praktycznie do połowy zredukowano liczbę połączeń z Jasła do Rzeszowa. Wciąż ponad 10 par pociągów utrzymywano w 2005 r. między Jasłem a Zagórzem. Na odcinkach o charakterze lokalnym natomiast wystąpiły znaczące ograniczenia ruchu – na trasie Zagórz-Krościenko kursowały jedynie osobowe pociągi międzynarodowe do Chyrowa, a na linii do Łupkowa i dalej na Słowację od 2005 r. przewozy przybrały charakter realizowanych wyłącznie w wakacje.

Kolejna pięcioletnia (2005-2010) była okresem dalszego regresu regionalnych kolejowych połączeń pasażerskich. Ciąg linii kolejowej nr 108 przestał właściwie pełnić swoje dotychczasowe funkcje transportowe – został przerwany na granicy województwa małopolskiego i podkarpackiego, a liczbę pociągów poruszających się po nim znacznie zredukowano. Na małopolskim odcinku zostały ich zaledwie 3 pary (tylko do Biecza) oraz taka sama ich liczba między Gorcami Zagórzanami a Gorlicami. Podobnie się działo na podkarpackiej części badanego obszaru: z Jasła w kierunku Rzeszowa i Krosna uruchamiano po 3 pary połączeń. Z tej ostatniej miejscowości, u schyłku opisywanego tu okresu, w kierunku Sanoka czy Zagórz wyruszały już

tylko 2 pary pociągów. W tym samym czasie zawieszono kursowanie pociągów do Krościenka i ukraińskiego Chyrowa, a na linii do Łupkowa i Medzilaborców ograniczono ruch do wakacyjnych weekendów. Należy zaznaczyć, że utrzymywanie 2-3 par pociągów na dobę nie miało większego sensu ekonomicznego i prawdopodobnie służyło jedynie uzasadnieniu utrzymywania funkcjonalności linii nr 107 i 108, mogących w sytuacji awaryjnej posłużyć tranzytowi na Słowację.

Między 2010 a 2015 r. rozegrał się kolejny etap wygaszania kolei pasażerskiej w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad. Zaprzestano całkowicie przewozów między Stróżami i Jasłem, a w konsekwencji tego i na linii do Gorlic. Najwięcej pociągów osobowych (3 pary) uruchamiano między Jasłem a Krosnem. Nieco mniej – 2 pary – kursowały z Jasła do Rzeszowa. Między Krosnem a Zagórzem pozostała ich tylko jedna para. Do Łupkowa i Krościenka nie jeździły w 2015 r. żadne pociągi. Należy jednak pamiętać, że opisywany jest tu stan na koniec danego okresu, jednak w czasie jego trwania były momenty, że badany obszar był całkowicie pozbawiony dostępu do lokalnych i regionalnych pociągów pasażerskich.

Dla lat 2015-2019 można natomiast mówić o odwróceniu niekorzystnych trendów, choć oczywiście nie na całym terenie objętym niniejszym studium. Przede wszystkim przeprowadzenie kompleksowego remontu na większości linii Rzeszów-Jasło stworzyło podstawy do zwiększenia na niej oferty do 7 par pociągów na dobę. Poprawie też uległa sytuacja na trasie Jasło-Zagórz, gdzie uruchamiano 4 pary pociągów (przy czym tylko część w pełnej relacji, a część w skróconej typu. Jasło-Sanok, Sanok-Zagórz, Sanok-Komańcza itp.). Wznowiono też całoroczne przejazdy na trasie Zagórz-Komańcza. Na dalszym odcinku do Łupkowa i na Słowację powrócono do formuły przejazdów weekendowych w sezonie letnim. Należy jednak pamiętać, że ówczesna sytuacja taborowa spółki Przewozy Regionalne sprawiała, że część tych pociągów była długotrwale uruchamiana jako autobusowa komunikacja zastępcza. Powróciły także pociągi osobowe między Jasłem i Stróżami oraz Gorlicami i Gorlicami Zagórzanami. Były to jednak kursy wykonywane wyłącznie w piątki i niedziele, ułatwiające powrót na weekendy osobom uczącym się i pracującym w Krakowie oraz Rzeszowie. Linia do Krościenka wciąż pozostawała bez planowego ruchu pociągów, jednak od 2015 r. w okolicach Uherzec Mineralnych zaczęły funkcjonować na niej Bieszczadzkie Drezyny Rowerowe.

Ostatnie 5 analizowanych lat, czyli okres 2019-2024, to znowu czas pogorszenia oferty w segmencie pociągów osobowych. Niezmieniona praktycznie została jedynie ona w kierunku Rzeszowa (7 par), choć w porównaniu do liczby ponad 20 par pociągów na tej samej linii uruchamianych w dni robocze do znacznie mniejszego od Jasła Strzyżowa trudno było ją nazwać atrakcyjną. Na odcinku Jasło-Sanok-Zagórz zmniejszyła się ona do 2 par. Największa liczba pociągów z węzła zagórzeńskiego obsługiwała reaktywowany w 2023 r. odcinek do Ustrzyk Dolnych (3 pary). Pociągi osobowe między Jasłem a Ustrzykami Dolnymi wiosną 2024 r. kursowały wyłącznie w dni robocze. Zmniejszyła się również liczba około weekendowych połączeń na odcinku Stróże-Jasło i w ich ramach wjazdów kieszeniowych do Gorlic. Na linii do Łupkowa znowu powrócono w analizowanym okresie do formuły połączeń wyłącznie weekendowych realizowanych w sezonie wakacyjnym.

Reasumując, obraz przedstawiony na rycinie 16 oraz w tabeli 6 pokazuje, do jak głębokiego kryzysu regionalnego transportu kolejowego doszło na analizowanym obszarze. Częściowo był on spowodowany trwale pogarszającym się stanem infrastruktury (przede wszystkim torowej) powodującym spowolnienie pociągów i stały odpływ pasażerów, pogłębiany jeszcze przez będącą jego rezultatem redukcję oferty przewozowej. Linia do Krościenka i dalej do Chyrowa przez ostatnie 30 lat powinna być skazana na pewny sukces frekwencyjny, który mógłby być wzmocniony po rosyjskiej inwazji na Ukrainie w 2022 r. Niestety brak remontów doprowadził ją do stanu śmierci technicznej i zawieszenia przewozów na dłuższy czas. Jak jest potrzebna, pokazał właśnie moment zbiorowej ewakuacji Ukraińców do Polski. To też sprawiło, że przeprowadzono częściowe naprawy, których skutkiem było choćby przywrócenie całorocznych połączeń do Ustrzyk Dolnych. W 2025 r. komercyjne przewozy do Chyrowa planował tu uruchomić prywatny przewoźnik SKPL Cargo sp. z o.o. Bardzo negatywnie należy ocenić, że wstrzymaniu (poza nielicznymi kursami weekendowymi) uległy także przejazdy na zelektryfikowanej i czynnej w ruchu pospiesznym i towarowym linii Stróże-Gorlice Zagórzany-Jasło (wraz z odgałęzieniem do Gorlic). Granica województw nie powinna stanowić bariery, zwłaszcza że w ostatnich latach stan torów nawet na terenie samego województwa małopolskiego zaczął podlegać stopniowej poprawie. Dużo do życzenia wciąż pozostawiała oferta na trasie Jasło-Zagórz łączącej kilka miast jednego województwa, w tym 3 powiatowe⁴. Niestety na odcinkach Stróże-Jasło i Gorlice-Gorlice Zagórzany pociągi osobowe pojawiały się w 2024 r. okresowo w związku z obsługą weekendowych dojazdów z/do Krakowa oraz Rzeszowa, a na trasie Komańcza-Łupków-Medzilaborce w wakacyjne weekendy.

Tabela 6. Zmiana średniej liczby regularnych połączeń kolejowych na badanym obszarze w dni robocze w latach 1990-2024

Linia	Średnia liczba par pociągów (przeciętny dzień roboczy)			Spadek liczby połączeń			
				1990-2019 r.		1990-2024 r.	
	1990	2019	2024	pary	%	pary	%
Stróże-Gorlice Zagórzany	12	0	0	12	100,00	12	100,00
Gorlice Zagórzany-Gorlice	9	0	0	9	100,00	9	100,00
Gorlice Zagórzany-Jasło	12	0	0	12	100,00	12	100,00
Strzyżów ^a -Jasło	10	7	7	3	30,00	3	30,00
Jasło-Sanok	13	4	2	11	84,62	9	69,23
Sanok-Zagórz	14	5	2	12	85,71	9	64,28
Zagórz-Komańcza	9	3	0	9	100,00	6	66,67
Komańcza-Łupków	8	0	0	8	100,00	8	100,00
Zagórz-Ustrzyki Dolne	7	0	3	4	57,14	7	100,00
Ustrzyki Dolne-Krościenko	7	0	0	7	100,00	7	100,00

^a Poza terenem badań.

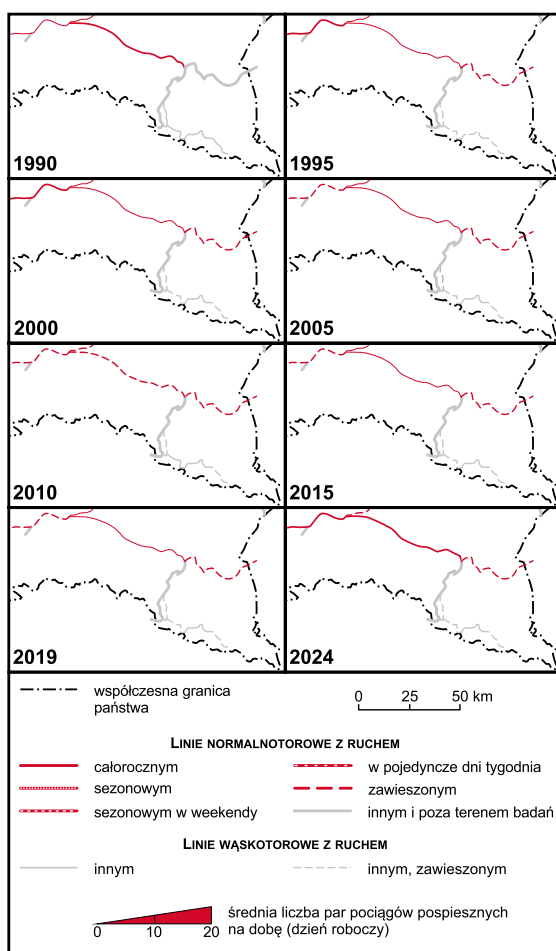
Źródło: Ciechański (2023a), uzupełnione.

⁴ Nastąpiła tu ponad 80% redukcja liczby połączeń i dopóki nie zostanie przeprowadzony remont (planowany start w końcu 2025 r.), to zgodnie z deklaracjami władz województwa podkarpackiego brak tu szans na poprawę sytuacji. Po ukończeniu rewitalizacji linii kolejowej planowane jest tu minimum 5 par pociągów na dobę.

6.2. Zmienne losy pospiesznego transportu kolejowego

Obszar Bieszczad stanowił i stanowi nadal obszar znaczącej recepcji turystycznej. W przeciwieństwie jednak do licznych pasm górskich, gdzie prócz letnich form turystyki i rekreacji można było także uprawiać narciarstwo zjazdowe, tu występował tylko letni okres wzmożonego ruchu. Z drugiej strony miejscowa ludność nie generowała aż tyle podróży, by całorocznie utrzymywać jednolity rozkład opisywanych w tym miejscu pociągów. Stąd zdecydowano się odrębnie analizować rozkład całoroczny (ryc. 17), a odrębnie wakacyjny (ryc. 18).

W 1990 r. poza wakacjami uruchamiano z Zagórza po parze pociągów pospiesznych, które na odcinkach prowadzących z Jasła podążały w kierunku Stróż i dalej do Katowic oraz przez Rzeszów do Warszawy. Skutkiem tego

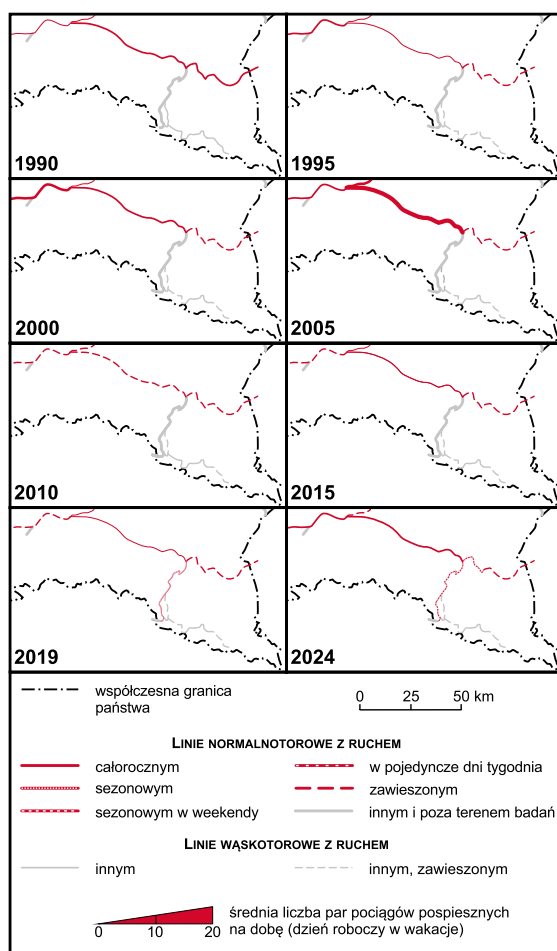


Ryc. 17. Zmiany liczby pospiesznych połączeń kolejowych na badanym obszarze (poza wakacjami) w latach 1990-2024

Opracowanie własne na podstawie Sieciowych Rozkładów Jazdy Pociągów.

na odcinek Jasło-Zagórz wyruszały ich 2 pary. Gwoli pełnej informacji należy odnotować, że ponadto między Rzeszowem a Zagórzem jeździł pociąg osobowy z Łodzi Kaliskiej, na badanym terenie zatrzymujący się na wszystkich stacjach i przystankach kolejowych. Na tych odcinkach nie uruchamiano wówczas dodatkowych połączeń wakacyjnych. Te natomiast docierały do Zagórzka od drugiej strony, od Przemyśla, tranzytem przez ZSRR. Były to pociągi łączące badany obszar z Warszawą.

Po 5 latach opisywana sytuacja nie uległa większym zmianom. Podobnie jak w ruchu regionalnym skończył się tu w 1994 r. tranzyt przez wówczas już niepodległą Ukrainę. Oferta całoroczna i wakacyjna pokrywały się – trzeba jednak pamiętać, że część pociągów pospiesznych od Jasła bądź nawet już Rzeszowa stawała się klasycznymi osobowymi zatrzymującymi się na wszystkich stacjach i przystankach



Ryc. 18. Zmiany liczby pospiesznych połączeń kolejowych na badanym obszarze w rozkładzie wakacyjnym w latach 1990-2024

Opracowanie własne na podstawie Sieciowych Rozkładów Jazdy Pociągów.

kolejowych. Stąd choć do Jasła docierał z Rzeszowa pociąg pospieszny z Warszawy, a od strony Stróż przybywały pociągi pospieszne z Gliwic i Skarżyska-Kamiennej (a *de facto* Warszawy), to tylko pierwszy z nich na całej trasie nie zmieniał kategorii na niższą.

Po kolejnych 5 latach sytuacja poza sezonem była praktycznie taka sama. W okresie 1995-2000 na odcinku Stróże-Jasło kursowały 2 pary pociągów pospiesznych, a z Jasła do Rzeszowa i Zagórza – po jednej. W sezonie wakacyjnym pojawiała się dodatkowa para pociągów Kraków-Zagórz mających na całym przebiegu kategorię pospiesznych.

Do większych zmian na badanym obszarze doszło dopiero w latach 2000-2005 i były one związane m.in. z odchodzeniem przez PKP PR od osobowych pociągów dalekobieżnych wskutek przeniesienia odpowiedzialności za organizację połączeń regionalnych na samorządy wojewódzkie. W opisywanym okresie z odcinka Stróże-Jasło zniknęły całoroczne pociągi pospieszne (pozostały one na nim jedynie sezonowo w sile 2 par). W związku z tym ciężar tego ruchu przerzucono na trasę Rzeszów-Jasło-Zagórz, gdzie poza sezonem kursowała już tylko 1 para pociągów tego typu. Natomiast w sezonie wakacyjnym także między Rzeszowem a Jasłem ich liczba wzrastała do 3. W konsekwencji tego latem między Jasłem a Zagórzem można było codziennie napotykać aż 5 par pociągów pospiesznych.

Kolejne pięciolecie oznaczało stopniowy upadek kolei dalekobieżnej i pospiesznej na badanym obszarze. Rozkład jazdy 2009/10 był ostatnim, w którym funkcjonowały tu tego typu połączenia i to już tylko sezonowo. Zbiegło się to czasowo z przekazaniem obsługi pociągów dalekobieżnych z PKP PR do PKP IC. Spośród 3 kursujących wówczas par, 2 kierowano przez Rzeszów (do Warszawy i Katowic), 1 zaś (do Gdyni) przez Stróże. W rozkładzie jazdy 2009/10 nie uruchamiano już na badanym obszarze składów tego typu. Ich powrót nastąpił dopiero po 5 latach w postaci całorocznego pociągu z Gdyni do Zagórza przez Rzeszów i Jasło. Rozkład jazdy 2014/15 zakładał dodatkowo kursowanie między Zagórzem i Sanokiem a Rzeszowem (z pominięciem Jasła) autobusów InteRegioBus – niestety po upływie dekady trudno potwierdzić, czy faktycznie doszło do ich uruchomienia.

W okresie między 2015 a 2019 r. nie brakowało ciągłych zmian sytuacji w kursowaniu pociągów na liniach kolejowych przebiegających przez powiaty Beskidu Niskiego i Bieszczad. W rozkładzie 2016/17 np. jedyny pociąg pospieszny (do Gdyni) trasowano w jedną stronę przez Stróże, a w drugą przez Rzeszów, w wakacje jednak zastępując go codziennym pociągiem tej klasy do Bydgoszczy. Teoretycznie też wprowadzono autobus komunikacji zastępczej do Tarnowa. W 2018 r. rozpoczęło się podwykonawstwo SKPL Cargo sp. z o.o. posiadającego swoją bazę w Zagórz. Najpierw odbywało się to za pomocą kursów skomunikowanych w Jasle, a następnie, wraz z pojawianiem się w zasobach tego podmiotu coraz bardziej dostosowanego do ruchu dalekobieżnego taboru spalinowego, na linii łączącej Przemyśl z Krakowem. W zamykającym analizowany okres 2019 r. obowiązywała obsługa spalinowymi zespołami trakcyjnymi SKPL Cargo sp. z o.o. jednej pary całorocznych pociągów do Rzeszowa (lub ze względu na modernizację innej stacji)

umożliwiająca przesiadkę na inne pociągi PKP IC w kierunku Krakowa. Sezonowo jeździły one w relacji wydłużonej do/z Łupkowa.

W ostatnim analizowanym okresie (2019-2024) nastąpiła dalsza poprawa oferty. Pociągi wydłużono do relacji Kraków-Zagórz przez Gorlice Zagórzany (z pominięciem Stróż), a następnie dodano także ich drugą parę. W sezonie wakacyjnym weekendowo pojawiały się one w Uhercach i Łupkowie. Po zakończeniu zaczynającego się w październiku 2025 r. remontu linii 108 czas przejazdu do Krakowa wynoszący około 4 godzin ma się skrócić.

7. ZMIANY W SIECI POŁĄCZEŃ POZAMIEJSKIEGO AUTOBUSOWEGO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA BADANYM OBSZARZE W LATACH 1990-2024

Pozamiejski autobusowy ptz, podobnie jak kolejowy, dotknął stopniowy kryzys. Jak zauważył Wolański (2019) w Polsce w latach 2004-2016 o prawie połowę zmniejszyły się przebiegi autobusów, a liczba pasażerów między 2006 a 2017 obniżyła się o ponad 50% (z 640 mln do 310 mln). Równoległe o 25% spadła liczba pasażerów zamkniętych kursów szkolnych i pracowniczych. Aż 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 tzw. „białych plam”.

Wiele interesujących wskaźników dotyczących pozamiejskiego autobusowego ptz nie jest dostępnych w ramach BDL. Do dyspozycji pozostają jedynie np. informacje o długości i liczbie linii autobusowych (w tym w podziale na regionalne i podmiejskie). Niestety udostępniane są one na wojewódzkim poziomie agregacji danych i tylko dla lat 2014-2023. Ponadto obciążone są taką wadą, że obejmują przedsiębiorstwa zatrudniające minimum 10 pracowników oraz są przypisywane do siedziby przewoźnika, a nie obszaru, na którym faktycznie wykonywał on przewozy. Biorąc dodatkowo pod uwagę, że badanie dotyczy tylko części obszaru województw, analizie poddawane są jedynie zmiany względne wskaźników.

Według GUS autobusowe linie podmiejskie mają do 50-60 km i łączą osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi, natomiast linie regionalne to połączenia mające długość od 50-60 km do 160 km, zapewniające możliwości przemieszczania się między ośrodkami gminnymi i mniejszymi miastami a ważniejszymi ośrodkami miejsko-przemysłowymi danego regionu (Pojęcia stosowane w statystyce publicznej, brak daty).

W segmencie linii regionalnych analizowanych w skali kraju obserwowany był spadek ich liczby i długości (tab. 7). Między 2015 a 2021 r. ubyło ich ponad 60% – zarówno pod względem liczby, jak i długości. Prawdopodobnie było to skutkiem ograniczeń wynikających z pandemii *Covid-19*. Na wzrost liczby i długości linii

Tabela 7. Linie autobusowe w latach 2015-2023

Rok	Linie regionalne						Linie podmiejskie																																																					
	POLSKA			Województwo małopolskie			Województwo podkarpackie			POLSKA			Województwo małopolskie			Województwo podkarpackie																																												
	szt.	km		szt.	km		szt.	km		szt.	km		szt.	km		szt.	km		szt.	km																																								
2015	2 545	191 483	34	3 023	81	6 137	11 312	351 801	235	7 422	614	18 118	1 877	140 982	14	1 442	88	6 251	10 643	351 004	177	5 660	745	20 425	1 505	106 370	20	1 703	105	7 810	9 100	306 589	142	4 332	823	24 925	979	71 410	19	1 854	83	6 819	8 090	264 095	98	3 318	700	22 706	1 236	81 569	73	4 256	69	5 091	8 295	266 668	121	4 083	724	23 865

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

Tabela 8. Zmiana liczby i długości linii autobusowych w latach 2015-2023

Zmiana w latach	Linie regionalne						Linie podmiejskie																																							
	POLSKA			Województwo małopolskie			Województwo podkarpackie			POLSKA			Województwo małopolskie			Województwo podkarpackie																														
	szt.	km		szt.	km		szt.	km		szt.	km		szt.	km		szt.	km		szt.	km		szt.	km		szt.	km		szt.	km																	
2015-2019	59,14	55,55	58,82	56,33	129,63	127,26	80,45	87,15	60,43	58,37	134,04	137,57	38,47	37,29	55,88	61,33	102,47	71,52	75,07	41,70	44,70	114,01	125,32	82,13	76,68	365,00	249,91	65,71	65,19	86,98	91,15	86,98	85,21	94,25	87,97	95,75	48,57	42,60	214,71	140,79	85,19	82,96	51,49	55,01	117,92	131,72
% (100% = rok bazowy)																																														

Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

w ostatnich latach mogło też wpłynąć rozwijanie przez niektóre samorzady połączeń z dofinansowaniem FRPA. Niemniej jednak wciąż było to nieco poniżej 38,5% liczby połączeń w 2015 r. i tylko 37,25% ich długości (tab. 8). Wśród województw silnie rozwijających pozamiejski transport autobusowy było m.in. małopolskie, gdzie procesy regresu zostały znacznie szybciej wyhamowane. Co prawda i tu minimum liczby linii osiągnięto w pandemicznym 2021 r. (55,88% stanu wyjściowego). Jednak w 2023 r. było już ich dwukrotnie więcej niż w 2015 r. Natomiast pod względem długości połączeń najgorszy był 2019 r., po którym widać było stopniowy jej wzrost (osiągnięto ponad 259% stanu z najgorszego roku). Także względem 2015 r. długość sieci regionalnych autobusów w województwie małopolskim znacząco się wydłużyła (do 140,79%). Rozkwit tej formy ptz należy wiązać z rozwijaniem przez samorząd województwa małopolskiego Małopolskich Linii Dowozowych (MLD), mających stanowić uzupełnienie sieci połączeń kolejowych realizowanych przez należące do niego Koleje Małopolskie sp. z o.o. Na badanym obszarze MLD docierały m.in. do Wysowej-Zdroju. Znacznie mniej optymistyczny obraz płynął z województwa podkarpackiego, gdzie po okresie stabilnej, a nawet poprawiającej się sytuacji, od pandemii trend likwidacji regionalnych połączeń autobusowych wciąż się utrzymywał, choć zarówno dla liczby, jak i długości linii spadek między 2015 a 2023 r. był znacznie mniejszy (do 85,19% i 82,96% stanu wyjściowego). Niemniej jednak niepokoi tu brak zahamowania niekorzystnych procesów.

Inaczej sytuacja kształtowała się dla połączeń podmiejskich. Ich liczba w latach 2015-2023 uległa redukcji do nieco ponad 73% pierwotnego stanu (pod względem ich długości ten wskaźnik wynosił prawie 76%) – najniższe wartości były tu w czasie pandemii *Covid-19*, co należy wiązać z wprowadzonymi ograniczeniami, a zwłaszcza wstrzymaniem stacjonarnej nauki szkolnej, a przez to zniknięciem z rynku ważnej grupy klientów, jaką stanowili uczniowie (zwłaszcza szkół ponadpodstawowych). W województwie małopolskim natomiast w zakresie omawianego rodzaju linii zaszły inne procesy niż w przypadku połączeń regionalnych na jego terenie. W omawianym ośmioleciu ich liczba zmniejszyła się do 51,49% początkowej liczby i do 55,01% długości. Tu także najniższe wartości odnotowano w czasie pandemii *Covid-19*. Potem nastąpiła pewna odbudowa sieci połączeń autobusowych, ale nadal nie został osiągnięty nawet poziom z ostatniego roku przed tą globalną epidemią. Natomiast w województwie podkarpackim zaskakująco między 2015 a 2023 zarówno liczba, jak i długość linii wzrosły (odpowiednio do prawie 118% i 132%) stanu początkowego. Podobnie jak w poprzednio omówionych przypadkach pewne piętno odcisnęła tu pandemia i zwłaszcza pod względem liczby linii nie udało się powrócić do stanu wyjściowego.

7.1. Organizatorzy pozamiejskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego

Do końca lat 1980. w pozamiejским autobusowym ptz obowiązywał model oparty na monopolu Przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej (PPKS), które *de facto* w jednym pełniły funkcję organizatora transportu i jego realizatora. Do wykonywanych przewozów pasażerskich otrzymywały one z budżetu państwa przedmiotową dotację, która w rzeczywistości miała jednak charakter podmiotowy i zapewniała im bezpieczeństwo finansowe. To sprawiło, że PKS w końcu lat 1980. był bardzo silną organizacją gospodarczą (Majewski, 1998). Przeprowadzona w 1990 r. restrukturyzacja sprawiła, że powstały 174 przedsiębiorstwa będące przewoźnikami towarowo-osobowymi, a około 40 – wyłącznie towarowymi. W *portfolio* pojawiły się działalności pozaprzewozowe (co umożliwiło większości przedsiębiorstw osiągać dobre wyniki finansowe) (Majewski i Szałucki, 1992). W ten sposób liczba podmiotów faktycznie organizujących przewozy i je realizujących znacząco się powiększyła. Z drugiej strony wspomniane działalności uboczne umożliwiały PKS prowadzenie przewozów także obciążonych ryzykiem strat.

W początkowych latach badanego okresu (a zarazem pojawienia się komercyjnych zasad funkcjonowania pozamiejskiego autobusowego ptz) konkurencja dla PKS w zasadzie ograniczała się do najbardziej rentownych linii (nie wpływając na obsługę pozostałych z nich) i do momentów wysokiej frekwencji. Niestety często miała ona charakter mało uczciwy i przewoźnicy prywatni wykonywali swe kursy bezpośrednio przed planowanymi godzinami odjazdów autobusów państwowego przewoźnika i wykorzystywali istniejące przystanki bez partycypacji w kosztach ich utrzymania. Co gorsze przybierała ona często formę cenową, a nie jakościową i kosztową (Taylor i Ciechański, 2017b).

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (2010) w polskim systemie prawnym funkcjonują różne poziomy organizacji ptz. Podstawowymi organizatorami są tu samorządy wojewódzkie, powiatowe i gminne. Mogą jednak one cedować swoje kompetencje na różnego rodzaju związki jst – na badanym obszarze funkcjonują one w formie powiatowo-gminnej oraz związku 2 powiatów oraz gmin znajdujących się na ich terenie.

Najwyższą jednostką samorządu terytorialnego organizującą ptz na badanym obszarze były samorządy wojewódzkie – małopolski i podkarpacki. W 2024 r. pierwszy z nich był organizatorem dla weekendowych połączeń kolejowych do Gorlic oraz linii MLD A23 z Tarnowa przez Gorlice do Wysowej-Zdroju. Drugi zaś zapewniał tu zgodnie z obowiązującym prawem połączenia kolejowe na trasach Rzeszów-Jasło, Jasło-Zagórz-Ustrzyki Dolne, a sezonowo również z Zagórza przez Łupków do słowackich Medzialaborców.

Zgodnie Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego (2014) głównym kryterium służącym określaniu linii o charakterze użyteczności publicznej miało być słuszne założenie, że podstawowy ich szkielet w tej jst powinna stanowić sieć kolejowa, natomiast transport autobusowy powinien być jej podporządkowany i spełniać funkcje

wspierające oraz być komplementarnym środkiem transportu. Nadrzędną funkcją takiego systemu było zapewnienie połączeń na poziomie wojewódzkim, tzn. pomiędzy stolicą województwa i miastami powiatowymi, pozostałe linie mogły być uruchomione przez samorząd wojewódzki, jeśli będą za tym przemawiały ważne względy społeczne, gospodarcze, turystyczne lub też efektywność systemu transportowego. Wspomniane opracowanie przewidywało uruchamianie po 6 par autobusów w relacjach:

- ▶ Rzeszów-Krosno;
- ▶ Rzeszów-Ustrzyki Dolne;
- ▶ Rzeszów-Jasło;
- ▶ Rzeszów-Lesko;
- ▶ Rzeszów-Sanok

oraz w sile 3 par na liniach:

- ▶ Rzeszów-Polańczyk;
- ▶ Rzeszów-Wołosate;
- ▶ Rzeszów-Krempna.

Drugim w hierarchii organizatorem ptz ze względu na charakter łączący z jednej strony 2 powiaty, a z drugiej znajdujące się na ich terenie gminy jest Bieszczadzki Związek Komunikacyjny (BZK). Utworzyły go 9 grudnia 2021 samorządy górskiej, południowo-wschodniej części województwa podkarpackiego, wśród których było 10 gmin (Baligród, Cisna, Czarna, Komańcza, Lesko, Lutowiska, Olszanica, Solina, Ustrzyki Dolne i Zagórz) oraz 2 powiaty (bieszczadzki i leski). Bezpośrednią przyczyną powołania go do życia było zaprzestanie od 30 czerwca 2017 r. przez firmę Arriva Bus Transport Polska realizacji nierentownych przewozów autobusowych w rejonie Brzozowa, Sanoka i Ustrzyk Dolnych, co doprowadziło do wzrostu zagrożenia wykluczeniem transportowym mieszkańców znacznych obszarów powiatów bieszczadzkiego, leskiego i sanockiego. Kluczowym następcą odchodzącego przewoźnika stał się samorządowy PKS Jarosław. Oprócz niego lukę rynkową wypełniła firma Bak-Bus. Niemniej jednak sytuacja była daleka od tej sprzed 2017 r. Po okresie przygotowawczym BZK stał się z dniem 30 kwietnia 2022 r. faktycznym organizatorem sieci transportu autobusowego w powiatach bieszczadzkim, leskim i sanockim. Uruchomiono wtedy bezpośrednie linie z Sanoka do Ustrzyk Górnych i Wołosatego (przez Lesko, Ustrzyki Dolne), dzięki czemu aż 6 gmin uzyskało łączność z Sanokiem, również w dni wolne od pracy. W lipcu 2022 r. BZK poszerzył siatkę linii o kursy z Sanoka i Ustrzyk Dolnych do Polańczyka i Soliny. W ramach poprawiania dostępu do ptz uruchomiono także autobusy w godzinach wieczornych. Wskutek działalności związku, w 2022 r. wszystkie sołectwa w powiecie bieszczadzkim miały połączenie autobusowe z Ustrzykami Dolnymi. Na zlecenie związku jeździli dwaj powyżej wymienieni przewoźnicy, a także firmy TravelPL oraz San-Bus. Podstawę finansową dla uruchamiania deficytowych połączeń stanowią środki pochodzące z FRPA oraz samorządów lokalnych. Na 2023 r. zaplanowane było około 10 mln złotych z tego pierwszego źródła przy zakładanym wkładzie własnym samorządów w wysokości około 1,604 mln zł. Jednocześnie składka członkowska na działalność Związku od mieszkańca rosła

od 2 zł w 2022 r., przez 3 zł w 2023 r., do 5 zł 2024 r. (O nas, brak daty). W 2024 r. BZK uruchamiał 21 linii autobusowych (tab. 9) docierających również do najdalej położonych miejscowości w Bieszczadach, a wyruszających przede wszystkim z Leska, Sanoka i Ustrzyk Dolnych.

Tabela 9. Wykaz linii użyteczności publicznej realizowanych przez Bieszczadzki Związek Komunikacyjny w 2024 r.

Nr linii	Wybrane relacje
B1	Sanok-Ustrzyki Dolne-Ustrzyki Górne-Wołosate Ustrzyki Dolne-Polana Ustrzyki Dolne-Zatwarnica/Nasiczne Lutowiska-Tarnawa Wyżna Ustrzyki Dolne-Michniowiec
B2	Sanok-Baligród-Wetlina
B5	Sanok-Lesko-Hoczew-Polańczyk-Zawóz-Rajskie Lesko-Hoczew-Polańczyk-Terka-Zawóz-Rajskie Wołkowyja-Górzanka-Bukowiec Wola Górzańska-Terka
B6	Lesko-Uherce Mineralne-Polańczyk-Dziurdziów-Hoczew-Lesko Lesko-Uherce Mineralne-Polańczyk-Bereźnica Wyżna-Dziurdziów-Hoczew-Lesko Uherce Mineralne-Bóbrka Średnia Wieś-Lesko Solina-Uherce Mineralne Łobozew-Solina
B7	Lesko-Łukawica-Bezmiechowa Górna-Manstarzec-Łukawica-Lesko Lesko-Weremień
B8	Ustrzyki Dolne-Łobozew-Polańczyk Ustrzyki Dolne-Bóbrka
B9	Lesko-Myczkowce-Bóbrka
B10	Cisna Majda-Solina
B11	Lesko-Rudenka-Paszowa-Wańkowa-Ropienka Lesko-Wańkowa Uherce Mineralne-Ropienka
B12	Lesko-Jankowce Lesko-Glinne-Uherce Mineralne
B13	Lesko-Postołów-Wola Postołowa
B14	Ustrzyki Dolne-Chwaniów-Trzcianiec Ustrzyki Dolne-Nowosielce Kozickie-Trzcianiec Ustrzyki Dolne-Grąziowa-Trzcianiec
B15	Ustrzyki Dolne-Serednica-Ropienka Ustrzyki Dolne-Ropienka Ropienka-Stańkowa Ustrzyki Dolne-Zawadka-Wańkowa-Ustrzyki Dolne Ustrzyki Dolne-Zawadka-Ustrzyki Dolne Leszczowate-Ropienka Ropienka-Zawadka-Stańkowa-Ropienka

B16	Sanok-Lesko-Myczkowce-Polańczyk Sanok-Lesko-Polańczyk-Terka-Wetlina-Ustrzyki Górne
B17	Ustrzyki Dolne-Brzegi Dolne Ustrzyki Dolne-Liskowate Ustrzyki Dolne-Serednica
B18	Ustrzyki Dolne-Bandrów Ustrzyki Dolne-Moczary
B19	Ustrzyki Dolne-Hoszów
B21	Lesko-Baligród-Stężnica Hoczew-Kielczawa-Baligród Nowosiółki-Mchawa Hoczew-Balgród-Stężnica
B22	Wetlina-Wotosate
B23	Polańczyk-Czarna Górna
B24	Cisna-Habkowce Cisna-Smolnik koło Komańczy Cisna-Liszna-Maniów

Opracowanie własne na podstawie otrzymanych od BZK rozkładów jazdy ważnych w 2024 r.

Ponadto zgodnie z Porozumieniem Powiatu Sanockiego z dnia 1 lutego 2024 r. zawartym w Ustrzykach Dolnych pomiędzy Bieszczadzkiem Związkiem Komunikacyjnym z siedzibą w Ustrzykach Dolnych a Powiatem Sanockim w sprawie powierzenia Bieszczadzkiemu Związkowi Komunikacyjnemu zadania publicznego związanego z prowadzeniem autobusowych przewozów użyteczności publicznej na terenie powiatu sanockiego na odcinku Sanok-Zahutyń (Porozumienie..., 2024c) na wymienionym odcinku BZK stał się za powiat sanocki odpowiedzialny za uruchamianie kursów użyteczności publicznej na liniach B1, B2, B5, B16, B3, B4 i B25 na całym odcinku Sanok-Zahutyń, łącznie z jego częścią przebiegającą przez teren powiatu sanockiego w ciągu DK28 i DK84.

Kolejną w hierarchii formułą organizatora ptz jest związek powiatowo-gminny. Taki funkcjonuje w powiecie jasielskim. W 2015 r. opracowano dla tej jst Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Jasielskiego, a następnie w 2017 r. powstał organizator ptz pod nazwą Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim (PGZKwPJ). Jego założycielami zostały, oprócz powiatu jasielskiego, zlokalizowane na jego terenie gminy – miejska Jasło oraz wiejskie: Brzyska, Dębowiec, Jasło, Kołaczyce, Krempna, Nowy Żmigród, Osiek Jasielski, Skołyszyn i Tarnowiec. Podstawowym celem utworzenia Związku była realizacja w powiecie jasielskim typowych zadań z zakresu ptz, tj. jego planowania, organizowania i zarządzania nim, tak by przeciwdziałać wykluczeniu transportowemu będącemu skutkiem narastającego problemu likwidacji nierentownych połączeń, obsługiwanych przez podmioty prywatne, zainteresowane przede wszystkim liniami dochodowymi o największych potokach pasażerskich. Odbywać się to miało poprzez zapewnienie dojazdu mieszkańcom nawet najbardziej oddalonych miejscowości. Kluczowe

znaczenie dla funkcjonowania transportu na terenie powiatu jasielskiego i rozwoju Związku miał wykup w początku 2019 r. od prywatnego właściciela 100% udziałów powstałego z wydzielenia z PKS Jasło SA przewoźnika PGZK-Jasiel sp. z o.o. i uczynienie go podmiotem wewnętrznym. W 2019 r. PGZKwPJ organizował przewozy użyteczności publicznej na 28 liniach (z czego na 7 w granicach miasta). Poza PGZK-Jasiel usługi transportowe na rzecz związku wykonywała jednoosobowa spółka gminy miejskiej Jasło Miejska Komunikacja Samochodowa w Jaśle sp. z o.o. Koszty ich działalności pokrywały przychody ze sprzedaży biletów, składek uczestników Związku, dopłat z FRPA oraz rekompensat za utracone przychody ze względu na stosowanie ulg ustawowych. Wysokość budżetu zrealizowanego w 2019 r. wynosiła 6 705 771,29 zł (tab. 10) (Raport..., 2020).

W 2019 r. w przejazdach na liniach obsługiwanych przez PGZK-Jasiel największy udział w liczbie przewiezionych podróżnych (58%) mieli posiadacze biletów okresowych (tab. 10). MKS Jasło przewoził natomiast głównie pasażerów na podstawie biletów jednorazowych, co było typowe dla przejazdów miejskich.

Siatka połączeń realizowanych wiosną 2019 r. przez PGZK-Jasiel (tab. 11) pokrywała praktycznie cały powiat jasielski oraz wschodnie krańce powiatu gorlickiego (zwłaszcza w gminie Biecz). Na części linii w rejonie Tarnowca oraz w okolicach Ciekлина, a także na obszarze gminy Krempna, przewoźnik ten miał pozycję monopolistyczną. Na liniach do Biecza, Kołaczyc, Strzyżowa i Krosna operator ten konkurował z innymi podmiotami, a połączenia do Łajsc były domeną podmiotów prywatnych.

Ponadto w strefie podmiejskiej Jasła (gminie wiejskiej) funkcjonowała dość bogata siatka połączeń realizowanych przez miejscowe przedsiębiorstwo MKS i obejmowała w lutym 2019 r. następujące linie (w nawiasie liczba par kursów):

- ▶ Jasło, ul. Rynek-Brzyście-Osobnica Wysłanka (14);
- ▶ Jasło, ul. Rynek-Kowalowy (11);
- ▶ Jasło, ul. Rynek-Gorajowice (12);
- ▶ Jasło, ul. Farna-Łaski-Wolica (15);
- ▶ Jasło, ul. Czackiego-Nieglowice (4);
- ▶ Jasło, ul. Czackiego-Osobnica Górna (36);
- ▶ Jasło, ul. Czackiego-Jareniówka-Trzcinica (12);
- ▶ Jasło, ul. Dworcowa-Jareniówka-Opacie (4);
- ▶ Jasło, ul. Rynek-Warzyce-Bierówka (34).

Przez gminę wiejską Jasło przejeżdżały również inne kursy MKS do sąsiednich jst – Dębowca i Tarnowca (Porozumienie..., 2019). Powyżej opisywana sieć transportowa w kolejnych miesiącach była rozszerzana o linie obsługiwane dotąd przez przewoźników komercyjnych (m.in. do Łajsc przez Umieszcz, Glinik Polski czy do Zarzeczca przez Łaski, Nowy Glinik) i w grudniu 2019 r. obejmowała połączenia:

- ▶ Jasło-Umieszcz-Czełuśnica (Tarnowiec)-Glinik Polski-Łajsc-Łubnie Szlacheckie-Łubienko;
- ▶ Jasło-Dębowiec-(Łazy Dębowieckie) Wola Dębowiecka-Załęże;
- ▶ Jasło-Nieglowice-Łazy Dębowieckie-Osobnica-Pagórek-Dzielec;
- ▶ Jasło-Trzcinica-Opacie-Bączal Dolny-Lipnica Górna;

- ▶ Jasło-Lipnica Dolna-Wróblowa-Brzyska-Błażkowa;
- ▶ Jasło-Łaski-Nowy Glinik-Zarzecze;
- ▶ Jasło-Osobnica Górna-Pagórek;
- ▶ Jasło-Brzyście-Osobnica-Pagórek.

Powyższe linie podmiejskie oraz regionalne wykonywane przez PGZK-Jasiel sp. z o.o. oraz MKS Jasło sp. z o.o. miały charakter przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych i dofinansowanych przez PGZKwPJ. Pozostałe połączenia w powiecie jasielskim były komercyjne i realizowały je przede wszystkim podmioty prywatne, choć na linii Jasło-Gorlice także PGZK-Jasiel sp. z o.o. wykonywał kursy na własne ryzyko biznesowe (Plan zrównoważonego rozwoju..., 2020).

Tabela 10. Wykaz usług zrealizowanych w 2019 r. przez operatorów transportu publicznego na rzecz Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim

Lp.	Rodzaj usługi	Nazwa operatora		Razem	
		PGZK-Jasiel	MKS Jasło		
1.	Dzienna liczba kursów w okresie roku szkolnego (dni robocze)	420	345	765	
2.	Liczba przewiezionych pasażerów	1 386 000	1 112 210	2 498 210	
3.	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 za 2019 r. (2020).

Tabela 11. Linie autobusowe na terenie powiatu jasielskiego obsługiwane przez PGZK-Jasiel sp. z o. o. (stan grudzień 2019 r.)

Relacja	Liczba kursów w obie strony		
	Dni robocze	Soboty	Niedziele
Jasło-Dębowiec-Dobrynia	7	0	0
Jasło-Dębowiec-Cieklín-Folusz	8	1	0
Jasło-Krempna-Polany	5	0	0
Jasło-Nowy Żmigród-Skałnik-Brzezowa-Jaworze	8	0	0
Jasło-Dębowiec-Osiek Jasielski-Mrukowa	9	0	0
Jasło-Osiek Jasielski-Zawadka Osiecka	1	0	0
Jasło-Kołaczyce-Sieklówka	8	3	0
Jasło-Kołaczyce-Sowina	10	2	0
Jasło-Nowy Żmigród-Łysa Góra	9	0	0
Jasło-Harkłowa-Kunowa	2	0	0
Jasło-Krempna-Grab	3+1 ^a	0	1
Jasło-Skołyszyn-Lisów-Jabłonica	7	0	0
Jasło-Łężyny-Nienaszów-Nowy Żmigród	13	2	0
Jasło-Brzyska-Jasło	22	4	0
Jasło-Kołaczyce-Bieżdziadka	2	0	0
Jasło-Dębowiec-Osobnica-Wola Cieklińska	2	0	0
Jasło-Tarnowiec-Wrocanka	7	2	1

^a uruchamiany dodatkowo w piątki

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju... (2020), zmienione.

Ponadto na mocy porozumienia z powiatem dębickim PGZKwPJ organizował linię autobusową Jasło-Kołaczyce-Dębica, której celem stało się zapewnienie mieszkańcom powiatów jasielskiego i dębickiego skomunikowania w Dębicy z pociągiem PKP Intercity relacji Rzeszów-Gdynia. Obowiązywać ono miało do końca 2023 r. i wszystko wskazuje na to, że nie zostało wznowione w roku kolejnym (Porozumienie..., 2023a). Podobny dokument (Porozumienie..., 2023b) zawarł Związek z miastem i gminą Biecz, która powierzyła PGZKwPJ organizację przewozów na liniach:

- ▶ Biecz-Sitnica-Biecz;
- ▶ Biecz-Libusza-Biecz;
- ▶ Biecz-Głęboka-Biecz;
- ▶ Biecz-Rożnowice-Biecz.

Ich realizację przekazano podmiotowi wewnętrznemu w postaci PGZK-Jasiel sp. z o.o.

Gmina Brzostek zaś przekazała PGZKwPJ (a pośrednio PGZK-Jasiel sp. z o.o.) w podobny sposób (Porozumienie..., 2023c) swoje kompetencje w tej mierze w celu realizacji linii autobusowych zapewniających dojazd jej mieszkańcom do Jasła i powiatu jasielskiego w relacjach Jasło-Kołaczyce-Brzostek-Kamienica Górna/Januszkowice-Skurowa-Gogołów-Frysztak oraz Brzostek-Bukowa-Brzostek.

Kolejnym samorządem, który zlecił PGZKwPJ organizację przewozów autobusowych na swoim terenie w opisywany tu sposób, była gmina Frysztak. Jej cel, realizacja oraz przewoźnik były identyczne jak w innych gminach. Przedmiotem współpracy była tu linia Jasło-Kołaczyce-Brzostek-Kamienica Górna/Januszkowice-Skurowa-Gogołów-Frysztak (Porozumienie..., 2023d). Ostatni dokument na okres mieszczący się w zakresie czasowym niniejszego badania zawarto z gminą Szerzyny. Dzięki niemu jej mieszkańcy mogli korzystać z linii Szerzyny-Swoszowa-Żurowa-Czermna uruchamianej w ten sam sposób i w podobnym celu jak w pozostałych jst (Porozumienie..., 2023e).

W 2024 r. na kolejny już 2025 r. (a więc poza zakresem czasowym niniejszego studium) zawierano porozumienia z kolejnymi gminami (m.in. Wojaszówka, Jedlicze, Lipniki, Jodłowa itp.). Co warto podkreślić, podpisywano je nie tylko z jst z terenu województwa podkarpackiego, ale również z sąsiedniego małopolskiego.

Kolejnym szczeblem organizatorów pozamiejskiego ptz były samorzady powiatowe. W powiecie gorlickim pierwsze przewozy użyteczności publicznej uruchomiono dopiero w styczniu 2022 r. w sile 2 kursów (a *de facto* ich par) realizowanych w dni nauki szkolnej na trasie Gorlice-Zdychy-Smerkowiec-Gorlice. Docelowo do 2028 r. ma ich być łącznie 3. Ponadto w tej jst linie tego typu uruchamiały gminy Bobowa (zasadniczo poza obszarem badań) oraz Biecz (za pośrednictwem PGZKwPJ). Dodatkowo gminy sąsiadujące ze stolicą powiatu obsługiwane były przez linie transportu miejskiego, dla których organizatorem był burmistrz Gorlice (Plan zrównoważonego rozwoju..., 2023). Odbywało się to na podstawie specjalnych umów pomiędzy jst. W 2004 r. zawarto je dla gmin: Biecz (Porozumienie..., 2004c), wiejskiej Gorlice (Porozumienie..., 2004a) oraz Lipinki, Moszczenica i Sękowa (Porozumienie..., 2004b). To ostatnie zostało przedłużone kolejnym

podobnym dokumentem (Porozumienie..., 2005). Współcześnie natomiast obowiązują podobne akty z gminami: Biecz (Porozumienie międzygminne..., 2018a), większą Gorlice (Porozumienie międzygminne..., 2019) i Lipinki (Porozumienie międzygminne..., 2018b). W przypadku gminy Moszczenica prawdopodobnie wciąż jest to dokument pochodzący z 2007 r. (Porozumienie..., 2007), a dla gminy Sękowa – z 2004 r. (Porozumienie..., 2005).

W powiecie jasielskim organizację ptz powierzono PGZKwPJ, natomiast w sąsiadującym z nim krośnieńskim sytuacja przedstawiała się bardziej skomplikowanie. Rzutował na to niewątpliwie fakt, że miasto Krosno było zarówno siedzibą powiatu grodzkiego, jak również ziemskiego, przy czym prezydent Krosna był głównym organem wydającym zezwolenia na linie autobusowe uruchamiane praktycznie na całym obszarze powiatu ziemskiego. Ponadto sytuację dodatkowo komplikowało to, że transport miejski organizowany przez prezydenta Krosna obejmował również liczne gminy w okolicach tego miasta. Zgodnie z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego (2025) samorząd tej jst od 3 marca 2025 r. uruchamiał tylko jedną linię o charakterze użyteczności publicznej w relacji Dukła-Tylawa-Daliowa-Jaślicka (czyli w przyjętym badanym okresie takich połączeń nie było). Władze powiatu krośnieńskiego jednak stawiały sobie ambitny cel stworzenia przy wsparciu FRPA modelu ptz, w którym 10 jego gmin miałyby połączenie autobusowe z jego stolicą.

Zgodnie z aktualizacją Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka na lata 2021-2030 (2025) w 2020 r. podmiot wewnętrzny miasta Krosno MKS sp. z o.o., oprócz 7 linii miejskich, obsługiwał 12 linii podmiejskich. Autorzy cytowanego powyżej dokumentu (Plan zrównoważonego rozwoju..., 2025) ponadto potwierdzają wiodącą rolę transportu autobusowego organizowanego przez władze miasta Krosna w gminach wchodzących w skład jego MOF, a wykonywanego przez Miejską Komunikację Samochodową sp. z o.o. (będącą jednoosobową spółką tejże jst). Te przewozy o charakterze użyteczności publicznej realizowane były na terenie miasta Krosna (5 linii wewnątrz niego) oraz na podstawie porozumień międzygminnych z gminami ościennymi: Jedlicze, Chorkówka, Krościenko Wyżne, Wojaszówka, Korczyna i Miejsce Piastowe (14 linii). 11 marca 2016 r. zawarto porozumienia międzygminne o organizacji ptz z gminami Chorkówka (Porozumienie międzygminne..., 2016a), Korczyna (Porozumienie międzygminne..., 2016b), Krościenko Wyżne (Porozumienie międzygminne..., 2016c), Miejsce Piastowe (Porozumienie międzygminne..., 2016d), Wojaszówka (Porozumienie międzygminne..., 2016e), a 26 maja 2016 r. z gminą Jedlicze (Porozumienie międzygminne..., 2016f). 29 kwietnia 2021 r. rozszerzono je o sezonowe połączenia na obszarze gmin Iwonicz-Zdrój (Porozumienie międzygminne..., 2021b) i Rymanów (Porozumienie międzygminne..., 2021a). Autorzy planu transportowego dla Krosna i otaczających go gmin (Plan zrównoważonego rozwoju..., 2021) prognozowali, że w przyszłości nastąpi dalsze ograniczanie oferty przewoźników prywatnych, co będzie mogło doprowadzić do niezaspokojenia potrzeb mieszkańców (gdyby nie udało się ich

zastąpić kursami o charakterze użyteczności publicznej) i w miarę ich możliwości finansowych przejścia na podróż transportem indywidualnym. Alternatywą jednak jest zastąpienie wycofujących się przewoźników liniami organizowanymi przez władze miasta Krosna i zaspokajanie rosnących potrzeb transportowych, jak również utrzymanie obecnych i pozyskanie nowych pasażerów ptz.

Także w Sanoku jednym z przyjętych kierunków zapewniania dojazdu do miasta powiatowego jest wykorzystanie MKS. Autorzy Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Sanockiego (2018) zauważają, że przynosiło to z jednej strony oszczędności w dublowaniu się linii wielu organizatorów, a drugiej strony było korzystne dla samych mieszkańców, gdyż umożliwiało przejazd na jednym bilecie zarówno w obrębie miasta, jak i poza nim. Nie stwierdzono natomiast, by poza połączeniami użyteczności publicznej realizowanymi w ramach porozumienia z BZK powiat był organizatorem dla tego typu linii ptz. Miasto Sanok na mocy porozumień międzygminnych w różnych gminach, w różnych okresach, było organizatorem linii obsługiwanych przez MKS (formalnie Sanockie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej sp. z o.o. – SPGK). Najstarsze dostępne on-line tego typu dokumenty datowane są na 2011 r. Wiadomo jednak, że takie połączenia między Sanokiem a Zagórzem funkcjonowały znacznie wcześniej (autor z nich sam korzystał w latach 1990-1991). We wspomnianym 2011 r. zawarto je właśnie z Zagórzem (Porozumienie..., 2011b) na połączenia między obydwooma tymi miastami oraz gminą wiejską Sanok (Porozumienie..., 2011a) – tu przedmiotem umowy były trasy: Sanok-Bykowce, Sanok-Czerzeź, Sanok-Zabłotce, Sanok-Sanoczek, Sanok-Stróże Wielkie. Dokumenty takie ponawiano co kilka lat. Wraz z wycofaniem się przewoźników komercyjnych z kilku gmin powiatu zawarto podobne do powyższych porozumienia z kolejnymi jst tego szczebla. W 2020 r. na mocy jednego z nich prezydent Sanoka stał się odpowiedzialny za uruchamianie autobusów w relacji Sanok-Pobiedno-Wolica-Bukowsko-Wola Piotrowa (Porozumienie..., 2020). W kolejnym roku sporządzono podobny akt z gminą Zarszyn dotyczący połączenia Sanok-Pisarowce-Jędruszkowce-Pielnia-Nadolany-Nowotaniec-Nagórzany-Wola Sękowa-Wygnanka na odcinku od ostatniego przystanku na terenie gminy Sanok w miejscowości Jędruszkowce do ostatniego przystanku na terenie gminy Zarszyn w miejscowości Pielnia (analogicznie na powrocie od pierwszego przystanku w Pielni do pierwszego przystanku w Jędruszkowcach) (Porozumienie..., 2021). Warto też wspomnieć o nietypowej dość sytuacji, w której przekazywanie odpowiedzialności za organizację ptz odbyło się pomiędzy dwoma gminami wiejskimi – tak się stało na podstawie Porozumienia nr IDG.7240.8.2023 Wójta Gminy Zarszyn z dnia 9 listopada 2023 r. w sprawie powierzenia Gminie Zarszyn zadania Gminy Sanok dotyczącego organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej Zabłotce-Pastwiska między jst tego szczebla z siedzibami w Sanoku i Zarszynie dla tytułowego połączenia. W 2024 r. doszło do diametralnej zmiany sytuacji. Wskutek braku porozumienia z miastem Sanok w kwestiach finansowych (Gminy organizują własny transport..., 2024) najpierw pojawiło się Porozumienie międzygminne Wójta Gminy Sanok z dnia 29 maja

2024 r. zawarte pomiędzy: Gminą Sanok, Gminą Bukowsko oraz Gminą Zarszyn w sprawie powierzenia Gminie Sanok zadania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie Gmin: Bukowsko, Zarszyn (2024b), a następnie rozszerzono je o kolejne gminy (Porozumienie międzygminne Wójta Gminy Sanok z dnia 3 grudnia 2024 r. zawarte w Sanoku pomiędzy: Gminą Sanok, Gminą Bukowsko, Gminą Tyrawa Wołoska i Gminą Zarszyn w przedmiocie organizacji publicznego transportu zbiorowego, 2024a). Zgodnie z tym ostatnim dokumentem gmina wiejska Sanok w imieniu pozostałych sygnatariuszy i na terenie ich jst stała się z początkiem 2025 r. organizatorem następujących połączeń:

- ▶ Wola Piotrowa-Sanoczek przez Bukowsko i Pobiedno;
- ▶ Nadolany-Zabłotce przez Nowotaniec i Pielnię;
- ▶ Hłomcza-Rozpucie przez Tyrawę Solną, Tyrawę Wołoską i Rakową;
- ▶ Bykowce-Rozpucie przez Wujskie, Tyrawę Wołoską i Rakową;
- ▶ Trepcza-Dobra przez Dębną, Tyrawę Solną, Mrzygłód, Hłomczę i Łodzinę.

Od 2025 r. miasto Sanok ma tylko jedno porozumienie międzygminne dotyczące połączeń Sanok-Zagórz-Wielopole oraz Sanok-Zasław (Porozumienie..., 2025).

O ile uruchamianie linii użyteczności publicznej przez samorządy miejskie można uzasadnić, bycie organizatorem ptz przez gminy wiejskie często było dyskusyjne, zwłaszcza, że wydatkowanie publicznych środków na tym poziomie jst nie zawsze było racjonalne i zdarzały się połączenia dublujące kursy komercyjne lub wręcz innych organizatorów ptz bądź też uruchamiane bez analizy rzeczywistych potrzeb. Niestety sieć połączeń dofinansowywanych przez FRPA w pierwszych latach była na tyle zmienna, że jej szczegółowe prześledzenie jest utrudnione i z powodu braku ogólnodostępnych źródeł obarczone zbyt dużym błędem. By jednak ukazać skalę zagadnienia, przedstawiona zostaje sytuacja w 2024 r. (tab. 12). W województwie małopolskim środki dla badanego obszaru zdobył PGZKwPJ (1 074 428,98 zł) oraz powiat gorlicki (155 905,20 zł) (Województwo małopolskie..., 2024).

Dane w tabeli 12 potwierdzają tezę, że gminy o charakterze wiejskim nie są predestynowane do organizacji ptz. Jedynie jedna z najbardziej wykluczonych transportowo gmin – Jaśliska – uruchamiała w 2024 r. dwie linie – Jaśliska-Moszczaniec (przywracając wreszcie tej ostatniej miejscowości łączność z powiatem krośnieńskim) oraz Jaśliska-Szkлары (uzupełniając ofertę komercyjnych przewoźników, zwłaszcza w zakresie przewozów do szkoły w Jaśliskach). Oferta na nich to dwie pary kursów na dobę wykonywanych od poniedziałku do piątku. W pozostałych jst były to pojedyncze linie – gmina Dukla w 2020 r. przywróciła dawno zlikwidowane połączenie do Pałacówki, wykonywane tylko w dni robocze (dwie pary kursów). Natomiast uruchomiona równolegle, kursująca w poniedziałki i czwartki linia do Olchowca, nie cieszyła się powodzeniem i po jakimś czasie ją zlikwidowano. Gmina Jedlicze natomiast scaliła dwie uruchamiane przez siebie linie w jedną na trasie Piotrówka-Chlebna-Jedlicze. Gmina Miejsca Piastowe miała zaś połączenie Głowienka-Wrocanka-Miejsce Piastowe-Zalesie. Z kolei samorząd gminy Rymanów uruchamiał w dni nauki szkolnej

autobusy w relacji Klimkówka-Rymanów-Rymanów-Zdrój. Podasanocka gmina Zarszyn zaś była organizatorem ptz dla linii użyteczności publicznej w relacji Zarszyn-Odrzechowa-Pastwiska.

Tabela 12. Jednostki samorządowe z województwa podkarpackiego z badanego obszaru, które otrzymały dofinansowanie z FRPA na 2024 r. (I nabór)

Organizator ptz	Suma długości linii [km]	Liczba linii	Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej [wozokm]	Kwota dopłaty [zł]
gminy				
Dukla	24,80	1	2 430,40	7 291,20
Jaślicka	35,70	2	17 992,80	53 978,40
Jedlicze	24,08	1	17 169,04	51 507,12
Korczyna	20,30	1	334,20	214 002,60
Miejsce Piastowe	28,60	1	19 820,40	59 461,20
Rymanów	19,00	1	23 845,00	71 535,00
Wojaszówka	16,00	1	40 160,00	120 480,00
Zarszyn	24,00	1	36 144,00	108 432,00
związki komunikacyjne				
Bieszczadzki Związek Komunikacyjny	1 002,80	25	3 544 104,60	10 630 496,66
Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim	685,00	25	4 659 620,00	13 978 860,00

Źródło: Wyniki naboru wniosków... (2024), zmienione.

7.2. Przewoźnicy pozamiejskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego

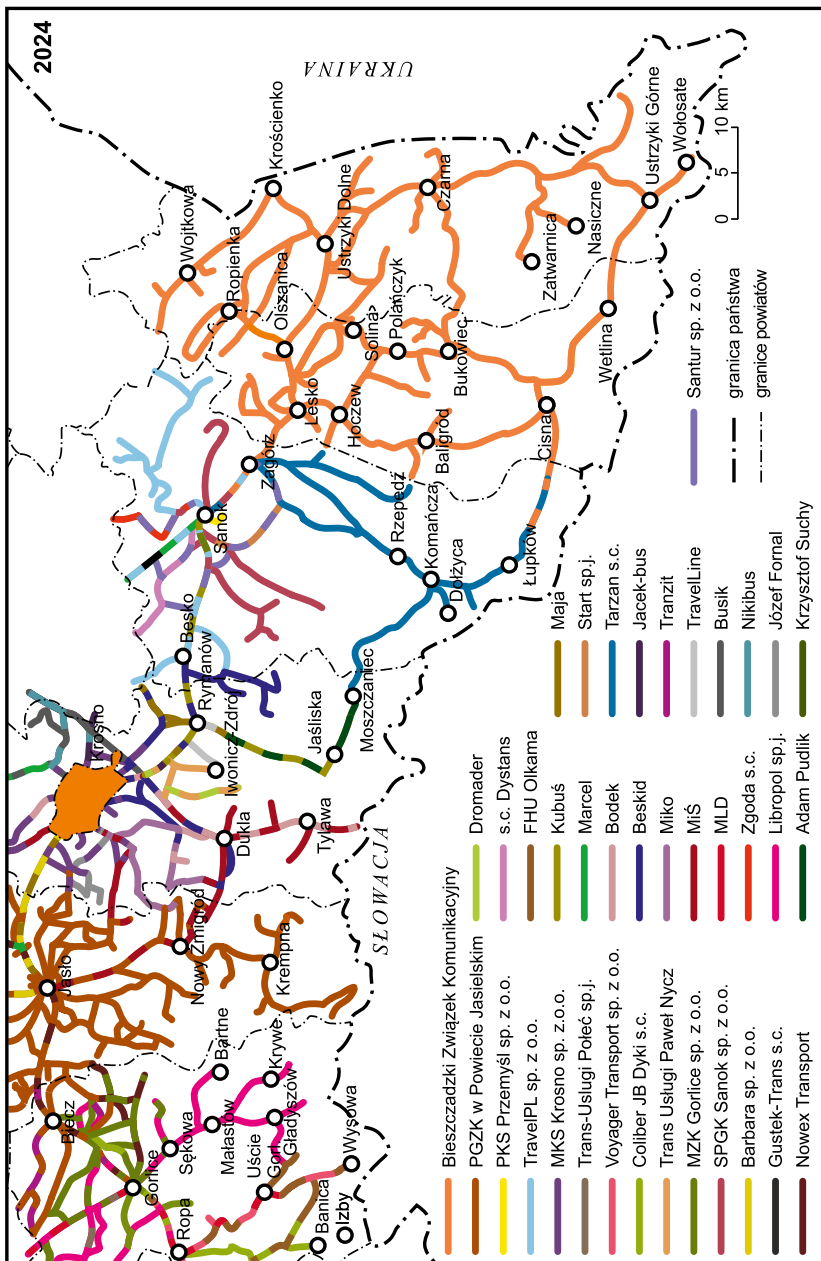
Na obszarze badań przez długie lata najważniejszym pasażerskim przewoźnikiem autobusowym były przedsiębiorstwa PPKS, a następnie PKS. Od 1990 r. powstały tu takie samodzielne podmioty z siedzibami w Gorlicach, Jaśle, Krośnie i Sanoku, a ponadto w pobliskim Brzozowie. Początki PKS Gorlice sięgały grudnia 1954 r., kiedy to powstała agencja podlegająca ekspozyturze PKS w Krośnie. W marcu 1983 r. stał się on gorlickim oddziałem Krajowej Państwowej Komunikacji Samochodowej, a w 1990 r. przedsiębiorstwem państwowym i jako takie funkcjonował on do 2005 r., kiedy to sprywatyzowano go z udziałem wówczas szwedzkiej firmy Connex. Po kilku kolejnych przekształceniach był on już tylko jednym z zakładów firmy Veolia Transport Bieszczady sp. z o.o. W grudniu 2011 r. dawny gorlicki PKS uległ likwidacji jako pierwszy na omawianym obszarze. Natomiast PKS w Brzozowie powstał w 1971 r. jako placówka terenowa krośnieńskiego, a od 1983 r. rzeszowskiego oddziału PKS. W 1990 r. przekształcono go w przedsiębiorstwo państwowe, które w 2003 r. zostało zakupione przez Connex. Również i jego skonsolidowano w ramach firmy Veolia Transport Bieszczady sp. z o.o. Niemal identyczny los po 1989 r. miał PKS Sanok, tyle że jego prywatyzacja

z udziałem Connexu odbyła się już w 2001 r. W tych 2 ostatnich podmiotach, stanowiących wówczas oddziały Arriva Bus Transport Polska sp. z o.o., 30 czerwca 2017 r. całkowicie wstrzymano przewozy (Ciechański, 2023a).

Także PKS Krosno zalicza się do grupy podmiotów już zlikwidowanych. Podobnie jak pozostałe w 1990 r. zyskał on samodzielność jako przedsiębiorstwo państwowe. W 2000 r. skomercjalizowano go do formy jednoosobowej spółki Skarbu Państwa, nie poprawiło to jednak jego sytuacji finansowej – ta wręcz z roku na rok stawała się coraz bardziej dramatyczna. Próbą jego ratowania była przeprowadzona w 2011 r. komunalizacja na rzecz powiatu krośnieńskiego (100% udziałów). Nic to nie pomogło, bo zadłużony PKS stanowił dla samorządu zbyt duże obciążenie. Dlatego w 2013 r. sprzedano 85% jego udziałów warszawskiej firmie z sektora finansowego – FK Partner sp. z o.o. Choć jednym z zapisów umowy prywatyzacyjnej była konieczność utrzymania rozkładowego transportu pasażerów, nowy nabywca nie dotrzymał tego warunku i z końcem 2016 r. nastąpiło całkowite zaprzestanie działalności przewozowej PKS Krosno, a ponadto przeniósł on do odrębnej spółki nieruchomości (Ciechański, 2023a). W 2015 r. liczący ponad 100 szt. park taborowy przedsiębiorstwa składał się przede wszystkim z autobusów Autosan H9-21 i pochodnych (wraz z wersją miejską H9-35), a aż 29% jego stanowiły pojazdy w wieku ponad 20 lat (najstarsze krajowe z 1986 r., pochodzące z zagranicy używane były jeszcze o kilka lat starsze). Niewiele mniej, bo kolejne 27% miało od 16 do 20 lat (Plan zrównoważonego transportu..., 2015a). Sprawiało to, że bez odnawiania floty i tak straciłoby ono z czasem możliwość realizacji przewozów.

Ostatnim na badanym obszarze, wciąż działającym dawnym przedsiębiorstwem PKS jest PGZK-Jasiel sp. z o.o. powstały na bazie majątku dawnego PKS Jasło SA. Jest to zarazem jedno z przedsiębiorstw PKS o najdłuższej historii, bo powstał już w 1949 r. Po wielu przekształceniach, podobnie jak pozostałe wyżej omówione podmioty, w 1990 r. stał się on przedsiębiorstwem państwowym, a w 2001 r. sprywatyzowano go z udziałem pracowników oraz inwestora strategicznego. W 2018 r. wyłącznym jego właścicielem był R. Rydarowicz, a przedsiębiorstwo znajdowało się wówczas w stosunkowo złej kondycji ekonomicznej. Latem tego samego roku powołano do życia PGZK-Jasiel sp. z o.o. jako spółkę zależną PKS Jasło SA, która w 2019 r. weszła w posiadanie zorganizowanej części majątku transportowego swego właściciela, a następnie została sprzedana PGZKwPJ (Ciechański, 2023a). PGZK-Jasiel sp. z o.o. jako podmiot wewnętrzny PGZKwPJ pośrednio stał się beneficjentem funduszy z FRPA, stopniowo rozwijając dotychczasową siatkę połączeń oraz przejmując linie dotąd realizowane przez podmioty komercyjne (stające się odtąd jego podwykonawcami).

Stosunkowo nowym podmiotem PKS na badanym obszarze jest przedsiębiorstwo z Jarosławia wykonujące od lipca 2017 r. przewozy na terenie powiatów leskiego i bieszczadzkiego (a także częściowo i sanockiego). PKS Jarosław w 1951 r. istniał już jako Stacja Terenowa PKS w Jarosławiu podlegająca rzeszowskiemu oddziałowi PKS i uruchamiał swoje pierwsze połączenia. Współczesna jego historia nie odbiega od pozostałych. Podobnie jak inne przedsiębiorstwa PKS w 1990 r.



Ryc. 20. Linie pozamiemiejskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego w 2024 r. na badanym obszarze w podziale na przewoźników i operatorów je obsługujących

również i on stał się samodzielnym przedsiębiorstwem państwowym, a w 2000 r. w drodze komercjalizacji – spółką akcyjną, którą to w 2010 r. skomunalizowano na rzecz powiatu jarosławskiego (100% udziałów). W lipcu 2017 r. dla realizacji kursów w powiatach sanockim, leskim i bieszczadzkim powołał on placówkę terenową w Ustrzykach Dolnych bazującą częściowo na zajezdni i taborze dotąd wykorzystywanym przez firmę Arriva Bus Transport Polska sp. z o.o. (Ciechański, 2023a). Stan ten utrzymywał się w 2024 r. – PKS Jarosław był jednym z kluczowych operatorów realizujących kursy na zlecenie BZK.

Odtworzenie zmian zachodzących w obsłudze poszczególnych linii przez przewoźników w ujęciu dynamicznym jest po latach praktycznie nierealne. O ile w 1990 r. można mówić o monopolu przedsiębiorstw PKS, to w kolejnych latach można założyć, że sytuacja bardzo dynamicznie się zmieniała. Z aktualnej perspektywy wiedza o podmiotach działających w erze przedinternetowej, czy nawet „raczkującego” Internetu, jest nieosiągalna. Dlatego przyjęte zostaną tu dwa bardziej współczesne przekroje czasowe, dla których udało się zebrać materiał – rok 2019 (ryc. 19) z poprzedniego badania autora (Ciechański, 2023a) oraz rok 2024 (ryc. 20). Ponadto dla 2015 r. udało się pozyskać interesujące dane pochodzące z planu transportowego powiatu krośnieńskiego (Plan zrównoważonego publicznego transportu..., 2015). Zostaną one poniżej przytoczone jako przykładowe dla modelu, w którym występowała silna koegzystencja połączeń obsługiwanych przez lokalny PKS i przewoźników prywatnych (tab. 13, 14, 15).

Wiadomo też, że w 2013 r. w województwie podkarpackim 112 przewoźników działało na podstawie zezwoleń wydanych przez marszałka tego województwa, a 13 kolejnych w uzgodnieniu z nim (nie wszystkie one dotyczyły badanego obszaru). Przełożyło się to na odpowiednio 683 i 14 przedmiotowych dokumentów. Ponadto prezydent miasta Krosna wydał ich 74 dla 13 podmiotów, co przekładało się to na 1069 kursów w ciągu doby o przeciętnej długości 24,0 km. Do najbardziej obciążonych przez pozamiejski autobusowy ptz korytarzy należały wówczas trasy Krosno-Rzeszów (134 kursy), Brzozów-Krosno (132 kursy), Krosno-Sanok (131 kursów) i Jasło-Krosno (96 kursów) (Plan zrównoważonego rozwoju..., 2014).

W przewozach realizowanych w 2019 r. w powiecie gorlickim na zasadach komercyjnych dominowała firma Libropol obsługująca przede wszystkim północno-zachodnią część powiatu, ale także linię do Krywego (Krzywej). Południowo-zachodnią jego część w dużej mierze opanowała firma Voyager Transport (również wykonującą bezpośrednie kursy Kraków-Wysowa-Zdrój), przy czym na niektórych odcinkach przez nią obsługiwanych przewozy prowadziła równolegle też firma Coliber operująca przede wszystkim w strefie podmiejskiej Gorlic. Nowex Transport realizował kursy z Gorlic do miejscowości w okolicy Lipinki oraz do Jasła. Natomiast firmy takie jak Tranzit Piotr Solarz czy Boguś Tour działały na 2-3 liniach (Ciechański, 2023a). W 2024 r. sytuacja na analizowanym tu obszarze wyglądała nieco odmiennie. Zauważalny był stopniowy regres zasięgu firmy Voyager Transport, która zniknęła z kolejnych połączeń, w tym kluczowej linii z Wysowej-Zdroju do Krakowa. W jej miejsce pojawił się nowy przewoźnik, firma FHU Oklama, który zaczął realizować kursy w gminie Uście

Tabela 13. Linie autobusowe w powiecie krośnieńskim w 2015 r., dla których zezwolenia wydał starosta krośnieński

Linia	Przez	Liczba kursów	Długość trasy [km]
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA			
Miejsce Piastowe-Rymanów	Łężany-Targowiska-Widacz-Wróblik-Ladzin	1	16
Lubatowa-Dukła	Lubatówka-Równe-Zboiska	3	15
Iwonicz-Iwonicz	Mołdawa-Rogi-Miejsce Piastowe	1	15
Rymanów-Wola Niżna	Rymanów-Zdrój-Królik Polski-Daliowa-Jaśliska	2	23
Dromader			
Lubatowa-Iwonicz-Zdrój	Lubatówka-Rogi-Miejsce Piastowe-Iwonicz	4	23
Lubatowa-Iwonicz-Zdrój	Lubatówka-Rogi-Mołdawa-Iwonicz	19	20
Jacek Lega Firma Handlowo-Ustugowa Jacek			
Wola Komborska-Iwonicz-Zdrój	Iskrznia-Targowiska-Łężany-Miejsce Piastowe-Iwonicz	2	19
Józef Fornal Firma Handlowo-Ustugowa			
Wyżna Wola-Dukła	Wola Niżna-Jaśliska-Daliowa-Szklary-Trzciana	14	28
Wyżna Niżna-Dukła	Jaśliska-Daliowa-Szklary-Trzciana	8	23
Danuta Ziemiańska Przedsiębiorstwo Handlowo-Ustugowe Romex			
Bzianka-Miejsce Piastowe	Milcza-Wróblik Szlach.-Wróblik Król.-Ladzin-Rymanów	12	21
Paweł Nycz Trans Usługi			
Iwonicz-Zdrój-Lubatowa	Rogi-Lubatówka	30	18

Źródło: Plan zrównoważonego transportu... (2015).

Gorlickie. Świadczenia usług zaprzestała zaś firma Asia Art operująca w okolicach Biecza. Natomiast sama gmina z siedzibą w tej miejscowości część linii dotąd obsługiwanych przez prywatnych przewoźników (głównie firmę Tranzit) na mocy porozumień międzygminnych przekazała do organizacji PGZKwPJ. W początku 2019 r. istotnym przewoźnikiem był też Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o. o. obsługujący m.in. wsie: Libusza, Kobylanka czy też Sękowa (Ciechański, 2023a). W tym samym roku wznowiono zawieszoną w 2013 r. międzymiastową linię do Biecza.

Dla powiatu jasielskiego przyjęto odrębny model organizacji ptz. W 2019 r. dominująca rola przypadała tu przewozom realizowanym na zlecenie PGZKwPJ przez jego podmiot wewnętrzny PGZK-Jasiel sp. z o.o. Obejmowały one obszar całej tej jst, ze szczególnym naciskiem na obsługę połączeń, których nie byli skłonni realizować przewoźnicy prywatni na zasadach komercyjnych. W strefie podmiejskiej Jasła uzupełniającą rolę miały linie obsługiwane przez MKS Jasło sp. z o.o.

Tabela 14. Linie autobusowe w powiecie krośnieńskim w 2015 r., dla których zezwolenia wydał Prezydent Miasta Krosno (zaczynające się lub kończące się w tym mieście)

Linia	Przez	Liczba kursów	Długość trasy [km]
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA			
Krosno-Draganowa	Świerzowa Polska-Zręcin-Chorkówka-Kobyłany-Sulistrowa	19	22
Krosno-Draganowa	Świerzowa Polska-Zręcin-Bóbrka-Wietrzno-Sulistrowa	12	35
Krosno-Draganowa	Świerzowa Polska-Zręcin-Bóbrka-Wietrzno-Sulistrowa	11	32
Krosno-Chorkówka	Świerzowa Polska-Zręcin-Bóbrka	5	15
Krosno-Dukla	Miejsce Piastowe-Rogi-Równe-Zboiska	44	21
Krosno-Dukla	Miejsce Piastowe-Rogi-Równe-Zboiska	22	25
Krosno-Jasionka	Miejsce Piastowe-Rogi-Równe-Zboiska-Dukla-Cergowa-Dukla-Nadole-Głojsce	4	41
Krosno-Jaślicka	Miejsce Piastowe-Rogi-Równe-Zboiska-Dukla-Cergowa-Dukla-Tylawa-Daliowa	4	46
Krosno-Barwinek	Miejsce Piastowe-Rogi-Równe-Zboiska-Dukla-Tylawa	38	45
Krosno-Lubatowa	Miejsce Piastowe-Rogi-Lubatówka	35	23
Krosno-Lubatowa	Miejsce Piastowe-Rogi-Lubatówka	6	25
Krosno-Lubatowa	Miejsce Piastowe-Rogi-Lubatówka	5	30
Krosno-Lubatowa	Głowienka-Wrocanka-Miejsce Piastowe-Rogi-Lubatówka	25	32
Krosno-Kobyłany	Miejsce Piastowe-Rogi-Równe-Wietrzno-Łęki Dukielskie	5	27
Krosno-Miejsce Piastowe	Głowienka-Wrocanka-Niżna Łąka-Wrocanka	13	23
Krosno-Dukla	Głowienka-Wrocanka-Równe-Zboiska	7	23
Krosno-Rzepnik	Odrzykoń-Wojkówka	40	34
Krosno-Rzepnik	Odrzykoń-Wojaszówka	17	33
Krosno-Rzepnik	Odrzykoń-Wojaszówka	8	33
Krosno-Przybówka	Odrzykoń-Wojaszówka	5	15
Krosno-Krosno	Odrzykoń	24	29
Krosno-Odrzykoń	Sporne-Głębokie	20	8
Krosno-Odrzykoń	Korczyna-Czarnorzeki	5	18
Krosno-Iwonicz-Zdrój	Miejsce Piastowe-Iwonicz	49	18
Krosno-Rogi	Miejsce Piastowe-Iwonicz-Mołdawa-Rogi	7	16
Krosno-Rymanów-Zdrój	Miejsce Piastowe-Iwonicz-Klimkówka-Rymanów	10	21
Krosno-Wola Niżna	Miejsce Piastowe-Rymanów-Rymanów-Zdrój-Jaślicka	39	40
Krosno-Wola Niżna	Miejsce Piastowe-Rymanów-Rymanów-Zdrój-Jaślicka	11	44
Krosno-Głębokie	Miejsce Piastowe-Iwonicz-Rymanów-Łazy-Sieniawa	6	28
Krosno-Wola Komborska	Miejsce Piastowe-Łężany-Targowiska-Zalesie-Iskrzynia	7	26
Krosno-Krosno	Krościenko Wyżne-Iskrzynia-Wola Komborska-Iskrzynia	30	22
Krosno-Krosno	Krościenko Wyżne-Iskrzynia-Kombornia-Korczyna	8	33
Krosno-Zalesie	Krościenko Wyżne-Pustyny	12	13
Krosno-Zalesie	Krościenko Wyżne-Iskrzynia-Pustyny	8	18
Krosno-Rymanów	Miejsce Piastowe-Łężany-Targowiska-Widacz-Milcza-Ladzin	20	25
Krosno-Krosno	Korczyna	18	13
Krosno-Korczyna		9	15
Krosno-Korczyna, Łazy		4	20

Nycz Józef Jan Trans-Ustugi			
Krosno-Iwonicz-Zdrój	Miejsce Piastowe-Iwonicz	40	18
Miejska Komunikacja Samochodowa sp. z o.o.			
Targowiska-Krosno	Łężany	33	18
Pudlik Adam Firma Handlowo-Ustugowa			
Krosno-Iwonicz-Zdrój	Miejsce Piastowe-Iwonicz	32	18
Krosno-Królik Polski	Miejsce Piastowe-Klimkówka-Rymanów- -Rymanów-Zdrój	22	27
Robert Wołczański Przewóz Osób Dromader			
Krosno-Lubatowa	Miejsce Piastowe-Rogi-Lubatówka	32	26
Wielgos Robert Miś Firma Handlowo-Przewozowo-Ustugowa			
Krosno-Męcinka	Jaszczew-Jedlicze	28	24
Krosno-Faliszówka	Świerzowa Polska-Zręcin-Chorkówka-Żeglce-Kopytowa	16	21
Krosno-Jasionka	Miejsce Piastowe-Rogi-Równe-Zboiska-Dukla-Cergowa	20	31
Danuta Ziemiańska Przedsiębiorstwo Handlowo-Ustugowe Romex			
Krosno-Bzianka	Miejsce Piastowe-Łężany-Targowiska-Widacz-Milcza	28	30
Usługi Autokarem s.c. Wiki Adam Witkowski, Piotr Uliasz			
Krosno-Łężany		27	14
Krosno-Widacz	Łężany-Targowska	24	22
Jacek Lega Firma Handlowo-Ustugowa Jacek			
Krosno-Wola Komborska	Korczynna-Kombornia	24	17
Firma Przewozów Merkus Małgorzata Lega			
Krosno-Chlebna	Dobieszyn-Borek-Jedlicze	19	18
Józef Fornal Firma Handlowo-Ustugowa			
Krosno-Podniebyle	Świerzowa Polska-Zręcin-Żarnowiec-Jedlicze-Długie- -Poręby	16	21
Krosno-Iwla	Miejsce Piastowe-Rogi-Równe-Dukla-Nadole- -Teodorówka	6	32
Firma Transportowo-Ustugowa Beskid Niemiec Kazimierz			
Krosno-Głosce	Miejsce Piastowe-Rogi-Równe-Dukla-Teodorówka-Iwla	16	28
Krosno-Głębokie	Miejsce Piastowe-Rymanów-Sieniawa-Gniewoszówka	10	27

Źródło: Plan zrównoważonego transportu... (2015).

Przy tak przyjętym modelu funkcjonowania ptz logicznym było, że rola przewoźników prywatnych w rzeczonym 2019 r. była znacznie mniejsza niż w sąsiednich jst tego szczebla podziału administracyjnego. Najliczniejsza ich grupa realizowała połączenia z Jasła do Biecza (wynikało to jednak częściowo ze współdzielenia trasy do wsi poza tym traktem). Konkurencja występowała tu wówczas właściwie tylko na trasie Jasło-Nowy Żmigród obsługiwanej przez 3 podmioty. Oprócz PGZK-Jasiel sp. z o.o. była to m.in. firma Rido Investment sp. z o.o., która prowadziła przewozy do Jaworza, a ponadto wykonywała swoje kursy samodzielnie na linii do Łajsc. Współdzieliła ona również rynek z PGZK-Jasiel w okolicach Dębowca i Osobnicy. Istotnym podmiotem była też firma Hesta operująca wraz z PGZK-Jasiel

w północno-zachodniej części powiatu oraz samodzielnie obsługująca linię do Łajsc. Krośnieńska firma MiŚ realizowała, oprócz wyżej wspomnianych, część kursów w ciągu Nowy Żmigród-Dukła. Zapewnienie przewozów do Rzeszowa było właściwie monopolem firmy Marcel, a w relacji do sąsiedniego Krosna PGZK-Jasiel dzielił się rynkiem z firmą Kubuś (Ciechański, 2023a). W 2024 r. sytuacja wyglądała diametralnie inaczej. Na liniach regionalnych i podmiejskich w granicach powiatu jasielskiego organizatorem ptz był PGZKwPJ, zaś przewozy odpowiednio realizowały PGZK-Jasiel sp. z o.o. i MKS w Jasle sp. o.o. Przewoźnicy komercyjni występowali tu tylko na połączeniach do stolic sąsiednich powiatów: Krosna (FPHU Kubuś i Barbara sp. z o.o. – kursy Krosno-Jasło-Kraków) oraz Gorlic (firma Nowex – kursy Gorlice-Rzeszów). Do Rzeszowa bez zmian dominowała nadal firma Marcel. Ponadto na trasie między Łysą Górą a Jasłem przez Nowy Żmigród z PGZK Jasiel sp. z o.o. konkurowały busy firmy MiŚ.

Dualizm organizowania i funkcjonowania pozamiejskiego autobusowego ptz w powiecie krośnieńskim nakreślono już w podrozdziale 7.1. W 2015 r. około 11 linii realizowanych było tu na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę powiatu krośnieńskiego (tab. 13), a około 75 – dzięki wystawionym przez prezydenta miasta Krosna (tab. 14). Na podstawie takich dokumentów od Marszałka Województwa Podkarpackiego natomiast realizowano przewozy na około 74 trasach (Plan zrównoważonego publicznego transportu..., 2015). Należy jednak brać pod uwagę, że część z nich była prawdopodobnie zdublowana – z perspektywy 10 lat jednak trudno jest to już wiarygodnie zweryfikować. Nie ma też gwarancji, że wszystkie kursy ujęte w zezwoleniach były faktycznie wykonywane – był to bowiem okres pogarszającej się dramatycznie sytuacji finansowej PKS Krosno.

W 2015 r. linie na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę powiatu krośnieńskiego obsługiwał przede wszystkim PKS Krosno SA (tab. 13). Obejmowały one raczej uzupełniające kursy na głównych trasach prowadzących z Krosna oraz komunikujących sąsiednie większe ośrodki gminne (np. Lubatową i Duklę). W przypadku linii prywatnych przewoźników widoczna była obsługa odcinków, na których nie wykonywał już kursów PKS Krosno SA (np. firmy Józefa Fornala między Jaśliskimi a Tylawą) czy łączenie bez przesiadek sąsiednich gmin zasadniczo obsługiwanych równoległymi połączeniami ze stolicy powiatu (jak np. między Lubatową a Iwoniczem-Zdrojem realizowane przez firmę Dromader).

W 2015 r. na liniach wewnętrznych powiatu krośnieńskiego (tab. 13 i 14) wciąż bardzo istotnym przewoźnikiem był PKS Krosno (choć dyskusyjna jest aktualność i kompletność informacji na temat liczby realizowanych połączeń). Zdominował on połączenia w kierunku miejscowości w gminie Chorkówka (choć prawdopodobnie konkurując już z prywatnym przewoźnikiem MiŚ). Realizowano też kieszeniowe (prawdopodobnie) kursy do Pałacówki. Także na liniach do wsi na terenie gmin Wojaszówka i Korczyna wciąż zachowywał on swoją pozycję głównego gracza na rynku pozamiejskiego ptz. Dla odmiany w gminie Dukła istniała konkurencja pomiędzy tym PKS a prywatnymi podmiotami (MiŚ, Fornal, Beskid). Podobne procesy były widoczne dla gminy Iwonicz-Zdrój (gdzie oprócz PKS Krosno silnie swoją obecność zaznaczyły firmy Dromader, A. Pudlik

i Trans-Usługi) czy Rymanów (oprócz PKS zezwolenia posiadały tu m.in. Beskid i firma A. Pudlika). Natomiast na liniach wewnętrznych powiatu z Krosna do Jedlicz przewozy prowadziły firmy prywatne.

Do danych zawartych w tab. 16 należy podchodzić z pewną ostrożnością, zwłaszcza że dotyczą okresu narastającego kryzysu dotyczącego PKS Krosno. Nawet jeśli przyjmie się, że część linii realizowanych komercyjnie nie funkcjonowała równoległe, a substytuowała połączenia dawnego państwowego przewoźnika, to i tak i widoczne było znaczenie jego oraz bliźniaczych podmiotów (z Jasła oraz Sanoka i Brzozowa, jako Veolia Transport sp. z o.o.) dla przewozów przekraczających granice powiatu krośnieńskiego. Kursy krośnieńskiej spółki przecinały głównie północne granice powiatu oraz obsługiwały pogranicze z powiatem sanockim. Dawny PKS Brzozów operował m.in. na liniach z Brzozowa do Krosna (konkurując zapewne z PKS Krosno i prywatnymi podmiotami Jacek oraz Busik). Analogiczną funkcję spełniał PKS Jasło na połączeniach Krosno-Jasło (równoległe do firm Kubuś i Max-Trans). Natomiast do Rzeszowa PKS Krosno zyskał twardego konkurenta – firmę Marcel oraz mniejszego – lokalną firmę Bodek. Bezpośrednie kursy Sanok-Krosno według dostępnych danych były domeną przewoźników prywatnych Bogusław Jachimowicz i Kubuś. Warto zaznaczyć, że trasy PKS Krosno były prowadzone nie tylko po ważniejszych drogach (co w przypadku podmiotów komercyjnych nie było już takie oczywiste). Zwracała też uwagę bogata bezpośrednia oferta przewozowa z Krosna do Nowego Żmigrodu (dwoma trasami). Przewoźnicy prywatni zgłaszali także trasy prowadzące nie tylko do najważniejszych ośrodków miejskich powiatu. Przykładowo Trans-Bus Mariusz Szymański miał oferować 3 pary kursów w relacji Wróblak Szlachecki-Rzepedź, Eurores Domaradzki Ryszard – parę połączeń Sanok-Jasłiska przez Rzepedź, zaś firma Danuta Ziemiańska Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe ROMEX – 3 pary kursów na trasie Wróblak Szlachecki-Warzyce przez Iskrzynię.

W 2019 r. PKS Krosno SA już nie funkcjonował, linie autobusowe Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Krośnie sp. z o.o. wykraczały poza granice macierzystej gminy, obsługując okoliczne miejscowości: Korczyń, Krościenko, Targowiska, Żeglce, Męcinkę, Potakówkę czy Jedlicze (Ciechański, 2023a). Rozwój sieci połączeń MKS korelował z upadkiem kolejnych firm transportowych w okolicy i kurczeniem się siatki połączeń komercyjnych. Likwidacja linii firm Sankros i Nikitrans zmusiła m.in. gminę Wojażówka do wsparcia finansowego kursów realizowanych w dni robocze przez MKS Krosno (Fischer, 2019). Pośród przewoźników prywatnych niekwestionowanym liderem w powiecie krośnieńskim była w 2019 r. firma MiŚ operująca na liniach prowadzących z Krosna zarówno do Dukli, jak i Barwinka (na terenie tej gminy), Łysej Góry oraz Nowego Żmigrodu w powiecie jasielskim, a także na połączeniach ze stolicy powiatu na północ w okolice Strzyżowa. Przewozy na liniach na obszarze gminy Dukla również realizowali dwaj przewoźnicy – firmy Bodek (obsługująca linię Krosno-Dukla-Barwinek oraz nieliczne kursy odgałęziające się od niej do Zawadki Rymanowskiej i Mszany) oraz Beskid, który miał znacznie szerszy zakres terytorialny działalności i oprócz linii prowadzącej z Krosna przez Duklę do Głojców, wykonywał także przewozy w rejonie Wietrzna i Bóbrki, jak również Targowisk.

Tabela 15. Linie autobusowe lokalne i regionalne w powiecie krośnieńskim w 2015 r., dla których zezwolenia wydał marszałek województwa podkarpackiego (zaczynające się lub kończące na terenie powiatu krośnieńskiego)

Linia	Przez	Liczba kursów	Długość trasy [km]
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA			
Dukla-Lutcza		8	78
Rymanów-Zdrój-Odrzechowa	Głębokie-Pastwiska	2	23
Rymanów-Zdrój-Puławy Górne	Głębokie-Wistoczek	3	38
Krosno-Puławy Górne	Głębokie-Wistoczek	7	53
Krosno-Puławy Górne	Głębokie-Wistoczek	7	53
Rymanów-Puławy Górne	Wistoczek	1	27
Brzozów-Rymanów	Trześniów	2	24
Rymanów-Krosno	Haczów-Krościenko Wyżne	1	36
Rymanów-Krosno	Haczów-Krościenko Wyżne	1	36
Krosno-Królik Polski	Haczów	2	41
Krosno-Królik Polski	Haczów	2	41
Dukla-Mszana	Iwla	2	24
Barwinek-Rzeszów	Strzyżów	1	106
Krosno-Wiśniowa	Odrzykoń	3	45
Krosno-Makowiska	Miejsce Piastowe	11	25
Krosno-Makowiska	Nienaszów	2	32
Krosno-Łubno Szlacheckie	Poniebyłe-Piotrówka	22	32
Krosno-Łubienko	Żeglice	14	23
Krosno-Łubienko	Chorkówka	2	25
Krosno-Nowy Żmigród	Nienaszów-Makowiska	23	30
Krosno-Nowy Żmigród	Gtojsce-Łysa Góra	20	41
Krosno-Moszczaniec	Rymanów-Zdrój	7	47
Krosno-Moszczaniec	Dukla	5	51
Krosno-Wysoka Strzyżowska		23	28
Krosno-Strzyżów		26	39
Krosno-Rzeszów	Strzyżów	26	69
Krosno-Rzeszów	Lutcza	4	59
Krosno-Rzeszów	Lutcza	18	210
Krosno-Rzeszów	Domaradz	8	75
Krosno-Brzozów	Krościenko Wyżne-Bzianka-Turze Pole	14	36
Krosno-Brzozów	Miejsce Piastowe-Bzianka	7	52
Krosno-Brzozów	Miejsce Piastowe-Haczów-Turze Pole	1	40
Krosno-Bzianka	Targowiska-Haczów	4	31
Krosno-Zmiennica	Krościenko Wyżne-Malinówka	17	22
Krosno-Zmiennica	Korczyn	24	36
Krosno-Wola Jasieniecka	Korczyn	2	44
Krosno-Golcowa	Korczyn-Domaradz	3	46
Krosno-Besko	Targowiska-Milcza	7	26
Krosno-Besko	Targowiska	4	30
Krosno-Odrzechowa	Zarszyn	40	36
Krosno-Głębokie	Klimkówka	2	36
Krosno-Sanok	Besko	8	46
Krosno-Ustrzyki Górne	Sanok	2	132
Krosno-Ustrzyki Górne	Sanok-Wetlina	6	134
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o. w Leżajsku			
Leżajsk-Iwonicz-Zdrój		2	137
Leżajsk-Iwonicz-Zdrój	Strzyżów	2	137

Veolia Transport sp. z o.o.			
Jaślicka-Rzeszów	Sanok	4	147
Brzozów-Jaślicka		15	44
Sanok-Rymanów	Zarszyn-Besko	5	28
Sanok-Jaślicka	Rzepedź	2	70
Brzozów-Krosno	Iskrzynia	6	28
Brzozów-Krosno	Miejsce Piastowe	4	38
Brzozów-Krosno	Malinówka-Korczyna	2	27
Hłudno-Krosno	Brzozów-Haczów	7	65
Dynów-Krosno	Rymanów	3	87
Trans-Bus Mariusz Szymański			
Wróblak Szlachecki-Rzepedź		6	51
Eurores Domaradzki Ryszard			
Rymanów-Zdrój-Rzeszów	Krosno	17	101
Sanok-Jaślicka	Rzepedź	2	70
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jasło SA			
Jasło-Jedlicze	Tarnowiec	11	23
Jasło-Krosno	Szebnie	40	25
Danuta Ziemiańska Przedsiębiorstwo Handlowo-Ustługowe Romex			
Wróblak Szlachecki-Warzyce	Iskrzynia	6	44
Marcel Marcin Chmielarski			
Krosno-Rzeszów	Lutcza	54	56
Krosno-Rzeszów	Korczyna	18	56
Jacek Lega Firma Handlowo-Ustługowa Jacek			
Brzozów-Krosno	Haczów	32	31
Brzozów-Krosno	Iskrzynia	14	29
Brzozów-Krosno	Iskrzynia-Miejsce Piastowe	20	38
Bodek Firma Transportowo-Handlowo-Ustługowa Bogdan Wilusz			
Krosno-Rzeszów	Strzyżów	6	68
Lucyna Blok Firma Przewozowo-Handlowo-Ustługowa Kubuś			
Krosno-Sanok	Rymanów	67	46
Krosno-Jasło	Moderówka	24	25
Firma Max trans Mariusz Piekarz			
Jasło-Krosno	Warzyce	32	26
Andżelika Mikosz Firma Przewozowo-Ustługowo-Handlowa Miko			
Makowiska-Krosno	Chorkówka	22	24
Bogusław Jachimowicz			
Krosno-Sanok	Miejsce Piastowe	56	44
Czesław Krupa Firma Ustługowo-Handlowa Busik			
Brzozów-Krosno	Jasienica Rosielna	16	41
Krosno-Strzyżów	Węglówka	12	32

Źródło: Plan zrównoważonego transportu... (2015).

Ponadto była ona monopolistą w obsłudze Puław i Wisłoczka. Łączność ze stolicą sąsiedniego powiatu sanockiego zapewniała przede wszystkim firma Kubuś (ta sama co na trasie Jasło-Krosno). Ponadto obok pojazdów A. Pudlika obsługiwała linię do Jańsk i Woli Niżnej. Do Lubatowej oraz uzdrowisk w Rymanowie-Zdroju i Iwoniczu-Zdroju docierały natomiast pojazdy firm Beskid, Dromader, Trans Usługi, P. Nycz czy też Jacek. Ten ostatni z przewoźników zresztą obsługiwał również linię Krosno-Brzozów. Firma Miko miała niemal monopolistyczną pozycję w okolicach Zęcina i Makowisk. Łączność z Rzeszowem, podobnie jak z Jasłem, była domeną firmy Marcel (Ciechański, 2023a). Sytuacja w 2024 r. niewątpliwie charakteryzowała się znacznie większym udziałem miejscowego MKS w obsłudze linii w MOF Krosna oraz drobnymi zmianami przewoźników dla tras poza jego obszarem. Nie dotknęły one jednak zasadniczo liderów. Główni gracze pozostawali przy obsłudze tych samych relacji, co w 2019 r. Wprowadzanie połączeń wspieranych przez FRPA sprawiło też, że obejmowali oni nowe linie – np. A. Pudlik – wydłużenie linii z Woli Niżnej do Moszczańca czy firma Bodek – do Pałacówki.

W 2019 r. w powiecie sanockim rynek przewoźników lokalnych był mniej zróżnicowany niż w powyżej przedstawionych jst tego szczebla. Po części zapewne było to pochodną stosunkowo silnej pozycji dawnego PKS Sanok aż do końca jego działalności na opisywanym obszarze. Wówczas MKS w Sanoku charakteryzował się zdecydowanie mniej rozbudowaną siecią w stosunku do swoich odpowiedników z Gorlic, Jasła czy Krosna. Poza granicami miasta obsługiwała ona jedynie kursy do Zagórza oraz Sanoczka i Bykowców. Na liniach podmiejskich i regionalnych można było zaobserwować monopole przewoźników obsługujących dany obszar. Odstępstwa od tej reguły były wynikiem układu sieci drogowej. Na dłuższych trasach, jak Lesko-Wetlina czy Sanok-Kuźmina, inne podmioty niż dominujący nie miały praktycznie znaczenia (realizowały pojedyncze kursy). Niewątpliwie do najistotniejszych przewoźników na terenie powiatu sanockiego zaliczała się firma Tarzan wykonująca przewozy z Sanoka na obszar gminy Komańcza, a także do zlokalizowanego w sąsiednim powiecie krośnieńskim Moszczańca. W północnej jego części operowała firma Trans-Gaz (TravelPL). Drugim obszarem, gdzie spełniała ona ważną rolę, były okolice Beska. Kursy do Bukowska i Woli Piotrowej obsługiwała zaś firma Kontra, a przewoźnik Fekus połączenia w okolicach pobliskich Nadolan. Do Rzeszowa podstawowym środkiem przemieszczania, podobnie jak z Jasła i Krosna, były busy firmy Marcel. Do stolicy sąsiadującego powiatu przemyskiego można było dojechać pojedynczymi kursami PKS z tego miasta. Warto dodać, że na opisywanym obszarze funkcjonowały również zamknięte kursy zlecane przez sanocką firmę Sanok Rubber Company SA (Ciechański, 2023a). Powiat sanocki był niewątpliwie jednym z tych, w których w 5 analizowanych latach doszło do największych zmian (a być może nawet najsilniejszych z całej grupy). Przede wszystkim MKS Sanok na podstawie porozumień międzygminnych przejął całkowicie przewozy do Nadolan, Sękowej, Bukowca (linie 18 i 19), co jak na przewoźnika typowo miejskiego wiązało się z liniami o dość znacznej długości (przekraczającej kilkanaście km od granic miasta). Podobnie stało się na trasie do Bykowców i Wujskiego. Ponadto na części połączeń, oprócz dotychczasowych

przewoźników, pojawiły się autobusy firmy Santur sp. z o.o. (m.in. do Raczkowej oraz na liniach dowożących uczniów do Zespołu Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Nowosielcach). Warto odnotować, że w 2025 r. przejął on obsługę tras łączących Sanok z Nadolanami i Bukowskiem oraz Wołą Piotrową. Ich organizatorami stały się gminy: wiejska Sanok oraz Bukowsko, a zastąpiły one dotychczasowe linie MKS Sanok 18 i 19. TravelPL częściowo ograniczył swój zasięg na rzecz obsługi połączeń na zlecenie BZK. Niezmiennie na swoich dotychczasowych trasach pozostawali przewoźnicy tacy jak Tarzan, Marcel (choć zaliczył on nieudaną próbę wydłużenia linii Rzeszów-Sanok do Leska) czy Kubuś oraz Gustek.

Sytuacja w powiecie leskim w 2019 r. pod względem przewoźników była niezbyt złożona – usługi wykonywało tylko 2 głównych – PKS Jarosław (zapewniający łączność Sanoka i Ustrzyk Dolnych ze wschodnią częścią Bieszczad) oraz Bak-Bus (obsługujący połączenia w rejon Baligrodu oraz Cisnej i Wetliny). Natomiast w powiecie bieszczadzkiem jedynym podmiotem realizującym lokalne przewozy autobusowe był PKS Jarosław (Ciechański, 2023a). W 2024 r. wszystkie połączenia lokalne i regionalne na terenie tych 2 powiatów odbywały się w ramach Bieszczadzkiego Związku Komunikacyjnego, a przewoźnicy je realizujący byli wybierani w procedurach przetargowych.

Od lat kluczowym operatorem przewozów pomiędzy największymi miastami powiatowymi z województwa podkarpackiego na badanym obszarze (Jasło, Krosno, Sanok) a Rzeszowem była firma Marcel (ryc. 21). Dzięki niej ośrodki te były bardzo dobrze skomunikowane bezpośrednio ze stolicą województwa (jak wcześniej za sprawą PKS). Zapoczątkowała ona swoją obecność w 2000 r. jako jednoosobowa działalność gospodarcza (od 2015 r. sp. z o.o.), a jej siedzibą był Rzeszów. Do roku 2013 r. podjęła ona przewozy na liniach lokalnych łączących Rzeszów z Mielcem, Tarnobrzegiem, Stalową Wołą i Krosnem, a także na linii dalekobieżnej – do Krakowa. Przed wakacjami 2014 r. uruchomiono połączenie Rzeszów-Dębica (od marca 2016 r. wzmocnione kursami Rzeszów-Ropczyce). W podobnym czasie ruszyły przewozy na linii do Kielc (zakończone z przyczyn ekonomicznych jesienią 2016 r.). Od stycznia 2015 r. uruchomiono trasę 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 (Ciechański, 2023a). W końcu 2019 r. uruchomiono też przewozy z Sanoka do Leska. Realizowano je jeszcze w 2020 r. i prawdopodobnie w tymże roku ich zaprzestano (dopiero w 2025 r. wznowiono je jako element trasy Rzeszów-Sanok-Polańczyk).

Pandemia *Covid-19* odbiła się dość znacząco na kondycji ekonomicznej firmy. Podczas gdy zazwyczaj w 2019 r. uruchamiała ona w dni robocze na liniach na badanym obszarze po około 25 par kursów, to w 2024 r. wartości te wahały się między 15-20 par połączeń. Poza tym Marcel Bus sp. z o.o. wciąż był przewoźnikiem świadczącym usługi przewozowe 7 dni w tygodniu (około 7-8 par kursów w soboty i 3-4 w niedziele). Sytuacja firmy w momencie pisania niniejszej monografii (lato 2025 r.) raczej nie uległa znaczącej poprawie, bo z końcem lutego 2025 r. zawieszono wszystkie kursy lokalne relacji Rzeszów-Dębica (co można prawdopodobnie wiązać ze znaczącą rozbudową oferty przewoźnika POLREGIO na równoległej linii kolejowej).



Ryc. 21. Sieć połączeń autobusowych firmy Marcel w 2024 r.

7.3. Zmiany w dalekobieżnym transporcie autobusowym

Odrębne miejsce należy poświęcić autobusowym połączeniom dalekobieżnym przez omawiany obszar, zarówno międzynarodowym, jak i krajowym.

Po blisko 20 latach nie da się niestety odtworzyć informacji o wszystkich realizowanych tu międzynarodowych przewozach autobusowych. Wiadomo jednak, że PKS Rzeszów organizował w 2005 r. jedną linię międzynarodową o dalekim zasięgu:

- ▶ Rzeszów-Sanok-Krosno-Jasło-Gorlice-Nowy Sącz-Bielsko Biała-Rybnik-Kłodzko-Jelń Góra-Zgorzelec-Görlitz-Saarbrücken-Netz-Reims-Paryż (w środy i niedziele, a piątki do Orleanu)

oraz 2 połączenia realizowane zdecydowanie na krótszych dystansach:

- ▶ Lublin-Kraśnik-Rzeszów-Krosno-Jasło-Gorlice-Nowy Sącz-Chyżne-Bratysława-Wiedeń (codzienne);
- ▶ Rzeszów-Strzyżów-Krosno-Barwinek-Koszyce-Miszkolc (tam z wtorku na środę, powrót ze środy na czwartek – przyjazd do Rzeszowa o godz. 0.10).

Brak jest natomiast informacji, by funkcjonowały wówczas lokalne połączenia autobusowe przez granicę ukraińską i – co zaskakuje – również słowacką.

W 2019 r. przez badany obszar przebiegały również dalekobieżne linie międzynarodowe głównie obsługiwane przez opolską firmę Sindbad. Były to codzienne kursy do Aachen (identyczne połączenie oferował Trans Expres) oraz wykonywane 4 dni w tygodniu do Londynu. W 2024 r. z Krosna można było dojechać codziennymi kursami firmy Trans Ekspres do Freiburga. Z Sanoka prawdopodobnie realizowano jeszcze połączenie antenowe (według informacji na miejscowym dworcu – do Niemiec, Francji, Włoch i krajów Beneluksu, choć ten sam kurs na dworcu w Krośnie był wykreślony).

W 1990 r. sytuacja w dalekobieżnym ruchu krajowym była prosta, gdyż obsługiwany on był praktycznie wyłącznie przez różne oddziały PKS (tab. 16). Większość z tych połączeń miała, co zaskakuje, charakter codzienny. Jedynie nieliczne kursy wykonywano wyłącznie w wakacje letnie (w niektórych wypadkach rozciągnięte do początku roku akademickiego). Dominującą rolę w obsłudze linii dalekobieżnych i pospiesznych miały oddziały PKS z badanego obszaru oraz z sąsiadującego nim Brzozowa, a także z miast nieco dalej zlokalizowanych: Nowego Sącza, Tarnowa czy Krakowa. Z bardziej odległych siedzib oddziałów PPKS należy tu wspomnieć o Cieszynie, Chrzanowie, Katowicach, Kraśniku, Lublinie, Mielcu, Warszawie oraz Zakopanem. Odrębną kwestią była liczba kursów wykonywanych na danej linii przewozowej przez danego przewoźnika – zazwyczaj była do zaledwie jedna para kursów bezpośrednich (jedynie niekiedy uzupełnianych przez połączenia o dłuższej trasie). Największa liczba kursów prowadziła z badanego obszaru w kierunku Krakowa.

W 1990 r. linie dalekobieżne, poza nielicznymi przypadkami, były pospieszne. Większość z nich łączyła główne miasta badanego obszaru (Gorlice, Jasło, Krosno, Sanok i Ustrzyki Dolne) oraz miejscowości turystyczne (m.in. Bukowiec, Wetlina) i uzdrowiskowe (np. Rymanów-Zdrój, Iwonicz-Zdrój) z Krakowem, Rzeszowem oraz GOP. Realizowano też kursy łączące Sanok i Krosno z Wrocławiem, Gorlice z Bielsko-Białą czy Warszawę z Jasłem, Krosnem, Sanokiem i Ustrzykami Dolnymi. Nie brakowało też autobusów z Lublina czy Stalowej Woli na teren badanego obszaru. Z bardziej nietypowych relacji wypada tu wspomnieć o trasie wiodącej wzdłuż niemal całych Beskidów Zachodnich z Sanoka przez Gorlice, Nowy Sącz, Limanową, Rabkę, Żywiec i Bielsko-Białą do Cieszyna. Częściowo podobny przebieg miała linia Zakopane-Ustrzyki Dolne. Tranzytem przejeżdżały tu m.in. przez Jasło i Gorlice autobusy z Lublina do Krynicy. Interesujące były tu także linie Sandomierz-Sanok, Przemyśl-Krosno czy też Krosno-Łódź. Z drugiej strony zauważalny był brak bezpośrednich połączeń właściwie ze wszystkimi miejscowościami powyżej osi łączącej Wrocław, Łódź i Warszawę. Dotyczyło to zarówno całego pasa nadmorskiego, jak i Poznania czy Warmii i Mazur (część takich połączeń realizowana jest współcześnie).

W przypadku rozkładu jazdy autobusów PKS 2005/2006 (tab. 17) należy pamiętać, że nie uwzględniał on przewoźników prywatnych i ciężko by było go współcześnie odtworzyć.

Tabela 16. Obsługa badanego obszaru autobusami komunikacji pospiesznej i dalekobieżnej według rozkładu jazdy 1990/1991

Linia	Przez	Oddział PPKS	Liczba par kursów	Uwagi
Kraków-Brzozów Warszawa-Rymanów-Zdrój	Tarnów-Jasło-Krosno-Sanok Brzozów	Brzozów	2 1	
Sanok-Cieszyn	Gorlice-Nowy Sącz-Żywiec-Bielsko-Biała	Cieszyn	1	
Jaworzno-Gorlice	Chrzanów-Kraków-Brzesko	Chrzanów	0,5	
Katowice-Gorlice	Chrzanów-Kraków-Brzesko-Zakliczyn		3	
Kraków-Gorlice	Brzesko-Zakliczyn	Gorlice	2	
Kraków-Gorlice	Brzesko-Nowy Sącz-Grybów		2	
Bielsko-Biała-Gorlice	Żywiec-Sucha Beskidzka-Nowy Sącz		1	
Katowice-Krosno	Kraków-Tarnów-Jasło		1	
Krosno-Częstochowa	Jasło-Tarnów-Kraków-Katowice	Jasło	1	Wakacje tam pt./sb. i powrót w sb.
Kraków-Jasło	Tarnów		3	Jedna para wykonywana tylko pt., sb. i ind.
Jasło-Warszawa			1	
Katowice-Ustrzyki Dolne	Kraków-Tarnów-Jasło-Sanok-Lesko	Katowice	1	
Katowice-Iwonicz-Zdrój	Kraków-Tarnów-Jasło-Krosno		1	
Kraków-Gorlice	Brzesko-Nowy Sącz-Grybów	Kraków	1	
Kraków-Lesko	Tarnów-Jasło-Krosno-Sanok		1	
Lublin-Krynica	Jasło-Gorlice-Nowy Sącz	Kraśnik	1	
Kraków-Krosno	Tarnów-Jasło		4	1 para tylko w dni rob., 1 para tylko w wakacje
Przemysł-Krosno	Rzeszów-Strzyżów		1	
Łódź-Krosno	Częstochowa-Katowice-Kraków-Tarnów		1	
Nowy Targ-Krosno	Rabka-Nowy Sącz-Gorlice-Jasło		1	
Warszawa-Krosno	Mielec-Dębica-Jasło		1	
Rzeszów-Krosno	Strzyżów	Krosno	1	
Wrocław-Krosno	Wrocław-Gliwice-Kraków-Tarnów-Jasło		2x0,5	Brak kursów powrotnych
Lublin-Krosno	Rzeszów		1	

Lublin-Iwonicz-Zdrój	Krosno	Lublin	1	
Mielec-Wetlina	Brzozów-Sanok-Lesko-Cisna	Mielec	2	Jedna para wakacyjna
Mielec-Rymanów-Zdrój	Dębica-Jasło-Krosno		1	
Kraków-Gorlice	Brzesko-Nowy Sącz-Grybów	Nowy Sącz	1	
Sanok-Nowy Sącz	Krosn-Jasło-Gorlice		1	
Kraków-Ustrzyki Dolne	Tarnów-Jasło-Krosno-Sanok-Lesko		1	
Lublin-Sanok	Brzozów		1	
Kraków-Sanok	Tarnów-Jasło-Krosno		1	
Wrocław-Sanok	Opole-Katowice-Kraków-Tarnów-Jasło	Sanok	1	
Ustrzyki Dolne-Nowy Sącz	Sanok-Krosno-Jasło-Gorlice		1	
Sanok-Sandomierz	Brzozów		1	
Warszawa-Sanok	Jasło-Krosno		1	
Stalowa Wola-Bukowiec	Brzozów-Sanok		1	
Tarnów-Iwonicz-Zdrój	Jasło-Krosno	Tarnów	1	
Katowice-Iwonicz-Zdrój	Tarnów-Jasło-Krosno		1	
Warszawa-Ustrzyki Dolne	Brzozów-Sanok-Lesko	Warszawa	1	
Zakopane-Ustrzyki Dolne	Nowy Targ-Nowy Sącz-Jasło--Sanok	Zakopane	1	

Opracowanie własne na podstawie Rozkładu Jazdy Autobusów 1990/1991, okręg 13 (1990).

Tabela 17. Obsługa badanego obszaru autobusami komunikacji pospiesznej i dalekobieżnej według rozkładu jazdy 2005/2006 r.

Linia	Przez	Liczba par kursów	Uwagi
PKS Connex Brzozów sp. z o.o.			
Warszawa-Rymanów-Zdrój Brzozów-Kraków	Stalowa Wola-Rzeszów-Brzozów	1	
		2	
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Cieszynie sp. z o.o.			
Krosno-Cieszyn	Jasło-Nowy Sącz-Sucha Beskidzka-Bielsko-Biała	1	
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy SA			
Dębica-Nowy Sącz Dębica-Zakopane Rzeszów-Wysowa-Zdrój	Jasło-Gorlice	1	
	Jasło-Gorlice-Nowy Sącz	1	
	Dębica-Jasło-Gorlice	1	
PKS Connex Gorlice sp. z o. o.			
Rzeszów-Zakopane Gorlice-Zakopane Rzeszów-Zakopane Rzeszów-Gorlice	Dębica-Jasło-Gorlice-Nowy Sącz-Rabka Nowy Sącz-Nowy Targ	1	
	Dębica-Jasło-Gorlice-Nowy Sącz	1	
	Jasło	3	1 para pt.-nd./sb.-pn.
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Jasle sp. z o.o.			
Warszawa-Jasło Katowice-Iwonicz-Zdrój Kraków-Jasło	Radom-Kielce Busko-Zdrój-Tarnów Kraków-Tarnów-Jasło-Krosno Tarnów	2 1 4	1 para tam w pn., powrót w nd. 1 para tylko w pt. i nd.
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Katowicach SA		
	Kraków-Krosno-Sanok Kraków-Tarnów-Jasło-Krosno	1 1	
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krakowie SA			
Kraków-Lesko Kraków-Krosno	Krosno Jasło	1 1	Kursuje tylko w nd.

Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Kraśniku		
Lublin-Krynica	Kraśnik-Rzeszów-Dębica-Jasło-Gorlice-Nowy Sącz	1
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA		
Warszawa-Krosno	Radom-Kielce-Busko-Zdrój-Tarnów-Jasło	2
Łódź-Krosno	Częstochowa-Kraków-Tarnów-Jasło	1
Stalowa Wola-Krosno	Nisko-Rzeszów-Strzyżów	1
Lublin-Krosno	Nisko-Rzeszów-Strzyżów	1
Przemysł-Krosno	Jarostaw-Rzeszów-Strzyżów	1
Rzeszów-Dukla	Miejsce Piastowe (z pominięciem Krosna)	4
Wrocław-Krosno	Głiwice-Kraków-Jasło	1
Wrocław-Krosno	Głiwice-Katowice-Kraków-Jasło	1
Kraków-Krosno	Jasło	4
Rzeszów-Krosno		0,5
Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Lublinie		
Lublin-Solina	Bitgoraj-Jarostaw-Przemysł-Czarna	1
Lublin-Rymanów-Zdrój	Kraśnik-Rzeszów-Krosno-Iwonicz-Zdrój	1
Lublin-Krosno	Kraśnik-Rzeszów	1
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łodzi sp. z o.o.		
Łódź-Rymanów-Zdrój	Kielce-Busko-Zdrój-Dębica-Jasło-Iwonicz-Zdrój	1
PKS Connex Mielec sp. z o. o.		
Mielec-Wetlina	Rzeszów-Birzozów-Sanok-Cisna	2
Mielec-Zakopane	Dębica-Jasło	1
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Przemysłu sp. z o.o.		
Przemysł-Zakopane	Rzeszów-Dębica-Jasło-Gorlice-Nowy Sącz	1
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie SA		
Rzeszów-Sanok	Jasło-Gorlice-Nowy Sącz	1
Rzeszów-Krynica	Dębica-Jasło-Gorlice	1
Rzeszów-Wysowa-Zdrój		1

PKS Connex Sanok sp. z o.o.		
Warszawa-Sanok	Kozienice-Zwoleń-Rzeszów-Brzozów	1
Warszawa-Sanok	Kozienice-Putawy-Lublin-Kraśnik-Rzeszów	1
Lublin-Sanok	Kraśnik-Rzeszów	1
Kołobrzeg-Sanok	Gniezno-Konin-Jędrzejów-Tarnów-Jasło-Krosno	1
Zakopane-Sanok	Nowy Targ-Nowy Sącz-Krosno	1
Gliwice-Sanok	Katowice-Kraków-Krosno	1
Gorlice-Ustrzyki Dolne	Jasło-Krosno-Sanok	1
Kraków-Sanok	Krosno	4
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli SA		
Stalowa Wola-Rymanów-Zdrój	Nisko-Rzeszów-Strzyżów-Krosno-Iwonicz-Zdrój	1
Wola Stalowa Wola-Bukowicz	Rzeszów-Brzozów-Sanok-Lesko-Polańczyk	1
Stalowa Wola-Plwiczna-Zdrój	Tarnobrzeg-Mielec-Dębica-Jasło	1
PKS Tarnobrzeg sp. z o.o. Grupa Auto Orbis Bus		
Tarnobrzeg-Ustrzyki Górne	Rzeszów-Brzozów-Sanok-Ustrzyki Dolne	1
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o. w Tarnowie		
Katowice-Iwonicz-Zdrój	Kraków-Tarnów-Jasło-Krosno	1
PKS Connex Toruń sp. z o.o.		
Gdańsk-Sanok	Toruń-Łódź-Kielce-Busko-Zdrój-Mielec-Brzozów	1
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Polonus w Warszawie		
Warszawa-Ustrzyki Górne	Tarnobrzeg-Rzeszów-Brzozów-Sanok	1
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej PKS – Polbus sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA		
Wrocław-Ustrzyki Dolne	Krosno-Lesko-Lutowska	1

Opracowanie własne na podstawie Rozkładu Jazdy Pasażerskiej Komunikacji Samochodowej 2005/2006, okręg 9 (2005).

W 2005 r. połączenia dalekobieżne (tab. 17) w rejon Beskidu Niskiego i Bieszczad prowadziły głównie przedsiębiorstwa PKS z tych samych miejscowości, co 15 lat wcześniej. Dominowały wśród nich te z badanego obszaru oraz terenów doń przyległych. Wśród przedsiębiorstw z innych części kraju co prawda zabrakło tych z Chrzanowa czy Nowego Sącza oraz Zakopanego, natomiast w ich miejsce pojawili się przewoźnicy z Dębicy, Łodzi, Przemyśla, Rzeszowa, Stalowej Woli, Tarnobrzega, Torunia i Warszawy.

Układ połączeń dalekobieżnych (zarówno pospiesznych, jak i przyspieszonych) w 2005 r. w dużej mierze pokrywał się z tym, co było obserwowane w 1990 r. Nadal istniało wiele bezpośrednich połączeń badanego obszaru z Warszawą. Utrzymała się m.in. całoroczna linia do Rymanowa-Zdroju. Na liniach do Jasła oraz Krosna pojawiły się drugie pary kursów. Do 2 par autobusów Warszawa-Sanok i Warszawa-Ustrzyki Dolne dołączyła kolejna w relacji Warszawa-Sanok. W wakacje jedną z nich obustronnie wydłużano do Wetliny, a druga (przez Lublin), wracając, zaczynała bieg w Polańczyku. W przypadku Łodzi oprócz autobusu do Krosna pojawiło się drugie połączenie przez Krosno do Rymanowa-Zdroju. Ponadto przez Łódź przejeżdżała dalej opisana linia z Pomorza. Poznań i Szczecin nadal pozostawały bez bezpośrednich połączeń z badanym obszarem. To samo dotyczyło się województw warmińsko-mazurskiego i podlaskiego. Niezmiennie za to utrzymywano łączność z Dolnym Śląskiem – na linii Wrocław-Krosno doszło drugie połączenie. Istniały też nadal silne powiązania z Rzeszowem, Krakowem oraz GOP. Wciąż też dużą rolę odgrywały linie z terenu województwa lubelskiego – praktycznie bez zmian funkcjonowały połączenia Lublin-Krynica przez Jasło i Gorlice oraz Lublin-Krosno i Lublin-Sanok. Linię z Lublina do Iwonicza-Zdroju natomiast wydłużono do uzdrowiska w sąsiednim Rymanowie-Zdroju. Pojawiły się też wakacyjne kursy z Lublina do Soliny. Taki sam charakter miało nowe w stosunku do 1990 r. połączenie z Tarnobrzega do Ustrzyk Górnych.

Z rejonu Stalowej Woli nadal podążały autobusy do Bukowca, choć już tylko w sezonie wakacyjnym. Ponadto nowością były realizowane w piątki i soboty kursy do uzdrowisk w Rymanowie-Zdroju i Iwoniczu-Zdroju. Poprawie też uległo skomunikowanie badanego obszaru z Zakopanem, gdzie co prawda kurs z Ustrzyk Dolnych skrócono o odcinek do Sanoka, ale za to pojawiło się wiele nowych tranzytowych połączeń prowadzących m.in. z Dębicy, Rzeszowa, Gorlic, Mielca (gdzie kurs powrotny wykonywano do Warszawy) czy Przemyśla. Powstały też liczne nowe relacje wewnątrz samego regionu – tu chyba najbardziej interesujące były łącznie 4 pary kursów (z czego 2 codzienne) łączące Duklę z Rzeszowem z pominięciem Krosna. Nie można nie wspomnieć o relacjach typu Rzeszów-Wysowa-Zdrój czy Jasło-Iwonicz-Zdrój, jak również Przemyśl-Krosno (przez Rzeszów i Strzyżów). Podstawową różnicą w stosunku do 1990 r. było jednak to, że w 2005 r. badany region posiadał połączenia z północną i północno-zachodnią Polską. PKS Connex Sanok sp. z o.o. oferował całoroczną parę kursów relacji Kołobrzeg-Sanok przez m.in. Piłę, Gniezno, Konin, Częstochowę, Jędrzejów, Busko-Zdrój, Tarnów, Jasło i Krosno. Natomiast PKS Connex Toruń sp. z o.o. uruchamiał jedną parę

autobusów relacji Toruń-Sanok (sezonowo wydłużaną z/do Gdańska) przez m.in. Łódź, Kielce, Busko-Zdrój, Mielec i Brzozów.

Dysponując danymi z Planu zrównoważonego transportu... (2015) można jako przykładową omówić tu sytuację dla powiatu krośnieńskiego. Oprócz połączeń firmy Neobus w obiegu były zezwolenia dla PKS Krosno na połączenia: Rymanów-Zdrój-Krosno-Kraków, Krosno-Kraków-Łódź oraz Krosno-Mielec-Warszawa. Na trasie Krosno-Jasło-Kraków istniała dodatkowo konkurencja firm Transport Drogowy Barbara Penar Barbara oraz AIR BUS Krzysztof Wolan. Komercyjny przewoźnik pod nazwą handlową Progres Bus zaś mógł uruchamiać linie Rymanów-Zdrój-Rzeszów-Lublin. Niestety nie wiadomo, czy były to linie całoroczne czy też sezonowe (wakacyjne).

W 2019 r. kluczową rolę w dojeździe z Wrocławia (przez Katowice i Kraków) oraz Warszawy, Łodzi i Kielc do Sanoka i Polańczyka oraz uzdrowisk w Iwoniczu-Zdroju i Rymanowie-Zdroju miała firma Neobus Polska Czurczak sp.k. z Niebylca. Jej historia sięga początków polskiej transformacji – wówczas jako Firma Handlowo-Usługowa Czurczak specjalizowała się w handlu artykułami gospodarstwa domowego. W 2000 r. zmieniła ona formę prawną na sp. z o.o., a 3 lata później po uzyskaniu koniecznych dokumentów rozszerzyła działalność o usługi transportowe (pod marką Neobus) (O firmie, brak daty; Górczyca, 2017). Od 2023 r., po wielu przekształceniach formy prawnej, stała się ona spółką komandytową (sp.k.).

Początkowo skromną flotą podjęła ona lokalne kursy do Strzyżowa i Gwoźnicy, a już w 2004 r. rozszerzono ofertę o linię dalekobieżną łączącą Sanok i Krosno przez Rzeszów z Warszawą. W kolejnych krokach siatkę połączeń wzbogacano o górskie miejscowości turystyczne i sanatoryjno-uzdrowiskowe, takie jak: Iwonicz-Zdrój, Rymanów, Rymanów-Zdrój oraz Polańczyk. W 2013 r. ruszyła linia prowadząca do Wrocławia przez Kraków i Katowice. W pierwszej połowie lat 2010. Neobus był wystawiony na ostrą, nie do końca uczciwą rywalizację z europejskim potentatem w dziedzinie dalekobieżnych przewozów autobusowych, szkocką firmą Souther Holding operującą w Polsce pod marką PolskiBus.com. Dzięki właściwym decyzjom właścicieli Neobus wyszedł z niej zwycięsko, a próby wykupienia go przez tego konkurenta zakończyły się fiaskiem (O firmie, brak daty; Górczyca, 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 ślad za rosnącą w Polsce liczbą pracowników z Ukrainy przewoźnik uruchomił także połączenia do granicznej Medyki. W wakacje 2018 r., odpowiadając na zapotrzebowanie turystów kierujących się w Bieszczady, do rozkładu jazdy włączono kursy do Ustrzyk Górnych. Było to wypełnienie luki, jaka pojawiła się, gdy rok wcześniej przestała funkcjonować na tym obszarze firma Arriva Bus Transport Polska, która wykonywała podobne, ale dłuższe przejazdy dalekobieżne. Tak ukształtowany układ sieci obowiązywał i w 2019 r. (Ciechański, 2023a). W kolejnych latach uległ on pewnym modyfikacjom. W latach 2020-2022 Neobus uruchomił dodatkowo linię z Warszawy do Zakopanego. Na badanym obszarze zaś zaprzestano przewozów do Ustrzyk Dolnych i obsługi sezonowej linii do Ustrzyk Górnych

– ostatnimi latami ich wykonywania prawdopodobnie był 2023 r. W 2024 r. w efekcie rozbudowy sieci dróg szybkiego ruchu uruchomiono natomiast ekspresowe połączenia bez postojów między Rzeszowem a Warszawą. W tym samym roku rozpoczęły się także kursy z Brzozowa przez Sanok, Krosno i Iwonicz-Zdrój oraz Niebylec (powrotne kursy tylko do ostatniej z tych miejscowości z pominięciem pozostałych).

Oferta przewozowa Neobusa była pod wieloma względami pionierska – zwłaszcza na podkarpackim rynku. Za konkurencyjną cenę zaoferowano pasażerom szybszy niż PKS czas przejazdu do Warszawy. Dla pasażerów ważna tu też była częstotliwość kursów i możliwość bezpośredniego dojazdu do Iwonicza-Zdroju czy Rymanowa-Zdroju (Gorczyca, 2017). Nowatorskie było także zastosowanie w ruchu rozkładowym rozwiązań znanych z przewozów autobusowych realizowanych na potrzeby biur podróży. Neobus oparł swoją siatkę połączeń na „bezszwowej” wymianie pasażerów pomiędzy kursami zmierzającymi w różnych relacjach w *hubach*, czyli w swojej bazie w Niebylcu (zwłaszcza w kierunku Beskidu Niskiego i Bieszczad) oraz na dworcu PKS w Rzeszowie (na kursy na osi Wrocław-Medyka) (Ciechański, 2023a). Co ważne, realizował on przewozy zarówno w 2019 i 2024 r. 7 dni w tygodniu, a terminy, w których nie wykonywał kursów, ograniczały się do pojedynczych dni Świąt Bożego Narodzenia oraz Wielkanocy.

W 2019 r. w Bieszczady dotarły autobusy niemieckiej firmy działającej pod marką 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 (Ciechański, 2023a). W 2020 r., po pandemicznych ograniczeniach, wznowiono kursy w obu powyższych relacjach. W 2021 r. uruchomiono długodystansowe połączenie prowadzące z Gdańska do Ustrzyk Górnych przez m.in. Grudziądz, Toruń, Płock, Warszawę, Kielce, Tarnów, Rzeszów, Przemyśl, Sanok, Polańczyk i Ustrzyki Dolne (około 19 godzin jazdy). Linia Poznań-Ustrzyki Górne funkcjonowała też w sezonie letnim 2022. W 2024 r. realizowane były natomiast kursy łączące Gdańsk z Ustrzykami Górnymi (raz w tygodniu).

Także przewoźnicy pochodzący z badanego terenu wykonywali w 2019 r. przewozy dalekobieżne. Sanocki TravelPL (dawniejszy Trans-Gaz) realizował tradycyjnie swoją linię Bytom-Polańczyk (Ciechański, 2023a). To całoroczne połączenie funkcjonowało i w 2024 r.

Trasa Ustrzyki Dolne-Kraków w 2019 r. była na tyle atrakcyjna, że obsługiwały ją busami aż dwie firmy – San-bus i Barbara sp. z o.o. Pierwsza z nich ponadto w sezonie letnim oferowała przejazdy również z Ustrzyk Górnych, zapewniając dojazd także z Wetliny i Cisnej (Ciechański, 2023a). Drugi z przewoźników realizował wówczas też kursy między Rymanowem-Zdrojem i Iwoniczem-Zdrojem oraz Krosnem a Lublinem. W 2024 r. był tu widoczny regres. Na trasie pozostał tylko San-bus, a Barbara zakończyła w pierwszych dniach tegoż roku obsługę relacji Polańczyk-Sanok-Kraków, skupiając się na obsłudze tylko trasy Krosno-Kraków

(a jeszcze w 2015 r. było to nawet 12 par połączeń na dobę) (Plan zrównoważonego transportu..., 2015).

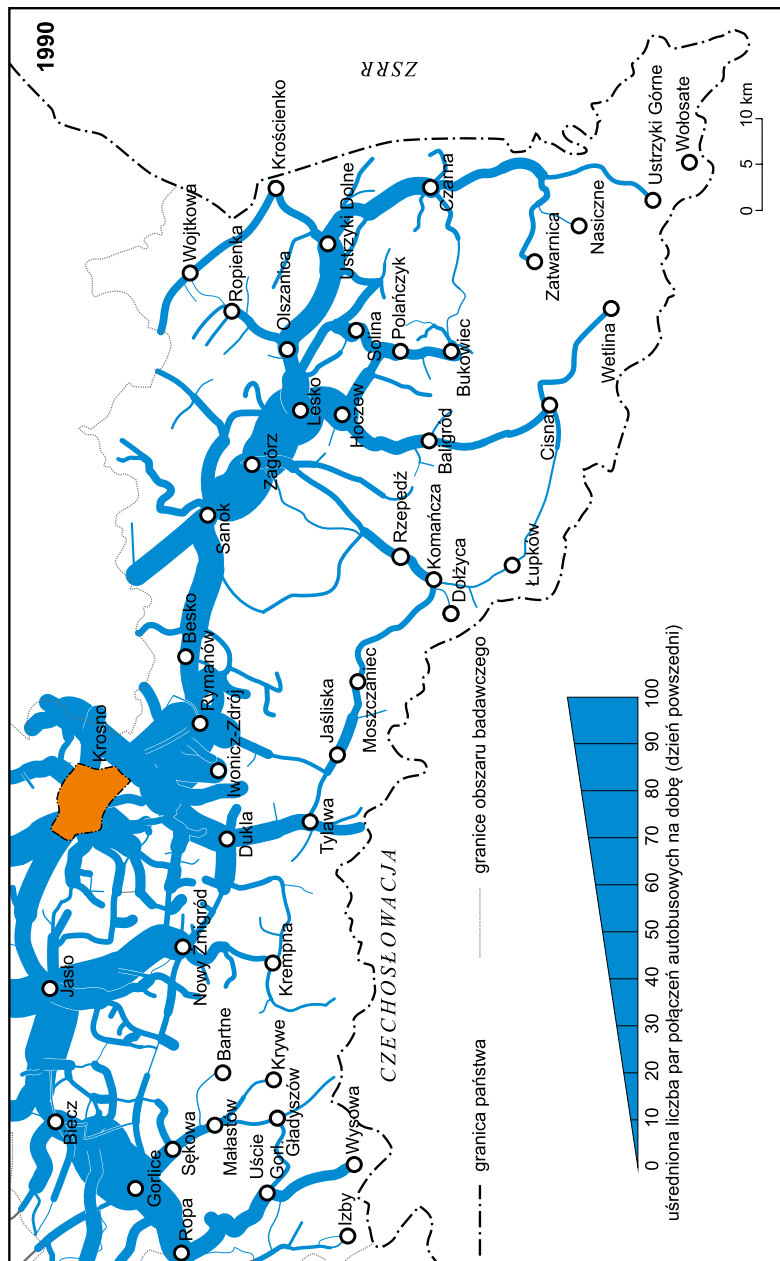
Całoroczne połączenia pomiędzy Ustrzykami Dolnymi a Lublinem zapewniała zarówno w 2019, jak i w 2024 r. firma Galicja Express.

W 2019 r. skomunikowanie Krosna z Warszawą stanowiły bezpośrednie kursy firm Neobus oraz MiŚ (również z Jasła i Gorlic). Gorlice, dzięki m.in. przyspieszonym autobusom firm Europol Połąc sp.j. i Voyager Transport sp. z o.o., miały też bardzo dobre połączenia z Krakowem (Ciechański, 2023a). Dla Krosna i Jasła w 2024 r. sytuacja nie uległa większym zmianom (oprócz już powyżej opisanych). Nieco inaczej wyglądała sytuacja dla Gorlic, skąd przewoźnik Voyager Transport w czasie pandemii Covid-19 zaprzestał obsługi linii do Krakowa, natomiast firma Eurpol Połąc nadal na niej funkcjonowała, jednak z ofertą na granicy zbliżonej do przyjętej przez Soczówkę i Ochocińskiego (2023) nieefektywności. W 2019 r. prawdopodobnie też funkcjonowała sezonowa linia autobusowa firmy Inter łącząca Katowice z Ustrzykami Górnymi przez Wetlinę, Cisną, Bukowiec, Solinę i Sanok.

7.4. Zmiany w podmiejskim i regionalnym transporcie autobusowym w latach 1990-2019 w ujęciu syntetycznym

W badaniach dla 1990 r. uwzględnione zostały tylko linie obsługiwane przez PPKS. Pominięto zaś z powodu małego znaczenia (i braku zachowanych materiałów źródłowych) wszelkie połączenia obsługiwane przez przedsiębiorstwa miejskie podległe władzom Jasła, Gorlic, Krosna i Sanoka (w tym międzymiastowe połączenie z Zagórzem). To samo dotyczyło wówczas przewozów zamkniętych wyłącznie dla własnych pracowników organizowanych przez duże przedsiębiorstwa przemysłowe, jak np. Zakłady Maszyn Górniczych Glinik w Gorlicach, Zakłady Tworzyw Sztucznych Gamrat Erg czy Rafineria Nafty w Jasle (Ciechański, 2023a), a także prawdopodobnie przez 2 największych sanockich pracodawców, czyli Autosan i Stomil (ten drugi miał je np. w czasie pandemii *Covid-19*).

W 1990 r. na obszarze badań funkcjonował wydajny system autobusowego ptz, a przemieszczanie się zarówno miejscowej ludności, jak również turystów nie napotykało wówczas raczej większych przeszkód. Jego główną oś transportową tworzył ciąg Gorlice-Jasło-Sanok-Lesko, gdzie bardzo dobrej obsłudze za pomocą transportu autobusowego towarzyszyła stosunkowo dobra oferta PKP. W przeciętny dzień roboczy w trakcie roku szkolnego sieć połączeń autobusowych charakteryzowała się dużą spójnością, choć oczywiście liczebność kursów była zróżnicowana (ryc. 22). Największa ich koncentracja była na liniach wybiegających z uprzemysłowionych największych miast badanego obszaru (Gorlic, Jasła, Krosna i Sanoka). Dobłą obsługę PPKS w 1990 r. miały również zapewnioną nieduże ośrodki o charakterze miejskim, jak Dukla czy Nowy Żmigród oraz beskidzkie uzdrowiska Iwonicz-Zdrój, Rymanów-Zdrój i Wysowa-Zdrój.



Ryc. 22. Liczba połączeń pozamijskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze w 1990 r.

Dużym natężeniem ruchu autobusów odznaczały się również odcinki Lesko-Ustrzyki Dolne i dalej do Czarnej. Z dobrej oferty ptz, zwłaszcza w kierunku Leska, mogli korzystać mieszkańcy wsi zlokalizowanych przy Jez. Solińskim. Istotne też były połączenia z głównych miast regionu w kierunku Rzeszowa. Ponadto analizowany obszar późniejszych 6 powiatów, oprócz ciągu tworzonego przez połączenia po DK28 i DK84, spajały również linie autobusowe wzdłuż dróg wojewódzkich DW 897 i DW993 prowadzących od Gorlic, przez Nowy Żmigród, Duklę, Tylawę, Jaśliska, Moszczaniec, Komańczę, Cisną aż do Wetliny (a w sezonie wakacyjnym nawet do Ustrzyk Górnych). Oczywiście skala ruchu była tu inna niż na głównym ciągu i widoczne były wyraźnie odcinki graniczne pomiędzy obszarami ciężenia charakteryzujące się znacznie mniejszym ruchem (np. Komańcza-Cisna, Gorlice-Nowy Żmigród). Utrzymywano też łączność z Przemyślem na zadawalającym poziomie (Ciechański, 2023a).

W 1990 r. dwie trasy (ryc. 23) miały charakter sezonowy. Oprócz letniej linii między Wetliną a Ustrzykami Górnymi zimą uruchamiano autobusy na odcinku Krempana-Żydowskie. Był to zarazem jeszcze czas, kiedy tylko nieliczne miejscowości w pasmach Bieszczad i Beskidu Niskiego pozbawione były w weekend dostępu do autobusu. W pierwszym z nich zasadniczo dotyczyło to tylko kilku wsi w okolicy Baligrodu (Kalnica, Roztoki Dolne, Stężnica) oraz miejscowości w obrębie Gór Sanocko-Turczańskich (Dziurdziów oraz okolice Ropienki, Olszanicy i Wojtkowej). W Beskidzie Niskim w weekendy autobusy PPKS nie docierały natomiast do Zawadki Rymanowskiej, Bałucianki czy też Wawrzki, a także do zlokalizowanych już na Pogórzu Jasielskim Pałacówki i Myszkowskiego. W soboty i niedziele utrudniony był też przejazd pomiędzy Gorlicami a Nowym Żmigrodem. Większość nieobsługiwanych w dni wolne tras była krótka i ślepo zakończona. Nie występował też problem linii obsługiwanych wyłącznie w dni nauki szkolnej (Ciechański, 2023a).

Badanie dla 1990 r. stało się wzorcowym dla podobnego z 2019 r. Zgromadzenie odpowiedniej bazy rozkładów jazdy jednak było wielkim wyzwaniem ze względu na ich znaczące rozproszenie, stąd nie były one już tak homogeniczne jak dla początkowej daty analiz. Ponownie wykreślono tu mapy pokazujące liczbę połączeń w przeciętny dzień roboczy, ich układ w soboty oraz różnice zarówno w stosunku do 1990 r., jak również pomiędzy dniem roboczym a wolnym w 2019 r. Podobnie jak uprzednio pominięto wszelkie kursy niepubliczne oraz te organizowane przez władze miast (także w ramach porozumień międzygminnych).

Zasadniczą obserwowaną w 2019 r. zmianą (ryc. 24) był znaczący wzrost polaryzacji oferty przewozowej względem obrazu dla 1990 r. (ryc. 22). Zdecydowanie widoczny był tu wzrost liczby autobusów poruszających się w dzień roboczy w ciągu DK28 (zwłaszcza pomiędzy największymi miastami powiatowymi regionu oraz w ich strefach podmiejskich). W opozycji do tego na południowych, górskich i gorzej zaludnionych terenach w większości przypadków widoczne było znaczne pogorszenie się oferty przewozowej. Szczególnym niepokojem napawał fakt, że spójność sieci uległa pogorszeniu – choć już w 1990 r. było widoczne, że granica obszarów ciężenia powodowała znaczny spadek liczby kursów ją pokonujących,

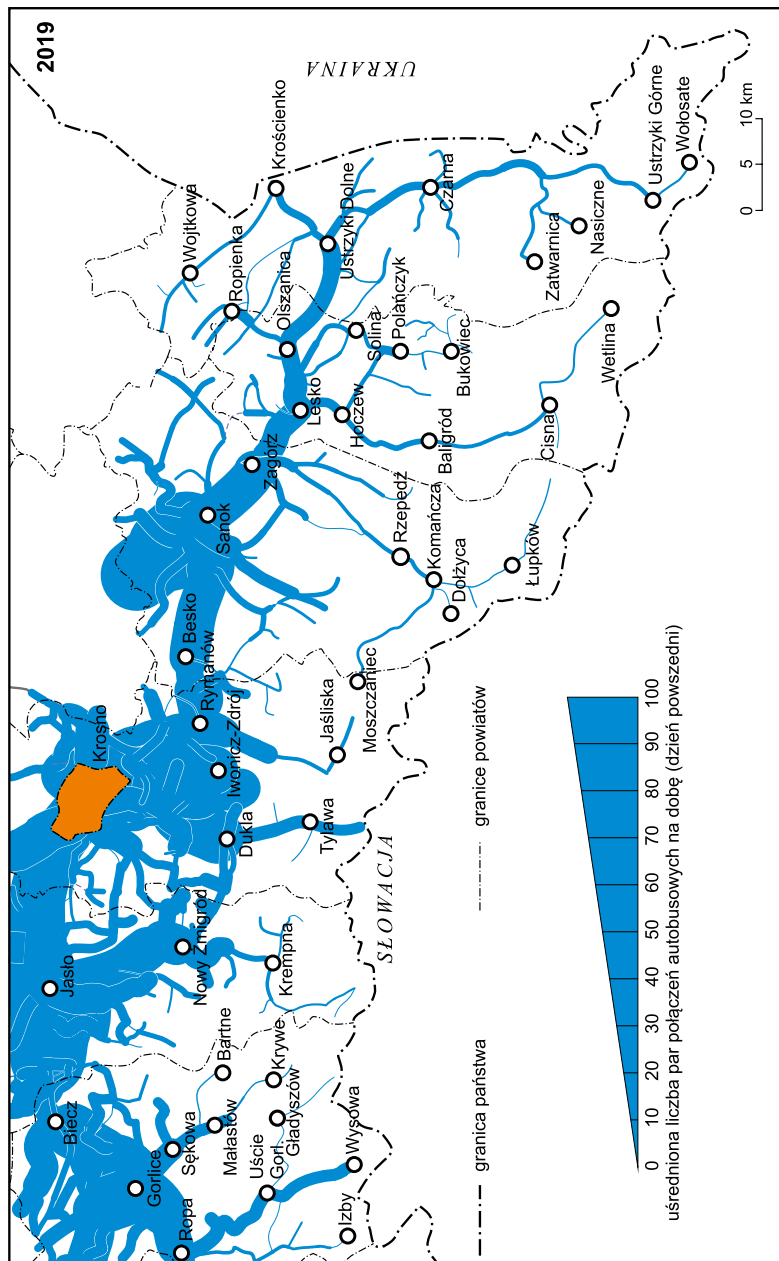
to wprowadzenie nowego podziału administracyjnego prawdopodobnie pogłębiło te procesy, sprawiając, że podróże ptz między sąsiednimi miejscowościami z różnych powiatów stały się niemożliwe. Opisany powyżej możliwy w 1990 r. przejazd autobusami z Gorlic do Wetliny w 2019 r. stał się niewykonalny – trasa ta została przerwana w wielu punktach (na odcinkach Gorlice-Nowy Żmigród, Tylawa-Jaśliska – stosunkowo świeżo wstrzymany ruch – i Wola Niżna-Moszczaniec, który, choć zlokalizowany na terenie powiatu krośnieńskiego, to obsługiwany był wyłącznie od strony powiatu sanockiego, oraz Wola Michowa-Żubracze). Ponadto w rejonie Jez. Solińskiego przestały kursować autobusy z okolic Bukowca do Czarnej. Na terenie Beskidu Niskiego identyczny proces miał miejsce pomiędzy Małastowem a Gładyszowem czy między Polanami a Chyrową i Iwłą. Choć badany obszar graniczył z dwoma krajami, to w latach 1990-2019 r. nie uruchomiono tu według posiadanej wiedzy żadnych autobusowych lokalnych i regionalnych połączeń transgranicznych.

Oprócz problemu całkowitej nieprzenikalności granic pomiędzy powiatami poza głównymi ciągami transportowymi (a więc linią kolejową nr 108 oraz DK28 i DK84) czy całkowitego odcięcia od ptz części miejscowości Beskidu Niskiego (m.in. Zydranowa, Chyrowa, Olchowiec itp.) oraz Bieszczad (Roztoki Dolne, Kielczawa, Stężnica) (ryc. 24 i 25), trudnością był również brak połączeń bezpośrednich na stykach jst – przykładowo sąsiadujące ze sobą Duklę i Nowy Żmigród łączyły tylko dwie pary kursów bezpośrednich, w pozostałych przypadkach należało się przesiadać np. w Łysej Górze.

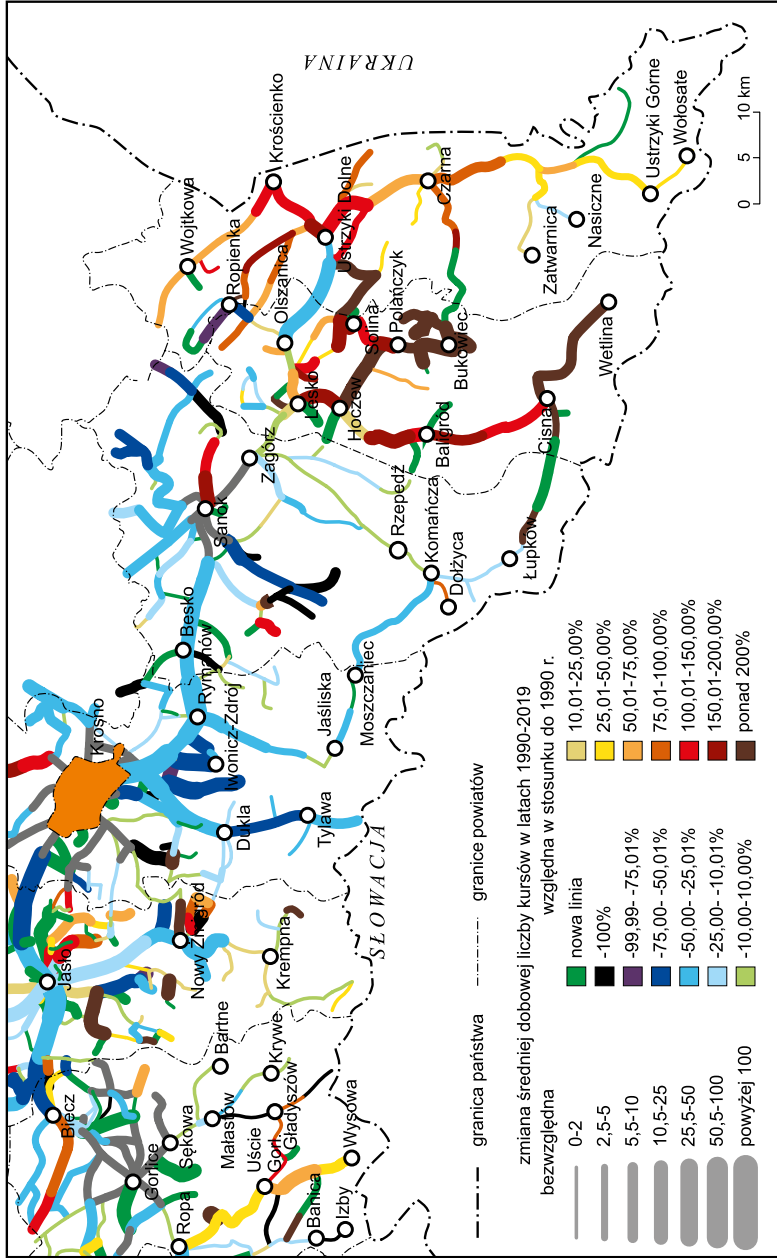
Zjawiskiem, które jednak szczególnie się nasiliło, było zmniejszenie się liczby kursów obsługujących liczne miejscowości praktycznie we wszystkich powiatach (ryc. 24 i 25). Na pograniczu Bieszczad i Gór Sanocko-Turczańskich poszkodowane były głównie tereny przyległe do Jez. Solińskiego, a zwłaszcza okolice Bukowca. Bardzo podobnie sytuacja kształtowała się w turystycznym sercu Bieszczad Wysokich – do Cisnej, czy zwłaszcza do Wetliny poza sezonem docierało znacznie mniej autobusów (Ciechański, 2023a). Oferta ptz w okresie wakacyjnym pozostawiała tu wówczas wiele do życzenia (kilka kursów nakierowanych na dobre skomunikowanie regionu czy to z Sanokiem, czy Ustrzykami Dolnymi, na dodatek w większości wykonywanych zaskakująco wyłącznie w dni robocze). Otwierało to pole dla funkcjonowania tzw. szarej strefy w postaci busów kursujących bez rozkładu jazdy i wydawanych biletów.

Istotne pogorszenie sytuacji transportowej dotknęło mieszkańców Komańczy, jak również obszaru na południe od niej (zwłaszcza w liczbach bezwzględnych). Spadła tu widocznie liczba kursów do Moszczańca, zmniejszyła się również już i tak słaba dostępność do ptz w Dołżycy czy Łupkowie. Przestał być możliwy dojazd z tego rejonu do Karlikowa. W drugą stronę zaś zerwane zostało połączenie między Żubraczem a Wolą Michową.

Wskutek procesów transformacji ustrojowej w Beskidzie Niskim mocno poszkodowane transportowo zostały takie miejscowości jak: Konieczna, Gładyszów, Krywe (Krzywa), Mszana, a także Wisłoczek i Puławy Górne. Natomiast Dukla, Nowy Żmigród i Wysowa-Zdrój, podobnie jak miejscowości przy drogach



Ryc. 24. Liczba połączeń pozamijskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze w 2019 r.



Ryc. 25. Zmiana średniej dobowej liczby połączeń autobusowego publicznego transportu zbiorowego w dni robocze w roku szkolnym na badanym obszarze w latach 1990-2019
 Źródło: Ciechański (2023a), zmienił.

łączących stolice powiatów (oraz w ich strefach podmiejskich), były beneficjentami wolnego rynku w przewozach autobusowych i wzrosła ich dostępność w dni robocze za pomocą ptz. Sytuacje, w których pojawiały się nowe połączenia, można uznać za wyjątkowo rzadkie. Do nich niewątpliwie zaliczał się powrót autobusów do Wołosatego czy też wykorzystywanie przez jednego z przewoźników w okolicy Dukli drogi przez Teodorówkę (równoległe do DW993). Innym przypadkiem były autobusy umożliwiające dojazd z okolic Ropienki do Ustrzyk Dolnych (Ciechański, 2023a).

Poprawa oferty przewozowej w ciągu DK28 zbiegła się w czasie z odwrotną sytuacją dla biegnącej w dużej mierze równoległe linii kolejowej nr 108. Były tu obserwowane duże względne i bezwzględne wzrosty liczby wykonywanych w dni robocze kursów autobusów, z którymi to coraz wolniejszy transport kolejowy nie był w stanie konkurować, zwłaszcza że pomijał on wiele istotnych miejscowości (Duklę, Rymanów, Rymanów-Zdrój i Iwonicz-Zdrój). Dla ośrodków z nadal silnymi funkcjami przemysłowymi (Jasło, Krosno, Jędrzejów i Sanok) typowe były rozbudowane sieci linii dojazdowych o dobrej ofercie przewozowej obejmujących przede wszystkim ich strefy podmiejskie. Ponadto pojawienie się komercyjnego przewoźnika Marcel wpłynęło korzystnie na liczbę bezpośrednich połączeń największych miast regionu z jego stolicą w Rzeszowie. Wzrost liczby kursów do Krakowa przyczynił się zaś do poprawy dostępności transportowej Gorlic i Wysowej-Zdroju (Ciechański, 2023a).

Z drugiej jednak strony dla niektórych mniejszych miejscowości (np. Ropienka, Wołosate) nastąpiła pomiędzy 1990 a 2019 r. nieznaczna poprawa dostępności do ptz (choć mogło to być pozorne – wynikać np. z tzw. wjazdów kieszeniowych). Inną grupą połączeń, mogącą dawać podobny efekt, były przekształcone w dostępne publicznie kursy przeznaczone dla uczniów gimnazjów (będące pokłosiem obowiązku zapewnienia transportu młodzieży doń uczęszczającej). Posiadały one niestety zbyt często wadę polegającą na tym, że umożliwiały dogodny dojazd tylko w jednym kierunku – bez gwarancji bezpośredniego powrotu, który mógł się wiązać już z koniecznością częściowego dojścia pieszo (Ciechański, 2023a).

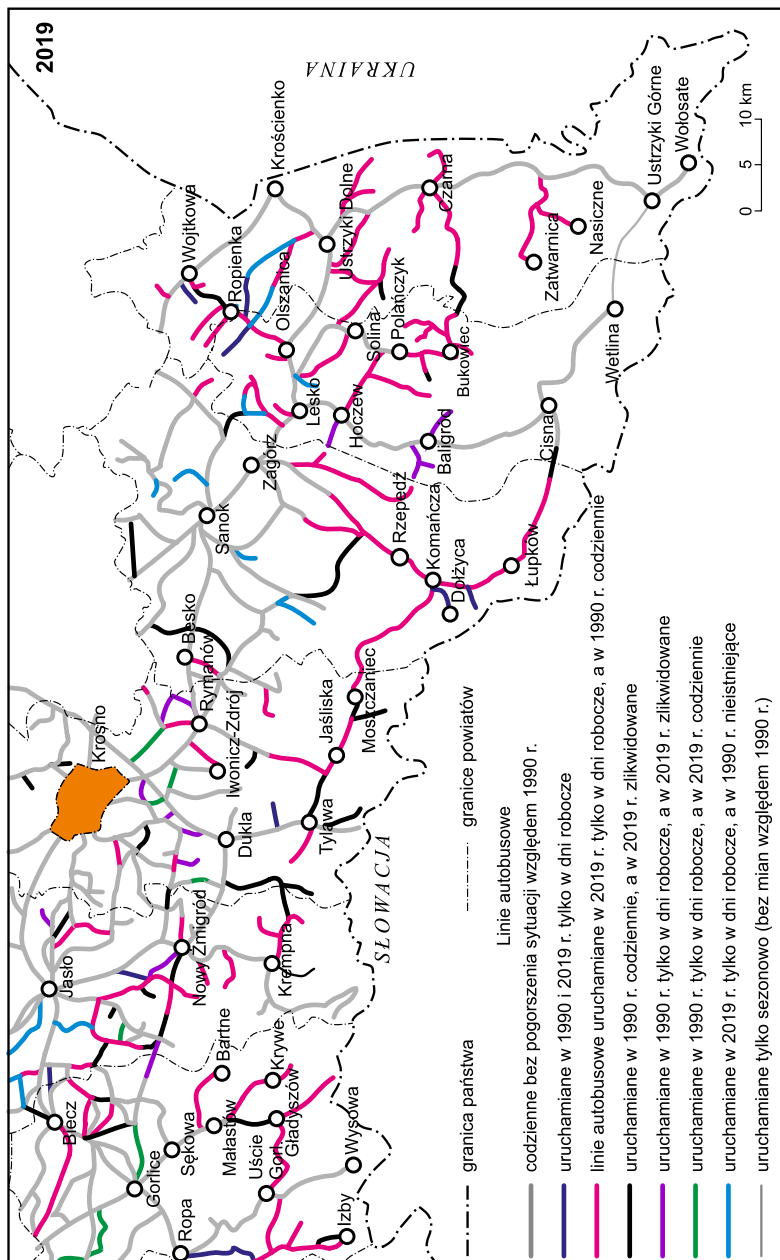
Tylko nieliczne połączenia pomiędzy 1990 a 2019 r. nie uległy większym względnym i bezwzględnym zmianom liczby realizowanych na nich w dni robocze kursów autobusów. Często dotyczyło to, co jest w sumie nieco zaskakujące, linii peryferyjnych, które szczególnie wydawały się predestynowane do likwidacji. Być może na taką stabilność oferty wpływał fakt, że już w 1990 r. służyły one głównie zapewnieniu dojazdów do szkół (a dodatni przyrost naturalny sprzyjał ich dalszemu funkcjonowaniu), w mniejszym stopniu zaś do odległych miejsc pracy. W omawianym okresie na znaczeniu straciło też wiele połączeń łączących współczesne główne szlaki prowadzące z/do miast powiatowych oraz do nich równoległych. Wynikało to m.in. z tego, że przewoźnicy prywatni byli zdecydowanie najbardziej zainteresowani obsługą tras gwarantujących z jednej strony wysokie potoki pasażerskie, a z drugiej strony szybki obrót pojazdów pomiędzy punktami końcowymi. A to zapewniały przejazdy bezpośrednie bez wjazdów kieszeniowych oraz kluczenia po wioskach (co bywało częste dla kursów realizowanych przez

PKS). Na badanym obszarze największy względny i bezwzględny regres połączeń nastąpił tam, gdzie najdłużej dominująca lub wręcz monopolistyczna była rola dawnych PKS (powiaty sanocki, leski i bieszczadzki), wynikająca najprawdopodobniej z małej atrakcyjności dla podmiotów komercyjnych rynku przewozowego obsługiwane przez PKS. Zgodnie z zauważoną regułą, że tam, gdzie funkcjonuje przemysł, nadal pozamiejski autobusowy ptz oferował w miarę dobrą ofertę przewozową, tam gdzie zakłady produkcyjne zaprzestały produkcji (np. drzewnej – Rzepedź i Ustjanowa), była ona już gorsza.

O ile w 1990 r., poza nielicznymi przypadkami, większość miejscowości cieszyła się pełną siedmiodniową i całoroczną obsługą przez ptz, to w 2019 r. o codziennym ruchu autobusów rozkładowych można było zasadniczo mówić tylko od poniedziałku do soboty (ryc. 26). W niedzielę (i święta) obsługiwano wtedy bardzo nieliczne połączenia. Należy jednak brać pod uwagę, że na liniach funkcjonujących także w soboty realizowano zazwyczaj znacznie mniej kursów niż w dni robocze. Takim przykładem była Dukla, którą od poniedziałku do piątku obsługiwało blisko 70 kursów 3 przewoźników, w sobotę odbywało się ich minimum kilkanaście, a w niedzielę wykonywano tu wyłącznie 4 pary kursów relacji Krosno-Dukla obsługiwanych przez firmę MiŚ (w pozostałe dni świąteczne ustawowo wolne od handlu nie realizowano ich w ogóle). Niezrozumiałe było, że na trasie między sąsiadującymi ze sobą miastami powiatowymi Jasło i Krosno w dni świąteczne możliwość przemieszczania się zapewniały jedynie linie pospieszne i dalekobieżne (Ciechański, 2023a).

W 2019 r. weekendowo odcięte od ptz pozostawały liczne miejscowości zlokalizowane na obszarze Gór Sanocko-Turczańskich, zwłaszcza na północ od DK84. Również rejon Jez. Solińskiego oraz miejscowości w okolicach Czarnej, a także Zatwarnica i Nasiczne były w dni wolne od pracy bez usług ptz. W sąsiadującym powiecie sanockim ten sam problem dotyczył Rzepedzi, Szczawnego, Łupkowa, Moszczańca i Dołżycy oraz Komańczy, której sytuację „ratowały” 3 efemeryczne pary pociągów z Sanoka (a właściwie zastępujących je niemal ciągle autobusów). W niedziele obraz tu był jeszcze bardziej pesymistyczny, bo kursy wykonywano tylko jeden raz. Ten sam problem dotyczył licznych wiosek Beskidu Niskiego. W weekendy w powiecie krośnieńskim autobusami ptz nie były obsługiwane Jaśliska, Wisłoczek i Wola Niżna oraz Zawadka Rymanowska, natomiast w jasielskim – m.in. Myscowa i Polany. W tej jst pozbawione dostępu do ptz w dni świąteczne były również miejscowości w okolicy Osieku Jasielskiego. W sąsiednim powiecie gorlickim w weekendy autobusy nie docierały do takich miejscowości Beskidu Niskiego jak: Banica, Izby, Gładyszów, Konieczna, Bartne czy Krywe (Krzywa). Ten sam problem dotyczył części wsi w rejonie Biecza (Ciechański, 2023a).

Choć w 1990 r. występowało na badanym obszarze zjawisko kursów realizowanych wyłącznie w dni nauki szkolnej, nie przekładało się to jednak na funkcjonowanie na takich zasadach całych linii autobusowych. Inaczej sytuacja przedstawiała się w 2019 r., kiedy to pojawiły się miejscowości obsługiwane wyłącznie w trakcie dni nauki szkolnej (ryc. 26). Z tego powodu nie było możliwe dotarcie za pomocą ptz w ferie czy wakacje do takich górskich miejscowościach



Ryc. 27. Zmiany terminów obsługi linii pozamiejskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze w 2019 r. względem 1990 r.

jak: Nasiczne, Zatwarnica, Polany, Michniowiec i Chrewt. Nieobsługiwane były wtedy także niektóre wsie w okolicach Ropienki oraz Wisłoczek, Krywe (Krzywa), a także Bartne oraz odcinek Uście Gorlickie-Śnietnica w Beskidzie Niskim, jak również kilka linii w okolicach Nowego Żmigrodu w powiecie jasielskim (Ciechański, 2023a).

Spoglądając na różnice w sieci połączeń pozamiejskiego ptz od strony terminów kursowania linii autobusowych (ryc. 27), najczęściej widoczne było odejście od ich całotygodniowej obsługi na rzecz zapewnienia usług wyłącznie w dni robocze (od poniedziałku do piątku). Szczególnie dotknęło to powiatów leskiego i bieszczadzkiego (w Górach Sanocko-Turczańskich, w tym także północnej ich części, w okolicach Ropienki). W Bieszczadach Wysokich wzdłuż DK28 i DK84 przejazd był możliwy także w soboty, a niekiedy, zwłaszcza za sprawą kursów o charakterze dalekobieżnym, także i w niedziele. Zdarzały się oczywiście sytuacje takie jak w przypadku okolic Baligrodu, gdzie całkowitej likwidacji ulegały nie tylko połączenia jeszcze w 2019 r. całotygodniowe, ale przede wszystkim te obsługiwane wyłącznie w dni robocze. W powiecie sanockim zjawisko przekształcania linii funkcjonujących 7 dni tygodniu w kursujące wyłącznie od poniedziałku do piątku dotyczyło przede wszystkim jego południowej części – praktycznie obejmowało to wszystkie trasy na południe od Tarnawy Dolnej.

Także w powiecie krośnieńskim opisywane procesy dotknęły raczej górskich miejscowości – najbardziej poszkodowane były tu zdecydowanie Jaśliska, jeszcze kilka lat wcześniej cieszące się połączeniami z Duklą przez Tylawę i Krosnem przez Rymanów, a w 1990 r. obsługiwanymi jeszcze 7 dni w tygodniu. W 2019 r. pozostały już tylko wykonywane w dni robocze kursy do Krosna (z czego część realizowanych wyłącznie w trakcie roku szkolnego). Pozostałe zmiany w powiecie krośnieńskim zwykle dotyczyły połączeń w strefie podmiejskiej – choć w niektórych przypadkach z pewną poprawą sytuacji względem 1990 r. W powiecie jasielskim największe modyfikacje dotknęły okolic Nowego Żmigrodu oraz Krempnej. Przede wszystkim nastąpiła tu już wcześniej opisywana reorientacja większości linii na bezpośrednie i realizowane najkrótszą drogą do Jasła, wiele zaś pozostałych tras zaczęto obsługiwać wyłącznie w dni robocze. Ponadto zlikwidowano liczne połączenia obsługiwane w 1990 r. wyłącznie w dni robocze. Także w powiecie gorlickim omawianymi procesami objęte były głównie jego południowe tereny zlokalizowane w Beskidzie Niskim. Kolejnym takim obszarem, gdzie połączenia całotygodniowe zastąpiły te wykonywane wyłącznie w dni robocze, były okolice Biecza.

7.5. Zmiany w podmiejskim i regionalnym transporcie autobusowym w latach 2019-2024 a wsparcie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych

Doświadczenie zebrane przy okazji badań dla 1990 oraz 2019 r. oraz wypracowana wówczas metodyka stanowiły podstawę do badania w 2024 r. Pięć lat od poprzedniego studium, pandemia *Covid-19*, a wreszcie również pięćlecie FRPA stanowiły doskonały pretekst do przeprowadzenia identyfikacji przekształceń w sieci autobusowego pozamiejskiego ptz na tym samym obszarze, co uprzednio. Zastosowano jednak tu dwa odstępstwa. Po pierwsze, ponieważ rozszerzyła się rola przedsiębiorstw transportu miejskiego, włączono do analizy także i ich połączenia, co wpływa na porównywalność danych dla obszarów podmiejskich w stosunku do 2 poprzednio opracowanych przedziałów czasowych. Po drugie, by uchwycić jak najlepiej wpływ FRPA dla 2024 r., przebadano więcej różnych terminów.

W dni nauki szkolnej w 2024 r. obszar studium nadal oplatała bogata siatka linii autobusowych (ryc. 28). Najbardziej interesujące badawczo były tu powiaty zlecające organizację ptz związkom komunikacyjnym – jasielski wraz tworzącymi go gminami oraz leski i bieszczadzki z ich gminami wraz z powiatem sanockim (na zasadzie porozumienia).

Ocenę sytuacji w powiecie jasielskim nieco komplikuje silniejsze wejście jasielskiego MKS w obsługę miejscowości, do których docierają przede wszystkim pojazdy PGZK-Jasiel sp. z o.o. Poza nielicznym wyjątkami układ sieci połączeń autobusowych w dzień nauki szkolnej w 2024 r. nie odbiegał od tego obserwowanego 5 lat wcześniej (pojawiały się jedynie nieliczne kursy do miejscowości uprzednio pozbawionych dostępu do ptz). Nieco inaczej przedstawiała się tu jednak sytuacja, jeśli spojrzano się na zmiany od strony liczby połączeń. Uporządkowanie rynku, na którym funkcjonują niemal wyłącznie linie uruchamiane na zlecenie organizatora ptz, doprowadziło do redukcji konkurencyjnych kursów realizowanych np. w krótkich odstępach czasu przez różnych przewoźników.

Zupełnie inaczej przedstawiała się sytuacja w powiatach leskim i bieszczadzkim, gdzie między 2019 a 2024 r. zaczął funkcjonować BZK jako organizator ptz. Zauważalne tu były istotnie zmiany zarówno w układzie sieci, jak również realizowanych po niej kursów, przy czym występowała tu znacząca zmienność nie tylko w skali tygodnia, ale również pomiędzy okresem roku szkolnego a wakacjami. Uwagę zwraca fakt, że wiele wsi, które między 1990 a 2019 r. utraciło dostępność za pomocą ptz, stało się ponownie dostępnymi. Dzięki temu był znowu możliwy przejazd pomiędzy powiatami sanockim i leskim w okolicach Żubraczego i Woli Michowej. Wznowiono także przewozy przez granicę powiatów leskiego i bieszczadzkiego między Bukowcem a Czarną. Ponownie możliwy stał się dojazd do Dziurdziowa, Kielczawy, Stężnicy czy też Tarnawy Górnej. Znacznej zmianie, zazwyczaj *in plus*, uległa też liczba kursów na dotychczas istniejących połączeniach. Jedynym wyjątkiem wydaje się tu być odcinek między Ustrzykami Dolnymi a Olszanicą (było to efektem m.in. wycofania się przewoźnika Barbara z obsługi jego komercyjnej linii przyspieszonej z Krakowa i kończenia/rozpoczynania

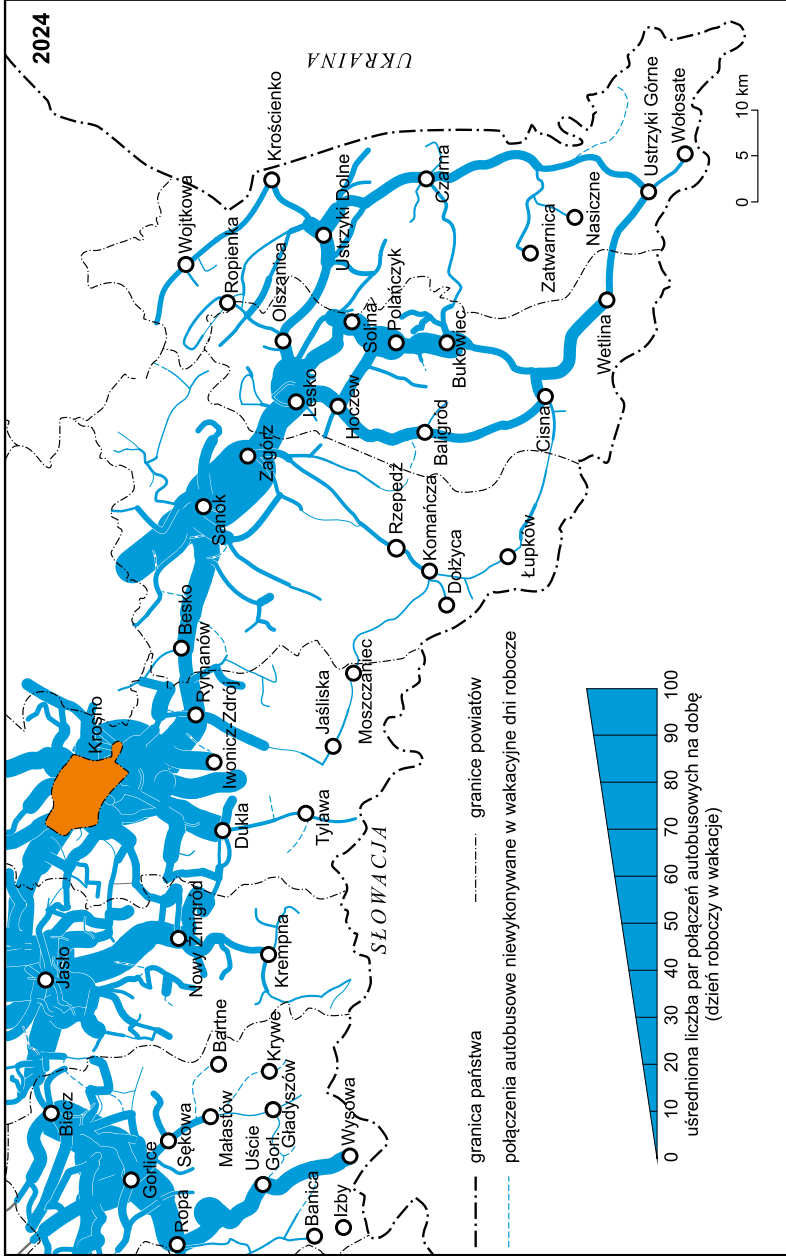
jej w Krośnie). Na liniach do Wetliny przez Baligród i Cisną czy Lutowisk oraz w rejonie Jez. Solińskiego, a nawet między Krościenkiem i Wojtkową (i dalej do Trzciana), pojawiało się zaś więcej kursów niż jeszcze 5 lat wcześniej.

Odmiennie kształtowała się sytuacja w powiatach, które nie przekazały kompetencji w zakresie organizacji ptz związkom komunikacyjnym. Do niewątpliwie ciekawych wniosków prowadzi choćby porównanie sytuacji jst tworzących BZK i sąsiadującego z nimi powiatu sanockiego, który tylko niewielką część połączeń miał realizowanych w ramach wspomnianego związku. Sytuacja autobusowego ptz w 2024 r. była niestety gorsza niż w 2019 r. – utrzymał się tu więc niekorzystny trend z ostatnich lat. Zmniejszenie się oferty ptz miało zarówno charakter przestrzenny, jak również i ilościowy. Wraz z wycofaniem się przewoźników komercyjnych dostęp do ptz straciły niektóre miejscowości w gminie Bukowsko (w tym także w kierunku Odrzechowej). Niekorzystne zmiany miały też miejsce w północno-wschodniej części tego powiatu, gdzie zniknęły połączenia między Załużem a Tyrawą Wołoską. Praktycznie na wszystkich nadal istniejących liniach zmniejszyła się ilość wykonywanych kursów – dotyczyło to nie tylko połączeń w granicach tej jst, ale także tych do wojewódzkiego Rzeszowa czy też w kierunku Rymanowa i dalej Krosna.

Zmiany w powiecie krośnieńskim miały różny charakter. Dzięki samorządom lokalnym były przywracane połączenia (m.in. z Woli Niżnej do Moszczańca czy z Dukli przez Łęki Dukielskie do Pałacówki lub też z Rymanowa w kierunku Wróblika Szlacheckiego). Odbywało się to zazwyczaj z inicjatywy gmin i ze wsparciem środków pochodzących z FRPA. Na pozostałych liniach natomiast było widoczne zmniejszenie się liczby realizowanych kursów – przede wszystkim dotyczyło to połączeń, na których istniała dotąd dość silna konkurencja (np. Krosno-Dukla, Krosno-Lubatowa, Krosno-Iwonicz-Zdrój, ale też i Krosno-Jedlicze czy Krosno-Królik Polski). Natomiast na wielu odcinkach peryferyjnych (Tylawa-Mszana, Trzciana-Zawadka Rymanowska, Sieniawa-Tarnawatka-Wisłoczek/Puławy Górne) już z minimalną ofertą w 2019 r., w 2024 r. sytuacja praktycznie pozostawała niezmienna.

W powiecie gorlickim nastąpiły tylko drobne korekty w układzie sieci ptz. Przywrócone zostały połączenia między Małastowem a Gładyszowem oraz Stawiszą a Hańczową (zamiast trasy Brunary-Czarna-Uście Gorlickie). Tu także istotną rolę odegrały środki pochodzące z FRPA. Jednocześnie dostęp do ptz utraciły Izby oraz Konieczna. Na pozostałych peryferyjnych trasach, jak do Banicy czy Bartnego, utrzymała się względnie ta sama, bardzo słaba oferta. W przypadku strefy podmiejskiej Gorlic zauważalne było pogorszenie na liniach wybiegających z tego miasta. Jeszcze gorzej kształtowała się sytuacja w okolicach Biecza, gdzie widoczne było znaczne zmniejszenie się liczby kursów zeń wyruszających.

Dla 2024 r. podjęto także odrębną analizę sieci połączeń autobusowych dla okresu wakacyjnego (ryc. 29) – już w 2019 r. zaobserwowano, że okres ten charakteryzował się odrębnymi zasadami. Z jednej strony wiele miejscowości zostało pozbawionych autobusów w wakacje, z drugiej jednak w Bieszczadach pojawiały się w tym czasie dodatkowe kursy.



Ryc. 29. Liczba połączeń pozamiejskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze w dni robocze w wakacje w 2024 r.

Najbardziej interesująca niewątpliwie była tu ponownie sytuacja na obszarach, gdzie organizacją przewozów zajmowały się związki komunikacyjne. Patrząc na siatkę połączeń w wakacyjny dzień roboczy, tam gdzie funkcjonował BZK można zauważyć wiele zmian w podejściu do konstrukcji rozkładu jazdy względem tego, co występowało jeszcze 5 lat wcześniej, kiedy to obowiązywał na terenie powiatów bieszczadzkiego i leskiego rynkowy model działania przewozów autobusowych. Wsparcie z FRPA w tej części obszaru niewątpliwie sprawiło, że dysproporcje w układzie połączeń pomiędzy okresem nauki szkolnej a wolnym od niej były tu zaskakująco nieduże – na czas m.in. wakacji dostęp do ptz traciły tu Tarnawa Wyżna, Kielczawa oraz Wola Górzeńska. W letnim układzie siatki połączeń autobusowych niewątpliwie widać poprawę w rejonach największej recepcji turystycznej, tj. paśmie Bieszczad Wysokich oraz okolicach Jez. Solińskiego. Tradycyjnie uruchamiane były kursy zapewniające łączność między Wetliną a Ustrzykami Górnymi (od bardzo wielu lat mające charakter wyłącznie sezonowy). Było też ich zdecydowanie więcej niż praktykowano to 5 lat wcześniej. Kolejnym letnim połączeniem, dodatkowo nowym względem w 2019 r., była linia łącząca Solinę i Polańczyk przez Bukowiec i Terkę z Cisną i Wetliną oraz Ustrzykami Górnymi. Co interesujące, na większości sieci oferta przewozowa wakacyjna i pozawakacyjna kształtowały się na zbliżonym poziomie. Dla połączeń w rejon Jez. Solińskiego oraz z Leska do Cisnej była ona nawet lepsza latem niż w okresie nauki szkolnej. Jej pogorszenie natomiast było zauważalne m.in. między Hoczwią a Myczkowem czy Bóbrką a Teleśnicą Owczarową, jak również w okolicach Wańkowej. W 2019 r. liczba linii tu zawieszanych na wakacje była znacznie większa (ryc. 26) – w 2024 r. wszystkie one były już wykonywane całorocznie (problem głównie dotyczył okolic Wańkowej i Ropienki oraz rejonu Czarnej i Dwernika). Odcinki nieobsługiwane poza okresami nauki szkolnej były tymi, na których dzięki wsparciu FRPA wznowiono jakiegokolwiek przewozy.

Jeszcze stabilniej przedstawiała się tu siatka połączeń autobusowych na obszarze, dla którego organizatorem ptz był PGZKwPJ. W okresie wakacyjnym przestawały funkcjonować tu naprawdę nieliczne linie – praktycznie dotyczyło to tylko odcinków Pielgrzymka-Kłopotnica, Świerchowa-Osiek Jasielski, Osiek Jasielski-Zawadka Osiecka czy Bączal-Skołyszyn. Zmniejszenie liczby kursów było widoczne przede wszystkim na liniach obsługujących strefę podmiejską Jasła (m.in. w kierunku Skołyszyna, Dębowca, Warzyc). Natomiast na pozostałych trasach, zwłaszcza prowadzących do obszarów peryferyjnych powiatu, oferta przewozowa podlegała niewielkim zmianom albo nie ulegała im wcale. Na obszarze, na którym ptz organizował PGZKwPJ, nie było też linii wakacyjnych (znanych z terenu objętego siecią BZK). Także i na terenie powiatu jasielskiego widać było pewną poprawę wynikającą być może z absorpcji środków z FRPA. Z odcinków obsługiwanych tylko w dni nauki szkolnej w 2019 r. tylko trasa Świerchowa-Osiek Jasielski zachowała ten status w 2024 r. Pozostałe nieliczne (np. Nowy Żmigród-Siedliska) zaczęły w międzyczasie funkcjonować całorocznie, a problem braku ruchu w wakacje dotyczył także i tu głównie połączeń wznowionych.

Co zaskakuje, także w powiecie sanockim nie były zauważalne istotne dysproporcje w układzie sieci połączeń autobusowych między dniami nauki szkolnej, a wakacyjnymi roboczymi. Wyłącznie w roku szkolnym realizowano kursy Pisarowce-Sanoczek, Rozpucie-Kuźmina, Sanok-Stróże Małe, Strachocina-Srogów Górny, Bażanówka-Długie czy Zarszyn-Odrzechowa. W większości przypadków było to albo wznowienie przewozów niegdyś zawieszonych, albo też uruchomienie takich, które w ostatnich 35 latach nie istniały. Ograniczenie oferty przewozowej zaś dotyczyło głównie połączeń w północno-wschodniej części powiatu oraz linii z Komańczy do Moszczańca. Linie niekursujące w wakacje przede wszystkim były względem 2019 r. całkiem nowymi trasami (a te wówczas wykonywane tylko w dni nauki szkolnej stały się współcześnie całorocznymi).

Również w powiecie krośnieńskim różnice w układzie sieci połączeń autobusowych pomiędzy dniami nauki szkolnej a pozostałymi dniami roboczymi nie były zbyt duże. Przede wszystkim w wakacje nie dojeżdżały autobusy do Mszany i Zawadki Rymanowskiej – miejscowości, które 5 lat wcześniej miały całoroczny dostęp do ptz (choć był on wówczas bardziej niż symboliczny). Dość podobna była sytuacja trasy z Klimkówki do Iwonicza-Zdroju. Z drugiej strony mieszkańcy Wisłoczka mogli korzystać w wakacje 2024 r. z ptz, a latem 2019 r. wieś ta była przez busy pomijana. Nie licząc strefy podmiejskiej Krosna, najsilniejsze pogorszenie oferty w czasie wolnym od nauki szkolnej miało miejsce na linii do Barwinka, zwłaszcza na odcinku na południe od Dukli. Widocznie mniej też było kursów między Miejscem Piastowym i Rymanowem oraz do uzdrowisk w Rymanowie-Zdroju i Iwoniczu-Zdroju.

Także w powiecie gorlickim nie było diametralnych różnic w układzie sieci połączeń autobusowych pomiędzy dniami nauki a pozostałymi dniami roboczymi. Wiele odcinków obsługiwanych wyłącznie w roku szkolnym w 2024 r. miało identyczny sposób obsługi, jak 5 lat wcześniej. Dotyczyło to przede wszystkim linii z Ropicy do Bartnego, ale także z Małastowa do Jasionki przez Krywe. Nowych czy też właściwie odtworzonych tras w gminie Lipinki dotyczył ten sam problem. Natomiast zjawisko ograniczania liczby połączeń, podobnie jak w pozostałych miastach z ptz organizowanym przez ich władze, dotyczyły w dużej mierze strefy podmiejskiej Gorlic. Na reszcie linii negatywne różnice nie były zbyt znaczne.

Przygotowana dla 2024 r. baza danych umożliwiła dość szerokie spektrum analiz. Jedną z nich jest porównanie średniej liczby kursów autobusowych wykonywanych w dzień nauki szkolnej i w pozostałe dni robocze (ryc. 30). Najbardziej interesujące wnioski płyną tutaj niewątpliwie dla obszaru, dla którego organizatorem ptz był BZK. Zarysowała się tu całkiem nowa wakacyjna oś transportowa łącząca Lesko z Wołosatem i Cisną przez Solinę, Polańczyk i Bukowiec. Tu nawet na odcinkach całorocznych (zwłaszcza Dołżyca-Wetlina) widać było znaczącą poprawę oferty. Nie bez znaczenia było tu też funkcjonowanie sezonowych połączeń między Terką a Dołżycą (Cisną oraz Wetliną i Ustrzykami Górnymi) z nienajgorszą liczbą wykonywanych kursów. Także na dojazdach w Bieszczady Wysokie od strony Lutowisk i Cisnej oferta w wakacje i pozostałe okresy nie różniła się, ewentualnie dość nieznacznie na czas wolny od nauki pogarszała się.

Najmniejsze względne negatywne zmiany dostrzegalne były głównie w szeroko pojętym rejonie Ustrzyk Dolnych. Znacznie głębsze różnice ujawniały się natomiast w rejonie Czarnej, Werlasu, Baligrodu czy Hoczwi oraz Krościenka, a także Olszanicy. Wskazywać mogłoby to na to, że fundusze z FRPA w dużej mierze szły tu na wsparcie kursów nie tyle niezbędnych dla lokalnej ludności, co dla wsparcia sprawnego funkcjonowania ptz na potrzeby turystów.

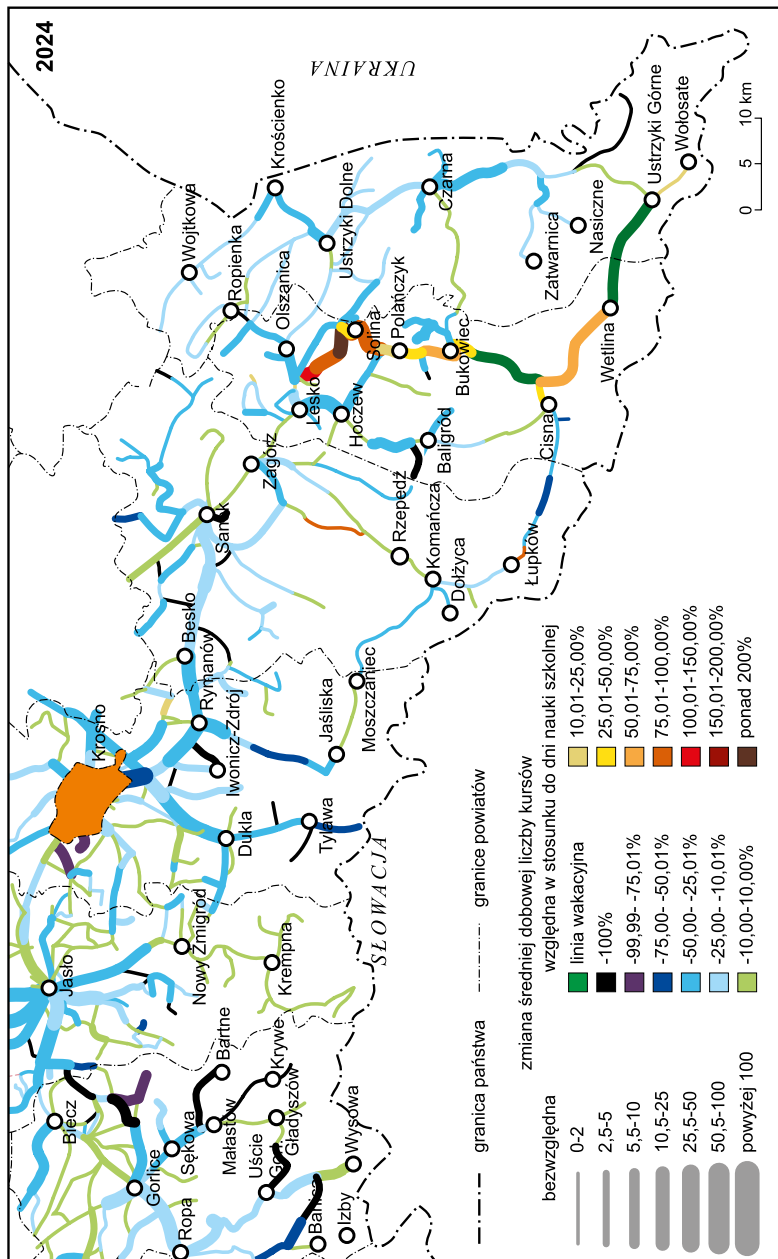
Nieco inny obraz sytuacji był obserwowany na drugim podobnym do objętego BZK obszarze, na którym organizację ptz powierzono PGZKwPJ. Na poczynione tu obserwacje trzeba kłaść jednak poprawkę, że w strefie podmiejskiej w ramach tego organizatora funkcjonowały kursy zarówno przewoźnika miejskiego, jak również podmiejskiego. Na większości linii oferta w dni robocze była względnie stabilna i praktycznie nie było w niej zauważalnych zmian liczby kursów pomiędzy okresem nauki szkolnej a czasem wolnym od niej. Dotyczyło to nie tylko strefy podmiejskiej Jasła, ale przede wszystkim obszarów wiejskich powiatu, w tym także na pograniczach z innymi jednostkami tego szczebla. Stabilna oferta zapewniana była tutaj także na liniach o stosunkowo niedużym natężeniu kursowania autobusów. Największe względne różnice występowały tu głównie na liniach wybiegających z Jasła na północ w kierunku Jedlicz oraz Łęczyn, a także Skołyszyna. W gminie Biecz także można było mówić o bardzo stabilnej ofercie ptz – tylko w kierunku Binarowej nastąpiło znaczące względne zmniejszenie się liczby wykonywanych w wakacje (oraz ferie) kursów względem dni nauki szkolnej. W przeciwieństwie do obszaru powiatów leskiego i bieszczadzkiego nie było tu linii, na których w okresie wakacyjnym następowało znaczące względne polepszenie sytuacji przewozowej. Można więc założyć, że wsparcie z FRPA faktycznie posłużyło tu pewnemu ustabilizowaniu oferty i zapewnieniu jej poza głównymi ciągami transportowymi przez cały rok na w miarę jednolitym poziomie.

Specyfiką powiatu sanockiego było to, że w 2024 r. część linii typowych dla pozamiejskiego ptz obsługiwało na mocy porozumień międzygminnych wyłącznie przedsiębiorstwo podległe burmistrzowi Sanoka pełniącego dla nich rolę organizatora. Poza tym występowały tu tylko pojedyncze, gminne połączenia dofinansowywane z FRPA. W miarę niezmienna sytuacja widoczna była tu w relacjach w kierunku Brzozowa (i dalej Rzeszowa), Wujskiego czy też w rejon Komańczy, a przede wszystkim międzymiejskiej do Zagórza. Ubytek par kursów między dniami nauki szkolnej a pozostałymi dniami roboczymi w przedziale 10-15% był typowy dla zachodu powiatu, natomiast w jego częściach północnej oraz południowo-zachodniej dominowała redukcja oferty przewozowej w wakacje w granicach 25-50%. Na najbardziej peryferyjnych odcinkach pojawiały się spadki liczby wykonywanych w te dni kursów nawet o 50-75%. Widoczne na mapie przypadki poprawy sytuacji wynikały głównie z przyjętej metodyki (gdzie przy 0,5-1 pary pojawienie się choćby kolejnej 0,5 pary znacząco polepszało sytuację). W zestawieniu z obu wyżej opisanymi podmiotami można przyjąć, że brak interwencji ze środków FRPA jednak był wyraźnie odczuwalny dla obszarów słabiej zaludnionych i przez to mających nawet w roku szkolnym gorszą obsługę transportową.

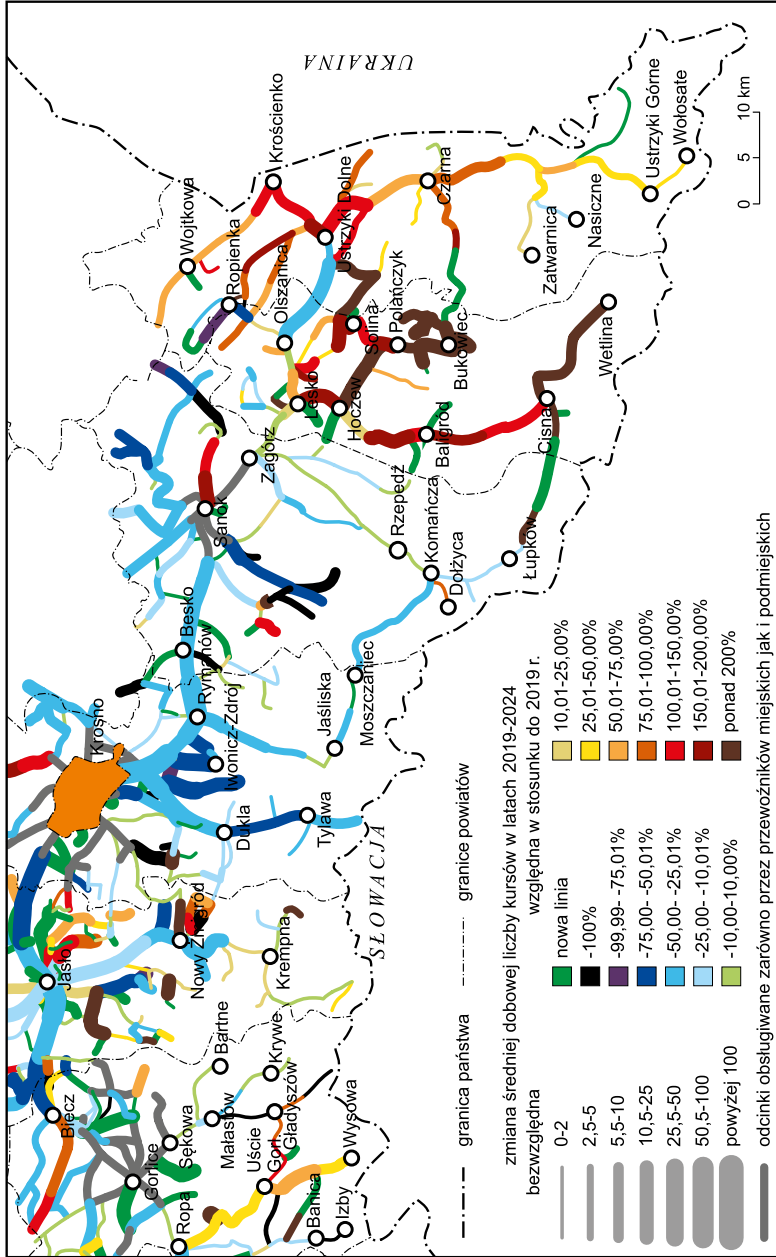
Także w strefie podmiejskiej Krosna silnie przeplatały się ze sobą linie autobusów miejskich i podmiejskich. Dla tych pierwszych organizatorem (i głównym podmiotem je finansującym) był prezydent miasta Krosna, te drugie natomiast funkcjonowały niemal wyłącznie na własne ryzyko biznesowe realizujących je przedsiębiorców. Na tym obszarze interwencja ze środków FPRA była minimalna. I było to zauważalne w poziomie obsługi transportowej. Zdecydowanie mniej połączeń niż choćby w sąsiednim powiecie jasielskim wykonywano w dni robocze przez cały rok bez zmian w ilości kursów. Okres wakacyjny nawet w strefie podmiejskiej Krosna wiązał się z względnie mniejszym ruchem autobusów (choć nie funkcjonowało wtedy zazwyczaj do 25% kursów). Na głównych ciągach transportowych wychodzących ze stolicy powiatu (w kierunku Dukli, Rymanowa i Beska oraz Domaradza) zauważalne były największe negatywne zmiany. Szczególnie ujawniało się to na odcinku Krosno-Miejsce Piastowe wyprowadzającym ruch na większość linii autobusowych na południe i wschód powiatu oraz na odcinku Tylawa-Barwinek (od 50 do 75% kursów mniej w wakacje), a także na 2 liniach obsługiwanych tylko przez MKS (redukcja między 75 a 99% połączeń).

Przykład powiatu gorlickiego jest pod pewnymi względami zbliżony do sytuacji znanej z krośnieńskiego. Także i tutaj przenikały się w strefie podmiejskiej stolicy sieci ptz mające różnych organizatorów – burmistrza Gorlic oraz działających na podstawie zezwoleń wydanych przez różne szczeble jst przewoźników komercyjnych realizujących usługi na własne ryzyko biznesowe. W północnej jego części przewozy organizował PGZKwPJ – nie było tu diametralnych różnic pomiędzy dniami nauki szkolnej a resztą dni roboczych. Na pozostałych głównych trasach w wakacyjne dni robocze ubywało do 25% autobusów (np. w kierunku Ropy i dalej Uścia Gorlickiego czy Brunar, jak również Moszczenicy czy Woli Łużańskiej). Także tam, gdzie oferta przewozowa i tak była słaba, przeważał względny brak jej zmian, ewentualnie nastąpiło jej pogorszenie (z przedziału 10-25%), choć tu były wyjątki – *vide* sytuacja w okolicach Kwiatonia czy Smerkowca (ubytki 50-75%), czy też Rozdzieli i Bednarki (ponad 75% mniej autobusów).

Porównanie liczby kursów w dzień nauki szkolnej między 2019 a 2024 r. niestety napotyka wiele problemów, dlatego do wynikających z niego obserwacji należy podchodzić z pewną dozą nieufności (ryc. 31). Aktualność dostępnych rozkładów jazdy dla każdego z tych przekrojów była zróżnicowana, niemniej jednak w niektórych powiatach ta dla 2024 r. mogła być gorsza. Kolejnym problemem była tu duża dynamika ich zmian. To co było aktualne w jednym tygodniu, po kilku już nie musiało być takim. Odrębną kwestią, która mogła zaburzać obraz, była zmiana roli przedsiębiorstw podlegających władzom miast, które zmuszone zostały do obsługi także coraz dłuższych linii w transporcie pozamiejskim. W 2019 r. ich nie badano, a w 2024 r. stało się konieczne ich uwzględnienie. Dlatego by uniknąć istotnych przekłamań, zrezygnowano z analizy odcinków w ostatnim przekroju czasowym obsługiwanych zarówno przez przewoźników miejskich, jak i głównie komercyjnych podmiejskich. Niestety zastosowanie takiej metody nie do końca było możliwe w przypadku powiatu jasielskiego, gdzie przewozy w ramach



Ryc. 30. Różnica średniej dobowej liczby połączeń autobusowego publicznego transportu zbiorowego pomiędzy dniami nauki szkolnej a pozostałymi dniami roboczymi w 2024 r.



Ryc. 31. Zmiana średniej dobowej liczby połączeń autobusowego publicznego transportu zbiorowego w dni robocze w okresie roku szkolnego na badanym obszarze w latach 2019-2024

jednolitego systemu związku komunikacyjnego realizowały często na tych samych odcinkach powiatowy PGZK-Jasiel oraz należący do samorządu miejskiego MKS.

Wiele wskazuje, że formuła BZK wraz z wykorzystaniem przez niego środków FRPA okazała się pewnego rodzaju sukcesem. Nawet uwzględniając możliwe przekłamania wynikające ze swoistego „bałaganu” w dostarczonych skanach rozkładów jazdy, zauważalny jest znaczący progres w liczbie realizowanych połączeń widoczny praktycznie na wszystkich liniach w obrębie powiatów leskiego i bieszczadzkiego. Pogorszenie oferty było dostrzegalne właściwie tylko w okolicach Ropienki oraz między Olszanicą a Ustrzykami Dolnymi. W tym drugim przypadku częściowo wynikało to ze znaczących ograniczeń w kursowaniu komercyjnych linii dalekobieżnych łączących tę miejscowość z Krakowem. Największa poprawa sytuacji wystąpiła niewątpliwie w rejonie Jez. Solińskiego, gdzie nie tylko zwiększyła się znacząco liczba dostępnych kursów (nawet dwukrotnie), ale przywrócone zostały połączenia w kierunku Czarnej. Ponadto w okresie wakacyjnym wprowadzono bardzo brakujące połączenie tego obszaru z miejscowościami stanowiącymi punkty wyjścia w Bieszczady Wysokie. Także w okolicach Cisnej, gdzie dotychczas kursów było naprawdę niewiele, znacząco poprawiła się sytuacja na odcinkach do Wetliny i Żubraczego. Również dla sezonowego połączenia Wetliny i Ustrzyk Górnych można mówić o zwiększeniu podaży ze strony organizatora ptz względem sytuacji sprzed 5 lat, kiedy to jeszcze wszyscy przewoźnicy działali tu na własne ryzyko biznesowe. Względnie dużej poprawie uległa sytuacja pomiędzy Leskiem a Cisną, gdzie liczba połączeń wzrosła dwukrotnie. Dodatkowe kursy pojawiły się również na drugim ciągu prowadzącym w serce Bieszczad Wysokich – Ustrzyki Dolne-Ustrzyki Górne, ale wzrosty nie były już tak imponujące jak dla uprzednio omówionych. Ponadto należy odnotować wznowienie funkcjonowania linii obsługiwanych w rozkładzie jazdy 1990/91 w rejonie Hoczwi i Baligrodu. Pewną poprawę widać było także w okolicach Wojtkowej oraz Wańkowej. Całkowitą nowością w stosunku do 1990 i 2019 r. było natomiast połączenie do Tarnawy Wyżnej w gminie Lutowiska. Generalnie też utrzymało się *status quo* na odcinku między Leskiem a Zagórzem (a właściwie najsilniejszym ośrodkiem miejskim w tej części regionu – Sanokiem). Tu można mówić o braku zmian w liczbie kursów. Trzeba pamiętać, że za poprawą ilościową sytuacji w autobusowym pozamiejskim ptz na obszarze BZK często nie szła niestety jakościowa i ostatnie kursy do wielu miejscowości wyruszały z miast powiatowych zdecydowanie za wcześnie (np. około godz. 18.00).

Wydawać by się mogło, że skoro w powiecie jasielskim przyjęto podobny model funkcjonowania ptz jak na obszarze BZK, to poczynione obserwacje powinny mieć zbliżony charakter, tymczasem tak się nie dzieje. Sieć pozamiejskiego autobusowego transportu zbiorowego organizowanego przez PGZKwPJ była na pewno częściowo determinowana przez silne przenikanie się linii typowo podmiejskich z tymi mającymi zasięg regionalny. Generalnie trudno było tu wskazać obszary, na których obserwowane są jednoznacznie pozytywne procesy wynikające także z wykorzystania środków FRPA na wsparcie organizowanych połączeń autobusowych. Korzystne zmiany widoczne tu były tylko w okolicy Glinika Polskiego i Nowego Glinika oraz Tarnowca (o ile ten obraz nie jest w dużej mierze rezultatem

zmian metodyki badania). Delikatne wzrosty liczby połączeń nastąpiły również w kierunku Kołaczyc i Dębowca. Poza strefą podmiejską Jasła sytuacja była bardziej jednoznaczna – miejscowości były obsługiwane tylko przez PGZK-Jasiel (przy czym linie MKS wybiegały dość mocno w głąb powiatu w okolice Ciekлина). Pozytywnym trendem była poprawa sytuacji na obszarach dotąd wakacyjnie wykluczonych transportowo – dotyczyło to przede wszystkim gmin Osiek Jasielski oraz Krempna i częściowo również Nowy Żmigród. Także w gminie Biecz z powiatu gorlickiego, która była związana PGZKwPJ odrębną umową, były widoczne korzystne procesy tam, gdzie uruchamiano kursy użyteczności publicznej, dla których wspomniany Związek był organizatorem (głównie na pograniczu powiatów). Przeważającym trendem niestety było jednak pogarszanie się oferty, choć mogło mieć ono charakter pozorny. Tak prawdopodobnie działo się między Jasłem, Nowym Żmigrodem i Kątami, gdzie na niektórych odcinkach liczba kursów w stosunku do 2019 r. zmniejszyła się nawet o 25-50%. Należy jednak pamiętać, że wówczas ostro konkurowało tu 3 przewoźników, a po uporządkowaniu rynku został właściwie jeden oraz nieliczne kursy komercyjne krośnieńskiej firmy MiŚ. Stosunkowo nieduże spadki (poniżej 25%) wystąpiły na trasach w kierunku Wróblowej i Ujazdu oraz Jareniówki i Bączala Górnego. Natomiast na liniach na północ od Skołyżyna i Siepietnicy niestety standardem były spadki powyżej 25%, a nawet 50%. Znacznie gorzej wyglądała sytuacja na liniach między powiatami, które zasadniczo miały charakter komercyjny, choć nie zawsze. Bardzo odczuwalny był spadek liczby bezpośrednich kursów między Jasłem a Gorlicami – nawet pośrednich z przesiadką w Bieczu nie było w 2024 r. zbyt wiele. Tu dominował PGZK-Jasiel. Natomiast w kierunku na Krosno funkcjonowały wciąż przewozy komercyjne, w których też odnotowano bardzo silne spadki (przez granice powiatów z przedziału 50-75%). Ubytki (między 25 a 50%) liczby kursów w przeciętny dzień nauki szkolnej dotknęły nawet linii w kierunku rzeszowskim.

Zupełnie inaczej przedstawiała się sytuacja w powiecie sanockim, w którym jedyne połączenia współfinansowane przez FRPA były zapewniane przez niektóre gminy. Ponadto na zasadzie porozumienia między jednostkami do tej jst wjeżdżały kursy organizowane przez BZK. Część linii wychodzących z Sanoka obsługiwano na zasadzie porozumień międzygminnych, a pozostałe, stanowiące przeważającą większość, uruchamiano na zasadach czysto rynkowych. W szczegółowej analizie nie brano tu ponadto pod uwagę połączeń w strefie podmiejskiej Sanoka, na których w 2024 r. równolegle funkcjonowały zarówno linie komercyjne podmiejskie, jak i te obsługiwane przez miejską spółkę SPGK. O zauważalnym wzroście liczby kursów między 2019 a 2024 r. wykonywanych w przeciętny dzień nauki szkolnej właściwie można mówić tylko na trasie prowadzącej z Sanoka do Załuża. W miarę stabilna pozostała liczba kursów przekraczających granice powiatów sanockiego i leskiego między Zagórzem a Leskiem. Podobny stan rzeczy można było dostrzec także na liniach obsługiwanych głównie przez firmę Tarzan, zwłaszcza na tej łączącej Sanok z Komańczę przez Tarnawę Dolną (natomiast na uzupełniającym je połączeniu przez Mokre i tak symboliczna dotąd liczba kursów została zredukowana nawet o połowę). Ponadto, poza nielicznymi przypadkami nowych

krótkich połączeń, głównie w gminach Zarszyn i Sanok, oraz wznowienia przewozów między Żubraczem a Wolą Michową, a także Zarszynem a Odrzechową, trudno wskazać tu pozytywne procesy dotyczące autobusowego pozamiejskiego ptz. Najmniejsze negatywne zmiany (10-25%) wystąpiły między Zagórzem a Porażem, Pisarowcami a Nadolanami czy na większości trasy prowadzącej z Sanoka do Wzdowa, a także z Komańczy w rejon Łupkowa (gdzie i tak liczba kursów była bardzo niewielka). Na znaczącej części linii jednak ubyło do 2024 r. od 25 do 50% realizowanych w 2019 r. kursów i dotyczyło to nie tylko położonych peryferyjnie tras, jak np. z Komańczy do Moszczańca, ale także tych wychodzących z Sanoka, zwłaszcza w rejon Rakowej oraz Tyrawy Solnej i Tyrawy Wołoskiej. Szczególnie zaskakujące natomiast było to na linii prowadzącej do Beska (i dalej do Krosna). Największe cięcia kursów (50-75%) dotyczyły odcinków Sanoczek-Bukowiec i Tyrawa Wołoska-Rozpucie oraz w okolicach Hłomczy, Łodziny i Dobrej, a zwłaszcza trasy z Rozpucia do Kuźminy w sąsiednim powiecie przemyskim (ubytek ponad 75% autobusów). Ponadto zlikwidowano część krótkich odcinków w rejonie Bukowca oraz połączenie między Tyrawa Wołoską a Załużem.

Także w przypadku Krosna część linii w jego strefie podmiejskiej ze wskazanych już uprzednio przyczyn trzeba było wyłączyć z analizy. Również i w tym powiecie jedynie pojedyncze, organizowane przez samorządy gminne linie funkcjonowały ze wsparciem środków z FRPA. Dla zasadniczej części sieci natomiast obowiązywał niemal dokładnie taki sam model organizacji autobusowego pozamiejskiego ptz, jak w sąsiednim powiecie sanockim. Jednak sytuacja była tutaj o wiele gorsza – trudno tu było wskazać miejsca, w których jednoznacznie i faktycznie wzrosła liczba połączeń (teoretycznie mogło to mieć miejsce między Korczyną a Węglówką, choć mógł to być też niestety tylko efekt jakości dostępnych rozkładów jazdy). Trudno tu też mówić o spektakularnych powrotach autobusów do miejscowości, do których docierały one jeszcze kilkanaście lat temu. W latach 2019-2024 r. wznowienie przewozów miało miejsce m.in. pomiędzy Moszczańcem a Wolą Niżną (dzięki czemu pierwsza z nich uzyskała połączenie choćby z siedzibą gminy, na terenie której się znajduje) oraz na trasie Dukla-Zboiska-Łęki Dukielskie-Pałacówka. Natomiast na bardzo nielicznych odcinkach można mówić, że liczba kursów realizowanych w przeciętny dzień nauki szkolnej pomiędzy 2019 a 2024 r. nie zmieniła się. Dotyczyło to zazwyczaj połączeń z i tak niedużą liczbą kursów (m.in. do Wisłoczka i Puław, ze Szklar do Jaślik i ze Zręcina do Wietrzna czy w okolicach Draganowej i Sulistrowej). Także niewiele było linii, na których ubytek kursów zamykał się w przedziale 10-25%. Głównie dotyczyło to tych prowadzących z Dukli w kierunku Jasionki, Głojsców i Łysej Góry oraz w rejonie Jedlicz, jak również od Żeglec do Łubna Szlacheckiego w powiecie jasielskim, a także z Łęzan do Wróblika Szlacheckiego. Zdecydowanie więcej tras w dni nauki szkolnej traciło tu między 25 a 50% kursów. I odbyło się to tam, gdzie dotąd wydawało się nie być takiego zagrożenia (część z nich w latach 1990-2019 odnotowała nawet wzrosty). Dotyczyło to odcinków Miejsce Piastowe-Barwinek (między Duklą a Tylawą ponad 50%), ale również Krosno-Miejsce Piastowe-Besko. Także wyjazd z Krosna na Domaradz charakteryzował się spadkiem liczby kursów z omawianego przedziału. Jeszcze gorzej sytuacja wyglądała

w przypadku połączeń do Iwonicza-Zdroju i Lubatowej, a także w kierunku Jasła (Szebni), gdzie ubyło od 50 do 75% par autobusów. Najbardziej jednak ucierpiała trasa z Iwonicza do Rogów z ponad 75% redukcją liczby kursów. Przestał być możliwy przejazd z Chorkówki do Kobylan.

Powiat gorlicki znajdował się w 2024 r. pod pewnymi względami w podobnej sytuacji jak jego odpowiednik ze stolicą w Sanoku, przy czym zasięg współdzielonych linii przewoźnika miejskiego był bardziej zbliżony do obrazu znanego z powiatu jasielskiego. Na mapie (ryc. 31) pojawiło się też szereg nowych linii (*de facto* wskutek uwzględniania linii MZK Gorlice). Korzystne procesy wzrostu liczby kursów między 2019 r. a 2024 r. w przeciętny dzień nauki szkolnej dotyczyły okolic Biecza. Natomiast faktycznie względnie duże zwwyżki liczby połączeń nastąpiły na terenie gminy Uście Gorlickie (realizowanych częściowo przy wsparciu FRPA i starostwa powiatowego w Gorlicach) – przy czym należy pamiętać, że dotychczasowa oferta była tak słaba, że dodanie choćby kursu w jedną stronę czyniło tu kolosalną różnicę. Pewna poprawa była też dostrzegalna między Ropą a Wysową-Zdrojem, choć mogło to wynikać z istniejącej konkurencji (brak jest gwarancji, że ustępujący przewoźnik jeździł zgodnie ze zgłoszonym rozkładem jazdy). Prawie niezmienną ofertą przewozową utrzymała się w dużej mierze w rejonie Małastowa oraz Moszczenicy (w tym także w kierunku Turzy i Staszkówki), a z ważniejszych traktów – między Szymbarkiem a Ropą. Względnie małe zmiany (do 25% – zarówno pozytywne, jak i negatywne) miały miejsce między Ropą a Banicą). Natomiast na pozostałych odcinkach w tym powiecie dominowały redukcje liczby połączeń z przedziału 25-50% (m.in. Szymbark-Bystra, Moszczenica-Łużna czy Zagórzany-Kwiatonowice-Moszczenica i Małastów-Pętna Góra). Należy też odnotować wstrzymanie przewozów m.in. między Zdynią a Konieczną czy też Małastowem i Gładyszowem oraz Śnietnicą a Czarną, a także „odcięcie od świata” Izb.

Dla 2024 r. przeprowadzono również analizy zmian w sieci ptz dla sobót i niedziel, zarówno w okresie zajęć lekcyjnych, jak również wakacji.

W obrębie powiatów, na terenie których ptz organizowany jest przez BZK, w 2024 r. większość linii była w soboty obsługiwana (ryc. 32 i 33), chociaż oferta na nich pozostawiała bardzo wiele do życzenia. W rejonie Wańkowej, Ropienki i Wojtkowej co prawda nieliczne trasy były w tym czasie pozbawione autobusów, natomiast zazwyczaj docierała do nich choć jedna para kursów (a w skrajnych sytuacjach tylko przejeżdżając w jedną stronę). Paradoksalnie była to i tak lepsza sytuacja niż w 2019 r., kiedy to większość z tych wiosek nie była w ogóle obsługiwana w dni wolne przez rozkładowe pojazdy. W soboty nie funkcjonowały też połączenia lokalne z Czarnej (oprócz głównej trasy prowadzącej z Ustrzyk Dolnych do Ustrzyk Górnych), przy czym linia do Bukowca w okresie wakacyjnym była jednak realizowana ze względu na znaczny ruch turystyczny. Podobnie działo się między Uhercami Mineralnymi a Soliną, gdzie kursy sobotnie wykonywano wyłącznie poza rokiem szkolnym. Cały rok natomiast nie było w te dni połączeń ze Stuposian do Tarnawy Niżnej, ze Smolnika do Nasicznego i Zatwarnicy czy z Cisnej do Woli Michowej i Lisznej lub też w rejonie Łukawicy. W 2019 r. oczywiście, jeśli relacje te funkcjonowały, to również nie były obsługiwane w soboty. To samo też dotyczyło

wznovionych tras w rejonie Baligrodu. Na pozostałych liniach, stanowiących zresztą główne osie transportowe w kierunku Bieszczad Wysokich i na ich terenie, sobotnia oferta kształtowała się na poziomie około 3-5 par kursów na dobę. W okresie wakacyjnym część tras miała wręcz większą liczbę kursów niż w okresie nauki szkolnej. Dotyczyło to m.in. odcinka z Leska do Cisnej i Wetliny czy też połączeń w rejonie Jez. Solińskiego (latem 2019 r. praktycznie odcinanego od ptz). Sieć uzupełniały wspomniane już kilka razy kursujące tylko w wakacje autobusy pomiędzy Wetliną a Ustrzykami Górnymi oraz Dołżycą a Terką.

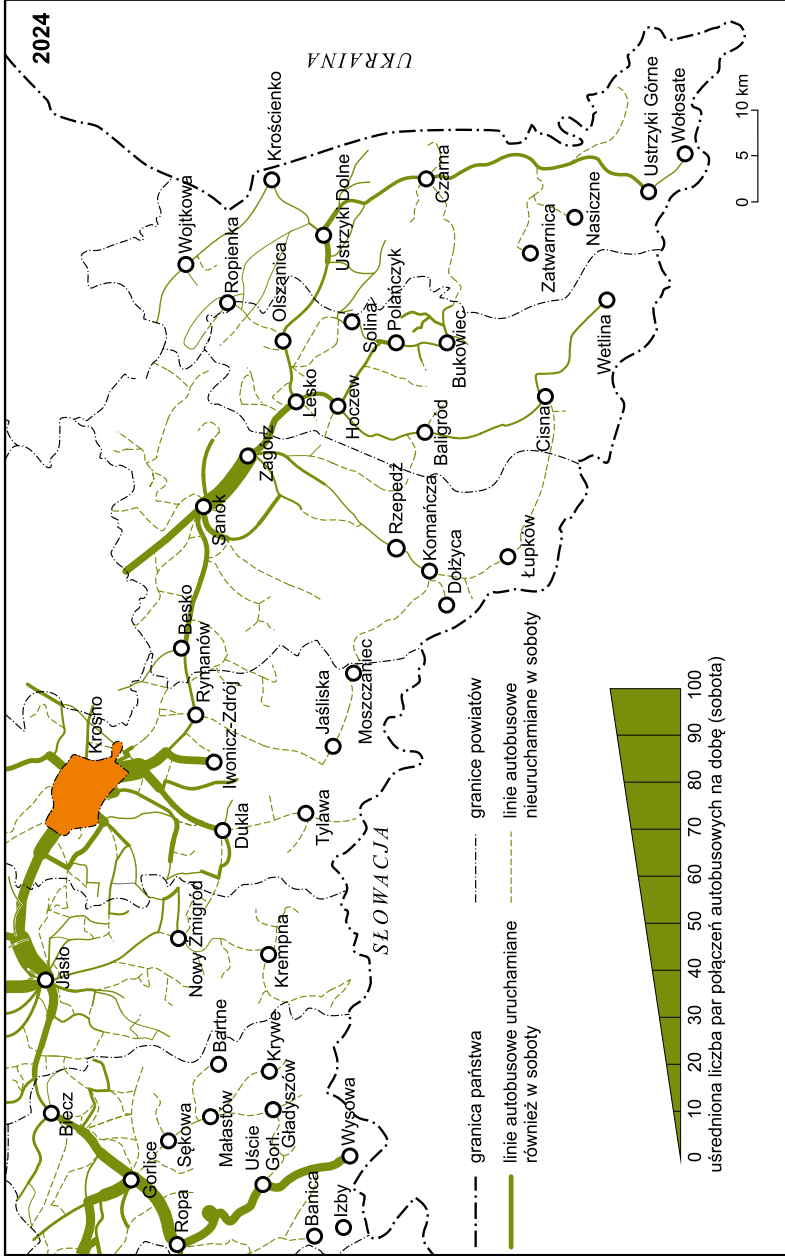
Diametralnie inaczej przedstawiała się sytuacja w drugim z badanych obszarów, w którym ptz był organizowany przez związek komunikacyjny. W powiecie jasielskim w soboty ruch był prowadzony na nielicznych liniach, przede wszystkim w strefie podmiejskiej tego ośrodka (i tu oferta była najbogatsza) oraz na trasach łączących go z innymi miastami powiatowymi i wojewódzkim Rzeszowem (zwłaszcza w kierunkach Krosna i Strzyżowa był na dobrym poziomie). Nie występowały tu praktycznie istotne dysproporcje pomiędzy liczbami kursów wykonywanych w czasie roku szkolnego a wakacjami. Na liniach lokalnych uruchamiano od jednej do 3 (czasami 4) par kursów. Gminy Krempna i Osiek Jasielski w soboty były całkowicie wykluczone transportowo. W pozostałych badanych gminach zaś obsługiwane przede wszystkim były ich stolice (i to w sposób bardzo minimalny). Powiat jasielski był więc niejako obszarem dwóch prędkości – na połączeniach komercyjnych do innych ośrodków tego stopnia oferta kształtowała się powyżej minimalnej racjonalnej, a na liniach użyteczności publicznej organizowanych przez PGZKwPJ była ona nieefektywna. Ponadto w 2019 i 2024 r. zasadniczo te same miejscowości były pozbawione dostępu do ptz w soboty.

W powiecie sanockim dopiero w analizie sobotniej sieci pozamiejskiego autobusowego ptz ujawniał się skutek braku jednego dla całego obszaru organizatora i systemowego wykorzystania funduszy z FRPA. Transport przede wszystkim realizowany był tam, gdzie docierały autobusy MKS. Najbardziej obciążony był tu międzymiejski odcinek Sanok-Zagórz, choć była tu widoczna dość znacząca różnica między liczbą kursów wykonywanych w roku szkolnym a w wakacje. Silnie obciążony ruchem był też trakt Zagórz-Lesko służący wyprowadzeniu ruchu w ramach BZK w rejon Bieszczad Wysokich (gmina Cisna) – tu konsekwentnie oferta letnia była znacząco lepsza niż dla okresu roku szkolnego. Na pozostałych liniach różnice te (o ile występowały) nie były już tak ewidentne. Oferta powyżej racjonalnych minimów zauważalna była ponadto dla tras Sanok-Brzozów oraz Sanok-Besko, a na ich granicy – Sanok-Sanoczek-Poraż i Sanok-Załuż. Natomiast między Zagórzem a Komańczą (zwłaszcza na końcowym odcinku) trudno nazwać ją efektywną i dla kogokolwiek atrakcyjną. Paradoksalnie po rezygnacji firmy Barbara z przewozów między Sanokiem a Krosnem przejazd w soboty stał się tu mocno utrudniony. Minimalna liczba kursów wyruszała z Beska w kierunku Bzianki. Pozostałe relacje nie były obsługiwane – oznaczało to, że gminy Bukowsko i Tyrawa Wołoska były w tym czasie całkowicie wykluczone transportowo, a w gminach Komańcza, Sanok i Zarszyn większość miejscowości znajdowała się w podobnej sytuacji. Jeśli porówna się obraz z 2024 r. z tym z 2019 r. (ryc. 26),

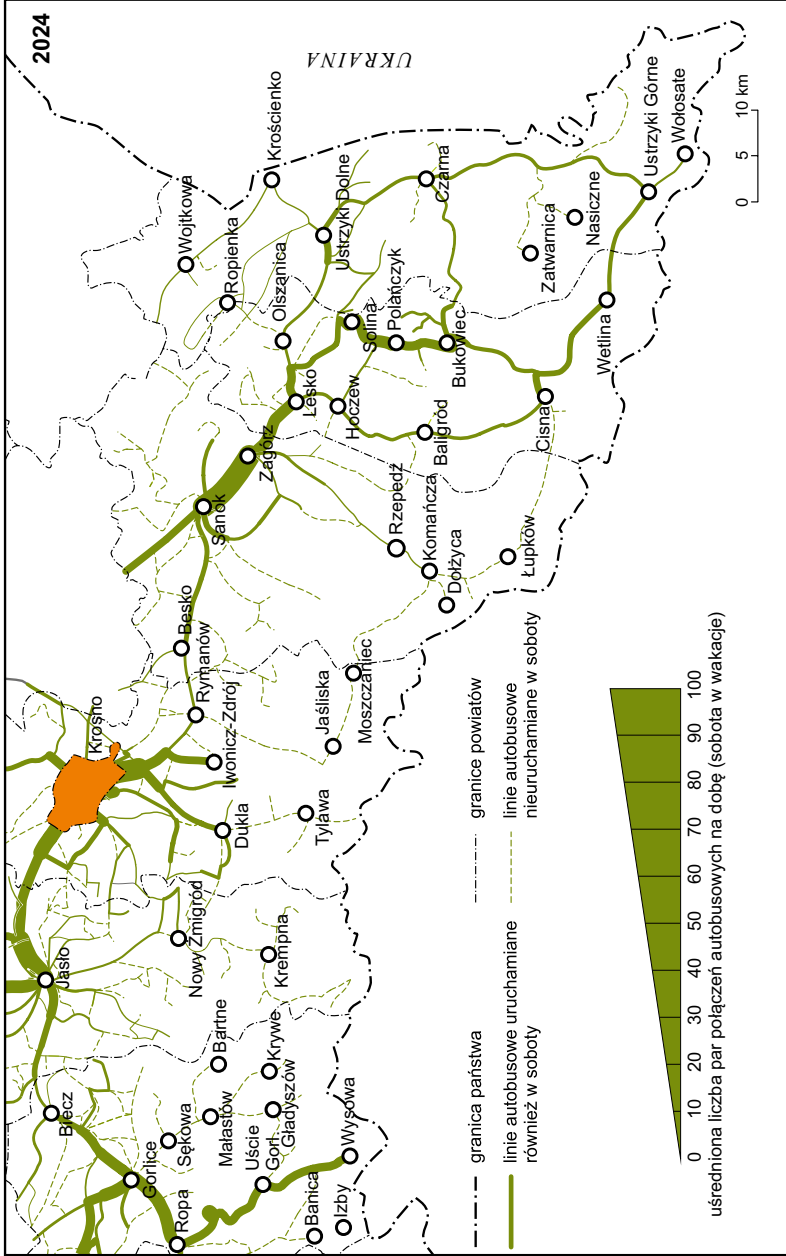
to niestety płyną bardzo niepokojące wnioski – poza nielicznymi wyjątkami głównie bardzo krótkich tras – wszystkie połączenia, które nie funkcjonowały w sobotę w 2024 r., w 2019 r. w takie dni były realizowane. Zastąpienie na kilku liniach przewoźników komercyjnych przez MKS Sanok nie wpłynęło tu na poprawę sytuacji.

Nieco lepiej niż w powiecie sanockim wyglądała w soboty sytuacja w sąsiednim powiecie krośnieńskim, w którym nie było znaczących różnic w połączeniach ptz pomiędzy czasem nauki a wakacjami. Podobnie jak w pozostałych ośrodkach posiadających przewoźnika miejskiego, najlepsza oferta przewozowa tego dnia funkcjonowała w strefie podmiejskiej. Niemniej jednak, tak jak w dni powszednie, największe natężenie ruchu (i to połączeń *stricte* komercyjnych) miało miejsce na trakcie wyprowadzającym ruch z Krosna do Miejsca Piastowego. Względnie dużo kursów autobusów realizowano także w kierunku Jasła (zwłaszcza na odcinku wspólnym z liniami MKS do Jedlicz) oraz do Korczyny i Iwonicza-Zdroju. Co najmniej na minimalnym racjonalnym poziomie była utrzymywana również oferta w kierunku Domaradza oraz Dukli. Na jej granicy była liczba kursów do Lubatowej, Łysej Góry czy Łęk Dukielskich. Co zaskakiwało, poniżej tej wartości kształtowała się ona na połączeniach lokalnych między Iwoniczem a Rymanowem i dalej Beskiem w sąsiednim powiecie sanockim. Na pozostałe obsługiwane w soboty linie wyruszało do 3 par autobusów na dobę. Większym problemem było jednak to, że w soboty liczne miejscowości były odcięte od ptz – całkowicie wykluczona transportowo była gmina Jaśliska, a w gminie Dukla wszystkie miejscowości na południe od drogi łączącej ją z Nowym Żmigrodem (powiat jasielski). Także znacząca część gminy Rymanów objęta była tym procesem (zwłaszcza okolice Królika Polskiego, Wisłoczka i Puław). Również na niektórych liniach w sąsiedztwie Krosna tego dnia nie realizowano kursów. Na części połączeń, które w 2024 r. nie funkcjonowały, jeszcze w 2019 r. istniała całkiem akceptowalna oferta przewozowa (m.in. Dukla-Tylawa-Barwinek, a także do Królika Polskiego czy Odrzykonია i Wojaszówki).

Sytuację obserwowaną w powiecie gorlickim można uznać za dość zbliżoną do tej opisywanej dla powiatu sanockiego – tu również można mówić dla 2024 r. o znaczącym niezrównoważeniu dostępu do autobusowego ptz w soboty. Jedyną większą różnicą jest tu to, że nie są dostrzegalne dysproporcje w ofercie przewozowej pomiędzy rokiem szkolnym a wakacjami. Z jednej strony na osi Biecz-Gorlice-Ropa-Wysowa-Zdrój oraz połączeniu z Gorlic do Bobowej można mówić o dobrej ofercie przewozowej. Z drugiej strony większość miejscowości powiatu na analizowanym obszarze była pozbawiona do niego dostępu. Tak się działo z całą gminą Sękowa oraz z większością terenu gminy Uście Gorlickie (gdzie łączność ze światem zapewniały autobusy z Wysowej-Zdroju), jak również gminy Lipinki. Także w gminach Moszczenica i Biecz oraz Gorlice większość linii w soboty nie była obsługiwana. Oprócz wymienionych powyżej połączeń realizowano m.in. te z Biecza w kierunku Binarowej, a także do Głębokiej oraz z Libuszy do Pagórzyny. W stosunku do 2019 r. nie nastąpiły jakieś diametralne zmiany w sobotnim dostępie do ptz w omawianym tu powiecie. Jednak tam, gdzie miały one miejsce, można mówić o bardzo niekorzystnej sytuacji, bo nawet po wprowadzeniu do analizy autobusów MZK uległa ona dramatycznemu pogorszeniu. Największe zmiany zdecydowanie zaszły



Ryc. 32. Liczba połączeń pozamiejskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze w soboty w okresie roku szkolnego 2024 r.

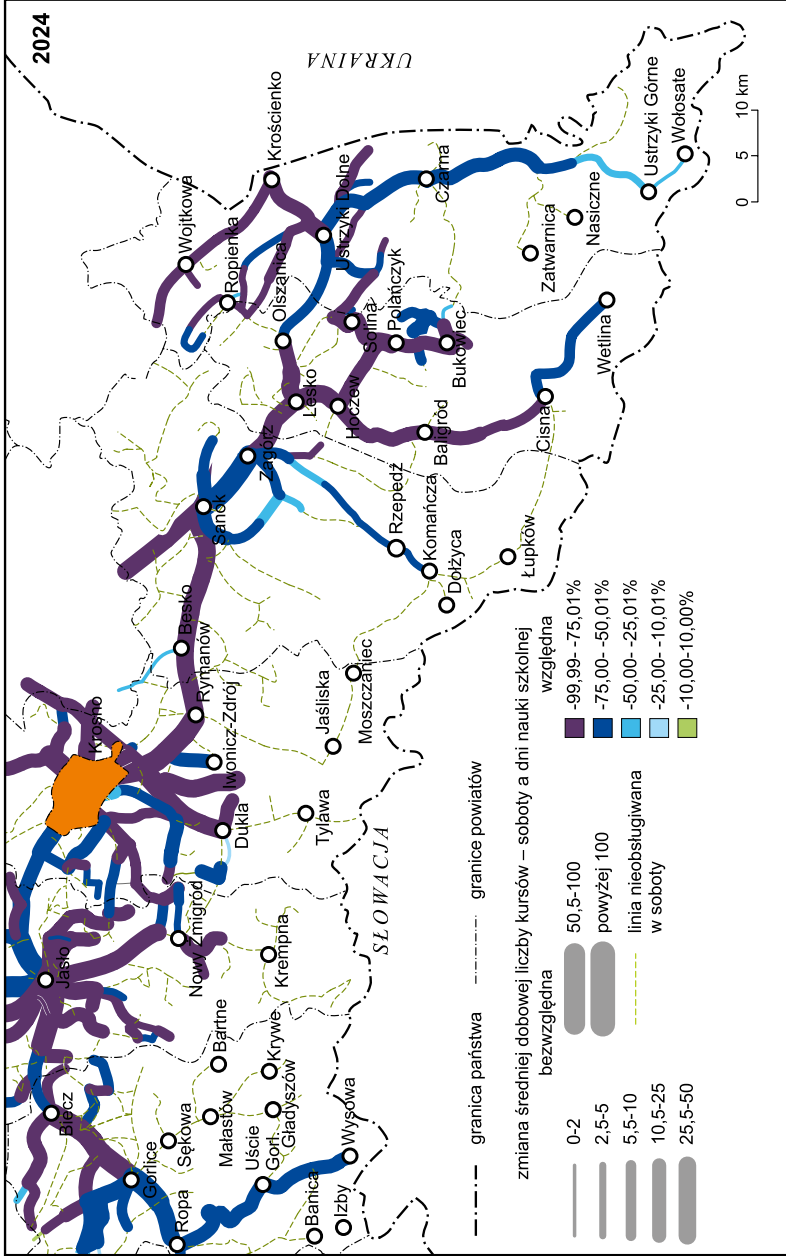


Ryc. 33. Liczba połączeń pozamiejskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze w soboty w wakacje w 2024 r.

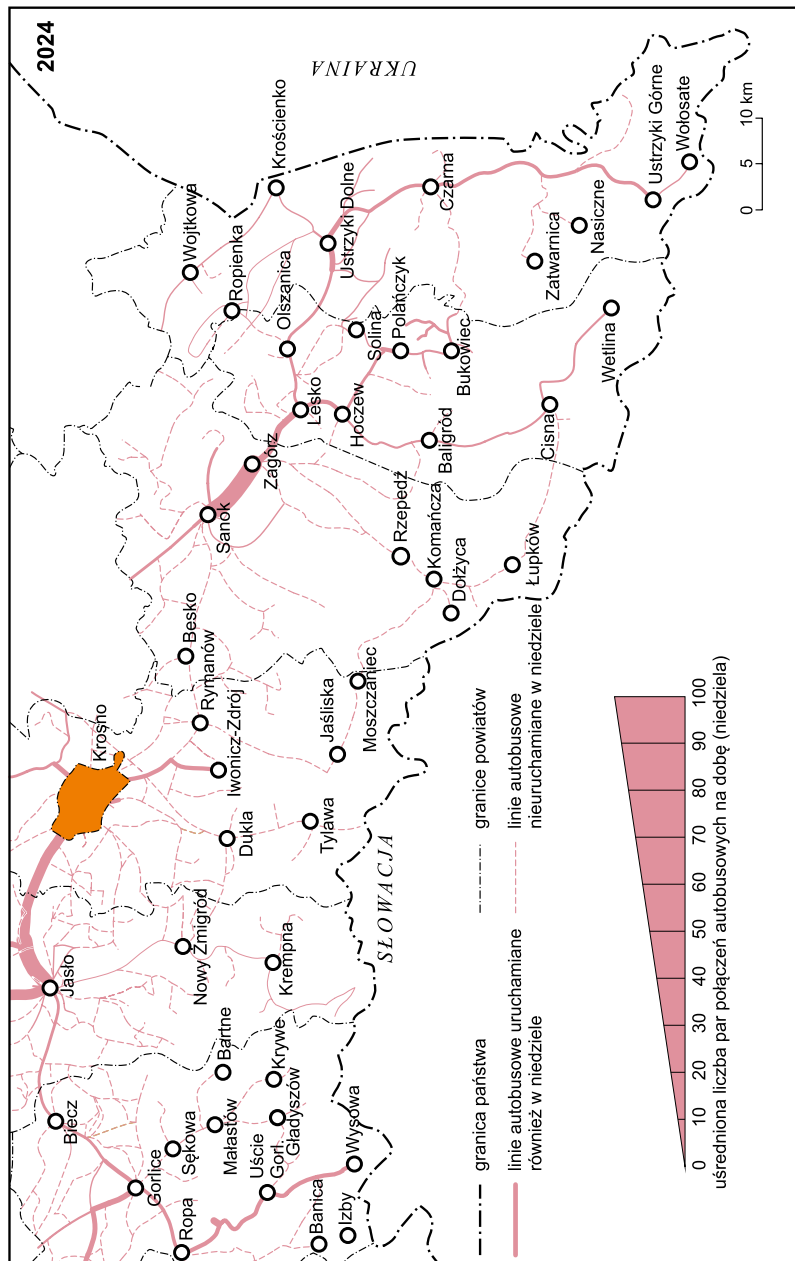
w gminie Sękowa, w której przynajmniej jej stolica była jeszcze w 2019 r. obsługiwana w soboty przez ptz. W podobnej sytuacji znalazły się liczne miejscowości na pograniczu gmin Lipinki i Gorlice. Z drugiej strony, część niewykonywanych w soboty połączeń w 2019 r. nie była obsługiwana prawdopodobnie wcale.

Odrębną kwestię stanowią różnice liczby połączeń między sobotami a dniami roboczymi (ryc. 34). Ponieważ dla większości tras nie są one znaczące między okresem nauki szkolnej a wakacjami, zaniechano odrębnego szczegółowego rozważania każdego z tych okresów (a co za tym idzie tworzenia oddzielnych map) i ograniczono się tylko do pierwszego z nich. Analizując dla 2024 r. względną zmianę liczby kursów pomiędzy dniami wolnymi a nauki szkolnej, niestety dochodzi się do bardzo niepokojących wniosków. W powiatach jasielskim i krośnieńskim obszary górskie były całkowicie pozbawione w soboty dostępu do autobusowego ptz. W powiecie gorlickim dotyczyło to ich większości, podobnie rzecz przedstawiała się w powiecie sanockim. Zdecydowanie najlepsza pod tym względem sytuacja panowała w najbardziej górzystych powiatach, leskim i bieszczadzkim, gdzie ptz organizował BZK. Jednak na liniach wciąż funkcjonujących i w soboty sytuacja nie była optymistyczna. Standardowo obsługiwało je od 75% do prawie 100% kursów mniej niż w dzień nauki szkolnej. Szczególnie ten problem był widoczny w powiecie jasielskim, ale sytuacja w powiatach krośnieńskim i leskim była bardzo zbliżona. Nieco lepiej było w powiatach sanockim, bieszczadzkim i gorlickim, gdzie dominacja linii ze wspomnianego przedziału nie była tak wyraźna jak w poprzednio przytoczonych jst. Niemniej jednak nie poprawiało to znacząco obrazu sytuacji, bo zaliczały się one do przedziału 50-75%. Zresztą w skali całego obszaru tylko nieliczne odcinki w soboty traciły od 25 do 50% swoich kursów. Natomiast redukcja oferty poniżej 25% zdarzała się dosłownie w pojedynczych przypadkach.

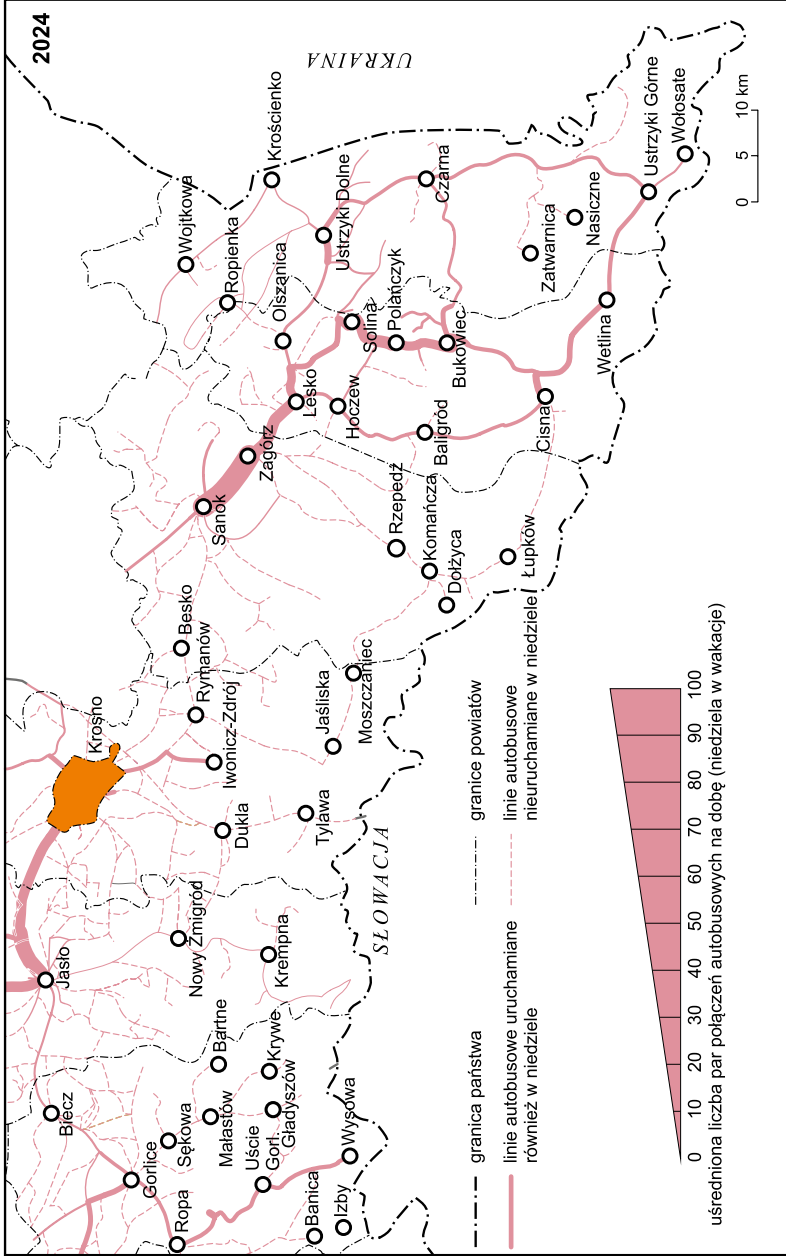
Gdyby opisywać sieć lokalnego i regionalnego pozamiejskiego autobusowego ptz na badanym obszarze dla niedziel miarami topologicznymi, można by ją określić jako niespójną, tworzoną przez dwie podsieci (ryc. 35 i 36). Zresztą poza powiatami, na których terenie organizatorem jest BZK, sytuacja transportowa mieszkańców w takie dni była bardzo dramatyczna – zdecydowana większość miejscowości nie miała zarówno w trakcie roku szkolnego, jak również w wakacje, dostępu do rozkładowych autobusów (w tym nawet organizowanych przez władze miejskie). Dla większości analizowanego obszaru oferta przewozowa, zwłaszcza tak uboga, była praktycznie taka sama w ciągu całego roku. Jedynie na terenie silnej recepcji turystycznej w Bieszczadach i w rejonie Jez. Solińskiego widać było znaczącą jej poprawę w okresie wakacji. Generalnie była ona tu praktycznie identyczna jak dla sobót, czyli z większą liczbą kursów w ciągu Zagórz-Lesko, sezonowymi połączeniami między Terką a Cisną, Wetliną i Ustrzykami Górnymi (przez Dołżyce) oraz z realizacją również w niedziele kursów na odcinkach nieobsługiwanych w dni świąteczne w trakcie roku szkolnego (głównie dojazd w rejon Jez. Solińskiego). Utrzymano także pojedyncze kursy na ślepych liniach wychodzących z Ustrzyk Dolnych czy na całym obszarze obejmującym Wańkową, Ropienkę czy Wojtkową.



Ryc. 34. Różnica pomiędzy średnią dobową liczbą połączeń autobusowego pozamiejskiego transportu zbiorowego na badanym obszarze w 2024 r. – soboty a dni szkolnej



Ryc. 35. Liczba połączeń pozamięjskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze w niedziele w okresie roku szkolnego w 2024 r.



Ryc. 36. Liczba połączeń pozamiemiejskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze w niedziele w wakacje w 2024 r.

Zupełnie inna filozofia organizacji ptz w niedziele obowiązywała na obszarze PGZKwPJ. Względem sobót jeszcze większa liczba linii nie była tu w ogóle obsługiwana, a standardem na tych z ruchem była jedna lub najwyżej dwie pary połączeń (za wyjątkiem linii do Krosna i Rzeszowa, gdzie było ich nieco więcej). Pewnym ewenementem był wyłącznie niedzielny kurs łączący z Jasłem peryferyjne tereny gminy Nowy Żmigród i Krempna, zapewniający powrót młodzieży do jasielskich burs i internatów oraz umożliwiający kontynuowanie podróży innymi środkami transportu do ośrodków akademickich głównie w Krakowie i Rzeszowie. Niewiele lepsza była oferta przewozowa między Jasłem a Bieczem.

W powiecie sanockim, gdzie oprócz podległej burmistrzowi Sanoka MKS oraz funkcjonujących w ramach BZK linii w głąb powiatów leskiego i bieszczadzkiego, w przewozach typu lokalnego i regionalnego w niedziele funkcjonowała wyłącznie komercyjna linia firmy Marcel do Rzeszowa. Było to istotne pogorszenie sytuacji choćby względem sobót, w które przynajmniej istniała możliwość przemieszczania się w kierunku Komańczy z jednej strony, a Beska i Rymanowa drugiej. Ponadto wykonywano kursy na liniach pospiesznych (do Warszawy, Lublina, Krakowa czy Bytomia). W okresie wakacyjnym dochodziły tu jeszcze m.in. kursy Flixbusa do Gdańska.

Niewiele lepiej sytuacja wyglądała w powiecie krośnieńskim. Prócz przyspieszonego połączenia w kierunku Jasła i Krakowa oraz linii do Iwonicza-Zdroju, a także Brzozowa i Rzeszowa, niewykonywane były w niedziele żadne kursy. Oznaczało to okresowe narażenie na wykluczenie transportowe kolejnych grup mieszkańców badanego obszaru. Odcięte od lokalnego i regionalnego ptz pozostawały wówczas nawet miasta Dukła oraz Rymanów (choć tu docierały przynajmniej m.in. autobusy dalekobieżne Neobusa). Warto zwrócić uwagę, że w 2019 r. do Dukli wykonywano w niedziele jeszcze 4 kursy busów firmy MiŚ.

W powiecie gorlickim, poza nielicznymi przypadkami w ruchu lokalnym i regionalnym, obsługiwane były te same linie co w soboty – oczywiście jednak była na nich realizowana mniejsza liczba kursów (szczególnie między Bieczem a Gorlicami). Ubyły też całkowicie linie z Gorlic do Pagórzyny czy z Gorlic do Bystrej. Jakiegokolwiek znaczenie miały więc tylko odcinki prowadzące z Gorlic do Bobowej i Ropy oraz z Ropy do Wysowej-Zdroju. Pozostała część powiatu objęta badaniem stanowiła w ostatni dzień tygodnia pustynię transportową.

8. PODSUMOWANIE

Wiele procesów dotyczących pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego, które przed kilkoma laty zauważył Wolański (2019), jest wciąż aktualnych i nadal prowadzi do nieustającego jego regresu zarówno przestrzennego, jak i ilościowego. Choć podejmowana jest dość silna interwencja publiczna, to podniesiona wówczas rosnąca rola dostępności motoryzacji indywidualnej i niekorzystne trendy demograficzne na terenach wiejskich oraz stały wzrost głównych kosztów prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie rozkładowego transportu autobusowego, wciąż sprzyjały tu negatywnym zjawiskom. Wskazany wtedy wpływ na złą sytuację pozamiejskiego ptz wywierany przez brak narzędzi, które nakłaniałyby samorządy do podejmowania się funkcji organizatora przewozów, wraz z powstaniem FRPA przynajmniej częściowo przestał być aktualny. Wolański (2019) podkreślił ponadto zły wpływ na sytuację, jaki przyniosło wprowadzenie zamkniętych przewozów szkolnych, niejednokrotnie dublujących ogólnodostępne linie regularne, przyczyniając się do obniżenia ich rentowności. Dość skuteczny dotąd rynkowy model jego organizacji, wspierany jedynie dopłatami do ulg ustawowych, przestał w wielu miejscach zapewniać nawet minimalny poziom obsługi transportowej. Było to dość niepokojące, bo bez sprawnego i efektywnego ptz na obszarach defaworyzowanych niemożliwa była aktywizacja mieszkańców terenów o wysokim bezrobociu, dostęp do różnorodnych placówek edukacyjnych zwiększających szanse na rynku pracy oraz do handlu i administracji. Ponadto prowadziło to także do nieefektywnego wykorzystywania transportu indywidualnego i generowania zbędnego ruchu samochodów, a w przypadku tych, którzy z nich nie mogli korzystać – do zjawiska wykluczenia mieszkańców obszarów wiejskich niemogących skorzystać samodzielnie z samochodu (Wolański, 2019). Na powyżej opisane problemy niewątpliwie nałożyły się jeszcze trudności wywołane przez pandemię *Covid-19*. By przynajmniej spowolnić, a najlepiej odwrócić niekorzystne procesy dotyczące pozamiejski rozkładowy transport autobusowy, a zarazem zapobiegać także negatywnym ich skutkom społecznym, zainicjowano powstanie powyżej wspomnianego Funduszu.

Podchodząc do analizy zmian sieci ptz, należy brać pod uwagę zmienność potrzeb transportowych mieszkańców w skali tygodnia. W dni robocze

kształtowane są one przez codzienne i cykliczne masowe podróże obligatoryjne pomiędzy miejscami zamieszkania a lokalizacjami zakładów pracy lub placówek edukacyjnych wywołujące skutek przemieszczania się o konkretnych godzinach i w stałych relacjach (skupienie przestrzenne i czasowe). W soboty, niedziele i święta spada zapotrzebowanie na przejazdy obligatoryjne, a przeważać zaczyna popyt na podróże fakultatywne i incydentalne. Są one rozproszone, a główny ich cel stanowią miejsca handlu i rozrywki. Specyficzną i liczną grupą podróżującą w te dni są studenci zaoczeni, a popyt na usługi ptz w popołudnie ostatniego dnia wolnego (zwykle w niedziele) zwiększają studenci i pracownicy wracający z weekendów w domach w mniejszych jednostkach osadniczych i potrzebujący dostać się do węzła przesiadkowego, aby kontynuować z niego podróż do większych ośrodków (Plan zrównoważonego transportu..., 2021). Organizacja tego typu niedzielnych przewozów na badanym obszarze była zauważalna m.in. w powiecie jasielskim oraz objętym organizacją przez BZK. Można przyjąć, że do tej grupy należą też komercyjne kursy firmy Marcel z miast powiatowych do stolicy województwa w Rzeszowie.

Według Oceny Skutków Regulacji (OSR) (2025) mechanizm dopłat i pomocy finansowej przeznaczony z FRPA dla organizatorów ptz sprawił, że 4764 miejscowości w skali kraju odzyskało połączenia autobusowe, a wraz z nimi oszacowano, że 1 497 284 ich mieszkańców miało ponownie możliwość korzystania z niego. Według stanu na I kwartał 2023 r. spośród wspomnianych wyżej miejscowości 3,02% stanowiły te z województwa małopolskiego (przekładało się to na 7,64% ludności odzyskującej dostęp do ptz), a 2,23% z województwa podkarpackiego (4,25% ludności). Obserwowany od kilku lat stały wzrost przewozów pasażerów zarówno w transporcie drogowym, jak i również kolejowym w ocenie autorów OSR nie przełożył się na pełne zapewnienie dostępu do ptz i nadal występują w Polsce miejscowości, których mieszkańcy mają znikome możliwości skorzystania z niego i są skazane na motoryzację indywidualną. W skrajnych przypadkach osoby, które z obiektywnych przyczyn nie mogą używać obu metod mobilności, są całkowicie wykluczone transportowo. Pokrywa się to zresztą z sytuacją z niniejszego badania, gdzie nadal liczne peryferyjnie zlokalizowane wsie nie miały dostępu do ptz, a niektóre wręcz go całkowicie w ostatnich latach utraciły.

Biorąc pod uwagę powyższe aspekty oraz w oparciu o przedstawione wyniki, można pokusić się o odpowiedź na postawione w początkowej części monografii pytania badawcze.

Odpowiadając na pytanie, **jaki był kierunek zmian w ptz na badanym obszarze we wskazanym okresie**, m.in. widoczna była rosnąca marginalizacja powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad względem reszty kraju. O ile jeszcze nawet w 2005 r. istniała tu bogata sieć połączeń, zarówno kolejowych, jak i autobusowych, wykraczających poza obszar województwa małopolskiego i podkarpackiego, to w 2024 r. ograniczała się ona głównie do pociągów i autobusów do Krakowa oraz autobusów do Lublina, Warszawy i Wrocławia. Być może jednym z czynników, które przyczynił się do eliminacji z rynku przedsiębiorstw PKS, które czerpały dochody z połączeń dalekobieżnych, był niekontrolowany rozwój szkockiego przewoźnika

działającego pod marką Polskibus.com, mający miejsce zwłaszcza w pierwszej połowie lat 2010. Kolejnym niepokojącym zjawiskiem było to, że części miejscowości (i to nielicznych) w weekendy (a zwłaszcza w niedziele) jedyny „kontakt ze światem” zapewniały komercyjne pospieszne i przyspieszone linie autobusowe oraz pociągi dalekobieżne, a przecież nie taka powinna być ich rola. Zaskakujący był też brak tu regionalnych i lokalnych autobusowych linii transgranicznych. Pogorszyła się też dostępność transportowa słabo zaludnionych obszarów peryferyjnych – towarzyszył im wzrost liczby samochodów osobowych *per capita*. Nie stwierdzono związku pomiędzy odsetkiem przeciętnego wynagrodzenia a liczbą aut na mieszkańca na badanym obszarze, co może niestety świadczyć o tym, że ich rosnąca liczba wynikała z konieczności substytucji ptz. Niepokojem napawało jednak, że o ile dla pojazdów nowych, a więc do 5 lat włącznie, sytuacja była w miarę stabilna i podlegała tylko drobnym wahnięciom, to dla 2 ich najstarszych grup wiekowych (21-25 oraz 26 i więcej lat) obserwowano sytuację odwrotną – w ostatnich latach ich odsetki rosły. Przyrost liczby pojazdów i ich jednoczesne starzenie towarzyszące pogorszeniu się oferty ptz w przynajmniej w 3 powiatach (jasielskim, leskim i bieszczadzkiem), o najstarszej i najliczniejszej *per capita* flocie samochodów osobowych, mogą świadczyć o wystąpieniu zjawiska motoryzacji wymuszonej będącej skutkiem upadku transportu publicznego.

Odpowiedź na drugie z pytań – **czy wsparcie z FRPA doprowadziło do wstrzymania procesów regresu sieci połączeń autobusowych, pozostało bez wpływu czy też jednak przyczyniło się do poprawy sytuacji pasażerów** – może niestety niezbyt napawać optymizmem. Przede wszystkim tylko część badanych powiatów sięgnęła po środki pochodzące z tego Funduszu. W powiecie jasielskim posłużyły one raczej utrzymaniu *status quo* względem tego, co było w 2019 r. i wyhamowaniu niekorzystnych procesów. W powiatach leskim i bieszczadzkiem, które w 2019 r. zdecydowanie zaliczały się do tych najbardziej poszkodowanych 30-leciem transformacji polskiego systemu ptz, były natomiast widoczne odmienne trendy. Przede wszystkim przyjęto paradygmat, by najważniejsze miejscowości obszaru miały zapewniony transport przez 7 dni w tygodniu, zaś oferta przewozowa w dni powszednie uległa poprawie do standardów, które dla kolei Soczówka i Ochociński (2023) uznawali za efektywne. Być może skutkiem dofinansowania było tu również spłaszczenie różnic pomiędzy dniami nauki szkolnej a zwykłymi dniami roboczymi. Wpływ FRPA był tu widoczny również w okresie wakacji letnich, gdzie znacząco wzmocniono ofertę przewozową w rejonach silnej recepcji turystycznej, tj. Jez. Solińskiego oraz Bieszczad Wysokich. Prócz zwiększenia liczby kursów uruchamiano tu linie sezonowe, a także niektóre połączenia nieobsługiwane w weekendy w czasie nauki szkolnej. Obserwacje te niestety pokrywają się z tymi z Oceny Skutków Regulacji (2025) dotyczącej ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i niektórych ustaw, gdzie zauważono, że nadal występował deficyt linii pozamiejskiego ptz, choć uruchomiono FRPA. Wciąż mniejsza poprawa sytuacji niż oczekiwana według autorów tego dokumentu wynikała m.in. z braku środków na organizację ptz przez samorządy, rezygnacji przewoźników komercyjnych z tras niegwarantujących im rentowności przewozów, pogłębianej dodatkowo m.in. przez

wzrost kosztów paliwa i pensji kierowców. Przez to często nie stanowił on atrakcyjnej alternatywy dla transportu indywidualnego.

Odpowiedź na kolejne pytanie badawcze – **czy widoczne są istotne różnice pomiędzy powiatami aktywnie wykorzystującymi środki z FRPA, a tymi, które wciąż bazują na samofinansującym się modelu organizacji pozamiejskiego publicznego autobusowego transportu zbiorowego** – nie jest prosta. Nawet pomiędzy samorządami, które organizację ptz powierzyły związkom komunikacyjnym, dostrzegalne były zupełnie inne podejścia do tego zagadnienia. Na pewno widoczna jest wyraźna różnica (zwłaszcza w weekendy) pomiędzy powiatami leskim i bieszczadzkiem, gdzie ptz organizował związek komunikacyjny ze wsparciem środków Funduszu, a pozostałymi jst tego szczebla. W powiatach sanockim i krośnieńskim panowała zdecydowanie gorsza sytuacja, chociaż wzrosła w nich rola przewoźników miejskich. Z drugiej strony niewiele lepsza jest ona w powiecie jasielskim, gdzie jednak wykorzystanie środków FRPA miało miejsce, znacznie dłużej odbywała się organizacja ptz w skali całego powiatu i jednak uwarunkowania demograficzne były korzystniejsze niż w Bieszczadach. Dla odmiany powiat gorlicki wciąż odróżniał się od pozostałych w miarę stabilną względem 2019 r. ofertą przewozową, choć poza nielicznymi liniami przezeń organizowanymi, ptz bazował tu na połączeniach komercyjnych realizowanych na ryzyko biznesowe przewoźników. Stoi to częściowo w opozycji do spostrzeżeń Sobonia (2022), który uznał powiat gorlicki za jeden z najgorzej obsługiwanych ptz w województwie małopolskim. Według niego zasadniczymi problemami była tu niska częstotliwość kursów, ich brak w dni wolne od pracy, jak również niedostateczne pokrycie nim tego obszaru. Być może, gdyby porównania dokonywał na tle województwa podkarpackiego, jego wnioski byłyby odmienne.

Można zgodnie z kolejnym pytaniem badawczym zastanawiać się, **czy środki z FPRA wykorzystywano faktycznie tam, gdzie to było najbardziej potrzebne**. Dyskusja może tu być wielowątkowa, bowiem czy np. tego typu wsparcie powinno służyć dofinansowaniu ptz nakierowanego na obsługę turystów? Z jednej strony nie, bo nie jest to grupa, której podstawowe potrzeby transportowe nie były zaspokajane. Z drugiej jednak strony Bieszczadzki Park Narodowy stanowi jeden najbardziej cennych przyrodniczo obszarów Polski – brak rozkładowych połączeń autobusowych na tym terenie (także do dalszych miejscowości stanowiących zaplecze noclegowe) powodował tu nadmierną motoryzację indywidualną oraz tzw. szarą strefę w przewozach zbiorowych pojazdami o małej pojemności, a w momentach szczytowych wręcz kongestię. Można więc traktować to jako niezbędną interwencję mającą ograniczyć skutki środowiskowe nadmiernego ruchu turystycznego. Ponadto zwłaszcza na obszarze PGZKwPJ wspierano linie, na których zgodnie ze wspomnianym już kryterium trudno było mówić o efektywnej ofercie. *Nota bene* wprowadzone przy okazji reformy FRPA standardy minimalnie 3 par połączeń na dobę również nie będą sprzyjać poprawie sytuacji. Na badanym obszarze, zwłaszcza w powiecie krośnieńskim, ale też i sanockim, wciąż były miejscowości pozbawione dostępu do ptz albo nawet takie, które go utraciły w latach 2019-2024 utraciły. Smuci fakt, że samorzady tych jst nie podjęły starań o zmianę tej sytuacji.

Ostatnim postawionym pytaniem badawczym było, **czy gminy faktycznie powinny być beneficjentami środków z FRPA**. Patrząc choćby na niestabilność oferty organizowanej przez nieliczne takie jst na badanym obszarze, ten szczebel władz jest zdecydowanie zbyt słaby. Po pierwsze rzadko kiedy gminy są w stanie przeprowadzić rzetelną analizę rzeczywistych potrzeb przewozowych i wyznaczenie połączeń odbywa się metodą prób i błędów (*vide* uruchomienie i likwidacja linii Dukla-Olchowiec czy łączenie linii w gminie Jedlicze). Samorządy gminne też nie są w stanie udźwignąć ciężaru współfinansowania połączeń i dlatego bardzo często na liniach przez nie uruchamianych oferta jest na bardzo niskim poziomie (jedna para np. w okolicach Nowosielc, dwie pary Dukla-Pałacówka). W przypadku silniejszych ekonomicznie samorządów zdarza się też niestety dublowanie połączeń organizowanych przez jst wyższego szczebla albo komercyjnych.

Biorąc pod uwagę powyższe podsumowanie, udało się autorowi **zrealizować założone cele** i rozpoznać dla badanego obszaru procesy kształtujące pozamiejski ptz w latach 1990-2024 oraz zidentyfikować i przeanalizować zmiany wynikające przede wszystkim z wprowadzenia w życie mechanizmu jego wsparcia finansowego w postaci FRPA oraz ocenić, czy spełnia on zakładane funkcje.

W swej pracy z 2023 r., na podstawie badań z 2019 r. oraz literatury przedmiotu, autor (Ciechański, 2023a) przedstawił 9 rekomendacji (z czego 8 w zakresie niniejszego opracowania). Niestety zamiast wnioskowanego wówczas priorytetowego traktowania połączeń kolejowych i oparcia systemu pozamiejskiego ptz na szkieletcie przez nie tworzonemu doszło do ich dalszej marginalizacji. Również druga wówczas zgłoszona rekomendacja stworzenia jednolitych obligatoryjnych baz rozkładów jazdy oraz przystanków integrujących wszystkie środki transportu publicznego w Polsce wraz z przyjaznym interfejsem umożliwiającym korzystanie z nich, nie doczekała się dotąd wdrożenia, chociaż wraz z nowelizacją ustawy dotyczącej FRPA przynajmniej w zakresie kursów dofinansowanych ze środków publicznych ma się stać obligatoryjnym publikowanie ich w standardzie GTFS lub NeTex w portalu prowadzonym przez właściwego terenowo marszałka województwa. Pełna i niezawodna informacja dla pasażerów choćby w stylu czeskiego IDOS. cz wciąż jest więc aktualnym postulatem. Do tego nawiązywała rekomendacja zdecydowanie większej kontroli nad tym, czy i jak przewoźnicy umieszczają rozkłady jazdy na przystankach i dworcach oraz jak je realizują. Także naprzeciw temu wnioskowi wychodzi reforma Funduszu dająca Inspekcji Transportu Drogowego uprawnienia w tym zakresie. Wciąż też aktualny jest kolejny postulat wypracowania optymalnego modelu dofinansowania ptz umożliwiającego unikanie dublowania się połączeń oraz dotowanie pozamiejskich publicznych przewozów autobusowych, a tam gdzie będzie to bardziej ekonomiczne – stosowanie alternatywnych środków transportu publicznego. Wprowadzenie FRPA niewątpliwie częściowo stało się jego spełnieniem, ale nawet, jak widać z prezentowanego w niniejszej monografii badania, jest w tej mierze wciąż wiele do zrobienia, a proponowane zmiany w prawie jedynie częściowo zmiernają tu w dobrym kierunku. Dyskusyjna z perspektywy czasu wydaje się natomiast rekomendacja wdrożenia modelu konkurencji regulowanej w wyborze przewoźników na poszczególnych trasach. Być może jednak

w przypadku przewozów organizowanych w ramach jednego powiatu skuteczniejszym narzędziem jest powierzenie ich realizacji podmiotowi wewnętrznemu, co może zwiększać standaryzację (zwłaszcza jakościową) usług. Za tym wszystkim powinny iść działania wskazane w 2023 r. w kolejnej rekomendacji – wprowadzenie zintegrowanego systemu transportowego, a zwłaszcza reorganizacja (optymalizacja) rozkładów jazdy. To udało się wdrożyć zasadniczo w powiatach, które powołały własne związki komunikacyjne (jasielskim oraz leskim i bieszczadzkim). Nadal też nie można liczyć na sytuację rekomendowaną w kolejnym punkcie, by każde sołectwo liczące powyżej 100 mieszkańców miało dostęp do ptz najlepiej bezpośredni (ewentualnie z uwzględnieniem uwarunkowań lokalnych odległość do najbliższego przystanku powinna wynosić maksymalnie 2-3 km). Patrząc na obecne kierunki zmian przy okazji reformy FRPA, nie można również liczyć by szybko częstotliwość kursów autobusów i pociągów stała się pochodną liczby mieszkańców i bazować miała na hierarchicznym i taktowym rozkładzie jazdy. Czyli wciąż niedopasowana do potrzeb użytkowników oferta będzie prowadzić do utrzymania niekorzystnych trendów i zniechęcać do korzystania z usług ptz osoby mogące przesiąść się do niego z samochodów. Rekomendowana uprzednio spójność systemu ptz obejmująca zarówno obszary miejskie, jak i wiejskie, nadal pozostaje wyzwaniem. Z jednej strony powstał taki w powiecie jasielskim, z drugiej strony pogłębiało się przenikanie jako niezależnych systemów miejskiego i pozamiejskiego ptz w powiatach sanockim, gorlickim i krośnieńskim. Nadal też granice powiatów bywały trudną do przebycia barierą, choć w kilku przypadkach udało się ją przełamać (np. Moszczaniec-Wola Niżna). Postawiony uprzednio wniosek, że organizacja całego regionalnego ptz powinna być powierzona samorządom wojewódzkim lub też związkom kilku powiatów, na podstawie obecnych badań ukierunkowany został na to, że najbardziej predystynowane do tej funkcji są minimum związki powiatowo-gminne, a najlepiej grupujące kilka powiatów i gminy wchodzące w ich skład (wobec częstego nadmiernego skupiania się urzędów marszałkowskich przy okazji przewozów kolejowych na aglomeracjach stolic jest tego typu). Rolą samorządów wojewódzkich powinno być tworzenie długich połączeń autobusowych na wzór Małopolskich Linii Dorożowych uzupełniających ofertę pociągów Kolei Małopolskich.

Niewątpliwie wskazany jest dalszy monitoring opisywanych tu procesów – najlepiej w pięcioletnich interwałach. Bowiem, jak zauważają autorzy Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu dla Powiatu Gorlickiego na lata 2023-2030 (2023), w dłuższej perspektywie czasu zmiany demograficzne sprawią, że prawdopodobnie zmniejszy się liczba podróży obligatoryjnych (w pierwszym rzędzie do szkół, a z czasem również i do pracy), a zwiększy się ona dla podróży incydentalnych (np. w celu wizyt w placówkach ochrony zdrowia lub handlowych). W związku z powyższym należy zgodzić się z ich obserwacją, że na obszarach o małej gęstości zaludnienia i rozproszonej sieci osadniczej zbudowanie efektywnej pod względem logistycznym i ekonomicznym sieci połączeń transportowych o charakterze użyteczności publicznej jest trudne, a jednocześnie jest wynikiem zapotrzebowania społecznego, zwłaszcza że wysoki wskaźnik motoryzacji

indywidualnej stanowi istotny czynnik oddziaływujący niekorzystnie na funkcjonowanie ptz, który przez to nie spełnia kluczowej roli w przewozach pasażerskich. Szczególnie, że wśród zagrożeń dla funkcjonowania słusznie wymieniają oni niedostateczne zaangażowanie samorządów w utrzymanie jego oferty.

Na zakończenie można więc zadać pytanie, jaki powinien być publiczny transport zbiorowy na badanym obszarze? W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim (2020) można szukać odpowiedzi na nie w wyzwaniach, jakim powinien odpowiadać dobrze przygotowany plan transportowy. Wychodząc z nich, oferta ptz pod względem ilości i jakości usług musi z jednej strony łączyć potrzeby i oczekiwania społeczne, z drugiej zaś zapewniać efektywność ekonomiczno-finansową określonych rozwiązań w ramach oferty przewozowej i infrastruktury transportowej. Ponadto powinny one być organizowane na możliwie jak najwyższym poziomie i cechować się dostępnością przestrzenną i funkcjonalną uwzględniającą potrzeby różnych grup osób (zwłaszcza z ograniczeniami), a także stać się mechanizmem ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. Autorzy planu transportowego powiatu krośnieńskiego (Plan zrównoważonego rozwoju..., 2025) ponadto wskazują, że przy rosnącej motoryzacji celowe jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania ptz, aby poprzez wzmocnienie jego roli co najmniej powstrzymać, a najlepiej odwrócić zjawisko przenoszenia się jego pasażerów do samochodów. Niestety, jak wynika z przedstawionego tu badania, w części jst jest wciąż daleko do realizacji takich idei, a tylko połowa z analizowanych powiatów i nieliczne gminy realnie podjęły się organizacji ptz na swoim obszarze.

Już w obecnej sytuacji na badanym obszarze pociągi pospieszne odgrywają dużą rolę i to nie tylko w przewozach na dalsze odległości, ale także wobec bardzo słabej oferty połączeń lokalnych, również pomiędzy Gorlicami Zagórzanami i Zagórzem. Wskazuje to, że być może jednak częstotliwość kursowania takich pociągów powinna być większa i obejmować 3-4 pary na dobę. Poważną wadą obecnego systemu jest jednak konieczność przesiadania się pasażerów jadących z dalszych odległości w Krakowie. Docelowo przynajmniej część połączeń powinna być w relacjach z Warszawy i Gdyni z jednej strony, a Katowic i Wrocławia czy nawet z Poznania z drugiej strony. Dopóki jednak PKP IC nie wdroży do użytku dwustrakcyjnych pociągów zespolonych, wprowadzenie takich rozwiązań może nastrożać problemy, gdyż przewoźnik ten ma ogromne problemy z utrzymaniem w sprawności liniowych lokomotyw spalinowych (konsekwencją tego jest istniejące podwykonawstwo SKPL Cargo sp. z o.o.).

Na zakończenie autor, obserwując beczynność części organów odpowiedzialnych ustawowo za organizację ptz, pozwala sobie sformułować jedną zasadniczą rekomendację skierowaną przede wszystkim do przedstawicieli władz – zarówno z organów administracji rządowej, jak i przede wszystkim całości samorządowej – należy przestać podchodzić do publicznego transportu zbiorowego jako elementu realizacji swoich partykularnych celów politycznych, a zacząć traktować go jako sposób rzeczywistej poprawy standardu życia współobywateli.

Transformations of extra-urban public transport in the counties of Beskid Niski and Bieszczady, 1990-2024

Summary

This monograph takes up an issue that Polish socioeconomic geography has often failed to address, i.e. that of extra-urban public transport. This is denoted as a system of interacting sub-systems of carriage by rail, and – particularly significantly – by bus/coach. Also chosen too rarely thus far is the kind of dynamic approach that transport geography in particular resorts to. My research as detailed in the book has focused in on hilly terrain in the Polish powiats (county-level units of administration) of Gorlice, Jasło, Krosno, Sanok, Lesko and Bieszczady. In each of these cases, this is a unit of a peripheral nature, first and foremost.

Furthermore, this work should be seen as making close reference to the same author's previous monograph gaining publication in 2023, through referring back to research carried out in 2019. However, it can be viewed as both an augmentation and a continuation of that work. The approach and motivation here reside in the fact that 5 more years have passed – years in which many factors in play were in a position to bring about further change in the configurations of bus or coach lines, and in the journeys they were actually making. One such key factor was the establishment and appearance of the so-called *Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych* (the FRPA – or Fund for the Development of Bus Carriage), while a second prevalent aspect in most of the period was the Covid-19 viral pandemic and its considerable economic consequences. There was also a need for broader treatment of numerous other aspects also influencing public transport activity, but arising out of the geographical environment, societal factors, legal conditioning, or simply the transport division of the economy *per se*.

Proceeding on an assumption that this monograph could be holistic in nature, I follow typically introductory chapters with a discussion of the legal and organisational underpinnings of extra-urban public transport – as manifested to only a lesser degree by rail as opposed to bus/coach transport, but with the entirety addressed and encompassed by Poland's 2010 *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym* (Act on Collective Public Transport). Where the rail aspect is concerned, a considerable focus has obviously been on the restructuring and commercialisation of Poland's PKP rail enterprise, as well as change in the roles local and regional administrations have been playing when it comes to responsibility/accountability for the passenger-carriage operations within the 16 Voivodeships (province-regions) into which Poland has been divided at the first level since the beginning of 1999. In turn, when it comes to bus/coach transport, a key point concerns solutions contained in transport plans, as well as the aforesaid setting-up of the Development Fund. To be added to that is necessary analysis of changes of operation that have been made ready.

No comprehensive conceptualisation can eschew discussion of aspects from physical geography that exert their impact on both the settlement network and the associated transport network. However, the work also pays attention to demographic factors – and most especially those able to exert an unfavourable influence on the demand for rail and road transport services beyond urban agglomerations. What are obviously involved here are natural loss and ageing of population, unemployment, and other societal phenomena. By reference to external sources, it is also possible to offer a brief description of the development (or regression) of the infrastructure in the study area that either makes mass carriage in public transport possible at all, or else facilitates it. A focus is inevitably on a furthering of the role of motorisation at the level of the individual – which is on the one hand an unfavourable influence on public transport, but on the other a consequence of the latter's decline, which has often been achieved by a great many antiquated vehicles being put on the roads. It can come as no surprise that the highest figures for the use of such vehicles per 1000 inhabitants (and the least favourable age structure) are to be noted in the powiats worst hit by declining mass-transit possibilities – i.e. those of Jasło, Lesko and Bieszczady).

A separate chapter deals with passenger-transport operations by rail over the whole 1990-2024 period. The specifics of the issue demand separate treatment of typical passenger

trains on the one hand, and express trains on the other. From the point of view of regional rail transport, the period referred to was one of unceasing decline and regression only relieved occasionally by periods or areas of minor improvement. Things have proceeded so far that references to "total collapse" do not look out of place. At the beginning of the study period, almost the entire area considered here had networks in place and connections on offer that met at least minimum requirements. Between Stróże and Zagórz the situation could even be regarded as very good. Today, connections on some of the routes in question look sporadic, and where 5-day-a-week options exist, it is typical for these to at best involve 2-3 pairs of trains in a given 24-hour period. Paradoxically, if the aim is travel far outside the region at high speed, the situation looks quite different. At the outset, long-distance trains would change profile into ordinary stopping passenger services from Rzeszów/Jasło/Stróże onwards, meaning that there were not too many of them, on the Jasło-Zagórz line in particular. However, with time, more and more trains remained high-speed and inter-city through the whole journey. As responsibility for the funding of passenger trains transferred to the new Voivodeships as province-regions, the regional authorities presided over an almost total cessation of the practice of long-distance trains changing category to stopping services along certain sections of line. Beyond even that, the growing crisis facing railways in Poland led to a situation in which even inter-city type fast services began to be more of a seasonal phenomenon, ceasing to reach the study area very much, through to the time when *PKP Przewozy Regionalne* were taken on by the regional authorities. Several years on from that, long-distance carriage was restored, though as of today it is two pairs of express trains operating along the Kraków-Zagórz line that constitute our study area's main rail-transport axis.

A core part of the monograph has been devoted to 1990-2024 changes in the network of extra-urban bus/coach transport connections in the powiats of the Beskid Niski and Bieszczady regions. A key aspect here is a detailing of the system of organisation, with it proving necessary to point out that only three of the powiats are fully engaged in such activity. Jasielsk achieves this with the intermediation of the *Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim* (PGZKwPJ – and hence a powiat-level undertaking involving both county- and local-level administrations), while the activity of Lesko and Bieszczady powiats includes the founding of a kind of "transport alliance" known as the *Bieszczadzki Związek Komunikacyjny* (BZK). Thanks to an agreement reached between entities, some of the connections within Sanok powiat have also been organised by BZK. However, the greater part of the passenger traffic was left in the situation that could be seen in Gorlice and Krosno powiats – i.e. one in which carriers must take on their own business risk. Besides that, a few local authorities availed of *FRPA* funding possibilities to organise services. However, it was far more popular to confer competences either on the PGZKwPJ or on Mayors – as the official organisers of transport systems in urban areas.

As of 1990, it was local manifestations of the *PKS* enterprise of bus/coach services – *Państwowa Komunikacja Samochodowa* – that controlled the relevant market at local, regional and long-distance levels in what was then Krosno Voivodeship, plus the adjacent Gorlice and Biecz parts of the then Voivodeship (Province) of Nowy Sącz. From then onwards, these were in fact ousted step by step by private entities. Even the privatisation of *PKS* itself (with domestic and foreign investors) failed to help matters. Ultimately, the study area retains just a single enterprise out of the *PKS* tradition – which is the so-called PGZK-Jasiel – a communalised company founded upon the passenger part of the old enterprise based in Jasło. Otherwise, the powiats or Lesko and Bieszczady have been served for several years by *PKS* Jarosław. It was typical for carriers of this type to end their activity before the 2010s were over, even though they still retained some significance through to the middle of that decade. So it was that they hit a major crisis around 2017, with the worst moment entailing the withdrawal from the region of Arriva Bus Transport Polska, and thus the purchase by Jasło powiat of the aforementioned *PKS* Jasło. At present Gorlice, Krosno and (in part) Sanok powiats all retain a market-based organisational model, in which commercial ventures in passenger carriage have achieved near-total domination. The remaining powiats under study now have near-monopolies for enterprises in the hands of local or regional authorities (in PGZKwPJ in the case of Jasło), or else a dominant role for such enterprises, albeit operating alongside private carriers (Lesko and Bieszczady – the aforementioned BZK).

In general, the market for local carriage in commercial hands proved highly dynamic over the recent period, with entities disappearing with considerable regularity and having their places taken by others. It would be possible to invoke the emergence of local oligopolies. Also developing in the period is a regional-scale commercial carrier in the shape of the firm Marcel – which offers

rather high-regularity connections between the main centres of powiats in the area and the major city of Rzeszów.

Long-distance carriage by bus/coach was once very largely a matter for manifestations of the PKS enterprise operating within the region or adjacent ones. On that basis, it might be thought quite shocking that, as of 1990, there were virtually no direct links between our area and the north of Poland, or even the Wielkopolska region in the west. Not unexpectedly, that situation at least, improved over time (though our region continued to lack connections with either Szczecin in the far north-west or the Warmia-Mazury region in the north). Today, a main role is played by Polish firm Neobus based in Niebylec, which links Sanok and Polańczyk, as well as spa-towns around Krosno – with Wrocław, Łódź, Warsaw, and Medyka (i.e. the border with Ukraine). Other long-distance lines at most augment the above, while it is worth noting a decline in carriage between Sanok, Lesko and Ustrzyki Dolne in our region and the Kraków area.

35 years into Poland's transformation, the portrayal of mass public transport in the powiats within the Beskid Niski and Bieszczady ranges – and in their peripheral areas in particular – points to a breakdown in the paradigm that such services are to be self-financing by means of market mechanisms. What is surprising is that public intervention has also started to look essential in the suburban zones of county-level centres. Many localities have been entirely deprived of access to collective public transport. They only have it abundantly at their disposal on working days (even though that was still 7 days a week back in 1990). There is also a certain group only reached by buses on schooldays.

Where connections have not been severed altogether, it is typical for there to be fewer of them than in 1990. Decidedly the least-favourable situation is to be noted in the powiats of Jasło, Lesko and Bieszczady. The effects of the changes in the study area are polarisation in access to extra-urban mass transit on the one hand, and growing transport-based social exclusion on the other. Moreover, the regress of the network of bus connections over the 1990-2019 period was only worsened by the Covid-19 pandemic, leading into an ongoing state of crisis that has even affected certain lines hitherto boasting a good offer. Unfortunately, the introduction of the taxpayer-aided Development Fund as regards transport by bus or coach did not resolve problems with inhabitants of the study area accessing public transport. Some powiats did not avail of this opportunity to have carriage subsidised, and it was in part true that some of the allocated funding generated nothing more than a slight curbing of unfavourable processes. In only a few areas (Lesko and Bieszczady) was there actually a re-development of possibilities on offer, and hence some reversal of negative trends.

In the publication dating from 2023, the author of this monograph used his own research from 4 years previously, combined with the subject literature, to develop a series of postulates and recommendations whose implementation and further pursuit gained verification in the summary part with the present study. Unfortunately, many of the ideas current at the end of the 2010s are still awaiting full implementation. However, and as the author notes, it is further necessary for representatives of authority, both in the central administration and also – first and foremost – in local and regional administrations, to stop approaching mass public transport as yet-another aspect to the pursuit of specific political goals; and to instead start treating it as a method by which to achieve real improvements in their fellow citizens' standards of living.

Literatura

- Bagińska, J. (2007). Kilka uwag na temat linii pasażerskich w Polsce w latach 1989-2006. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 14, 157-164.
- Bebenow, F. (2024). *Transformacja lokalnych systemów kolei w Polsce w XXI w. w kontekście historycznych przemian transportu kolejowego*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Beim, M., Błażczek, 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>
- Bieńczyk, M., Jakubek, A., Kiciński, M., & Kwaśnikowski, J. (2014). Plany transportowe w Polsce i innych krajach – zawartość i realizacja. *Logistyka*, 3, 514-521.
- Bissaga, T. (1938). *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*. Warszawa: Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji.
- Bocheński, T. (2021). Analiza porównawcza ruchu pociągów pasażerskich w Polsce w latach 2010 i 2020. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 24(2), 69-82. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.21.011.14954>
- Bocheński, T. (2022a). Przestrzenny rozkład ruchu pociągów towarowych w Polsce na tle zmian na rynku kolejowym w latach 2010-2020. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 25(1), 58-72. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.22.001.15961>
- Bocheński, T. (2022b). Międzygminne połączenia transportem miejskim w zespołach osadniczych poza ośrodkami wojewódzkimi w Polsce. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 25(3), 7-23. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.22.013.16607>
- Bocheński, T. (2023). Natężenie i struktura ruchu pociągów na sieci kolejowej w Polsce oraz jej zmiany w latach 2010-2020. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 26(2), 24-40. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.23.009.21788>
- Błażewski, M. (2021). Związek jednostek samorządu terytorialnego jako organizator publicznego transportu zbiorowego. *Prawo*, 333, 197-207. <https://doi.org/10.19195/0524-4544.333.14>
- Borzyszkowski, J., Grzegorzczak, I., Walczak, M., & Bidłasiak, M. (2021). Beskid Niski. W: A. Richling, J. Solon, A. Macias, J. Balon, J. Borzyszkowski, M. Kistowski (red.), *Regionalna Geografia Fizyczna Polski* (s. 510-512). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Chaberko, T., & Kretowicz, P. (2011). Konkurencyjność lokalnym transportem zbiorowym a społeczna rola przewozów autobusowych (na przykładzie powiatu gorlickiego). *Transport Miejski i Regionalny*, 6, 28-35.
- Chodkowska-Miszczuk, J. (2006). Zmiany na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym w wybranych miastach Polski. *Przegląd Geograficzny*, 78(2), 261-284.
- Ciechański, A. (2013). *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881-2010*. Prace Geograficzne, 243. Warszawa: IGI 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. (2023a). *Regres sieci transportu publicznego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad a wykluczenie transportowe młodzieży uczącej się*. Warszawa: IGiPZ PAN. <https://doi.org/10.7163/9788361590750>
- Ciechański, A. (2023b). Zmierzch czy koniec przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej? *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 26(1), 69-87. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.23.005.17402>
- Ciechański, A., Więckowski, M., & Michniak, D. (2021). Czy regres publicznego transportu zbiorowego na obszarach górskich prowadzi do rozwoju nie zrównoważonego? Przykład z Beskidu Niskiego i Bieszczad. *Przegląd Geograficzny*, 93(2), 207-231. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2021.2.4>
- Ćwik, A., Szpara, K., & Krąż, P. (2021a). Kotlina Jasielsko-Krośnieńska. W: A. Richling, J. Solon, A. Macias, J. Balon, J. Borzyszkowski, M. Kistowski (red.), *Regionalna Geografia Fizyczna Polski* (s. 505-506). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Ćwik, A., Szpara, K., & Krąż, P. (2021b). Pogórze Bukowskie. W: A. Richling, J. Solon, A. Macias, J. Balon, J. Borzyszkowski, M. Kistowski (red.), *Regionalna Geografia Fizyczna Polski* (s. 507-508). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Ćwik, A., Szpara, K., & Krąż, P. (2021c). Pogórze Jasielskie. W: A. Richling, J. Solon, A. Macias, J. Balon, J. Borzyszkowski, M. Kistowski (red.), *Regionalna Geografia Fizyczna Polski* (s. 506). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Ćwik, A., Szpara, K., & Krąż, P. (2021d). Obniżenie Gorlickie. W: A. Richling, J. Solon, A. Macias, J. Balon, J. Borzyszkowski, M. Kistowski (red.), *Regionalna Geografia Fizyczna Polski* (s. 505). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Ćwik, A., Szpara, K., & Krąż, P. (2021e). Pogórze Ciężkowickie. W: A. Richling, J. Solon, A. Macias, J. Balon, J. Borzyszkowski, M. Kistowski (red.), *Regionalna Geografia Fizyczna Polski* (s. 501). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Ćwik, A., Szpara, K., & Krąż, P. (2021f). Pogórze Dynowskie. W: A. Richling, J. Solon, A. Macias, J. Balon, J. Borzyszkowski, M. Kistowski (red.), *Regionalna Geografia Fizyczna Polski* (s. 502-504). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Ćwik, A., Szpara, K., Krąż, P., Łanczont, M., Ziaja, W., & Chabudziński, Ł. (2021g). Pogórze Środkowobeskidzkie. W: A. Richling, J. Solon, A. Macias, J. Balon, J. Borzyszkowski, M. Kistowski (red.), *Regionalna Geografia Fizyczna Polski* (s. 497-500). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Dej, M. (2010). Transport publiczny w wiejskich obszarach peryferyjnych Polski i jego dostosowanie do potrzeb lokalnych rynków pracy. *Prace Geograficzne IGiPZ 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* (s. 11-22). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Demel, G. (2016). Sytuacja narodowościowa w okresie międzywojennym. W: J. Wolski (red.), *Bojkowszczyzna Zachodnia – wczoraj, dziś i jutro. Tom 1* (s. 457-471). Warszawa: IGiPZ PAN.
- Dydkowski, G. (2003). Wybrane regulacje prawne dotyczące transportu zbiorowego osób. W: G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej* (s. 29-46). *Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach*. Katowice: Akademia Ekonomiczna im. Karola Adamieckiego w Katowicach.
- Dyr., T. (2008). Szanse i zagrożenia dla rozwoju rynku kolejowych przewozów regionalnych. *Technika Transportu Szybowego*, 11, 51-57.
- 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* (s. 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* (s. 11-40). Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.
- Fiedeń, Ł. (2024). *Strategie mobilności i zachowania społeczne w (nie)dostępnych obszarach pozametropolitalnych*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.

- Górny, J. (2013). *Kolejowe regionalne przewozy pasażerskie w Polsce w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Graff, M. (2017). Komunikacja kolejowa pomiędzy Polską i Ukrainą. *TTS Technika Transportu Szynowego*, 7-8, 55-71.
- Graff, M. (2023). Czynniki warunkujące rozwój kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych na przykładzie województwa podkarpackiego. *Problemy Kolejnictwa*, 200, 21-37. <http://dx.doi.org/10.36137/2002P>
- Guzik, R., & Kołoś, A. (2015). Dostępność komunikacyjna. W: R. Guzik, A. Kołoś, *Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem w województwie pomorskim* (s. 217-268). *Pomorskie Studia Regionalne*. 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: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej 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.
- Janusz, A. (2016). Rozwój przemysłu po II wojnie światowej. W: J. Wolski (red.), *Bojkowszczyzna Zachodnia – wczoraj, dziś i jutro. Tom 2* (s. 411-431). Warszawa: IGI PAN.
- Kłosowski, K. (2021). Autobusowe linie dowozowe do kolei jako środek integracji, rozwoju i zwiększania dostępności publicznego transportu zbiorowego. *Transport Miejski i Regionalny*, 7-8, 3-9.
- 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.
- Kołosut, B., Gadziński, J., & Strykiewicz, T. (2020). Ułomności statystyki motoryzacji w Polsce i ich konsekwencje dla badań geograficznych. *Przegląd Geograficzny*, 92(2), 227-245.
- Komusiński, S. (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).
- Kos, B. (2003). Uwarunkowania wykonywania międzynarodowych przewozów pasażerskich. W: G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej* (s. 121-132). *Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach*. Katowice: Akademia Ekonomiczna im. Karola Adamieckiego w Katowicach.
- Kowalczyk, K. (2019). *Pasażerski transport kolejowy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce a rozwiązania multimodalne w codziennych dojazdach do pracy*. Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej.
- 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 geograficzno-ekonomiczne*. 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 Szkoła Główna Handlowa.
- Król, M., Taczanowski, J., Jarecki, S., & Kotoś, A. (2019). Publicly-owned operators can also challenge incumbents. New cases of open-access passenger rail competition in Poland. *Journal of Rail Transport Planning & Management*, 12, 100150. <https://doi.org/10.1016/j.jrtpm.2019.100150>
- Krukar, W. (2016). Wojenne i powojenne migracje Bojków. W: J. Wolski (red.), *Bojkowszczyzna Zachodnia – wczoraj, dziś i jutro. Tom 2* (s. 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>
- Kukuła, Z. (2002). Podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w nowej ustawie o transporcie drogowym. *Problemy Ekonomiki Transportu*, 30(1-2), 69-82.
- Kwarciański, T. (2009). Regularne linie autobusowe jako czynnik kształtujący dostępność usług transportowych. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Problemy Transportu i Logistyki*, 599(9), 31-41.
- Kwarciański, T. (2020). Spółka Przewozy Regionalne jako operator na rynku kolejowych przewozów pasażerskich. *Transport Miejski i Regionalny*, 1, 5-8.
- Kwarciański, 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>
- 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.
- Łanczont, M., Szpara, K., & Chabudziński, Ł. (2021a). Bieszczady Zachodnie (Bieszczady Wysockie). W: A. Richling, J. Solon, A. Macias, J. Balon, J. Borzyszkowski, M. Kistowski (red.), *Regionalna Geografia Fizyczna Polski* (s. 536-538). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Łanczont, M., Ziaja, W., & Chabudziński, Ł. (2021b). Pogórze Przemyskie. W: A. Richling, J. Solon, A. Macias, J. Balon, J. Borzyszkowski, M. Kistowski (red.), *Regionalna Geografia Fizyczna Polski* (s. 504-505). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Majewski, J. (1998). Kierunki restrukturyzacji przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej. *Problemy Ekonomiki Transportu*, 26(4), 55-62.
- Majewski, J., & Szatucki, K. (1992). Zachowania przedsiębiorstw samochodowych w gospodarce rynkowej. *Przegląd Komunikacyjny*, 7-8, 23-25.

- 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 (s. 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* (s. 473-497). Warszawa: IGIPIZ PAN.
- Parol, A. (2024). *Organizacja transportu zbiorowego w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Słupska: stan obecny i perspektywy*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.
- Pocheć, J. (1996). Transport samochodowy w okresie przetomu gospodarczego lat dziewięćdziesiątych (z doświadczeń Pekaes Auto-Transport s.a.). *Problemy Ekonomiki Transportu*, 24(2), 63-77.
- Rosik, P., Pomianowski, W., Goliszek, S., Stępnik, M., Kowalczyk, K., Guzik, R., Kołoś, A., & Kornicki, T. (2017). *Multimodalna dostępność transportem publicznym gmin w Polsce (MULTIMODACC)*. Prace Geograficzne, 258. Warszawa: IGIPIZ PAN.
- Skala-Późniak, A. (2001). Zarobkowy transport drogowy w świetle nowej ustawy. *Przegląd Komunikacyjny*, 11, 3-7.
- Rozkład Jazdy Autobusów 1990/1991, okręg 13*. (1990). Warszawa: WKiŁ.
- Rozkład Jazdy Pasażerskiej Komunikacji Samochodowej 2005/2006, okręg 9*. (2005). Warszawa: Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.
- Smolarski, M. (2021). Reaktywacje pasażerskich linii kolejowych w Polsce w latach 2000-2020. *Studia Regionalne i Lokalne*, 85(3), 68-86. <https://doi.org/10.7366/1509499538504>
- Smolarski, M. (2022). Granica województwa a powiązania regionalnym transportem kolejowym na przykładzie Wielkopolski. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 62, 217-237. <https://doi.org/10.14746/rrpr.2022.62.13.2022>
- Smolarski, M. (2023). *Funkcjonowanie regionalnego pasażerskiego transportu kolejowego w województwie dolnośląskim*. Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.
- Smolarski, M., & Jurkowski, W. (2016). Aspekty organizacyjno-przestrzenne funkcjonowania prywatnej komunikacji autobusowej w Wałbrzychu. *Transport Miejski i Regionalny*, 1, 17-22.
- Smolarski, M., & Raczyk, A. (2017). Przestrzenne zróżnicowanie wykluczenia komunikacyjnego w transporcie kolejowym na przykładzie województwa dolnośląskiego. *Studia Miejskie*, 27, 9-24. <https://doi.org/10.25167/sm2017.027.01>
- Soboń, M. (2022). Możliwości przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu na przykładzie powiatu gorlickiego. *Transport Miejski i Regionalny*, 9, 22-30.
- Soczówka, A., & Ochociński, K. (2023). Zróżnicowanie kierunków przemian pasażerskiej regionalnej kolei w Polsce po 1989 r. *Czasopismo Geograficzne*, 94(3), 481-513. <https://doi.org/10.12657/czageo-94-22>
- Soldatke, N., Żukowska, S., & Połom, M. (2022). Zjawisko wykluczenia transportowego na terenie powiatów puckiego i wejherowskiego w 2019 r. W: M. Pacuk, M. Połom (red.), *Warunki i czynniki rozwoju Pomorza-wybrane problemy* (s. 142-159). Pelplin: Wydawnictwo Bernardinum.
- Stankiewicz, R., & Stiasny, M. (2010). *Atlas linii kolejowych Polski 2010, skala 1: 300 000*. Rybnik: Wydawnictwo Eurosprinter.
- Stankiewicz, R., & Stiasny, M. (2011). *Atlas linii kolejowych Polski 2011, skala 1: 300 000*. Rybnik: Wydawnictwo Eurosprinter.
- Stankiewicz, R., & Stiasny, M. (2014). *Atlas linii kolejowych Polski 2014, skala 1: 300 000*. Rybnik: Wydawnictwo Eurosprinter.
- Stawicki, M. (2014). Autobusowy transport zbiorowy w dojazdach do pracy do Warszawy z gmin woj. mazowieckiego. *Logistyka*, 4, 3720-3728.
- Sydorów, M. (2024). Funkcjonowanie połączeń transportu zbiorowego w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Słupsk-Ustka a zjawisko wykluczenia transportowego. *Studia Regionalne i Lokalne*, 95(1), 85-98. <https://doi.org/10.7366/1509499519506>

- Szpara, K. (2021). Góry Sanocko-Turczańskie. W: A. Richling, J. Solon, A. Macias, J. Balon, J. Borzyszkowski, M. Kistowski (red.), *Regionalna Geografia Fizyczna Polski* (s. 535-536). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Taylor, Z. (2007). *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce. Monografie*, 7. Warszawa: IGiPZ PAN.
- Taylor, Z., & Ciechański, A. (2005). Deregulacja w polskim transporcie kolejowym. *Przegląd Geograficzny*, 77(2), 139-169.
- Taylor, Z., & Ciechański, A. (2006). Deregulation in Polish Rail Transport. *Transport Reviews*, 26(3), 305-324
- 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. (2010a). Przekształcenia organizacyjno-własnościowe pasażerskich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej. *Transport Miejski i Regionalny*, 2, 19-25.
- Taylor, Z., & Ciechański, A. (2010b). Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część I. *Przegląd Geograficzny*, 82(4), 549-571.
- 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. <https://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. <https://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. <https://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>
- Wach, K. (2023). Rola samorządów wojewódzkich w organizowaniu przewozów autobusowych na tle ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. *Przegląd Komunikacyjny*, 78(9-10), 9-14.
- 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., Stępiak, M., Szekely, V., Śleszyński, P., Świętek, 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. (2019). Zmiany w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. *Transport Miejski i Regionalny*, 4, 3-10.

- Wolański, M., Mrozowski, W., & Pieróg, M. (2016a). Transport zbiorowy poza miastami – regres, reformy, rekomendacje. *Zarządzanie Publiczne*, 38(4), 62-77. <https://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. (2016b). *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* (s. 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. <https://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* (s. 715-754). Warszawa: IGiPZ PAN.
- Ziaja, W., & Krąż, P. (2021). Płaskowyż Sańsko-Dniestrzański. W: A. Richling, J. Solon, A. Macias, J. Balon, J. Borzyszkowski, M. Kistowski (red.), *Regionalna Geografia Fizyczna Polski* (s. 529-531). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Żukowska, S., Chmiel, B., & Sydorów, M. (2024). Transport pasażerski na przykładzie gmin Zalewu Wiślanego: wyzwania i problemy. *Przegląd Geograficzny*, 96(2), 209-233. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2024.2.4>

Akty prawne

- Dyrektywa Rady. (1991). Dyrektywa Rady z dn. 29 lipca 1991 r. w sprawie kolei wspólnotowych (91/440/EWG). Pobrane z: www.ukie.gov.pl (11.01.2005).
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego. (2014). Rzeszów: Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Jasielskiego (2015). Wrocław: Refunda sp. z o.o.
- Plan zrównoważonego transportu publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego (Plan Transportowy) (2015). Krosno: Powiat Krośnieński.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Sanockiego (2018). Bydgoszcz: Pomorska Grupa Consultingowa SA.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim. (2020). Warszawa-Jasło: Centrum Zrównoważonego Transportu.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka na lata 2021-2030. Aktualizacja. (2021). Kraków: International Management Services Sp. z o.o.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gorlickiego (2023). Gdynia-Gorlice: Public Transport Consulting Marcin Gromadzki.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego (2025). Krosno: Powiat Krośnieński.
- Porozumienie z dnia 30 kwietnia 2004 r. pomiędzy Gminą Miejską Gorlice a Gminą Gorlice w sprawie przejęcia prowadzenia lokalnego transportu zbiorowego. (2004a). Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego, 202, poz. 2301.
- Porozumienie z dnia 30 kwietnia 2004 r. pomiędzy Gminą Miejską Gorlice a Gminą Lipinki, Gminą Moszczenica, Gminą Sękowa w sprawie przejęcia transportu zbiorowego. (2004b). Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego, 202, poz. 2302.

- Porozumienie z dnia 12 lipca 2004 r. pomiędzy Gminą Miejską Gorlice a Gminą Biecz w sprawie przejęcia prowadzenia lokalnego transportu zbiorowego. (2004c). Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego, 202, poz. 2300.
- Porozumienie z dnia 31 grudnia 2004 r. zawarte pomiędzy Gminą Miejską Gorlice a Gminą Lipinki, Gminą Sękowa, Gminą Gorlice w sprawie powierzenia Gminie Miejskiej Gorlice zaspokojenia potrzeb zbiorowych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego na rzecz mieszkańców gmin zawierających porozumienie. (2005). Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego, 318, poz. 2373.
- Porozumienie z dnia 10 stycznia 2007 r. zawarte pomiędzy Gminą Miejską Gorlice a Gminą Moszczenica w sprawie prowadzenia lokalnego transportu zbiorowego. (2007). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, 145, poz. 1038.
- Porozumienie Burmistrza Miasta Sanoka z dnia 12 maja 2011 r. zawarte pomiędzy Gminą Miasto Sanok a Gminą Sanok w sprawie organizacji i realizacji lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Gminy Miasto Sanoka i Gminy Sanok (2011a). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, 74, poz. 1319.
- Porozumienie Burmistrza Miasta Sanoka z dnia 20 maja 2011 r. zawarte pomiędzy Gminą Miasto Sanok a Gminą Zagórz w sprawie organizacji i realizacji lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Gminy Miasto Sanoka i Gminy Zagórz (2011b). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, 74, poz. 1320.
- Porozumienie międzygminne z dnia 11 maja 2016 r. w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Chorkówka. (2016a). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 3008.
- Porozumienie międzygminne z dnia 11 maja 2016 r. w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Korczyn. (2016b). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 3005.
- Porozumienie międzygminne z dnia 11 maja 2016 r. w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Krościenko Wyżne. (2016c). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 3006.
- Porozumienie międzygminne z dnia 11 maja 2016 r. w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Miejsce Piastowe. (2016d). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 3009.
- Porozumienie międzygminne z dnia 11 maja 2016 r. w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Wojaszówka. (2016e). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 3007.
- Porozumienie międzygminne z dnia 25 maja 2016 r. w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Jedlicze. (2016f). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 3004.
- Porozumienie międzygminne Burmistrza Biecza, Burmistrza Miasta Gorlice z dnia 8 stycznia 2018 r. w sprawie powierzenia do realizacji zadania w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego (2018a). Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego, poz. 1184.
- Porozumienie międzygminne Burmistrza Miasta Gorlice, Wójta Gminy Lipinki z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie powierzenia do realizacji zadania w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego (2018b). Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego, poz. 1185.
- Porozumienie międzygminne Burmistrza Miasta Gorlice; Wójta Gminy Gorlice z dnia 30 września 2019 r. w sprawie realizacji zadania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego (2019). Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego, poz. 3117.
- Porozumienie z dnia 27 marca 2019 r. (2019). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 2186.
- Porozumienie Rady Miasta Sanok z dnia 3 sierpnia 2020 r. w sprawie zawarcia porozumienia w zakresie organizacji i realizacji lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Gminy Miasto Sanoka i Gminy Bukowsko. (2020). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 3369.

- Porozumienie Burmistrza Miasta Sanoka z dnia 5 maja 2021 r. zawarte w Sanoku pomiędzy Gminą Miasta Sanoka a Gminą Zarszyn w przedmiocie realizacji zadania organizacji lokalnego transportu zbiorowego w ramach komunikacji miejskiej Sanok. (2021). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 3019.
- Porozumienie międzygminne nr KSL.7243.16.2021.DN Prezydenta Miasta Krosna z dnia 29 kwietnia 2021 r. zawarte pomiędzy Gminą Miasto Krosno a Gminą Rymanów w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Rymanów (2021a). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 3986.
- Porozumienie międzygminne nr KSL.7243.17.2021.DN Prezydenta Miasta Krosna z dnia 29 kwietnia 2021 r. zawarte pomiędzy Gminą Miasto Krosno a Gminą Iwonicz-Zdrój w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Iwonicz-Zdrój. (2021b). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 3985.
- Porozumienie nr 1/2023 Zgromadzenia Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim z dnia 21 kwietnia 2023 r. zawarte w Jaśle pomiędzy: Powiatowo-Gminnym Związkiem Komunikacyjnym w Powiecie Jasielskim a Powiatem Dębickim w sprawie powierzenia Powiatowo-Gminnemu Związkowi Komunikacyjnemu w Powiecie Jasielskim zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego. (2023a). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 2318.
- Porozumienie nr 2/2023 Zgromadzenia Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim z dnia 12 października 2023 r. zawarte w Jaśle pomiędzy Powiatowo-Gminnym Związkiem Komunikacyjnym w Powiecie Jasielskim a Gminą Biecz w sprawie powierzenia Powiatowo-Gminnemu Związkowi Komunikacyjnemu w Powiecie Jasielskim zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego. (2023b). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 4775.
- Porozumienie nr 3/2023 Zgromadzenia Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim z dnia 12 października 2023 r. zawarte w Jaśle pomiędzy Powiatowo-Gminnym Związkiem Komunikacyjnym w Powiecie Jasielskim a Gminą Brzostek w sprawie powierzenia Powiatowo-Gminnemu Związkowi Komunikacyjnemu w Powiecie Jasielskim zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego, (2023c). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 4750.
- Porozumienie nr 4/2023 Zgromadzenia Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim z dnia 12 października 2023 r. zawarte w Jaśle pomiędzy Powiatowo-Gminnym Związkiem Komunikacyjnym w Powiecie Jasielskim a Gminą Frysztak w sprawie powierzenia Powiatowo-Gminnemu Związkowi Komunikacyjnemu w Powiecie Jasielskim zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego. (2023d). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 4783.
- Porozumienie nr 5/2023 Zgromadzenia Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim z dnia 31 października 2023 r. zawarte w Jaśle pomiędzy Powiatowo-Gminnym Związkiem Komunikacyjnym w Powiecie Jasielskim a Gminą Szerzyny sprawie powierzenia Powiatowo-Gminnemu Związkowi Komunikacyjnemu w Powiecie Jasielskim zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego. (2023e). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 4869.
- Porozumienie nr IDG.7240.8.2023 Wójta Gminy Zarszyn z dnia 9 listopada 2023 r. w sprawie powierzenia Gminie Zarszyn zadania Gminy Sanok dotyczącego organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej Zabłotce – Pastwiska. (2023). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 5149.
- Porozumienie międzygminne Wójta Gminy Sanok z dnia 3 grudnia 2024 r. zawarte w Sanoku pomiędzy: Gminą Sanok, Gminą Bukowsko, Gminą Tyrawa Wołoska i Gminą Zarszyn w przedmiocie organizacji publicznego transportu zbiorowego. (2024a). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 5835.
- Porozumienie międzygminne Wójta Gminy Sanok z dnia 29 maja 2024 r. zawarte pomiędzy: Gminą Sanok, Gminą Bukowsko oraz Gminą Zarszyn w sprawie powierzenia Gminie Sanok zadania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie Gmin: Bukowsko, Zarszyn. (2024b). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 2778.

Porozumienie Powiatu Sanockiego z dnia 1 lutego 2024 r. zawarte w Ustrzykach Dolnych pomiędzy Bieszczadzkiem Związkiem Komunikacyjnym z siedzibą w Ustrzykach Dolnych a Powiatem Sanockim w sprawie powierzenia Bieszczadzkiemu Związkowi Komunikacyjnemu zadania publicznego związanego z prowadzeniem autobusowych przewozów użyteczności publicznej na terenie powiatu sanockiego na odcinku Sanok – Zahutyń. (2024c). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 1931.

Porozumienie Burmistrza Miasta Sanoka zawarte w Sanoku w dniu 31 grudnia 2024 r. pomiędzy Gminą Miasta Sanoka a Gminą Zagórz w zakresie organizacji i realizacji lokalnego transportu zbiorowego. (2025). Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 420.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 2000 r. (2000). Dziennik Ustaw RP, 95, poz. 529.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2008 r. w sprawie określenia liczby udziałów samorządów województw w kapitale zakładowym PKP Przewozy Regionalne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (z uzasadnieniem). (2008). Dziennik Ustaw RP, 218, poz. 1393.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. (2011). Dziennik Ustaw RP, 117, poz. 684.

Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej. (1988). Dziennik Ustaw PRL, 41, poz. 324.

Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym. (1990a). Dziennik Ustaw RP, 16, poz. 95.

Ustawa z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych. (1990b). Dziennik Ustaw RP, 51, poz. 298.

Ustawa z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych. (1996). Dziennik Ustaw RP, 118, poz. 561.

Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym. (1997b). Dziennik Ustaw RP, 96, poz. 591.

Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób. (1997c). Dziennik Ustaw RP, 141, poz. 942.

Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym. (1998). Dziennik Ustaw RP, 91, poz. 578.

Ustawa z dnia 19 listopada 1999 r. Prawo działalności gospodarczej. (1999). Dziennik Ustaw RP, 101, poz. 1178.

Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. (2000). Dziennik Ustaw RP, 84, poz. 948.

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (2001). Dziennik Ustaw RP, 125, poz. 1371.

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (2003a). Dziennik Ustaw RP, 86, poz. 789.

Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. (2003b). Dziennik Ustaw RP, 203, poz. 1966.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. (2011). Dziennik Ustaw RP, 5, poz. 13.

Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. (2019). Dziennik Ustaw RP, poz. 1123.

Ustawa z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw. (2023). Dziennik Ustaw RP, poz. 1720.

Pozostałe źródła

- Bank Danych Lokalnych. Pobrane z: <https://bdl.stat.gov.pl/> (15.06.2025).
- Baza Kolejowa. Pobrane z: bazakolejowa.pl (10.06.2025).
- Budowa drogi ekspresowej S19 Dukla-Barwinek (brak daty). Pobrane z: <https://s19duklabarwinek.pl/> (dostęp: 15.06.2025).
- Budowa drogi ekspresowej S19 Krosno (poprzednio Iskrzynia-Miejsce Piastowe) (brak daty). Pobrane z: <http://s19iskrzynia-miejscapiastowe.pl/> (15.06.2025).
- Budowa drogi ekspresowej S19 Miejsce Piastowe-Dukla (brak daty). Pobrane z: <http://s19miejscapiastowe-dukla.pl/> (15.06.2025).
- Fiszer, K. (2019). Gmina Wojaszówka: MKS Krosno zamiast likwidowanych połączeń busowych. Pobrane z: <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/gmina-wojaszowka-mks-krosno-zamiast-likwidowanych-polaczen-busowych-60858.html> (28.03.2021).
- Fundusz Rozwoju Połączeń Autobusowych. (brak daty). Pobrane z: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/fundusz-rozwoju-przewozow-autobusowych> (30.05.2025).
- Gminy organizują własny transport! Ceny biletów nie pójdą w górę. (2024). Pobrane z: <https://esanok.pl/2024/gminy-organizuja-wlasny-transport-ceny-biletow-nie-pojda-w-gore-video-00e2mp.html> (13.07.2025).
- Gorczyca, A. (2017). Firma Neobus wozi 600 tysięcy pasażerów rocznie. Bracia Czurczak dają radę. Pobrane z: <https://rzeszow.wyborcza.pl/rzeszow/7,34962,21707355,firma-neobus-wozi-rocznie-600-tysiecy-pasazerow-rocznie-bracia.html> (03.04.2021).
- Kelman, D. (2025). Jak będzie przebiegać obwodnica Miejsca Piastowego? Pobrane z: <https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/drogi-i-autostrady/jak-bedzie-przebiegac-obwodnica-miejscapiastowego-95164.html> (15.06.2025).
- Korzeniowska, M. (2025). Ruszyły przygotowania do budowy II etapu obwodnicy Sanoka! Trwają badania geologiczne terenu. Pobrane z: <https://korsosanockie.pl/wiadomosci/ruszyly-przygotowania-do-budowy-ii-etapu-obwodnicy-sanoka-trwaja-badania-geologiczne-terenu/> (15.06.2025).
- Ocena Skutków Regulacji. (2025). Pobrane z: <https://legislacja.gov.pl/docs//2/12398853/13135196/13135197/dokument721796.pdf> (16.06.2025).
- O firmie. (brak daty). Pobrane z: <https://neobus.pl/o-firmie> (3.04.2021).
- O nas. (brak daty). Pobrane z: https://www.bzkustrzyki.pl/strona-247-o_nas.html (30.05.2025).
- Pojęcia stosowane w statystyce publicznej. (brak daty). Pobrane z: <https://stat.gov.pl/meta-informacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/180,pojecie.html> (30.06.2025).
- Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw. (2025a). Pobrane z: <https://www.gov.pl/web/premier/projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy-o-publicznym-transporcie-zbiorowym-oraz-niektorych-innych-ustaw5> (03.06.2025).
- Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw. (2025b). Pobrane z: <https://legislacja.gov.pl/docs//2/12398853/13135196/13135197/dokument721792.pdf> (15.06.2025).
- Raport o stanie Powiatu Jasielskiego za 2019 r. (2020). Jasto: Powiat Jasielski. Pobrane z: <https://www.powiat.jasto.pl/powiat/raport-o-stanie-powiatu-jasielskiego?task=article.downloadAttachment&id=44935&version=11235> (27.03.2021).
- Sieciowy Rozkład Jazdy 2023/2024. (2023). Pobrane z: www.portalpasazera.pl (23.06.2025).
- Struktura własnościowa Spółki. (2022). Pobrane z: <https://polregio.pl/pl/bip/struktura-wlasnosci-spolki> (03.06.2025).
- Województwo małopolskie. Wnioski objęte w 2024 r. dopłatą z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Nabór I. (2024). Pobrane z: <https://www.portalsamorzadowy.pl/pliki-download/231037.html> (08.07.2025).

- Wykaz maksymalnych prędkości – pasażerskie składy wagonowe i lokomotywy luzem. (2023a).
Pobrane z: https://www.plksa.pl/files/public/user_upload/pdf/Reg_przydzielania_tras/Regulamin_sieci_2023_2024/v.33/N_ZAL_2.1P_20232024_20241126111507.xlsx (11.06.2025).
- Wykaz maksymalnych prędkości – autobusy szynowe i EZT. (2023b). Pobrane z: https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Reg_przydzielania_tras/Regulamin_sieci_2023_2024/v.32/N_ZAL_2.1A_20232024_20241010105441.xlsx (11.06.2025).
- Wykaz maksymalnych prędkości – pociągi towarowe. (2023c). Pobrane z: https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Reg_przydzielania_tras/Regulamin_sieci_2023_2024/v.33/N_ZAL_2.1T_20232024_20241126111507.xlsx (11.06.2025).
- Wyniki naboru wniosków o objęcie w roku 2024 r. dopłatą do przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. (2024). Pobrane z: <https://www.portalsamorzadowy.pl/pliki-download/231046.html> (08.07.2025).



Dr hab. Ariel Ciechański jest zatrudniony od 2002 r. w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN w Warszawie – obecnie na stanowisku profesora Instytutu. Jego zainteresowania naukowe koncentrują się wokół zagadnień związanych z publicznym transportem zbiorowym (głównie kolejowym i pozamiejskim autobusowym). Tematyka podejmowanych przez niego badań mieści się zarówno w zakresie geografii społeczno-ekonomicznej (przede wszystkim geografii transportu, ale również geografii przemysłu czy geografii turystyki), a także historii techniki. Szczególną uwagę poświęca mechanizmom transformacji systemu transportowego Polski (w tym w dużej mierze zmianom jego sieci) oraz ich społecznym konsekwencjom, zwłaszcza procesom wykluczenia transportowego.

PRACE GEOGRAFICZNE 281

2025

W niniejszej monografii w sposób holistyczny podjęto często pomijaną w polskiej geografii społeczno-ekonomicznej problematykę pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego (ptz), traktowanego jako system współdziałających podsystemów przewozów kolejowych oraz, co szczególnie istotne, także i autobusowych. Zastosowano tu również podejście dynamiczne, niestety coraz rzadziej wykorzystywane, zwłaszcza w geografii transportu. Omówiono nie tylko zmiany w sieciach połączeń poszczególnych środków transportu w latach 1990-2024, ale także ich otoczenia prawnego, społecznego czy gospodarczego. Szczególny nacisk położono na oddziaływanie wsparcia samorządów w organizacji ptz ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA). Jako obszar studialny w opisywanych badaniach przyjęto górzyste tereny powiatów: gorlickiego, jasielskiego, krośnieńskiego, sanockiego, leskiego i bieszczadzkiego, które mają w dużej mierze charakter peryferyjny. Praca ta stanowi uzupełnienie i kontynuację o kolejny pięcioletni okres badawczy poprzedniej monografii autora, opublikowanej w 2023 r. i opisującej badania dotyczące lat 1990-2019.



Książka dostępna także
w wersji elektronicznej
na rcin.org.pl

ISSN 0373-6547

ISBN 978-83-973494-2-1



9 788397 349421