



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2019, 22(2), 74-81

DOI 10.4467/2543859XPKG.19.012.11152

Otrzymano (Received): 01.06.2019

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 21.06.2019

Zaakceptowano (Accepted): 22.06.2019

Opublikowano (Published): 28.06.2019

WYZWANIA W BADANIACH SIECI POZAMIEJSKIEGO TRANSPORTU AUTOBUSOWEGO NA PRZYKŁADZIE POWIATÓW BESKIDU NISKIEGO I BIESZCZADÓW¹

Challenges in suburban bus transport research on the example of poviats of Low Beskid and Bieszczady mountains

Ariel Ciechański

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. St. Leszczyckiego PAN, Twarda 51/55, 00-818 Warszawa

e-mail: ariel@twarda.pan.pl

Cytacja:

Ciechański A., 2019, Wyzwania w badaniach sieci pozamiejskiego transportu autobusowego na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczadów, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 22(2), 74–81.

Streszczenie: Prowadzone przez autora artykułu badania dotyczące wykluczenia transportowego na obszarze powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczadów unaocznily problem braku pełnych i wiarygodnych źródeł umożliwiających nie tylko prześledzenie zmian w sieci pozamiejskiego transportu autobusowego, ale wręcz rozpoznanie jego aktualnej oferty. W toku badań okazało się, że sytuacja w ciągu ostatnich blisko 30 lat uległa diametralnemu pogorszeniu ze względu na znaczne rozproszenie informacji dotyczących rozkładów jazdy przewoźników autobusowych. W związku z tym zgromadzenie oczekiwanego materiału badawczego okazało się znacznie bardziej czasochłonne niż autor zakładał. Skłoniło go to do omówienia w jednym miejscu barier, jakie mogą napotkać naukowcy w swoich badaniach dotyczących sieci publicznego transportu zbiorowego. Szczególnie wiele miejsca poświęcono omówieniu, z perspektywy badacza, skutków podziału pomiędzy poszczególnych organizatorów transportu kompetencji w zakresie zatwierdzania rozkładów jazdy. Wskazywane są także inne zagrożenia dla badaczy zajmujących się przedmiotową tematyką. Artykuł wieńczy rekomendacje mające usprawnić nie tylko badania naukowe, ale także ułatwić życie pasażerom pozamiejskiego transportu publicznego, korzystającym z niego codziennie.

Słowa kluczowe: Beskid Niski, Bieszczady, bariery w badaniach, pozamiejski transport zbiorowy, wykluczenie transportowe

Abstract: The research carried out by the author on the topic of transport exclusion in the poviats of the Low Beskids and the Bieszczady Mountains highlighted the problem of the lack of complete and reliable sources enabling not only to track changes in suburban bus transport network, but even to recognize its current offer. It was observed in the time of research, that the situation over the last nearly 30 years has dramatically deteriorated due to the significant dispersion of the information on bus timetables. Therefore, gathering the expected research material was much more time-consuming than the author assumed. This prompted him to discuss in one place the barriers that researchers could meet in researching of the public transport networks. He devotes a lot of space for the discussing from the researcher's perspective the effects of the division of competences in the approval of timetables between individual transport organizers. Other threats to the researchers involved in researching this topic are also indicated. The article is summed up with the recommendations aimed to improve not only scientific research, but also to facilitate the daily lives of the passengers of the suburban public transport.

Keywords: Low Beskids, Bieszczady, research barriers, suburban public transport, transport exclusion

¹ Artykuł powstał w ramach realizacji projektu badawczego NCN Miniatura 2 pt. *Empiryczne badania pilotażowe dotyczące problematyki wykluczenia transportowego na obszarach górskich na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad* (nr umowy 2018/02/X/HS4/00451).

1. Wprowadzenie

Prowadzone od roku badania dotyczące wykluczenia transportowego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczadów unaocznily autorowi problem z precyzyjnym wskazaniem obszarów dotkniętych tym procesem. W trakcie badań niezbędne było opracowanie wyczerpującej bazy wiarygodnych i aktualnych rozkładów jazdy autobusów. Co zaskakujące, pełne zgromadzenie takiego materiału okazało się niemożliwe ze względu na jego rozproszenie, niekompletność i nieaktualność. Skłoniło to autora do przeprowadzenia przeglądu napotkanych problemów tego typu.

Badania z zakresu ewolucji sieci pozamiejskiego transportu autobusowego, w przeciwieństwie do transportu kolejowego, nigdy nie cieszyły się większym zainteresowaniem geografów czy też przedstawicieli innych dyscyplin naukowych. W przypadku procesów zmian połączeń kolejowych powstały po II wojnie światowej liczne publikacje. Kluczowe znaczenie miała tu praca profesora T. Lijewskiego (1959) kompleksowo obrazująca rozwój sieci kolejowej na obecnym terytorium Polski. Prawdziwy jednak przyrost wiedzy o problematyce rozwoju i regresu sieci połączeń kolejowych w Polsce obserwujemy w ostatnich 35 latach, kiedy to powstało wiele kompleksowych prac geograficznych na ten temat (Koziarski, 1985, 1989, 1990, 1993a, 1993b; Lijewski, Koziarski, 1995; Bagińska, 2007; Taylor, 2007; Komusiński, 2010). Ponadto o społecznych skutkach likwidacji połączeń kolejowych pisali Z. Taylor (2006) i P. Karamuz (2011).

W przypadku pozamiejskiego transportu autobusowego dorobek badawczy wygląda znacznie gorzej. Jedynie T. Lijewski, J. Lenk i H. Piotrowska (1967) podjęli i to w formie bardzo syntetycznej problematykę przewozów autobusowych w skali kraju. Podobnie można podsumować rozdział dotyczący transportu autobusowego w jednej z fundamentalnych prac prof. T. Lijewskiego – *Geografii transportu Polski* (1986). Znacznie bardziej holistyczny charakter ma praca M. Kozaneckiej (1980), gdzie szczególnie cenne jest utrwalenie obrazu pozamiejskiego transportu autobusowego w kilku przekrojach czasowych. Na nieco większą skalę powstały jedynie nieliczne wycinkowe opracowania w ujęciu statycznym o zasięgu maksymalnie regionalnym (np. Lijewski, 1962; Chodkowska-Miszczuk, 2006; Dej, 2010; Kretowicz, 2010; Książek, 2016). Po tematykę transportu autobusowego poza miastem sięgają także ekonomiści, np. M. Stawicki (2014), M. Wolański i in. (2014, 2016), czy też specjaliści w zakresie transportu, jak A. Żurkowski (2010). Osobną grupę artykułów stanowią opracowania dotyczące problemów transportu na obszarach słabo zaludnionych (Kwarciński, 2016a, 2016b; Zmuda-Trzebiatowski, 2016). Istnieje także wiele publikacji odnoszących się

do aspektów przestrzennych w deregulacji i prywatyzacji w sektorze przedsiębiorstw pozamiejskiego transportu autobusowego (Taylor, Ciechański, 2007, 2008a, 2008b, 2010, 2013a, 2013b), czy też w ujęciu holistycznym (Taylor, Ciechański, 2017, 2018). Nie zmienia to jednak faktu, że dorobek naukowy na temat sieci pozamiejskiego transportu autobusowego wciąż pozostawia wiele do życzenia.

Brakuje natomiast, poza nielicznymi wyjątkami (np. Dej, Kołoś, 2009), wyczerpujących opracowań dotyczących zmian w układzie połączeń autobusowych. Powstała z tego powodu ogromna luka w wiedzy, która w powiązaniu z całkowitym brakiem źródeł jest obecnie zupełnie nie do odtworzenia. Tymczasem w ostatnich kilku latach obserwujemy gwałtowną polaryzację sieci transportu publicznego, w tym pozamiejskich połączeń autobusowych. Z jednej strony na głównych trasach łączących np. stolice powiatów liczba kursów wzrosła, z drugiej jednak – na obszarach słabiej zaludnionych sieć transportu autobusowego w zastraszającym tempie kurczy się (co wynika choćby z opracowania R. Guzika i A. Kołosa (2015), a znajduje potwierdzenie także we własnych badaniach autora). Prowadzone w ostatnich latach badania z zakresu dostępności transportowej czy też wykluczenia transportowego zaczęły napotykać na niespotykane wcześniej problemy. Stąd też próba syntezy wiedzy na temat barier, pochodzącej z badań innych naukowców oraz wywodzącej się z własnych obserwacji poczynionych w trakcie badań dotyczących wykluczenia transportowego na obszarze powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczadów.

O tym, że nie jest to problem nowy świadczy już konstatacja zespołu R. Guzika, który zauważa, że w Polsce brakuje łatwego dostępu do kompletnych i rzetelnych danych pierwotnych. Nie dość, że zdobycie rozkładów jazdy niektórych przewoźników jest trudne, to jeszcze często wymaga weryfikacji czy dołączony do zezwolenia na wykonywanie przewozu osób rozkład jest aktualny i czy faktycznie jest realizowany (Guzik i in., 2016, s. 18-19). Bardzo podobne spostrzeżenia wynikają z pracy zespołu P. Rosika (Rosik i in., 2017, s. 18-19). Zauważył on ogromne rozproszenie i utrudniony dostęp do rozkładów jazdy autobusów na poziomie urzędów marszałkowskich (nierazko były one udostępniane badaczom dopiero po osobistym stawieniu się w urzędzie (sic!)). Niejednokrotnie brakuje ich w formie edytowanej (panuje pełna dowolność form dostarczania rozkładów urzędnikom). Problem utrudnionego dostępu do informacji o rozkładach jazdy dostrzega także M. Wolański ze swoim zespołem. Zwraca on uwagę na to, że wielu przewoźników nie posiadało w momencie jego badań własnych stron internetowych, a integracja danych o rozkładach odbywała się np.

za pomocą prowadzonych bardziej hobbystycznie lokalnych portali (Wolański i inni, 2016, s. 98). W cytowanym opracowaniu pojawia się ważny postulat stworzenia jednolitej bazy oferty publicznego transportu zbiorowego (Wolański i in., 2016, s. 225-226).

Uwzględniając powyższe autor niniejszego artykułu postawił sobie za cel przede wszystkim inwentaryzację możliwości pozyskania informacji o rozkładzie jazdy pozamiejskiego transportu publicznego (jako odpowiedź na dość powszechną dezinformację w tej mierze). Kolejnym celem jest identyfikacja barier w badaniach nad sieciami pozamiejskiego transportu zbiorowego i wskazanie możliwych kierunków działań mogących poprawić tę sytuację. Konieczne jest też wypracowanie rekomendacji, jak usprawnić procesy badawcze dotyczące pozamiejskiego transportu autobusowego, a co za tym idzie zwiększyć trafność obserwacji i wniosków dotyczących np. wykluczenia transportowego (umożliwiających wskazanie obszarów faktycznie pozbawionych dobrego transportu). Celem niniejszego opracowania jest również określenie, jak niezwykle trudne jest planowanie podróży pozamiejskim transportem publicznym i jakie niesie to skutki dla jego pasażerów. Konieczne jest więc też wskazanie rozwiązań, które ułatwią codzienne życie jego odbiorcom.

Po wprowadzeniu zawierającym zarys problematyki badawczej zakresu zmian sieci transportu publicznego, krótko opisano możliwości pozyskiwania danych dotyczących sieci połączeń transportem publicznym przed początkiem transformacji gospodarczo-ustrojowej. Następnie, na bazie własnych obserwacji poczynionych w trakcie realizacji projektu badawczego, autor szerzej dyskutuje napotkane problemy w dostępie do informacji o rozkładach jazdy pozamiejskiego transportu publicznego. W ramach podsumowania pokazano obraz złożoności dostępu do wspomnianych danych oraz zawarłto rekomendacje mające na celu uzdrowienie sytuacji.

2. Sytuacja do początku lat 1990

Żeby dobrze zrozumieć procesy kształtujące polską sieć pozamiejskiego transportu publicznego konieczne jest prowadzenie badań w ujęciu dynamicznym. Wbrew pozorom w okresie PRL sprawiało to znacznie mniej problemów, niż ma to miejsce obecnie. Do początku lat 1990. zbieranie materiału dotyczącego sieci pozamiejskiego transportu publicznego nie wymagało aż takiego wysiłku organizacyjnego. Przedsiębiorstwo PKP wydawało co roku dostępny publicznie Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów (SRJP). Opasłe, liczące ponad 1000 stron tomy zawierały dane o wszystkich dostępnych publicznie połącze-

niach kolejowych. W połączeniu z innymi informacjami umożliwiały także częściowe zorientowanie się w połączeniach kolejowych kontynuowanych, np. po liniach należących do kopalń węgla kamiennego.

W przypadku przewozów autobusami podmiejskimi przez większość epoki PRL niemal monopolistą były przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Autobusowej (PPKS). W niektórych regionach, jak np. na Lubelszczyźnie, wspomagały je spółdzielnie transportowe. Podobnie jak w przypadku kolei, także PPKS wydawały swój Sieciowy Rozkład Jazdy Autobusów. Początkowo miał on grubość zbliżoną do SRJP, jednak wraz z rozwojem sieci autobusów podmiejskich jego objętość rosła, by osiągnąć formę 17 tomów będących spadkiem po strukturze wewnętrznej przedsiębiorstwa, odpowiadającej podziałowi administracyjnemu kraju sprzed 1975 r. Obejmował on także, co istotne, linie obsługiwane przez spółdzielnie transportowe. Dużym utrudnieniem w prowadzeniu badań może tutaj być znaczące skomplikowanie tabel zawierających rozkłady jazdy oraz duplikacja kursów autobusów pomiędzy różnymi tabelami, nierządkiem zlokalizowanymi w różnych tomach rozkładu jazdy.

Ponadto linie transportu miejskiego w wielu ośrodkach wykraczały znacząco poza obszar macierzystej gminy (pewnym *kuriozum* była tu linia tramwajowa Łódź–Lutomiersk łącząca dwa województwa). Tu znowu dostęp do rozkładów jazdy może być znacząco utrudniony, o ile nie zostały opublikowane one w lokalnej prasie lub też w postaci odrębnej broszury.

Poza systemem znajdowały się zamknięte przewozy pracownicze (realizowane taborem autobusowym i kolejowym własnym oraz innych przewoźników). Ich zasięg, rozkłady jazdy itp. są już dziś raczej nie do odtworzenia.

3. Wolny rynek a wyzwania badawcze z tego wynikające

Rok 1989 przyniósł diametralną zmianę. Rozpoczął się mozolny proces przechodzenia od gospodarki centralnie sterowanej do gospodarki rynkowej. Jak powszechnie wiadomo, odbiło się to niekorzystanie na kondycji wielu zakładów przemysłowych. Wywołany tym kryzys początku lat 1990. i wynikające z niego rosnące bezrobocie spowodowały spadek zapotrzebowania na usługi transportu publicznego i niepublicznego. Planowany na lata 1990-92 rozkład jazdy pociągów ze względu na likwidację wielu połączeń trzeba było wydać ponownie w 1991 r. Niekorzystnym procesom nie oparł się także PKS. Ogromna jednolita organizacja krajowej PKS została rozbita na ponad 170 samodzielnych przedsiębiorstw (Taylor, Ciechań-

ski, 2007). Znacznemu ograniczeniu uległy zarówno zamknięte, jak i otwarte przewozy pracownicze. Liczni pracownicy przedsiębiorstw transportowych, ale nie tylko, z dnia na dzień stracili pracę. Upadające przedsiębiorstwa państwowe z drugiej strony wyzbywały się majątku – zarówno dużych autobusów, ale także samochodów dostawczych. W połączeniu z wrodzoną przedsiębiorczością Polaków zaowocowało to pojawieniem się na rynku dynamicznych nowych i małych podmiotów stanowiących realną konkurencję dla PKS-ów. Podjeżdżające na 5 minut przed kursowym autobusem nieco tańsze Żuki czy Nyski skutecznie konkurowały z PKS-ami wypychając je z rynku. Nic więc dziwnego, że liczba tomów krajowego rozkładu jazdy PKS stopniowo zaczęła maleć. Z czasem zaprzestano całkowicie jego wydawania. Natomiast, – co z punktu badawczego jest niestety bardzo niedobre – rozkłady jazdy pozostałych przewoźników znajdowały się tylko na ich przystankach albo były dostępne tylko u kierowców busów. Spójny system informacji o połączeniach pozamiejskiego transportu publicznego w Polsce przestał istnieć.

Ten stan rzeczy nie jest dobry, ani z perspektywy użytkowników transportu publicznego, ani też osób zajmujących się nim od strony naukowej. Badania w tym zakresie napotykają przez to na wiele problemów.

Ustawa o transporcie drogowym (2001) rozdzieliła kompetencje wydawania zezwoleń na rozkładowy przewóz osób pomiędzy różne szczeble samorządu. Zgodnie z art. 18 ust. 1 przedmiotowej ustawy wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych wymaga zezwolenia:

- a) wójta (burmistrza w przypadku gmin miejsko-wiejskich) – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze gminy,
- b) burmistrza albo prezydenta miasta – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych w komunikacji miejskiej,
- c) burmistrza albo prezydenta miasta, któremu powierzono to zadanie na mocy porozumienia – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych w komunikacji miejskiej w granicach gmin uczestników porozumienia,
- d) burmistrza albo prezydenta miasta, będącego siedzibą związku międzygminnego – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze gmin, które utworzyły związek międzygminny,
- e) prezydenta miasta na prawach powiatu, w uzgodnieniu z właściwym starostą ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych przebiegających na obszarze miasta i sąsiedniego powiatu,

- f) starostę, w uzgodnieniu z wójtami, burmistrzami lub prezydentami miast właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze powiatu, z wyłączeniem linii komunikacyjnych określonych w poprzednich punktach,
- g) marszałka województwa, w uzgodnieniu ze starostami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego powiatu, jednakże niewykraczających poza obszar województwa,
- h) marszałka województwa właściwego dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy, w uzgodnieniu z marszałkami województw właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego województwa.

Do każdego wniosku o zezwolenie na przewóz regularny przekazywanego organizatorowi transportu załącznikiem jest rozkład jazdy planowanej linii komunikacyjnej (lub też jego aktualizacja). Biorąc pod uwagę opisany powyżej podział kompetencji, gdzie na terenie jednego powiatu funkcjonują linie, które mogą być zatwierdzane przez marszałka województwa, prezydenta miasta na prawach powiatu, starostę powiatu ziemskiego i wójta (taka sytuacja ma miejsce np. w powiecie krośnieńskim ziemskim), dochodzi do rozproszenia rozkładów jazdy stanowiących załączniki do nich i przez to ich zebranie staje się niezwykle karkołomne. Utrudnieniem jest fakt, że nie wszystkie samorządy upubliczniają rozkłady jazdy w Internecie. W przypadku rozkładów zatwierdzanych na poziomie gminy odkrycie takich połączeń bez wizji terenowej na miejscu często jest niewykonalne.

Niestety upubliczniane i posiadane przez samorządy rozkłady często nie są na bieżąco aktualizowane. Sami przewoźnicy też do tego nie przykładają wagi (stali pasażerowie aktualizują bowiem swoją wiedzę na bieżąco na przystankach lub też w środkach transportu). Trzeba też pamiętać, że przewoźnicy potrafią zmieniać rozkłady z dość dużą częstotliwością, za czym nie nadążają ich bazy znajdujące się w rękach samorządów. Wynika to z faktu, iż prowadząc działalność na własne ryzyko finansowe przewoźnicy dość elastycznie reagują na sytuację na rynku.

Osobne zagadnienie stanowi jakość rozkładów przekazywanych jako załączniki do zgłoszeń. Brak przede wszystkim jednolitego formatu plików, w jakim są one dostarczane. Pliki w Wordzie czy Excelu można uznać za zamieszczone w formie przyjaznej dla dalszej obróbki badawczej. Niestety standardem

są jednak bitmapy bądź to skanowane do pdf-ów, bądź też przedstawione w formatach gif, jpg lub png. W tej postaci często mają mało czytelną formę. Ponadto brak jednolitego przyjętego wzorca choćby oznaczeń terminów kursowania może prowadzić do błędnej ich interpretacji. Nagminnie zdarza się też załączanie tylko pierwszej strony rozkładu, albo tabel zawierających kursy tylko w jednym kierunku.

Zdecydowanie najlepszą sytuację pod względem publikacji rozkładów pozamiejskiego transportu zbiorowego na badanym obszarze obserwujemy w przypadku samorządów wojewódzkich (zarówno województwo małopolskie, jak i podkarpackie dobrze wywiązują się z tego). Znacznie gorzej wygląda sytuacja na poziomie powiatowym (na analizowanym obszarze zaledwie ok. połowy samorządów), natomiast najgorzej przedstawia się na szczeblu gminnym, chociaż w stosunku do innych regionów nie jest najtragiczniejsza.

Skoro oficjalne dokumenty nie są pełnym i niezawodnym źródłem danych, konieczne jest korzystanie z innych źródeł umożliwiających przynajmniej częściową weryfikację informacji, tudzież ich uzupełnienie.

Alternatywą wydają się być internetowe wyszukiwarki połączeń. Standardem w wielu krajach, np. Niemcy, Czechy, Słowacja, Szwajcaria są jednolite ogólnokrajowe wyszukiwarki połączeń transportem publicznym, obejmujące łącznie transport miejski, kolejowy oraz autobusowy regionalny i dalekobieżny. Kapitalnym przykładem jest czeski *idos.cz*, czy też jego słowacka odmiana *cp.atlas.sk*. Co ciekawe, są na tyle ze sobą sprzężone, że możliwe jest wyszukiwanie połączeń pomiędzy tymi obydwoma krajami praktycznie w opcji *door to door*. Ponadto w wielu krajach nie ma możliwości prowadzenia lokalnych kursów autobusowych poza systemem umów z organizatorami transportu. Efektem tego jest umieszczenie 100% kursów w ogólnokrajowym rozkładzie jazdy. Pożądaną praktyką jest również by wyszukiwarka była oparta na plikach w formacie GTF5, dzięki czemu możliwe byłoby bezpośrednie pobieranie rozkładów do zaawansowanych narzędzi analitycznych.

W Polsce mamy także wyszukiwarki połączeń uwzględniające teoretycznie cały kraj – większość jednak, jak np. *jakdojade.pl*, zawiera tylko dane dla transportu miejskiego, ewentualnie dodatkowo o połączeniach kolejowych w obrębie aglomeracji miejskich. Najpopularniejszą wyszukiwarką jest *e-podroznik.pl*, należący do firmy Teroplan. Obejmuje ona praktycznie cały kraj, umożliwia zakup biletów on-line, wyszukiwanie według przystanków, ale posiada też wiele wad, takich jak:

- brak jednolitej, najlepiej zgeokodowanej bazy przystanków – niestety plagą jest występowanie

tych samych przystanków pod różnymi nazwami – przewoźnicy pod tym względem wykazują się dużą dowolnością;

- uwzględnianie rozkładów jazdy wyłącznie tych przewoźników, którzy dobrowolnie je zgłosili do bazy (stąd np. zaskakujący brak rozkładów prężnego przewoźnika, jakim jest działający w okolicach Gorlic Libropol);
- częsty brak aktualizacji już wprowadzonych rozkładów (np. przypadek nowego dworca autobusowego w Sanoku).

Powołana do życia z inicjatywy Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji (samorządu gospodarczego powstałego głównie z inicjatywy przedsiębiorstw PKS) wyszukiwarka *autobusowyrozkladjazdy.pl* cieszy się mniejszą popularnością, zarówno wśród przewoźników, jak również jest mniej znana przez pasażerów.

Naturalnym źródłem wiedzy może się wydawać Internet, a szczególnie wszelkie przejawy własnej działalności przewoźników w tej sieci. Okazuje się, że są przewoźnicy, których rozkładu próżno tam szukać (np. operujący w okolicach Dukli Beskid nie funkcjonuje w e-podrozniku, nie ma swojej strony www ani też fanpage w mediach społecznościowych). Inni prowadzą tylko profile na Facebooku, gdzie umieszczone są ich rozkłady jazdy w formie plików graficznych. Spora grupa przewoźników posiada także wyłącznie lub równoległe do innych kanałów informacji strony www, na których w różnej formie są upublicznione ich rozkłady jazdy. Niestety tu także zauważalny jest dość nonszalancki stosunek do bieżącej aktualizacji opublikowanych rozkładów. Czasami aktualne rozkłady (albo prawie aktualne) publikują lokalne portale (np. *krosno24.pl*). Ich wiarygodność jednak jest różna.

Przy tak utrudnionym dostępie do danych pierwotnych konieczna jest weryfikacja terenowa. Tu jednak napotyka się na kolejne problemy:

- w większych miastach często jest po kilka miejsc pełniących rolę głównego dworca autobusowego (*vide* Sanok, gdzie są *de facto* trzy miejsca pełniące rolę głównego przystanku dworcowego, czy też Kraków, w którym według A. Kołosa (2010) było nawet kilkadziesiąt punktów pełniących rolę przystanków początkowych);
- część przewoźników nie wywiesza rozkładów na przystankach, gdzie ma rozkładowe postoje;
- części rozkładów nie ma na przystankach wskutek aktów wandalizmu (np. w trakcie badań terenowych w sierpniu 2019 r. autor zauważył, że w ciągu 21 h „cudownie” zniknął rozkład PKS Jarosław wywieszony na przystanku na Przełęczy Wyżniańskiej);
- wiszące rozkłady są często nieaktualne, nierzadko należą do nieistniejących już przewoźników.

Dla sporej grupy przewoźników brak jest więc źródeł wiedzy o ich rozkładzie, dostępnych poza obszarem ich działania. Jej zdobycie wymaga czasochłonnego i kosztochłonnego sprawdzenia rozkładów „na gruncie”. O ile nie utrudnia to być może specjalnie życia mieszkańcom danego obszaru, to z punktu widzenia badacza czy nawet turysty jest trudno akceptowalne.

4. Zamiast podsumowania...

Złożoność przedstawianego problemu można sparafrazować liczbą potencjalnie istniejących wersji rozkładu jazdy:

- 1) jedna znajduje się w archiwum organu wydającego zezwolenie na przewóz i niekoniecznie jest opublikowana w Internecie;
- 2) kolejna może spoczywać w archiwum organu, który wydaje tzw. zezwolenie przystankowe (czyli przy umowie na korzystanie z przystanków);
- 3) na inną wersję możemy się natknąć w portalu e-podroznik.pl (o ile przewoźnik z nim współpracuje);
- 4) kolejne rozkłady mógł przewoźnik zamieścić na Facebooku (jeśli ma tam swój fanpage);
- 5) lub też na własnej stronie przewoźnika (albo jak w przypadku okolic Krosna lokalnego portalu internetowego);
- 6) inna wersja rozkładu może wisieć na przystanku (o ile nie została ukradziona...);
- 7) kolejną wersję można znaleźć u kierowcy;
- 8) co nie oznacza, że autobus przybywa faktycznie według choć jednej z poprzednich wersji rozkładu jazdy.

Problem komplikacji badań naukowych dotyczących wykluczenia transportowego jest tu wtórny. Trudność w dostępie do wiarygodnych rozkładów jazdy wpływa przede wszystkim negatywnie na postrzeganie transportu publicznego jako środka przemieszczania się, zwłaszcza przez osoby na co dzień nie korzystające z tego środka lokomocji. W związku z tym konieczne jest wypracowanie rekomendacji, które umożliwią przynajmniej częściowe rozwiązanie problemów. Część z nich wskazali już w swojej publikacji M. Wolański i in. (2016), niemniej wciąż pozostają one aktualne:

1. Konieczne jest przede wszystkim stworzenie geokodowanej, wyczerpującej i ujednoliconej nazewnictwo państwowej bazy przystanków transportu publicznego.
2. Kolejnym krokiem powinno być stworzenie jednolitej obligatoryjnej bazy rozkładów jazdy obejmującej cały kraj.
3. Wyłonić należy operatora jednolitej wyszukiwarki połączeń transportem publicznym i zobligować

go do bezpośredniego udostępniania danych w niej zawartych w formacie GTFS do np. badań naukowych.

4. Zakazane powinno być realizowanie kursów nie ujętych w ogólnokrajowym rozkładzie jazdy.
5. Większa kontrola powinna obejmować to czy i jak przewoźnicy umieszczają rozkłady jazdy na przystankach i dworcach oraz jak je realizują.

Spełnienie tych minimalnych wymogów ułatwi nie tylko badania naukowe nad zmianami sieci pozamiejskiego transportu zbiorowego, ale także życie aktualnych i potencjalnych pasażerów. Pytaniem aktualnym obecnie jest też, jak zlecenie przewozów dofinansowywanych w ramach Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych wpłynie na spójność informacji dotyczących rozkładów jazdy pozamiejskiego transportu autobusowego oraz czy pojawienie się większej ilości połączeń organizowanych na szczeblu gminnym nie pogłębi przypadkiem chaosu informacyjnego w tej mierze?

Z drugiej strony autor wyraża przeświadczenie, że opisane w niniejszym artykule problemy z prowadzeniem badań będą przydatne dla innych badaczy zajmujących się problematyką zmian sieci transportu publicznego i pozwolą im uniknąć pewnych błędów wynikających ze złożonej rzeczywistości polskiego pozamiejskiego transportu autobusowego.

Piśmiennictwo

- Bagińska J., 2007, Kilka uwag na temat linii pasażerskich w Polsce w latach 1989-2006, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 14, 157-164.
- Chodkowska-Miszczuk J., 2006, Zmiany na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym w wybranych miastach Polski, *Przegląd Geograficzny*, 78(2), 261-284.
- Dej M., 2010, Transport publiczny w wiejskich obszarach peryferyjnych Polski i jego dostosowanie do potrzeb lokalnych rynków pracy, *Prace Geograficzne IGiPp UJ*, 124, 111-130.
- Dej M., Kołoś A., 2009, Przemiany komunikacji podmiejskiej w Krakowie w ciągu ostatnich 20 lat, [w:] Jażdżewska I. (red.), *Strefa podmiejska i małe miasta okresie transformacji, XXII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 11-22.
- Guzik R., Kołoś A., 2015, Dostępność komunikacyjna, [w:] Guzik R., Kołoś A., *Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem w województwie pomorskim*, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk, 217-268.
- Guzik R., Kołoś A., Gwosdz K., Biernacki W., Działek J., Kocaj A., Panecka-Niepsuj M., Wiedermann K., 2016,

- Dostępność, relacje i powiązania przestrzenne w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna*, IGI GP UJ, Kraków.
- Karamuz P., 2011, Społeczne skutki likwidacji pasażerskich połączeń kolejowych na obszarach wiejskich Północno-Wschodniego Mazowsza, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 18, 61-81.
- Kołoś A., 2010, Dworce komunikacji autobusowej w strukturze urbanistycznej Krakowa, *Czasopismo Techniczne*, 1A, 311-322.
- Kozanecka M., 1980, *Tendencje rozwojowe komunikacji autobusowej w Polsce: studium geograficznoekonomiczne*, Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Kraków.
- 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*, Instytut Śląski, Opole.
- Koziarski S., 1990, *Rozwój sieci kolejowej na Śląsku*, Instytut Śląski, Opole.
- Koziarski S., 1993a, *Sieć kolejowa Polski w latach 1842-1918*, Instytut Śląski, Opole.
- Koziarski S., 1993b, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918-1992*, Instytut Śląski, Opole.
- Koziarski S., 2009, *Transport na Śląsku*, Stowarzyszenie Instytut Śląski, PIN-Institut Śląski, Opole.
- Komusiński Sz., 2010, *Przekształcenia przestrzenne sieci pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce w latach 1988-2008*, Uniwersytet Jagielloński, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Kraków, praca doktorska, maszynopis powielony.
- Kretowicz P., 2010, Komunikacja lokalna w obszarach peryferyjnych województwa małopolskiego w dobie przemian rynku przewozów autobusowych, *Prace Geograficzne UJ*, 124, 131-146.
- Książek S., 2016, Przestrzenny aspekt przekształceń w transporcie autobusowym na Dolnym Śląsku po 1989 r., *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(1), 52-69.
- Kwarciański T., 2016a, *Dostępność publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce. Aspekty metodyczne i pragmatyczne*, Rozprawy i Studia, t. (MXXVI) 947, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Kwarciański T., 2016b, *Elastyczne systemy transportu publicznego: istota, rodzaje, przesłanki rozwoju*, Problemy Transportu i Logistyki, 36(4), 79-86.
- Lijewski T., 1959, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Dokumentacja Geograficzna, 5, IG PAN, Warszawa.
- Lijewski T., 1962, *Geografia komunikacyjna województwa białostockiego*, Dokumentacja Geograficzna, 2, IG PAN, Warszawa.
- Lijewski T., 1986, *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa.
- Lijewski T., Koziarski S., 1995, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Lijewski T., Lenk J., Piotrowska H., 1967, *Rozwój komunikacji kolejowej i autobusowej w Polsce w okresie 1946-1965*, Dokumentacja Geograficzna, IG PAN, Warszawa.
- Rosik P. i inni, 2017, *Multimodalna dostępność transportem publicznym gmin w Polsce (MULTIMODACC)*, *Prace Geograficzne*, 258, IGI PZ PAN, Warszawa.
- Stawicki M., 2014, Autobusowy transport zbiorowy w dojazdach do pracy do Warszawy z gmin woj. mazowieckiego, *Logistyka*, 4, 3720-3728.
- Taylor Z., 2006, Railway closures to passenger traffic in Poland and their social consequences, *Journal of Transport Geography*, 14(2), 135-151.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografie, 7, IGI PZ PAN, Warszawa.
- 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.
- Taylor Z., Ciechański A., 2008b, Transformacja własnościowa przedsiębiorstw PKS po roku 1990, *Przegląd Komunikacyjny*, 47(4), 3-13.
- Taylor Z., Ciechański A., 2010, Przekształcenia organizacyjno-własnościowe pasażerskich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej, *Transport Miejski i Regionalny*, 2, 19-25.
- Taylor Z., Ciechański A., 2013a, Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część I, *Przegląd Geograficzny*, 85(2), 151-172.
- 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.
- Taylor Z., Ciechański A., 2017, *Deregulacja i przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności UE*, *Prace Geograficzne*, 257, IGI PZ PAN, Warszawa.
- 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.
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*, 2001, Dz.U, 125, poz. 1371.
- Wolański M., Paprocki W., Mazur B., Soczówka A., Jakubowski B., Czubak M., Pieróg M., 2014, *Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi, raport końcowy z realizacji projektu*, http://kolegia.sgh.waw.pl/pl/KZiF/struktura/KTr/SiteAssets/Strony/archive_badania/Raport_finalny_kompletny.pdf [15.04.2016].

- Wolański M., Paprocki W., Mazur B., Soczówka A., Jakubowski B., Czubak M., Pieróg M., 2016, *Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa.
- Zmuda-Trzebiatowski P., 2016, Dostępność transportowa, a partycypacja w aktywnościach, ubóstwo oraz zagrożenie wykluczeniem społecznym, *Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 17(12), 754-759.
- Żurkowski A., 2010, Dalekobieżne przewozy autobusowe: stan i tendencje, *Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 11(1-2), 48-56.