

*Michał Suszczewicz*

*Uniwersytet Wrocławski*

*Koło Naukowe Studentów Geografii im. J. Czyżewskiego*

## **Obszary marginalizacji dostępności komunikacyjnej na pograniczu województw lubuskiego, wielkopolskiego i dolnośląskiego jako przykład problemu zrównoważonego rozwoju obszarów peryferyjnych**

**Zarys treści:** W ramach poniższego artykułu zostanie przedstawione zagadnienie marginalizacji dostępności komunikacyjnej na przykładzie pogranicza województw dolnośląskiego, lubuskiego oraz wielkopolskiego. W przybliżeniu nakreśli on zmiany w komunikacji międzyregionalnej i lokalnej obszarów peryferyjnych badanych województw. Analizie poddano połączenia komunikacyjne związane z przewozami pasażerskimi w zakresie komunikacji autobusowej, prywatnej (bus) oraz kolejowej.

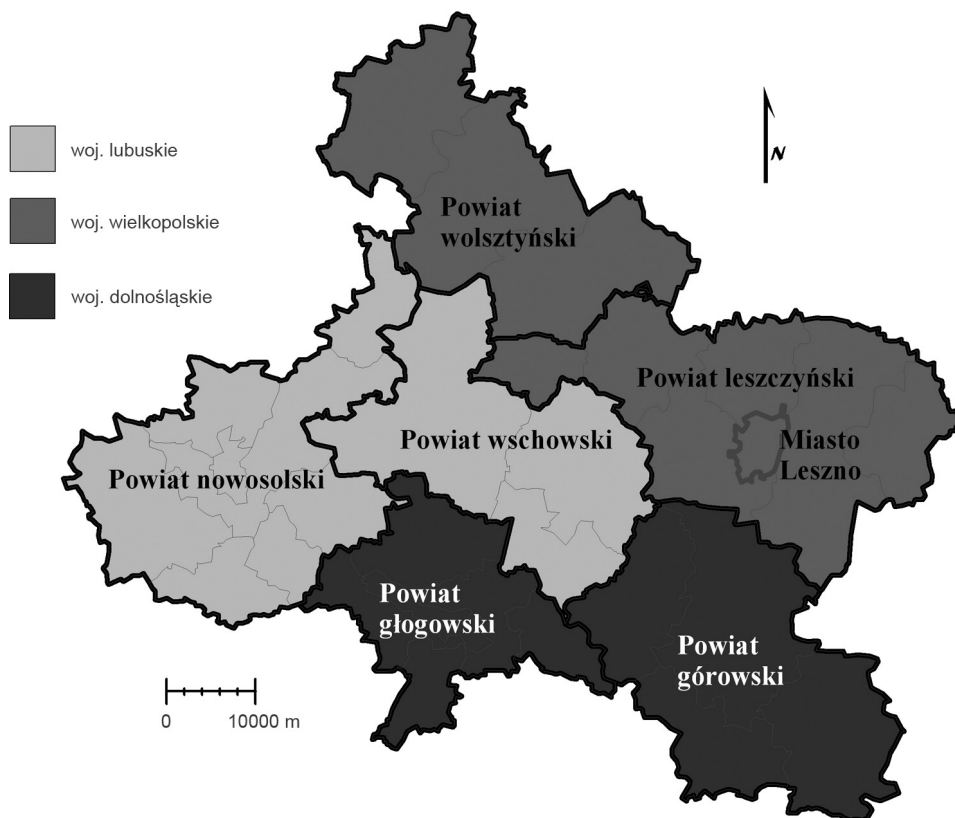
**Słowa kluczowe:** dostępność komunikacyjna, obszar peryferyjny, pogranicze, województwo dolnośląskie, województwo lubuskie, województwo wielkopolskie

### **Wstęp**

Poruszana w tym artykule kwestia połączeń komunikacji kolejowej, autobusowej czy przewoźników prywatnych na pograniczu regionów w aspekcie marginalizacji transportowej jest opisywana stosunkowo rzadko. Według słownika języka polskiego słowo marginalizacja oznacza ograniczenie bądź całkowitą utratę pewnej cechy, bądź wpływu na coś. Na podstawie powyższej definicji można scharakteryzować marginalizację dostępności komunikacyjnej regionu jako ograniczenie lub utratę połączeń komunikacyjnych miejscowości danego obszaru z innymi (por. Jackiewicz i in. 2010).

## Okres i obszar badań

Badania marginalizacji komunikacyjnej wykonano dla obszaru pogranicza województw: dolnośląskiego, lubuskiego oraz wielkopolskiego w ramach sześciu powiatów (ryc. 1). Został on wybrany jako jeden z wielu przykładów obszarów peryferyjnych, położonych w południowo-zachodniej części Polski. Charakteryzuje się brakiem miast dużych oraz dużym udziałem miast małych w strukturze miejskiej. Określenie obszar peryferyjny jest definiowane jako obszar odróżniający się *in minus* w rozwoju całego regionu. Jest położony zazwyczaj na pograniczu danego województwa. Teren ten ma mniejszy potencjał gospodarczy, społeczny, demograficzny w porównaniu do rdzenia regionu (centrum) oraz cechuje się mniejszym tempem rozwoju w różnych dziedzinach gospodarczych (Zagożdżon 1980, Gorzym-Wilkowski 2005). Wyżej wymienione obszary charakteryzują się licznymi problemami, zwłaszcza w kwestii bezrobocia i pozycji materialnej społeczności (Sitek 2010). Wielu autorów podkreśla, że obszary peryferyjne są jednocześnie regionami przygranicznymi (Rykiel 1991, Gorzym-Wilkowski 2005).



Ryc. 1. Obszar badań

Źródło: opracowanie własne.

Teren badań przed II wojną światową znajdował się w granicach dwóch państw: Polski oraz Niemiec. Po zmianach granic w 1945 r. obie części zostały włączone do Polski. Jednakże podział społeczny, gospodarczy tego regionu występował w dalszym ciągu ze względu na ustanowione granice administracyjne oraz dzieje historyczne. Od 1945 r. obszar ten był podzielony pomiędzy administrację trzech ośrodków wojewódzkich: Zielonej Góry, Wrocławia oraz Poznania. Problem podziału administracyjnego pogłębił się jeszcze bardziej w latach 1975–1999, gdy do miast wojewódzkich dołączyło Leszno oraz Legnica. W chwili obecnej (po 1999 r.) badany obszar jest podzielony na trzy województwa: dolnośląskie, lubuskie oraz wielkopolskie.

Wszystkie dane dotyczące liczby połączeń oraz dostępności usług komunikacyjnych dla miejscowości w badanych powiatach pochodzą z rozkładów jazdy na dzień 1 marca 2013 r. Źródłami danych dla opracowań były strony internetowe przewoźników, stowarzyszeń miłośników kolejnictwa oraz aktualna baza połączeń komunikacyjnych opublikowana na stronie [www.e-podroznik.pl](http://www.e-podroznik.pl). Na podstawie tych informacji wykonano bazę danych, macierz połączeń pomiędzy miejscowościami, analizę i charakterystykę powiatów pod kątem dostępności komunikacyjnej poszczególnych miejscowości i całego powiatu.

## Komunikacja autobusowa

Pierwszym rodzajem komunikacji, który zostanie scharakteryzowany, będzie komunikacja autobusowa prowadzona przez przedsiębiorstwa PKS. W tym regionie przed rozwojem komunikacji samochodowej największe znaczenie miała kolej. Jednak wraz z założeniem i rozbudową bazy transportowej PKS znaczenie kolei malało. Spowodowało to likwidację kolejnych połączeń kolejowych na rzecz przejmowania przewozów pasażerskich przez PKS (por. rozdz. „Komunikacja kolejowa”). Obecnie na badanym obszarze sieć połączeń komunikacji autobusowej jest rozległa, lecz równocześnie bardzo zróżnicowana przestrzennie. Najgęstszą siatką linii i częstości połączeń autobusowych charakteryzują się powiaty, w których stolicach znajdują się siedziby spółek przewoźnych. Na badanym obszarze mają swoje główne siedziby trzy przewoźnicy: PKS Leszno (Milla) w Lesznie, PKS Nowa Sól w Nowej Soli oraz Intertrans PKS Głogów w Głogowie. Ponadto do lokalnego rozkładu przewozów pasażerskich włączają się przewoźnicy PKS spoza badanego obszaru. Są to między innymi: PKS Zielona Góra (kursy w powiecie nowosolskim, wolsztyńskim), PKS Jelenia Góra i PKS Słupsk (powiaty leszczyński, wschowski, głogowski), PKS Lubin (powiaty głogowski, górowski).

Pozostałe powiaty (wschowski, wolsztyński oraz górowski) nie mają własnych przedsiębiorstw PKS. Jednak w stolicach wyżej wymienionych powiatów są prowadzone placówki terenowe przedsiębiorstw PKS z przylegających powiatów (PKS Leszno (Milla) – Góra i Wschowa; PKS Nowa Sól – Wolsztyn).

Z przeprowadzonej analizy wynika, że większość kursów lokalnych wykonywanych przez przewoźników odbywa się w dni robocze oraz nauki szkolnej. W rezultacie obserwacji wykonanych w ramach badań stwierdzono, że właśnie

w tych dniach potoki podróżnych są największe. Z dworców autobusowych w Górze, Lesznie, Wolsztynie czy Wschowie ponad 90% kursów lokalnych jest wykonywanych od poniedziałku do piątku. Dworce w Głogowie oraz Nowej Soli mają nieco niższy udział kursów lokalnych w dniach roboczych, jednak udział ten nie jest niższy niż 60%.

Na podstawie badań połączeń komunikacyjnych w powiatach obsługiwanych przez przedsiębiorstwa PKS można stwierdzić, że niemal każda miejscowość ma co najmniej jedno połączenie autobusowe ze stolicą powiatu. W ramach analizy połączeń PKS warto przybliżyć przykład jednej z gmin powiatu wolsztyńskiego (gmina Przemęt), w której połączenia autobusowe są realizowane przez dwie spółki (PKS Nowa Sól i PKS Leszno). Takie działanie doprowadziło do wewnętrznego podziału komunikacyjnego gminy na trzy strefy. Pierwsza strefa (zachodnia część gminy, m.in. Mochy) obejmuje miejscowości, z których można dojechać jedynie do stolicy powiatu – Wolsztyna. Następna strefa (środkowa część gminy, m.in. Przemęt) oferuje możliwość swobodnego dojazdu do Wolsztyna oraz Kościana i Leszna. Ostatnia ze stref obejmuje miejscowości (wschodnia część gminy, m.in. Bucz), gdzie bezpośredni dojazd do Wolsztyna jest niemożliwy, jednak można skorzystać z bezpośrednich połączeń z Kościanem i Leszmem. Taki stan jest konsekwencją podziału administracyjnego sprzed 1999 r., kiedy cała gmina Przemęt znajdowała się w województwie leszczyńskim, a gmina Wolsztyn w zielonogórskim. Mimo zmian administracyjnych dokonanych ponad 10 lat temu zmiany w komunikacji pasażerskiej w gminie nie nastąpiły. Skutkiem tego niektóre osoby, aby dostać się do stolicy powiatu, muszą się przesiąść w innej wsi lub skorzystać z własnego środka transportu, co powoduje wzrost kosztów.

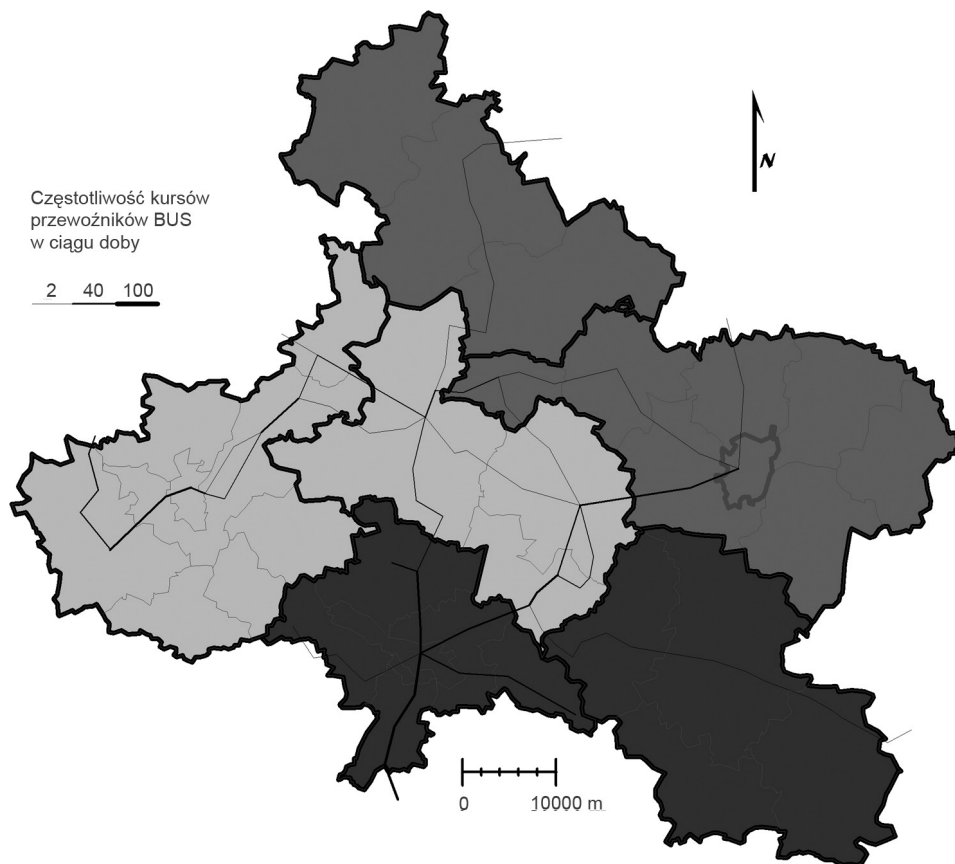
Kolejnym aspektem przeprowadzonego badania jest codzienne natężenie połączeń komunikacyjnych. Ta kwestia również jest zróżnicowana przestrzennie. Największą ilość połączeń mają miejscowości na trasie Nowa Sól–Zielona Góra, gdzie w ciągu dnia można skorzystać z ponad 50 połączeń autobusowych w kierunku obu miast. Dużą liczbą połączeń charakteryzują się też trasy pomiędzy miastami powiatowymi oraz większymi wsiami, zazwyczaj gminnymi. Ponadto w badanych powiatach znajdują się miejscowości, które nie są objęte kursami przewoźników autobusowych, bądź liczba kursów z tych miejscowości jest niewielka, ograniczona do jednego w porze rannej i powrotów do miejscowości po godzinie 15. Ta kwestia dotyczy zwłaszcza mniejszych wsi w gminach na obrzeżach województw. Szczególnie wyraźnie problem marginalizacji dostępności komunikacyjnej wsi można dostrzec w powiatach wolsztyńskim oraz wschowskim, w których połączenia autobusowe są obsługiwane głównie przez dwóch przewoźników mających siedzibę poza terenem powiatu.

## Komunikacja prywatna (bus)

W przeciwieństwie do połączeń autobusowych oferta komunikacyjna prywatnych przewoźników jest znacznie ograniczona. Jest to związane z dużą konkurencją przedsiębiorstw PKS oraz na niektórych trasach również kolei. Działalność pry-

watnych przewoźników na badanym obszarze rozpoczęła się w ostatnich 10 latach. Początkowo obejmowała główne trasy komunikacyjne pomiędzy największymi miastami regionu, którymi dojeżdżało najwięcej osób. Prywatni przewoźnicy spełniali funkcję uzupełniającą, także alternatywną do wówczas dostępnych środków komunikacji publicznej.

Obecnie siatka połączeń komunikacji prywatnej ogranicza się do połączeń pomiędzy dużymi miastami (Głogów, Zielona Góra, Leszno, Poznań) (ryc. 2). W powiatach przewoźnicy prywatni działają w ramach kursów lokalnych. Dobrym przykładem gminy, która ma dobrze zorganizowaną współpracę w ramach uzupełniania oferty przewozowej i utrzymywania dobrej dostępności komunikacji, jest gmina Sława. Dzięki takim działaniom miasto Sława dysponuje połączeniami komunikacyjnymi z Zieloną Górą, Poznaniem, Leszmem, Głogowem oraz Nową Solą czy Wschową. Przewoźnicy prywatni oferujący lokalne połączenia znacznie poprawili dostępność komunikacyjną peryferyjnie położonych wsi na terenie po-



Ryc. 2. Częstotliwość kursów przewoźników prywatnych (BUS) na terenie badanych powiatów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych rozproszonych.

wiatów wschowskiego, leszczyńskiego oraz nowosolskiego. Dodatkowo zwiększyła się całkowita liczba kursów, co poprawiło możliwości dojazdu mieszkańców do innych miejscowości. Przed wprowadzeniem kursów prywatnych przewoźników społeczność lokalna niektórych wsi musiała korzystać z ograniczonej oferty przewoźników autobusowych.

Przewoźnicy prywatni w ostatnich latach przejęli również potoki podróźnych, którzy musieli zrezygnować z usług kolei (por. rozdz. „Komunikacja kolejowa”). Przedsiębiorca działający na trasie Głogów–Leszno znacznie zwiększył liczbę połączeń pomiędzy tymi miastami, skutkiem czego poprawiła się sytuacja komunikacyjna wielu miejscowości, wcześniej nie korzystających bezpośrednio z usług przewozowych kolei.

Obecnie przewozy prywatnych przewoźników są jednymi z najdynamiczniej rozwijających się rodzajów komunikacji pasażerskiej w badanym regionie. Dla zwiększenia pozycji konkurencyjnej niektórzy z przewoźników stosują ulgi handlowe dla studentów czy uczniów na bilety jednorazowe, wobec publicznych przewoźników, którzy tych ulg nie oferują. Ponadto rozkład jazdy tych przewoźników jest dostosowywany do zmian związanych z uwagami zgłaszanymi przez podróźnych. W porównaniu do zmian rozkładów u przewoźników autobusowych jest to istotna, pozytywnie odróżniająca kwestia.

## Komunikacja MZK

Kolejny rozdział dotyczy komunikacji podmiejskiej, oferowanej przez miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne. Usługi przewozowe miejskich zakładów komunikacji publicznej są bardzo ograniczone. Ich zasięg jest związany z terenem największych miast. MZK mają w swoich granicach tylko trzy miasta: Głogów, Leszno oraz Nowa Sól. W przypadku pierwszego z wymienionych kursy odbywają się tylko w granicach administracyjnych miasta. Natomiast w dwóch kolejnych ośrodkach zasięg tych połączeń obejmuje kilka najbliższych położonych miejscowości. Znaczenie tych przewoźników w ramach regionalnych przewozów pasażerskich jest niewielkie. Jednak wzrasta w przypadku skali lokalnej, dużego miasta i jego okolic. Kursy tego rodzaju można sklasyfikować jako uzupełniające wobec ogólnej komunikacji prowadzonej przez pozostałych przewoźników.

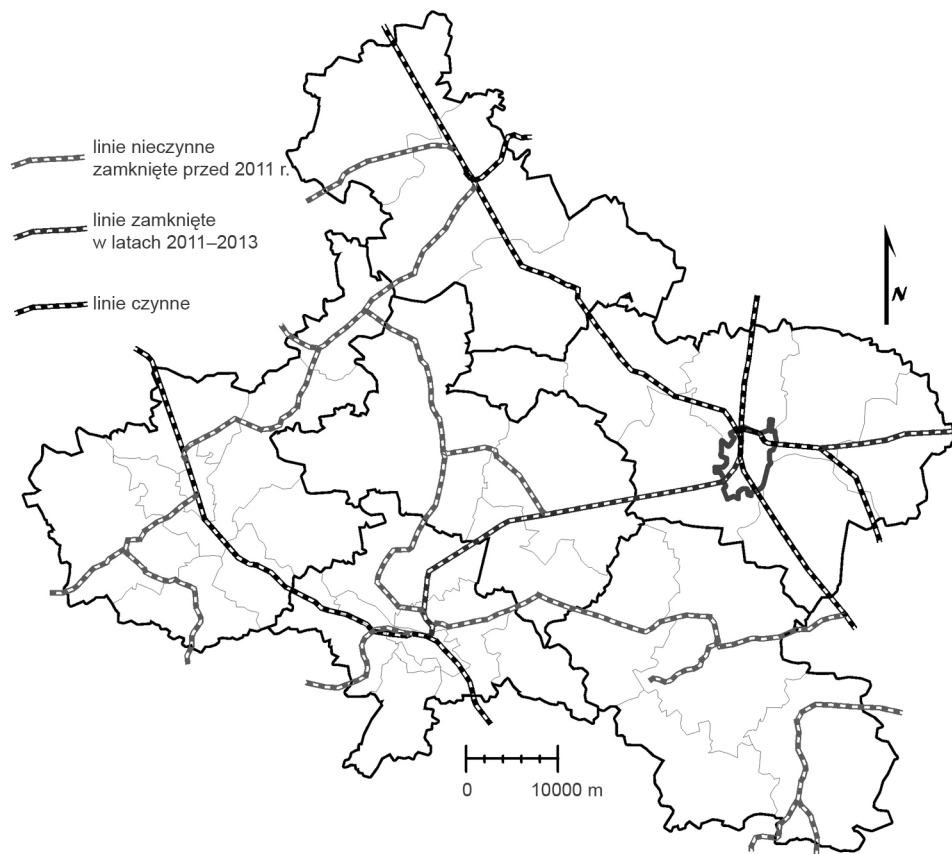
## Komunikacja kolejowa

Kolej na badanym terenie pojawiła się już w połowie XIX w. Wtedy wybudowano pierwszą linię kolejową łączącą Poznań z Głogowem przez Leszno. Większość linii kolejowych istniejących na badanym terenie powstała w XIX w. i pierwszych latach XX w. do momentu wybuchu I wojny światowej. Przed 1919 r. cała sieć kolejowa była położona na terenie jednego państwa – Cesarstwa Niemiec. Po I wojnie światowej sytuacja uległa zmianie. Włączenie obszaru Wielkopolski do II Rzeczypospolitej Polskiej spowodowało podział tego regionu na dwa państwa.

Przyczyniło się to do istotnych zmian w komunikacji kolejowej, która ograniczyła się do kursów lokalnych wewnątrz danego państwa, z pojedynczymi połączeniami międzynarodowymi.

Dopiero po II wojnie światowej sytuacja przynależności państwowej powróciła do stanu sprzed 1919 r. Wtedy to cały badany obszar znalazł się w granicach Polski. Reaktywowano połączenia lokalne pomiędzy miastami, które były położone w różnych państwach. Jednak znaczenie kolei malało, ponieważ coraz większą rolę odgrywała komunikacja autobusowa oraz indywidualna. Ponadto oferowany przez kolej czas przejazdu pomiędzy stacjami w miejscowościach badanego regionu wydłużał się, przez co pozycja konkurencyjna wobec nowych, szybszych połączeń autobusowych spadała. Poskutkowało to likwidacjami nierentownych linii kolejowych, które rozpoczęły się już w latach 70. XX w., gdy zlikwidowano ruch pasażerski oraz towarowy na linii kolejowej z Krzelowa do Góry Śląskiej.

Największe ograniczenia liczby połączeń kolejowych miały miejsce na początku lat 90. XX w. Transformacja systemowa doprowadziła do zmian w finanso-



Ryc. 3. Linie kolejowe w regionie po 1945 r.

Źródło: opracowanie własne.

waniu kolei, która odtąd musiała ponosić koszty obsługi wszystkich połączeń. Wtedy zlikwidowano większość linii kolejowych w regionie (ryc. 3). Pierwotnie wstrzymywano tylko ruch pasażerski, jednak kilka lat po zamknięciu ruchu pasażerskiego przewóz towarów na tych liniach również został zlikwidowany.

Ograniczenie kursowania kolejowych połączeń pasażerskich bardzo znacząco ograniczyło dostępność komunikacyjną niektórych miejscowości, zwłaszcza położonych poza głównymi trasami autobusowej komunikacji pasażerskiej. W latach 1989–2013 zamknięto dla ruchu pasażerskiego ponad 330 km linii kolejowych. Obecnie na terenie badań pociągi wykonują kursy na 40% pierwotnie dostępnej sieci kolejowej. Na ponad 90 stacji kolejowych 1/3 pozostawiono do dyspozycji podróżnych. Na większości stacji nie można zakupić biletu w kasie czy skorzystać z poczekalni.

Aktualnie w ramach pasażerskich przewozów kolejowych na tym obszarze odbywają się kursy lokalne na trasach prowadzących do największych miast regionu oraz województwa. Negatywnym procesem, który nasila się w czasie ostatnich lat, jest likwidacja połączeń międzyregionalnych. Przykładem takiego działania było zamknięcie w 2011 r. linii kolejowej z Leszna do Głogowa, która łączyła miejscowości trzech województw. Było kilka powodów likwidacji tego połączenia. Pierwszym była nieopłacalność przewozów i duże koszty eksploatacji linii przez przewoźnika przy małym zainteresowaniu mieszkańców. Kolejnym był brak środków na dofinansowanie obsługi kursów jednego z województw. Poskutkowało to zawieszeniem kursowania pociągów pasażerskich na tej linii. Od daty zamknięcia linii do chwili obecnej toczą się wielostronne rozmowy dotyczące reaktywacji połączenia, jednak aby do tego doszło, muszą zostać wykonane prace naprawcze na szlaku Głogówek–Głogów (Klan 2013).

W odniesieniu do ogółu połączeń komunikacyjnych w kraju można zauważyć, że w ostatnich latach przewoźnicy skutecznie realizują połączenia pomiędzy miejscowościami, które dawniej łączyła kolej. W badanych powiatach to działanie jest znacznie ograniczone do najważniejszych miejscowości na dawnej linii kolejowej, co powoduje w przypadku kilkunastu wsi marginalizację komunikacyjną trwającą do dziś.

## Marginalizacja komunikacyjna regionu

Powyższe dane dotyczące liczby połączeń różnych przewoźników ilustrują, że miejscowości na badanym obszarze mają bardzo zróżnicowaną sytuację dostępności komunikacyjnej.

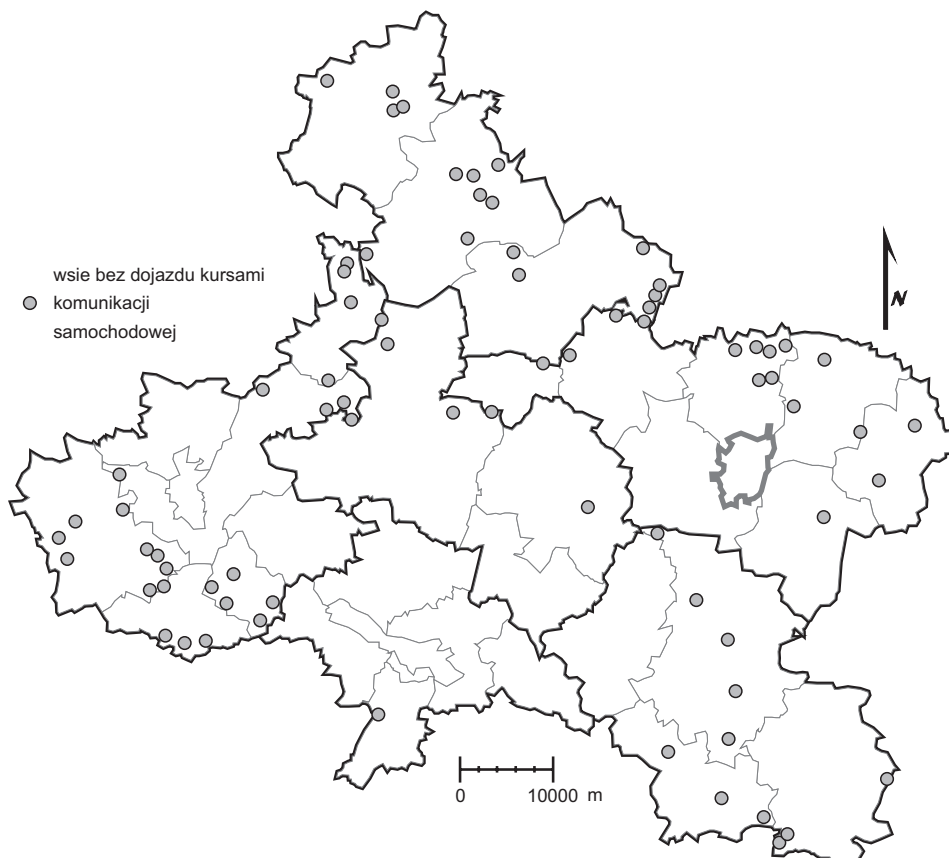
Najlepiej w statystyce połączeń plasują się duże miasta oraz miejscowości w gminach położonych w pobliżu tych miast (tab. 1). W ich przypadku ilość połączeń jest duża, w pełni zapewniająca potrzeby zamieszkującej te miejscowości społeczności. Notuje się, że ilość kursów z miejscowości podmiejskiej może przekraczać nawet 100 dziennie. Najlepiej pod względem spójności komunikacyjnej wypada powiat głogowski. Ze względu na rozbudowaną sieć połączeń komunikacyjnych stosunkowo niewielki procent społeczeństwa tego powiatu nie ma



Tabela 1. Charakterystyka gmin badanych powiatów pod względem udziału ludności gminy pozbawionej możliwości skorzystania z komunikacji pasażerskiej

Gminy o najniższym udziale osób z brakiem możliwości wyjazdu z miejscowości zamieszkania komunikacją pasażerską	Gminy o najwyższym udziale osób z brakiem możliwości wyjazdu z miejscowości zamieszkania komunikacją pasażerską	Udział ludności gminy pozbawionej wyjazdu z miejscowości zamieszkania (%)
Szlichtyngowa	Przemęt	41,70
Nowa Sól miasto	Nowe Miasteczko	35,15
Otyń	Niechlów	25,26
Leszno miasto	Sława	24,08
Głogów miasto i gmina	Kolsko	23,48
Żukowice	Siedlec	21,51
Kotla	Lipno	20,25
Pęcław	Bytom Odrzański	15,05

Opracowanie własne na podstawie danych rozproszonych.



Ryc. 4. Wsie pozbawione dojazdu kursami komunikacji pasażerskiej w badanym regionie  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych rozproszonych.

możliwości skorzystania z komunikacji pasażerskiej w ramach wyjazdu ze swojej miejscowości.

W przypadku miejscowości pozbawionych połączeń komunikacyjnych sytuacja mieszkańców jest bardzo niekorzystna. Na ogół miejscowości te są położone na peryferiach gmin i województw (ryc. 4). Kursy pasażerskie zostały zlikwidowane z powodu nierentowności. Miejscowości nie mają żadnego połączenia z racji braku dobrej jakości drogi dojazdowej bądź zbyt niskiej liczby ludności. Z punktu widzenia przewoźnika obsługa kursu pasażerskiego do takiej miejscowości byłoby stratą finansową. W efekcie mieszkańiec omawianej miejscowości ma kilka kilometrów do najbliższego przystanku, z którego wykonywane są kursy przewoźników pasażerskich, i aby dojechać do pracy lub szkoły, musi skorzystać z samochodu lub jeżeli go nie posiada, pokonuje tę odległość pieszo. Ta sytuacja nie poprawia położenia mieszkańców, którzy w celu robienia zakupów lub załatwienia sprawy urzędowej muszą korzystać z samochodu.

Najgorzej usytuowane miejscowości borykają się z problemami poważniejszymi aniżeli brak dojazdu. Ograniczone możliwości przyjazdu komunikacją pasażerską zniechęcają turystów do odwiedzenia czy pozostania w tych rejonach na dłuższy okres. Dotyczy to szczególnie osób, które nie posiadają samochodu lub w czasie urlopu nie chcą z niego korzystać. Jest to ważny problem, który pozbawia miejscowości regionu możliwości rozwinięcia w pełni bazy turystycznej, terenów do uprawiania turystyki aktywnej i rekreacji oraz wzmocnienia pozycji materialnej.

## Podsumowanie i wnioski

W ramach przeprowadzonej analizy połączeń komunikacyjnych oraz dostępności i marginalizacji miejscowości regionu badanego pogranicza nasuwa się kilka ważnych wniosków:

- wzrost znaczenia przewozów komunikacji prywatnej (bus);
- ograniczanie ilości połączeń komunikacji autobusowej (PKS);
- likwidacja kursów pasażerskich na liniach kolejowych regionu;
- marginalizacja komunikacyjna małych miejscowości położonych przy granicach województw i gmin;
- posiadanie samochodu gwarancją niezależności i możliwości zmniejszenia marginalizacji komunikacyjnej dla mieszkańców miejscowości.

W przypadku pierwszego wniosku liczba kursów między miejscowościami obsługiwanych przez przewoźników prywatnych wzrosła 7-krotnie w stosunku do poprzedniej oferty przewozowej przedsiębiorstwa PKS. Powstały nowe połączenia, w niektórych przypadkach również dalekobieżne, które znacznie ułatwiają dojazd z mniejszych miejscowości do stolicy powiatu czy województwa. Jednym z minusów działań prywatnych przewoźników są dość częste zmiany rozkładów i brak ich publikacji, przez co informacje są niedostępne dla szerszego grona pasażerów.

Drugi wniosek jest związany z ograniczaniem zakresu usług, które są oferowane przez przedsiębiorstwa PKS. Konkurencja przewoźników prywatnych w ramach kursów prowadzonych tymi samymi trasami, wysokie ceny biletów, brak

uąg handlowych i sztywny rozkład przyczyniają się do znaczącej utraty pasażerów. Skutkiem tego oferta PKS jest coraz bardziej ograniczana, przez co coraz większa liczba miejscowości ma gorszą dostępność komunikacyjną lub całkowicie traci możliwości korzystania z połączeń komunikacyjnych.

Kolejny wniosek pośrednio wiąże się z przedstawionym powyżej. Możliwości prowadzenia kolejowych kursów pasażerskich ograniczają się tylko do poruszania się wzdłuż wyznaczonych tras przebiegu torów kolejowych. Przewozy dodatkowo są warunkowane przez stan torów, ich wykorzystanie przez pociągi towarowe oraz podejmowane inwestycje infrastrukturalne uniemożliwiają prowadzenie regularnych przewozów pasażerskich w szerokim zakresie. Inną kwestią są podziały międzyregionalne związane z firmami prowadzącymi usługi przewozowe oraz polityką samorządów wobec połączeń tego rodzaju, które zaburzają współpracę w obsłudze linii. Wiąże się to z kosztami, którymi poszczególne urzędy marszałkowskie nie dzielą się, co powoduje znaczne problemy w ramach skomunikowania peryferii z rdzeniami regionów.

Ostatnie dwa wnioski odnoszą się do samochodu. Jego posiadanie nie jest obecnie prestiżem, tak jak miało to miejsce dawniej. W przypadku dużych miast i miejscowości znajdujących się w ich pobliżu samochód jest niezbędnym środkiem transportu dla codziennego funkcjonowania rodziny. Jeden czy dwa samochody w rodzinach zamieszkujących suburbia (przedmieścia) to dziś nic nadzwyczajnego (por. Kajdanek 2011). Posiadanie samochodów przez rodziny podmiejskie uniezależnia je od komunikacji pomimo często kursujących autobusów w podmiejskich miejscowościach. Jednak te kursy w wielu wypadkach są nieprzystosowane do potrzeb podmiejskich rodzin i realiów życia toczącego się pomiędzy miastem a wsią. Sami mieszkańcy omawianych wsi nie widzą innej możliwości dostania się do miasta, jak samochodem.

Mieszkańcy miejscowości, które zostały objęte badaniem, a nie mają możliwości dojazdu do miasta czy innej większej wsi, są skazani na dojazdy własnym samochodem. W porównaniu do wsi podmiejskich sytuacja materialna tych osób jest o wiele gorsza. Koszt zakupu i utrzymania nawet jednego samochodu w ramach gospodarstwa domowego jest dla nich nierzadko dużym wydatkiem w rodzinnym budżecie. Dlatego też rodziny te nie mają środków, aby kupić drugi samochód bądź wykorzystać posiadany w większym zakresie. Efektem jest ograniczenie w dostępie do szkół, pracy, ośrodków zdrowia, kultury czy nawet miejsc kultu dla mieszkańców poszkodowanej miejscowości.

W ramach zmniejszenia skutków marginalizacji transportowej w badanym regionie autor nakreślił poniżej kilka propozycji rozwiązania problemu:

- dla zmniejszenia kosztów stałych przewoźników – wykorzystywanie mniejszych pojazdów pasażerskich. Mniejsze autobusy lub busy w przewozach pasażerskich zmniejszą koszty stałe zwłaszcza przewoźników. Może się to przyczynić do obniżki cen i spowodować wzrost pozycji konkurencyjnej względem transportu indywidualnego i prywatnych przewoźników.
- wzajemna współpraca przewoźników. Jest to trudne działanie ze względu na konkurencję i chęć zdobycia przez przedsiębiorstwo jak największego dochodu. Jednak nieuczciwa konkurencja, brak współpracy pomiędzy przewoźnika-

mi wielokrotnie doprowadza do upadku jednego z nich, co niesie negatywne skutki dla wielu miejscowości. Niekiedy upadające przedsiębiorstwo ma w ofercie kursy, które łączą miejscowości nie połączone innymi liniami komunikacyjnymi. Likwidacja takiego przedsiębiorstwa rodzi problemy związane z brakiem możliwości dojazdu mieszkańców tych miejscowości do pracy czy szkoły.

- inwestycje w infrastrukturę transportową. Ta kwestia dotyczy zarówno infrastruktury kolejowej, jak i drogowej. Każda taka inwestycja poprawia jakość usług przewozowych i transportowych regionu. Jednak największą rolę w kwestii unowocześniania odgrywają możliwości przyciągania inwestorów. To właśnie dostępność komunikacyjna jest jednym z kryteriów oceny atrakcyjności inwestycyjnej regionu. Przy dobrej dostępności komunikacyjnej inwestor łatwiej zdecyduje się na wybudowanie zakładu przemysłowego aniżeli w miejscu, gdzie możliwości dojazdu pracowników czy towaru są ograniczone. Inwestycje infrastrukturalne i zarazem zwiększenie połączeń komunikacyjnych może spowodować rozbudzenie aktywności ekonomicznej czy przedsiębiorczości wśród mieszkańców danej miejscowości.
- dla zmniejszenia kosztów ekonomicznych gospodarstw domowych – stworzenie „dojazdowych grup sąsiedzkich”. Celem tworzenia takich grup byłoby wspólne dowożenie mieszkańców danych miejscowości do miejsc pracy czy szkoły przy użyciu kilku, a nie kilkunastu samochodów. Ponadto dokonywanie wspólnych zakupów, wyjazdy na wspólne wycieczki, czy na wydarzenia kulturalne przy korzystaniu z jednego samochodu nie wiązałyby się z większymi wydatkami. Akcja wspólnego dowożenia oprócz widocznych oszczędności ekonomicznych dawałaby też możliwość rozwoju współpracy sąsiedzkiej oraz wiejskiej, zarazem można będzie przezwyciężyć uciążliwą marginalizację komunikacyjną miejscowości.

W planach przestrzennego zagospodarowania kraju zwraca się uwagę między innymi na problemy społeczności lokalnych. Niestety procesy gospodarcze i obecny rozwój powodują, że największe sukcesy gospodarcze osiągają centra, rdzenie regionów, skupione wokół największych miast. W przypadku peryferii ten rozwój jest znikomy bądź w ogóle nie następuje. Przełamywanie barier komunikacyjnych na terenach województw, które z roku na rok się pogłębiają, nie może dotyczyć wyłącznie dużych miast. Ze statystyk migracyjnych ostatniego dziesięciolecia wynika, że więcej osób przenosi się z miast do wsi. I to właśnie one, obok małych miast, powinny być ważnym elementem polityki transportowej państwa. Ponadto lokalne społeczności i samorządy powinny ściślej współpracować dla wspólnego dobra i przeciwdziałać marginalizacji komunikacyjnej swoich gmin i poszczególnych miejscowości. Wraz z marginalizacją komunikacyjną obszarów peryferyjnych pojawiają się bowiem problemy społeczne wiążące się z ograniczeniem dostępu do oświaty, ochrony zdrowia, rozrywki czy mniejszym poczuciem bezpieczeństwa i rosnącym bezrobociem. Brak skutecznych rozwiązań w tej dziedzinie spowoduje jeszcze głębsze osłabienie pozycji konkurencyjnej marginalizowanych miejscowości wobec innych części województwa i kraju.

## Literatura

- Adamczuk F. 2006. Współpraca gospodarcza na pograniczu polsko-niemieckim. Hradeckie ekonomice dny 2006 – Sborník Příspěvků, s. 11–15.
- Gorzym-Wilkowski W. 2005. Region transgraniczny na tle podstawowych pojęć geograficznych – próba syntezy. *Przegląd Geograficzny*, 77: 235–252.
- Jackiewicz J., Czech P., Barcik P. 2010. Polityka transportowa na przykładzie aglomeracji śląskiej. *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Transport*, 69: 53–62.
- Kajdanek K. 2011. Pomiędzy miastem a wsią: Suburbanizacja na przykładzie osiedli podmiejskich Wrocławia. Kraków.
- Klan R. 2013. Po 2015 roku przywrócą połączenie kolejowe? (<http://zw.pl/po-2015-roku-przywroca-polaczenie-kolejowe/>; dostęp: 1.05.2013).
- Rykiel Z. 1991. Rozwój regionów stykowych w teorii i badaniach empirycznych. Ossolineum, Wrocław–Warszawa–Kraków.
- Sitek S. 2010. Stykowość obszaru i jej wpływ na przebieg procesów społeczno-ekonomicznych na przykładzie południowej części województwa śląskiego. *Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach*, 2762, 1,4.
- Zagożdżon A. 1980. Regiony peryferyjne – zagadnienia peryferyjnych układów osadniczych. *Przegląd Geograficzny*, 52: 815–826.

## Marginalized in transport accessibility Lubusz, Wielkopolskie and Lower Silesia voivodships borderland areas as an example of the sustainable development problem in peripheral areas

**Abstract:** The following article will be submitted to the issue of marginalization of transport accessibility the border provinces of Lower Silesia, Lubusz and Wielkopolska voivodships. There are roughly outline the importance of interregional communication for of peripheral areas surveyed voivodships. The regional connections will be analyzed associated with the carriage of buses (PKS), a private vehicles (bus) and the rail.

**Key words:** transport accessibility, peripheral area, Lower Silesia voivodeship, Lubuskie voivodeship, Wielkopolskie voivodeship

