

Młodzież a transport na peryferiach – wizerunek i wykorzystanie pasażerskiego transportu lokalnego w podróżach młodzieży na przykładzie powiatu wschowskiego (woj. lubuskie)

Youth and transport on the periphery – the image and using of local passengers transport of young people journey in Wschowa county (Lubuskie Voivodeship)



Michał Suszczewicz

mgr

Zakład Geografii Społeczno-
Ekonomicznej, Uniwersytet
Wrocławski

Michal.suszczewicz@uwr.edu.pl

Streszczenie: Artykuł jest ukazaniem postrzegania transportu przez młodzież obszaru peryferyjnego położonego poza bezpośrednim oddziaływaniem komunikacji obsługującej aglomerację. Przeprowadzone badanie ankietowe i szczegółowa analiza wskazuje, które z elementów oferty przewozowej lokalnych przewoźników, najsilniej wpływają na preferencje wyboru środków transportu oraz kierunków podróży młodych osób z powiatu położonego na pograniczu trzech regionów. Badania młodzieży z analizowanego mikroregionu wskazują na zwiększoną częstotliwość podróży wewnątrz istniejącej sieci transportowej generowanej do okolicznych większych ośrodków miejskich, a nie do relatywnie blisko położonych miejscowości danej jednostki administracyjnej, jakim jest województwo. Analiza wskazuje również na różnice w częstotliwości w podróżach pomiędzy mieszkańcami obszaru miejskiego oraz podmiejskich wsi oraz aktualne również w tym regionie deregulacje w systemie przewozów pasażerskich oraz postępującą dysproporcję w dostępności komunikacyjnej stolicy powiatu z pozostałymi miejscowościami regionu.

Słowa kluczowe: *Transport pasażerski; Dostępność transportowa; Preferencje transportowe*

Abstract: The article is a view of transport from young people point from peripheral area, located out of reach the agglomeration communication system. The research analysis based on survey shows what elements of passengers carriers are the most important in young's people journey from main city or other localities preferences. The conclusions indicate that the intensity of this group journeys is based on transportation net and frequency of bus courses relate with settlement network (near big towns), not with recently administrative division. The article shows the inequality of journeys from main city and other locations, the process of deregulation in local passengers transport market and progressive disproportion in transport accessibility in that peripheral region.

Keywords: *Passengers transport; Transport accessibility; Transport preferences*

Głównym celem artykułu jest przedstawienie postrzegania podmiotów transportu lokalnego świadczących usługi transportowe [4] oraz preferencji młodzieży licealnej z powiatu położonego peryferyjnie, poza aglomeracyjną strefą obsługi transportowej w zachodniej części Polski. Hipoteza stawiana przez autora w niniejszym artykule jest następująca: częstotliwość i dostępność kursów przewoźników transportowych bezpośrednio wpływa na preferencje dotyczące częstości podróży młodzieży w regionie wschowskim, niezależnie od obecnych podziałów administracyjnych. W ramach badań postrzegania

transportu lokalnego posłużono się metodą sondażu grupy młodzieży uczęszczającej do jednego z liceów ogólnokształcących we Wschowie. Badaniem objęto dwie grupy osób. Pierwszą stanowią osoby pochodzące z miejscowości na pograniczu województw lubuskiego, wielkopolskiego i dolnośląskiego. Druga to respondenci zamieszkujący miasto Wschowa, stolicę powiatu. Taki podział badanych jest motywowany faktem ukazania różnic bądź podobieństw w postrzeganiu transportu przez mieszkańców miasta i okolicznych miejscowości. Badany obszar został wybrany nieprzypadkowo, ze względu na specyficzny układ

połączeń transportowych, który wiąże powiat w stopniu bardzo ograniczonym z innymi miejscowościami w województwie lubuskim, w porównaniu z województwami ościennymi [13]. Analiza jest mocno sprzężona z badaniami aspektów dostępności transportowej miejscowości peryferyjnie położonych, które silnie mogą wpływać na decyzje wyboru środka transportu [7]. Dotyczy to zarówno dostępności przestrzennej, jak i czasowej [11].

Artykuł składa się z omówienia metodyki badania sondażowego, krótkiej charakterystyki transportu lokalnego w regionie, szczegółowego opisu wyników przeprowadzonego sondażu

oraz analizą wraz z wnioskami z odpowiedzi podanych przez respondentów. Opracowanie to ma charakter lokalny, jednakże ukazuje ważny problem kształtowania i działalności przewoźników pasażerskich na obszarze peryferyjnym, nie związanym bezpośrednio z obsługą transportową aglomeracji.

Metodyka badań

Badania sondażowe ukazujące ocenę pasażerskiego transportu lokalnego w okolicach Wschowy zostały przeprowadzone w pierwszym półroczu 2012 roku. Jako badaną grupę wybrano 87 licealistów z I, II i III klasy I Liceum Ogólnokształcącego im. Tomasza Zana we Wschowie (1/3 ogółu uczniów w szkole). Ankiety zawierały opinie uczniów zamieszkujących Wschowę (38 osób) oraz okoliczne miejscowości z gmin ościennych (Sława, Szlichtyngowa-woj. lubuskie; Wijewo, Przemęt - woj. wielkopolskie) (rys. 1).

Ankieta składała się z dwóch części: pierwsza zawierała kwestionariusz osobowy wraz z informacjami o dojazdach do miasta (na te pytania odpowiadały jedynie osób spoza Wschowy), natomiast druga część składała się z pytań powiązanych z dostępnością połączeń pasażerskich Wschowy z większymi miejscowościami. Celem tego badania było poznanie ocen przedsiębiorstw pasażerskich oraz

preferencji transportowych młodzieży z obszaru peryferyjnego, w którym transport związany z obsługą metropolii ma niewielkie znaczenie. Ocena przedsiębiorstw polegała na nadaniu odpowiednich wartości dla dostępności kursów pasażerskich, wizerunku przewoźnika (jakość taboru, cen i czasu przejazdu). Preferencje transportowe określono jako kierunki, które młodzież obiera, w ramach realizacji potrzeb kulturalnych, towarzyskich, bądź innych; nie mogących być zrealizowane w stolicy powiatu, bądź w pobliżu miejscowości pochodzenia.

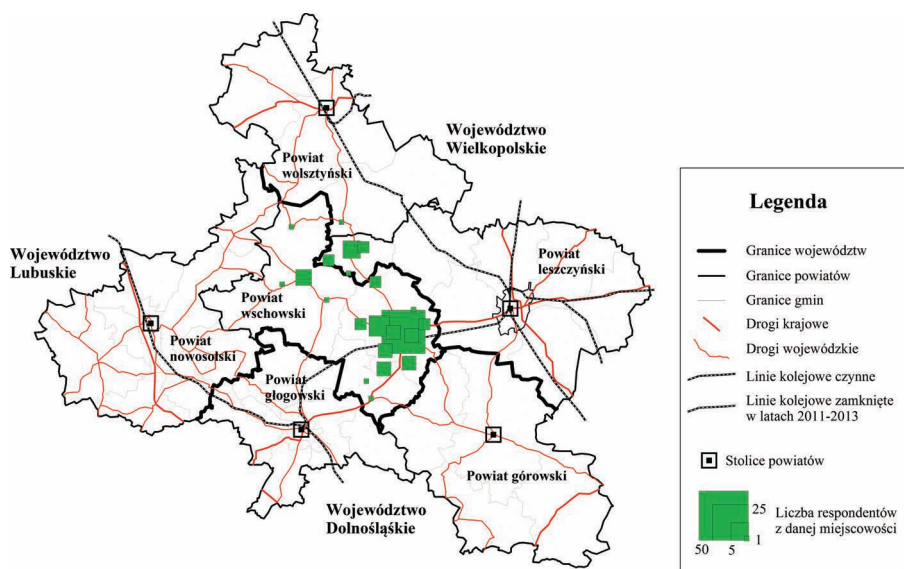
Charakterystyka transportowa powiatu wschowskiego

Okolice miasta Wschowa są bardzo zróżnicowane, zarówno jeżeli chodzi o ukształtowanie terenu, historię jak i charakterystykę społeczności lokalnej zamieszkującej ten teren, co znacząco wpływa na kierunki podróży [13] [14]. Wschowa wedle podziału administracyjnego znajduje się w województwie lubuskim, jednak wiąże ten region bardzo silne połączenia gospodarcze i historyczne ze znaczącymi ośrodkami miejskimi, jakimi są pobliskie Leszno i Głogów, które przynależą do ościennych województw.

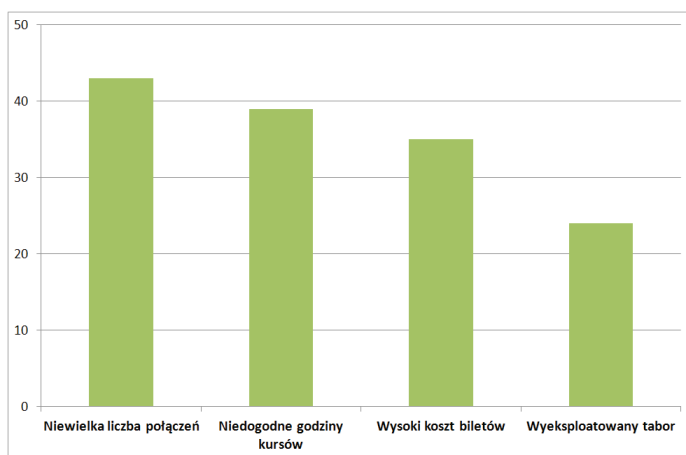
Powiat wschowski jest nietypową jednostką administracyjną. Powstał dopiero w 2002 roku, na skutek odłączenia 3 gmin (Wschowy, Sławy

i Szlichtyngowej) z ówczesnego powiatu nowosolskiego. Powiat liczy tylko trzy gminy, które przed ostatnią generalną zmianą administracyjną dokonaną w 1999 roku, należały do dwóch odrębnych województw (zielonogórskiego i leszczyńskiego). Powiat obecnie liczy około 39 tysięcy mieszkańców. Analizowany obszar obejmował tereny przed II wojną światową przyległe granicy pomiędzy Polską a Niemcami; a przed rozbiorem między Rzeczypospolitą a Królestwem Prus. Te wszystkie elementy spowodowały, że powiat wschowski współcześnie posiada bardzo specyficzną siatkę połączeń pasażerskich, która charakteryzuje się szczątkowymi kursami pasażerskimi z innymi miejscowościami położonymi w obecnym województwie lubuskim. Silnie uwidacznia się to w przypadku kierunków obsługi transportem pasażerskim – połączenia obsługujące rejon Wschowy z powyższymi ośrodkami są częstsze i wygodniejsze (realizowane głównie poprzez połączenia bezpośrednie) niż kursy do innych podobnych wielkością i znaczeniem miast znajdujących się w województwie lubuskim (do których są realizowane połączenia tylko z przesiadkami). Powyższa sieć połączeń transportowych i dostępność przestrzenna transportu w tym mikroregionie są bardzo wyraźnie odzwierciedlone w preferencjach transportowych badanej młodzieży.

Transport pasażerski na terenie powiatu jest obecnie ograniczony tylko do kursów drogami kołowymi, a mianowicie, przewozów autobusowych PKS oraz prywatnych przewoźników mikrobusowych. W pierwszym przypadku na terenie powiatu działają dwie firmy: „Milla” (dawniej PKS Leszno) oraz „Intertrans” Głogów. Obie firmy prowadzą kursy łączące większość miejscowości powiatu ze Wschową. W minimalnym stopniu ruch lokalny obsługują również pojedyncze kursy przelotowe przewoźników PKS Jelenia Góra, PKS Słupsk. Przewoźnicy mikrobusowi kursują głównie pomiędzy Lesznom a Głogowem przez Wschowę i Szlichtyngowę oraz ze Wschowy do Sławy oraz do niedawna

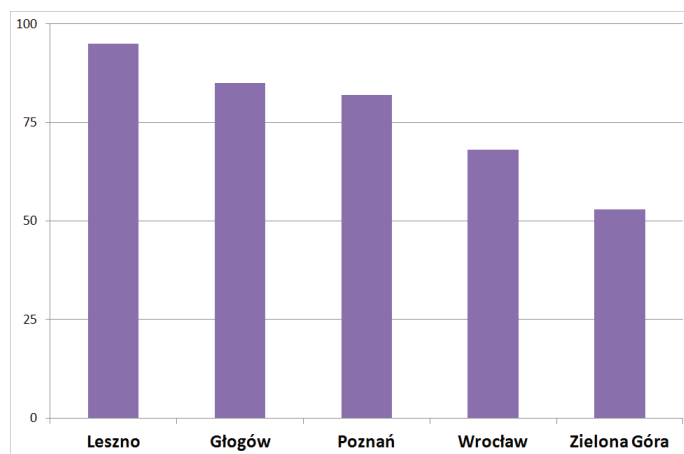


1. Rozkład przestrzenny miejscowości pochodzenia ankietowanych w przeprowadzonym badaniu oraz charakterystyka administracyjno-transportowa regionu. Źródło: opracowanie własne.



2. Czynniki negatywnie wpływające na ocenę jakości usług transportowych wskazanych w analizowanym badaniu przez młodzież.

Źródło: opracowanie własne



3. Udział osób badanych odwiedzających średnie i duże ośrodki miejskie (w %).

Źródło: opracowanie własne

z pojedynczymi kursami do Poznania. W rozkładzie znajdują się też kursy ze Sławy do Głogowa, Poznania, Leszna, Nowej Soli oraz Zielonej Góry ([2], aktualizacja www.e-podroznik.pl, na dzień 31.05.2016 r.). Większość kursów odbywa się w okresie roku szkolnego, bądź dni powszednich (od poniedziałku do piątku), połączenia weekendowe obejmują jedynie wybrane kursy do większych miast regionu. Nieco inaczej jest z przewoźnikami mikrobusowymi, których kursy odbywają się zarówno od poniedziałku do piątku, jak również w weekendy.

Na terenie powiatu jeszcze kilka lat temu istniały połączenia kolejowe w kilku relacjach [2], obecnie ruch pasażerski na jedynej czynnej linii kolejowej z Głogowa do Leszna przez Wschowę jest wstrzymany. Planowane są modernizacja i zelektryfikowanie trasy, co może poskutkować reaktywacją pasażerskiego ruchu kolejowego na terenie badanego powiatu [12].

Postrzeganie lokalnego transportu przez licealistów

Licealiści z obszaru pozamiejskiego

Czas dojazdu badanych do Wschowy był zróżnicowany i zależał głównie od oddalenia danej miejscowości pochodzenia respondenta od Wschowy. Badana grupa licealistów pochodzących spoza miasta dojeżdżała do miasta najczęściej w czasie do 30 minut (61% ogółu). Niekiedy ten czas był wydłużo-

ny do ponad 60 minut, w przypadku osób dojeżdżających z bardzo odległych miejscowości (np. Kaszczor, Ciosaniec, pow. 30 km do Wschowy). Większość osób (57%) korzystała z transportu własnym samochodem (poruszając się samochodem samodzielnie, bądź z dojeżdżającymi do pracy w mieście rodzicami). Pozostała grupa osób korzysta z innych środków transportu, spośród których dominują przejazdy autobusami Milla Leszno/Intertrans Głogów (47%). Nieco ponad 10% ankietowanych korzystało również z usług przewoźników mikrobusowych.

Dla większości osób transport nie jest uciążliwy (odpowiedzi: raczej nie - 33%, zdecydowanie nie - 18%), lecz na taki wynik duży wpływ ma ocena osób dojeżdżających samochodem. Elementy, które najbardziej wpływają na negatywną ocenę lokalnego transportu pasażerskiego zaprezentowano na poniższym diagramie (rys. 2)

Powyższe odpowiedzi mają bardzo wyraźne odzwierciedlenie w rzeczywistości przewozów pasażerskich w powiecie. Ze wschowskiego dworca autobusowego większość kursów wykonywanych jest w robocze dni tygodnia. W dni wolne, święta czy okres przerwy wakacyjnej, kursy nie są częste i łączą głównie Wschowę z Leszmem, Głogowem, czy innymi większymi miastami. Połączenia weekendowe z okolicznymi miejscowościami są również nieliczne, obejmują tylko te wsie, które znajdują się przy

trasach prowadzących do większych miast. Częstotliwość kursów jest dostosowana do rytmu roku szkolnego i organizacji pracy w lokalnych przedsiębiorstwach. Powoduje to ograniczenie kursów do przejazdów porannych około godziny 7:00 (w kierunku do miasta) oraz popołudniowych powrotów około godzin 14:00-16:00 (z miasta). W pozostałych godzinach kursy nie są prowadzone, co powoduje wymuszone oczekiwanie pasażerów do godziny odjazdu autobusu, bądź w ostateczności poszukiwanie innego środka transportu dojazdu do swojej miejscowości. Bardzo wyraźnie podkreślanym przez ankietowanych był brak możliwości dojazdu do miejscowości w godzinach wieczornych, bądź nocnych. Co ciekawe, respondenci pomimo możliwości wyboru, bardzo rzadko zaznaczali problemy związane z czasem dojazdu do miasta czy przypadków spóźnień na trasie. Wskazuje to na realną szybkość kursów i niezawodność lokalnych przewoźników w ramach prowadzonych usług.

Następna część ankiety wskazywała preferencje wyjazdowe licealistów. Ankietowani mogli określić częstość swoich wyjazdów do Leszna i Głogowa (lokalnych większych miast) oraz Zielonej Góry, Poznania i Wrocławia (najbliższych Wschowie regionalnych ośrodków administracyjnych). Pierwsza grupa miast jest ważna, ze względu na jej znaczenie i rolę w kształtowaniu lokalnej sfery kulturalnej (kino, dobrze prosperujące ośrodki kultury,

liczne wydarzenia kulturalne) i handlowej (obecność markowych sklepów, centrów handlowych) czy ze względu na miejsce zamieszkania rówieśników bądź rodziny. Druga grupa to miasta, które licealiści odwiedzają z podobnych powodów, jednakże w porównaniu do ośrodków lokalnych poziom usług i imprez jest w nich o wiele wyższy (rys. 3).

Młodzież pochodząca z miejscowości w okolicach Wschowy najczęściej wybierała Leszno spośród wymienionych miast pierwszej grupy. Ponad połowa osób była w tym mieście co najmniej kilka razy w miesiącu. Do tego miasta licealiści najczęściej dojeżdżali samochodem (86% odwiedzających). W znacznie mniejszym zakresie korzystali z usług przewoźników prywatnych (PKS - 27%, prywatni przewoźnicy mikrobusowi - 7% dojeżdżających).

Podobna sytuacja wiąże się z drugim miastem - Głogowem. Jednakże w tym miejscu warto zaznaczyć, że odległość pomiędzy większością miejscowości z których pochodzili badani, a Głogowem jest o wiele większa niż w przypadku Leszna, przez co wybierano je rzadziej. Większość, bo aż 65% licealistów dojeżdżało do tego miasta nie częściej niż raz w miesiącu. Pozostali ankietowani w równym stopniu (ok. 17%), nigdy nie byli w tym mieście lub jechały tam więcej niż dwa razy w miesiącu. Prawie wszyscy z odwiedzających dojeżdżali do miasta samochodem (98%).

Drugą grupę miast o znaczeniu regionalnym otwiera Zielona Góra, jedna ze stolic województwa lubuskiego. W ramach badanej grupy licealistów, prawie co drugi (47%) nigdy w niej nie był. Pozostała część badanych bywała w Zielonej Górze sporadycznie, kilka razy w roku. Podobnie jak w przypadku Głogowa, prawie wszyscy podróżowali do Zielonej Góry samochodem.

Kolejnym regionalnym ośrodkiem był Poznań. Jest to najbliższej położona aglomeracja miejska względem miejscowości powiatu wschowskiego. 2/3 badanych osób podróżowało do Poznania co najmniej kilka razy w roku. W ramach podróży do tego miasta licealiści wybierali zazwyczaj

samochód (ponad 85%). W przypadku podróży do Poznania oraz następnej z badanych aglomeracji – Wrocławia licealiści wybierali również podróże z przesiadką z samochodu na inny rodzaj transportu. Zazwyczaj było to połączenie kolejowe, które wybierał co piąty licealista spoza stolicy powiatu.

W przypadku Wrocławia, licealiści spoza Wschowy, podróżują tam rzadziej niż do Poznania. Co drugi z badanych licealistów do stolicy Dolnego Śląska podróżuje rzadziej niż raz w miesiącu. Większość licealistów podróżuje do Wrocławia samochodem (72% osób). Częściej niż w przypadku Poznania licealiści korzystają z kursów przesiadkowych na połączenia kolejowe (24% badanych).

Licealiści ze Wschowy

W przypadku licealistów pochodzących ze Wschowy można zauważyć nieco inne stosunki i oceny transportu lokalnego, co wyraźnie zostało podkreślone w odpowiedziach na pytania zadane w ankiecie.

Leszno zostało wybrane jako miasto, do którego podróżował każdy z ankietowanych zamieszkujących Wschowę (rys. 3). Najczęściej licealiści odwiedzali Leszno kilka razy w miesiącu (2/3 ankietowanych). W porównaniu do obszarów okolicznych, licealiści ze Wschowy odwiedzali je znacznie częściej. Podróżowano tam najchętniej samochodem (74% odpowiedzi), jednakże ważną rolę w dojeździe do tego miasta spełniają również połączenia mikrobusowe (31% ankietowanych), jak i autobusowe (26% osób).

W przypadku drugiego z lokalnych większych miast - Głogowa, dojazdy były rzadsze niż z porównywanym Leszmem. Ponad połowa licealistów wybierała się do tego ośrodka rzadziej niż raz w miesiącu. Jako środek transportu najczęściej wskazywano samochód (88%), rzadziej wybierano połączenia mikrobusowe (18%), a sporadycznie korzystano z usług przewoźników autobusowych (6%).

Następna grupa porównywanymi miast wojewódzkich w kwestii częstości podróży osób dojeżdżających

z okolic Wschowy różnicuje się dość znacząco. Dość często podróżowano do innych dużych aglomeracji miejskich - Poznania i Wrocławia. Pierwsze z nich odwiedzili prawie wszyscy ankietowanych. Zazwyczaj były to wyjazdy rzadsze niż raz w miesiącu (85%). Warty podkreślenia jest sposób podróżowania do tego miasta. Z tradycyjnego środka transportu na całej trasie – samochodu – w tej kategorii skorzystała tylko połowa licealistów. Prawie 60% ankietowanych wybrała podróż kombinowaną, z przesiadką z samochodu na pociąg. Nieliczne osoby wybierały również połączenia autobusowe, bądź mikrobusowe (odpowiednio 9 i 3% odpowiedzi).

Kolejnym porównywanym miastem był Wrocław. Podobnie jak w przypadku Poznania, większość osób (67 %) wybierała się do tego miasta rzadziej niż raz w miesiącu. Wyższy był odsetek osób, które nigdy nie odwiedziły tego miasta (23%). Najczęściej do Wrocławia podróżowano samochodem (73%), dość często wybieraną odpowiedzią były podróże kombinowane z przesiadką na połączenie kolejowe (43%).

Ostatnim większym ośrodkiem regionalnym była Zielona Góra, która nie jest często odwiedzana przez wschowskich licealistów. Według odpowiedzi wyjazdy do tego miasta były dokonywane rzadziej niż raz w miesiącu. Pozostali ankietowani nigdy nie byli w stolicy swojego województwa. Osoby, które podróżowały do Zielonej Góry korzystały głównie z samochodu (95%), bądź z podróży z przesiadkami na pociąg (10%). Sporadycznie korzystano z oferty połączeń przewoźników autobusowych (5%).

Ankietowani w ramach wyjazdów do lokalnych większych miast, w głównej mierze wybierali podróż samochodem. Wiązało się to zazwyczaj z wygodą podróży, szybkością przejazdu oraz dostępnością tego środka transportu, zwłaszcza na terenach wiejskich. Z drugiej strony w wielu przypadkach była to jedyna z możliwości wyjazdu z miejscowości. Spośród ankietowanych licealistów podróżujących z rodzicami, bardzo często podnoszono

aspekt wyboru różnych rodzajów środków podróży do Wschowy w zależności od sytuacji, w której dane osoby się znalazły. Przykładowo, gdy osoba podróżowała sama do Wschowy do szkoły, wtedy podwozili ją rodzice. Jednakże, gdy ta sama osoba podróżowała z swoimi rówieśnikami, wtedy wybierała publiczne środki transportu, lecz częstość tych podróży była już znacznie rzadsza.

Ze względu na rzadką częstotliwość kursów autobusów z mniejszych miejscowości w okolicach Wschowy, znaczna liczba osób podróżowała do większych miast samochodem. Ten fakt jest w pełni zrozumiały, z uwagi na konieczność przesiadki we Wschowie, generującej dodatkowe koszty oraz długość czasu podróży. Czasem taka decyzja była spowodowana rzadkimi połączeniami, bądź całkowitym ich brakiem, który wymuszał skorzystanie z własnego środka transportu. Ze względu na różnice w wieku ankietowanych (duży odsetek osób poniżej 18 lat) bardzo wyraźne było rozgraniczenie wyboru środka transportu, pomiędzy osobami posiadającymi oraz nieposiadającymi własnego prawa jazdy kategorii B. Większość osób w wieku 18 i więcej lat, w momencie przeprowadzania badania, korzystała z samochodu. Pozostała część ankietowanych używała publicznych środków transportu. Z wypowiedzi niektórych licealistów można wywnioskować, że po osiągnięciu przez nich wieku 18 lat i uzyskania prawa jazdy, również oni zdecydują się na podróżę własnym samochodem. Jest to ściśle związane z postrzeganiem jakości i dostępności lokalnego transportu.

Połączenia pomiędzy Wschową a Głogowem i Leszmem są według ponad połowy licealistów wystarczające (55% dla okolicznych miejscowości, 67% dla Wschowy). Osoby biorące udział w ankiecie wskazały także negatywne aspekty podróżowania transportem, były nimi dość wysokie ceny biletów i brak kursów o późnych godzinach wieczornych oraz w dni wolne od pracy i szkoły. Powyższe negatywne opinie podkreślały zarówno osoby spoza Wschowy, jak i zamiesz-

kałe w mieście.

Następnym elementem, który zbadano były bariery komunikacyjne Wschowy. Z odpowiedzi respondentów na pytania zawarte w ankiecie wynika, że największym problemem miasta jest niewielka ilość połączeń z innymi ośrodkami miejskimi (61% mieszkańców okolic Wschowy, 46% Wschowian). Ponadto negatywnie oceniono czas dojazdu do większych miast (46% osób ze Wschowy), czy koszt przejazdu (27% osób spoza miasta). Ponadto niektóre osoby zarówno ze Wschowy, jak i okolic, podnosiły kwestię wyłączenia miasta z sieci kolejowych połączeń pasażerskich.

Według ankietowanych usprawnienie transportu lokalnego mogłoby być dokonane przez zwiększenie liczby kursów do mniejszych miejscowości, obniżenie cen biletów, czy modernizację taboru. Ważnym aspektem podkreślanym głównie przez licealistów ze Wschowy było zwiększenie częstotliwości połączeń w dni wolne od szkoły i pracy. Według respondentów najważniejszą inicjatywą, który mógłby poprawić dostępność komunikacyjną miasta byłaby reaktywacja połączeń kolejowych. Za tą kwestią opowiedziały się prawie połowa ankietowanych (nieco poniżej 40% mieszkańców Wschowy, 43% mieszkańców okolic).

Wnioski z analizy wypowiedzi ankietowych

Z powyższych odpowiedzi można wywnioskować kilka ważnych uwag dotyczących wykorzystania i ocen transportu lokalnego w podrózach licealistów z obszaru peryferyjnego pogranicza województw: lubuskiego, wielkopolskiego oraz dolnośląskiego. Po pierwsze, w ramach podróży poza miejscowość zamieszkania, dominuje korzystanie z samochodu. Jest to szczególnie widoczne, w miejscowościach, które posiadają niewielką liczbę kursów przewoźników autobusowych, bądź mikrobusek. Wybór samochodu w ramach podróży z tych miejscowości jest uzasadniony, ze względu na brak możliwości skorzy-

stania z alternatywnych publicznych środków transportu pasażerskiego poza godzinami szczytów przewozowych. Analogiczne wnioski dotyczące wpływu transportu na obszary zagrożone wykluczeniem społecznym wysuwa w swoim artykule A. Mężyk [10]. Kolejnym bardzo silnie wyróżniającym się aspektem jest podróżowanie samochodem, jako oznaka niezależności i dojrzałości wiekowej badanej osoby. Z drugiej strony posiadanie samochodu obecnie nie jest synonimem dobrobytu, a koniecznością jego posiadania we współczesnych gospodarstwach domowych [3] [9]. Wyraźną cezurą, która znacząco dzieli ankietowanych jest wiek 18 lat, gdy to możliwe staje się podejście do egzaminu na prawo jazdy kategorii B, umożliwiające kierowanie samochodem osobowym. W wieku 18 lat licealiści mogą niezależnie się od korzystania z kursów komunikacji publicznej, wybierając samochód w ramach podróży do szkoły, czy innych miejscowości wymienionych w badaniu. Z drugiej strony uzyskanie prawa jazdy umożliwia mieszkańcom mniejszych miejscowości podróżowanie do dalszych miejscowości, wyjazdy nie ograniczają się wtedy do zasięgu kursów lokalnych przedsiębiorstw transportowych. Niestety powoduje to również spadek opłacalności w realizacji kursów do mniejszych miejscowości, zwłaszcza tych położonych z dala od głównych tras, na których prowadzona jest większość kursów [8]. W rzeczywistości przewoźnicy ograniczają przewozy do tych miejscowości, doprowadzając do sytuacji, gdzie jedyną możliwością podróży poza jej granice na dalsze odległości jest własny samochód [10]. Transport publiczny posiada większe znaczenie w ramach podróży młodzieży poza miasto, które notuje się wśród mieszkańców Wschowy, ze względu na liczne kursy łączące miejscowość z Głogowem i Leszmem, których częstotliwość w mniejszym stopniu jest zależna od poszczególnych dni tygodnia. Pokazuje to, że pomimo możliwości skorzystania z własnego samochodu, w dużym stopniu młodzież korzysta z transportu zbiorowy w ramach tych podróży.

Kolejnymi czynnikami, które zostały podkreślone w odpowiedziach ankietowanych są stale istniejące oddziaływania ekonomiczne, gospodarcze i kulturalne większych miast spoza województwa lubuskiego, a mianowicie Głogowa i Leszna na teren powiatu. Pomimo likwidacji w 1999 roku województwa leszczyńskiego, znaczenie Leszna na lokalnym rynku pracy, usług i rozrywki jest nadal bardzo wysokie. Wyraża się to m. in. w ramach podróży licealistów, którzy najczęściej wskazują Leszno jako większe miasto pierwszego wyboru, do którego podróżują ze względu na realizację wyżej wymienionych celów. Istnienie rozwiniętej siatki kursów do tego miasta, sprzyja swobodnym podróżom zarówno wschowianom jak i mieszkańcom innych miejscowości położonych na trasie połączeń autobusowych i mikrobosowych. Kolejnym miastem do którego licealiści jeżdżą często, ale rzadziej niż do Leszna jest Głogów. To miasto wybierają za cel podróży głównie osoby pochodzące z miejscowości położonych w zachodniej części powiatu, ze względu na bliskość, wygodniejsze i szybsze połączenia oraz nieco niższe koszty podróży w porównaniu z kursami do Leszna.

Ważnym problemem wynikającym z przeprowadzonego badania jest częstotliwość podróży wschowskich licealistów do regionalnych ośrodków administracyjnych. Część osób biorących udział w badaniu wskazywała stolicę województwa lubuskiego Zieloną Górę, jako miasto, do którego podróżowało kilka razy. Pomimo niewielkiej odległości od Wschowy wynoszącej około 70 km, prawie co drugi badany licealista z powiatu wschowskiego i okolic, nigdy tam nie pojechał. Pozostała grupa osób odwiedzała to miasto stosunkowo rzadko. Jest to prawdopodobnie spowodowane stosunkowo słabym oddziaływaniem gospodarczym i ekonomicznym tego miasta na okolice Wschowy. Warto dodać, że jedyne pospieszne połączenia Wschowy z Zieloną Górą zostały zlikwidowane w 2016 roku, co znacznie utrudniło podróże na dłuższe odległości bez konieczności przesiadania się

w innych miastach. Atrakcyjność potencjału tego miasta jest zbliżona do okolicznych większych miejscowości, przez co zainteresowanie wyjazdami do Zielonej Góry w ramach podróży młodzieży z okolic Wschowy jest ograniczone. W powyższym badaniu nie zapytano uczniów o przejazdy do drugiej ze stolic województwa – Gorzowa Wielkopolskiego, prawdopodobne odpowiedzi dotyczące częstotliwości wypraw do tego miasta byłyby jeszcze bardziej negatywne.

Sytuacja ta pośrednio obrazuje sztuczność i arbitralność podziału terytorialnego zrealizowanego w przypadku powiatu wschowskiego. Nie ma on odzwierciedlenia w realnych kierunkach i zapotrzebowaniu na przewozy osobowe oraz nie wpływa na częstotliwość podróży młodych ludzi. Taki stan rzeczy jest spowodowany przez sporadycznie prowadzone kursy oraz dość wysokie ceny biletów przewoźników, którzy łączą poszczególne miejscowości powiatu z Zieloną Górą. Powyższe czynniki wyraźnie odstraszają również innych potencjalnych podróżnych od przejazdów do tego miasta. Przykład Wschowy i powiatu wschowskiego pokazuje na ile różne są zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie i przynależność administracyjna.

Kwestia podróży do większych miast aglomeracyjnych takich jak Poznań i Wrocław, wygląda nieco inaczej niż w przypadku obecnej stolicy województwa. Oba miasta są o wiele bardziej atrakcyjne dla licealistów w porównaniu z Zieloną Górą, co tłumaczy większą częstość podróży do tych ośrodków. Zazwyczaj cała podróż do tych miast była realizowana wyłącznie samochodem. Wśród ankietowanych była także duża grupa osób które korzystały z przejazdu kombinowanego, polegającego na podróży częściowo samochodem lub autobusem/mikrobusem i później do punktu docelowego połączeniem kolejowym z Leszna. Prawdopodobnie jest to spowodowane mniejszym całkowitym kosztem podróży (na co znaczący wpływ ma honorowanie 37%-wej zniżki uczniowskiej przy przewozach kolejowych), która jest niższa od bezpośredniej podróży autobusem, czy samochodem na całej trasie lub całkowitym czasem przejazdu obecnie przy takich podróżach ograniczających się do 2h. Bardzo szeroka oferta kursów w każdy dzień tygodnia pomiędzy Wschową a Leszmem, a następnie pomiędzy Leszmem a Poznaniem i Wrocławiem, pozytywnie wpływa na częstość podróży do tych miast.

Następnym aspektem jest dobra ocena ankietowanych na temat częstości połączeń Wschowy z Leszmem i Głogowem, przy jednocześnie niewystarczającej ilości kursów łączących miasto z mniejszymi miejscowościami w okolicy, położonymi na obrzeżu głównych tras komunikacyjnych. Z jednej strony, na taki stan częstotliwości kursów znaczący wpływ ma czynnik ekonomiczny. Kursy wykonywane są na najbardziej dochodowych i uczęszczanych przez podróżnych trasach pomiędzy miastami. W przypadku mniejszych miejscowości kursy są realizowane zazwyczaj tylko w robocze dni tygodnia, w godzinach porannych bądź popołudniowych. Jest to niekorzystna sytuacja dla osób zamieszkujących mniejsze miejscowości powiatu, ze względu na problem dojazdu do większych miast poza wyżej wymienionymi godzinami, bądź w dniach wolnych od pracy i szkoły. Powoduje to sytuacje, gdy w czasie wolnym od nauki, w najbardziej atrakcyjne turystycznie obszary powiatu czy regionu, nie można dojechać transportem publicznym, ponieważ regularne kursy nie są prowadzone. Wyjściem z tej sytuacji byłoby wprowadzenie nowych wakacyjnych kursów pomiędzy miejscowościami w okresie letnim, podobnie jak ma to miejsce w innych atrakcyjnych turystycznie regionach Polski realizowanych przez lokalne przedsiębiorstwa mikrobosowe (Bieszczady, Wybrzeże, Region Jezior Mazurskich). Poprawiłoby to dostępność transportową regionu w okresie wakacyjnym, zarazem dając możliwość korzystania przez turystów z innych atrakcji znajdujących się poza daną miejscowością, w której wypoczywają. Obecnie w okresie wakacyjnym jedynym środ-

kiem transportu dla mieszkańców i turystów pozostaje samochód, którego posiadanie w mniejszych miejscowościach jest jedyną szansą na wyjazd poza nią.

Ostatnią kwestią wiążącą się z transportem lokalnym w okolicach Wschowy jest aspekt pasażerskich połączeń kolejowych. Choć od momentu likwidacji pasażerskich kursów kolei w 2011 roku do czasu realizacji badań ankietowych, minęło pół roku, w dalszym ciągu w lokalnym społeczeństwie panowało silne przeświadczenie, że decyzja lubuskiego zakładu Przewozów Regionalnych ta nie była słuszna. Podobnie w 2013 roku opowiedzieli się radni powiatu w specjalnym stanowisku w tej sprawie [5]. Kolej we Wschowie funkcjonowała nieprzerwanie od ponad 150 lat, jednak przez podział administracyjny i problemy z finansowaniem remontów infrastruktury na linii kolejowej biegnącej przez trzy województwa, doszło do jej zamknięcia [16]. Likwidacja połączeń pasażerskich była związana z brakiem porozumienia pomiędzy marszałkami trzech województw: wielkopolskiego, lubuskiego i dolnośląskiego oraz wieloletnimi zaniedbaniami w ramach kompleksowych remontów infrastruktury na wyżej wymienionej trasie. Pomimo zainteresowania podróżami zwłaszcza w ramach dojazdów do szkół, miejsc pracy i weekendowych podróży studentów do miast akademickich, połączenie zlikwidowano. Niewątpliwie ważnym w ramach podróży koleją ze Wschowy była jej niska cena. Przed zamknięciem połączeń, koszt podróży do Leszna wynosił około 4 zł, natomiast studenci mogli podróżować nawet w cenie poniżej 2 zł. Jednolita taryfa Przewozów Regionalnych umożliwiała tańsze podróże do większych miast w dogodnych przesiadkach. W analizowanej ankiecie bardzo wyraźnie zaznaczono zainteresowanie reaktywacją pasażerskich połączeń kolejowych. W 2013 roku, zorganizowano zbiórkę podpisów w Głogowie, Wschowie i Lesznie, w celu reaktywacji połączeń kolejowych na tej trasie. Akcja spotkała się z dużym zainteresowaniem mieszkańców tych miast



4. Postępująca modernizacja linii kolejowej Głogów-Wschowa-Leszno (stacja Wschowa).
Źródło: fot. autor

[2] oraz uzyskano wsparcie od posłów reprezentujących analizowany region. Między innymi dzięki ich zaangażowaniu linia kolejowa z Głogowa do Leszna przez Wschowę została wpisana na listę inwestycji kolejowych realizowanych do 2020 roku [15]. Inwestycje dotyczą rewitalizacji torowiska oraz elektryfikacji linii (rys. 4). Ponadto realizowane obecnie inwestycje na liniach Poznań-Wrocław oraz „Nadodrzanca” powodują, że czasy przejazdów do głównych aglomeracji zmniejszą się radykalnie. Jest to jeden z powodów, aby reaktywować przewozy pasażerskie, które ze względu na coraz szerszą ofertę ponadlokalną mogą zachować w miarę dobrą dostępność transportową regionu wschowskiego (obecnie ze Wschowy można dojechać bezpośrednio kursami do Wrocławia i Poznania, Jeleniej Góry i Słupska). Jeśli remont linii kolejowej zostanie ukończony, władze województw będą musiały ustalić między sobą zasady funkcjonowania linii, w przeciwnym razie pomimo remontu, nadal nie będzie spełniała swojej roli w pasażerskim transporcie regionalnym.

Podsumowanie

Z opracowanej analizy wypowiedzi ankietowych można wywnioskować, że elementem warunkującym podróż młodych ludzi z mniejszych miejscowości jest posiadanie samochodu. Ten aspekt niezależności licealistów od

podróży komunikacją publiczną, która ze względów ekonomicznych zawieszona kursowanie na trasach do mniejszych miejscowości.

Z drugiej strony zauważalny jest stopniowy rozwój połączeń z miast powiatu do większych ośrodków regionalnych poprzez połączenia mikrobusowe. Jest to pozytywny aspekt deregulacji monopolu przewoźników autobusowych, ten następujący proces zauważalny jest również w opisywanym regionie [8]. Jednakże słabnąca pozycja na rynku przewoźników wywodzących się ze struktur PKS, powoduje likwidację kursów łączących miejscowości położone poza głównymi trasami transportowymi, pomimo istnienia ustawy regulującej konieczność obsługi całej sieci [1]. Skutkiem takiego stanu rzeczy jest to, że mieszkańcy przesiadają się do samochodów, co powoduje dalsze negatywne sprzężenia zwrotne. Widocznym przykładem jest likwidowanie kursów przelotowych w regionie łączących go z Warszawą, Zieloną Górą, Poznaniem czy Kaliszem.

Jednym z rozwiązań tego problemu jest zwiększenie częstotliwości kursów pomiędzy miejscowościami w powiecie. Dotyczyło by to zarówno kursów w ciągu godzin pozaszczytowych w dni robocze, jak i połączeń w dni wolne od pracy i wakacje. Połączenia te mogłyby być realizowane przez przewoźników mikrobusowych. Mogłyby one funkcjonować na zasadzie „na żądanie” w podobnej formie jak ma

to miejsce w krajach Europy Zachodniej [10]. Spowodowałoby to zwiększenie zainteresowania podróżami środkami komunikacji pasażerskiej [6]. Również w analizie zauważono, że przy większym dostępie do kursów pasażerskich, zwiększa się zainteresowanie korzystaniem z tychże połączeń (zwłaszcza przy kursach do Leszna).

Kolejną szansą na zmianę kierunków i częstotliwości podróży ze Wschowy i okolic może stać się reaktywacja połączeń pasażerskich na linii kolejowej Głogów-Wschowa-Leszno. Podkreślana przez młodzież chęć korzystania z tej formy transportu międzymiastowego, przy pozytywne stanowisko władz województwa [17] oraz zapowiadana modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej może przyczynić się do zwiększenia mobilności młodzieży i ograniczenia negatywnych skutków wykluczenia ekonomicznego regionu.

Opracowana analiza jest próbą charakterystyki preferencji podróży młodych osób na pograniczu województw, a w tym przypadku licealistów ze Wschowy i okolic. Ukazuje ona najważniejsze kierunki podróży młodzieży, którymi zdecydowanie nie są inne miejscowości macierzystego województwa. Analiza ta miała na celu pośrednie ukazanie charakterystyki rynku transportowego obszaru peryferyjnego położonego na pograniczu trzech województw, których formalne rozgraniczenie w regionie wschowskim nie miało zakotwiczenia w realnych ciężeniach społeczno-gospodarczych, a interesie lokalnej administracji. W przyszłości opracowany materiał może posłużyć jako podstawa porównawcza dla podobnych opracowań traktujących o dostępności, marginalizacji transportowej oraz preferencji podróży mieszkańców obszarów peryferyjnych. ◀

Materiały źródłowe

[1] Chabierko T., Kretowicz P. Konkurencyjność w lokalnym transporcie zbiorowym a społeczna rola przewozów autobusowych (na podstawie powiatu gorlickiego), *Transport Miejski i Regionalny*, 2011, 6, 28-35.

- [2] Jęczmionka D. „Nie mogę się pogodzić z tym, że tak potraktowano Głogów”, [tutajglogow.pl/2013/12/03/nie-moge-sie-pogodzic-z-tym-ze-tak-potraktowano-glogow/](http://www.tutajglogow.pl/2013/12/03/nie-moge-sie-pogodzic-z-tym-ze-tak-potraktowano-glogow/), 1.06.2016.
- [3] Kaźmierczak-Kałużna I. Mieszkanie jako „miejsce do życia”, *Studia Sociologica*, 2009, 19, 83-97.
- [4] Szoltysek J., Trzpiot G. Preferencje komunikacyjne studentów jako przesłanki kształtowania programów mobilnościowych, *Transport Miejski i Regionalny*, 2011, 4, 27-33.
- [5] Klan R., Powiat popiera inicjatywę przywrócenia połączeń pasażerskich, <http://zw.pl/news/powiat-popiera-inicjatywe-przywrocenia-polaczen-pasazerskich,46249,1.06.2016>.
- [6] Kretowicz P., Komunikacja lokalna w obszarach peryferyjnych województwa małopolskiego w dobie przemian rynku przewozów autobusowych, *Prace Geograficzne*, 2010, 124, 131-146.
- [7] Kruszyna M. Dostępność połączeń jako kryterium konkurencyjności systemów transportu, *Transport Miejski*, 1999, 11, 20-25.
- [8] Książek S. Przestrzenne następstwa deregulacji transportu autobusowego na przykładzie powiatu świdnickiego, *Transport Miejski i Regionalny*, 2014, 6, 10-17.
- [9] Kusińska A. Hierarchia uznawanych wartości jako czynnik kreujący popyt i konsumpcję, *Konsumpcja i Rozwój*, 2011, 1, 93-106.
- [10] Mężyk A. Elastyczne formy transportu publicznego w obsłudze komunikacyjnej regionu, *Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, 2013, 143, 262-270.
- [11] Molecki A. Propozycja wskaźnika obrazującego dostępność komunikacyjną jako miernik jakości obsługi mieszkańców, *Transport Miejski i Regionalny*, 2008, 6, 33-36.
- [12] Rydzynski P. PKP PLK przymierzają się do modernizacji trasy Ostrów Wlkp. – Leszno – Głogów, <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pkp-plk-przymierzaja-sie>

do-modernizacji-trasy-ostrow-wlkp--leszno--glogow-26882.html, 1.06.2016.

- [13] Suszczewicz M. Obszary marginalizacji dostępności komunikacyjnej na pograniczu województw lubuskiego, wielkopolskiego i dolnośląskiego jako przykład problemu zrównoważonego rozwoju obszarów peryferyjnych, *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 2013, nr 23, 63-75.
- [14] Suszczewicz M. Powiat wschowski - potencjał turystyczno-kulturowy, *Turystyka Kulturowa*, 2013, 4, 68-80.
- [15] Szymajda M. Prezydent Leszna chce walczyć o linię kolejową do Głogowa, <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/prezydent-leszna-chce-walczyć-o-linie-kolejowa-do-glogowa-75813.html>, 15.06.2016.
- [16] Zemła J. We Wschowie tęsknią za pociągami, <http://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/17592/We-Wschowie-tesknia-za-pociagami.html>, 1.06.2016.
- [17] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, 2015, http://bip.lubuskie.pl/264/Plan_Transportowy/#, 21.11.2015.

Wodorowe Trollino pojadą na Łotwę

MON, Głos Wielkopolski, 8.11.2016

Do Rygi na pewno pojadą trolejbusy z Bolechowa. Możliwe, że kontrakt zostanie rozszerzony o elektryczne autobusy. 10 trolejbusów z ogniwem wodorowym, zwiększającym zasięg pojazdów dostarczy Rigas Satiksme, przewoźnikowi ze stolicy Łotwy, Solaris.

Niskopodłogowe pojazdy dzięki bateriom będą mogły poruszać także w miejscach nie połączonych siecią nawet na odległość 100 km. Pierwszy trolejbus wyjedzie na ulice łotewskiej stolicy na przełomie roku 2017 i 2018. Dostawy pozostałych pojazdów przewidziane są na rok 2018. Zawarty przez Solarisa kontrakt przewiduje także opcję uzupełnienia zamówienia o 10 autobusów elektrycznych nowej generacji Urbino 12.