

## **Zmiany w lokalnych sieciach połączeń transportowych na przykładzie gmin wiejskich Sośno i Wisznice**

*Changes in The Local Transport System in Selected Polish Communes:  
Sośno and Wisznice*

JUSTYNA CHODKOWSKA-MISZCZUK  
Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

### **Wstęp**

Szybki rozwój sieci przewozów autobusowych wykonywanych przez PKS, jaki nastąpił po II wojnie światowej, znacząco przyczynił się do rozwoju polskich peryferii (Komornicki, 1999). Z kolei jak pokazują doświadczenia brytyjskie, zmiany zachodzące obecnie w funkcjonowaniu lokalnych sieci transportowych związane z procesem deregulacji, są odczuwalne dotkliwiej na obszarach wiejskich niż miejskich (Nutley, 1996). Następuje redukcja liczby połączeń, zarówno autobusowych, jak i kolejowych. Prowadzi to do spotęgowania problemów wynikających z ograniczenia dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich. Sytuacja taka jest widoczna szczególnie na terenach wiejskich położonych peryferyjnie, przez które nie prowadzą główne trasy komunikacyjne. Konsekwencje ponoszą zarówno osoby korzystające z transportu publicznego okazjonalnie, jak i dojeżdżający codziennie pracownicy i uczniowie. Z. Taylor (1999) wskazuje na istnienie silnej korelacji między poziomem rozwoju transportu publicznego a aktywnością zawodową ludności wiejskiej. Jako czynnik determinujący wybór miejsca kształcenia ponadpodstawowego, autor wskazuje dostępność komunikacyjną określonego obszaru wiejskiego.

Rozwój publicznego transportu wiejskiego ograniczany jest nie tylko przez izolację obszarów wiejskich, ale także przez starzenie się ludności wiejskiej i wzrost liczby samochodów (Gray i inni, 2001; Moynes, 2001; Nutley, 1996). Mimo że auto stanowi o jakości podróży, a także wydaje się niezbędne dla osób starszych i niepełnosprawnych, to rozwój motoryzacji indywidualnej pociąga za sobą liczne efekty negatywne. Do takich należy ograniczenie handlu na wsi wynikające z faktu, że posiadanie samochodu pozwala na dokonywanie zakupów w większych ośrodkach, przede wszystkim miejskich (Gray i inni, 2001). Ponadto kierunki rozwoju publicznego transportu wiejskiego są również uwarunkowane czynnikami historycznymi i decyzjami politycznymi (Moynes,

2001). W przypadku Polski znaczenie miała przynależność poszczególnych regionów kraju do państw zaborczych, a także decyzje polityczne podejmowane w okresie istnienia Polski Ludowej.

### Cel pracy

Celem pracy jest określenie zmian zachodzących w lokalnych sieciach połączeń transportowych za pomocą analizy porównawczej sytuacji w dwu wybranych gminach wiejskich: Sośno i Wisznice. Wyboru obszaru badań dokonano na podstawie klasyfikacji funkcjonalnej obszarów wiejskich Polski autorstwa J. Bańskiego i W. Stoli (2002). Autorzy ci do sporządzenia klasyfikacji wykorzystali 8 mierników cech, m.in.: procentowy udział użytków rolnych i procentowy udział lasów w powierzchni ogółem, procentowy udział gospodarstw rolnych produkujących na rynek, procentowy udział osób pracujących poza rolnictwem i liczbę podmiotów pozarolniczych w przeliczeniu na 10 000 osób w wieku produkcyjnym. Autorzy ci wyróżnili w Polsce 10 typów funkcjonalnych gmin wiejskich: (1) – rolnictwo mało intensywne i mało towarowe; (2) – rolnictwo intensywne i towarowe; (3) – rolnictwo mieszane z udziałem 1 i 2; (4) – rolnictwo i funkcje pozarolnicze; (5) – funkcje mieszane; (6) – leśnictwo z udziałem funkcji pozarolniczych; (7) – leśnictwo z udziałem rolnictwa; (8) – turystyka i wypoczynek z udziałem leśnictwa i rolnictwa; (9) – turystyka i wypoczynek z udziałem funkcji pozarolniczych; (10) – funkcje pozarolnicze – usługowe, mieszkaniowe i inne.

Zarówno w województwie kujawsko-pomorskim, jak i lubelskim, najliczniej reprezentowane są typy gmin, w których dominującą lub przeważającą funkcję stanowi rolnictwo. Do szczegółowej analizy wytypowano gminy wiejskie zaklasyfikowane do typu (3) – rolnictwo mieszane: Sośno w województwie kujawsko-pomorskim i Wisznice w województwie lubelskim. Badaniem objęto wszystkie połączenia autobusowe obsługujące wspomniane gminy wiejskie w trzech przekrojach czasowych (1985, 1995, 2005). Ponadto w 1985 r. gmina Sośno posiadała połączenie kolejowe. Z kolei gmina Wisznice od lat 1990. jest obsługiwana przez przewoźników niezależnych. Wyniki analizy przedstawiono w odniesieniu do granic administracyjnych obecnych województw kujawsko-pomorskiego i lubelskiego. Ma to na celu ukazanie zmian zachodzących w powiązaniach transportowych badanych gmin wiejskich z innymi ośrodkami (miejskimi i wiejskimi) zlokalizowanymi na terenie województw.

### Źródła

W opracowaniu wykorzystano z danych Banku Danych Regionalnych Głównego Urzędu Statystycznego, Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy i Urzędu Statystycznego w Lublinie. Znaczną część informacji uzyskano z *Rozkładów jazdy autobusów PKS 1985, 1995 i Sieciowego rozkładu jazdy pociągów 1985*. Analizę sieci połączeń autobusowych w 2005 r. wykonano na podstawie danych

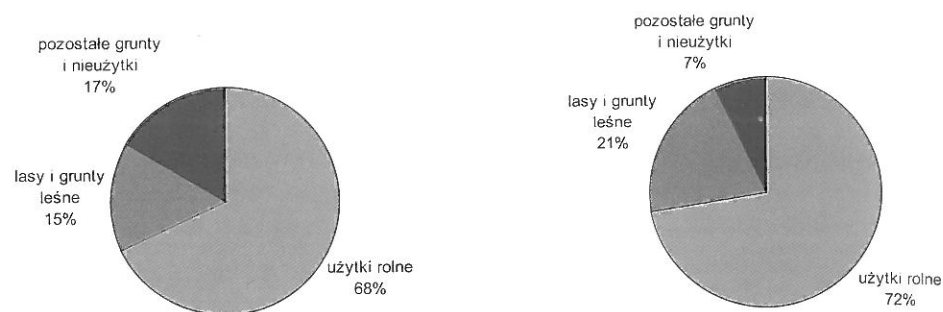
umieszczonych na przystankach autobusowych, podobnie jak dobowe natężenia kursów przewoźników niezależnych w badanych obszarach. Brak jest pełnej informacji na temat firm działających legalnie i przebiegu linii. Część firm przewozowych nie dostarcza rozkładów jazdy odpowiednim instytucjom, unikając w ten sposób kontroli wykonywanych usług.

### Charakterystyka obszaru badań

Gmina Sośno znajduje się w powiecie sępoleńskim, zlokalizowanym w północno-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego. Powiat sępoleński tworzą 4 gminy, a gmina Sośno jest jedyną gminą wiejską wchodzącą w skład tego powiatu. Gmina Wisznice znajduje się w powiecie białskim – największej tego typu jednostce administracyjnej w województwie lubelskim. Powiat bialski, zajmujący północno-wschodnią część województwa, tworzy 19 gmin, w tym 14 gmin wiejskich. Analizowane powiaty charakteryzuje zbliżony wskaźnik gęstości zaludnienia. W powiecie sępoleńskim na 1 km<sup>2</sup> przypada 52 osoby, a w powiecie białskim – 42 (*Podstawowe informacje...*, 2003). Nie bez znaczenia dla wielkości wykonywanych przewozów autobusowych, jest rozwój transportu indywidualnego. Pod względem rozwoju motoryzacji indywidualnej wyższą pozycję zajmuje województwo kujawsko-pomorskie. Liczba aut przypadająca na 1000 mieszkańców w tym województwie jest bliska średniej krajowej i wynosi 286. Z kolei w województwie lubelskim średnio na 1000 mieszkańców przypada 261 aut (2003).

Badane gminy wiejskie charakteryzuje zbliżona powierzchnia: gmina Sośno zajmuje powierzchnię 163 km<sup>2</sup>, a gmina Wisznice – 173 km<sup>2</sup>. Podobne wartości przybiera również wskaźnik gęstości zaludnienia. W obu gminach osiąga wartość nieco ponad 30 osób/km<sup>2</sup> (2003). Według J. Kondrackiego (1988) gmina Sośno położona jest na obszarze Pojezierza Południowopomorskiego. Z kolei gmina Wisznice leży w obrębie Polesia Lubelskiego, które pod względem krajobrazowym jest obszarem płaskich równin denudacyjnych i akumulacyjnych z dużym udziałem torfowisk (Kondracki, 1988). Przez północne obrzeża gminy Sośno prowadzi droga krajowa z Konina przez Bydgoszcz w kierunku Koszalina. Ponadto badany obszar przecinała linia kolejowa z północnego-wschodu na południowy-zachód. Gmina Wisznice położona jest na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych. Przez teren gminy Wisznice prowadzi droga krajowa od granicy państwa z obwodem kaliningradzkim przez Łomżę, Siedlce, Radzyń Podlaski do granicy państwa z Białorusią w Sławatyczach. Ponadto przez analizowany obszar przebiega droga wojewódzka Biała Podlaska-Chełm-Krasnystaw, a także trasa Wisznice-Lubartów. Gmina Wisznice nie posiada połączenia kolejowego. W gminach Sośno i Wisznice, w których dominującą funkcję pełni rolnictwo mieszane, użytki rolne zajmują około 3/4 powierzchni ogólnej. W gminie Sośno znaczący jest udział nieużytków w powierzchni ogólnej, podczas gdy 1/5 powierzchni gminy Wisznice zajmują lasy (ryc. 1).

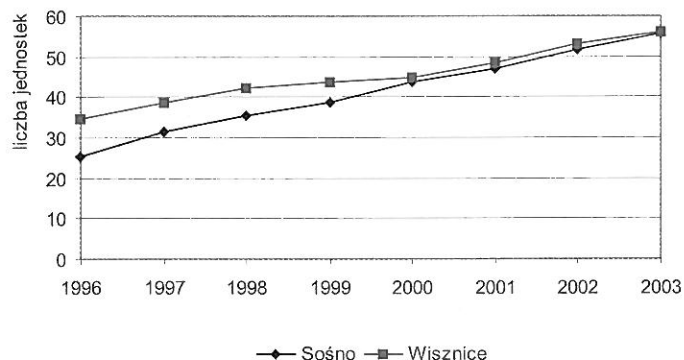
Ryc. 1. Struktura użytkowania ziemi w badanych gminach wiejskich



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego (2000)

W gminie Sośno mieszka 5261 osób (2003), z czego 58,2% znajduje się w wieku produkcyjnym. Z kolei gminę Wisznice zamieszkują 5362 osoby (2003), a udział ludności w wieku produkcyjnym osiąga wartość średniej województwa lubelskiego dla obszarów wiejskich – 54%. W wieku produkcyjnym mobilnym (pomiędzy 18 a 44 rokiem życia) więcej, bo prawie 40% znajduje się w gminie Sośno, podczas gdy w gminie Wisznice niespełna 35% ogółu mieszkańców. 54% osób powyżej 15 roku życia w gminie Wisznice jest aktywna zawodowo, z czego ponad 85% pracuje. Dla porównania analogiczna grupa mieszkańców gminy Sośno stanowi 52% osób powyżej 15 roku życia, w tym  $\frac{3}{4}$  pracuje (Podstawowe informacje..., 2003). W latach 1996–2003 w badanych gminach wiejskich widoczny jest stały, ale z zaznaczającą się przewagą gminy Wisznice, wzrost liczby podmiotów gospodarczych (ryc. 2).

Ryc. 2. Zmiana liczby jednostek zarejestrowanych w systemie REGON/1000 osób w badanych gminach wiejskich



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych (1996–2003)

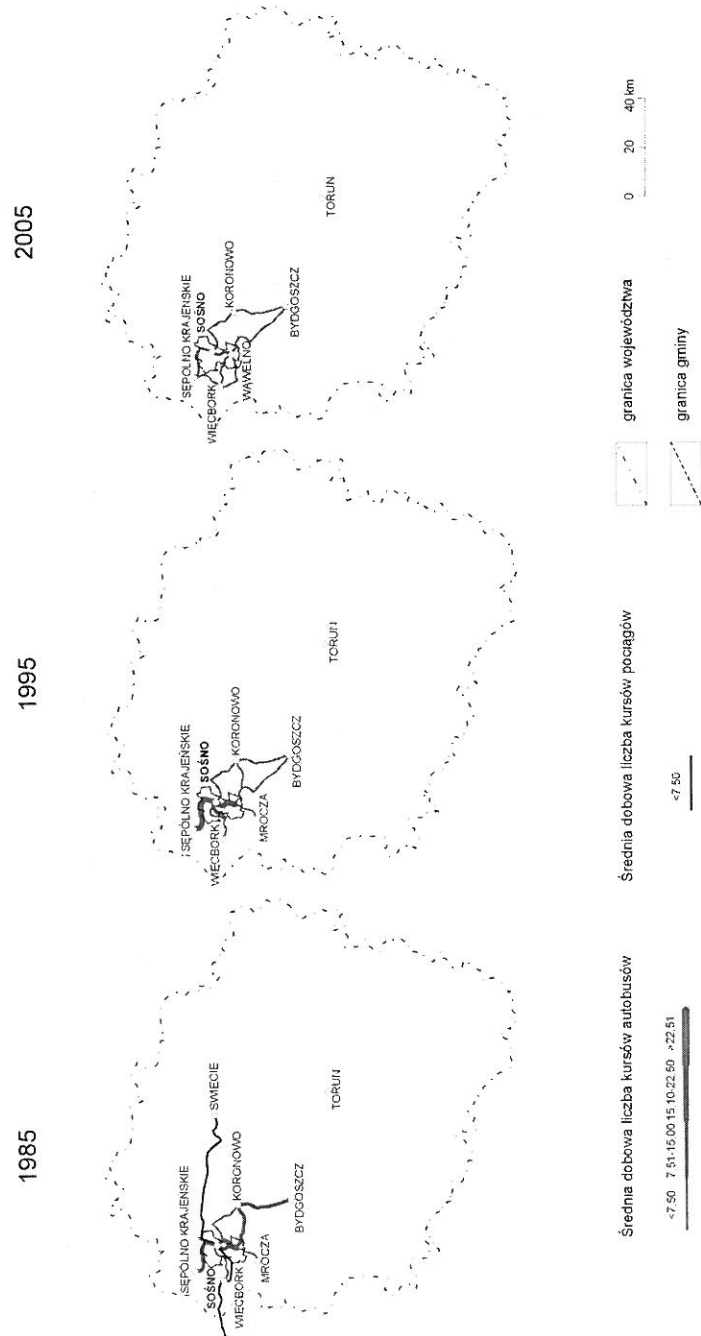
## Funkcjonowanie lokalnych sieci połączeń transportowych w latach 1985, 1995, 2005

Analizując sieć połączeń autobusowych badanych obszarów można zauważyć, że gminę Wisznice charakteryzuje znacznie większa liczba połączeń autobusowych niż gminę Sośno. W 1985 r. gmina Wisznice posiadała najlepsze połączenia autobusowe z Białą Podlaską, ówczesnym miastem wojewódzkim. Licznie obsługiwana była linia prowadząca z Wisznic do Włodawy. Dobrze rozwiniętą sieć połączeń autobusowych w omawianych kierunkach można tłumaczyć zmianami w podziałach administracyjnych kraju. Do 1975 r. gmina Wisznice znajdowała się w granicach województwa lubelskiego, w powiecie włodawskim. Fakt ten powodował wiele konsekwencji. Znaczna część mieszkańców gminy Wisznice pracowała w stolicy byłego powiatu bądź w innych miejscowościach położonych w jego obrębie. Włodawa była także stałym miejscem dokonywania zakupów, szczególnie powodzeniem cieszyły się organizowane w wyznaczone dni tygodnia targi. Co więcej, z istniejących połączeń autobusowych korzystali także uczniowie dojeżdżający do szkół ponadpodstawowych zlokalizowanych we Włodawie lub okolicach. Z kolei Lublin jako największe miasto regionu, był celem podróży nie tylko ze względu na funkcje administracyjne, ale również jako miejsce lokalizacji specjalistycznej opieki zdrowotnej oraz szkół wyższych. W 1985 r. część wymienionych funkcji przejęła Biała Podlaska, stolica województwa do 1999 r. Jak zauważa A. Gawryszewski (1989), strefa wpływów Białej Podlaskiej, mierzona dojazdami do pracy, uległa w latach 1960–1980, rozszerzeniu. W 1968 r. średni zasięg oddziaływania miasta sięgał 15 km, a w 1983 r. – 19 km. T. Gocał i W. Rakowski (1991) zaklasyfikowali gminę Wisznice do strefy przeważających wpływów Białej Podlaskiej.

W 1985 r. gmina Wisznice posiadała połączenia autobusowe ze stolicą kraju oraz stolicami innych ówczesnych województw: chełmskiego, lubelskiego, siedleckiego i zamojskiego. Prócz tego wszystkie miejscowości zlokalizowane na terenie analizowanej gminy posiadały dogodne połączenia ze wsią gminną. Najlepiej w tym zakresie obsługiwane były sołectwa położone wzdłuż ważniejszych szlaków komunikacyjnych, takich jak Biała Podlaska–Włodawa, Biała Podlaska–Lublin i Sławatycze–Radzyń Podlaski (ryc. 4).

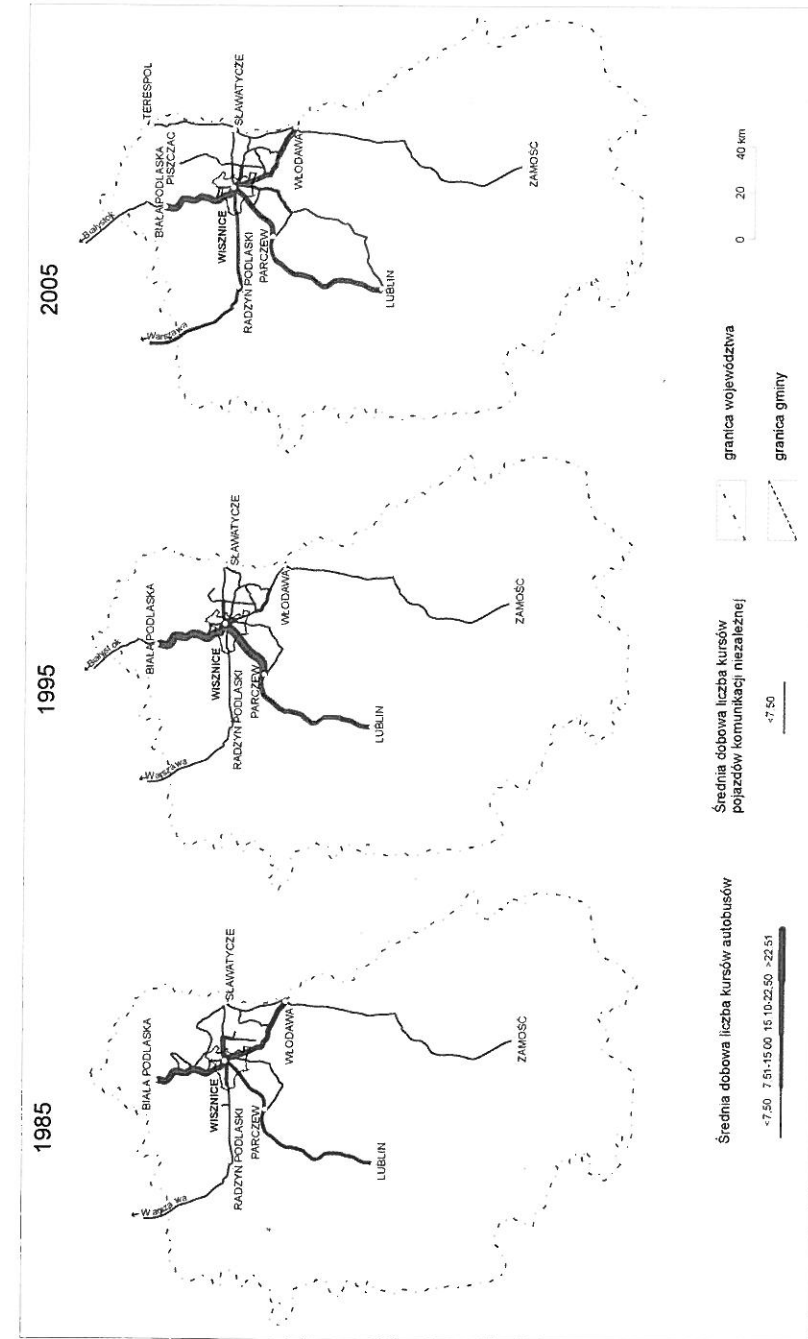
Sieć połączeń autobusowych prowadzących przez gminę Sośno jest zdecydowanie rzadsza w porównaniu z siecią połączeń autobusowych przechodzących przez gminę Wisznice. W 1985 r. gmina Sośno posiadała najwięcej połączeń autobusowych z najbliższym miastem – Sępólnem Krajeńskim. Gmina Sośno nie posiadała połączeń autobusowych wykraczających poza obszar ówczesnego województwa bydgoskiego. Najdłuższe połączenie autobusowe, liczące około 60 km, prowadziło z Sośna przez Koronowo do Bydgoszczy. Marginalne znaczenie dla ruchu pasażerskiego miało istniejące wówczas połączenie kolejowe prowadzące ze Świecia nad Wisłą, przez Sośno, Więcbork, do Złotowa. W ciągu doby na tej trasie kursowały tylko trzy pary pociągów (ryc. 3).

Ryc. 3. Średnie dobowe liczby kursów autobusów i pociągów na liniach przechodzących przez gminę Sośno w latach 1985, 1995, 2005



Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozkładów jazdy autobusów PKS 1985, 1995, 2005, Sietowego rozkładu jazdy pociągów 1985

Ryc. 4. Średnie dobowe liczby kursów autobusów i pojazdów komunikacji niezależnej na liniach przechodzących przez gminę Wisznice w latach 1985, 1995, 2005



Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozkładów jazdy autobusów PKS 1985, 1995, 2005, rozkładu jazdy komunikacji niezależnej 1995, 2005

W 1995 r. kształt sieci połączeń autobusowych przechodzących przez badane obszary nie uległ radykalnej zmianie. Nastąpiła intensyfikacja wykonywanych kursów na niektórych liniach. W przypadku gminy Wisznice sytuacja taka miała miejsce na trasie prowadzącej przez teren ówczesnego województwa białkopodlaskiego: Biała Podlaska–Wisznice–Parczew. Z kolei w gminie Sośno intensyfikacji uległy połączenia autobusowe wychodzące z Sępólna Krajeńskiego i Wąwelna. Zarówno Biała Podlaska, Parczew, jak i Sępólno Krajeńskie, to ośrodki miejskie zlokalizowane najbliżej badanych gmin. Pełnią rolę lokalnych ośrodków usługowych. Prócz tego z licznych połączeń autobusowych obsługujących wspomniane trasy korzystali dojeżdżający pracownicy i uczniowie.

Od 1995 r. następowało zagęszczanie lokalnej sieci autobusowej. Zjawisko jest widoczne szczególnie w obszarze położonym na wschód od gminy Wisznice, gdzie były tworzone nowe odgałęzienia prowadzące od głównych tras autobusowych. W badanym okresie notowana była także likwidacja nierentownych połączeń autobusowych i kolejowych. Z ruchu pasażerskiego zostało wyłączone połączenie kolejowe Świecie nad Wisłą–Sośno–Wiecbork–Złotów. Z drugiej strony na rynku przewozów pasażerskich pojawili się przewoźnicy niezależni. Nowa firma transportowa, która powstała na początku lat 1990., obsługiwała trasę Biała Podlaska–Wisznice–Lublin, w ciągu doby kursowały dwie pary autobusów (ryc. 3, 4).

W 2005 r. sieć połączeń autobusowych obsługujących gminę Wisznice ulega dalszemu wydłużeniu i zagęszczeniu. Na wschód od gminy widoczne jest tworzenie nowych odgałęzień powodujących zamykanie sieci połączeń na tym obszarze. Pojawienie się przewoźników niezależnych doprowadza do wydłużenia istniejących i tworzenia nowych linii autobusowych. Przykładem jest trasa prowadząca z Wisznice przez Łęczną do Lublina. Ponadto przewoźnicy niezależni obsługują linie: Biała Podlaska–Wisznice–Lublin, Warszawa–Wisznice–Włodawa. Obecność konkurencji na rynku przewozów pasażerskich przyczynia się do szukania nisz popytowych również przez firmy PKS, czego przykładem jest linia Lublin–Wisznice–Piszczac. Nowe połączenia autobusowe są tworzone głównie z myślą o studentach i uczniach szkół ponadpodstawowych, którzy stanowią znaczny udział pasażerów (ryc. 4).

Zamykanie lokalnej sieci połączeń autobusowych ma miejsce również w obszarze zlokalizowanym na zachód od gminy Sośno. Na liniach autobusowych prowadzących do Sępólna Krajeńskiego i Więcborka zauważalna jest intensyfikacja liczby wykonywanych połączeń autobusowych. Ponadto od istniejących połączeń prowadzą odgałęzienia. Na znaczeniu zyskuje miejscowość Wąwelno, która w 1995 r. pełniła istotną rolę ze względu na położenie na skrzyżowaniu tras biegnących do Bydgoszczy, Mroczy i Więcborka. Charakterystyczną cechą lokalnych sieci autobusowych jest polaryzacja wykonywanych kursów. Gmina Sośno posiada nadal dogodny połączenie autobusowe z Sępólnem Krajeńskim i Więcborkiem, jednocześnie spada liczba kursów wykonywanych do Bydgoszczy. Co więcej, gmina Sośno nie posiada bezpośredniego połączenia autobusowego z drugim miastem wojewódzkim, Toruniem. Przez So-

śno nie prowadzą trasy obsługiwane przez przewoźników niezależnych. Analizując sytuację w latach 1985, 1995, 2005, można zauważyć, że lokalna sieć połączeń autobusowych obsługująca gminą Sośno, ulega zmniejszeniu. Umożliwia przede wszystkim dogodny dojazd mieszkańców gminy do stolicy powiatu (ryc. 3).

## Podsumowanie

Sieć połączeń autobusowych prowadzących przez analizowane gminy wiejskie jest znacznie lepiej rozwinięta w przypadku gminy Wisznice. Gmina Wisznice posiada połączenia autobusowe z największymi miastami województwa lubelskiego. Ponadto istnieją bezpośrednie połączenia autobusowe z Warszawą i Białymstokiem. Gmina Sośno charakteryzuje się mniejszą liczbą połączeń autobusowych, prowadzą one do Bydgoszczy i miast zlokalizowanych najbliżej gminy. Generalnie, bezpośrednie połączenia autobusowe nie wykraczają poza północno-zachodnią część województwa kujawsko-pomorskiego. Należy nadmienić, że województwo lubelskie pod względem wielkości zajmuje 3 miejsce w Polsce, podczas gdy województwo kujawsko-pomorskie – 10. Tak istotna różnica w lokalnych sieciach połączeń autobusowych związana jest z lokalizacją centrum gminy Sośno w znacznym oddaleniu od głównych szlaków komunikacyjnych, w odróżnieniu od gminy Wisznice. Polska wschodnia, w której znajduje się gmina Wisznice, charakteryzuje się znacznie większą liczbą połączeń autobusowych w porównaniu do średniej krajowej, ponieważ posiada rzadszą sieć kolejową i mniejszą liczbą połączeń kolejowych.

Analizując zmiany zachodzące w funkcjonowaniu badanych sieci transportowych, zauważyć można spadek liczby połączeń autobusowych. Co więcej, nastąpiły zmiany w liczbie kursów wykonywanych całotygodniowo. Dla przykładu, wśród połączeń autobusowych obsługujących gminę Wisznice w 1985 r., ponad 91% stanowiły połączenia funkcjonujące cały tydzień. W tym samym okresie badawczym udział analogicznych połączeń autobusowych w przypadku gminy Sośno wynosił blisko 75%. W 2005 r. zaznacza się istotny spadek udziału kursów całotygodniowych w ogólnej liczbie kursów, na rzecz kursów wykonywanych tylko w dni nauki szkolnej i/lub w dni robocze od poniedziałku do piątku. W gminie Sośno 20 połączeń autobusowych, tj. 80% ogólnej ich liczby, funkcjonuje tylko 5 dni w tygodniu, z czego ponad połowa jest zawieszana na okres wakacji szkolnych. Ograniczona do minimum liczba połączeń autobusowych w soboty i niedziele oraz w okresie wakacji, utrudnia mieszkańcom wsi dojazdy do miast m.in. w celach rekreacyjnych czy religijnych.

Sytuacja taka jest spowodowana przede wszystkim rozwojem motoryzacji indywidualnej i zmianami struktury demograficznej ludności wiejskiej. Posiadanie auta świadczy nie tylko o pozycji społecznej mieszkańców wsi. W wielu przypadkach jest koniecznością, szczególnie dotyczy to gospodarstw domowych zlokalizowanych z dala od głównych dróg i pozbawionych transportu publicznego. Badane gminy wiejskie, podobnie jak większość obszarów peryfe-

ryjnych, dotyka problem wyludniania. Zarówno w gminie Sośno, jak i Wisznice notowane jest ujemne saldo migracji. Tylko w ciągu ostatnich 10 lat w gminie Sośno ubyło 200, a w gminie Wisznice prawie 500 osób. Taka duża różnica wynika także ze struktury demograficznej gminy Wisznice, w której co piąty mieszkaniec znajduje się w wieku poprodukcyjnym, podczas gdy w gminie Sośno do tej grupy ekonomicznej należy nieco ponad 13% ogółu ludności (Bank Danych..., 2005). W związku z tym zmianie ulega także struktura zawodowa badanej ludności wiejskiej. Następuje wzrost liczby rencistów i emerytów oraz osób bezrobotnych. W obu gminach wiejskich połowę osób posiadających własne źródło utrzymania stanowią renciści i emeryci, a w gminie Wisznice niemal 67% w tej grupy osób to emeryci (Podstawowe informacje..., 2003). Stąd tracą na znaczeniu codzienne dojazdy do pracy.

Charakterystyczna dla minionych 20 lat jest zmiana kierunków charakteryzujących się największą liczbą wykonywanych kursów. Jest to często uwarunkowane zmianami podziału administracyjnego kraju oraz polityką przewoźników, w tym wypadku przedsiębiorstw PKS. Trasy najliczniej obsługiwane mogą świadczyć o silnych powiązaniach obszaru wiejskiego z innym ośrodkiem, najczęściej miejskim. Gmina Wisznice w 1985 r. posiadała liczne połączenia autobusowe prowadzące do Włodawy, w 1995 r. – do Parczewa, a w 2005 r. – do Lublina. Natomiast w każdym z badanych okresów znaczna liczba połączeń autobusowych obsługiwała trasę Biała Podlaska–Wisznice. Z kolei liczba połączeń autobusowych obsługujących gminę Sośno uległa intensyfikacji na liniach prowadzących do najbliższych położonych miast. Jak zauważa W. Stola (1988), lokalną, ale ważną rolę w zakresie relacji miasto–wieś, odgrywają małe miasta, często siedziby gmin. Obsługują one ludność wiejską w zakresie usług. Podobny pogląd wyraża K. Heffner (2002, 2003) wiążąc obszary wiejskie z małymi miastami w zakresie usług, aktywności ekonomicznej, przedsiębiorczości i dojazdów do pracy.

Do zmian w funkcjonowaniu badanych sieci transportowych przyczyniło pojawienie się przewoźników niezależnych. Nowe firmy transportowe obsługują trasy prowadzące przez gminę Wisznice. Natomiast brak jest takich firm w gminie Sośno. Wynika to głównie z peryferyjnego, względem ważnych szlaków komunikacyjnych, położenia gminy Sośno oraz decyzji władz samorządowych. Przewoźnicy niezależni obsługujący linie biegnące przez gminę Wisznice, funkcjonują na rynku od początku lat 1990. Przez ostatnie dziesięciolecie XX w. istniały 2 firmy wykonujące przewozy pasażerskie na trasie Biała Podlaska–Wisznice–Lublin. Obecnie ich liczba uległa podwojeniu, a zasięg działalności – rozszerzeniu na inne linie. Pojawienie się na rynku przewoźników niezależnych przyczyniło się do zmian w postrzeganiu potencjalnych pasażerów. Wprowadzono konkurencyjne w stosunku do przedsiębiorstw PKS ceny biletu na przejazd, ulgi dla stałych klientów oraz zniżki dla studentów i uczniów. Podobne praktyki zaczęły stosować nieco później również przedsiębiorstwa PKS. Obsługując dłuższe trasy przewoźnicy niezależni unikają zbędnych postojów, przez co czas podróży ulega znacznemu skróceniu.

Dla przykładu odległość pomiędzy Lublinem a Wisznicami (blisko 100 km) przewoźnicy niezależni pokonują w 1 godzinę i 45 minut, podczas gdy autobus PKS w przeciągu 2 godzin i 30 minut. Wśród pojazdów użytkowanych przez przewoźników niezależnych dominują minibusy, przede wszystkim ze względu na fakt, że są tańsze w zakupie i eksploatacji biorąc pod uwagę liczbę potencjalnych pasażerów.

JUSTYNA CHODKOWSKA-MISZCZUK

#### CHANGES IN THE LOCAL TRANSPORT SYSTEM IN SELECTED POLISH COMMUNES: SOŚNO AND WISZNICE

The purpose of this paper is to present changes in the local transport system in selected Polish communes: Sośno and Wisznice. These changes are connected with the deregulation of bus transport in Poland. Generally, as a result of the deregulation of bus transport is a decrease in the number of bus services of the rural areas analysed. Particularly, the least of the number of bus services is during vacation and at weekends. This situation is connected with an increase in the number of individual cars and an increase in the number of population aged 60 and more. On the other hand, competition gives an increase in the number of bus services at peak hours on weekdays. Numbers of minibuses have also increased. Independent carriers provide more bus services for the rural areas in the east of Poland, than for the rural areas in the west of Poland. Such a situation can be explained by reference to the socio-economic situation. The rural areas in the east of Poland are mainly inhabited by low-income people who mainly use public transport. Moreover, there are lack of train services.