

*Tomasz Kwarciański*

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług  
Uniwersytet Szczeciński

## **Rola publicznego transportu zbiorowego w zaspokajaniu potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich w Polsce**

### **Streszczenie**

W artykule podjęto się oceny roli publicznego transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich. Należy podkreślić ważność tej formy transportu, szczególnie dla osób mających z różnych przyczyn ograniczony dostęp do samochodów osobowych, co skutkuje brakiem możliwości ich wykorzystania do realizacji własnych potrzeb.

Cechy obszarów wiejskich, m.in. rozproszona zabudowa, relatywnie mała liczba ludności zamieszkującej w miejscowościach wiejskich czy też niska gęstość zaludnienia sprawiają, że popyt na usługi transportowe jest niższy niż na obszarach miejskich. Ponadto, obszary te charakteryzują się rozproszonymi potrzebami transportowymi, na co wpływ ma luźna sieć osadnicza.

Na obszarach wiejskich można zaobserwować zmiany społeczno-gospodarcze, które wpływają na skalę i strukturę potrzeb transportowych. Należy zauważyć tendencję spadkową liczby osób pracujących w rolnictwie. Proces ten jest impulsem do wzrostu mobilności osób, wspieranym przez wzrost zamożności społeczeństwa. Ważne również są zmiany demograficzne, zachodzące nie tylko na obszarach wiejskich, ale również w całym społeczeństwie – proces starzenia się populacji, co wpływa na zmiany w potrzebach transportowych mieszkańców.

Skala i zakres potrzeb transportowych na obszarach wiejskich są zróżnicowane. Dla części osób miejsce zamieszkania nie jest miejscem pracy i edukacji. Nie jest również miejscem zaspokajania potrzeb związanych ze zdrowiem czy zakupami lub też możliwość ich zaspokajania jest ograniczona. Ograniczenia

te są ważnymi przesłankami, skłaniającymi do poszukiwania możliwości zaspokojenia takich potrzeb na innych obszarach (przede wszystkim miejskich), a to wymaga przemieszczania się. Transport publiczny, co potwierdziły przedstawione w artykule badania, jest ważną determinantą zaspokajania potrzeb społecznych i gospodarczych mieszkańców obszarów wiejskich. Główne z nich są związane z pracą i edukacją, natomiast brakuje właściwej oferty usług transportowych związanych z zakupami oraz w celach zdrowotnych.

**Słowa kluczowe:** publiczny transport zbiorowy, obszary wiejskie, potrzeby transportowe  
**Kody klasyfikacji JEL:** R410

---

## 1. Wprowadzenie

Transport jest ważnym czynnikiem umożliwiającym swobodną aktywność człowieka w wymiarze społecznym i gospodarczym. Przemieszczanie się służy zaspokajaniu potrzeb obligatoryjnych i fakultatywnych, a jest postrzegane jako ważny czynnik sprzyjający poprawie jakości życia.

Pod względem sposobu przemieszczania się potrzeby transportowe mogą być zaspokajane indywidualnie, z użyciem własnego samochodu osobowego, roweru lub innego pojazdu bądź też z wykorzystaniem oferty publicznego transportu zbiorowego zorganizowanego na zasadzie ogólnodostępnej usługi transportowej, świadczonej na liniach komunikacyjnych z uwzględnieniem podanego do publicznej wiadomości rozkładu jazdy.

Celem artykułu jest określenie roli publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce. W tym zakresie przedstawiono znaczenie różnych rodzajów potrzeb transportowych oraz ocenę stopnia ich zaspokojenia. Badania ankietowe przeprowadzone zostały przez autora wśród mieszkańców obszarów wiejskich w Polsce w latach 2012 i 2015. Przyjęcie takiej metodyki pozwoliło na uzyskanie informacji od tej grupy użytkowników na temat oceny funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w miejscu ich zamieszkania.

## 2. Uwarunkowania potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego obszary wiejskie w Polsce są zamieszkiwane przez ok. 15,3 mln osób, co stanowi blisko 40 proc. całej populacji (*Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej*, 2017, s. 215). Od 2005 r. w Polsce widoczna jest tendencja do wzrostu liczby ludności na obszarach wiejskich. Zjawisko to jest następstwem postępującego efektu suburbanizacji (rozwój terenów podmiejskich). Jednocześnie można zaobserwować zmniejszanie się liczby ludności zamieszkującej obszary wiejskie położone w większej odległości od miast, przy postępującym procesie niekorzystnych zmian demograficznych (starzenie się

społeczeństwa). Ta sytuacja będzie miała również znaczenie w kolejnych latach, gdy prognozowany spadek liczby ludności (w 2050 r. liczba mieszkańców Polski ma wynieść ok. 34 mln, gdy obecnie jest to ok. 38,5 mln) na obszarach wiejskich będzie, w stosunku do miast, przebiegał łagodniej (*Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej*, 2017, s. 226).

W Polsce widoczne jest duże zróżnicowanie, w zależności od regionu, poziomu zaludnienia obszarów wiejskich. Największe skupienie ludności występuje w województwach: mazowieckim, małopolskim i wielkopolskim. Inaczej wygląda sytuacja, gdy uwzględnimy wskaźnik urbanizacji, czyli stosunek liczby ludności wiejskiej do całej populacji na danym terenie. Najmniej zurbanizowanymi regionami w Polsce są województwa: świętokrzyskie, małopolskie oraz lubelskie. Wskaźnik urbanizacji w tych regionach nie przekracza 40 proc. Natomiast najbardziej zurbanizowanymi obszarami w Polsce są województwa śląskie i dolnośląskie, gdzie na obszarach miejskich zamieszkuje ponad 70 proc. mieszkańców tych regionów (*Ludność stan i struktura w przekroju terytorialnym*, 2017, s. 18).

Potrzeby transportowe mieszkańców obszarów wiejskich w Polsce kształtowane są przez różne czynniki, jednak głównie zależą od cech miejscowości, w których oni żyją, takich jak:

- wielkość określona liczbą mieszkańców oraz powierzchnią,
- układ przestrzenny,
- rozmieszczenie w przestrzeni, charakteryzowane rozkładem sieci osadniczej,
- charakter ekonomiczny określony przez aktywność ekonomiczną ludności, źródła dochodów czy stopień bezrobocia,
- zmiany społeczno-gospodarcze dokonujące się na tych obszarach.

Uwzględnienie wielkości miejscowości wiejskich może być przydatne do dokonania oceny potrzeb transportowych ich mieszkańców, gdyż liczba mieszkańców stanowi podstawowy parametr charakteryzujący ten element. Inną cechą, charakterystyczną dla miejscowości wiejskich w Polsce, jest duże zróżnicowanie regionalne średniej liczby ludności przypadającej na miejscowość. Poniżej 200 osób (średnio) zamieszkuje w miejscowościach wiejskich województwa łódzkiego i zachodniopomorskiego, natomiast ponad 800 osób w miejscowościach wiejskich województwa małopolskiego i śląskiego. Średnia dla Polski to 290 osób (*Obszary wiejskie w Polsce w 2014 r.*, s. 124). Zazwyczaj większa liczba mieszkańców ośrodka wiejskiego generuje większe potrzeby transportowe.

Ocenę potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich można również przedstawić w kontekście struktury wieku. Ludność miejscowości wiejskich charakteryzuje się niższym średnim wiekiem mieszkańców. W ujęciu regionalnym największy udział osób starszych (powyżej 65 lat) jest w województwie łódzkim, podlaskim i świętokrzyskim (ponad 35 proc.), natomiast najmniej osób starszych mieszka na obszarach wiejskich w województwie pomorskim (27 proc.) (*Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej*, 2017). Struktura wieku mieszkańców obszarów wiejskich wpływa na mobilność poszczególnych grup osób. Młodsze osoby z reguły zgłaszają większe zapotrzebowanie na przemieszczanie się niż starsze, co wynika z ich aktywności zawodowej i szkolnej (dojazdy do pracy i szkół). Osoby podejmujące pracę poza miejscem zamieszkania mają możliwość zaspokajania innych potrzeb w miejscu

pracy (np. związanych z zakupami). Natomiast potrzeby transportowe osób starszych związane z zakupami czy zdrowiem zaspokajane są w inny sposób. Stąd też różnią się możliwym czasem ich realizacji względem potrzeb osób aktywnych zawodowo.

Położenie obszaru wiejskiego względem ośrodka miejskiego stanowi ważną determinantę dla zróżnicowanej skali i struktury potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich. Inne są potrzeby mieszkańców na obszarach z zanikającymi funkcjami rolniczymi, położonych w niewielkiej odległości od miast, które stanowią ważny cel codziennych dojazdów do pracy, miejsc nauki, kultury. Na tych obszarach mobilność mieszkańców, szczególnie dla dużych (ludnościowo) miejscowości wiejskich jest wysoka. Miejscowości wiejskie o rolniczym charakterze, a także peryferyjne charakteryzują się inną strukturą potrzeb. Najczęściej są to również ośrodki mniejsze ludnościowo, co wpływa na mniejszą skalę potrzeb transportowych. Ponadto część potrzeb transportowych realizowanych jest w najbliższym otoczeniu (np. edukacyjne).

Współczynnik aktywności zawodowej mieszkańców obszarów wiejskich w 2016 r. wyniósł ok. 56,4 proc. i nie ulegał on zmianie w ciągu sześciu poprzednich lat (*Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej*, 2017). Na nieznacznie niższym poziomie wobec obszarów miejskich kształtuje się na obszarach wiejskich wskaźnik zatrudnienia – ok. 50 proc., zaś na podobnym poziomie jak na obszarach miejskich kształtuje się na obszarach wiejskich wskaźnik bezrobocia. Bardziej aktywni zawodowo na obszarach wiejskich są mężczyźni, co wpływa także na nieco niższy wśród nich poziom wskaźnika bezrobocia. Kobiety z obszarów wiejskich są natomiast mniej aktywne zawodowo, z tym że dysproporcje są nieznaczne (do 2 p.p.).

Aktywność ekonomiczna ludności obszarów wiejskich przekłada się na wysokość rozporządzalnych dochodów wśród jej mieszkańców. W 2016 r. dochód rozporządzalny na osobę zamieszkującą na obszarze wiejskim wyniósł 1213 zł i był o 35 proc. niższy niż w mieście, a w stosunku do średniej dla Polski – o 21 proc. (*Budżety gospodarstw domowych w 2016 r.*, s. 125). Może to być związane ze zróżnicowaniem poziomu płac pomiędzy tymi obszarami. Ponadto na niższe rozporządzalne dochody wśród gospodarstw domowych na tych obszarach wpływa większa liczba osób tworzących gospodarstwa domowe. Należy również uwzględnić, że jest to obszar zamieszkały przez emerytów i rencistów pobierających swoje świadczenia z systemu KRUS (niższych niż z systemu ZUS), które pomimo dużego wsparcia finansowego ze strony państwa są niskie.

### 3. Mobilność mieszkańców obszarów wiejskich

Mobilność mieszkańców obszarów wiejskich związana jest z ich aktywnością. W tym aspekcie wyróżnić można potrzeby transportowe, które związane są z dojazdami do pracy, miejsc nauki, ośrodków zdrowia oraz po zakupy.

Podjęcie pracy poza miejscem zamieszkania, oprócz edukacji, należy do głównych czynników motywujących mieszkańców obszarów wiejskich do przemieszczania się. Te grupy

potrzeb zalicza się do obligatoryjnych. Podejmowanie przez mieszkańców obszarów wiejskich aktywności zawodowej, a także nauki poza miejscem zamieszkania, powoduje wzrost zapotrzebowania na przejazdy. Wynika to ze zbyt małej, w stosunku do potrzeb, liczby miejsc pracy na lokalnym rynku pracy, względnie niewielkich możliwości zarobkowych lub też z niemożności kontynuowania nauki w miejscu zamieszkania. Istnieje jednak część osób, które podejmują pracę w miejscu zamieszkania, np. mieszkańcy pracujący zawodowo w rolnictwie. Zmniejsza to ogólne zapotrzebowanie na przemieszczanie się związane z aktywnością zawodową (gospodarstwo domowe i miejsce pracy tworzy całość).

W Polsce około 1,3 mln osób dojeżdża ze wsi do pracy w innych miejscowościach (do miasta i innych ośrodków wiejskich). Oznacza to, że blisko 25 proc. mieszkańców obszarów wiejskich dojeżdża do pracy poza swoje miejsce zamieszkania – z tej formy intensywniej korzysta się w miejscowościach Polski zachodniej i północnej oraz wokół dużych miast (*Obszary wiejskie w Polsce*, 2016). Natomiast ok. 0,5 mln osób zamieszkujących na obszarach miejskich dojeżdża do pracy na wieś (saldo –0,8 mln osób (*Dojazdy do pracy w 2010 roku na podstawie BAEL*, 2011)).

Organizacja dowozu dzieci do szkół jest ściśle regulowana przez polskie prawodawstwo (Ustawa z dn. 07.09.1991 r. o systemie oświaty, Dz. U. 2016). Zgodnie z nim odległość do szkoły jest czynnikiem obligującym samorządy terytorialne (gminy) do zapewnienia dojazdu do placówki. Bezpłatny transport przysługuje tym dzieciom, u których odległość od miejsca zamieszkania do szkoły obwodowej przekracza 3 km (w przypadku dzieci 5-letnich oraz uczniów klas 1–4) oraz 4 km (w przypadku uczniów klas 5–6 oraz uczniów funkcjonujących gimnazjów). W gestii gmin pozostaje też finansowanie opieki w czasie podróży. Jeśli te odległości są mniejsze, gmina może również zorganizować bezpłatny transport. Niestety organizacja przewozów szkolnych nie obejmuje segmentu przewozów ponadgimnazjalnych (w przyszłości uczniów szkół ponadpodstawowych). Zdecydowana większość wykorzystuje do tego celu ofertę przedsiębiorstw transportowych działających na zasadach komercyjnych, choć nie zawsze jest ona dostosowana do potrzeb tej zbiorowości, na przykład co do częstotliwości i siatki połączeń. Taka sytuacja może wpływać na wybór dostępnych szkół, które nie zawsze zgodne są z zainteresowaniami uczniów (Taylor, 1997).

W Polsce w 2016 r. 28 proc. (243 tys.) uczniów miejscowości wiejskich było dowożonych do szkół podstawowych (*Oświata i wychowanie w roku szkolnym 2016/2017*, 2017). Dla porównania w 2010 r. było to 26 proc. (237 tys.) (*Oświata i wychowanie w roku szkolnym 2010/2011*, 2011). Wzrost udziału dowożonych uczniów na obszarach wiejskich może wynikać ze zmniejszania się liczby szkół podstawowych. W Polsce w latach 2003–2016 na obszarach wiejskich liczba szkół podstawowych zmniejszyła się o 17,6 proc., tj. o 1849 szkół. Obecnie na obszarach wiejskich zlokalizowanych jest 8621 szkół podstawowych. Liczba uczniów uczęszczających do szkół na obszarach wiejskich zmniejszyła się w analogicznym okresie z 1,1 mln do 860 tys.

Zmniejszająca się liczba szkół podstawowych (przy niezmiennącej się strukturze osadniczej) powoduje, że dzieci muszą dojeżdżać do nich, przemieszczając się na coraz większe

odległości. Wydłuża to czas potrzebny na transport do/ze szkoły. Uwzględniając odległość, w roku szkolnym 2016/2017 odsetek uczniów dojeżdżających do szkół podstawowych wyniósł 28 proc., przy czym dla 20 proc. była to odległość w przedziale 3–5 km, dla 7 proc. w przedziale 5–10 km, a dla 1 proc. powyżej 10 km.

Inaczej niż szkół podstawowych kształtowała się w Polsce liczba gimnazjów. W latach 2003–2016 ich liczba wzrosła o 11 proc. (*Oświata i wychowanie w roku szkolnym 2016/2017*, 2017; szerzej Kozłak, 2008, s. 98–105). W 2016 r. na obszarach wiejskich było zlokalizowanych 3598 gimnazjów. Zwiększeniu liczby gimnazjów nie towarzyszył natomiast wzrost liczby uczniów gimnazjów, których liczba w analizowanym okresie zmniejszyła się o 37 proc. (z 561 tys. w 2003 r. do 355 tys. w 2017 r.)

Uczniowie gimnazjów muszą, w stosunku do uczniów szkół podstawowych, pokonywać większe odległości do szkół. Udział uczniów dojeżdżających do gimnazjów w Polsce jest zdecydowanie wyższy niż w przypadku uczniów szkół podstawowych i wynosi 46 proc. Wynika to z niższej gęstości tego typu szkół. Dla 20 proc. odległość ta wynosi od 4 do 5 km. Podobna liczba uczniów pokonuje dystans 5–10 km. Natomiast odsetek uczniów dojeżdżających do szkół gimnazjalnych powyżej 10 km wynosi 6 proc. Ogółem liczba uczniów dowożonych do szkół gimnazjalnych w Polsce to ok. 161 tys. (w 2010 r. było to 203 tys.).

Innym zagadnieniem związanym z dojazdami do szkół uczniów z obszarów wiejskich jest uczęszczanie do szkół na obszarach miejskich. Zazwyczaj uczniowie wyższych klas uczęszczają do szkół podstawowych oraz gimnazjalnych położonych w mieście. Świadczy o tym współczynnik skolaryzacji. Dla uczniów szkół podstawowych dla obszarów wiejskich wynosi on ok. 80 proc., natomiast dla miejskich przekracza 100 (średnia dla kraju to 92,5 proc.). Jeszcze większe różnice występują w przypadku tego wskaźnika dla uczniów gimnazjów. Dla obszarów wiejskich wskaźnik skolaryzacji wynosi 68 proc. (wobec 112 proc. w miastach oraz średniej dla kraju 92 proc.) (*Oświata i wychowanie w roku szkolnym 2016/2017*, 2017). Świadczy to o tym, że w porównaniu do uczniów szkół podstawowych jeszcze większą część młodzieży z obszarów wiejskich uczęszcza do gimnazjów w miastach. Taką sytuację można tłumaczyć postępującym procesem suburbanizacji, z jednoczesnym przekonaniem o wyższej jakości edukacji na obszarach miejskich.

Kolejnym ważnym źródłem potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich jest ochrona zdrowia. Celem są apteki, kadra medyczna, sieć szpitali oraz przychodni. W Polsce na obszarach wiejskich widoczna jest poprawa w dostępie do aptek i punktów aptecznych, choć w przeliczeniu na mieszkańca jest ich dwukrotnie mniej niż w miastach. W 2000 r. na jedną aptekę przypadało 7,7 tys. mieszkańców obszarów wiejskich, podczas gdy w 2013 r. liczba ta wyniosła 4,6 tys. osób. Dla porównania, w 2013 r. na jedną aptekę w mieście przypadało 2,3 tys. mieszkańców, co oznacza, że utrzymuje się znaczna różnica między tymi obszarami w dostępie do aptek (*Obszary wiejskie w Polsce w 2014 r.*, 2016). Należy także zauważyć, iż obszary te charakteryzują się znaczną różnicą w gęstości zaludnienia, co sprawia, że realna odległość do apteki jest zdecydowanie większa dla mieszkańca wsi niż miasta.

Udział przychodni położonych na obszarach wiejskich wynosi 23 proc. Jedna przychodnia przypada na dziewięć miejscowości sołeckich. W układzie przestrzennym najwięcej przychodni zlokalizowanych jest na terenie województwa śląskiego, a najmniej w lubuskim i opolskim. Jeśli bierzemy pod uwagę liczbę ludności, najwięcej przychodni jest w województwie warmińsko-mazurskim – 8,3 na 10 tys. mieszkańców, a najmniej w pomorskim – 5,3 na 10 tys. mieszkańców.

Dostępność kadry medycznej również charakteryzuje się zróżnicowaniem. Na obszarach wiejskich praktyki lekarskie (w tym praktyki dentystyczne) prowadzone są w 1549 punktach, tj. ok. 25 proc. wszystkich punktów kraju.

Mieszkańcy obszarów wiejskich rzadziej korzystają z porad lekarskich – ok. trzy razy w roku wobec średniej dla kraju osiem, a dla mieszkańca miasta – 11 wizyt w roku (*Rocznik statystyczny RP 2017*).

W Polsce prowadzone są badania dotyczące transportu jako czynnika umożliwiającego korzystanie z opieki zdrowotnej. Według badań EU-SILC, jednym z trzech głównych powodów rezygnacji z wizyt u lekarza jest brak możliwości dojazdu, wynikający z odległości bądź braku środka transportu. Problemem tym są bardziej dotknięte obszary wiejskie, bo dotyczy on ok. 7 proc. społeczeństwa wobec 2 proc. w miastach (Tyszka, Solon-Lipiński, 2013, s. 25).

Biorąc pod uwagę zmiany demograficzne w Polsce można sądzić, że potrzeby transportowe związane z dojazdami do punktów ochrony zdrowia będą miały tendencję rosnącą. Związane jest to z rosnącym udziałem w społeczeństwie, także na obszarach wiejskich, osób starszych. Wymagać to będzie wypracowania skutecznego sposobu zaspokajania potrzeb transportowych z tym związanych.

Zakupy stanowią kolejną grupę celów podróży. Ich realizację umożliwia infrastruktura handlowa. Ważnymi przesłankami realizacji zakupów poza miejscem zamieszkania przez mieszkańców obszarów wiejskich mogą być uboższy asortyment, wyższa cena oraz niedogodne godziny otwarcia sklepu w ich miejscowościach.

## **4. Ocena publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce w świetle badań empirycznych**

Autor przeprowadził badania ankietowe<sup>1</sup>, które pozwalają na ocenę transportu publicznego w aspekcie stopnia zaspokajania potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich. Narzędziem badania był kwestionariusz ankiety przeprowadzonej w 2012 r. oraz na tej samej grupie w 2015 r. Wypełniło ją po ok. 200 sołtysów miejscowości wiejskich z województw dolnośląskiego, zachodniopomorskiego oraz lubelskiego, co pozwoliło uzyskać ok. 600 ankiet. Dobór województw wynikał z uwzględnienia zróżnicowania społeczno-gospodarczego różnych regionów Polski.

<sup>1</sup> Szerzej na temat metod badania potrzeb transportowych zob. m.in. Koźlak (2008, s. 98–105).

Analiza publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich uwzględniała:

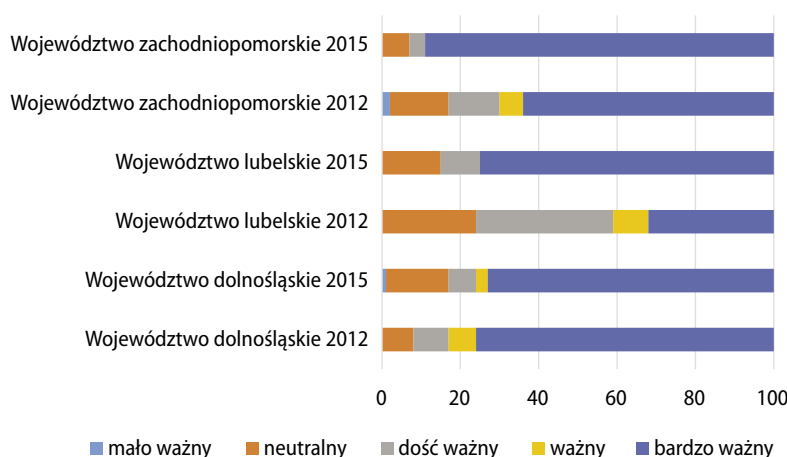
- 1) określenie znaczenia transportu publicznego,
- 2) stopień zaspokojenia potrzeb transportowych.

W dalszej części artykułu przedstawiono ocenę następujących rodzajów potrzeb transportowych:

- dojazdy do pracy i szkoły,
- dojazdy po zakupy,
- dojazdy w celach zdrowotnych.

Potrzeby związane z dojazdami do pracy oraz miejsc nauki ocenione zostały przez respondentów jako bardzo ważne (rysunek 1). Najwyższą rangę przyznano tym grupom potrzeb w województwie: dolnośląskim oraz zachodniopomorskim, niższą (szczególnie w 2012 r.) w województwie lubelskim. Można to tłumaczyć większym odsetkiem osób zajmujących się zawodowo rolnictwem w tym ostatnim województwie.

Rysunek 1. Znaczenie transportu publicznego wykorzystywanego w przejazdach do szkoły, uczelni i pracy (w proc.)

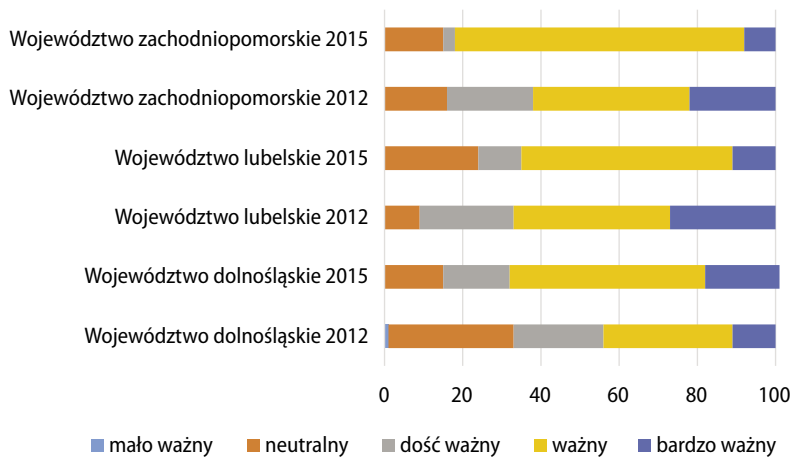


Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań.

Potrzeby transportowe związane z przejazdem na zakupy nie zostały już tak wysoko ocenione przez mieszkańców obszarów wiejskich jak dojazdy do szkół i pracy (rysunek 2). W wynikach z 2015 r. zwraca uwagę znaczny wzrost udziału (we wszystkich województwach) odpowiedzi uznających przejazd na zakupy z wykorzystaniem transportu publicznego jako ważny. Może to wynikać z rosnącej zamożności mieszkańców obszarów wiejskich i mieć odzwierciedlenie we wzroście zapotrzebowania na przejazdy związane z zakupami. Ponadto w Polsce dynamicznie rozwija się sieć dyskontów, które powstają w większych ośrodkach wiejskich oraz miastach. Może to wywoływać chęć zakupu w sklepach położonych w innych miejscowościach, m.in. ze względu na bardziej konkurencyjne ceny czy też większy asortyment.



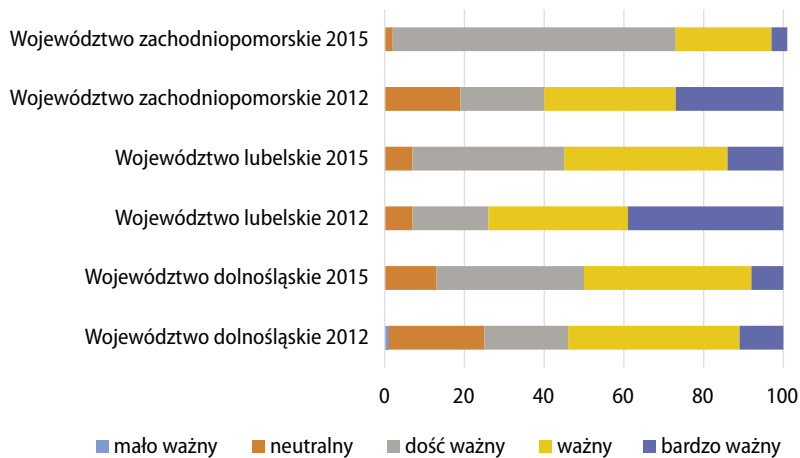
**Rysunek 2. Znaczenie transportu publicznego wykorzystywanego w przejazdach na zakupy (w proc.)**



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań.

W ciągu trzech lat potrzeby transportowe związane z ochroną zdrowia zyskały na znaczeniu, przede wszystkim w województwach dolnośląskim oraz lubelskim (rysunek 3). W 2015 r. uznano je generalnie za ważne bądź dość ważne. Ogólnie, należy jednak podkreślić duże oczekiwania społeczne związane z tym celem we wszystkich badanych regionach.

**Rysunek 3. Znaczenie transportu publicznego w dojazdach do ośrodków zdrowia (w proc.)**



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań.

Podsumowując wyniki badań z zakresu znaczenia transportu publicznego można zauważyć wysoką rangę przypisaną dojazdom do pracy oraz miejsc nauki. Relatywnie wysoko oceniono również potrzeby transportowe związane z zakupami i ochroną zdrowia.

W badaniach z 2012 r. oraz 2015 r. ocenie poddano również stopień zaspokojenia potrzeb mieszkańców. Dotyczyło to dojazdów do szkół, uczelni lub pracy, po zakupy oraz w celach zdrowotnych, z wykorzystaniem usług transportu publicznego.

Zgodnie z wynikami badań w 2015 r. pod względem zaspokojenia potrzeb transportowych związanych z dojazdami do pracy i szkół (rysunek 4) pozytywnie wyróżniają się województwo zachodniopomorskie i lubelskie, gdzie w blisko 60 proc. badanych miejscowości liczbę usług uznano za odpowiednią (w dolnośląskim – 50 proc.). Należy zauważyć, że od 2012 r. wzrósł odsetek miejscowości, w których brakuje usług transportowych związanych z dojazdami do pracy i szkół. Może to wynikać z ciągłego ograniczania długości linii komunikacji autobusowej w Polsce, które dotyczy również obszarów wiejskich (więcej zob. Kwarciński, 2016, s. 178).

**Rysunek 4. Stopień zaspokojenia potrzeb mieszkańców związanych z dojazdem do szkoły, uczelni i pracy przez publiczny transport zbiorowy (w proc.)**



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań.

Przeważa pozytywna opinia na temat stopnia zaspokojenia potrzeb związanych z dojazdami po zakupy z wykorzystaniem publicznego transportu zbiorowego (rysunek 5). Jednak w porównaniu z badaniami z 2012 r. wzrósł odsetek odpowiedzi wskazujących na brak usług realizujących potrzeby, chociaż one występują.

Na relatywnie niskim poziomie oceniono stopień zaspokajania potrzeb związanych z celami zdrowotnymi (rysunek 6). W badanych województwach wzrósł odsetek odpowiedzi wskazujących na pogorszenie stopnia zaspokojenia potrzeb związanych z celami zdrowotnymi. Świadczy o tym większy niż w 2012 r. odsetek odpowiedzi wskazujących na brak usług transportowych bądź też zbyt małą ich liczbę.

Podsumowując wyniki badań, można stwierdzić, że w porównaniu z 2012 r. w 2015 r. wzrósł udział liczby odpowiedzi wskazujących na problem w zaspokajaniu potrzeb transportowych. Głównym czynnikiem może być słabsza oferta usług transportowych w stosunku do zapotrzebowania. Potwierdza to negatywny skutek, jaki wywołuje ograniczanie liczby

i długości linii komunikacyjnych w Polsce. O mniejszej podaży usług transportowych świadczy również spadek liczby zezwoleń (oraz wypisów) na przewozy regularne. Należy również zauważyć, że pogorszenie stopnia zaspokajania potrzeb transportowych dotyczyło wszystkich badanych województw.

**Rysunek 5. Stopień zaspokojenia potrzeb mieszkańców związanych z dojazdem po zakupy przez publiczny transport zbiorowy (w proc.)**



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań.

**Rysunek 6. Stopień zaspokojenia potrzeb mieszkańców związanych z dojazdem w celach zdrowotnych przez publiczny transport zbiorowy (w proc.)**



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań.

Ograniczanie linii komunikacji autobusowej na obszarach wiejskich w Polsce stanowi ważną przesłankę dla rozwoju na tych obszarach motoryzacji indywidualnej. Osoby nieposiadające samochodu osobowego dla zapewnienia mobilności wykorzystują tzw. pomoc sąsiedzką, innych członków rodziny, a także rowery. Część z osób korzysta z transportu publicznego w innych miejscowościach.

Rola publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich nabiera szczególnego znaczenia w świetle równoważenia sposobu przemieszczania się osób – zrównoważonej mobilności. Ważne w tym zakresie jest prowadzenie odpowiedniej polityki ekonomicznej, edukacyjnej i organizacyjnej służącej rozwojowi oraz promowaniu publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich. Wymaga to współdziałania władz państwowych oraz samorządowych. Dotyczy to oceny potrzeb transportowych mieszkańców oraz pomocy w organizacji transportu. W pierwszym przypadku właściwym organem byłby szczebel gminny. Natomiast organizacja, która uwzględniałaby możliwość włączenia elastycznych systemów transportu do obsługi potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich, polegałaby na aktywnym wparciu przez państwo oraz pozostałe szczeble samorządu terytorialnego.

## 5. Podsumowanie

Obszary wiejskie charakteryzują się niższym względem ośrodków miejskich popytem na usługi transportowe. Wynika to z przyczyn społecznych, ekonomicznych, ale również ich cech fizycznych (rozciągłość, rozproszona niska zabudowa, relatywnie mała liczba mieszkańców). Spadek popytu wynikający z przyczyn społecznych związany jest ze zmianami demograficznymi, zwłaszcza ze zmniejszaniem się liczby ludności na obszarach wiejskich (wyłączając tereny podmiejskie) oraz odpływem ludzi młodych i wzrostem liczby osób starszych.

Publiczny transport zbiorowy stanowi na obszarach wiejskich ważny element w prawidłowej realizacji potrzeb mieszkańców. Umożliwia on przemieszczanie się z miejsca zamieszkania do celu podróży, szczególnie osobom pozbawionym własnych samochodów.

W świetle przedstawionych badań empirycznych można zauważyć duże znaczenie transportu publicznego w realizacji dojazdów do miejsc nauki i pracy. Ogólna ocena stopnia zaspokojenia potrzeb transportowych przez publiczny transport zbiorowy pozwala na stwierdzenie, że wzrósł udział osób wskazujących na problem w zaspokajaniu potrzeb transportowych.

## Bibliografia

1. *Budżety gospodarstw domowych w 2016(2017)*. Warszawa: GUS.
2. *Dojazdy do pracy w 2010 roku na podstawie BAEL*. Warszawa: GUS.
3. Koźlak, A. (2008). *Ekonomika transportu: teoria i praktyka gospodarcza*. Gdańsk: Wyd. UG.
4. Kwarciński, T. (2016). *Dostępność publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce*. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe US.
5. *Ludność stan i struktura w przekroju terytorialnym (2017)*. Warszawa: GUS.
6. *Obszary wiejskie w Polsce w 2014 r. (2016)*. Warszawa: GUS.
7. *Oświata i wychowanie w roku szkolnym 2010/2011(2011)*. Warszawa: GUS.
8. *Oświata i wychowanie w roku szkolnym 2016/2017(2017)*. Warszawa: GUS.

9. *Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2017*(2017). Warszawa: GUS.
10. Taylor, Z. (1997). Dostępność miejsc pracy, nauki i usług w obszarach wiejskich jako przedmiot badań geografii społeczno-ekonomicznej – próba analizy krytycznej. *Przegląd Geograficzny*, t. 69, nr 3–4.
11. Tyszka, S., Solon-Lipiński, M. (2013). *Stan zdrowia ludności wiejskiej w Polsce*. Warszawa: Forum Inicjatyw Rozwojowych.
12. Ustawa z dn. 07.09.1991 r. o systemie oświaty, Dz. U. 2016, poz. 1943.

---

## Role of Public Transport in Meeting Transport Needs of Rural Population in Poland

---

### Abstract

The paper makes an attempt to assess the role of public transport in meeting transport demand and needs of people living in rural areas. One needs to stress the importance of public transport, in particular to people whose access to private cars is limited or who, for other reasons, cannot use private cars to satisfy their transport needs.

Scarcely built up rural areas with relatively small number of residents and low population density represent lower demand for transport services than urban areas. Besides, demand for transport services in these areas is scattered due to rather loose settlement pattern.

In rural areas we can observe social and economic changes which impact the scale and structure of transport needs. We need to bear in mind the decreasing trend in the number of people working in agriculture. The process provides an impulse to higher mobility of persons also because society is increasingly more wealthy. Demographic changes are also relevant not only in rural areas but across the entire country: aging society which impacts transport needs of residents.

The scale and scope of transport needs in rural areas vary. To some people rural areas are not destinations where they work, go to school, meet their demand for healthcare services or do shopping. On the other hand, not all of these needs can be fully met in rural areas. Such limitations are valid premises why they are seeking to have these needs met in other areas (mainly urban), which entails travelling. Public transport, as confirmed by studies discussed in the paper, is an important determinant of meeting social and economic needs of people living in rural areas. These needs are properly met when it comes to public transport connected with work and going to school. From the perspective of types of needs examined in the paper, transport services connected with doing shopping and healthcare are rather poor.

**Keywords:** public transport, rural areas, transport needs.

**JEL classification code:** R410

---

