



## Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2021, 24(1), 78–95

DOI 10.4467/2543859XPKG.21.007.14950

Otrzymano (Received): 30.01.2021

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 27.03.2021

Zaakceptowano (Accepted): 27.03.2021

Opublikowano (Published): 30.06.2021

# POŁOŻENIE I FUNKCJONOWANIE DWORCÓW AUTOBUSOWYCH W WYBRANYCH MAŁYCH MIASTACH WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

## *Location and operation of bus stations in selected small towns in Podkarpackie Voivodeship*

**Jakub Łodziński**

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

e-mail: jakub.lodzinski@student.uj.edu.pl

### **Cytacja:**

Łodziński J., 2021, Położenie i funkcjonowanie dworców autobusowych w wybranych małych miastach województwa podkarpackiego, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 24(1), 78–95.

Niniejsza praca powstała na podstawie pracy dyplomowej napisanej pod kierunkiem dr. hab. Grzegorza Micka, prof. UJ w 2020 r.

**Streszczenie:** W pracy przedstawiono funkcjonowanie infrastruktury służącej do odprawy pasażerskiej, zarówno miejsc odjazdów autobusów PKS, jak i przewoźników prywatnych, w małych miastach województwa podkarpackiego: Leżajsku, Lubaczowie, Łańcutu oraz Przeworsku. Położenie dworców w przestrzeni miejskiej, forma ich organizacji oraz komfort zapewniany pasażerom cechują się znacznym zróżnicowaniem. Przyczyną dzisiejszego stanu są przemiany własnościowe i organizacyjne, jakie zaszły w ostatnich dekadach, zarówno w całej branży przewozów autobusowych, jak i indywidualnie w przypadkach konkretnych obiektów dworcowych. Przy pomocy autorskiego wskaźnika określono rozmieszczenie dworców względem najważniejszych obiektów infrastruktury publicznej; zidentyfikowano także zagospodarowanie funkcjonalne najbliższego otoczenia. W rozpatrywanej próbie dominują negatywne przykłady przemian infrastruktury. Większość miejsc odprawy pasażerskiej nie zapewnia pasażerom podstawowych udogodnień – jedynie trzy obiekty posiadają wszystkie wymagane prawem podstawowe elementy dworca.

**Słowa kluczowe:** transport publiczny, dworzec autobusowy, małe miasta, województwo podkarpackie

**Abstract:** The paper presents the functioning of the infrastructure used for passenger check-in, both for PKS bus departure points and private carriers, in small towns in the Podkarpackie Voivodeship: Leżajsk, Lubaczów, Łańcut and Przeworsk. The location of the stations in urban space, the form of their organisation and the comfort provided to passengers vary greatly between stations. Among the reason for their current state are organizational transformations and ownership changes that have taken place over the last decades, both in the whole bus transport industry and individually in the case of specific stations. The custom indicator has been used to determine the distribution of stations in relation to the most important public infrastructure facilities; functional development of the nearest surroundings has also been identified. Negative examples of infrastructure transformation prevail in analysed sample. Most check-in places do not provide passengers with basic amenities – only three objects have all the basic elements of a station required by law.

**Keywords:** public transport, bus station, small towns, Podkarpackie Voivodeship

## Wstęp

Pozamiejski transport autobusowy stanowi jeden z elementów publicznego transportu zbiorowego, umożliwiającego dostęp do dóbr i usług oraz realizację mobilności. Zmiany społeczno-gospodarcze zachodzące po 1989 r. w znaczny sposób uwarunkowały jego współczesne funkcjonowanie – wieloaspektowe przemiany regularnych przewozów autobusowych, szczególnie połączeń lokalnych na obszarach wiejskich, wpłynęły również na funkcjonowanie infrastruktury służącej do odprawy pasażerów. Jej ważną częścią składową są dworce autobusowe w ośrodkach miejskich różnej wielkości, będące ważnymi z punktu widzenia pasażerów miejscami rozpoczęcia i kończenia podróży oraz oczekiwania na przesiadkę. W szczególności w miastach małych i średnich funkcjonowanie dworców podatne jest na kryzys w branży, wskutek czego podlegają one przemianom funkcjonalnym i organizacyjnym.

Celem niniejszej pracy jest ukazanie w formie studium przypadku położenia dworców autobusowych względem najważniejszych obiektów w mieście oraz analiza wybranych aspektów funkcjonowania tych miejsc odprawy pasażerskiej, takich jak zmiany historyczne o charakterze funkcjonalnym, przestrzennym i właścicielskim, aspekty funkcjonalne infrastruktury czy zagospodarowanie funkcjonalne najbliższego otoczenia. Opracowanie sygnalizuje wybrane aspekty oraz stanowi próbę przekrojowego ujęcia tematu.

### 1. Zarys historii przedsiębiorstw PKS oraz problematyka ich przekształceń

Forma funkcjonowania regionalnego transportu autobusowego w Polsce po dzień dzisiejszy stanowi pokłosie decyzji politycznych podjętych w 1945 r., na mocy których powstało przedsiębiorstwo „Państwowa Komunikacja Samochodowa”. Sieć połączeń była rozwijana przez kolejne dekady, sprawiając, że autobusy PKS stały się podstawowym środkiem komunikacji na obszarach wiejskich. Państwowa Komunikacja Samochodowa była nie tylko operatorem przewozów, w jej gestii leżało także, wśród wielu innych dziedzin działalności, centralne projektowanie dworców i zajezdni (Bąkowski, 1996) oraz dysponowanie dworcami i przystankami dworcowymi (Książek, 2015).

Lata 90. XX wieku to okres przekształceń dostawiających państwo centralnie sterowane do standardów gospodarki wolnorynkowej. W tym okresie nastąpiły najważniejsze zmiany, które ukształtowały obecny sposób funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Można przyjąć, że z punktu widzenia regionalnego transportu autobusowego największe znaczenie odegrały dwa procesy: libe-

ralizacja przepisów umożliwiających prowadzenie prywatnej działalności gospodarczej (w tym także transportowej), oraz prywatyzacja przedsiębiorstw państwowych. W 1990 r. trzy przedsiębiorstwa PKS (w Koszalinie, Warszawie i Olsztynie) i zrzeszenie Krajowa PKS (obsługujące resztę przewozów wykonywanych pod szyldem PKS, a więc zdecydowaną większość w kraju) zostały podzielone na 176 przedsiębiorstw państwowych (Szczerbaciuk, 2014; Taylor, Ciechański, 2017). Transformacje obejmujące aspekty prawne, własnościowe i organizacyjne, polegające przede wszystkim na eliminacji sektora państwowego w strukturze własności, przebiegały w odmiennym tempie i sposobie dla poszczególnych przedsiębiorstw PKS. Były one poddawane prywatyzacji, komunalizacji, oddawane w leasing pracowniczy lub stawiane w stan upadłości (Taylor, Ciechański, 2007).

W powszechnie stosowanej nomenklaturze, wśród przewoźników transportu regionalnego wyróżniane są przedsiębiorstwa PKS i przewoźnicy prywatni, bez względu na faktyczną strukturę własnościową tych pierwszych. Wyżej omówione procesy przemian własnościowych wskazują, że taki podział stanowi duże uogólnienie. Nie jest on jednak zupełnie bezzasadny, gdyż sięga stanu z okresu przemian lat 90., wskazując na genezę powstania przedsiębiorstw PKS oraz ich pierwotną państwową własność. Niejednokrotnie obrazuje więc także pewne społeczne oczekiwanie co do sposobu funkcjonowania tych przewoźników. Stanowi kontrast w stosunku do przedsiębiorstw powstałych w nowych realiach, po 1990 r., których zasada działania wywodzi się nie z zadania zapewnienia transportu dla mieszkańców (jak zauważa Szczerbaciuk (2014) statuty Przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej zawierały zapisy o „charakterze przedsiębiorstw użyteczności publicznej”), lecz z działalności rynkowej mającej przynosić zysk właścicielowi. W niniejszym opracowaniu utrwalony podział na przedsiębiorstwa PKS oraz przewoźników prywatnych będzie konsekwentnie stosowany, z zastrzeżeniem, że nie odnosi się on do struktury własnościowej tych przedsiębiorstw przewozowych, lecz do genezy ich powstania.

### 2. Dworzec autobusowy – definicje, uwarunkowania prawne

W świetle polskiego prawa, dworzec autobusowy to „miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych” (Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym). Badacze tematu określają jego funkcję i charakterystykę nieco szerzej. Kołoś (2010) zwraca uwagę na kilka aspektów,

na podstawie których wyróżniać można w przestrzeni miasta dworce autobusowe. Wyróżnia on aspekty:

- 1) funkcjonalny – miejsce wymiany pasażerskiej;
- 2) organizacyjno-techniczny – miejsce zatrzymywania i postoju pojazdów, organizacji ruchu (kontrola rozkładu jazdy, zmiana kierunku jazdy);
- 3) architektoniczny, jako budynki, parkingi, perony, itp. wraz z zagospodarowaniem przestrzennym (w tym m.in. poczekalnią dla pasażerów, punktem informacji itp.).

Z punktu widzenia niniejszej analizy bardzo cenna jest klasyfikacja Dźwigonia (2012), który zwraca uwagę na poszczególne kryteria, na podstawie których dokonać można oceny dworców:

- 1) strukturalne – związane z geometrią dworca i jego położeniem;
- 2) funkcjonalne – opisujące powiązania z innymi środkami transportowymi;
- 3) informacyjne – obejmujące dostępność informacji dla pasażera;
- 4) komfortu korzystania – określające jakość infrastruktury.

Wskazane wyżej definicje tłumaczą pojęcie podobnie, należy jednak wskazać odmienny od pozostałych charakter definicji prawnej, która stosowana jest bardzo dosłownie. Zdaniem Naczelnego Sądu Administracyjnego „dworzec, aby mógł spełniać swoją funkcję musi obejmować co najmniej: przystanki komunikacyjne, wyodrębniony punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych” (Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego (NSA) 2015). Zgodnie z tą interpretacją, zdaniem Sądu „na terenie dworca autobusowego muszą zostać wyodrębnione przystanki komunikacyjne i to w liczbie większej aniżeli jeden, albowiem w definicji dworca jest mowa o przystankach” (Wyrok NSA 2015).

### 3. Wpływ przekształceń regionalnego transportu autobusowego na przemiany miejsc odprawy pasażerów

Obowiązująca *Ustawa o działalności gospodarczej z dnia 1 stycznia 1989 roku* łagodziła zasady prowadzenia własnej działalności gospodarczej; jedynym wymogiem do prowadzenia usług przewozowych było zgłoszenie ich do ewidencji (Taylor, Ciechański, 2017). Takie rozwiązania prawne skutkowały dynamicznym rozwojem przewoźników prywatnych, często mikrobusowych. Jak zauważa Gemra (2012), konkurencja w warunkach wolnego rynku dla jednych podmiotów oznacza dążenie do osiągnięcia jak największego udziału na rynku, dla innych zaś walkę o przetrwanie. Działalność przewoźników prywatnych mająca na celu przejęcie części rynku zmonopolizowanego przez

PKS była najczęściej konkurencją opartą o niską cenę, wykorzystującą czas przejazdu niezgodny z rozkładem jazdy oraz obsługę pasażerów poza miejscami do tego wyznaczonymi, a więc przystankami oraz dworcami (Kwarciński, Gozdek, 2018). Na działania konkurencyjne polegające na minimalizacji kosztów prowadzenia działalności składały się m.in. brak inwestowania w systemy informacji oraz brak partycypacji w utrzymaniu infrastruktury punktowej, a więc przystanków i dworców, czy biur obsługi klientów (kas dworcowych) (Gemra, 2012; Kwarciński, Gozdek, 2018). Przedsiębiorstwa PKS niejednokrotnie wciąż pozostawały zarządcami dworców autobusowych. Dzięki np. dzierżawie pomieszczeń w I połowie lat 90. dworce zaczęły przynosić dochody (Bąkowski, 1996), zaś funkcjonujący od momentu liberalizacji przepisów przewoźnicy prywatni zaczęli tworzyć nowe, prowizoryczne miejsca obsługi pasażerskiej i rozpoczynania kursów, prowadząc do ich rozproszenia w przestrzeni miejskiej. W niektórych przypadkach działania takie spowodowane zostały zakazem wjazdu na istniejący dworzec dla pojazdów innych przedsiębiorstw niż zarządca dworca (Fiedeń, 2017). Rosnący udział nowych przewoźników w rynku przewozowym często prowadził do marginalizacji roli dworców autobusowych (Książek, 2015). Jednocześnie pogarszająca się zarówno w przeszłości, jak i współcześnie kondycja finansowa wielu przedsiębiorstw PKS, spowodowana trudnościami adaptacyjnymi do nowych realiów gospodarczych oraz spadkiem liczby pasażerów zmusza do redukcji kosztów funkcjonowania. Oszczędności, poza ograniczaniem nierentownych połączeń, często szuka się na polu działalności pozaprzewozowej, a więc także w utrzymaniu dworców i infrastruktury przystankowej – pomimo tego, że obowiązująca od 2010 r. *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym* umożliwia właścicielom pobieranie opłat za korzystanie z dworców przez innych przewoźników. W konsekwencji dworce będące własnością przedsiębiorstw PKS tracą na wartości z powodu braku remontów i inwestycji (Książek, 2015). W wielu przypadkach, w celu zachowania płynności finansowej lub spłaty zobowiązań, przedsiębiorstwa PKS sprzedają należące do nich nieruchomości. Działki dworcowe często położone są w niewielkiej odległości od centrum miasta, co stanowi atut podnoszący ich wartość oraz atrakcyjność dla potencjalnych nabywców (Książek, 2015). W niektórych przypadkach sprzedaż działki dworca prowadzi do likwidacji zorganizowanej infrastruktury do obsługi pasażerskiej w mieście, w innych udaje się połączyć funkcję dworcową (często ograniczoną do minimum) z nową funkcją, najczęściej handlową. W ostatnich latach, aby zapobiec całkowitej likwidacji dworców, zadanie organizowania infrastruktury

do odprawy pasażerów przejmują w swoje kompetencje samorządy, zazwyczaj poprzez budowę centrów przesiadkowych czy komunikacyjnych (Książek, 2015).

Według Lijewskiego (1986), przewozy autobusowe posiadają dośrodkowy układ w godzinach dojazdu do miasta i odśrodkowy w trakcie powrotów do miejsca zamieszkania w strefie wpływów. Stwierdzenie to należy wiązać z ciężeniami do ośrodka miejskiego (w niniejszej pracy jest to aspekt dojazdów do szkół, usług publicznych lub komercyjnych). Zależność ta występuje również współcześnie w omawianych przypadkach. Ze względu na zbieganie się w miastach powiatowych połączeń obsługujących różne części strefy wpływów dworce pełnią rolę kluczowych przystanków, na których w założeniu rozpoczyna oraz kończy kursy większość linii komunikacyjnych o charakterze lokalnym. W układzie drogowym miast znajdują się także inne przystanki, jednak obsługiwane są one jedynie przez część kursów – tylko na liniach komunikacyjnych prowadzących daną trasą do dworca. Położenie dworca w przestrzeni miejskiej, a w szczególności względem najważniejszych celów podróży stanowi szczególnie istotny aspekt z punktu widzenia podróżnych oraz konkurencyjności transportu autobusowego względem innych gałęzi transportu.

Problematyka funkcjonowania dworców autobusowych w małych miastach w Polsce jest bardzo słabo rozpoznana. Do najistotniejszych opracowań, będących studiami przypadków zaliczyć należy prace Książka (2015) i Dźwigonia (2012) traktujące o wybranych ośrodkach o różnej wielkości (także kilkunastotysięcznych), odpowiednio w województwie dolnośląskim i małopolskim. Pozostałe analizy przeprowadzone zostały na przykładzie miast dużych (Kołoś, 2010; Cetnarowska, 2017), lub też dotyczyły architektonicznej charakterystyki dworca (Banachowska, 2015). Przegląd literatury polskiej wskazuje na ubogość opracowań skupiających się na infrastrukturze dworcowej w miastach małych, stąd zasadne wydaje się rozpoczęcie dyskusji w tym zakresie.

#### **4. Dobór i podstawowa charakterystyka miast – próby badawczej**

Istnieje wiele klasyfikacji grupujących miasta według ich wielkości. Kwiatek-Sołtys (2004) za najpopularniejsze kryterium wydzielenia małego miasta wskazuje liczbę mieszkańców – do 20 tys. osób (według GUS), zwracając jednocześnie uwagę na występujące również podziały uwzględniające górną granicę ludności jako 10 tys., a nawet 5 tys. osób. W niniejszej pracy za miasto małe przyjęto ośrodek miejski o liczbie mieszkańców mniejszej niż 20 tys., zgodnie z naj-

powszechniejszą klasyfikacją stosowaną m.in. przez GUS (Miasta w liczbach 2016, 2018). Jako próbę badawczą wybrano cztery miasta położone w środkowej i wschodniej części województwa podkarpackiego: Leżajsk, Lubaczów, Łańcut oraz Przeworsk. Odpowiadają one przyjętej w założeniach charakterystyce małych ośrodków miejskich, posiadając jednocześnie przykłady wieloaspektowych zmian miejsc odprawy pasażerów i różną specyfikę ich rozmieszczenia. Charakteryzują się także zróżnicowanym pod względem własnościowym i organizacyjnym rynkiem przewozów autobusowych, pozwalając na przekrojowy przegląd procesów przemian dworców w małych miastach.

W Leżajsku i Łańcutu rozpoczyna swoje kursy PKS Leżajsk, będący po przekształceniach własnościowych firmą prywatną. Historycznie funkcjonowało na tym obszarze również przedsiębiorstwo PKS Łańcut, jednak w 2013 r. zakończyło ono działalność. Z kolei Przeworsk oraz Lubaczów znajdują się w obszarze działania samorządowej spółki PKS Jarosław; w Lubaczowie zlokalizowana jest jej placówka terenowa. W każdym z miast oprócz przedsiębiorstw PKS obsługę komunikacyjną zapewnia także kilku przewoźników prywatnych.

Wybrane ośrodki cechują się taką samą rangą administracyjną (są stolicami powiatów) oraz podobną liczbą mieszkańców (tab. 1). Każdy z nich posiada jednak odmienne położenie w granicach województwa oraz względem sieci transportowej i innych ośrodków miejskich. Łańcut i Przeworsk położone są w głównej osi rozwoju województwa: w ciągu drogi krajowej nr 94, którą biegnie najważniejszy autobusowy korytarz transportowy w województwie, oraz posiadają węzły z autostradą A4 (Plan zrównoważonego rozwoju..., 2014). Łańcut ze względu na bliskość Rzeszowa znajduje się w jego strefie wpływów wyznaczonej codziennymi dojazdami, zaś jego zaplecze jest asymetryczne w wyniku konkurencji miasta wojewódzkiego. Przeworsk, usytuowany w strefie dalszych dojazdów do Rzeszowa od zachodniej strony oraz sąsiedztwa większego ośrodka z szeroką strefą wpływów, jakim jest Jarosław, posiada specyficznie „ściśnięte” zaplecze na linii wschód – zachód, oraz rozwinięty prostopadle do tej osi, południkowy obszar obsługi (Sobala-Gwosdz, 2005). Odmiernym położeniem cechuje się Lubaczów, zlokalizowany na peryferiach zarówno województwa, jak i całego kraju. Oddalenie od większych ośrodków miejskich oraz ważnych szlaków komunikacyjnych sprawia, że jest to peryferyjny ośrodek obsługujący ograniczony obszar otaczający. Leżajsk z kolei jest miastem w miarę równomiernie oddalonym od innych ośrodków miejskich, położonym przy drodze krajowej nr 77 (Lipnik – Przemyśl) o mniej istotnym znaczeniu.

Tab. 1. Liczba ludności zaplecza miasta wyznaczona poprzez ciążenia do liceów ogólnokształcących w roku szkolnym 2003/2004 w odniesieniu do liczby ludności powiatu w 2002 i 2018 r.

Miasta	Liczba ludności miasta (2018)	Liczba ludności powiatu (2018)	Liczba ludności miasta (2002)	Liczba ludności powiatu (2002)	Liczba mieszkańców zaplecza ciążących do ośrodka (2002)	Całkowita liczba ludności ciążącej do ośrodka (d+f) (2002)	Wskaźnik obsługi (f/d) (2002)
a	b	c	d	e	f	g	h
Leżajsk	13 891	69 562	14 305	69 168	38 901	53 206	2,7
Lubaczów	12 078	55 652	12 458	57 808	26 124	38 582	2,1
Łańcut	17 738	80 834	17 890	77 378	43 906	61 796	2,5
Przeworsk	15 376	78 458	15 855	78 871	21 275	37 130	1,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sobala-Gwosdz (2005) i BDL GUS.

W niniejszej analizie dworce autobusowe rozpatrywane są w aspekcie obsługi pasażerów dojeżdżających do ośrodka powiatowego z okolicznych miejscowości. Szczególnie istotne wydaje się więc oszacowanie faktycznych ciążenia i potencjału ludnościowego. W celu zobrazowania zjawiska posłużono się danymi dotyczącymi przestrzennego zasięgu oddziaływania miast województwa podkarpackiego, opracowanymi przez Sobalę-Gwosdz (2005) według danych na rok szkolny 2003/2004, na podstawie miernika bazującego na miejscu zamieszkania uczniów liceów ogólnokształcących, wyznaczającego zasięg codziennych kontaktów z miastem, a więc także strefę jego oddziaływania. Zastosowała ona wskaźnik obsługi (iloraz ciążących do miasta mieszkańców do liczby mieszkańców całego zaplecza), pokazujący siłę zaplecza. Aby dowiązać dane dotyczące ciążenia do obecnego stanu ludnościowego, porównano aktualną liczbę mieszkańców odpowiednich powiatów z danymi z roku opracowania analizy ciążenia (tab. 1). Omawiane w niniejszej analizie ośrodki miejskie charakteryzują się zróżnicowanym zasięgiem zaplecza. Łańcut, Leżajsk i Lubaczów cechują się podobną wartością wskaźnika obsługi, Przeworsk zaś osiągnął wartość poniżej średniej, posiadając wyraźnie słabsze zaplecze. Jednocześnie zaplecza Łańcuta i Przeworska mają kształt asymetryczny ze względu na konkurencję ze wspomnianymi wcześniej ośrodkami o większym znaczeniu (Sobala-Gwosdz, 2005). Niezależnie od potencjału zaplecza, wszystkie miasta posiadają taki sam status administracyjny, będąc miejscem korzystania z usług przez okolicznych mieszkańców. W każdym z omawianych miast występuje zarówno dworzec, bądź przystanek PKS, jak i miejsce odjazdów przewoźników prywatnych. Różnią się one jednak nazwą i organizacją funkcjonowania. Analizie poddano: w Leżajsku – dworzec PKS

oraz miejsce odjazdów przewoźników prywatnych w okolicy dworca PKP, w Łańcutie Centrum Komunikacyjne (dawny dworzec PKS) i dworzec przewoźników prywatnych przy pl. Cetnarskiego, zaś w Przeworsku dworzec PKS i przystanek przewoźników prywatnych Przeworsk MOK. Charakterystyczny jest przypadek Lubaczowa, który nie posiada aktualnie dworca autobusowego w naukowym tego pojęcia rozumieniu. Do próby włączono przystanki PKS przy ul. Słowackiego oraz przystanek przewoźników prywatnych przy ul. Kolejowej, jako przystanki komunikacyjne położone najbliżej zlikwidowanego dworca, które zastąpiły go funkcjonalnie, przejmując wymianę pasażerów. Dobór przystanków przeprowadzono kierując się definicjami naukowymi oraz względami praktycznymi – formą funkcjonowania danego miejsca odprawy pasażerów i rolą, jaką pełni w praktyce. Ze względu na tę ostatnią, wszystkie omawiane przystanki komunikacyjne i dworce potraktowano równoważnie, świadomie pomijając to, że gros z nich nie spełnia wymogów definicji ustawowej.

## 5. Przegląd zastosowanych metod badawczych

Ze względu na wielkość omawianych ośrodków oraz ich znaczenie w hierarchii osadniczej, a przede wszystkim ze względu na powiatową rangę w hierarchii administracyjnej, jako cele podróży przyjęto miejsca świadczenia usług publicznych o zasięgu ponadgminnym. Zgodnie z definicją Sołtysa (2013) „usługi publiczne to usługi kierowane do ogółu społeczeństwa lub dużych zbiorowości ludzkich, finansowane w całości lub częściowo ze środków publicznych”. Są więc kluczowe zarówno ze względu na istotną rolę, jaką pełnią w zaspokajaniu potrzeb mieszkańców, jak i obowiązek ich świadczenia przez państwo względem

obywateli (Stępnia i in., 2017). Wańkiewicz (2004) uwzględnia także przestrzenny zasięg ich świadczenia, określając usługi publiczne jako „służące mieszkańcom danej jednostki samorządu terytorialnego realizowane na rzecz wszystkich osób mieszkających na stałe lub czasowo na danym terytorium”. Podstawa doboru instytucji publicznych miasta powiatowego nawiązuje do badań małych miast Polski północnej J. Sołtysa (2013), obejmując: starostwa powiatowe, powiatowe urzędy pracy (PUP), urzędy skarbowe (US), sądy rejonowe, inspektoraty ZUS, szpitale, szkoły ponadgimnazjalne (licea, technika, szkoły branżowe). Ze względu na rolniczy charakter większości gmin wchodzących w skład powiatów (Śleszyński, Komornicki, 2016), do próby badawczej włączono także inspektoraty KRUS. Dodatkowo wzięto pod uwagę targowiska miejskie, znajdujące odzwierciedlenie w cotygodniowych dojazdach „do powiatu” na dni targowe, oraz główne przestrzenie publiczne – rynki miast, pełniące jednocześnie ważną rolę wśród miejsc o funkcji handlowej. Wszystkie omawiane miasta wyposażone są w wyżej wymienione usługi, z wyjątkiem Łącuta – powiat łańcucki podlega inspektoratom ZUS i KRUS w Rzeszowie.

W dalszej części pracy zbadano położenie dworców względem dobranych obiektów, zarówno pod kątem odległości, jak i dostępności czasowej. Do określenia rzeczywistej odległości w terenie posłużono się wirtualnym narzędziem pomiaru dystansu na podstawie tworzonych ścieżek dostępnym na portalu *map.meurisse.org*, korzystającym z podkładu OpenStreetMap udostępnianego na otwartej licencji ODbL. Uwzględniono przy tym znane autorowi oraz wykorzystywane przez mieszkańców skróty nieuwzględnione na mapach internetowych, z jednoczesnym poszanowaniem zasad ruchu drogowego, w szczególności podczas wytyczania miejsc przejścia przez jezdnię. Uzyskane wyniki posłużyły do opracowania wskaźnika położenia dworca względem najważniejszych obiektów. Jest on wyrażany poprzez średnią ważoną: odległości koniecznych do pokonania z dworca do obiektu oraz wag poszczególnych obiektów oznaczających ich znaczenie w potencjalnym generowaniu ruchu pasażerskiego:

$$P = \frac{\sum_{i=1}^n w_i \cdot l_i}{\sum_{i=1}^n w_i}$$

gdzie:

$P$  – wskaźnik położenia dworca

$w$  – waga obiektu (znaczenie w potencjalnym generowaniu powiatowego ruchu pasażerskiego)

$l$  – odległość konieczna do pokonania przez pieszego od dworca do obiektu

$n$  – liczba obiektów.

Wagę ustalono na podstawie ankiety eksperckiej w grupie sześciu pracowników IGIGP UJ, uśredniając przypisane przez nich wartości oraz zaokrąglając je do najbliższych liczb całkowitych (gdzie waga równa 1 oznacza najmniejsze znaczenie w potencjalnym generowaniu ruchu pasażerskiego, zaś waga równa 5 – największe). Uzyskane wyniki przedstawiono w tab. 2.

Tab. 2. Wagi przypisane poszczególnym miejscom świadczenia usług publicznych na podstawie ich znaczenia w potencjalnym generowaniu ruchu pasażerskiego (waga = 1 oznacza najmniejsze znaczenie, waga = 5 największe).

L.p.	Obiekty	Waga
1.	Starostwa powiatowe	2
2.	Powiatowe urzędy pracy	3
3.	Urzędy skarbowe	2
4.	Sądy rejonowe	1
5.	Inspektoraty ZUS	2
6.	Inspektoraty KRUS	2
7.	Szpitale	4
8.	Rynki	3
9.	Targowiska miejskie	4
10.	Szkoły ponadgimnazjalne	5

Źródło: opracowanie własne na podstawie ankiety eksperckiej.

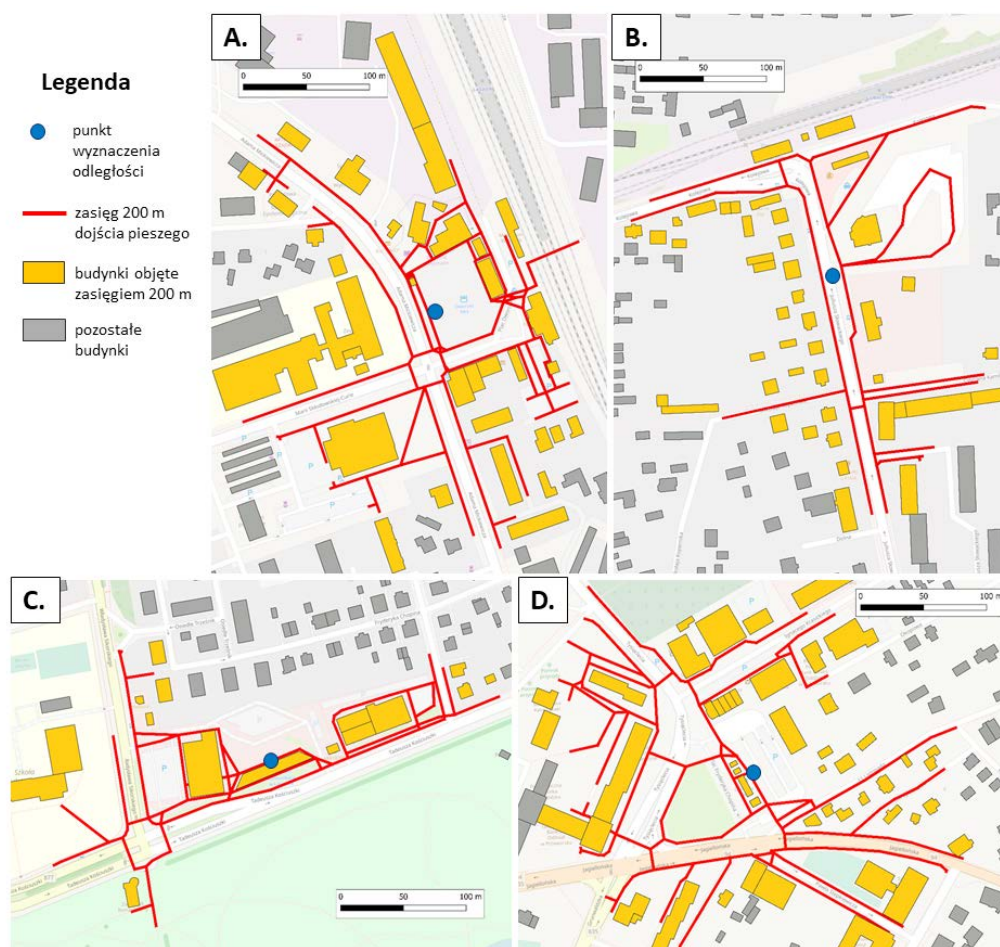
Dla zasygnalizowania znaczenia dostępności czasowej w badaniach położenia dworców przedstawiono szacunkowy czas dojścia od dworca do rozpatrywanych obiektów (zaokrąglony do 0,5 minuty), wyznaczony na podstawie wyników średniej ważonej odległości. W badaniach przyjmuje się różne prędkości pieszego. Na podstawie kompilacji dziewięciu pozycji literaturowych w najnowszych badaniach uśrednia się tą prędkość do 4,5 km/h (Stępnia i in., 2017). Wartość tą przyjęto również na potrzeby niniejszej pracy. Ze względu na użycie dostępności czasowej jedynie do obrazowego ukazania czasu dojścia, nie zdecydowano się na szerszą analizę dostępności czasowej – losowe zmienne, np. sygnalizacje świetlne nie były uwzględniane.

Dzięki danym zebranych metodą kartowania terenowego wykonana została analiza jakości infrastruktury dworcowej. Wizje terenowe przeprowadzone zostały w listopadzie 2019 r. (Przeworsk), lutym 2020 r. (Łącut) oraz marcu 2020 r. (Leżajsk i Lubaczów). Dodatkowo do opisu przemian dworca PKS w Leżajsku posłużono się obserwacjami poczynionymi w trakcie wizji terenowej w lipcu 2019 r.

Istotnym aspektem funkcjonowania dworców autobusowych zawartym w niniejszej pracy jest tak-

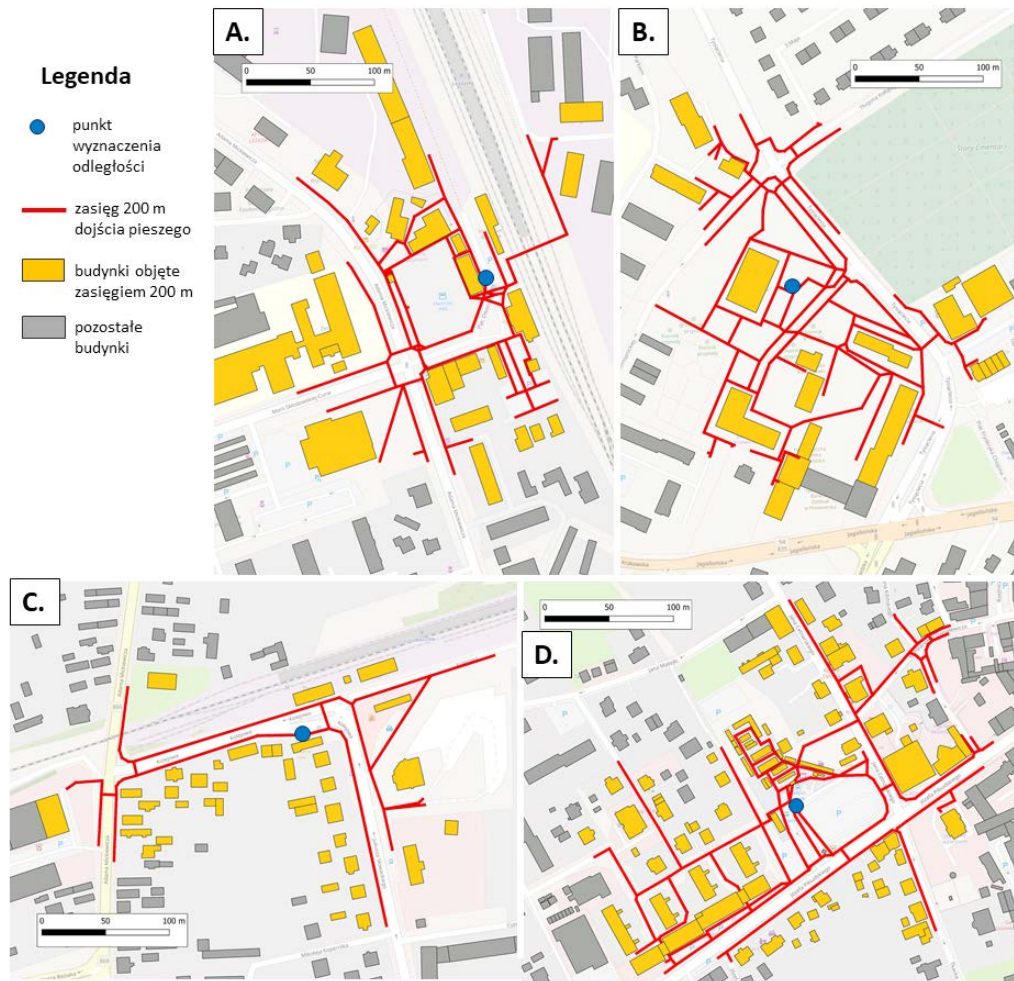
że wyposażenie okolic dworca w komercyjne usługi rynkowe. Zróżnicowanie punktów usługowych można rozpatrywać zarówno z punktu widzenia pasażera opuszczającego miasto, oczekującego na autobus (przyjmując za priorytet sklepy spożywcze i usługi gastronomiczne, jako miejsca zaopatrzenia na czas podróży), jak i osoby przyjezdnej, zainteresowanej skorzystaniem z licznych usług bez konieczności długiego chodzenia – wówczas atutem staje się dywersyfikacja palety usług możliwych do skonsumowania w otoczeniu dworca. Dla zgeneralizowania zróżnicowanej palety placówek usługowych dokonano ich pogrupowania według rodzaju świadczonej usługi. Klasyfikacja usług od lat stanowi zagadnienie poruszane przez ekspertów. Wyróżniane są m.in. klasyfikacje sektorowe, statystyczne, opisujące relacje człowieka i obiektu pracy czy też dostawcy i odbiorcy (Ilnicki, 2009). Popularne jest także systematyzowanie usług na podstawie Polskiej Klasyfikacji Działalności; wszystkie te podziały cechują się zróżnicowanymi stopniami szczegółowości, kładąc nacisk na wybrane aspekty. Na

potrzeby pracy dokonano własnej eksperckiej klasyfikacji, uwzględniającej specyfikę badanego obszaru, w tym dominujące usługi, łącząc niektóre tradycyjnie rozdzielane grupy usług oraz dokonując podziałów innych (np. handlu) i zapewniając wymaganą tematem dokładność. Wyróżniono 14 rodzajów placówek świadczenia usług rynkowych, które wymienione zostały w rozdziale wynikowym. Żadnej z grup usług nie uznano za szczególnie istotną względem innych z uwagi na ich komplementarny charakter w zaspokajaniu ludzkich potrzeb. Źródłem pozyskania danych o rozmieszczeniu placówek usługowych w pobliżu miejsc odprawy pasażerskiej było kartowanie terenowe, przeprowadzone we wspomnianych powyżej terminach. Aby uzyskać odniesienie przestrzenne zebranych danych, w programie QGIS 3.10.0 wyznaczono 200-metrowe strefy dojścia do każdego z miejsc odprawy pasażerów, celem nakreślenia najbliższego otoczenia dworca na podstawie faktycznych możliwości przemieszczania się pieszego (ryc. 1 i 2). Późniejszą analizę przeprowadzono w programie Excel.



Ryc. 1. Wyznaczone strefy 200-metrowego dojścia od dworców i przystanków PKS: A. – w Leżajsku, B. – w Lubaczowie, C. – w Łańcutcie, D. – w Przeworsku.

Źródło: opracowanie własne na podkładzie OpenStreetMap.



Ryc. 2. Wyznaczone strefy 200-metrowego dojścia od dworców i przystanków przewoźników prywatnych: A. – w Leżajsku, B. – w Przeworsku, C. – w Lubaczowie, D. – w Łańcutie.

Źródło: opracowanie własne na podkładzie OpenStreetMap.

## 6. Procesy przemian dworców PKS

We wszystkich omawianych miastach istniały dworce autobusowe wybudowane w czasach ustroju socjalistycznego, przed 1989 r. Wskutek różnych czynników w ciągu ostatnich 10 lat doszło do licznych przemian przestrzeni dworcowych, które zachodziły w sposób zróżnicowany, odmiennie w każdym przypadku.

Do najbardziej zauważalnych, negatywnych z punktu widzenia pasażera zmian doszło w przypadku dworca PKS w Lubaczowie. W 2014 r. działka dworca wraz z budynkiem poczekalni i zadaszonymi stanowiskami odjazdowymi została sprzedana przez właściciela – PKS Jarosław – prywatnemu inwestorowi, z przeznaczeniem na budowę centrum handlowego. Nowy obiekt miał posiadać małą poczekalnię dla pasażerów oraz stanowiska odjazdowe – a więc łączyć funkcje dworcową i handlową ([www.elubaczow.pl](http://www.elubaczow.pl)). Po zmianie własnościowej nie przeprowa-

dzono jednak prac wyburzeniowych, zaś inwestycja finalnie nie doszła do skutku. Wskutek wycofania się inwestora, dwa tymczasowe przystanki położone przy pobliskiej ul. Słowackiego, zorganizowane na czas budowy, pozostały jedynymi miejscami obsługi pasażerów, przejmując rolę dotychczasowego dworca. W późniejszym czasie urząd miasta własnym kosztem wyposażył stanowiska odjazdowe w wiaty przystankowe ([www.elubaczow.pl](http://www.elubaczow.pl)). Przystanki przy ul. Słowackiego spełniają jedynie aspekty funkcjonalne (wymiana pasażerów) oraz organizacyjno-techniczne (miejsca zatrzymywania pojazdów), nie zapewniając podstawowych warunków oczekiwania na odjazd (brak poczekalni i toalety). Obecnie część kursów PKS Jarosław (wykonywane w dni szkolne) rozpoczyna i kończy trasy na przystanku „Lubaczów Liceum”, zaś przystanek „Lubaczów Słowackiego” w pobliżu dawnego dworca, pomimo przejęcia funkcji dawnego dworca, z punktu widzenia rozkładów jazdy



stał się przystankiem tranzytowym. Z jednej strony stanowi to marginalizację znaczenia dawnego węzła komunikacyjnego, z drugiej udogodnienie dla części pasażerów, jaką jest młodzież szkolna.

W podobnym jak w przypadku dworca w Lubaczowie kształcie własnościowo-organizacyjnym planowano dokonać przemian przestrzeni dworca PKS w Przeworsku. Na początku 2014 r., a więc w analogicznym czasie, właściciel działki – PKS Jarosław – podpisał umowę przedwstępną z prywatnym inwestorem zakładającą sprzedaż działki i wybudowanie na niej Centrum Usługowo-Komunikacyjnego, obejmującego, poza częścią handlową, również m.in. stanowiska odjazdowe, poczekalnie dla podróżnych oraz toalety ([www.mojprzeworsk.pl](http://www.mojprzeworsk.pl)). Dworzec zlokalizowany został w latach 70. XX w. na terenie dawnego cmentarza żydowskiego, bez przeprowadzenia badań archeologicznych. Z powodu wpisania terenu dawnego kirkutu do Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków, deweloper wycofał się z pomysłu budowy. W odróżnieniu od Lubaczowa, nastąpiło to jeszcze przed zakupem działki, dzięki czemu nie doszło do likwidacji dworca. Pozwala to wysnuć wniosek, że nieuregulowany status działki stanowi główną przyczynę zachowania dworca w niezmienionym kształcie, jako jedynego spośród omawianych przykładów.

Przemiany własnościowe i organizacyjne dotknęły również leżajski dworzec PKS. W 2019 r. w jego skład wchodził plac postojowo-manewrowy z licznymi stanowiskami odjazdowymi, oraz budynek o funkcjach dworcowej i usługowej, mieszczący kasę biletową, poczekalnię dla pasażerów oraz lokale usługowe. Zadaszone podcienia budynku wraz licznymi ławkami stanowiły dodatkową przestrzeń oczekiwania na autobus. W październiku 2019 r. PKS Leżajsk sprzedał działkę dworca prywatnemu inwestorowi, z przeznaczeniem na budowę galerii handlowej. Doniesienia medialne wskazują, iż PKS pozostanie zarządcą terenu przez 10 lat, zaś nowej inwestycji towarzyszyć będzie zachowanie funkcji dworcowej ([www.nowiny24.pl](http://www.nowiny24.pl)). Jednocześnie Urząd Miejski w Leżajsku przystąpił do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru dworca tak, aby zagwarantować pełnienie funkcji komunikacyjnej ([www.lezajsk4u.pl](http://www.lezajsk4u.pl)). Do istotnych zmian, które zaszły po zmianie właściciela należy zaadaptowanie części placu manewrowego na parking dla samochodów osobowych, oddzielającej stanowiska odjazdowe od budynku dworcowego. Sam obiekt również uległ znacznym przemianom – zlikwidowane zostały podcienia wraz z ławkami oraz pomieszczenie poczekalni.

Przeniesiono też kasę biletową, zaś dla oczekujących pasażerów przygotowano prowizoryczną przybudówkę w postaci półotwartej wnęki. Brak jest także jednej czytelnej tablicy z rozkładem jazdy, zawierającym odjazdy ze wszystkich stanowisk. Nastąpiło więc znaczne pogorszenie komfortu oczekiwania na autobus, w szczególności z powodu likwidacji poczekalni oraz większego zadaszenia dla pasażerów.

Pozytywnie na tle pozostałych miast omawianych w niniejszej pracy wyróżnia się natomiast *casus* dworca PKS w Łąncucie. Jest to przykład udanej przemiany przestrzeni dworca wraz z częściową zmianą jego funkcji, wypracowanej dzięki współpracy samorządu z lokalnym inwestorem. Dotychczasowy dworzec PKS wybudowany został w latach 80. i pozostawał własnością Miasta Łąncuta. W 2016 r. miejscowy przedsiębiorca podjął się długoterminowej dzierżawy części terenu dworca, z przeznaczeniem na komercyjną budowę lokalu usługowego ([www.lancut.gada.pl](http://www.lancut.gada.pl)). Zgodnie z umową, zobowiązania za dzierżawę przedsiębiorstwo spłaciło w formie wybudowania własnym kosztem na pozostałych działkach nowego Centrum Komunikacji Miasta Łąncuta ([www.tvlancut.pl](http://www.tvlancut.pl), a, b). Całość inwestycji objęła budynek usługowy o dominującej funkcji handlowej oraz oddzielny budynek poczekalni dla podróżnych, kas biletowych, toalet oraz zaplecza technicznego. Stanowiska odjazdowe posiadają pełne zadaszenie, pozostał również plac manewrowo-postojowy dla autobusów. Teren dworca autobusowego w Łąncucie zmienił więc swoją funkcję z komunikacyjnej na usługowo-komunikacyjną, jednak przy zachowaniu właściwych proporcji pomiędzy dwoma zastosowaniami. Łąncucka inwestycja stanowi w ocenie autora pozytywny przykład przemian funkcji terenu dworca będący kompromisem rachunku ekonomicznego oraz odpowiednich standardów zapewnianych pasażerom. Paradoksalnie nowa funkcja (usługowa) dopełniająca funkcję transportową pozytywnie wpłynęła na jakość przestrzeni, ze względu na możliwość dokonania zakupów w czasie oczekiwania na autobus.

## 7. Położenie dworców w przestrzeni miejskiej

Osiągnięte dzięki analizie geoinformatycznej wyniki pomiarów minimalnej odległości pieszej od miejsc odprawy pasażerskiej do analizowanych obiektów, z dokładnością do 25 m, przedstawiono w tabeli nr 3. Oddzielnie uwzględniono dane dla dworców autobusowych, jak i miejsc odjazdów prywatnych przewoźników.

Tab. 3. Wyniki pomiarów minimalnej odległości pieszej od miejsc odprawy pasażerskiej do analizowanych obiektów [m].

L.p.	Obiekt	Leżajsk		Lubaczów		Łańcut		Przeworsk	
		Odległość od dworca PKS	Odl. od przyst. przewoźników prywatnych	Odległość od przystanku PKS	Odl. od przyst. przewoźników prywatnych	Odległość od Centrum od Komunikacji	Odl. od dworca przewoźników prywatnych	Odległość od dworca PKS	Odl. od przyst. przewoźników prywatnych
1.	Starostwa powiatowe*	275 600	325 650	875	900	1125	300	300	175
2.	Powiatowe urzędy pracy*	275	325	1350	1450	1125	300	300 250	175 475
3.	Urzędy skarbowe	1325	1375	2000	2100	1200	200	475	275
4.	Sądy rejonowe*	500	550	750	775	750	825	225 125	450 350
5.	Inspektoraty ZUS	825	875	1025	925	-	-	775	825
6.	Inspektoraty KRUS	400	450	1075	1100	-	-	125	150
7.	Szpitala	1900	1950	925	825	1025	625	1800	1675
8.	Rynki	1050	1100	975	1000	800	475	475	600
9.	Targowiska miejskie	225	275	1375	1475	1175	25	625	600
10.	Publiczne szkoły ponadgimnazjalne*	175 450	225 500	775 1675	875 1775	850 800 1175 750 2250	575 1000 375 825 3150	400 625	450 525

Uwaga: \* – większa liczba wartości występujących w poszczególnych komórkach oznacza świadczenie usługi w oddzielnych budynkach, a w przypadku szkół – liczbę placówek.

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z przedstawioną metodologią, na podstawie powyższych danych wyliczono średnią ważoną, stanowiącą wskaźnik położenia dworca ( $P$ ) (tab. 4). Obrazuje on odległość, jaką przeciętnie należy pokonać od dworca autobusowego do obiektu, w którym świadczone są usługi publiczne; najkorzystniejsza

lokalizacja oznacza najniższą wartość wskaźnika. Przedstawiono także szacunkowy czas dojścia od dworca do rozpatrywanych obiektów (zaokrąglony do 0,5 minuty), wyznaczony na podstawie wyników średniej ważonej odległości.

Tab. 4. Wskaźnik położenia dworca ( $P$ ) – odległość, jaką przeciętnie należy pokonać od miejsca odprawy pasażerskiej do obiektu, w którym świadczone są usługi publiczne, oraz szacunkowy czas dojścia od dworca do rozpatrywanych obiektów (zaokrąglony do 0,5 minuty), wyznaczony na podstawie wyników średniej ważonej odległości.

L.p.	Kryterium pomiaru	Leżajsk		Lubaczów		Łańcut		Przeworsk	
		Odległość od dworca PKS	Odl. od przyst. przewoźników prywatnych	Odległość od przystanku PKS	Odl. od przyst. przewoźników prywatnych	Odległość od Centrum Komunikacji	Odl. od dworca przewoźników prywatnych	Odległość od dworca PKS	Odl. od przyst. przewoźników prywatnych
1.	Średnia ważona odległości ( $P$ ) [m]	732,6	782,6	1178,6	1214,3	904,2	528,1	644,2	627,2
2.	Średni czas dojścia ( $v=4,5$ km/h) [min]	9,5	10,5	15,5	16,0	12,0	7,0	8,5	8,0

Źródło: opracowanie własne.

Średnia odległość dworca od miejsca świadczenia usługi publicznej waha się w granicach od ok. 528 do 1214 m. Czas pieszego przejścia w granicach do około 10 minut uznać można za zadowalający. Ponieważ we wszystkich rozpatrywanych przypadkach w ścisłym centrum funkcjonalnym miasta znajdują się parkingi samochodowe, położone blisko obiektów usługowych, konieczność dłuższego dojścia działa na niekorzyść transportu zbiorowego.

Najdogodniej dla pasażera położony jest przystanek przewoźników prywatnych w Łańcutcie, gdzie na dojście do obiektu usługowego należy przeznaczyć średnio 7 minut. Miejsca odprawy pasażerów (zarówno przewoźników prywatnych, jak i dworzec PKS) korzystnie położone są także w Przeworsku, gdzie na dotarcie do placówki usługowej należy poświęcić około 8-8,5 minuty. Czas ten jest niemal dwukrotnie mniejszy niż w przypadku cechujących się peryferyjnym położeniem przystanków w Lubaczowie. Kilkunastominutowy dystans należy również pokonać korzystając z Centrum Komunikacyjnego Łańcuta. Położone jest ono średnio około 900 m od placówki usługowej, co nie wpływa korzystnie na konkurencyjność i dogodność korzystania z tego obiektu.

Wyniki zaburzają obiekty położone w oddaleniu od reszty placówek usługowych, takie jak szpitale, czy niektóre targowiska; lokalizacja dworców jest we wszystkich omawianych miastach pewnym kompromisem odległości. Uwagę zwraca fakt, iż największą odległość należy pokonać, aby dostać się do szpitali i towarzyszących im usług medycznych. W przeliczeniu na czas pokonanie średniej odległości ok. 1350 m zajmuje około 18 minut; w najgorszym przypadku (w Leżajsku) należy na to przeznaczyć ponad 25 mi-

nut. Przy określonej ekspercko wysoką wagą, istotnej roli jaką odgrywają szpitale daje to niezadawalający wynik. Wynika to jednak z faktu, że we wszystkich miastach, poza Łańcutem, położone są one w znacznym oddaleniu od centrum miasta. Najważniejsze pod względem potencjalnego generowania ruchu pasażerskiego szkoły ponadgimnazjalne leżą średnio niewiele ponad 800 m od dworców. Wewnątrz tej kategorii obiektów istnieje znaczne zróżnicowanie odległości w poszczególnych miastach. W przypadku Leżajska oraz Przeworska miejsca odprawy pasażerów znajdują się bardzo blisko szkół. Uśredniając odległości do placówek oświatowych jest to odpowiednio ponad 300 i około 500 m – w przełożeniu na generowany ruch pasażerski młodzieży to bardzo korzystna lokalizacja. Znacznie gorzej prezentuje się sytuacja w Lubaczowie. Ze względu na znaczną odległość głównych przystanków od placówek oświatowych oraz brak wystarczającej infrastruktury do obsługi pasażerskiej wprowadzono modyfikację rozkładu jazdy celem obsługi przystanków tuż przed szkołą na każdym kursie o charakterze szkolnym. W przypadku Łańcuta podkreślenia wymaga duże rozproszenie placówek szkolnictwa ponadgimnazjalnego w przestrzeni miejskiej odpowiadające za wysokie wartości wskaźnika położenia dworców. Dość równomierne rozmieszczenie szkół publicznych w całej przestrzeni miejskiej wymusza z jednej strony czasochłonne dojścia do dworca, z drugiej zmniejsza jego znaczenie jako węzła komunikacyjnego kosztem innych przystanków komunikacyjnych.

Analiza wskaźnika położenia nie wskazuje, aby w omawianych miastach istniało zróżnicowanie położenia na podstawie charakteru miejsca odprawy

pasażerów. W przypadku Leżajska, Lubaczowa i Przeworska do przyjętych obiektów usługowych z miejsc odjazdów autobusów PKS należy pokonać porównywalną odległość jak z przystanków przewoźników prywatnych. Jedynie w Łąncucie w wyraźny sposób umiejscowienie miejsca odjazdów przewoźników prywatnych nawiązuje do bliskości centrum miasta, najważniejszych przestrzeni usługowych oraz obiektów użyteczności publicznej, osiągając najlepszy wynik wśród całej próby badawczej – nieco ponad 500 m. Stanowi to wyraźny kontrast w stosunku do oddalonego od obiektów usługowych Centrum Komunikacyjnego. W pozostałych miastach stanowiska odjazdowe firm mikrobusowych rozmieszczone są w pobliżu dworców autobusowych. Taki stan tłumaczyć można częściowo konkurencją przewoźników prywatnych z przedsiębiorstwami PKS w wymiarze przestrzennym. Lokalizacja przystanków w niewielkiej odległości od dworca (utrwalonego w świadomości

miejsca wymiany pasażerskiej), bądź też lepiej odpowiadająca potrzebom pasażerów korzystających dotychczas z usług PKS wydaje się być skuteczną strategią konkurencyjną.

Odrębną kwestią jest geneza rozmieszczenia przystanków przewoźników prywatnych połączona z oceną, czy aktualne położenie jest wynikiem zaplanowanych działań i lobby przedsiębiorców, czy też zostało odgórnie ustalone przez władze samorządowe. Źródło istniejącej sytuacji wydaje się być już trudne do wychwycenia.

## 8. Ocena jakości organizacji i wyposażenia dworców

Omawiane dworce i przystanki cechują się znacznym zróżnicowaniem wyposażenia w istotną infrastrukturę (tab. 5).

Tab. 5. Elementy infrastruktury dworcowej w miejscach odprawy pasażerskiej.

Wyszczególnienie		Leżajsk		Lubaczów		Łącut		Przeworsk	
		dworzec PKS	przystanek przewoźników prywatnych	przystanek PKS	przystanek przewoźników prywatnych	Centrum Komunikacji	przystanek przewoźników prywatnych	dworzec PKS	przystanek przewoźników prywatnych
Wymogi ustawowe	Liczba stanowisk	5	1	2	1	7	4	4	2
	Kasa biletowa	tak	nie	nie	nie	tak	nie	tak	nie
	Informacja dla pasażerów <sup>a</sup>	tak	nie	nie	nie	tak	nie	tak	nie
Rozkład jazdy		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak
Poczekalnia		nie	nie	nie	nie	tak	nie	tak	nie
Toaleta		nie	nie	nie	nie	tak	nie	tak	nie
Zadaszenie		nie	nie	nie	nie	tak	nie	tak	nie
Wiata (jeśli brak zadaszenia)		tak	nie	tak	nie	-	tak	-	tak
Monitoring		nie	nie	nie	nie	tak	nie	nie	nie
Suma spełnianych kryteriów <sup>b</sup>		4	1	2	1	7	2	6	2

Uwaga:

<sup>a</sup> – przyjęto, że funkcjonowanie kasy biletowej spełnia jednocześnie warunek informacji dla pasażerów.

<sup>b</sup> – spośród sumy 7 elementów wymienionych w wierszach powyżej. Zadaszenie oraz wiatę potraktowano jako komplementarne składowe jednego elementu, nie brano pod uwagę liczby stanowisk.

Źródło: opracowanie własne.

Do pozytywnych aspektów należy zaliczyć fakt, że na każdym z miejsc odjazdów stwierdzono rozkłady jazdy, będący podstawowym źródłem informacji dla pasażera. Zupełnie odmienna pozostaje natomiast kwestia ich aktualności oraz kiepskiej czytelności, które to problemy stwierdzono na wszystkich omawianych przystankach przewoźników prywatnych.

Nie każde rozpatrywane miejsce obsługi pasażerskiej posiada natomiast jakiegokolwiek zadaszenie, które podnosi komfort podczas oczekiwania na autobus w różnych niekorzystnych atmosferycznych.

Jedynie dwa spośród omawianych miejsc odprawy pasażerów wyposażone są w poczekalnie oraz toalety, które powinny występować w każdym węzle komunikacyjnym o funkcji dworca jako podstawowy standard sanitarny podczas oczekiwania na odjazd. W przypadku przystanków przewoźników prywatnych w Łąncucie oraz dworca i przystanków w Leżajsku istnieją co prawda w pobliżu (w odległości 50-100 m) publiczne toalety, nie stanowią one jednak spójnej całości z dworcem autobusowym.

Co zaskakujące, jedynie dworce PKS w Leżajsku i Przeworsku oraz Centrum Komunikacji Miasta Łącuta posiadają kasy biletowe, a co za tym idzie, informację dla pasażerów, której funkcjonowanie jest, zgod-

nie z literą prawa, niezbędnym elementem dworca. W połączeniu z wymaganą liczbą co najmniej dwóch stanowisk odjazdowych jedynie te trzy wymienione miejsca odprawy pasażerów spośród całkowitej próby ośmiu omawianych spełniają ustawowe wymogi.

Istnieje różnica w poziomie jakości dworców autobusowych względem miejsc odjazdów przewoźników prywatnych na zdecydowaną niekorzyść tych drugich. We wszystkich omawianych miastach miejsca odjazdów przewoźników prywatnych zorganizowane są w sposób nieuwzględniający podstawowych potrzeb pasażerów, a w większości wręcz niebezpieczny (ryc. 3). Zgodnie z przyjętą klasyfikacją, wszystkie przystanki przewoźników niezależnych spełniają jedynie kryterium funkcjonalne (jako miejsca wsiadania i wysiadania pasażerów) oraz organizacyjno-techniczne – zmiany kierunku jazdy. Z punktu widzenia pasażera nie ma więc różnicy pomiędzy przystankiem początkowym a pozostałymi przystankami na trasie. Jedynie przystanek w Łąncucie posiada wydzielone technicznie perony zapewniając bezpieczeństwo wsiadających pasażerów; przystanki w Przeworsku oraz Leżajsku wymuszają obsługę pasażerów bezpośrednio z placu parkingowego bądź manewrowego. Spośród miejsc odjazdów przewoźników prywatnych,



Ryc. 3. Miejsca odjazdów przewoźników prywatnych: A. – w Leżajsku, B. – w Lubaczowie przy ul. Kolejowej, C. – w Łąncucie przy pl. Cetnarskiego, D. – przystanek Przeworsk MOK.

Źródło: fot. Autora.

w jakiegokolwiek zadaszania wyposażone są jedynie przystanki w Łąncucie oraz Przeworsku, choć pojedyncze wiaty przypadające na główne miejsca obsługi pasażerskiej w miastach powiatowych są zdecydowanie niewystarczające. Miejsce odjazdów przewoźników prywatnych w Leżajsku zlokalizowane jest na parkingu samochodów osobowych i wyróżnia się w przestrzeni jedynie dzięki znakowi drogowemu oznaczającemu przystanek autobusowy; jakakolwiek infrastruktura towarzysząca nie występuje. Wyposażenie przystanku w Lubaczowie również jest skrajnie minimalistyczne – ogranicza się do jednej ławki oraz tabliczek z rozkładami jazdy. Z punktu widzenia ruchu drogowego przystanek posiada niekompletne oznakowanie – oznaczony jest jedynie znakiem poziomym – znak drogowy D-15 oznaczający przystanek autobusowy nie jest ustawiony.

Podobne cechy posiadają także przystanki PKS przy ul. Słowackiego w Lubaczowie – wyposażone są one jedynie w wiaty przystankowe, bez infrastruktury towarzyszącej.

Dworce PKS w Leżajsku, Przeworsku oraz Centrum Komunikacji Miasta Łącuta cechują się lepszym wyposażeniem w niezbędną infrastrukturę niż miejsca odjazdów przewoźników prywatnych, spełniając wymogi zapi-

sane w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (ryc. 4). Mimo to w Leżajsku zlikwidowano poczekalnię dla pasażerów, zastępując ją jedynie zadaszoną wnęką. Na dworcu brak jest także toalety.

Uwzględniając najmniej wygórowane udogodnienia zapewniające pasażerom możliwości oczekiwania w akceptowalnych warunkach – zadaszanie, poczekalnia, toalety (oraz rozkład jazdy i informacja – kasa biletowa), jedynie dwa dworce (przeworski i łańcucki) spełniają te wymagania. Stan infrastruktury przeworskiego dworca PKS pozostawia wiele do życzenia, jednak zapewnia nieporównywalnie lepsze warunki oczekiwania na autobus niż jakiegokolwiek z dworców przewoźników prywatnych.

Na tle całej próby zdecydowanie najlepiej wypada Centrum Komunikacyjne Miasta Łącuta, jako nowa inwestycja uwzględniająca liczne udogodnienia dla pasażerów. Budynek wraz z otoczeniem wyposażony jest we wszystkie elementy infrastruktury poddane analizie, w tym te zdaniem autora najbardziej istotne – m.in. poczekalnię, toalety, kasę biletową oraz informację. Całkowicie zadaszone stanowiska odjazdowe położone bezpośrednio w sąsiedztwie budynku poczekalni umożliwiają komfortową wymianę pasażerską bez względu na warunki pogodowe.



Ryc. 4. Miejsca odjazdów autobusów PKS: A. – dworzec PKS w Leżajsku, B. – przystanki przy ul. Słowackiego w Lubaczowie, C. – Centrum Komunikacji Miasta Łącuta, D. – dworzec PKS w Przeworsku.

Źródło: fot. Autora.

Centrum Komunikacyjne Łańcuta, jako jedyny obiekt spośród omawianych, wyposażone jest w monitoring podnoszący bezpieczeństwo podróżnych. Stanowić może przykład udanego wdrożenia w życie wszystkich aspektów niezbędnych z punktu widzenia oczekujących na autobus, stwarzając warunki odpowiadające współczesnym standardom.

## 8. Zagospodarowanie funkcjonalne otoczenia dworców

Liczba placówek usługowych dostępnych w odległości 200 m od miejsc obsługi pasażerskiej jest zróżnicowana, sięgając od sześciu w najslabiej wyposażonym otoczeniu do aż 78 obiektów w najlepszym przypadku (tab. 6).

Wspólnym czynnikiem otoczenia wszystkich omawianych dworców i przystanków jest funkcjonowanie w ich pobliżu sklepów o charakterze ogólnospożywczym lub dyskontów i supermarketów. Zapewniona jest więc możliwość zaopatrzenia się w prowiant na czas podróży, będąca istotnym aspektem w ocenie komfortu korzystania z dworca.

Ponadto zbliżone wyposażenie w obiekty usługowe w Leżajsku i Lubaczowie, zarówno pod względem ich liczby jak i różnicowania, wynika z niewielkich odległości dzielących miejsca odjazdów autobusów PKS oraz przewoźników prywatnych – zasięgi dojścia pieszego z obu konkurencyjnych przystanków w tych miastach w znacznej mierze pokrywają się wzajemnie, obejmując te same placówki usługowe. Również w Przeworsku zasięgi dojścia do dworca

Tab. 6. Liczba placówek usługowych położonych w strefie 200-metrowego dojścia od miejsc odprawy pasażerskiej.

Grupa usług	Rodzaj usług i placówek	Leżajsk		Lubaczów		Łańcut		Przeworsk	
		dworzec PKS	przystanek przewoźników prywatnych	przystanek PKS	przystanek przewoźników prywatnych	Centrum Komunikacji	przystanek przewoźników prywatnych	dworzec PKS	przystanek przewoźników prywatnych
A	sklepy spożywcze, ogólnospożywcze i supermarkety	2	3	2	1	2	5	7	2
B	sklepy odzieżowe	4	4	0	0	0	7	17	4
C	salony urody	1	0	0	0	1	7	6	2
D	apteki	2	1	0	0	0	2	3	3
E	usługi medyczne	1	0	2	0	0	4	4	1
F	usługi bankowe i parabankowe	4	3	0	0	0	3	11	7
G	usługi wyspecjalizowane – prawnicze, rachunkowe	2	3	2	1	0	1	8	1
H	usługi rzemieślnicze	4	3	1	0	0	1	5	3
I	gastromia	5	5	4	3	2	2	1	1
J	sklepy gospodarcze	2	2	0	0	0	1	4	2
K	sklepy budowlane, motoryzacyjne	4	5	3	4	0	1	0	0
L	sklepy z elektroniką	2	2	0	0	0	1	1	1
M	pozostałe usługi handlowe	7	7	2	1	0	8	7	4
N	usługi inne	4	4	3	4	1	5	4	1
<b>Suma</b>		<b>44</b>	<b>42</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>48</b>	<b>78</b>	<b>32</b>

Źródło: opracowanie własne.

PKS oraz przystanku *Przeworsk MOK* posiadają część wspólną.

Najgorszym wyposażeniem cechują się okolice Centrum Komunikacyjnego w Łańcucie, gdzie do dyspozycji pasażerów jest jedynie sześć obiektów, które na dodatek reprezentują jedynie cztery kategorie: sklepy spożywcze, usługi gastronomiczne, salon urody oraz szkołę muzyczną, zaliczoną do pozostałych usług. Tak niewielkie zróżnicowanie zaplecza nie różni się od usług dostępnych w ośrodkach znajdujących się niżej w hierarchii osadniczej, nie umożliwiając konsumentowi zaspokojenia różnych potrzeb, ale także nie dając możliwości wyboru oferty. Znacznie lepiej przedstawia się natomiast zróżnicowanie obiektów usługowych w pobliżu łańcuckiego dworca przewoźników prywatnych, osiągając wysoki wynik 48 placówek. Dodatkowo w zakresie wyznaczonego zasięgu dojazdu znajduje się także targowisko miejskie, które, choć nieuwzględnione w niniejszym zestawieniu ze względu na brak stałego asortymentu, jest istotnym miejscem dokonywania zakupów.

Warto zwrócić uwagę, że tak znaczna różnica w wyposażeniu w placówki usługowe przestrzeni wokół dworca i przystanków w Łańcucie jest powiązana z położeniem obydwu miejsc obsługi pasażerów w przestrzeni miejskiej – oddalone od najważniejszych miejsc świadczenia usług Centrum Komunikacyjne posiada również bardzo małą liczbę placówek w swoim zasięgu. Odrotna tendencja występuje w przypadku przystanku przy pl. Cetnarskiego, położonym w funkcjonalnym centrum miasta.

Podobnie jak w przypadku pozostałych analizowanych w niniejszej pracy aspektów, w negatywny sposób od reszty wyróżniają się przystanki w Lubaczowie. Liczba 19 i 14 placówek usługowych dla poszczególnych przystanków sprawia, że miasto to plasuje się na końcu omawianej grupy. Mniej więcej połowa wyróżnionych kategorii nie jest reprezentowana przez ani jedną placówkę. Takie zaplecze usługowe uniemożliwia skorzystanie z większości usług bez konieczności czasochłonnego przemieszczania się pieszo. Lubaczowskie przystanki położone są także w oddaleniu od miejsc świadczenia usług publicznych.

Znacznie zróżnicowane jest natomiast zaplecze usługowe miejsc odjazdów w Leżajsku, liczące ponad 40 obiektów. W przypadku dworca PKS wszystkie wyodrębnione kategorie klasyfikacji usług są reprezentowane przez przynajmniej jeden lokal, zaś w przypadku przystanków przewoźników prywatnych jedynie miejsca świadczenia usług medycznych i salony urody pozostają poza przyjętym zasięgiem.

Zdecydowanie najlepiej rozwinięta funkcja usługowa wśród całej próby omawianych przypadków cechuje obszar położony w odległości do 200 m od dworca PKS w Przeworsku. Pomimo małej ilości obiektów

gastronomicznych liczba 78 placówek usługowych znacznie odstaje *in plus* od reszty próby – najliczniej reprezentowane są sklepy odzieżowe. W stosunku do pozostałych miast Przeworsk posiada w pobliżu dworca bogatą reprezentację usług wyższych: aż 11 placówek bankowych, ubezpieczeniowych i kantorów oraz osiem przedsiębiorstw prowadzących działalność prawniczą, księgową i rachunkową. Na terenie dworca znajduje się także mała piekarnia oraz kioski wielobranżowe, istnieje więc dogodna możliwość zrobienia „małych” zakupów w trakcie oczekiwania na odjazd. Zarówno duża liczba placówek usługowych, jak i ich zróżnicowany charakter wskazuje, że w otoczeniu dworca można skorzystać z szerokiej palety usług, bez konieczności podejmowania długiego przejścia pieszo. Zdywersyfikowane pod względem usługowym są także okolice przystanku *Przeworsk MOK*, gdzie zidentyfikowano 32 placówki, obejmujące wszystkie przyjęte kategorie poza handlem artykułami budowlanymi, motoryzacyjnymi i rolniczymi.

## Wnioski

Funkcjonowanie miejsc odprawy pasażerów w małych miastach posiada szereg aspektów istotnych z organizacyjnego i funkcjonalnego punktu widzenia. Omówione przypadki wskazują na liczne zróżnicowania o charakterze skrajnie lokalnym, mające wpływ na dopasowanie do potrzeb pasażerów. Zgodnie z wykładnią prawną, dworce *sensu stricte*, spełniające wszystkie trzy wyróżnione w ustawie kryteria, funkcjonują jedynie w Leżajsku (dworzec PKS), Przeworsku (dworzec PKS) oraz Łańcucie (Centrum Komunikacji).

W ciągu ostatniej dekady doszło do zróżnicowanych procesów przemian dworców w aspektach funkcjonalnych, zarówno w kierunku pozytywnym, jak i negatywnym. Zwraca uwagę dominacja tych drugich, skutkująca brakiem ładu przestrzennego oraz elementarnych udogodnień dla pasażerów. Zauważalne w całym kraju zmiany przestrzeni transportowej na transportowo-usługową, czyli budowanie galerii handlowych wraz ze stanowiskami odjazdowymi autobusów były bądź są planowane we wszystkich omawianych miastach. Dotychczas zaszły jedynie w Łańcucie, są planowane w Leżajsku, natomiast w Przeworsku i Lubaczowie z różnych przyczyn nie doszły finalnie do skutku. Wszystkie miejsca odjazdu przewoźników prywatnych cechują się brakiem niezbędnej infrastruktury oraz nie zapewniają podstawowych warunków oczekiwania na autobus.

Uwarunkowane czynnikami lokalnymi jest także położenie każdego z miejsc odprawy pasażerów względem przyjętych w opracowaniu miejsc świadczenia usług publicznych. Generalnie należy jednak wskazać, że bardziej peryferyjnie położone dworce cechują się



jednocześnie słabszym wyposażeniem funkcjonalnym otoczenia. Położenie względem miejsc świadczenia usług publicznych oraz zagospodarowanie funkcjonalne miejsc odprawy pasażerów posiadają pewne cechy wspólne – dworce położone bliżej funkcjonalnego centrum znajdują się także w pobliżu lokalizacji zdywersyfikowanej palety placówek usługowych.

Interesujące może być porównanie dwóch skrajnie odmiennych miejsc odprawy pasażerów spełniających ustawowe wymogi – Centrum Komunikacji Łańcuta (spełniającego wszystkie omawiane udogodnienia dla pasażerów, jednak położonego z dala od licznych obiektów usługowych) oraz dworca PKS w Przeworsku (cechującego się kiepskim stanem infrastruktury, jednak dogodnie położonym). Z jednej strony nowoczesny budynek w Łańcutcie niewątpliwie stanowi dobrą wizytówkę transportu zbiorowego, jednak jego lokalizacja świadczy o niedopasowaniu do potrzeb pasażerów. Natomiast w odróżnieniu od łańcutckiego Centrum Komunikacji dworzec w Przeworsku, mimo słabej kondycji estetycznej i być może mniejszej funkcjonalności również zapewnia podstawowy komfort oczekiwania na autobus, a położony jest zdecydowanie korzystniej. Wydaje się, że zalety korzystnego położenia przeważają nad oceną komfortu – szersze wnioski można by wyciągnąć przeprowadzając na przykład ankietowe badania satysfakcji podróżnych.

Kwestia oddzielności miejsc odjazdów autobusów PKS oraz przewoźników prywatnych rodzi nowe problemy w organizacji transportu. Mnogość konkurencyjnych podmiotów na rynku przewozowym oraz brak współpracy pomiędzy nimi, także na płaszczyźnie miejsc odprawy pasażerskiej, rodzi nowe wyzwania w uporządkowaniu przestrzennym infrastruktury dworcowej.

Zdaniem autora, zastosowany wskaźnik położenia dworca pomimo swojej prostoty w sposób wystarczający oddaje sens badanego zagadnienia w przypadku miast małych, gdzie odległości do pokonania są relatywnie niewielkie (osiągalne pieszo), podstawą przemieszczania się jest przejście piesze, a bariery komunikacyjne (np. oczekiwanie na światłach) losowo wpływające na czas dojścia nie są liczne. Natomiast w miastach większych niż omawiane, gdzie przyjęte cele podróży położone są w większej odległości od siebie, bardziej zasadne wydaje się podkreślenie znaczenia dostępności czasowej. Uwzględnia ona sposób przemieszczania się (np. dojazd z dworca komunikacją miejską), kongestię oraz inne bariery komunikacyjne. Dobór obiektów będących celem podróży (składowych wskaźnika) ulegać powinien korektom oddającym lokalne uwarunkowania, uwzględniającym rangę administracyjną miasta, jego funkcję dla otaczającego obszaru czy charakterystycznych generatorów ruchu pasażerskiego.

Badania mają charakter poglądowy, ze względu na ograniczoną liczbę omawianych studiów przypadku oraz mnogość czynników determinujących konkretną formę organizacji dworca (np. stan własności, sytuacja finansowa przewoźnika, indywidualne decyzje zarządów firm przewozowych, działania inwestorów, aktywność samorządu lokalnego), wyciąganie generalizujących wniosków na większą liczbę przypadków stanowić więc będzie nadużycie.

## Piśmiennictwo

- Banachowska E., 2015, Dworzec PKS w Kielcach jako przykład polskiej myśli modernistycznej, *Środowisko Mieszkanio-we*, 14, 106-117.
- Bąkowski W., 1996, Wizja rozwoju przedsiębiorstw PKS, *Przegląd Komunikacyjny*, 10, 14-18.
- Cetnarowska P., 2017, Dworce autobusowe komunikacji podmiejskiej w Bydgoszczy, *Integracja sztuki i techniki w architekturze i urbanistyce*, 5/2, 25-36.
- Dźwigoń W., 2012, Ocena dworców autobusowych w małych miastach, *Transport Miejski i Regionalny*, 11/2012, 15-19.
- Fiedeń Ł., 2017, Accessibility of Brzozów by public transport on a local, regional and national scale, *Urban Development Issues*, 53, 37-46.
- Gemra S., 2012, Wpływ konkurencji na działalność Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Spółka z o.o., *Przegląd Komunikacyjny*, 12/2012, 20-22.
- Illicki D., 2009, Przestrzenne zróżnicowanie poziomu rozwoju usług w Polsce. Teoretyczne i praktyczne uwarunkowania badań, *Rozprawy Naukowe IGiRR UW* 11, Wrocław.
- Kołoś A., 2010, Dworce komunikacji autobusowej w strukturze urbanistycznej Krakowa, *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 1-A/2010, 311-322.
- Książek S., 2015, Infrastruktura związana z odprawą pasażerów w transporcie autobusowym w wybranych miastach województwa dolnośląskiego, *Transport Miejski i Regionalny*, 10/2015, 14-24.
- Kwarciniński T., Gozdek A., 2018, Komunikacja autobusowa jako element podaży na rynku usług transportowych w Polsce, *Problemy Transportu i Logistyki*, 3/2018 (43), 81-89.
- Kwiatkiewicz-Sołtys A., 2004, *Małe miasta województwa małopolskiego w okresie transformacji systemowej*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków.
- Lijewski T., 1986, *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa.
- Miasta w liczbach 2016, 2018, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Warszawa-Poznań.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego*, 2014, Marszałek Województwa Podkarpackiego, Rzeszów.
- Sobala-Gwosdz A., 2005, *Ośrodki wzrostu i obszary stagnacji w województwie podkarpackim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.

- Sołtys J., 2013, Usługi publiczne jako czynnik miastotwórczy i wyznacznik rangi miasta w sieci osadniczej na przykładzie małych miast polski północnej, *Acta Universitatis Lodzensis Folia Geographica Socio-Oeconomica* 15, 3-19.
- Stępnia M., Goliszek S., Wiśniewski R., Marcińczak S., 2017, Dostępność przestrzenna do usług publicznych w Polsce, *Prace Geograficzne*, 261, IGIPIZ PAN.
- Szczerbaciuk Z., 2014, Publiczny transport drogowy, uwarunkowania i prognozy funkcjonowania, *Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 4/2014, 16-22.
- Śleszyński P., Komornicki T., 2016, Klasyfikacja funkcjonalna gmin Polski na potrzeby monitoringu planowania przestrzennego, *Przegląd Geograficzny*, 88, 469-488.
- Taylor Z., Ciechański A., 2007, Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej, *Przegląd Geograficzny*, 79, 1, 5-44.
- Taylor Z., Ciechański A., 2017, Deregulacja i przekształcenia przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle Polityki Spójności UE, *Prace Geograficzne*, 257, IGIPIZ PAN.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, *Dziennik Ustaw* 5/2011, poz. 13
- Wańkiewicz W., 2004, Wskaźniki realizacji usług publicznych, *Małopolska Szkoła Administracji Publicznej Akademii Ekonomicznej*, Warszawa.
- Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 października 2015 r. II GSK 2088/14 Konieczne elementy dworca. <https://sip.lex.pl/orzeczenia-i-pisma-urzedowe/orzeczenia-sadow/ii-gsk-2088-14-konieczne-elementy-dworca-wyrok-522186956> [dostęp: 02.05.2020]

## Źródła internetowe

- Bank Danych Lokalnych GUS*, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start> [dostęp: 26.01.2020]
- <http://www.lancut.gada.pl/aktualnosc,1879,0,0,0,Ruszyla-budowa-dworca-PKS-w-Lancucie.html> [dostęp: 27.04.2020]
- <https://tvlancut.com/newsy/oficjalne-otwarcie-centrum-komunikacyjnego/>, a [dostęp: 27.04.2020]
- <http://tvlancut.com/newsy/centrum-komunikacji-w-lancucie-prezentacja-wideo/>, b [dostęp: 27.04.2020]
- <https://elubaczow.com/2019/03/10/dworzec-pks-na-sprzedaz/> [dostęp: 27.04.2020]
- <https://nowiny24.pl/dworzec-pks-w-lezajsku-zostal-sprzedany-mieszkanie-mowia-ze-powstanie-tam-galeria-handlowa/ar/c1-14615595> [dostęp: 27.04.2020]
- <https://lezajsk4u.pl/dworzec-pks-zostal-sprzedany-czy-lezajsk-bedzie-mial-duza-galerie-handlowa/> [dostęp: 27.04.2020]
- <http://mojprzeworsk.pl/2015/10/inwestor-wstrzymal-prace-na-dworcu-pks/> [dostęp: 27.04.2020]
- OpenStreetMap*, <https://www.openstreetmap.org/> [dostęp: 23.04.2020]
- Portal *map.meurisse*, <https://map.meurisse.org/> [dostęp: 23.04.2020]