

DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA OBSZARÓW WIEJSKICH POWIATU OLSZTYŃSKIEGO

Waldemar Kozłowski
Uniwersytet Warmińsko-Mazurski

Abstrakt. Znaczący wpływ na wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich ma tzw. dostępność transportowa. Dotyczy to głównie możliwości i szybkości przemieszczania się osób i towarów do głównych ośrodków gospodarczych województwa. Badania obejmują analizę dostępności transportowej w ujęciu ilościowym i jakościowym, która została zdefiniowana dla celów badawczych w takich aspektach, jak: ilość i jakość infrastruktury transportowej, liczba połączeń, długość i czas podróży do najważniejszych ośrodków gospodarczych. Analiza dostępności transportowej umożliwi określenie priorytetów inwestycyjnych na następny okres programowania rozwoju infrastruktury transportowej w powiecie olsztyńskim.

Słowa kluczowe: infrastruktura transportowa, dostępność transportowa, obszary wiejskie

WSTĘP

Obszary wiejskie w Polsce stanowią 93,2% powierzchni kraju¹, a ich znaczenie z punktu widzenia rozwoju ekonomicznego, społecznego oraz środowiskowego kraju jest ogromne. Definicja obszarów wiejskich² określa je jako tereny położone poza granicami administracyjnymi miast, tzn. gminy wiejskie lub części wiejskie gmin miejsko-wiejskich, a w uzasadnionych przypadkach, może być poszerzona o niewielkie ośrodki

¹ Dane Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi 2011.

² Obszary wiejskie to ta część gminy miejsko-wiejskiej po wyłączeniu terenu zajmowanego przez miasto położone w tej gminie [Rozporządzenie... 1998].

miejskie, ściśle powiązane funkcjonalnie z obszarami wiejskimi. Pomimo tego, że powyższa definicja jest oparta na administracyjnym podziale kraju, to w warunkach polskich w dużej mierze odpowiada ona określeniu obszarów wiejskich zgodnie z metodologią OECD czy Eurostat³.

Jednym z istotniejszych czynników mających wpływ na rozwój obszarów wiejskich jest ich oddalenie od obszarów miejskich oraz głównych korytarzy transportowych, zarówno drogowych, kolejowych, jak i posiadanych lotnisk. Na obszarach wiejskich znajdujących się w pobliżu aglomeracji mamy do czynienia z zanikiem rolnictwa na rzecz rozwoju mieszkalnictwa, powstawania tzw. sypialni miejskich oraz rozwoju usług i handlu. Na obszarach peryferyjnych rozwój mieszkalnictwa, usług i handlu jest utrudniony ze względu na bezpośredni brak odbiorców, natomiast czynnikiem konkurencyjnym jest cena tychże usług.

Z punktu widzenia lokalizacji aktywności gospodarczo-społecznej w Polsce można zauważyć wyraźny układ centrum-peryferia. Do centrum można zaliczyć główne aglomeracje centralnej i zachodniej Polski. Do peryferii można zaliczyć głównie obszar wschodniej Polski, tj. województwa: warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, podkarpackie oraz świętokrzyskie. Województwa peryferyjne są terenami najbardziej odległymi od centrów gospodarczych i społecznych. Z powodu tego oddalenia ponoszą konsekwencje wpływające na wolniejszy rozwój gospodarczy i mniejszą konkurencyjność. Niewystarczający dostęp do systemu transportowego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, brak dobrych połączeń z centrum gospodarczo-politycznym Unii Europejskiej stanowi podstawowy czynnik determinujący regionalną peryferyjność i jest poważną przeszkodą w poprawie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego. Z tego punktu widzenia dla województw peryferyjnych rozwój transportu ma znaczenie priorytetowe. Rozbudowa infrastruktury i sprawne funkcjonowanie rynku usług transportowych mogą przezwyciężyć problemy związane z peryferyjnością gospodarczą lub przynajmniej przyczynić się do ich redukcji.

Dostępność transportowa jest jedną z podstawowych miar służących ocenie systemu transportowego w ujęciu przestrzennym. Wynika najczęściej z położenia i wyposażenia w infrastrukturę transportową danego obszaru, mając wpływ na decyzje lokalizacyjne inwestorów z punktu widzenia czasu i kosztu przewozu osób i ładunków. Podstawowymi cechami dostępności transportowej danego obszaru są:

- minimum dwa punkty odniesienia w przestrzeni społeczno-gospodarczej, które mogą wzajemnie na siebie oddziaływać,
- możliwość przemieszczania się za pomocą środka transportu, gdy istnieje określona infrastruktura.

W literaturze przedmiotu istnieje wiele definicji dostępności transportowej, co jest związane z wieloaspektowym podejściem do badanego zagadnienia. Do najbardziej popularnych można zaliczyć definicję Spiekermana i Neubauera [2002], według których dostępność jest produktem systemu transportowego i determinuje lokalną przewagę określonej lokalizacji w stosunku do innych lokalizacji. Zdaniem Handiego i Niemeiera

³ Według kryterium OECD (*Organisation for Economic Cooperation and Development*) – za obszary wiejskie uznaje się tereny o gęstości zaludnienia do 150 osób/km². W Polsce tereny te obejmowałyby 91% terytorium kraju. Kryterium Eurostatu – klasyfikuje obszar jako wiejski, gdy gęstość jego zaludnienia wynosi do 100 osób/km². W Polsce tereny te obejmowałyby 86% terytorium kraju.

[1997], dostępność to czas przejazdu między głównymi aglomeracjami kraju, co z kolei charakteryzuje system transportowy, bez uwzględnienia wykorzystania przestrzeni. Najbardziej ogólną definicję dostępności transportowej przedstawił Vickerman [1974] definiując dostępność jako fundamentalną zasadę ludzkiej aktywności względem dążenia do maksymalizacji kontaktów przy minimalizacji kosztów przemieszczania się.

Dostępność transportowa jest powszechnie definiowana przez pryzmat kilku wskaźników zarówno ilościowych, jak i jakościowych, takich jak:

- liczba i jakość korytarzy kołowych, kolejowych oraz lotniczych,
- liczba połączeń z najważniejszymi ośrodkami gospodarczo-społecznymi,
- czas i koszt transportu,
- dostępność potencjalna.

Cele poznawcze opracowania, to:

- analiza dostępności transportowej gmin powiatu olsztyńskiego,
- klasyfikacja gmin w zakresie dostępności transportowej.

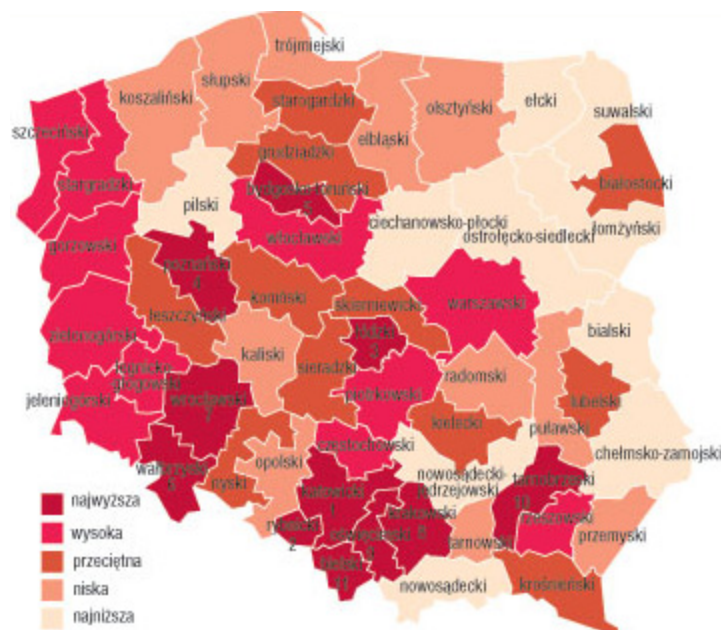
Celem metodycznym jest wykorzystanie metod statystycznych do oceny dynamiki rozwoju infrastruktury transportowej.

Główną metodą badawczą zastosowaną w opracowaniu jest metoda analizy i porównań w zakresie podstawowych wskaźników społeczno-gospodarczych wraz ze wskaźnikami dostępności transportowej scharakteryzowanymi w oparciu o poziom nasycenia infrastrukturą oraz dostępnością czasową badanych gmin. Zakres badań obejmuje 12 gmin powiatu olsztyńskiego. Badania przeprowadzono w 2011 roku.

CHARAKTERYSTYKA OBSZARÓW WIEJSKICH POWIATU OLSZTYŃSKIEGO

Województwo warmińsko-mazurskie znajduje się w grupie regionów o bardzo niskiej atrakcyjności inwestycyjnej (grupa E) razem z województwami: podkarpackim, lubelskim i świętokrzyskim. Spośród wszystkich 16 regionów Polski najwyższą wartość syntetycznego indeksu atrakcyjności inwestycyjnej, o ponad 40% przekraczającą średnią dla Polski uzyskało Mazowsze sklasyfikowane wraz z województwem dolnośląskim i śląskim w klasie A – czyli regionów o najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej. W klasie (B) mieszczą się cztery województwa: małopolskie, wielkopolskie i pomorskie. W grupie regionów o przeciętnej atrakcyjności inwestycyjnej (klasa C) znajdują się: łódzkie i zachodniopomorskie, o atrakcyjności najbliższej średniej krajowej i wartości indeksu bliskiej 75% *benchmarku* (Mazowsza). W grupie regionów o niskiej atrakcyjności inwestycyjnej (grupa D) znalazły się województwa: kujawsko-pomorskie, lubuskie, opolskie i podlaskie. Na rysunku 1 przedstawiono szczegółową mapę podregionów w zakresie atrakcyjności inwestycyjnej.

Duży udział gruntów rolnych i obszarów leśnych objętych ochroną sprawia, że większość terenu województwa warmińsko-mazurskiego podlega szczególnej ochronie prawnej [Ustawa... 1995, 2004]. Trudna do pogodzenia jest zatem konieczność intensyfikacji rozwoju infrastruktury transportowej z koniecznością ochrony zasobów środowiskowych województwa. Na terenie województwa występują liczne obszary prawnie chronione, ogółem ponad 46%, (w Polsce ponad 31%). Województwo warmińsko-mazurskie zamieszkuje 1 427 073 osób, co stanowi 3,7% ludności kraju. Daje to najniższy



Rys. 1. Atrakcyjność podregionów dla działalności przemysłowej w 2010 roku

Źródło: Atrakcyjność... [2010].

Fig. 1. Attractiveness of subregions for industrial activity in 2010

Source: Atrakcyjność... [2010].

wskaźnik zaludnienia w Polsce; na 1 km² przypada 59 osób (gdy średnia krajowa wnosi 122 osoby na 1 km²).

Powiat olsztyński to 2837 km² powierzchni i 115 100 mieszkańców. Gęstość zaludnienia wynosi 40 osób na km². W skład powiatu olsztyńskiego wchodzi pięć gmin miejsko-wiejskich oraz siedem wiejskich. Powiat należy do najbardziej uprzemysłowionego podregionu woj. warmińsko-mazurskiego, co w głównej mierze zawdzięcza bliskości miasta Olsztyn (rys. 2).

Zgodnie z definicją opartą na administracyjnym podziale kraju oraz metodologią OECD wszystkie gminy powiatu olsztyńskiego można zaliczyć do obszarów wiejskich z dominującą rolą sektora rolniczego. Szczegółową charakterystykę podstawowych danych zawarto w tabeli 1.

Analizując wybrane atrybuty społeczno-gospodarcze badanych gmin można wywnioskować, iż gminą dominującą pod względem posiadanego potencjału jest Barczewo. Gmina ta dominuje pod względem liczby mieszkańców oraz pod względem powierzchni i liczby podmiotów gospodarczych. Destymulantą w badanej gminie jest liczba bezrobotnych. Na drugim miejscu pod względem badanych atrybutów jest gmina Stawiguda, która najlepiej radzi sobie ze zjawiskiem bezrobocia. Do gmin o największym potencjale można zaliczyć również Biskupiec, dominujący pod względem liczby mieszkańców oraz podmiotów gospodarczych, a także Olsztynek, którego największym atrybutem jest posiadana powierzchnia (tab. 2).



Rys. 2. Struktura administracyjna powiatu olsztyńskiego

Źródło: Starostwo Powiatowe w Olsztynie 2011.

Fig. 2. Structure of the administrative district of Olsztyn

Source: District Office in Olsztyn 2011.

Tabela 1. Charakterystyka gmin powiatu olsztyńskiego

Table 1. Characteristics of municipal county of Olsztyn

Gmina Commune	Powierzchnia Area (km ²)	Rodzaj gmin Type of commune	Ludność popula- tion	Liczba firm Number of companies	Liczba bezrobotnych Number of unemployed	Procent ogółu ludności Percentage of total population
1	2	3	4	5	6	7
Barczewo	320	miejsko-wiejska urban-rural	16 750	1 299	1 047	6,3
Biskupiec	290	miejsko-wiejska urban-rural	19 030	1 392	1 457	7,7
Dobre Miasto	259	miejsko-wiejska urban-rural	16 014	1 227	1 094	6,8
Dywity	161	wiejska rural	8 689	1 196	433	5,0
Gietrzwałd	172	wiejska rural	5 254	516	364	6,9
Jeziorany	211	miejsko-wiejska urban-rural	8 185	409	610	7,5

Tabela 1 – cd. / Table 1 – cont.

1	2	3	4	5	6	7
Jonkowo	169	wiejska rural	6 282	681	345	5,5
Kolno	179	wiejska rural	3 529	146	293	8,3
Olsztynek	372	miejsko-wiejska urban-rural	13 717	1 117	926	6,7
Purda	317	wiejska rural	7 150	631	463	6,5
Stawiguda	223	wiejska rural	6 116	785	281	4,6
Świątki	164	wiejska rural	4 251	218	263	6,2

Źródło: opracowanie własne.
Source: own research.

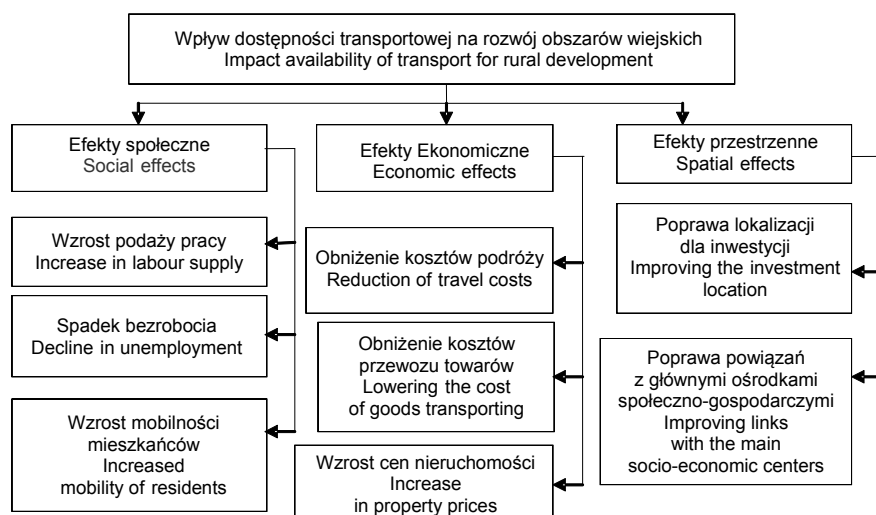
Tabela 2. Ranking gmin ze względu na daną zmienną
Table 2. Ranking of communes

Gmina Commune	Powierzchnia Area (km ²)	Ludność Population	Liczba firm Number of companies	Liczba bezrobotnych Number of unemployed	Procent ogółu ludności Percentage of total population	Ranking Ranking
Barczewo	2	1	2	10	5	1
Biskupiec	4	1	1	12	11	3-4
Dobre Miasto	5	3	3	11	8	5-6
Dywity	12	5	4	6	2	5-6
Gietrzwałd	9	10	9	5	9	11
Jeziorany	7	6	10	8	10	21
Jonkowo	10	8	7	4	3	8
Kolno	8	12	12	3	12	10
Olsztynek	1	4	5	9	7	3-4
Purda	3	7	8	7	6	7
Stawiguda	6	9	6	2	1	2
Świątki	11	11	11	1	4	9

Źródło: opracowanie własne.
Source: own research.

MODEL WYCENY EFEKTÓW INWESTYCJI W INFRASTRUKTURĘ TRANSPORTOWĄ NA OBSZARACH WIEJSKICH

Efekty wywołane poprawą dostępności transportowej można pogrupować w trzech obszarach: społecznym, ekonomicznym, przestrzennym. Podstawowym efektem w obszarze społecznym jest wzrost mobilności mieszkańców, a w szczególności osób poszukujących pracy. Podstawowe efekty ekonomiczne uzyskane dzięki inwestycjom w infrastrukturę transportową to: obniżenie kosztów przejazdu oraz przewozu towarów. W aspekcie przestrzennym uzyskane efekty są związane głównie z poprawą lokalizacji dla inwestycji oraz poprawą połączeń z najważniejszymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi (rys. 3).



Rys. 3. Efekty poprawy dostępności transportowej na obszarach wiejskich
Źródło: opracowanie własne.

Fig. 3. Mechanism of the impact of transport availability for rural areas
Source: own research.

Podstawowym narzędziem poprawy dostępności transportowej są drogowe inwestycje infrastrukturalne oraz zaangażowanie władz lokalnych w rozwój transportu zbiorowego.

Źródłem weryfikacji uzyskanych efektów są dane z GUS, urzędu gminy, urzędu pracy, rozkłady jazdy, wywiady z mieszkańcami itp.

ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ OBSZARÓW WIEJSKICH POWIATU OLSZTYŃSKIEGO

Peryferyjne położenie geograficzne powiatu olsztyńskiego w stosunku do europejskich i krajowych centrów aktywności gospodarczych powoduje, że należy on do grupy regionów o najsłabszej dostępności transportowej [Raport... 2003]. Podstawowa sieć

dróg ukształtowana jest prawidłowo, zapewniając możliwości powiązań wewnątrzregionalnych (tab. 3). Problem stanowi zły stan techniczny dróg, brak obwodnic miejscowości i duża liczba obiektów nienormatywnych (mostów, wiaduktów) w ciągach dróg.

Na transport drogowy w województwie warmińsko-mazurskim składa się: 51 dróg wojewódzkich, 12 dróg krajowych, 4 ekspresowe (w trakcie realizacji), 2 międzynarodowe. Układ dróg krajowych w województwie zapewnia połączenia o znaczeniu krajowym i regionalnym. Szczególne znaczenie mają drogi:

- międzynarodowa E 77 relacji Gdańsk-Olsztynek-Nidzica-Warszawa-Kraków-Budapeszt (jako droga krajowa oznaczona nr 7),
- nr 16 relacji Grudziądz-Olsztyn-Augustów,

Tabela 3. Stan infrastruktury transportu województwa warmińsko-mazurskiego (31.12.2010 roku)
Table 3. Status of transport infrastructure of the Warmia and Mazury province (as of 31.12.2010)

Rodzaj infrastruktury Infrastructure type	Wskaźnik Rate	Polska Poland (km)	Województwo warmińsko-mazurskie Warmia-Mazury (km)	Udział dróg w strukturze ogółem Share of total roads in the structure (%)
Transport drogowy Road transport	długość dróg ogółem total length of roads	383 300	21 575	5,6
	długość dróg krajowych length of national roads	18 520	1 325	7,2
	długość dróg wojewódzkich length of regional roads	28 536	1 911	6,7
	długość dróg powiatowych length of county roads	126 924	8 668	6,8
	długość dróg gminnych length of communal roads	209 333	9 672	4,6
	długość dróg na 100 km ² length of roads per 100 km ²	80,7	58,8	73% średniej krajowej national average
Transport kolejowy Rail transport	długość linii kolejowych length of railway lines	19 276	1 215	6,3
	długość linii szerokotorowej length of broad line	352	32	9,0
	długość linii na 100 km ² line length per 100 km ²	6,4	5,0	78% średniej krajowej national average
Prędkość przejazdu Travel speed	powyżej 120 km/h above 120 km/h	2 900	0	–
	od 80 do 100 km/h from 80 to 100 km/h	6 746	802	12
	od 40 do 70 km/h from 40 to 70 km/h	9 350	389	4,1
	poniżej 30 km/h less than 30 km/h	280	24	8,5

Źródło: opracowanie własne.
Source: own research.

- nr 51 relacji Olsztynek-Olsztyn-Bezledy,
- nr 22 relacji Elbląg-Grzechotki.

Sieć dróg wojewódzkich zapewnia prawidłowe połączenia wewnętrzne. Wszystkie drogi wojewódzkie mają twardą nawierzchnię; spośród dróg lokalnych – tylko 21% (w kraju 46%). Województwo leży między planowanymi, przebiegającymi południkowo: autostradą A1 i drogą *Via Baltica*. Włączenie regionu do transeuropejskiej sieci korytarzy transportowych mogłoby nastąpić poprzez zaliczenie – łączącej je i biegnącej równoleżnikowo przez całe województwo – drogi nr 16 do kategorii dróg ekspresowych. Stanowi to warunek rozwoju województwa.

Dostępność transportowa mierzona gęstością infrastruktury została określona dla poszczególnych rodzajów dróg kołowych i kolejowych.

Wskaźnik dostępności transportowej w ujęciu czasowym oraz kosztowym został policzony w oparciu o realny czas dojazdu do stolicy województwa miasta Olsztyn. Wycena kosztu przejazdu została dokonana w oparciu o koszty paliwa, natomiast koszty czasu zostały wyliczone w oparciu o wskaźnik VTTS⁴. Z punktu widzenia najmniejszych kosztów transportowych najlepszym położeniem charakteryzuje się gmina Dywity. Najwyższymi kosztami przejazdu do stolicy regionu charakteryzuje się gmina Kolno (tab. 4).

Tabela 4. Dostępność transportowa w ujęciu czasowym i kosztowym

Table 4. Availability of transport in terms of time and cost

Gmina Commune	Odległość od Olsztyna Distance from Olsztyn (km)	Czas dojazdu do Olsztyna (minuty) Commuting time to Olsztyn	Koszty przejazdu samochodem w jedną stronę (zł) Cost of one way travel by car (zł)	Koszty czasu dojazdu w jedną stronę VTTS (zł) Cost of one way travel time VTTS (zł)	Suma kosztów przejazdu Total passage cost	Ranking Ranking
Barczewo	18	15	8,0	5,0	13,0	4-5
Biskupiec	40	25	18,0	8,2	26,2	10
Dobre Miasto	25	25	11,2	8,2	19,4	7
Dywity	7	9	3,2	3,0	6,2	1
Gietrzwałd	18	15	8,0	5,0	13,0	4-5
Jeziorany	35	37	16,0	12,3	28,3	11
Jonkowo	13	20	5,8	6,6	12,4	3
Kolno	56	60	25,1	20	45,1	12
Olsztynek	26	20	11,7	6,6	18,3	6
Purda	24	29	11,0	9,6	20,6	8
Stawiguda	15	12	6,7	4,0	10,7	2
Świątki	26	39	11,7	13,0	24,7	9

Źródło: opracowanie własne.
Source: own research.

⁴ Wskaźnik VTTS (*value of travel time savings*) służy do kwantyfikacji zaoszczędzonego czasu w wyniku budowy lub modernizacji infrastruktury drogowej. Wskaźnik standaryzowany w USA, Kanadzie, Holandii, Belgii.

Z analizy wynika, iż najkorzystniejsze położenie pod względem czasu oraz kosztów dojazdu do stolicy województwa mają gminy: Dywity, Stawiguda, Jonkowo, Barczewo oraz Gietrzwałd. Na bazie przeprowadzonych analiz można dokonać podziału gmin na klasy dostępności transportowej (tab. 5).

Tabela 5. Gminy w podziale na klasy dostępności czasowo-kosztowej
Table 5. Communes by class of time-cost availability

Gmina Commune	Rodzaj gminy Commune type	Klasa Class
Barczewo	miejsko-wiejska – urban-rural	A
Biskupiec	miejsko-wiejska – urban-rural	C
Dobre Miasto	miejsko-wiejska – urban-rural	B
Dywity	wiejska – rural	A
Gietrzwałd	wiejska – rural	A
Jeźziorany	miejsko-wiejska – urban-rural	C
Jonkowo	wiejska – rural	A
Kolno	wiejska – rural	C
Olsztynek	miejsko-wiejska – urban-rural	B
Purda	wiejska – rural	B
Stawiguda	wiejska – rural	A
Świątki	wiejska – rural	C

Źródło: opracowanie własne.
Source: own research.

Najgorsze położenie mają gminy: Kolno, Jeźziorany, Biskupiec oraz Świątki. W oparciu o metodę odchylenia standardowego uszeregowano gminy powiatu olsztyńskiego w podziale na trzy klasy w zakresie ponoszonych kosztów transportu. Najmniej kosztowe w zakresie transportu są gminy położone najbliżej głównego ośrodka społeczno-gospodarczego, jakim jest Olsztyn. W badanej klasie A znalazły się gminy: Barczewo, Dywity, Gietrzwałd, Stawiguda. Najmniej korzystne położenie mają gminy zaliczone do klasy C, tj.: Biskupiec, Jeźziorany, Kolno, Świątki, których położenie wpływa na największe koszty przejazdu do stolicy regionu (tab. 5).

Analiza czasowo-kosztowa jest elementem o dużym znaczeniu lokalizacyjnym inwestycji z punktu widzenia optymalizacji procesów logistycznych, a także z punktu widzenia poprawy mobilności mieszkańców badanej gminy.

Kolejnym wskaźnikiem dostępności transportowej jest liczba połączeń badanej gminy ze stolicą województwa warmińsko-mazurskiego. W analizie w zakresie połączeń autobusowych pod uwagę wzięto zarówno połączenia oferowane przez PKS, jak i linie prywatne, tzw. „busiki”. W zakresie przewozów kolejowych analizowano połączenia oferowane przez PKP (tab. 6).

Tabela 6. Dobowa dostępność transportowa gmin
Table 6. Daily transport accessibility of communes

Gmina Commune	Liczba połączeń w ciągu doby Number of calls per day			Razem Total	Ranking Ranking
	transport autobusowy bus		transport kolejowy rail transport		
	PKS busy long-distance bus	MPK urban bus			
Barczewo	66	–	11	77	4
Biskupiec	70	–	–	70	5
Dobre Miasto	105	–	5	110	2
Dywity	105	66	–	171	1
Gietrzwałd	33	–	10	43	8
Jeziorany	27	–	–	27	9
Jonkowo	35	–	10	45	7
Kolno	7	–	–	7	12
Olsztynek	78	–	8	86	3
Purda	21	–	–	21	10
Stawiguda	59	–	6	65	6
Świątki	13	–	–	13	11

Źródło: opracowanie własne.
Source: own research.

Z punktu widzenia dobowej dostępności transportowej najlepiej skomunikowaną gminą jest gmina Dywity, która posiada 171 połączeń dobowych, kolejne miejsce zajmuje Dobre Miasto 110 połączeń na trzecim miejscu znajduje się Olsztynek 86 połączeń.

ZAKOŃCZENIE

Analizując dostępność transportową na podstawie dwóch grup wskaźników, tj. gęstości sieci drogowej (kołowej oraz kolejowej), a także liczby połączeń danej gminy ze stolicą regionu, można określić, iż najkorzystniejsze położenie pod względem dostępności transportowej mają gminy: Dywity, Barczewo oraz Dobre Miasto, natomiast najgorszą dostępność transportową mają gminy: Kolno, Świątki oraz Jeziorany (tab. 7).

Działania zmierzające do poprawy dostępności komunikacyjnej, szczególnie w gminach najbardziej oddalonych od głównego ośrodka społeczno-gospodarczego, powinny zmierzać w kierunku modernizacji istniejących korytarzy drogowych oraz zwiększania liczby połączeń transportowych celem poprawy mobilności mieszkańców badanych

Tabela 7. Ranking gmin w zakresie poziomu dostępności komunikacyjnej
Table 7. Ranking of communes in respect of accessibility

Gmina Commune	Rodzaj gminy Commune type	Ranking Ranking
Dywity	wiejska- rural	1
Barczewo	miejsko-wiejska – urban-rural	2
Dobre Miasto	miejsko-wiejska – urban-rural	3
Stawiguda	wiejska – rural	4
Olsztynek	miejsko-wiejska – urban-rural	5
Gietrzwałd	wiejska – rural	6
Jonkowo	wiejska – rural	7
Biskupiec	miejsko-wiejska – urban-rural	8
Purda	wiejska – rural	9
Jeziorany	miejsko-wiejska – urban-rural	10
Świątki	wiejska – rural	11
Kolno	wiejska – rural	12

Źródło: opracowanie własne.
Source: own research.

gmin. Działania te powinny służyć przełamaniu podstawowej bariery rozwojowej obszarów wiejskich, która stanowi znaczącą przeszkodę w swobodnym przesyłaniu towarów i przemieszczaniu się osób, czego skutkiem jest ograniczenie działalności gospodarczej i atrakcyjności dla potencjalnych inwestorów, pogorszenie jakości życia mieszkańców oraz ograniczenie ruchu turystycznego na danym obszarze.

Najważniejszym celem w zakresie dostępności transportowej badanych obszarów wiejskich jest poprawa jakościowa połączeń między ważnymi ośrodkami gospodarczymi, zgodnie z oczekiwaniami pasażerów i przewoźników. Jednocześnie parametry eksploatacyjne sieci infrastrukturalnej powinny dorównywać standardom istniejącym w Unii Europejskiej, aby poprawić płynność ruchu.

LITERATURA

- Atrakcyjność podregionów dla działalności przemysłowej w 2010 r. 2010. Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa.
- Handy S.L., Niemeier D.A., 1997. Measuring Accessibility: an Exploration of Issues and Alternatives. *Environ. Plann.* 29.
- Raport – ESPON In Progress, Preliminary results by autumn – 2003 dotyczący analizy potencjału gospodarczo-społecznego poszczególnych regionów UE.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia, stosowania i udostępniania krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego

- kraju oraz związanych z tym obowiązków organów administracji rządowej i jednostek samorządu terytorialnego. 1988. Dz. U. Nr 157, poz. 1031, z póź. zmian.
- Spiekermann K., Neubauer J., 2002. European accessibility and peripherality: concepts methods and indicators. Nordiego Working Paper, Stockholm.
- Vickerman R.W., 1974. Accessibility, Attraction and Potential: a Review of Some Concepts and Their Use in Determining Mobility. Environ. Plann. 6.
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. 2004. Dz. U. Nr 92, poz. 880.
- Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych. 1995. Dz. U. Nr 16, poz. 78.

ANALYSIS OF TRANSPORT ACCESSIBILITY IN RURAL AREAS OF OLSZTYN COUNTY

Summary. A significant impact on the multifunctional development of rural areas is the so-called transport accessibility. This applies mainly to the capabilities and reach the pace of the inhabitants of the so-called areas peripheral to the main economic centers of the province. The research includes analysis of the availability of transport in quantitative and qualitative aspects, which was defined for the purposes of research. Quantity and quality of transport infrastructure, the number of connections, length and travel time to the most important economic centers were taken into consideration. Analysis of transport availability sets the target application development, which is to determine the key investment priorities for the next programming periods of transport infrastructure development of the Warmia and Mazury province.

Key words: transport infrastructure, availability of transport, rural areas

Zaakceptowano do druku – Accepted for print: 11.06.2012

Do cytowania – For citation: Kozłowski W., 2012. Dostępność transportowa obszarów wiejskich powiatu olsztyńskiego. J. Agribus. Rural Dev. 4(26), 17-29.