

Zmiany na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym w wybranych miastach Polski

*Changes in the market for collective motorized transport
in selected Polish cities*

JUSTYNA CHODKOWSKA-MISZCZUK

Instytut Geografii, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego,
85–428 Bydgoszcz, ul. Mińska 15; e-mail: jchodkow@op.pl

Zarys treści. W artykule analizuje się zmiany zachodzące w samochodowym rynku przewozów pasażerskich na przykładzie pięciu wybranych aglomeracji (bialostockiej, bydgoskiej, częstochowskiej, lubelskiej, szczecińskiej) i trzech przekrojów czasowych (1985, 1995, 2005). Przedstawia się zmiany legislacyjne umożliwiające proces deregulacji transportu autobusowego. Ponadto charakteryzuje się funkcjonowanie przewoźników niezależnych i ich udział w rynku przewozów osób w wybranych aglomeracjach.

Słowa kluczowe: rynek przewozów pasażerskich, przewoźnicy niezależni, deregulacja transportu, transport autobusowy.

Wstęp

Proces deregulacji samochodowego rynku przewozów pasażerskich w Polsce ma krótką historię. Od 15 lat ulegają zmianie regulacje prawne w tym zakresie. Ponadto trwa prywatyzacja przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej. Oprócz tego systematycznie wzrasta liczba przewoźników niezależnych oferujących regularne przewozy osób, a nowe podmioty funkcjonujące na rynku przewozów pasażerskich przyczyniają się m.in. do rozwoju sieci transportowych. Jednocześnie zauważa się zmniejszanie przewozów transportem publicznym, w tym autobusowym. Jedną z głównych przyczyn jest rozwój motoryzacji indywidualnej. W latach 1990–2003 przewozy transportem indywidualnym w Polsce wzrosły niemal 2,5 razy. W 2004 r. przewozy autobusowe wykonywane przez firmy zatrudniające więcej niż 9 pracowników zmalały o 2,7% w porównaniu do roku poprzedniego. Mimo tendencji malejącej udział transportu drogowego w rynku przewozów pasażerskich jest nadal wysoki i wynosi 75%. Wynika to

głównie z dużej dostępności tego rodzaju transportu, tradycji oraz przejmowania pasażerów z likwidowanych linii kolejowych (Polewska-Dorozik, 2005).

Celem pracy jest określenie zmian na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym za pomocą analizy porównawczej sytuacji w 5 wybranych ośrodkach miejskich. Badaniem objęto pięć aglomeracji, w których liczba ludności miasta głównego w latach 1985, 1995 i 2004 wynosiła od około 250 tys. do blisko 450 tys. osób. Powyższe kryterium spełniają: Białystok, Bydgoszcz, Częstochowa, Gdynia, Katowice, Lublin i Szczecin (tab. 1). Gdynię i Katowice pominięto w badaniu, ponieważ oba ośrodki miejskie wchodziły w skład większych konurbacji: Trójmiasta i Górnego Śląska.

Badaniem objęto aglomeracje, a więc zarówno gminy miejskie, miejsko-wiejskie, jak i wiejskie w promieniu do 30 km, zgodnie ze średnią długością podmiejskich linii autobusowych (Polewska-Dorozik, 2001). Istotny jest również fakt, że pod względem funkcjonowania samochodowego rynku przewozów pasażerskich wybrane aglomeracje są słabo zbadane, a pełnią ważną rolę w sieci osadniczej kraju.

Tabela 1. Miasta z liczbą ludności 250–450 tys. osób

Miasto	Liczba ludności			
	1985	1995	2004	średnia
Białystok	250 800	278 900	288 663	272 787
Bydgoszcz	366 400	386 000	369 151	373 850
Częstochowa	249 100	259 100	245 625	251 284
Gdynia	246 500	251 600	252 124	250 074
Katowice	363 900	351 500	317 832	344 410
Lublin	327 000	354 600	346 788	342 796
Szczecin	392 300	418 100	402 648	404 361

Źródło: opracowanie na podstawie Roczników statystycznych 1986, 1996 i Banku Danych Regionalnych 2004.

Zakres czasowy badania obejmuje lata 1985–2005. Uwzględniono lokalną sieć połączeń autobusowych i kolejowych, rozpoczynających bieg w: Białymstoku, Bydgoszczy, Częstochowie, Lublinie i Szczecinie. Ponadto w 2005 r. wzięto pod uwagę przewozy pasażerskie wykonywane przez niezależnych przewoźników samochodowych. Za przewoźników niezależnych uznano zakłady prowadzone przez osoby fizyczne oraz inne podmioty gospodarcze świadczące usługi w zakresie regularnych przewozów osób i działające niezależnie od przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej. Analiza przewozów wykonywanych przez przewoźników niezależnych odnosi się do jednego przekroju czasowego, ponieważ dane dotyczące lat 1990. nie są przechowywane. Uzyskanie informacji na temat funkcjonowania nowych firm przewozowych w latach 1990. utrudniają także zmiany legislacyjne

w tym zakresie oraz zmiany podziału administracyjnego kraju. Nie można więc odtworzyć sieci połączeń wykonywanych przez nowe podmioty w ostatnim dziesięcioleciu XX w.

Deregulacja samochodowego transportu pasażerskiego w literaturze

Według definicji P. Bella i P. Cloke'a (1990a) deregulacja jest bliska liberalizacji. Oznacza słabnącą kontrolę władz państwowych w różnych dziedzinach gospodarki, w naszym przypadku w transporcie. Prowadzi do wzrostu konkurencyjności i efektywności oferowanych usług. Rzadko ma miejsce deregulacja całkowita – pewien rodzaj kontroli pozostaje. Wśród pozycji podejmujących tematykę deregulacji transportu autobusowego, charakter kompleksowy ma publikacja OECD *Competition Policy and the Deregulation of Road Transport* (1999). Jest to analiza porównawcza systemów zarządzania transportem publicznym w różnych państwach, m.in. w Wielkiej Brytanii, Norwegii, Japonii i Nowej Zelandii. Zawiera informacje pochodzące z doświadczeń analizowanych państw, w tym rozwiązań w transporcie pasażerskim w świetle wzrastającej roli motoryzacji indywidualnej. Przykład Norwegii dowodzi, że proces deregulacji może doprowadzić do ograniczenia liczby kursów na liniach słabiej uczęszczanych, jednocześnie zwiększając konkurencję na liniach najbardziej popularnych. Jest to możliwe pod warunkiem, że licencja na prowadzenie przewozów pasażerskich nie jest związana wyłącznie z jednym regionem.

W Europie Zachodniej proces deregulacji rozpoczął się wcześniej niż w Polsce, dlatego w publikacjach polskich często analizuje się zmiany struktury transportu pasażerskiego w Wielkiej Brytanii czy Francji (Rataj, 1997, 1998, 1999). M. Rataj (1997) opisuje skutki reformy systemu drogowego komunikacji zbiorowej w Wielkiej Brytanii, której nadrzędną zasadą kształtowania stosunków między przedsiębiorstwami oraz między przedsiębiorstwami a pasażerami jest konkurencja. Autor porównuje sposoby zarządzania transportem publicznym w Wielkiej Brytanii i USA. Zauważa, że podczas gdy w Wielkiej Brytanii następuje proces prywatyzacji i deregulacji transportu zbiorowego, w USA skupiono uwagę na koordynacji transportu pasażerskiego i tworzeniu przedsiębiorstw uspołecznionych.

M. Rataj (1998, 1999) nawiązuje również do doświadczeń francuskich w zakresie transportu pasażerskiego. Zapewnienie regularnego transportu pasażerskiego leży w gestii władz państwowych i samorządowych, które mogą zlecić wykonanie zadania przedsiębiorstwom publicznym bądź prywatnym. Autor zwraca uwagę, że system prawno-ekonomiczny transportu zbiorowego na obszarach zurbanizowanych Francji nie opiera się wyłącznie na zasadach rynkowych, ale uwzględnia kwestie społeczne. Ponadto wskazuje na konieczność ograniczenia roli motoryzacji indywidualnej w aglomeracjach.

Według J. A. Gomez-Ibaneza i J. R. Meyera (1997) Wielka Brytania jest pionierem wśród krajów wysoko rozwiniętych w dziedzinie prywatyzacji i deregulacji lokalnego transportu autobusowego. Ponadto stanowi interesujący przykład sposobu jej wprowadzania: pozwolono bowiem na całkowitą deregulację transportu samochodowego poza obszarem metropolitalnym Londynu, w obrębie Londynu zaś utrzymano kontrolę władz lokalnych nad transportem miejskim z możliwością przekazywania wykonywania przewozów firmom prywatnym. Skutki powyższych uregulowań komentują szeroko P. Mackie i inni (1995), W. J. Tynson (1995), M. Fairhurst i D. Edwards (1996) oraz B. P. White (1997).

Doniosłe miejsce w literaturze przedmiotu zajmuje analiza skutków deregulacji transportu autobusowego. P. Bell i P. Cloke (1990b) przytaczają pozytywne aspekty regulacji i deregulacji. Za utrzymaniem regulacji przemawia m.in.: dążenie do zachowania integralności sieci transportowych, zapewnienie usług transportowych na liniach nierentownych i dostępu do usług grupom niemobilnym. Z kolei deregulacja pozwala wyróżnić części systemu transportowego służące gospodarce rynkowej oraz budzi wśród operatorów motywację do efektywniejszego funkcjonowania. P. White (1995, 2000) do skutków procesu deregulacji zalicza: zwiększenie udziału minibusów w przewozach, wydłużenie linii i spadek poziomu bezpieczeństwa przewozów. Podobne wnioski formułują również P. Mackie i inni (1995) oraz A. Burchell (2000). Do powyższego problemu nawiązuje także B. J. Simpson (1996), który twierdzi, że proces deregulacji transportu, w tym przechodzenie z sektora publicznego do prywatnego, wywołuje niekorzystne społecznie skutki związane z redukcją linii nierentownych. Z kolei B. Colson (1996) prezentuje wyniki badań przeprowadzonych wśród przewoźników prywatnych w Wielkiej Brytanii. Analizuje, w jaki sposób komercjalizacja usług przewozowych wpływa na klientów i na rozwój gospodarczy kraju. Jednocześnie podkreśla, że przewozy osób, a także całkowita długość podróży, wzrastają w obszarach wiejskich. K. Jansson (1999) podkreśla, że podstawowym rezultatem deregulacji transportu autobusowego w Szwecji jest wzrost liczby pasażerów należących do grupy osób o niskich dochodach, głównie ze względu na niskie koszty, a co za tym idzie – niską ceną biletu za przejazd. Generalizując, proces deregulacji transportu autobusowego ma na celu m.in.: usprawnienie funkcjonowania systemów transportowych, wprowadzenie rozwiązań innowacyjnych i konkurencji na rynku przewozów samochodowych. Prowadzi to do obniżenia kosztów i wzrostu produktywności pracy (Beesley, 1992; Farrington, 1998).

Jak pokazują doświadczenia chilijskie, deregulacja miejskiego transportu zbiorowego może przynieść efekt odwrotny od zamierzonego. Następuje m.in. wzrost cen przejazdu i spadek różnorodności usług (Darbera, 1993). Wśród innych negatywnych skutków procesu deregulacji autorzy wymieniają brak zależności między długością trasy a systemem opłat za przejazd, dezinformację i agresywne zachowanie kierowców (Matsoukis, 1996). Odwołując się do

doświadczeń węgierskich, J.D. Nelson i inni (1997) zauważają, że istnienie wolnego rynku przyczynia się do redukcji liczby obsługiwanych linii oraz ogranicza integrację transportu publicznego. Tezę tę podziela również M. Rataj (1999) twierdząc, że zróżnicowanie opłat i systemów biletowych oraz brak koordynacji linii i rozkładów jazdy przyczynia się do dezintegracji transportu publicznego. Ponadto brak koordynacji rozkładów jazdy może prowadzić do sytuacji, w której największa liczba autobusów odjeżdża w czasie najwyższej frekwencji podróżnych (Burchell, 2000). M. Parr (2000) zwraca uwagę na liczne bariery spowalniające rozwój samochodowego rynku przewozów pasażerskich. Zalicza do nich m.in. ograniczony dostęp przewoźników niezależnych do przystanków i zajezdni autobusowych oraz wynikającą z tego dezinformację podróżnych.

Studia nad systemami transportowymi mają w polskiej literaturze przedmiotu bogatą dokumentację. Badania dotyczą zarówno gęstości sieci transportowej, jak i częstotliwości ruchu pasażerskiego. Przykładem może być analiza układów komunikacyjnych 49 województw T. Lijewskiego (1985), czy też wcześniejsze opracowanie M. Kozaneckiej (1980) odnoszące się do rozwoju komunikacji autobusowej w Polsce po II wojnie światowej i jej funkcji w różnych typach przestrzeni ekonomiczno-geograficznej. Obok prac dotyczących całego kraju są także badania sieci transportowych w mniejszej skali (Kozanecka, 1993, 2000). Wśród problemów badawczych znajduje się również analiza dostępności komunikacyjnej miast, głównie stolic województw, zarówno w podziale administracyjnym z 1975 r. (Lijewski, 1985; Sobczyk, 1985; Warakomska, 1993), jak i obecnie obowiązującym (Wendt, 2000; Grzelakowski, 2004). Ponadto w literaturze przedmiotu jest omawiana tematyka restrukturyzacji i prywatyzacji transportu kolejowego (Taylor, 2002, 2003), a także deregulacji w transporcie kolejowym (Taylor i Ciechański, 2005). W warunkach polskich deregulacja wiąże się ściśle z tworzeniem podstawowych instytucji rynkowych i reguł ochrony konkurencji (Bernacki, 1996).

Jedną z pierwszych polskich publikacji traktujących o deregulacji samochodowego transportu pasażerskiego jest praca analizująca sytuację w dawnym województwie krakowskim (Kozanecka, 1993). Autorka odnotowuje m.in. pojawienie się w transporcie pasażerskim Krakowa i obszaru otaczającego, wielu innych, prywatnych firm przewozowych. Zaznacza, że reagują one elastycznie na potrzeby rynku, pomimo że ich sytuacja jest niestabilizowana. Według M. Kozaneckiej (1993) sieć linii prywatnych rozszerzyła zasięg komunikacji autobusowej w porównaniu z zasięgiem linii komunalnych, a także uzupełniła sieć autobusową w Krakowie i okolicach. Inne prace podejmują próbę określenia roli przewoźników niezależnych we współczesnym transporcie pasażerskim (Rydzikowski i Rolbiecki, 1996; Polewska-Dorozik, 2001; Skala-Późniak, 2001). W. Rydzikowski i R. Rolbiecki (1996) postulują integrację organizacyjną transportu samochodowego w Polsce. Podkreślają znaczenie tego

typu firm w krajowym transporcie pasażerskim, przede wszystkim w niektórych regionach Polski (Chodkowska-Miszczuk, 2005). Jednocześnie zwracają uwagę na problem nieuczciwej konkurencji, przejawiającej się m.in. w koncentracji przewozów na najbardziej rentownych liniach, w godzinach wysokiej frekwencji podróży i często bez wymaganych zezwoleń. Powszechnym zjawiskiem stało się funkcjonowanie w większych miastach, w pobliżu dworców PKS, tzw. „naganiaczy”, mających za zadanie ściągnąć pasażerów do swoich mikrobusów. Wszystkie przejawy nieuczciwej konkurencji nie tylko dezorganizują rynek, ale pozbawiają wpływów finansowych budżet państwa (Polewska-Dorozik, 2005). Generalnie jednak literaturę polską charakteryzuje niedobór publikacji na temat działalności przewoźników niezależnych na rynku usług transportowych.

Źródła

W opracowaniu korzystano z danych Banku Danych Regionalnych GUS, Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy, Urzędu Marszałkowskiego województwa kujawsko-pomorskiego (Departamentu Gospodarki i Infrastruktury w Toruniu). Znaczną część informacji uzyskano z Rozkładów jazdy autobusów PKS 1985, 1995 i Sieciowego rozkładu jazdy pociągów 1985, 1995, 2005. W analizie sieci połączeń w 2005 r. wykorzystano również dane Ogólnopolskiego rozkładu jazdy komunikacji prywatnej i rozkładów jazdy autobusów: PPKS Białystok, Bydgoszcz PKS Spółka z o.o., PKS Częstochowa SA, PPKS Lublin i PKS Szczecin Sp. z o.o. Władze samorządowe większości województw nie dysponują aktualnymi rozkładami jazdy przewoźników niezależnych, brakuje pełnej informacji na temat firm działających legalnie i przebiegu linii. Część firm przewozowych nie dostarcza rozkładów jazdy odpowiednim instytucjom, unikając w ten sposób kontroli wykonywania usług. W rezultacie dane o dobowym natężeniu kursów w aglomeracjach częściowo zaczerpnięto z rozkładów jazdy umieszczonych na przystankach.

Na przełomie lat 1980. i 1990. wśród przewozów autobusowych znaczącą rolę odgrywały przewozy pracownicze. Zarówno w latach poprzednich jak i obecnie przewozy pracownicze były i są związane z określonym zakładem pracy, a wiedza na ich temat jest ograniczona, chociażby dlatego, że odpowiednie dane nie są archiwizowane.

Informacje uzyskano także na podstawie wywiadów. Badając zmiany na rynku przewozów pasażerskich posłużono się analizą porównawczą sytuacji w 5 wybranych ośrodkach miejskich.

Regulacje prawne rynku przewozów autobusowych

Zgodnie z *Ustawą o transporcie drogowym i spedycji krajowej* wykonywanie przewozów drogowych do końca 1988 r. było możliwe po uzyskaniu zezwo-

lenia ministra komunikacji. Zezwolenie stałe otrzymywały niemal wyłącznie przedsiębiorstwa państwowe. Dostęp do rynku przewozów pasażerskich innych podmiotów był ograniczony. Przewoźnicy spoza sektora państwowego mogli w uzasadnionych przypadkach uzyskać zezwolenia jednorazowe lub okresowe (Dydkowski, 2003).

Jednym z podstawowych aktów prawnych regulujących krajowy rynek przewozów pasażerskich w latach 1980. była *Ustawa Prawo przewozowe*, regulująca przewóz osób i rzeczy wykonywany odpłatnie na podstawie umowy, przez uprawnionych do tego przewoźników. Zgodnie z *Ustawą* przewoźnik był zobligowany do podawania do publicznej wiadomości zakresu działania i publikacji rozkładu jazdy. *Ustawa* wskazywała organy uprawnione do koordynacji rozkładów jazdy przewoźników, zagadnienia związane z kontrolą dokumentów i zawierała przepisy porządkowe odnoszące się do przewozu zarówno osób, jak i bagażu środkami transportu zbiorowego.

Sytuacja na rynku przewozów pasażerskich uległa radykalnej zmianie po wejściu w życie 1 stycznia 1989 r. *Ustawy o działalności gospodarczej*. Zastosowane regulacje prawne wprowadzały pełną liberalizację usług przewozów pasażerskich. Każdy przewoźnik mógł prowadzić zarobkowy przewóz osób bez konieczności uzyskania koncesji bądź zezwolenia. Jedynym warunkiem był wpis prowadzonej działalności do ewidencji odpowiedniego organu administracji państwowej.

Kolejna, obowiązująca od 1 kwietnia 1998 r., *Ustawa o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób*, wprowadziła konieczność uzyskania zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie krajowego zarobkowego przewozu osób. Warunkiem uzyskania zezwolenia było m.in. posiadanie odpowiednich kwalifikacji zawodowych, dysponowanie pojazdem samochodowym spełniającym określone wymagania techniczne i zabezpieczeniem finansowym bądź rzeczowym. Przepis wprowadził też obowiązek koordynacji rozkładów jazdy.

Obecnie obowiązująca *Ustawa o transporcie drogowym* należy do grupy ustaw europejskich (Skala-Późniak, 2001). Określa zasady podejmowania i wykonywania krajowego transportu drogowego, międzynarodowego transportu drogowego, niezarobkowego krajowego przewozu drogowego oraz niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego. Oprócz tego określa zasady działania Inspekcji Transportu Drogowego, która ma na celu m.in. likwidację nieuczciwej konkurencji na rynku przewozów pasażerskich.

Ustawa formułuje zasady uzyskania licencji, która jest warunkiem wykonywania transportu drogowego. Licencję otrzymuje przedsiębiorca spełniający podstawowe wymagania na czas określony, ale nie krótszy niż 2 lata i nie dłuższy niż 50 lat. Przedsiębiorca musi przede wszystkim mieć nienaganną reputację, co oznacza, że nie był skazany prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne, m.in.: karne skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji,

a także nie został uznany za niezdolnego do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Ponadto musi legitymować się certyfikatem kompetencji zawodowych oraz posiadać zabezpieczenie finansowe i tytuł prawny do dysponowania pojazdami spełniającymi wymagania techniczne, którymi będzie wykonywany transport drogowy. Natomiast osoba pracująca na stanowisku kierowcy powinna posiadać świadectwo kwalifikacji i nie być skazana wyrokiem prawomocnym sądu za przestępstwa umyślne przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, wiarygodności dokumentów lub ochronie środowiska.

Wykonywanie przewozów regularnych i tzw. przewozów regularnych specjalnych wymaga także uzyskania zezwolenia. W krajowym transporcie drogowym zezwolenia są wydawane w zależności od zasięgu przewozów i siedziby lub miejsca zamieszkania przedsiębiorcy. Do wniosku o wydanie zezwolenia przedsiębiorca dołącza: rozkład jazdy, mapę z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami, zasady korzystania z obiektów dworcowych i przystanków oraz taryfę i cennik. *Ustawa* przewiduje opłaty za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych. Obowiązuje ona przedsiębiorców wykonujących zarobkowy i niezarobkowy transport drogowy na terenie kraju, z wyłączeniem przedsiębiorców wykonujących przewozy taksówkami, przejazdów po autostradach płatnych, transportu kombinowanego i zbiorowego transportu miejskiego.

Charakterystyka obszaru badań

Analizowane aglomeracje są położone w różnych częściach Polski. Liczba ludności głównych miast poszczególnych aglomeracji plasuje się w przedziale 250–450 tys. osób. Wśród analizowanych ośrodków miejskich największy jest Szczecin, w którym mieszka ponad 400 tys. osób, a najmniejsza – Częstochowa, jedyne miasto wśród badanych nie będące stolicą województwa, z liczbą ludności wynoszącą obecnie niespełna 250 tys. Z badanych ośrodków miejskich tylko Białystok zanotował wzrost liczby ludności. Ponadto Białystok, w porównaniu do innych badanych miast, charakteryzuje największy udział ludności w wieku przedprodukcyjnym. Udział tej grupy ludności w ogólnej liczbie mieszkańców oscyluje wokół wartości 19%. Pod względem udziału ludności w wieku poprodukcyjnym w ogólnej liczbie mieszkańców, pierwsze miejsce wśród analizowanych miast zajmuje Częstochowa (17%). Z kolei najwięcej osób w wieku produkcyjnym mieszka w Lublinie, a udział tej grupy w ogólnej liczbie ludności przekracza obecnie 67% (Bank Danych..., 2004).

Jedną z przyczyn redukcji liczby wykonywanych przewozów autobusowych jest wzrost bezrobocia. Systematycznie od lat 1990. obniża się liczba osób pracujących, a największy spadek wśród badanych obszarów odnotowano w województwie zachodniopomorskim. W 2003 r. we wspomnianym województwie pracowało niespełna 39% osób w wieku 15 lat i więcej. Z kolei w kujawsko-pomorskim różnica udziału osób pracujących 1995 i 2003 r. była najmniejsza (tab. 2).

Znaczącą grupę wśród korzystających z transportu publicznego, w tym autobusowego, stanowią studenci. Największym wśród badanych ośrodkiem akademickim jest Lublin, z liczbą studentów wynoszącą niemal 87 tys., z czego 60% stanowią studenci studiów stacjonarnych. Drugi w kolejności jest Szczecin, gdzie naukę w 19 szkołach wyższych pobiera ponad 67 tys. osób. Liczba studentów w Białymstoku i Bydgoszczy wynosi odpowiednio: 46 tys. i 41 tys. (Miasta Wojewódzkie, 1995–2005).

Tabela 2. Udział osób pracujących w ogólnej liczbie osób w wieku 15 lat i więcej (%)

Województwo	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Kujawsko-pomorskie	48,8	50,1	50,5	50,4	47,9	45,6	44,4	43,0	44,6
Lubelskie	57,5	54,7	52,9	54,7	51,3	51,5	49,8	49,4	48,0
Podlaskie	52,7	56,8	56,8	52,6	50,1	50,1	50,3	47,6	46,4
Śląskie	49,6	48,7	49,3	48,5	51,1	42,2	42,3	40,7	40,4
Zachodniopomorskie	49,2	47,3	48,2	49,3	47,3	44,4	43,8	39,3	39,0
Polska	51,4	51,0	51,2	51,4	49,6	47,5	46,3	44,6	44,0

Źródło: opracowane na podstawie: *Województwa w latach 1995–2003*, GUS, 1995–2005.

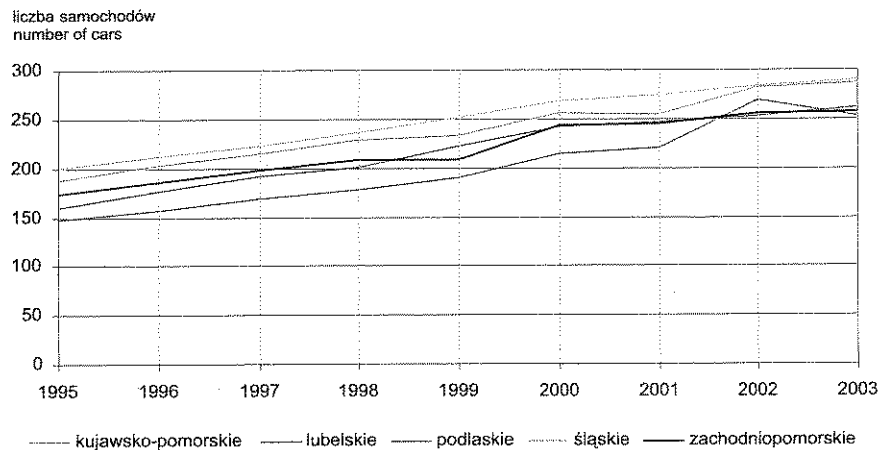
Wszystkie wymienione miasta są ważnymi węzłami komunikacji drogowej i kolejowej. Układ sieci transportowej Szczecina jest ściśle związany z jego położeniem przy zachodniej granicy państwa: dostępność transportowa tego regionu jest dobra w relacjach międzynarodowych, a zdecydowanie gorsza w krajowych (Grzelakowski, 2004). Korzystna lokalizacja Lublina i Białego-stoku wynika, podobnie jak w przypadku Szczecina, z ich przygranicznego położenia.

Nie bez znaczenia dla wielkości wykonywanych przewozów autobusowych jest rozwój transportu indywidualnego. Pod względem rozwoju motoryzacji indywidualnej pierwsze miejsce zajmuje województwo śląskie, w tym Częstochowa. W 2003 r. liczba samochodów w tym województwie była bliska wartości średniej dla Polski, która wynosiła 294 samochody na 1000 osób. Podobną wartością wskaźnika cechuje się województwo kujawsko-pomorskie. Z kolei w województwie podlaskim zanotowano najmniejszą wartość wskaźnika – 253 samochody na 1000 mieszkańców (ryc. 1).

Podmioty funkcjonujące na samochodowym rynku przewozów pasażerskich

W styczniu 1945 r. powołano w Polsce PKS – jedyną firmę działającą na krajowym rynku przewozów pasażerskich, z wyłączeniem przewozów miejskich. Szybki rozwój sieci przewozów autobusowych po II wojnie światowej znacząco przyczynił się do rozwoju polskich peryferii. W niezmienionej formie przedsiębiorstwo przetrwało do początku lat 1980., kiedy dokonano podziału na cztery

państwowe przedsiębiorstwa: Krajową PKS (obsługująca 80% terytorium kraju) i trzy regionalne przedsiębiorstwa PKS w: Warszawie, Koszalinie i Olsztynie (Komornicki, 1999). Kolejna zmiana miała miejsce 1 lipca 1990 r. – wymienione przedsiębiorstwa zostały rozwiązane, a wszystkie oddziały (167) stały się samodzielnymi podmiotami (Rydzikowski i Rolbiecki, 1996). Po 1990 r. następowała marginalizacja przedsiębiorstw PKS i malała liczba wykonywanych przewozów autobusowych. Konsekwencją tej sytuacji było ograniczanie liczby połączeń i sprzedaż taboru autobusowego (Komornicki, 1999). Decentralizacja oraz usamodzielnienie przedsiębiorstw PKS spowodowało wiele zmian, w tym wycofanie się PKS-ów z wielu segmentów rynku (Bąkowski, 1996).



Ryc. 1. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w latach 1995–2003

Źródło: opracowane na podstawie *Województwa w latach 1995–2003...*

Number of cars per 1000 population, 1995–2003

Source: based on *Województwa w latach 1995–2003...*

Niezbędnym elementem liberalizacji rynku usług transportowych, w tym regionalnych przewozów pasażerskich, jest prywatyzacja operatorów publicznych (Beesley, 1992; Hebel i Kołodziejski, 2003; Janecki, 2003). Prywatyzację przewoźników publicznych w Polsce regulują:

- *Ustawa o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych,*
- *Ustawa o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych,*
- *Ustawa o gospodarce komunalnej.*

Pomimo że wymienione ustawy dopuszczają różne formy prywatyzacji: bezpośrednią (np. sprzedaż przedsiębiorstwa), pośrednią (sprzedaż udziałów lub akcji prywatyzowanego przedsiębiorstwa) lub mieszaną, to jak zauważają K. Hebel

i H. Kołodziejski (2003), rynek przewozów pasażerskich jest prywatyzowany w niewielkim zakresie. Wiąże się to m.in. z brakiem kapitału publicznego na rozwój transportu zbiorowego, z trudnościami w sprecyzowaniu sposobu funkcjonowania obsługi transportowej po sprywatyzowaniu przedsiębiorstwa oraz negatywnymi nastrojami społecznymi towarzyszącymi reformom własnościowym. Według R. Janeckiego (2003), przewoźnicy publiczni nie są przedsiębiorstwami atrakcyjnymi do prywatyzacji, ponieważ w przeważającej części są to jednostki zdekapitalizowane, często o nieuregulowanym stanie prawnym nieruchomości, które stanowią mienie przedsiębiorstwa. Brak decyzji prywatyzacyjnych przedsiębiorstw PKS może się przyczynić do dalszego pogarszania się stanu taboru autobusowego, a w rezultacie do ograniczenia możliwości przewozowych (Dyr i Grad, 2000). W takiej sytuacji dla przedsiębiorstw PKS dochodowym segmentem rynku mogą być zagraniczne przewozy pasażerskie na liniach regularnych i nieregularnych. Pomimo że połączenia obsługiwane przez przedsiębiorstwa PKS pokrywają w miarę gęstą siecią mapę Polski, to linie podmiejskie i miejskie zostały opanowane przez przewoźników niezależnych (Bąkowski, 1996).

Obecnie dominującą formą prawną przedsiębiorstw PKS są przedsiębiorstwa państwowe – ponad 70%. Wśród zmian własnościowych dominuje komercjalizacja – około 20%, podczas gdy prywatyzacją bezpośrednią objęto niespełna 10% ogółu przedsiębiorstw sprywatyzowanych (Grad, 2003). Spośród przedsiębiorstw PKS zlokalizowanych w badanych ośrodkach miejskich, trzy zostały sprywatyzowane: PKS Szczecin Sp. z o.o., Bydgoszcz PKS Spółka z o.o., która istnieje od 1 marca 2002 r. oraz PKS Częstochowa SA, przedsiębiorstwo działające na rynku od 1 stycznia 2005 r., a powstałe w wyniku komercjalizacji PPKS Częstochowa. Przedsiębiorstwa PKS rozpoczynają dodatkową działalność m.in. w postaci wynajmu autokarów i mikrobusów oraz prowadzenia hoteli. Firmą funkcjonującą dobrze w warunkach gospodarki rynkowej jest Bydgoszcz PKS. Wśród wszystkich zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób wydanych przez władze samorządowe województwa kujawsko-pomorskiego do końca 2003 r., ponad 60% przypadło w udziale tej firmie. Bydgoszcz PKS obsługuje popularną linię Komfort Bus, uruchomioną na trasie Kołobrzeg–Bydgoszcz–Toruń–Włocławek–Płock–Warszawa. Przedsiębiorstwami państwowymi pozostają w dalszym ciągu firmy funkcjonujące w miastach Polski wschodniej: PPKS Białystok i PPKS Lublin. Oprócz PPKS, w Lublinie od 60 lat istnieje Transportowo-Spedycyjna Spółdzielnia Pracy Transped, która również oferuje regularne przewozy osób. Autobusy Transpedu kursują głównie w kierunku północnym i północno-wschodnim.

Obok PKS-u działają inne podmioty transportowe, których udział w rynku regularnych przewozów pasażerskich wynosił pod koniec lat 1990. około 4% (Polewska-Dorożnik, 2001). Z kolei w 2003 r. ponad 76% ogółu przewozów pasażerskich na liniach regularnych wykonywanych było przez sektor publiczny (Bank Danych..., 2003). Początkowo nowi przewoźnicy byli zainteresowani przede

wszystkim obsługą linii, na których nastąpił najmniejszy spadek przewozów autobusowych. Ponadto zainteresowaniem przewoźników niezależnych cieszyła się obsługa takich linii, gdzie konkurencja z PKP była najmniejsza. Powyższe warunki spełniają trasy podmiejskie, często biegnące równoległe do linii kolejowych, długie trasy prowadzące np. z Warszawy do miast nieposiadających dogodnych połączeń kolejowych oraz trasy międzynarodowe. Na liniach podmiejskich funkcjonują przede wszystkim małe firmy, posiadające 1 lub 2 pojazdy, a linie długie obsługują duże firmy (Komornicki, 1999).

Na rynku przewozów pasażerskich największą różnorodność oferty ze względu na liczbę obsługiwanych linii wykazują przedsiębiorstwa PKS, ale przewoźnicy niezależni są bardziej aktywni. W regionie gdzie funkcjonuje niewielka liczba firm niezależnych, a rynek przewozów jest zdominowany przez przedsiębiorstwa PKS, są zauważalne praktyki monopolistyczne oraz zakłócenia w uczciwej konkurencji (Janecki, 2003).

Najwięcej przewoźników niezależnych funkcjonuje w Polsce południowo-wschodniej. Jest to reakcja na niedoinwestowanie systemu transportowego tego regionu. Na przykład na terenie województwa lubelskiego zarejestrowanych jest 287 tego typu firm, z czego niemal 75% obsługuje trasy przechodzące przez Lublin (Miazek, 2004). Pierwszym przewoźnikiem w Lublinie, który rozpoczął świadczenie usług przewozu osób na większą skalę, jest Lubelska Korporacja Komunikacyjna. LKK powstała w 1997 r. i obsługuje 5 linii podmiejskich: Lublin–Lubartów, Lublin–Krzczonów, Lublin–Elizówka (kursuje tylko w dniach funkcjonowania giełdy samochodowej, czyli w niedziele), Lublin–Łęczna i Lublin–Świdnik. Funkcjonują też inni przewoźnicy, na przykład firma WiZ z Kraśnika, obsługująca niezmiernie popularną trasę z Lublina do Kraśnika, czy firma Expressbus, wykonująca regularne przewozy osób z Lublina do Puław i do Krakowa. Oba przedsiębiorstwa powstały w 1996 r.

W województwie kujawsko-pomorskim są zarejestrowane 64 podmioty wykonujące regularne przewozy osób. Liczba przewoźników w transporcie publicznym wzrosła 2,5-krotnie w porównaniu z 1995 r. Największym przewoźnikiem niezależnym, obsługującym linie podmiejskie wychodzące z Bydgoszczy, jest firma Rainbow Bus z Koronowa, która funkcjonuje na rynku od 1996 r. Obecnie wykonuje regularne przewozy na 8 liniach wychodzących z Bydgoszczy: do Koronowa, Mroczy, Dobrczy, Solca Kujawskiego i Sicienka. Innym przewoźnikiem jest Polbus, który obsługuje 7 tras wychodzących z Bydgoszczy, przede wszystkim w kierunku południowym: do Brzozy, Nowej Wielkiej Wsi, Złotnik Kujawskich, Inowrocławia, Barcina i Solca Kujawskiego. Jedną z najmłodszych firm działających na rynku usług transportowych w aglomeracji bydgoskiej jest Jantur Bus, która świadczy usługi przewozów osób na linii Bydgoszcz–Potulice.

Linie podmiejskie wychodzące ze Szczecina obsługują pojazdy kilkunastu niezależnych przewoźników. Znaną firmą, która istnieje na rynku od 2000 r., a wykonuje przewozy na trasie Szczecin–Świnoujście, jest Emilbus. Znakiem

rozpoznawczym przewoźnika jest zielony kolor pojazdów oraz logo firmy. Innym podmiotem obsługującym tę trasę jest Nor-Bis. Firma istnieje od 1990 r., ale dopiero od 2001 r. specjalizuje się w przewozie osób.

Obszar aglomeracji białostockiej obsługuje około 10 przewoźników niezależnych, wśród nich m.in. firmy: Voyager Trans i Pogoda Express. Pierwszy z podmiotów wykonuje przewozy osób na trasie Białystok–Czarna Białostocka. Z kolei pojazdy firmy Pogoda Express kursują z Białegostoku do: Turośni Kościelnej, Hajnówki i Czeremchy. Przewoźnicy niezależni funkcjonujący w aglomeracji częstochowskiej obsługują przede wszystkim linie podmiejskie prowadzące z Częstochowy w kierunku wschodnim. Najwięcej kursów odbywa się na trasie Częstochowa–Koniecpol.

Jednym z większych problemów przewoźników niezależnych jest miejsce rozpoczynania kursów. Większość placów dworcowych jest niedostępna dla tego rodzaju firm. Wyjątkami są Dworzec Główny PPKS w Lublinie oraz Dworzec Główny PKS Szczecin. W Szczecinie wydzielono w tym celu jedno, a w Lublinie trzy stanowiska. Zazwyczaj pojazdy przewoźników niezależnych rozpoczynają kursy z miejsc zlokalizowanych w pobliżu dworców głównych PPKS lub dworców głównych PKP. Rolę przystanków pełnią przede wszystkim parkingi, zatoczki autobusowe (w tym przeznaczone dla autobusów miejskich) i niezagospodarowane place.

Funkcjonowanie rynku przewozów pasażerskich w wybranych aglomeracjach

Analizując rycinę 2 można zauważyć, że liczba przewozów autobusowych w badanych aglomeracjach była najniższa w 1985 r. Taki obraz wynika z wysokiego udziału przewozów pracowniczych, charakterystycznych dla okresu socjalizmu. Obecnie zjawisko jest widoczne szczególnie w aglomeracji szczecińskiej i częstochowskiej. Przewozy pracownicze są wykonywane nadal, ale na zdecydowanie mniejszą skalę. W 2003 r. tego rodzaju przewozy na podstawie umów stanowiły 12,5% ogółu przewozów pasażerskich wykonanych zarobkowym transportem samochodowym, z tego ponad połowa w sektorze publicznym (Bank Danych..., 2003). Przewozy pracownicze wykonuje m.in. Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o., powstałe 1 lutego 1997 r. na bazie Zajezdni Szczecińskiego MZK. Firma wykonuje przewozy dla Zakładów Chemicznych Police SA. Ponadto przewozy pracownicze funkcjonują na kilku liniach aglomeracji częstochowskiej.

Aglomeracja białostocka

Porównując natężenie kursów pojazdów transportu publicznego w latach 1985 i 1995, zauważyć można zagęszczanie sieci lokalnych połączeń autobusowych

(ryc. 2). Zarówno w 1985 r., jak i w 1995 r., najwięcej autobusów kursowało w kierunku zachodnim, wzdłuż drogi o znaczeniu krajowym, do Choroszczy (średnio 100 połączeń w ciągu doby) i dalej do Jezewa (około 50 połączeń w ciągu doby). Równie dużo połączeń zanotowano w kierunku południowo-wschodnim, wzdłuż drogi prowadzącej do Bielska Podlaskiego. Największe natężenie kursów charakteryzowało linie prowadzące do miejscowości zlokalizowanych w promieniu 10–15 km od Białegostoku. Z kolei najbardziej rozbudowaną siecią połączeń autobusowych cechował się obszar na południowy zachód od stolicy województwa, pomiędzy Białymstokiem, Surazem a Łapami.

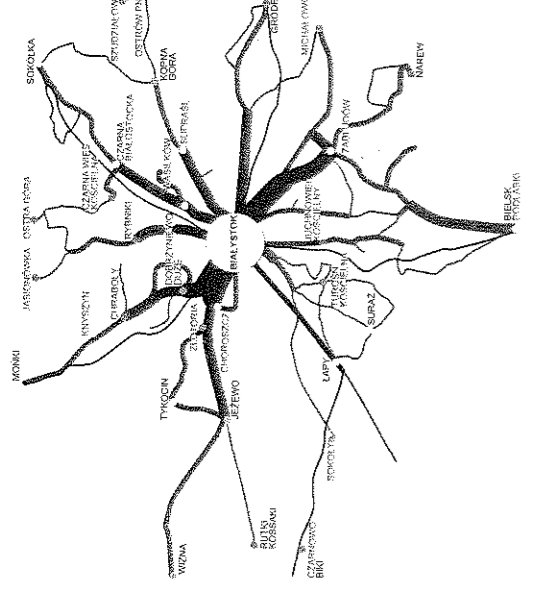
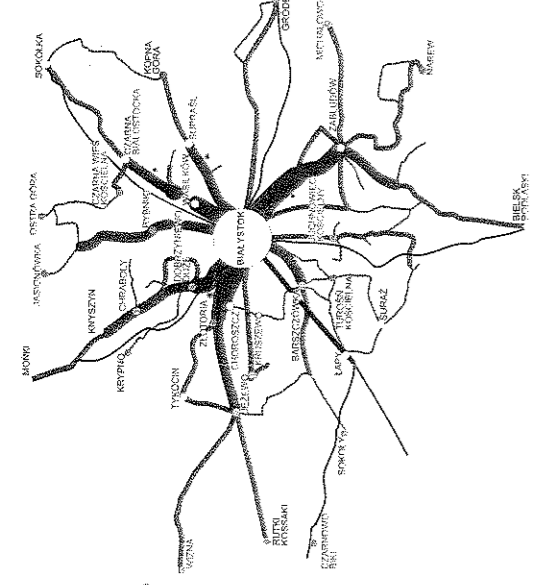
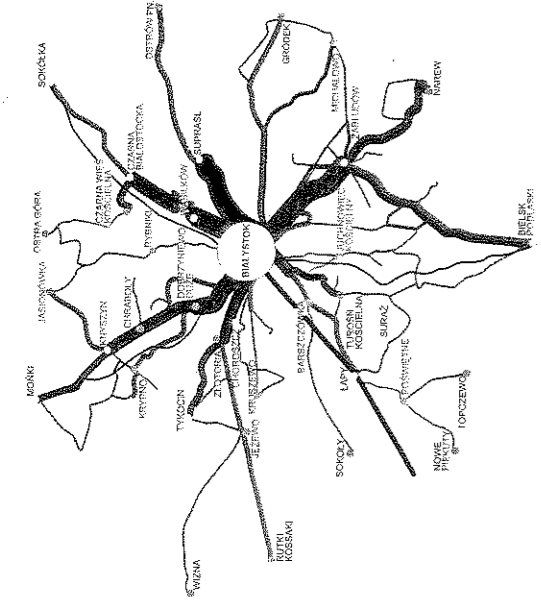
W 2005 r., w porównaniu do 1985 r. i 1995 r., spada liczba wykonywanych przewozów autobusowych, przede wszystkim na trasach w kierunku zachodnim, północnym i południowym, z blisko 30 w 1985 r. i 1995 r., do niespełna 10 połączeń w ciągu doby w 2005 r. Najwięcej autobusów (około 70–80 w ciągu doby), podobnie jak w poprzednich badanych latach, kursuje do miejscowości położonych w odległości 10–15 km od Białegostoku: do Dobrzyniewa Dużego, Zabłudowa oraz Wasilkowa. Sieć połączeń autobusowych prowadzących w kierunku wschodnim jest rzadka, z uwagi na duży udział obszarów leśnych oraz wyludniające się tereny wiejskie. W północno-wschodniej części analizowanego terenu udział obszarów leśnych w ogólnej powierzchni gminy waha się od 54% w gminie Wasilków do ponad 70% w gminach Czarna Białostocka i Supraśl (Bank Danych..., 2003).

Od lat 1990. oprócz PPKS Białystok na rynku istnieją także przewoźnicy niezależni. W 2005 r. wykonują usługi przewozów pasażerskich na trasach najczęściej uczęszczanych, łączących inne miasta ze stolicą województwa. Największe natężenie kursów przewoźników niezależnych notowane jest na linii Białystok–Supraśl (około 70–80 pojazdów w ciągu doby). Ponadto obsługują m.in. trasy z Białegostoku do Czarnej Białostockiej, Zabłudowa, Bielska Podlaskiego i Narwi, gdzie kursuje średnio do 30 pojazdów na dobę. Sieć połączeń lokalnych jest uzupełniona połączeniami obsługiwanymi przez komunikację miejską. Blisko 10 z 36 linii miejskich wykracza poza granice administracyjne Białegostoku, zapewniając obsługę transportową miejscowościom zlokalizowanym wokół miasta.

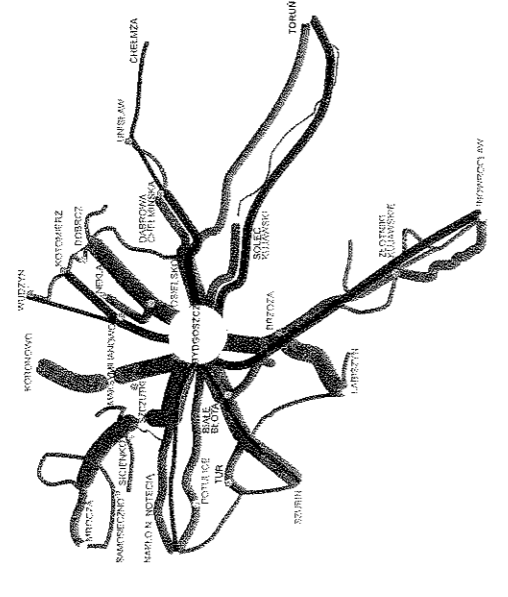
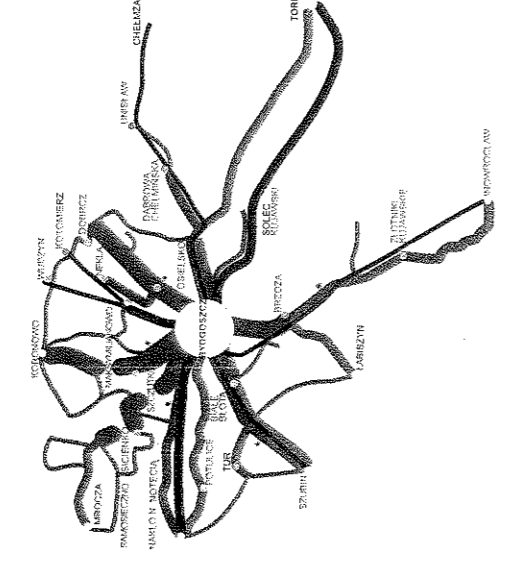
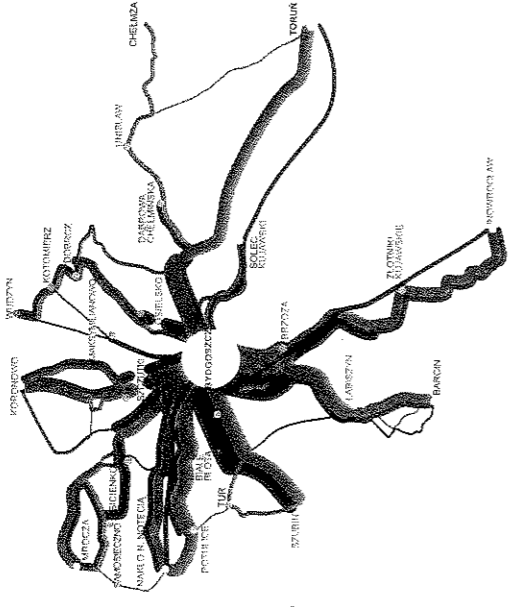
Aglomeracja bydgoska

W 1985 r. i 1995 r. najwięcej, bo ponad 120 autobusów na dobę, kursowało na linii Bydgoszcz–Białe Błota. Nieco mniej – około 100 pojazdów w ciągu doby – obsługiwało trasy z Bydgoszczy do Koronowa, Sicienka, Szubina, Brzozy i Osielska. Wymienione miejscowości znajdują się w promieniu 10–20 km od Bydgoszczy.

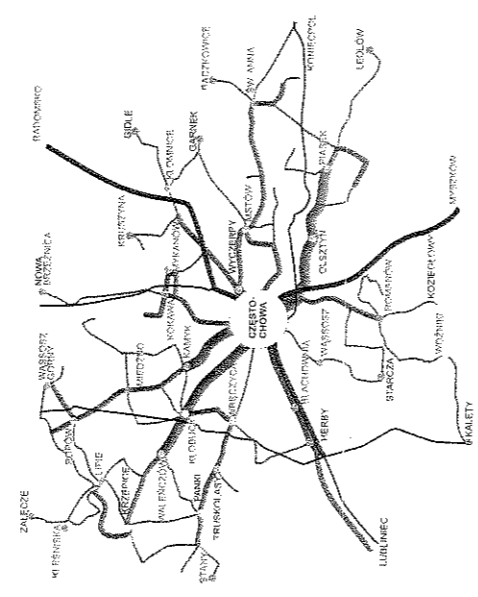
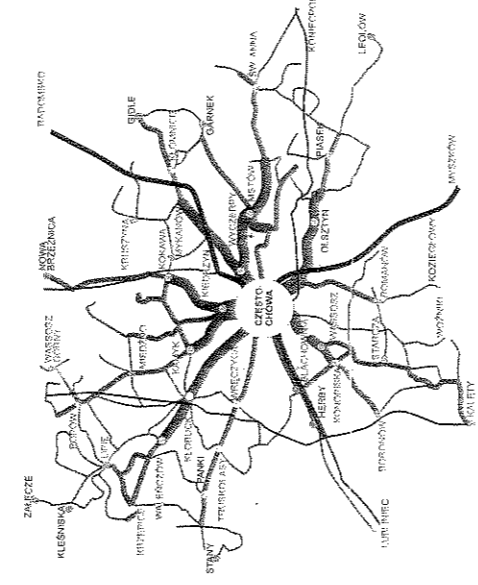
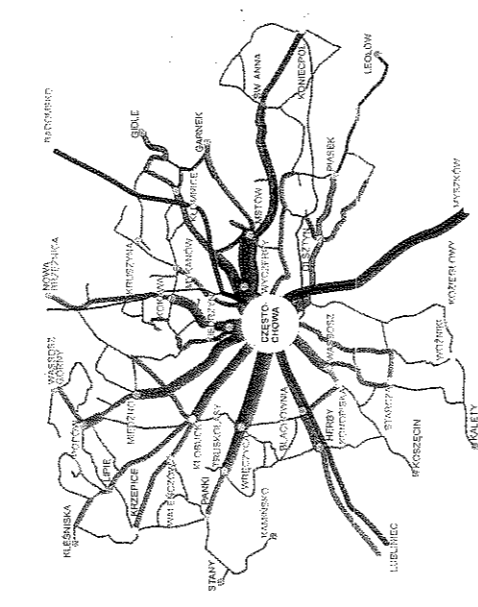
Z analizy rynku przewozów osób w 2005 r., wynika, że najwięcej autobusów kursuje na trasie Bydgoszcz–Brzoza (ponad 120 połączeń autobusowych w ciągu doby). Ponadto znaczna liczba autobusów obsługuje linie do Szubina,



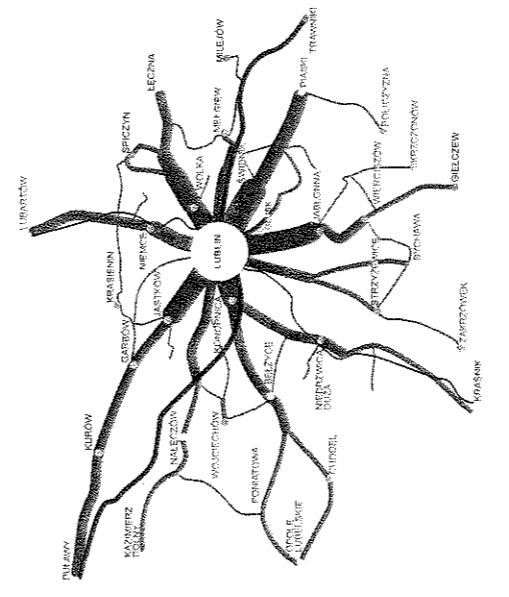
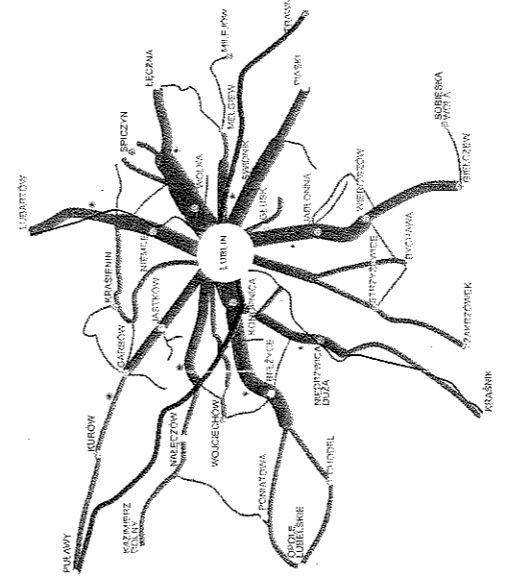
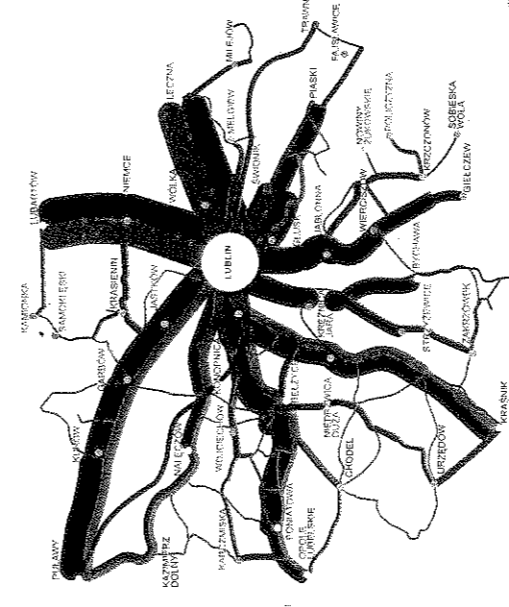
BIAŁYSTOK



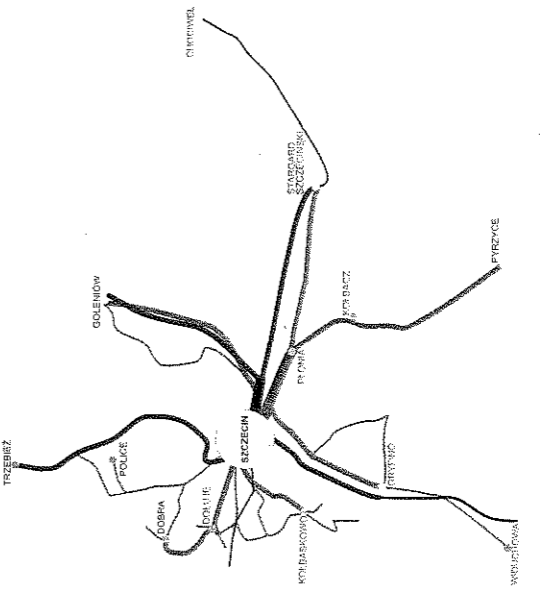
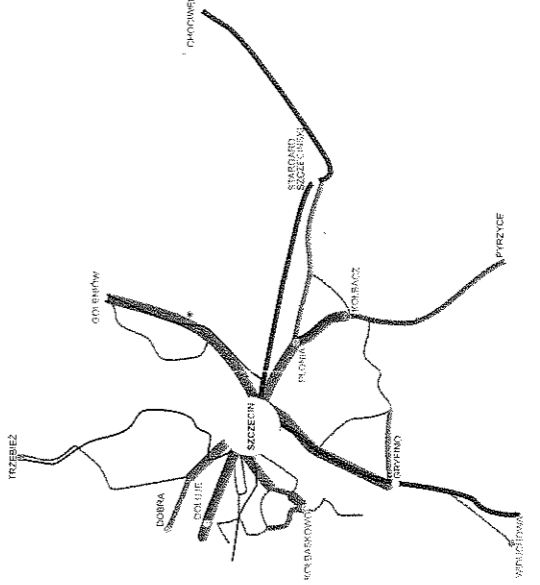
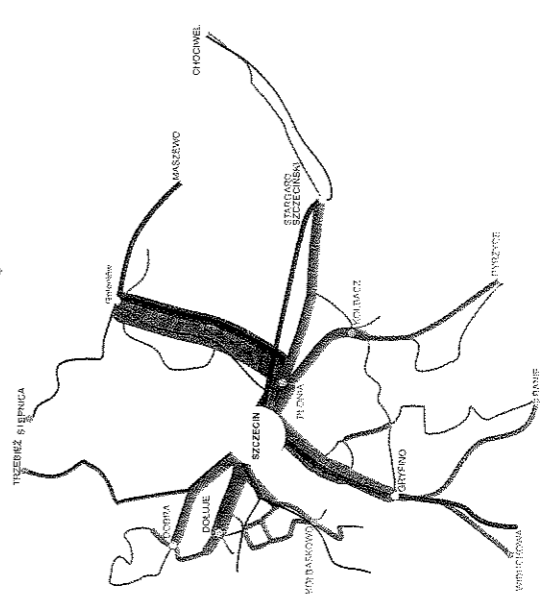
BYDGOSZCZ



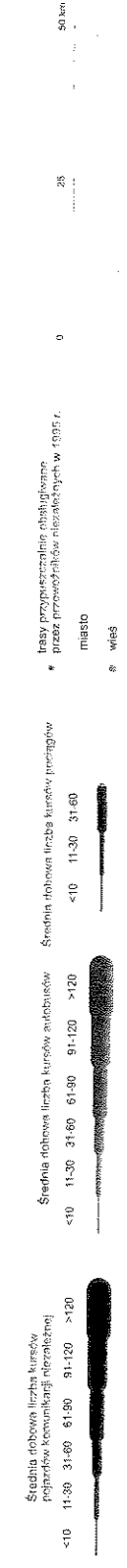
CZĘSTOCHOWA



LUBLIN



SZCZECIN



Ryc. 2. Średnie dobowe liczby kursów pojazdów przewoźników niezależnych, autobusów i pociągów na liniach podmiejskich wychodzących z Białegostoku, Bydgoszczy, Częstochowy, Lublina i Szczecina w latach 1985, 1995 i 2005
 Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozkładów jazdy autobusów PKS 1985, 1995, 2005; Sietciowego rozkładu jazdy pociągów 1985, 1995, 2005; Ogólnopolskiego rozkładu jazdy komunikacji prywatnej 2005, rozkładów jazdy autobusów: PPKS Białystok, Bydgoszcz PKS Spółka z o.o., PKS Częstochowa SA, PPKS Lublin, PKS Szczecin Sp. z o.o.
 Average day numbers of connections of independent carriers, buses and trains on the suburban lines around Białystok, Bydgoszcz, Częstochowa, Lublin, Szczecin in the years 1985, 1995 and 2005
 Source: based on timetables of PKS 1985, 1995, 2005; timetables of PKP 1985, 1995, 2005; Polish-wide timetables of private transport 2005, timetables of PPKS Białystok, Bydgoszcz PKS Ltd, PKS Częstochowa plc, PPKS Lublin, PKS Szczecin Ltd

Koronowa, Łabiszyna i Torunia – około 70 połączeń na dobę, a także na linii Bydgoszcz–Nakło nad Notecią. Rzadka sieć transportu autobusowego jest charakterystyczna na obszarze między Bydgoszczą a Toruniem, a to w związku ze strukturą użytkowania ziemi gmin otaczających Bydgoszcz, w której istotną część stanowią lasy. Obszary leśne zajmują od około 50% (m.in. gminy Białe Błota, Osielsko, Dąbrowa Chełmińska) do ponad 60% (gminy Nowa Wieś Wielka, Solec Kujawski). Tworzą kompleksy, takie jak Puszcza Bydgoska rozciągająca się na południowy wschód od miasta (Bank Danych..., 2003).

Na rynku przewozów osób funkcjonują również przewoźnicy niezależni. Do najpopularniejszych tras obsługiwanych przez nowe firmy przewozowe należą: Bydgoszcz–Brzoza (ponad 120 połączeń w ciągu doby) i Bydgoszcz–Białe Błota (średnio 100 połączeń). Warto dodać, że do miejscowości Białe Błota i Lipniki dociera jedyna linia Miejskiej Komunikacji Samochodowej wykraczająca poza granice administracyjne miasta. Została ona wydzierżawiona przez przewoźnika niezależnego, firmę For-Bus. Dogodne połączenia mikrobusowe istnieją również do Szubina i Osielska (blisko 80 połączeń na dobę). Przewoźnicy niezależni wykonują usługi transportowe nie tylko do miejscowości położonych przy głównych arteriach komunikacyjnych, ale także do ulokowanych przy drogach niższej kategorii. Taka sytuacja występuje zarówno na trasie z Bydgoszczy do Koronowa, jak i do Mroczy oraz Dobrczy. Do dwóch ostatnich ośrodków kursuje w ciągu doby około 40 pojazdów niezależnych firm transportowych (ryc. 2).

Aglomeracja częstochowska

Sieć połączeń autobusowych wychodzących z Częstochowy jest bardzo rozczłonkowana (ryc. 2). Wiąże się to ze znaczną gęstością zaludnienia badanego obszaru, a także z dużą liczbą miejscowości. W powiecie częstochowskim na 1 km² przypada średnio 0,21 miejscowości, podczas gdy średnia dla Polski wynosi 0,17 (Bank Danych..., 2004). Do linii najliczniej obsługiwanych w 1985 i 1995 r. należały trasy prowadzące do gmin sąsiadujących z Częstochową i zlokalizowanych wzdłuż drogi krajowej Gdańsk–Górny Śląsk. Średnio w ciągu doby kursowało na tych trasach 80 autobusów. W sieci transportowej aglomeracji częstochowskiej widoczne jest wydłużenie niektórych tras. W 1985 r. zarysowują się dwa kierunki: północno-zachodni (Częstochowa–Waleńczów) oraz południowo-wschodni (Częstochowa–Piasek). W 1995 r. są zauważalne dodatkowe dwie wydłużone trasy: na północny wschód (Częstochowa–Kłomnice) oraz wschód (Częstochowa–Św. Anna). Wymienione trasy obsługiwało w ciągu doby około 50 autobusów.

Analizując sieć transportową aglomeracji częstochowskiej w 2005 r., daje się zauważyć tworzenie odgałęzień oraz wzrost liczby wykonywanych kursów na niektórych liniach, przede wszystkim tych prowadzących do miejscowości

zlokalizowanych 10–20 km od Częstochowy. Dużą popularność tych tras potwierdza również układ sieci komunikacji miejskiej. Prawie połowa linii miejskich wykracza poza granice administracyjne miasta, zapewniając obsługę transportową ludności zamieszkującej tereny bezpośrednio sąsiadujące z Częstochową. Z oferowanych połączeń korzystają głównie osoby dojeżdżające do pracy i szkół.

Najwięcej autobusów (około 80 w ciągu doby) kursuje na trasach Częstochowa–Mstów i Częstochowa–Wręczyca. Ponadto około 50 połączeń na dobę wykonywanych jest na liniach z Częstochowy do Truskolasów, Kłobucka, Miedźna, Kokawy i Wąsosza. Linie wychodzące z Częstochowy w kierunku wschodnim obsługiwane są także przez przewoźników niezależnych. Najwięcej jest połączeń na trasie Częstochowa–Koniecpol.

Aglomeracja lubelska

Już przed ponad 20 laty obszar aglomeracji lubelskiej cechował się wyższą, od ówczesnej przeciętnej, częstotliwością ruchu autobusowego (Lijewski, 1985). W 1985 r. najwięcej autobusów (ponad 120 połączeń na dobę) kursowało na linii Lublin–Świdnik, podczas gdy 10 lat później na linii Lublin–Wólka. Miasto Świdnik i gmina Wólka bezpośrednio sąsiadują z Lublinem. Duża liczba kursów notowana była także do pozostałych gmin sąsiadujących z miastem wojewódzkim. W 1985 r. około 100 połączeń w ciągu doby było wykonywanych na liniach prowadzących z Lublina do Konopnicy, Jastkowa i Jabłonnej. Natomiast w 1995 r. taka liczba kursów charakteryzowała trasę z Lublina do Konopnicy.

W 2005 r. najwięcej autobusów kursowało do Świdnika, Lubartowa i Łęcznej – ponad 120 pojazdów PPKS-w ciągu doby. Ponadto było około 50 kursów dziennie do Kurowa, a dalej do Puław oraz do Niedzwicy Dużej. Transport lokalny w aglomeracji lubelskiej został zdominowany przez przewoźników niezależnych (ryc. 2). Największe natężenie kursów jest notowane w gminach bezpośrednio sąsiadujących z miastem i/lub położonych przy drogach o znaczeniu krajowym: Świdnik (ponad 200 połączeń w ciągu doby), Jablonna, Niemce, Wólka (ponad 120 połączeń). Do miejscowości położonych w wymienionych gminach docierają również autobusy miejskie. Niespełna 10 linii komunikacji miejskiej wykracza poza granice administracyjne Lublina.

Wysokie natężenie połączeń charakteryzują linie z Lublina do Lubartowa i do Łęcznej. Na tych trasach mikrobusey przewoźników niezależnych kursują co 10 minut, począwszy od wczesnych godzin porannych aż do późnych godzin nocnych, w sumie ponad 120 razy. Równie popularne są usługi transportowe wykonywane na trasach z Lublina do Wierciszowa, Krężnicy Jarej, Bełżyc, Garbowa. Znaczna liczba pojazdów przewoźników niezależnych obsługuje również linie prowadzące do Kraśnika, Opola Lubelskiego i Puław. W ciągu doby na wymienionych trasach kursuje średnio 80 pojazdów przewoźników niezależnych (ryc. 2).

Aglomeracja szczecińska

Sieć transportowa aglomeracji szczecińskiej przybiera specyficzny kształt, przede wszystkim z uwagi na bliskość zachodniej granicy państwa oraz sąsiedztwo Jeziora Dąbie i znacznych obszarów leśnych. W gminach zlokalizowanych na wschód i południowy wschód od Szczecina udział obszarów leśnych w ogólnej powierzchni gminy osiąga wartość około 50% (Bank Danych..., 2003). Analizując wszystkie przekroje czasowe zauważyć można, że najgęstsza jest sieć transportowa w zachodniej części aglomeracji (ryc. 2).

W 1985 r. niemal we wszystkich kierunkach wykonywana była taka sama liczba połączeń autobusowych (średnio 20–30 na dobę). W kierunku zachodnim najwięcej autobusów kursowało do Kołbaskowa i Dobrej. Z kolei w 1995 r. liczba wykonywanych kursów podwoiła się, ale kierunki obsługiwane przez największą liczbę autobusów się nie zmieniły. W 2005 r. zwiększyła się liczba wykonywanych przewozów. Do tras najczęściej obsługiwanych należą Szczecin–Goleniów i Szczecin–Gryfino (około 100 połączeń w ciągu doby). Równie popularnymi trasami są Szczecin–Kołbacz, Szczecin–Stargard Szczeciński, Szczecin–Kołbaskowo i Szczecin–Dobra (średnio 50–60 połączeń na dobę). Oprócz połączeń wykonywanych przez PKS Szczecin istnieją także obsługiwane przez przewoźników niezależnych. Najwięcej pojazdów przewoźników niezależnych kursuje ze Szczecina do Goleniowa (średnio 50 połączeń dziennie). Ponadto, przewoźnicy niezależni wykonują kursy na trasach: Szczecin–Trzebież, Szczecin–Stępnica i Szczecin–Maszewo. Lokalna sieć transportowa jest uzupełniona przez 2 linie komunikacji miejskiej wychodzące poza granice administracyjne miasta, a prowadzące w kierunku północnym i południowo-zachodnim.

Efekty deregulacji samochodowego rynku przewozów pasażerskich

Pomimo że pod koniec lat 1990. przewozy autobusowe spadły o połowę w porównaniu do początku lat 1990. (Polewska-Dorozik, 2001), to w transporcie publicznym badanych aglomeracji nadal pełnią rolę dominującą. We wszystkich badanych aglomeracjach największe natężenie połączeń autobusowych jest notowane na liniach prowadzących do miejscowości zlokalizowanych w odległości około 20 km i/lub położonych przy drogach wyższej kategorii. Taka sytuacja jest związana z dojazdami zarówno obowiązkowymi (pracowniczymi, szkolnymi) jak i fakultatywnymi (np. po zakupy). Najwięcej połączeń autobusowych funkcjonuje na liniach wychodzących z Lublina i Częstochowy. Wynika to z wysokiej gęstości zaludnienia obszaru otaczającego miasta, a co się z tym wiąże – ze znacznej liczby miejscowości (średnio na 1 km² przypada w obu aglomeracjach ponad 0,20 miejscowości – Bank Danych..., 2004). Czynnikiem

kreującym popyt na przewozy jest także wielkość miasta jako ośrodka akademickiego, a wśród badanych miast największym ośrodkiem akademickim jest Lublin. Ponadto duża liczba kursów autobusów jest wykonywana w aglomeracji białostockiej i bydgoskiej. Obszary aglomeracji białostockiej i lubelskiej cechują się niskim stopniem motoryzacji indywidualnej oraz małą liczbą połączeń kolejowych, co warunkuje istnienie dużej liczby połączeń autobusowych. Najmniejsza liczba połączeń autobusowych charakteryzuje zaś aglomerację szczecińską, przede wszystkim ze względu na znaczny udział obszarów leśnych i wodnych oraz istotny udział transportu kolejowego w przewozach pasażerskich.

Porównując sieć transportową badanych aglomeracji z 1985, 1995 i 2005 r., zauważyć można nasilenie polaryzacji przewozów autobusowych na poszczególnych liniach. Na pewnych trasach wzrasta liczba wykonywanych kursów, niektóre linie ulegają wydłużeniu, na innych zaś połączenia są redukowane. Spadek liczby połączeń autobusowych obserwuje się głównie na peryferyjnie położonych, wyludniających się obszarach wiejskich. Na przykład w aglomeracji białostockiej tracą na znaczeniu linie prowadzące na północ i południe. Z kolei w aglomeracji lubelskiej redukcja połączeń dotyczy tras z Lublina w kierunku północno-wschodnim. We wschodniej części aglomeracji białostockiej i lubelskiej nie została w pełni wykształcona sieć transportowa ze względu stały ubytek ludności.

Analizując zmiany natężenia połączeń autobusowych wychodzących z Białegostoku, Bydgoszczy, Częstochowy, Lublina i Szczecina, można zauważyć, że niektóre linie ulegają wydłużeniu. Może to być rezultatem zlej sytuacji na rynku pracy w regionach oddalonych, co wymusza długie dojazdy do pracy w badanych aglomeracjach. Na przykład w aglomeracji lubelskiej w latach 1980. i 1990. wysoka liczba kursów była wykonywana na trasach: Lublin–Wólka i Lublin–Niemce. W 2005 r. wysokie natężenie połączeń autobusowych dotyczyło linii: Lublin–Wólka–Łęczna i Lublin–Niemce–Lubartów. Ponadto, we wszystkich badanych aglomeracjach istnieją linie wydłużone, których cechą charakterystyczną jest duża, w skali poszczególnych aglomeracji, liczba połączeń autobusowych. Analizowane trasy prowadzą przede wszystkim do innych ośrodków miejskich zlokalizowanych przy drogach krajowych, w odległości średnio 35–40 km od centrów aglomeracji. W aglomeracji białostockiej do takich linii zaliczyć można: Białystok–Mońki, Białystok–Sokółka i Białystok–Bielsk Podlaski. Najdłuższą linią lokalną wychodzącą z Bydgoszczy jest trasa biegnąca w kierunku południowym (do Inowrocławia). W aglomeracji częstochowskiej wydłużone linie prowadzą z Częstochowy w kierunku północno-zachodnim i zachodnim. W przypadku aglomeracji lubelskiej najpopularniejsze wydłużone trasy biegną na północny zachód (do Puław), zachód (do Opola Lubelskiego) i południowy zachód (do Kraśnika). Z kolei w aglomeracji szczecińskiej wydłużona linia prowadzi w kierunku południowo-wschodnim.

Rozpatrując regulacje prawne obowiązujące w Polsce po 1989 r. można stwierdzić, że samochodowy rynek przewozów pasażerskich przechodzi drogę

od niemal pełnej liberalizacji (deregulacji) na początku lat 1990. do konkurencji częściowo regulowanej przez władze państwowe. *Ustawa o działalności gospodarczej* (1988) wprowadzała całkowitą liberalizację w zakresie wykonywania transportu drogowego – jedynym warunkiem rozpoczęcia działalności był wpis do ewidencji odpowiedniego organu administracji państwowej. Kolejna regulacja prawna, *Ustawa o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób* (1997), przewidywała konieczność uzyskania zezwolenia na prowadzenie zarobkowego przewozu osób na terenie kraju. Natomiast zgodnie z obowiązującą *Ustawą o transporcie drogowym* (2001) podejmowanie wykonywania regularnych przewozów osób wymaga licencji i zezwolenia.

Jak wynika z ryciny 2, transport publiczny w aglomeracji lubelskiej został zdominowany przez przewoźników niezależnych. Znaczącą rolę tacy przewoźnicy odgrywają także w aglomeracjach białostockiej i bydgoskiej. Zróżnicowany udział przewoźników niezależnych w rynku przewozów pasażerskich w poszczególnych aglomeracjach, tłumaczyć należy sytuacją społeczno-gospodarczą kraju. Polskę wschodnią zamieszkuje przede wszystkim ludność rolnicza, o niskich dochodach, korzystająca głównie z transportu publicznego. Jak zauważa M. Parr (2000), autobusy kursujące na liniach lokalnych służą jako środek transportu przede wszystkim kobietom, dzieciom i osobom niezamożnym. Niska cena biletu za przejazd oferowana przez przewoźników niezależnych zachęca do korzystania z usług zarówno osoby starsze, jak studentów i młodzież szkolną. Ponadto, systematyczny spadek liczby lokalnych połączeń autobusowych i zamknięcia linii kolejowych, przyczyniły się do powstawania nowych podmiotów, świadczących regularne przewozy osób. Wzrost udziału przewoźników niezależnych w lokalnym rynku przewozu osób może świadczyć o niedostosowaniu się miejscowego PKS-u do nowych warunków gospodarczych, co w niektórych przypadkach oznacza wycofanie się z tego segmentu rynku.

Ze względu na lokalizację Szczecina i Częstochowy, znaczna liczba kursów wykonywanych przez przewoźników niezależnych w aglomeracjach odbywa się na liniach regionalnych, krajowych i zagranicznych, z pominięciem lokalnej obsługi. Duża liczba kursów ze Szczecina prowadzi do Świnoujścia, Kołobrzegu, Pobierowa, Berlina, Bonn czy Paryża. Z kolei Częstochowa ma dogodnie połączenia obsługiwane przez przewoźników niezależnych z Inowrocławiem, Katowicami, Lublinem i miastami w Europie Zachodniej.

Przejawem procesu deregulacji jest wzrost liczby przewoźników, a co za tym idzie pojawienie się konkurencji na rynku przewozów pasażerskich. Często rodzi to sytuacje patologiczne, szczególnie w przypadku podmiotów rozpoczynających działalność transportową. Do takich zaliczyć można koncentrację ofert kilku przewoźników w godzinach wysokiej frekwencji podróży, połączoną niekiedy z agresją przedsiębiorców. Można też wymienić brak dbałości przewoźników o bezpieczeństwo pasażerów – przejawem może być jazda z nadmierną prędkością i niedostosowanie wielkości pojazdu do liczby pasażerów. Także stan

techniczny niektórych pojazdów może budzić wątpliwości. Częstym procederem jest także unikanie przez kierowców przekazania pasażerom biletu na przejazd lub dowodu zapłaty. Ponadto, brak koordynacji rozkładu jazdy i ograniczony dostęp do informacji na temat rozkładu jazdy, szczególnie w miejscowościach, przez które prowadzi obsługiwana linia, prowadzi do dezintegracji transportu publicznego. Z kolei znaczna liczba miejsc odjazdu, często zlokalizowanych w różnych częściach miasta, utrudnia pasażerom korzystanie z usług przewoźników niezależnych. Przy tym ograniczony dostęp przewoźników niezależnych do przystanków i zajezdni autobusowych generuje dodatkowe koszty. Na przykład w Lublinie rolę zajezdni autobusowej dla przewoźników niezależnych pełni płatny parking przy targowisku miejskim.

Oprócz skutków negatywnych, widoczne są pozytywne skutki procesu deregulacji. Niewątpliwie jednym z nich jest spadek ceny biletu za przejazd oraz wprowadzenie bonifikat, promocji sezonowych czy biletów okresowych na okaziciela. Korzystne jest też skrócenie czasu podróży dzięki zatrzymywaniu się na przystankach zazwyczaj tylko na żądanie pasażerów. Na skrócenie czasu podróży wpływa także wzrost udziału mikrobusów wśród pojazdów stosowanych przez przewoźników niezależnych. Pomimo niewielkiej w porównaniu do autobusów liczby miejsc, mikrobusy obsługują również trasy o wysokim natężeniu kursów. Wysokie zainteresowanie mikrobusami wynika z faktu, że są to pojazdy tańsze w zakupie i eksploatacji oraz szybsze i bardziej sterowne, w porównaniu do tradycyjnych autobusów. Poza tym czas oczekiwania na pojazd przewoźników niezależnych jest zazwyczaj krótki – dotyczy to zwłaszcza linii podmiejskich, o wysokim natężeniu kursów. Przewoźnicy niezależni przyczyniają się do rozwoju sieci transportowych poszczególnych aglomeracji poprzez szukanie nowych usługoborców w różnych ich częściach. Ponadto wydłużenie linii podmiejskich zbiega się w czasie z powstawaniem nowych podmiotów oferujących regularne przewozy osób.

Piśmiennictwo

- Bank Danych Regionalnych, 2003, 2004, Główny Urząd Statystyczny, <http://www.stat.gov.pl> (lipiec 2005 r.)
- Bąkowski W., 1996, *Wizja rozwoju przedsiębiorstw PKS*, Przegląd Komunikacyjny, 10, s. 14–18.
- Beesley M. E., 1992, *Bus deregulation*, [w:] M. E. Beesley (red.), *Privatization, Regulation and Deregulation*, Institute of Economic Affairs, London, s. 154–167.
- Bell P., Cloke P., 1990a, *Concepts of privatization and deregulation*, [w:] P. Bell, P. Cloke (red.), *Deregulation and Transport: Market Forces in the Modern World*, David Fulton Publishers, London, s. 3–27.
- , 1990b, *Deregulation: problems, warnings and a continuing case for regulation*, [w:] P. Bell, P. Cloke (red.), *Deregulation and Transport: Market Forces in the Modern World*, David Fulton Publishers, London, s. 194–206.

- Bernacki D., 1996, *Poszukiwanie racjonalnych struktur w transporcie*, [w:] H. Brdulak (red.), *Trans'95. Wspólna Europa. Szanse i zagrożenia dla transportu*. Podsumowanie, SGH, Warszawa, s. 35–36.
- Burchell A., 2000, *Regulation of transport: An overview*, [w:] B. Bradshaw, H. Lawton Smith (red.), *Privatization and Deregulation of Transport*, Macmillan Press, London, s. 10–19.
- Chodkowska-Miszczuk J., 2005, *Funkcjonowanie przewoźników niezależnych w transporcie pasażerskim aglomeracji bydgoskiej i lubelskiej*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 11, Wydział Ekonomii Uniwersytetu Rzeszowskiego, Warszawa-Rzeszów, s. 135–150.
- Colson B., 1996, *U.K. bus deregulation: a qualified success with much still to offer customers and society at large*, *Transport Reviews*, 16, 4, s. 301–311.
- Competition policy and the deregulation of road transport*, 1999, Organisation for Economic Co-Operation and Development, Paris.
- Darbera R., 1993, *Deregulation of urban transport in Chile: What have we learned in the decade 1979–1989?*, *Transport Reviews*, 13, 1, s. 45–59.
- Dydkowski G., 2003, *Wybrane regulacje prawne dotyczące transportu zbiorowego osób*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, s. 29–46.
- Dyr T., Grad B., 2000, *Prywatyzacja przedsiębiorstw PKS jako czynnik rozwoju transportu w województwie mazowieckim*, [w:] *Transport w rozwoju regionów*, Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, Kraków, s. 255–267.
- Fairhurst M., Edwards D., 1996, *Bus travel trends in the U.K.*, *Transport Reviews*, 16, 2, s. 157–167.
- Farrington J., 1998, *Bus and coach deregulation and privatization in Great Britain, with particular reference to Scotland*, *Journal of Transport Geography*, 6, 2, s. 135–141.
- Gomez-Ibanez J.A., Meyer J.R., 1997, *Alternatives for urban bus services: an international perspective on the British reforms*, *Transport Reviews*, 17, 1, s. 17–29.
- Grad B., 2003, *Prywatyzacja w regionalnym pasażerskim transporcie samochodowym czynnikiem konsolidacji rynku usług transportowych*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, s. 59–72.
- Grzelakowski A. S., 2004, *Dostępność transportowa regionów jako element ich potencjału rozwojowego*, *Przegląd Komunikacyjny*, 4, s. 11–16.
- Hebel K., Kołodziejski H., 2003, *Liberalizacja i prywatyzacja lokalnego transportu zbiorowego na przykładzie aglomeracji gdańskiej*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, s. 73–99.
- Janecki R., 2003, *Wybrane aspekty organizacji obsługi regionalnych przewozów pasażerskich w świetle badań*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, s. 101–120.
- Jansson K., 1999, *Coach deregulation in Sweden*, [w:] *Regular Interurban Coach Services in Europe*, ECMT Round Table, 114, Paris, s. 112–136.
- Komornicki T., 1999, *The development of international bus transport in Central Europe: the case of Poland*, [w:] *Regular Interurban Coach Services in Europe*, ECMT Round Table, 114, Paris, s. 47–76.

- Kozanecka M., 1980, *Tendencje rozwojowe komunikacji autobusowej w Polsce. Studium geograficznoekonomiczne*, Wydawnictwo Naukowe WSP w Krakowie, Kraków.
- , 1993, *Aktualne tendencje w transporcie pasażerskim województwa krakowskiego*, Przegląd Komunikacyjny, 1/2, s. 25–29.
- , 2000, *Rzeszów jako centrum publicznej komunikacji pasażerskiej, jego rozwój i powiązania*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 6, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, Warszawa-Rzeszów, s. 73–95.
- Lijewski T., 1985, *Układy komunikacyjne województw*, Dokumentacja Geograficzna, 1.
- Mackie P., Preston J., Nash C., 1995, *Bus deregulation: ten years on*, Transport Reviews, 15, 3, s. 229–251.
- Matsoukis E., C., 1996, *Privatization of bus services in Athenes, Greece: Assessment of 14-month experiment*, Transport Reviews, 16, 1, s. 67–78.
- Miasta Wojewódzkie – Podstawowe Dane Statystyczne, 9, 1995–2005, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Miazek Ł., 2004, *Przemiany roli Lublina jako węzła komunikacyjnego w okresie transformacji*, Zakład Geografii Ekonomicznej Instytutu Nauk o Ziemi UMCS, Lublin, maszynopis.
- Nelson J. D., Saleh W., Prileszky I., 1997, *Ownership and control in the bus industry: the case of Hungary*, Journal of Transport Geography, 5, 2, s. 137–146.
- Parr M., 2000, *Competition and local bus services*, [w:] B. Bradshaw, H. Lawton Smith (red.), *Privatization and Deregulation of Transport*, Macmillan Press, London, s. 50–76.
- Polewska-Dorozik H., 2001, *Warunki funkcjonowania rynku pasażerskich przewozów drogowych*, Przegląd Komunikacyjny, 10, s. 5–11.
- , 2005, *Polski transport drogowy osób we Wspólnocie Europejskiej – bilans otwarcia*, Przegląd Komunikacyjny, 7/8, s. 3–14.
- Rataj M., 1997, *Polityka transportowa na obszarach zurbanizowanych Wielkiej Brytanii*, Przegląd Komunikacyjny, 7/8, s. 39–43.
- , 1998, *Transport pasażerski na obszarach zurbanizowanych Francji*, Przegląd Komunikacyjny, 1, s. 21–25.
- , 1999, *Zarządzanie transportem zbiorowym na obszarach zurbanizowanych za granicą*, IGPIK, Warszawa.
- Roczniki statystyczne 1986, 1996, 2004, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Rozkład jazdy autobusów PKS, 1. obszar komunikacyjny, 1985/1986 oraz 1995/1996*, Warszawa.
- Rozkład jazdy autobusów PKS, 2. obszar komunikacyjny, 1985/1986 oraz 1995/1996*, Warszawa.
- Rozkład jazdy autobusów PKS, 4. obszar komunikacyjny, 1985/1986 oraz 1995/1996*, Warszawa.
- Rozkład jazdy autobusów PKS, 8. obszar komunikacyjny, 1985/1986 oraz 1995/1996*, Warszawa.
- Rozkład jazdy autobusów PKS, 14. obszar komunikacyjny, 1985/1986 Warszawa oraz 1995/1996*, Szczecin.
- Rozkład jazdy autobusów PKS Bydgoszcz Sp. z o.o.*, <http://www.pks.bydgoszcz.pl> (czerwiec 2005 r.)
- Rozkład jazdy autobusów PPKS Lublin*, <http://www.pks.lublin.pl> (czerwiec 2005 r.)
- Rozkład jazdy pociągów*, <http://www.pkp.pl> (czerwiec 2005 r.)
- Rozkład jazdy Transportowo-Spedycyjnej Spółdzielni Pracy Transped*, <http://www.transped.lublin.pl> (czerwiec 2005 r.)

- Rydzkowski W., Rolbiecki R., 1996, *Sytuacja przedsiębiorstw PKS po deregulacji samochodowego rynku transportowego*, Przegląd Komunikacyjny, 6, s. 16–20.
- Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP 1985/86*, 1985, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP 1995/96*, 1995, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Simpson B. J., 1996, *Deregulation and privatization: the British local bus industry following the Transport Act 1985*, Transport Reviews, 16, 3, s. 213–223.
- Skala-Późniak A., 2001, *Zarobkowy transport drogowy w świetle nowej ustawy*, Przegląd Komunikacyjny, 11, s. 3–7.
- Sobczyk W., 1985, *Dostępność komunikacyjna w układach osadniczych miast*, Komitet Badań Rejonów Uprzemysławianych, PAN, Warszawa.
- Ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o transporcie drogowym i spedycji krajowej*, 1961, Dziennik Ustaw PRL, 53, poz. 297.
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe*, 1984, Dziennik Ustaw PRL, 53, poz. 272.
- Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej*, 1988, Dziennik Ustaw PRL, 41, poz. 324.
- Ustawa z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych*, 1990, Dziennik Ustaw RP, 51, poz. 298.
- Ustawa z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych*, 1996, Dziennik Ustaw RP, 118, poz. 561.
- Ustawa o gospodarce komunalnej z dnia 20 grudnia 1996 r.*, 1997, Dziennik Ustaw RP, 9, poz. 43.
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób*, 1997, Dziennik Ustaw RP, 141, poz. 942.
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*, 2001, Dziennik Ustaw RP, 125, poz. 1371.
- Taylor Z., 2002, *Zmiany w polskiej polityce transportowej ostatnich lat*, [w:] J. Wendt (red.), *Wybrane zagadnienia geografii transportu*, Zakład Geografii Ekonomicznej Morza, Zakład Geografii Społecznej i Turyzmu, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, s. 72–83.
- , 2003, *Sytuacja kolei a zamknięcia linii kolejowych w Polsce*, Biuletyn KPZK PAN, 204, s. 105–123.
- Taylor Z., Ciechański A., 2005, *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, Przegląd Geograficzny, 77, 2, s. 139–169.
- Tynson W. J., *Bus deregulation – the planning dilemma*, Transport Reviews, 15, 4, s. 307–313.
- Warakomska K., 1993, *Izochrony zmodyfikowane jako kartograficzna metoda przedstawiania dostępności ludności do miasta wojewódzkiego (na przykładzie województwa lubelskiego)*, Polski Przegląd Kartograficzny, 25, 2, s. 66–71.
- Wendt J., 2000, *Dostępność komunikacyjna ośrodków władzy wojewódzkiej*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 6, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, Warszawa-Rzeszów, s. 183–203.
- White P., 1995, *Deregulation of local bus services in Great Britain: an introductory review*, Transport Reviews, 15, 2, s. 185–209.
- , 1997, *What conclusions can be drawn about bus deregulation in Britain?*, Transport Reviews, 17, 1, s. 1–16.

–, 2000, *Experience in the UK bus and coach industry*, [w:] B. Bradshaw, H. Lawton Smith (red.), *Privatization and Deregulation of Transport*, Macmillan Press, London, s. 23–49.

Województwa w latach 1995–2003, 1995–2005, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

[Wpłynęło: wrzesień 2005; poprawiono: marzec 2006 r.]

JUSTYNA CHODKOWSKA-MISZCZUK

CHANGES IN THE MARKET FOR COLLECTIVE MOTORIZED TRANSPORT IN SELECTED POLISH CITIES

The purpose of this paper is to present the deregulation of the bus (coach) transport system in Poland. To this end, an analysis of the buses and trains starting out from in the Polish cities of Białystok, Bydgoszcz, Częstochowa, Lublin and Szczecin in the years 1985, 1995 and 2005 is given. Deregulation of this bus transport system has been in progress since 1990, and one of the attendant elements has been the privatization of PKS (the State Road Transport). Unfortunately, the process by which Poland's public carriers are privatized is a very slow one.

The result of the deregulation of bus transport that has taken place is an increase in the number of carriers – a situation connected with more numerous train and bus services. There are small firms operating within Poland's bus and coach transport sector. In a majority of cases, it is independent carriers that are operating the local bus services. Such an intensity of connections is profitable in the vicinity of the cities analysed and along the main roads. Independent carriers also provide bus services for the rural areas in the east of Poland. Such a situation can be explained by reference to the socio-economic situation, whereby the region in question is mainly inhabited by low-income people who mainly use public transport.

Deregulation is bringing certain benefits. The operations of independent carriers in the passenger transport sector have improved local transport systems and the average range of local bus services has increased. Numbers of minibuses have also increased. On the other hand, competition may give rise to anomalous situations, for example a lack of coordination between the timetables of the various carriers and a lack of information on bus services.