

Funkcjonowanie przewoźników niezależnych w transporcie pasażerskim aglomeracji bydgoskiej i lubelskiej

*Operation of independent carriers in passenger transport
of the agglomerations of Bydgoszcz and Lublin*

JUSTYNA CHODKOWSKA-MISZCZUK
Akademia Bydgoska im. Kazimierza Wielkiego

Wprowadzenie

Zmiany, jakie dokonują się w gospodarce polskiej od początku lat 1990., mają różnego rodzaju oblicza. Systematycznie, od kilku lat wzrasta liczba niezależnych przewoźników, oferujących m.in. regularne przewozy osób. Powstające firmy doskonale wypełniają lukę transportową, a wzrost konkurencji przyczynia się do uelastycznienia funkcjonowania lokalnych systemów transportowych.

Celem pracy jest porównanie funkcjonowania niezależnych firm przewozowych w transporcie pasażerskim w aglomeracji bydgoskiej i lubelskiej. 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. Ponadto, w analizie uwzględniono sieć połączeń autobusowych i kolejowych, rozpoczynających bieg w Bydgoszczy i Lublinie. Badanie obejmuje dwie aglomeracje: bydgoską i lubelską. Tak rozumiane aglomeracje tworzy obszar otaczający miasta, a więc zarówno gminy miejskie, miejsko-wiejskie, jak i wiejskie w promieniu do 30 km, zgodnie z średnią długością podmiejskich linii autobusowych (Polewska-Dorozik, 2001). Dane na temat regularnych przewozów osób pochodzą z grudnia 2004 r., a dane statystyczne charakteryzujące sytuację społeczno-ekonomiczną omawianych aglomeracji z 2003 r.

W pierwszej części pracy przedstawiono rozwój samochodowego rynku przewozów pasażerskich w Polsce w latach 1990. Następnie nakreślono sytuację społeczno-ekonomiczną aglomeracji bydgoskiej i lubelskiej. W kolejnej, zasadniczej części pracy, ukazano analizę porównawczą funkcjonowania przewoźników niezależnych w systemach transportowych omawianych aglomeracji. W badaniu uwzględniono: charakterystykę największych firm przewozowych,

lokalizację miejsc postojowych w Bydgoszczy i Lublinie oraz średnie dobowe natężenie liczby kursów pojazdów.

Przegląd piśmiennictwa

Studia nad systemami transportowymi posiadają bogatą dokumentację w literaturze przedmiotu. Badania polskie dotyczą zarówno gęstości sieci transportowej, jak i częstotliwości ruchu pasażerskiego. Przykładem może być analiza układów komunikacyjnych 49 województw autorstwa T. Lijewskiego (1985). Obok prac dotyczących całego kraju są także podejmujące badanie sieci transportowych w mniejszej skali (Kozanecka, 1993; 2000).

Wśród innych problemów badawczych znajduje się 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).

W problematyce badawczej współczesnej geografii komunikacji doniosłe miejsce zajmuje badanie przebiegu i skutków procesu deregulacji systemów transportowych. Podejmowana jest tematyka restrukturyzacji i prywatyzacji transportu kolejowego (Taylor, 2002; 2003). Znaczna liczba publikacji dotyczy procesu deregulacji samochodowego rynku transportowego. W Europie Zachodniej proces ten, rozpoczął się wcześniej niż w Polsce, bo już w latach 1980. Stąd, nie dziwi fakt publikacji polskich analizujących zmiany w strukturze transportu pasażerskiego w Wielkiej Brytanii czy Francji (Rataj, 1997; 1998). Według J. A. Gomez-Ibaneza i J. R. Meyera (1997) Wielka Brytania jest pionierem wśród krajów wysoko rozwiniętych w dziedzinie prywatyzacji i deregulacji lokalnej komunikacji autobusowej. Jak zauważa J. Farrington (1998), deregulacja transportu samochodowego, ma na celu m.in.: usprawnienie funkcjonowania systemów transportowych, wprowadzenie rozwiązań innowacyjnych i konkurencji rynku przewozów samochodowych. Prócz ceny przejazdu decydującym jest również czas oczekiwania na pojazd (White, 1995). Autor wskazuje także negatywne skutki procesu deregulacji, wśród których wymienia spadek poziomu bezpieczeństwa pojazdów. Jak pokazują doświadczenia chilijskie, pojawiają się również inne problemy, np.: wzrost cen przejazdu i spadek różnorodności usług (Darbera, 1993). Ponadto do negatywnych skutków procesu deregulacji zaliczono: brak powiązań między długością trasy a systemem opłat za przejazd, dezinformację oraz nieodpowiednie zachowanie kierowców (Matsoukis, 1996). Trafnym spostrzeżeniem jest fakt, że istnienie wolnego rynku odpowiada za redukcję liczby obsługiwanych tras. Prócz tego ogranicza integrację transportu publicznego (Nelson, Saleh, Prileszky, 1997).

Jedną z pierwszych publikacji polskich, traktującą o procesie 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. Inne prace podejmują próbę określenia roli przewoźników niezależnych we współczesnym transporcie pasażerskim (Rydzkowski, Rolbiecki, 1996; Polewska-Dorodzik, 2001; Późniak-Skała, 2001). Badający podkreślają znaczenie tego typu firm w krajowym transporcie pasażerskim. 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.

Literatura polska charakteryzuje się niedoborem publikacji na temat działalności przewoźników niezależnych na rynku usług transportowych. Jest to zrozumiałe, wzięwszy pod uwagę fakt, że proces deregulacji samochodowego rynku transportowego w Polsce nadal trwa, a co się z tym wiąże, nowe podmioty wykonujące przewozy osób, rejestrowane są dopiero od około 10 lat.

Źródła

Podczas wykonywania prac badawczych pozyskano dane z Banku Danych Regionalnych Głównego Urzędu Statystycznego, Urzędu Marszałkowskiego województwa kujawsko-pomorskiego (Departamentu Gospodarki i Infrastruktury w Toruniu). Ponadto wykorzystano dane Ogólnopolskiego Rozkładu Jazdy Komunikacji Prywatnej (dla kursów wykonywanych w obrębie aglomeracji lubelskiej), rozkład jazdy autobusów PKS Bydgoszcz Sp. z o.o., PPKS Lublin, Spółdzielni Transportowo-Spedycyjnej Transped z Lublina oraz grup PKP S.A. Nadmienić należy, że władze samorządowe województwa kujawsko-pomorskiego nie dysponują aktualnym rozkładem jazdy przewoźników niezależnych. Brak jest pełnej informacji na temat firm działających legalnie i przebiegu linii. Wynika to z tego, że część firm przewozowych nie dostarcza rozkładów jazdy odpowiednim instytucjom, unikając w ten sposób kontroli wykonywanych usług. W związku z powyższym, dane o dobowym natężeniu kursów w aglomeracji bydgoskiej zaczerpnięto z rozkładów jazdy umieszczonych na przystankach.

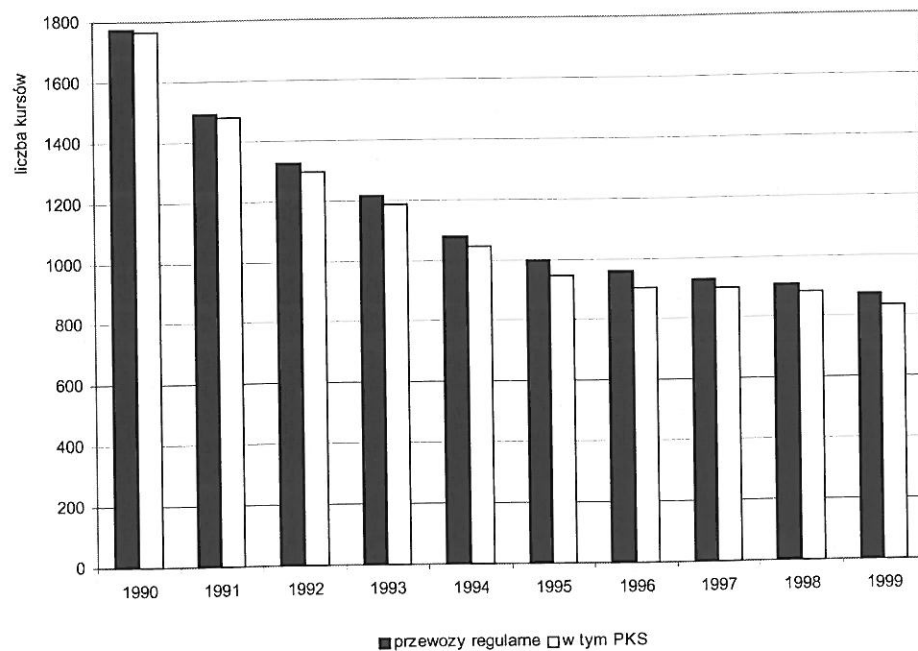
Rozwój samochodowego rynku przewozów pasażerskich w Polsce w latach 1990.

Jednym z przejawów restrukturyzacji transportu publicznego jest włączenie samorządów terytorialnych do procesów organizacji i wspierania finansowego, szczególnie w przypadku linii nierentownych (Menes, 2002). Zgodnie z ustawą o transporcie drogowym (2001, art. 18, punkt 1, art. 20, punkt 1), wykonywanie regularnych przewozów osób, wymaga uzyskania zezwolenia, wydanego przez odpowiedni organ władzy samorządowej, w którym określony jest m.in. przebieg trasy.

Analizując przewozy autobusowe realizowane w latach 1990–2000, zauważyć można spadek wykonywanych kursów o blisko połowę. Wiąże się to ze

zjawiskiem bezrobocia strukturalnego (spadek przewozów pracowniczych) oraz z rozwojem motoryzacji indywidualnej. Prócz tego, zmianie ulega także struktura wykonywanych przewozów. Obok PKS-u działają inne podmioty transportowe, których udział w rynku regularnych przewozów pasażerskich wynosi około 4% (ryc. 1).

Ryc. 1. Przewozy autobusowe w Polsce w latach 1990-1999



Źródło: opracowanie własne na podstawie pracy Polewskiej-Dorozik (2001)

Powstawanie firm, świadczących usługi przewozu osób, zbiegło się w czasie z uzyskaniem samodzielności przez Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej. Część właścicieli nowo tworzących się przedsiębiorstw, stanowili pracownicy zwalniani z PKS-u, głównie kierowcy i mechanicy. We wczesnym okresie, przewóz pasażerów realizowany przez nowych przewoźników, odbywał się przede wszystkim na krótkich trasach podmiejskich, a pojazdy były odkupywane od PKS-u. W drugiej połowie lat 1990. standardem stało się korzystanie z takich pojazdów jak: VW Transporter, Ford Transit i Mercedes Sprinter (Miazek, 2004). Obecnie każda firma użytkuje średnio siedem pojazdów, a większość z nich posiada do 19 miejsc siedzących.

Przewozy osób, wykonywane przez prywatne firmy transportowe są rentowne, w przeciwieństwie do usług przewozowych oferowanych przez przedsiębiorstwa państwowe. Wynika to głównie z tego, że przewoźnicy niezależni wykonują usługi na trasach najbardziej dochodowych (Polewska-Dorozik,

2001). Nowy rodzaj transportu pasażerskiego pokrywa gęstą siecią mapę Polski, głównie tam, gdzie występują braki w zakresie przewozów transportu publicznego. Całoroczne połączenia mikrobusowe posiadają m.in. województwa: małopolskie, podkarpackie, świętokrzyskie, łódzkie i opolskie, a przede wszystkim, lubelskie. Do najpopularniejszych tras poza badanymi obszarami, należą: Kraków–Zakopane, Kraków–Tarnów, Tarnów–Rzeszów, Warszawa–Radom, Szczecin–Gorzów Wielkopolski–Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski–Kostrzyn, Kielce–Ostrowiec Świętokrzyski, Poznań–Konin. Ponadto, funkcjonuje komunikacja sezonowa. Obsługuje ona wybrzeże Morza Bałtyckiego, obszar między Nowym Targiem a Szczawnicą oraz Bieszczady i fragment Beskidu Niskiego (Miazek, 2004).

Ogólna charakterystyka aglomeracji bydgoskiej i lubelskiej

Sytuacja społeczno-ekonomiczna analizowanych aglomeracji i ich centrów, w znacznym stopniu determinuje rozwój usług, w tym także przewozu osób. Oba miasta są stolicami województw, z tym że Bydgoszcz piastuje ten urząd wspólnie z Toruniem. Z tej racji ośrodki miejskie pełnią m.in. funkcję administracyjną, a także kulturalno-naukową.

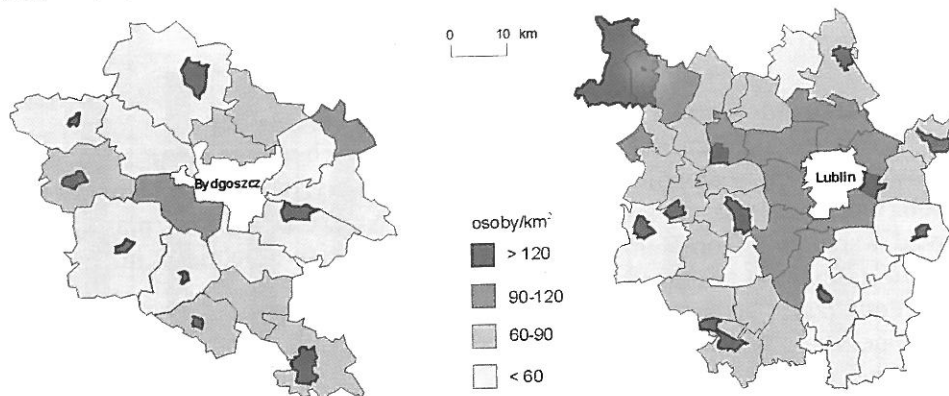
Pod względem wielkościowym, wyrażonym liczbą ludności, są to ośrodki podobne. Bydgoszcz, miasto liczące 367 145 osób, położone jest w środkowo-północnej, a Lublin w południowo-wschodniej części kraju. W Lublinie mieszka 348 440 osób i jest największym miastem Polski wschodniej (*Bank Danych...*, 2003).

Obszar, stanowiący zaplecze Lublina, jest wyraźnie gęściej zaludniony, w porównaniu do analogicznego obszaru w przypadku Bydgoszczy (ryc. 2). Prócz historycznych, decydującymi w tej kwestii, są czynniki przyrodnicze. W strukturze użytkowania ziemi gmin otaczających Bydgoszcz, 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, jak na przykład Puszcza Bydgoska rozciągająca się na południowy-wschód od miasta. Z kolei w najbliższym otoczeniu Lublina, powierzchnia obszaru pokrytego lasami nie przekracza 20% (*Bank Danych...*, 2003).

Oba ośrodki miejskie charakteryzuje zbliżona struktura społeczna. Zarówno w Bydgoszczy, jak i w Lublinie, w wieku produkcyjnym znajduje się ponad 65% ludności (ryc. 3). Od początku 2000 r. zarówno z Bydgoszczy jak i z Lublina więcej osób emigruje niż imigruje do omawianych miast. Wiąże się to po części z rozwojem procesów suburbanizacyjnych, ale także z spadkiem natężenia ruchów migracyjnych o charakterze ekonomicznym. Potwierdza to utrzymująca się wysoka stopa bezrobocia w miastach, której wartość w obu przypadkach oscyluje wokół 11–12% (*Serwis informacyjny...*, 2004). Z kolei proces przemieszczania się ludności miejskiej na tereny wiejskie jest bardziej zaawansowany w regionie bydgoskim, gdzie ponad 85% osób emigrujących z miasta, osiedla się na obszarach wiejskich. Natomiast niespełna 60% osób opuszczają-

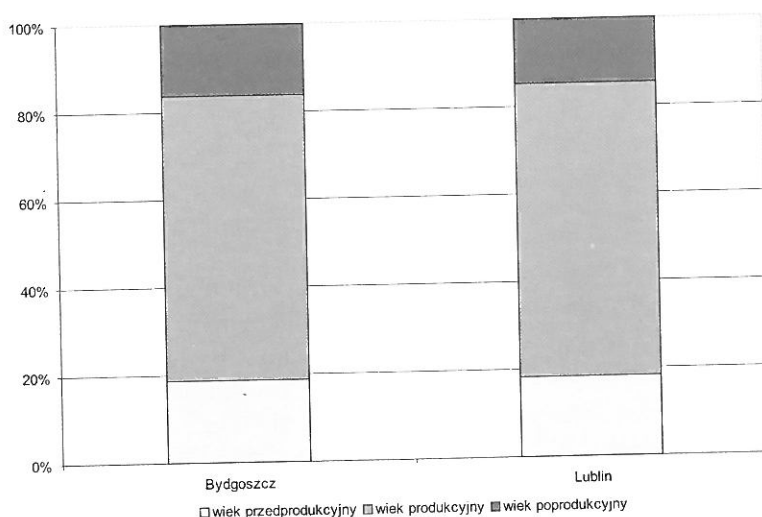
cych Lublin, wybiera jako miejsce zamieszkania przyległe tereny wiejskie (*Bank Danych...*, 2003). Miasta silnie ekonomicznie determinują szybki wzrost ich strefy podmiejskiej, a Lublin pod względem rozwoju gospodarczego jest ośrodkiem słabszym od Bydgoszczy. Ponadto wysoka liczba osób opuszczających Lublin na rzecz innych miast wiąże się z poszukiwaniem miejsc pracy, a celem podróży jest najczęściej Warszawa.

Ryc. 2. Przestrzenne zróżnicowanie wskaźnika gęstości zaludnienia w obszarze otaczającym Bydgoszcz i Lublin



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych 2003

Ryc. 3. Ludność Bydgoszczy i Lublina według ekonomicznych grup wiekowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych 2003

Analizowane ośrodki mają różną strukturę zatrudnienia. W Bydgoszczy nadal znaczącą rolę odgrywa sektor przemysłowy, pokłosie inwestycji dokonanych w okresie PRL-u. Pracuje w nim 1/3 ogółu zatrudnionych. W Lublinie, ponad 3/4 osób pracuje w usługach, z czego 40% w sektorze usług nierynkowych. Z kolei w Bydgoszczy, przy 65% zatrudnieniu w sektorze usługowym, niemal 40% przypada na sektor usług rynkowych. Wyższy poziom aktywności ekonomicznej Bydgoszczan potwierdza liczba podmiotów gospodarczych w przeliczeniu na 1000 osób, gdzie średnia wielkość wynosi 130, zaś w Lublinie – 112 podmiotów gospodarczych (*Bank Danych...*, 2003).

Bydgoszcz i Lublin jako ważne węzły komunikacji drogowej i kolejowej

Województwo kujawsko-pomorskie, należy do obszarów o średniej gęstości sieci transportowej, w tym gęstość linii kolejowej przewyższa średnią krajową. Natomiast województwo lubelskie, pod względem wyposażenia w infrastrukturę transportową, zaliczane jest do regionów najslabiej rozwiniętych. Analizując gęstość linii kolejowych, zajmuje przedostatnie miejsce w kraju, przed województwem podlaskim, a sieć dróg publicznych lokuje się poniżej średniej dla Polski (Grzelakowski, 2003). Obie stolice województw – Bydgoszcz i Lublin są ważnymi węzłami komunikacji drogowej i kolejowej.

Bydgoszcz położona jest na skrzyżowaniu ważnych dróg o znaczeniu międzynarodowym i krajowym. Przebieg południkowy posiadają drogi: nr 5 (prowadząca z Wrocławia przez Poznań do Świecia, a dalej do Gdańska) i nr 25 (z Wrocławia przez Kalisz i Konin w kierunku Koszalina). Układ równoleżnikowy mają trasy: nr 10 (Szczecin–Toruń–Warszawa) oraz nr 80, biegnąca równoległe do poprzedniej, a łącząca Bydgoszcz z Toruniem. Dominującym publicznym przewoźnikiem osób jest PKS Bydgoszcz Sp. z o.o. Wykonywane przez firmę usługi transportowe docierają niemal do wszystkich miejscowości regionu. Najwięcej autobusów kursuje na trasach z Bydgoszczy do Brzozy – ponad 100 połączeń autobusowych w ciągu doby, do Szubina, Koronowa i Torunia – około 60 kursów/dobę. Znaczna liczba autobusów kursuje także na linii Bydgoszcz–Nakło nad Notecią. W sumie, przez Potulice i drogą krajową nr 10 do Nakła nad Notecią jeździ około 80 pojazdów PKS-u.

Bydgoszcz stanowi także istotny węzeł komunikacji kolejowej. Przez miasto prowadzi linia kolejowa posiadająca rangę międzynarodową. Jest ona objęta porozumieniami AGC i AGTC¹, a prowadzi z Katowic do Gdańska. Ponadto krzyżują się trasy kolejowe: Poznań–Gdańsk, Gorzów Wielkopolski–Toruń. Miasto posiada dogodne połączenia kolejowe z Toruniem, Inowrocławiem i Nakłem nad Notecią. Częstotliwość kursów pociągów jest zdecydowanie mniejsza w porównaniu do komunikacji autobusowej, na przykład liczba połączeń kolejowych do Nakła nad Notecią jest niemal dziesięciokrotnie niższa od

¹ AGC – umowa o głównych międzynarodowych liniach kolejowych, AGTC – umowa o głównych liniach transportu kombinowanego

liczby połączeń autobusowych. Przez Bydgoszcz przechodzą linie kolejowe o znaczeniu lokalnym, na których wykonywane są m.in. przewozy osób pociągami osobowymi. Obsługują przede wszystkim trasy w kierunku północnym: do Maksymilianowa w gminie Osielsko – 18 kursów w ciągu doby i wschodnim: do Torunia przez Solec Kujawski – 11 kursów (ryc. 5).

Korzystna lokalizacja Lublina wynika z jego przygranicznego położenia. Przez miasto prowadzą trasy o znaczeniu krajowym: nr 12 (Piotrków Trybunalski–Radom–Dorohusk), nr 17 (z Warszawy do granicy państwa w Hrebennem) oraz nr 19 (z Kuźnicy przez Białystok i Rzeszów do Barwinka). Komunikację publiczną obsługuje lubelski oddział PPKS, którego przystanki autobusowe znajdują się prawie w każdej miejscowości regionu. Już przed ponad 20 laty obszar aglomeracji lubelskiej cechował się wyższą, od ówczesnej przeciętnej, częstotliwością ruchu autobusowego (Lijewski, 1985). Obecnie najczęściej autobusów kursuje w kierunku Lubartowa, gdzie w ciągu doby jeździ ponad 130 pojazdów PPKS-u. Równie dużo, udaje się w kierunku północno-zachodnim (do Kurowa, a dalej do Puław) oraz południowym (do Niedrzwicy Dużej). Prócz tego, od 60 lat istnieje w Lublinie Transportowo-Spedycyjna Spółdzielnia Pracy Transped, która również oferuje regularne przewozy osób. Autobusy Transpedu kursują głównie do Lubartowa, Krasienina Majdańskiego, Kamionki oraz docierają do miejscowości na Pojezierzu Łęczyńsko-Włodawskim. Firma obsługuje linie przede wszystkim w dni nauki szkolnej, a w przypadku przepełnienia pojazdu, pierwszeństwo ma młodzież szkolna.

W Lublinie krzyżują się następujące trasy kolejowe: Warszawa–Dęblin–Dorohusk, Lublin–Stalowa Wola i Lublin–Dęblin–Radom. Jak zauważył T. Lijewski (1985), im wyższą rangą charakteryzuje się dany ośrodek, tym większy jest udział kolei w jego obsłudze. Pasażerski ruch kolejowy jest mniej intensywny niż w regionie bydgoskim. Liczba pociągów rozpoczynających bieg w mieście, stanowi około 70% wszystkich połączeń kolejowych wychodzących z Bydgoszczy. Lublin posiada najlepsze połączenie kolejowe z Puławami – ponad 20 kursów w ciągu doby. Najwięcej pociągów osobowych kursuje do Świdnika, a dalej do Trawnik oraz w kierunku Kraśnika (ryc. 5).

Rola przewoźników niezależnych w transporcie pasażerskim w aglomeracji bydgoskiej i lubelskiej

Z analizy wynika, że najczęściej przewoźników niezależnych funkcjonuje w Polsce południowo-wschodniej. Jest to reakcja na niedoinwestowany system transportowy tego regionu. Na terenie województwa lubelskiego zarejestrowanych jest 287 tego typu firm, z czego niemal 75% obsługuje trasy przechodzące przez Lublin (Miazek, 2004). Najwięcej kursów o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym, realizowanych jest na trasach z Lublina do Zamościa (bliżej 40 kursów w ciągu doby), do Białej Podlaskiej, Krasnegostawu, Warszawy, Biłgoraja i Tomaszowa Lubelskiego (ponad 30 kursów). Prócz tego, istnieją bezpośrednia połączenia z Gdańskiem, Poznaniem, Wrocławiem, Łodzią i Kra-

kowem. Mają one rację bytu dzięki konkurencyjnej cenie przejazdu, która w przypadku podróży do wymienionych miast, nie przekracza 50 złotych. Ponadto Lublin nie posiada bezpośrednich połączeń kolejowych z Gdańskiem i Łodzią, a podróż autobusem PPKS np. do Gdańska, trwa o 5 godzin dłużej niż mikrobusem niezależnego przewoźnika.

Pierwszym przewoźnikiem w Lublinie, świadczącym usługi transportowe na większą skalę, jest Lubelska Korporacja Komunikacyjna. Powstała w 1997 r. m.in. na bazie kapitału amerykańskiego. Obsługuje ona 5 linii podmiejskich: Lublin–Lubartów, Lublin–Krzczonów, Lublin–Elizówka (kursuje tylko w dniu funkcjonowania giełdy samochodowej, czyli w niedziele), Lublin–Łęczna i Lublin–Świdnik. Prócz tego, funkcjonują inni przewoźnicy, jak 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.

Jednym z wielu problemów niezależnych przewoźników, jest miejsce rozpoczęcia kursów. Większość placów dworcowych jest niedostępna dla tego rodzaju firm. Wyjątkiem jest Dworzec Główny PPKS w Lublinie, gdzie w tym celu wydzielono trzy stanowiska. Dodatkowo wyznaczono miejsca: przy ulicy Nadstawnej i Ruskiej (okolice Dworca Głównego PPKS) oraz ulicy Dworcowej i Placu Dworcowym (w pobliżu Dworca Głównego PKP).

Odmierna sytuacja przedstawia się w regionie bydgoskim, gdzie większość regularnych przewozów osób wykonuje PKS Bydgoszcz Sp. z o.o. Bydgoski oddział Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w 2002 r. został przekształcony w spółkę i z lepszym skutkiem odnalazł się w nowej sytuacji gospodarczej kraju. Wśród wszystkich zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób, wydanych przez władze samorządowe do końca 2003 r., ponad 60% przypadło w udziale tej firmie. PKS Bydgoszcz Sp. z o.o. obsługuje linię Komfort Bus, uruchomioną na trasie Kołobrzeg–Bydgoszcz–Toruń–Włocławek–Płock–Warszawa. Wyróżnia się nie tylko konkurencyjną ceną przejazdu powiązaną z różnego rodzaju ulgami, ale także, zgodnie z nazwą, wyższym standardem pojazdów.

Największym przewoźnikiem niezależnym, obsługującym linie podmiejskie Bydgoszczy, jest firma Rainbow Bus z Koronowa, która funkcjonuje na rynku od 1996 r. Początkowo obsługiwała krótką, bo liczącą niespełna 15 km, trasę Bydgoszcz–Wtelno. 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 oraz Solca Kujawskiego. Jedną z najmłodszych firm działających na rynku usług transportowych jest Jantur Bus. Wykształciła się w ramach istniejącego już od ponad 20 lat, przedsiębiorstwa o tej samej nazwie, ale działającego w sektorze budowlanym. Firma Jantur Bus świadczy usługi przewozu osób na linii Bydgoszcz–Potulice oraz 7 linii wychodzących z Tucholi.

W Bydgoszczy wyznaczono kilka miejsc postojowych dla niezależnych przewoźników, ale nie ma żadnego stanowiska w obrębie Dworca Głównego PKS. Cechą charakterystyczną jest fakt, że każdy usługodawca posiada odrębne miejsca postojowe, a co za tym idzie, są one rozproszone w przestrzeni miejskiej. Najlepiej usytuowane pod tym względem są przystanki firm: Polbus i Jantur Bus. Znajdują się one w centrum miasta, przy ulicy Św. Floriana. Dogodną lokalizację posiada również przystanek przy Rondzie Jagiellonów, który użytkuje kilku przewoźników. Firma Rainbow Bus korzysta z miejsca postojowego przy ulicy Fryderyka Chopina, w pobliżu Dworca Głównego PKS. Ponadto, przystanki ulokowane są przy drogach wylotowych z miasta, jak to ma miejsce w przypadku mikrobusów odjeżdżających w stronę Szubina. Ich miejsce postojowe znajduje się na osiedlu Błonie (południowo-zachodnia część miasta), w sąsiedztwie zajezdni autobusowej Miejskiej Komunikacji Samochodowej.

Podsumowując należy stwierdzić, że pod względem funkcjonowania przewoźników niezależnych, zdecydowanie lepsza sytuacja charakteryzuje aglomerację lubelską. Zauważalny jest proces zrzeszania się firm przewozowych, dzięki czemu wzrasta ich ranga w trakcie rozmów z różnego rodzaju instytucjami, na przykład co do lokalizacji i użytkowania miejsc postojowych. Taki stan rzeczy wynika przede wszystkim z znaczącej roli przewoźników niezależnych w transporcie publicznym w tej części Polski.

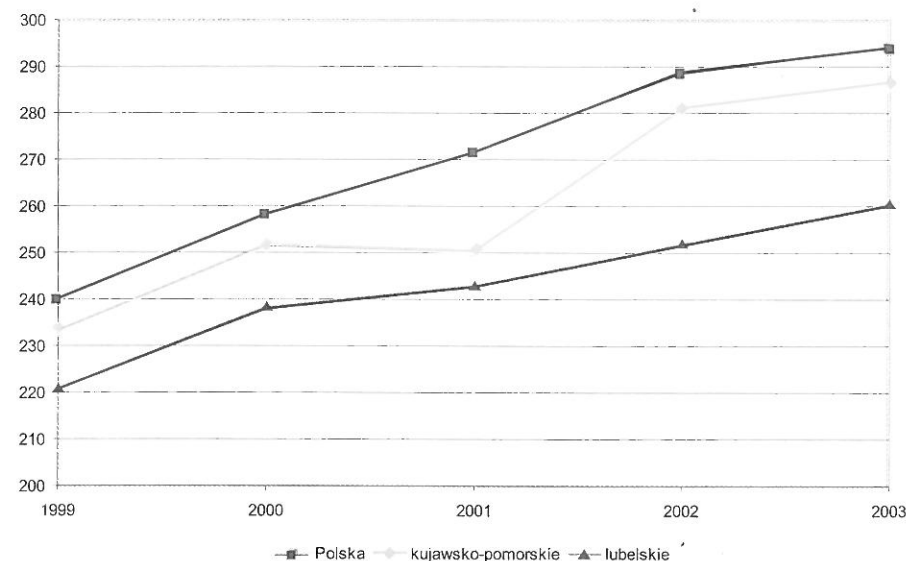
Udział przewoźników niezależnych w rynku przewozu osób w aglomeracji bydgoskiej i lubelskiej

Analizując obszar otaczający Bydgoszcz i Lublin w promieniu do około 30 km (ryc. 5), zauważyć można znaczące różnice w strukturze systemu transportowego aglomeracji bydgoskiej i lubelskiej. Dobowe natężenie kursów, zarówno pojazdów komunikacji niezależnej, jak i autobusowej, jest wyraźnie wyższe w obszarze lubelskim. Wiąże się to z odmienną strukturą społeczno-gospodarczą obu terenów. Region lubelski tworzy ogromny rynek na usługi przewozu osób, o czym świadczyć może wysoki wskaźnik gęstości zaludnienia (ryc. 1). Ponadto, transport publiczny pełni funkcję wiodącą, z racji niskiego poziomu rozwoju gospodarczego analizowanego obszaru. Liczba aut rejestrowanych jest ciągle niska. W 2003 r. w województwie lubelskim, zarejestrowano 260 samochodów w przeliczeniu na 1000 osób, przy średniej krajowej wynoszącej 300 pojazdów (ryc. 4).

Transport lokalny w Lublinie został zdominowany przez przewoźników niezależnych. Największe natężenie kursów notowane jest w gminach bezpośrednio sąsiadujących z miastem i położonych przy drogach o znaczeniu krajowym: Jastków, Niemce, Wólka oraz Świdnik. Do Świdnika można dotrzeć poruszając się drogą krajową w kierunku Piask, bądź korzystając z drogi prowadzącej przez Mełgiew do Łęcznej. W obu kierunkach, dobowe natężenie kursów jest niemal identyczne, a łącznie osiąga wartość ponad 200. Wysokim natęże-

niem charakteryzują się linie z Lublina do Lubartowa i do Łęcznej. Na tych trasach mikrobusy kursują co 10 minut, począwszy od wczesnych godzin porannych aż do późnych godzin nocnych, w sumie ponad 100 razy. Równie popularne są usługi transportowe wykonywane na trasach z Lublina do Kraśnika, Opola Lubelskiego i Puław. Zostały one uwzględnione, pomimo że nie mieszczą się w przyjętym obszarze do 30 km od miasta, z uwagi na wysoką liczbę kursów. Zarówno do Kraśnika, jak i do Opola Lubelskiego, w ciągu doby kursuje średnio prawie 100, nie licząc tras prowadzących przez miejscowości oddalone od głównych dróg, a do Puław niemal 80 pojazdów przewoźników niezależnych. Jak widać z ryc. 5, wydłużenie linii transportu lokalnego następuje wzdłuż dróg o znaczeniu krajowym, przy których usytuowane są liczne ośrodki miejskie i wiejskie. Natomiast linie prowadzące przez miejscowości zlokalizowane przy drogach niższej kategorii, tracą na znaczeniu w odległości niespełna 20 km od Lublina.

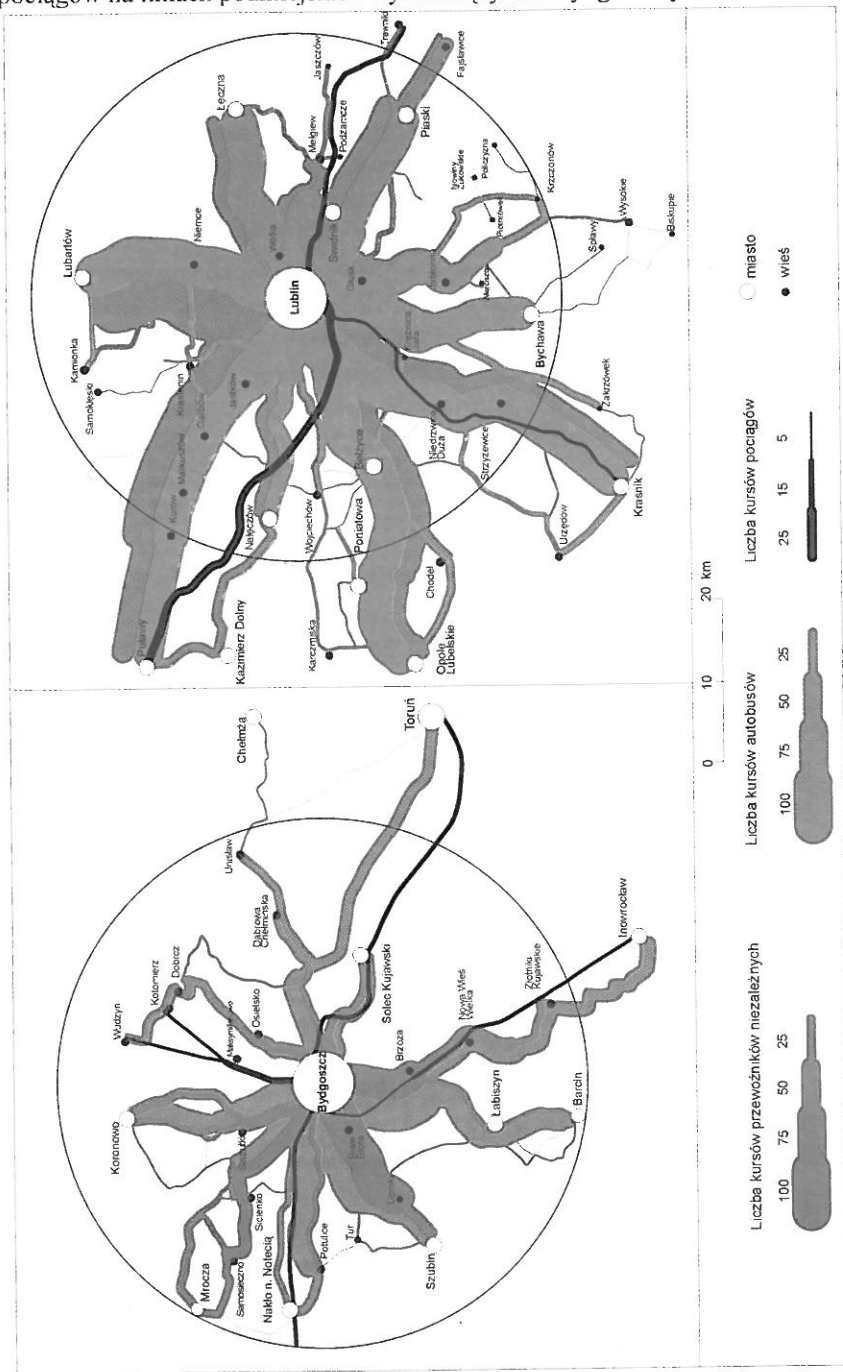
Ryc. 4. Liczba samochodów zarejestrowanych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w latach 1999–2003



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych 2003

Agglomeracja bydgoska charakteryzuje się zdecydowanie rzadszą siecią lokalnej komunikacji niezależnej. Pełni funkcję uzupełniającą w stosunku do usług wykonywanych przez PKS Bydgoszcz Sp. z o.o. oraz grupy PKP S.A. Największe natężenie kursów widoczne jest w kierunku południowym, południowo-zachodnim i północnym. Natomiast ograniczone jest w kierunku zachodnim i wschodnim.

Ryc. 5. Średnie dobowe liczby kursów pojazdów przewoźników niezależnych, autobusów i pociągów na liniach podmiejskich wychodzących z Bydgoszczy i Lublina



Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy przewoźników niezależnych, PKS Sp. z o.o. Bydgoszcz, PPKS Lublin i grup PKP S.A. (2004)

Do najpopularniejszych tras należą: Bydgoszcz–Białe Błota oraz Bydgoszcz–Brzoza (około 80 kursów w ciągu doby). Nadmienić należy, że do miejscowości Białe Błota i Lipniki dojeżdża linia Miejskiej Komunikacji Samochodowej, która została wydzierżawiona przez przewoźnika niezależnego, firmę For-Bus. Dogodne połączenia mikrobusowe istnieją do Szubina – 60 kursów oraz do Koronowa – blisko 40 kursów w ciągu doby. 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 dwu ostatnich ośrodków kursuje w ciągu doby około 30 pojazdów prywatnych firm transportowych. Poza obszarem przyjętym do analizy, znajduje się Inowrocław, do którego także docierają lokalni przewoźnicy niezależni. W ciągu doby kursuje do miasta około 10 mikrobusów (ryc. 5).

Pomimo wielu punktów wspólnych centrów analizowanych aglomeracji (podobna liczba ludności, zbliżone funkcje), odmiennie przedstawia się struktura transportu pasażerskiego. W transporcie publicznym aglomeracji lubelskiej rolę wiodącą pełnią przewoźnicy niezależni, tym samym przesuwając na plan drugi komunikację autobusową. Z kolei w aglomeracji bydgoskiej zauważalna jest sytuacja odwrotna. Oddział bydgoski PKS-u utrzymuje wysoką liczbę połączeń lokalnych, a na niektórych liniach (do Torunia i Nakła nad Notecią) pełni rolę dominującą.

Wnioski

Transport publiczny w aglomeracji lubelskiej, w porównaniu z bydgoską, został zdominowany przez przewoźników niezależnych. Taki stan rzeczy tłumaczyć należy sytuacją społeczno-gospodarczą Polski wschodniej. Region zamieszkuje przede wszystkim ludność rolnicza, charakteryzująca się niskim poziomem dochodów, korzystająca głównie z komunikacji publicznej. Ponadto, systematyczny spadek liczby lokalnych połączeń kolejowych oraz braki w połączeniach autobusowych, przyczyniły się do powstawania nowych firm, świadczących regularne przewozy osób. Początkowo obsługiwano tylko trasy znane, które już posiadały dogodne połączenia z miastem, na przykład: Lublin–Lubartów czy Lublin–Łęczna. Podobną sytuację zarejestrowano w aglomeracji bydgoskiej, gdzie jedna z pierwszych linii prowadziła z Bydgoszczy do Wtelnia. Obecnie widoczne jest zagęszczanie sieci transportowych poprzez tworzenie odgałęzień lokalnych. Wynika to z nasycenia rynku usługami przewozowymi wykonywanymi na trasach prowadzących wzdłuż głównych dróg komunikacyjnych. Zauważalny jest proces szukania przez przewoźników niezależnych niezagospodarowanych segmentów rynku przewozu osób.

Analizując rozmiar i intensywność lokalnego transportu publicznego, można określić natężenie relacji między ośrodkiem miejskim a poszczególnymi miejscowościami oraz wskazać granice zasięgu miasta. Według S. Leszczyc-

kiego (1977) obszar znajdujący się pod bezpośrednim wpływem ośrodka miejskiego przybiera kształt „rozwiazdy”, której ramiona ulegają wydłużeniu zgodnie z przebiegiem głównych szlaków komunikacji podmiejskiej. W strefie urbanizującej się mieszkają osoby codziennie dojeżdżające do miasta (do pracy bądź do szkoły), stanowiące więc potencjalnych klientów firm przewozowych. Natężenie połączeń w badanych obszarach, przybiera znaczne wartości w najbliższym otoczeniu miasta oraz wzdłuż głównych dróg łączących inne ośrodki miejskie z centrami aglomeracji. I tak, w przypadku regionu lubelskiego, najpopularniejsze wydłużone trasy prowadzą w kierunku północno-zachodnim (do Puław), zachodnim (do Opolu Lubelskiego) i południowo-zachodnim (do Kraśnika). Z kolei, do najdłuższych lokalnych linii wychodzących z Bydgoszczy należą biegnące w kierunku południowym (do Inowrocławia i Barcina). Zarówno w regionie bydgoskim, jak i lubelskim, natężenie kursów w wschodniej części, słabnie w odległości 10–20 km od miasta. W pierwszym przypadku, wiąże się to z bliskością Torunia, a w drugim, z wyludnianiem wschodniego pogranicza Polski.

Pomimo że przewoźnicy niezależni to głównie firmy małe, to zaistnienie ich na rynku usług transportowych zapoczątkowało wiele zmian. Pierwszym wymiernym efektem, jest obniżka cen biletów komunikacji publicznej, wprowadzenie bonifikat, promocji sezonowych lub biletów okresowych na okaziciela. Kolejnym, jest zwrócenie uwagi na jakość oferowanych usług, a mianowicie na czas podróży i odpowiedni standard pojazdu. Drugi rezultat dotyczy głównie kursów dalekobieżnych, ponieważ na krótkich dystansach w dalszym ciągu najważniejsza jest konkurencyjna cena przejazdu, która w znacznym stopniu przesądza o liczbie klientów, a przez to o funkcjonowaniu firm na rynku.

Piśmiennictwo

- Bank Danych Regionalnych*, Główny Urząd Statystyczny, <http://www.stat.gov.pl> (grudzień 2004 r.)
- 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.
- 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.
- Grzelakowski A. S., 2003, *Dostępność transportowa regionów jako element ich potencjału rozwojowego*, Przegląd Komunikacyjny, 4, s. 11–16.
- Kozanecka M., 1993, *Aktualne tendencje w transporcie pasażerskim województwa krakowskiego*, Przegląd Komunikacyjny, 1/2, s. 25–29.
- Kozanecka M., 2000, *Rzeszów jako centrum publicznej komunikacji pasażerskiej, jego rozwój i powiązania*, [w:] Lijewski T., Kitowski J. (red.), *Prace Komisji Geografii*

- Komunikacji PTG, 6, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, Warszawa–Rzeszów, s. 73–95.
- Leszczycki S., 1977, *Geografia a planowanie przestrzenne i ochrona środowiska*, PWN, Warszawa.
- Lijewski T., 1985, *Układy komunikacyjne województw*, Dokumentacja Geograficzna IGiPZ PAN, 1.
- Matsoukis E., C., 1996, *Privatization of bus services in Athenes, Greece: Assessment of 14-month experiment*, Transport Reviews, 16, 1, s. 67–78.
- Mens E., 2002, *Stan i perspektywy rozwoju pozamiejskiego transportu publicznego w Polsce*, Zeszyty Naukowe Instytut Transportu Samochodowego, 92, Warszawa.
- Miazek Ł., 2004, *Przemiany roli Lublina jako węzła komunikacyjnego w okresie transformacji*, Praca magisterska wykonana w Zakładzie Geografii Ekonomicznej Instytutu Nauk o Ziemi UMCS, Lublin.
- 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.
- Polewska-Dorodzik H., 2001, *Warunki funkcjonowania rynku pasażerskich przewozów drogowych*, Przegląd Komunikacyjny, 10, s. 5–11.
- Ogólnopolski Rozkład Jazdy Komunikacji Prywatnej, <http://opolelub.webpark.pl/index.htm> (grudzień 2004 r.)
- Rataj M., 1997, *Polityka transportowa na obszarach zurbanizowanych Wielkiej Brytanii*, Przegląd Komunikacyjny, 7/8, s. 39–43.
- Rataj M., 1998, *Transport pasażerski na obszarach zurbanizowanych Francji*, Przegląd Komunikacyjny, 1, s. 21–25.
- Rozkład jazdy autobusów PKS Bydgoszcz Sp. z o.o., <http://www.pks.bydgoszcz.pl/> (grudzień 2004 r.)
- Rozkład jazdy autobusów PPKS Lublin, <http://www.pks.lublin.pl/> (grudzień 2004 r.)
- Rozkład jazdy pociągów, <http://www.pkp.pl> (grudzień 2004 r.)
- Rozkład jazdy Transportowo-Spedycyjnej Spółdzielni Pracy Transped, <http://www.transped.lublin.pl> (grudzień 2004 r.)
- Rydzikowski W., Rolbiecki R., 1996, *Sytuacja przedsiębiorstw PKS po deregulacji samochodowego rynku transportowego*, Przegląd Komunikacyjny, 6, s. 16–20.
- Serwis informacyjny urzędów pracy, <http://www.praca.gov.pl> (grudzień 2004 r.)
- 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 w transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r., Dziennik Ustaw nr 125, poz. 1371 (2001).
- Taylor Z., 2002, *Zmiany w polskiej polityce transportowej ostatnich lat*, [w:] Wendt J. (red.), *Wybrane zagadnienia geografii transportu*, Zakład Geografii Ekonomicznej Morza, Zakład Geografii Społecznej i Turyzmu, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, s. 72–83.
- Taylor Z., 2003, *Sytuacja kolei a zamknięcia linii kolejowych w Polsce*, Biuletyn KPZK PAN, 204, s. 105–123.
- 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*, [w:] Li-jewski T., Kitowski J. (red.), *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.

JUSTYNA CHODKOWSKA-MISZCZUK

OPERATION OF INDEPENDENT CARRIERS IN PASSENGER TRANSPORT OF THE AGGLOMERATIONS OF BYDGOSZCZ AND LUBLIN

Public transport in the agglomeration of Lublin, if compared with that of Bydgoszcz, has been dominated by independent carriers. Such a situation should be explained by the socio-economic situation in eastern Poland. The region is inhabited mainly by farmers, featured by a low level of income, using mainly public transportation. Initially, only well-known routes were serviced as they had convenient connections with the city, for example: Lublin-Lubartów or Lublin-Łęczna. A similar situation was registered in the agglomeration of Bydgoszcz, where one of the first lines led from Bydgoszcz to Wtelno. At present visible is concentration of transport networks by creation of local branches.

While analysing the size and intensity of local public transport, one may specify intensity of relations between the municipal centre and individual towns and indicate the boundaries of the city range. Intensity of connections on the examined areas has high values in the near neighbourhood of the city and along main roads connecting other municipal centres with the agglomeration centres. Therefore, in case of the region of Lublin, the most popular prolonged routes lead northwestwards (to Puławy), westwards (to Opole Lubelskie), and southwestwards (to Kraśnik). Again, the longest local lines going out of Bydgoszcz include ones running southwards (to Inowrocław and Barcin). Both in the regions of Bydgoszcz and Lublin, the intensity of connections in the eastern part is weakened in the distance of 10-20 km from the city.