

## Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2016, 19(1), 52-69

DOI 10.4467/2543859XPKG.16.005.6303

---

# PRZESTRZENNY ASPEKT PRZEKSZTAŁCEŃ W TRANSPORCIE AUTOBUSOWYM NA DOLNYM ŚLĄSKU PO 1989 R.

*The spatial aspect of the transformation of bus transportation in Lower Silesia after 1989*

**Sławomir Książek**

Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Wrocławski, pl. Uniwersytecki 1, 50-137 Wrocław  
e-mail: slawomir.kszajek@uwr.edu.pl

### Cytacja:

Książek S., 2016, Przestrzenny aspekt przekształceń w transporcie autobusowym na Dolnym Śląsku po 1989 r., *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(1), 52-69.

**Streszczenie:** W związku ze zmianami, jakie zaszły po 1989 r., transport autobusowy został poddany silnym przekształceniom zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym. Dotyczyły one różnych sfer jego funkcjonowania, takich jak: podstawy legislacyjne prowadzenia działalności przewozowej, rynek przewoźników autobusowych czy sieć linii komunikacyjnych. W artykule zwrócono szczególną uwagę na przestrzenny aspekt wspomnianych przekształceń, uwzględniając m.in.: transformację organizacyjno-własnościową Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej, współczesną strukturę przewoźników autobusowych, zmiany w kierunkach i natężeniu połączeń autobusowych oraz w obsłudze transportowej wybranych miejscowości. Przeprowadzona analiza potwierdziła intensywne przekształcenia w transporcie autobusowym, jakie zaszły na Dolnym Śląsku i całej Polsce w wyniku transformacji gospodarczej oraz deregulacji działalności przewozowej. Do najważniejszych zmian na rynku przewoźników autobusowych należy zaliczyć przekształcenia organizacyjno-własnościowe Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej oraz powstanie wielu prywatnych przewoźników, niezależnych od struktur dotychczasowego państwowego monopolisty. Biorąc pod uwagę obsługę transportową miejscowości oraz kierunki i natężenie połączeń należy zwrócić uwagę na wzrost liczby kursów na najważniejszych liniach autobusowych przy jednoczesnym ograniczeniu – a w wielu przypadkach likwidacji – połączeń na liniach o mniejszych potokach pasażerów.

**Słowa kluczowe:** deregulacja transportu, Dolny Śląsk, połączenia autobusowe, rynek przewoźników autobusowych.

**Abstract:** Bus transportation has undergone strong transformations, both at national and regional levels, due to the changes that have occurred since 1989. The article focuses on the spatial aspect of transformations while paying particular attention to: the organizational and ownership transformation of State Road Transport companies, the arrangement of carriers on individual communication lines and changes in courses and intensity of bus network. The analysis confirmed the intense transformation of bus transportation, which took place in both Lower Silesia and across entire Poland, is a result of economic transition and deregulation of transport services after 1989. The most important changes in the market include organizational and ownership transformation of State Road Transport companies and the emergence of new private carriers. If the courses and intensity of the connections are taken into account, it becomes necessary to pay attention to the increase in the number of courses at major bus lines that pass through main transport corridors while connections on the lines with smaller flow of passengers are being reduced and, in many cases, eliminated.

**Key words:** deregulation of transportation, Lower Silesia, bus connections, bus operators' market.

---

## 1. Wstęp

Przemiany w sferze społeczno-gospodarczej zachodzące w Polsce po 1989 r. przyczyniły się do wielu zmian w funkcjonowaniu transportu autobusowego. Wchodzące w życie nowe ustawy umożliwiły deregulację oraz demonopolizację przewozów autobusowych. Wpłynęło to na pojawienie się dużej grupy przewoźników niezależnych od struktur PKS. Efektem tych przekształceń było m.in. pozbawienie Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej pozycji głównych, niemających większej konkurencji podmiotów gospodarczych na krajowym rynku międzyosiedlowych połączeń drogowych. Z porównania sytuacji w transporcie autobusowym do okresu sprzed 1989 r. wynika, że zarówno pod względem organizacyjnym, własnościowym, legislacyjnym czy przestrzennym zaszły w nim bardzo duże zmiany.

## 2. Główne założenia pracy

Opracowanie ma na celu przedstawienie zmian, jakie dokonały się w transporcie autobusowym na Dolnym Śląsku po 1989 r., ze szczególnym uwzględnieniem ich przestrzennego aspektu. Pozwoli to na określenie głównych przyczyn oraz konsekwencji przekształceń we wspomnianym rodzaju transportu oraz najważniejszych czynników, które wpływają na zróżnicowanie przestrzenne omawianego zjawiska. Należy pamiętać, że zmiany zachodzące w transporcie autobusowym są niejednokrotnie odzwierciedleniem ważnych procesów mających miejsce w sferze społeczno-gospodarczej regionu.

W analizie uwzględniono dane dotyczące takich zagadnień jak: przewozy pasażerskie, wykonana praca przewozowa oraz liczba i struktura linii komunikacyjnych. Przystawiono również strukturę organizacyjno-własnościową Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej. Następnie szczegółowej analizie poddano kierunki i natężenie połączeń autobusowych oraz obsługę transportową miejscowości na wybranych przykładach z opisywanego obszaru.

Analiza danych dotyczących kierunków połączeń realizowanych przez przedsiębiorstwa PKS została wykonana dla trzech wybranych powiatów województwa dolnośląskiego: głogowskiego, świdnickiego oraz wałbrzyskiego. Wybór ten jest podyktowany zróżnicowaną sytuacją wspomnianych przedsiębiorstw przewozowych w opisywanych powiatach, co przekłada się na sieć realizowanych połączeń autobusowych. Najbardziej szczegółowe analizy zostały wykonane dla powiatu świdnickiego oraz połączeń realizowanych z Wrocławia. Wynika to ze znaczenia wspomnianych miejscowości w transporcie

autobusowym. Wrocław jest największym w regionie węzłem transportu autobusowego. Świdnica posiada dobrze rozwiniętą sieć połączeń autobusowych, będąc stolicą powiatu o jednej z największych w województwie dolnośląskim liczbie mieszkańców i gęstości zaludnienia. Ponadto przekształcenia transportu autobusowego w wyżej wspomnianych ośrodkach autor obserwuje od kilku lat, co pozwala na dynamiczne ujęcie zachodzących w nich zmian.

Zakres czasowy opracowania ogranicza się do lat 1988-2016. W celu uniknięcia różnic w zakresie przestrzennym opracowania, analizy dla 1988 r. zostały przeprowadzone według współcześnie obowiązującego podziału administracyjnego. Ze względu na wspomniane zmiany dane z Głównego Urzędu Statystycznego pochodzące z okresu od 1988 do 1998 r. nie pokrywają się całkowicie pod względem przestrzennym z danymi publikowanymi po reformie administracyjnej. W ich przypadku zsumowano wartości z czterech województw: wrocławskiego, wałbrzyskiego, legnickiego i jeleniogórskiego, które w całości weszły w skład województwa dolnośląskiego.

Dane wykorzystane w opracowaniu pochodzą z kilku źródeł. Dane statystyczne dotyczące ogólnej sytuacji w transporcie autobusowym w Polsce i na Dolnym Śląsku zostały zaczerpnięte z publikacji Głównego Urzędu Statystycznego pt. *Transport – wyniki działalności*. Ukazanie kierunków i natężenia połączeń w ujęciu retrospektywnym było możliwe dzięki archiwalnym Rozkładom Jazdy Autobusów. Autor wykorzystał również współczesne dane pochodzące z rozkładów jazdy poszczególnych przewoźników, przeglądarki połączeń pasażerskich na stronie [www.e-podroznik.pl](http://www.e-podroznik.pl) oraz własnych badań terenowych. Dane odnoszące się do przekształceń organizacyjno-własnościowych Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej zostały zaczerpnięte z publikacji Z. Taylora i A. Ciechańskiego (2007, 2013), stron internetowych przewoźników oraz Bazy Internetowej REGON (<https://wyszukiwarkaregon.stat.gov.pl>).

## 3. Zarys przekształceń rynku przewoźników autobusowych po 1989 r.

Do 1989 r. sytuacja na rynku międzyosiedlowych przewozów autobusowych w Polsce przedstawiała się w następujący sposób. Dominującą pozycję posiadała Państwowa Komunikacja Autobusowa utworzona w 1945 r. W zdecydowanie mniejszym stopniu w przewozach autobusowych uczestniczyły również spółdzielnie transportowe, natomiast inicjatywa prywatna prawie nie funkcjonowała. Sytuację taką utrwały liczne przepisy legislacyjne, które rezerwowały

dominującą pozycję na rynku dla przedsiębiorstw państwowych. Podobnie jak wiele innych podmiotów gospodarczych w ramach gospodarki centralnie planowanej Państwowa Komunikacja Samochodowa tworzyła zjednoczenie o rozbudowanej strukturze organizacyjnej. Część związana bezpośrednio z wykonywaniem przewozów dzieliła się na dyrekcje okręgowe, a te z kolei na oddziały PKS. Oddziały PKS mogły się trudnić przewozami towarowo-osobowymi, osobowymi bądź też towarowymi. Niektóre oddziały posiadały podległe im placówki terenowe (Bąkowski, 1996). Zjednoczenie Państwowej Komunikacji Samochodowej zostało rozwiązane z dniem 1 stycznia 1982 r.

Po rozwiązaniu Zjednoczenia powstały cztery przedsiębiorstwa: Krajowa Państwowa Komunikacja Samochodowa zrzeszająca 14 z 17 okręgów komunikacyjnych oraz PKS w Warszawie, Olsztynie i Koszalinie (Bąkowski, 1996). Przełomowym momentem dla dalszych przekształceń struktury organizacyjnej PKS-u był 1 lipca 1990 r., kiedy to istniejące dotychczas struktury zostały zlikwidowane a każdy z oddziałów Państwowej Komunikacji Samochodowej stał się odrębnym podmiotem gospodarczym (Rydzkowski, Rolbiecki, 1996; Taylor, Ciechański, 2007). Podstawy prawne przekształceń własnościowych przedsiębiorstw państwowych, do których należały przedsiębiorstwa PKS, zostały zapisane m.in. w następujących ustawach: *Ustawie z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych oraz Ustawie z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych*.

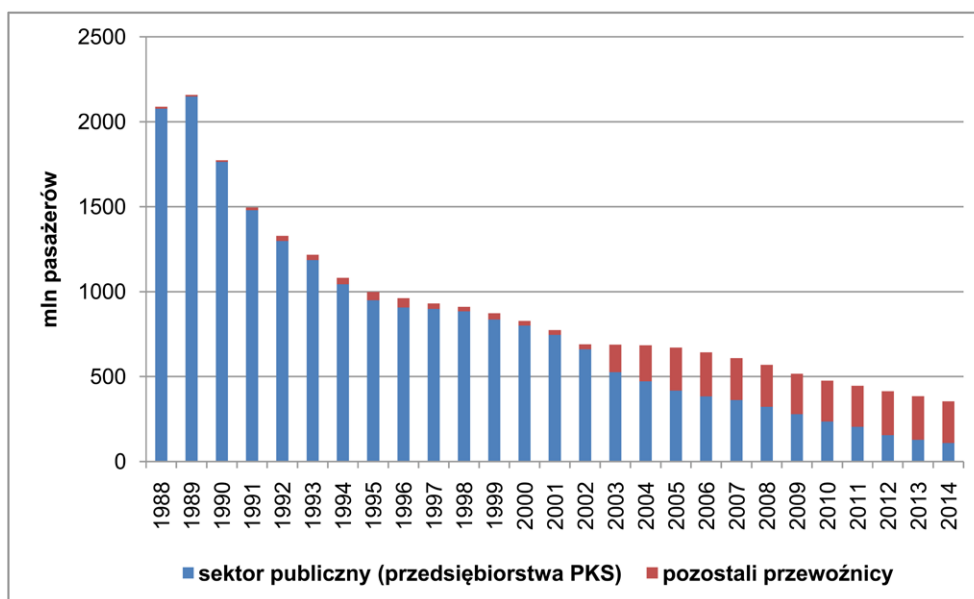
Podstawowe znaczenie dla obecnej sytuacji na rynku przewozów autobusowych miało pojawienie się przewoźników prywatnych, niezależnych od dotychczasowego państwowego monopolisty. Ich dynamiczny rozwój umożliwiła *Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej*, która na rynku krajowych, drogowych przewozów pasażerskich swoimi postanowieniami wprowadzała pełną liberalizację (Taylor, Ciechański, 2007). Kolejne akty prawne z lat 90. i po 2000 r. ustanawiały pewne ograniczenia w tej kwestii albo nakładając na przewoźnika m.in. obowiązek posiadania zezwolenia na wykonywanie działalności przewozowej czy licencji. Ostatnie istotne zmiany dotyczące funkcjonowania opisywanego rodzaju transportu w Polsce wprowadza *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*. Na przekształcenia rynku przewoźników autobusowych, jakie wystąpiły na początku transformacji ustrojowej w przypadku obszaru objętego analizą zwracał uwagę m.in. S. Koziarski (1996) w opracowaniu dotyczącym przekształceń struktury przestrzennej transportu na Śląsku.

#### 4. Przewozy pasażerów, praca przewozowa oraz linie komunikacyjne w transporcie autobusowym w Polsce i na Dolnym Śląsku po 1989 r.

Przemiany społeczno-gospodarcze zapoczątkowane w 1989 r. spowodowały poważny kryzys w transporcie autobusowym. W dużej mierze przyczyniły się do tego następujące czynniki: żywiołowy rozwój transportu indywidualnego, likwidacja wielu zakładów przemysłowych skutkująca ograniczeniem dojazdów pracowniczych, dekoncentracja miejsc pracy, lepsza obsługa handlowa mniejszych miejscowości, pauperyzacja społeczeństwa oraz wzrost cen biletów autobusowych (Bąkowski, 1999; Komornicki, 1999; Menes, 2000; Piel, 1995; Poźniak, 1996). Biorąc pod uwagę dane ogólnopolskie, należy stwierdzić bardzo silny regres liczby pasażerów korzystających z usług transportu samochodowego zarobkowego, jak jest on określany w publikacjach Głównego Urzędu Statystycznego (ryc. 1)<sup>1</sup>. W komunikacji regularnej<sup>2</sup> w 1989 r. liczba pasażerów osiągnęła najwyższą w historii Polski wartość 2,16 mld. We wspomnianym roku aż 99,6% pasażerów w komunikacji regularnej zostało obsłużonych przez oddziały Państwowej Komunikacji Samochodowej. Największy spadek w liczbie pasażerów nastąpił w 1. połowie lat 90. W 2014 r. przewieziono już tylko 354,6 mln osób z czego 109,4 mln skorzystało z usług przedsiębiorstw z sektora publicznego. W latach 1989-2014 liczba pasażerów transportu autobusowego zmniejszyła się w Polsce aż o 83,6 %.

<sup>1</sup> Statystyka obejmująca omawiany rodzaj transportu, prowadzona przez Główny Urząd Statystyczny, wielokrotnie zmieniała się na przestrzeni lat. W latach 1991-1992 brano pod uwagę tylko przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 20 osób, w latach 1993-1998 o liczbie pracujących powyżej 5 osób, natomiast od roku 1999 uwzględniane są przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Dla lat 1988-1990 autorowi nie udało się ustalić wytycznych Głównego Urzędu Statystycznego w tej kwestii. Dodatkowo w latach 1988-2002 wydzielano podgrupę, w skład której wchodziły oddziały, a potem przedsiębiorstwa PKS, natomiast od roku 2003 w ramach prowadzonej statystyki wydziela się podgrupę przedsiębiorstw zaliczanych do sektora publicznego. Wspomniana zmiana w metodologii pomiędzy rokiem 2002 i 2003 jest wyraźnie uwidoczniona na ryc. 1. Przez cały badany okres nie brano pod uwagę przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

<sup>2</sup> Przewozy pasażerów taborem autobusowym to suma pasażerów przewiezionych w komunikacji krajowej i międzynarodowej autobusami w ramach komunikacji regularnej (tj. na podstawie rozkładu jazdy), regularnej specjalnej (np. przewozy pracownicze, szkolne) oraz w przewozach pozostałych (np. wycieczkowe) (Transport – wyniki działalności w 2014 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2015).



Ryc. 1. Przewozy pasażerów transportem samochodowym zarobkowym w komunikacji regularnej w Polsce w latach 1988-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport – wyniki działalności ...*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, wybrane lata.

Po 1989 r. całkowitej zmianie uległy także proporcje pomiędzy sektorem publicznym (państwowym) a prywatnym. W roku 2014 sektor publiczny był odpowiedzialny za obsługę tylko 30,9% pasażerów, podczas gdy jeszcze w latach 90. przedsiębiorstwa PKS posiadały pozycję niekwestionowanego lidera pod tym względem. Z jednej strony tak duży spadek udziału przedsiębiorstw z sektora publicznego jest spowodowany konkurencją ze strony przewoźników niezależnych, z drugiej strony wynika z procesów prywatyzacyjnych jakie zaszły w Przedsiębiorstwach Komunikacji Samochodowej.

Należy podkreślić, że dane dotyczące przewozów pasażerskich są zaniżone, ponieważ Główny Urząd Statystyczny uwzględnia tylko przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 pracowników. Współcześnie wielu funkcjonujących na rynku przewoźników prywatnych to niewielkie podmioty gospodarcze, które w statystyce GUS-u nie są brane pod uwagę. Tym samym przewaga sektora prywatnego nad publicznym w przewozach autobusowych jest jeszcze większa niż wynikałoby to z danych statystycznych.

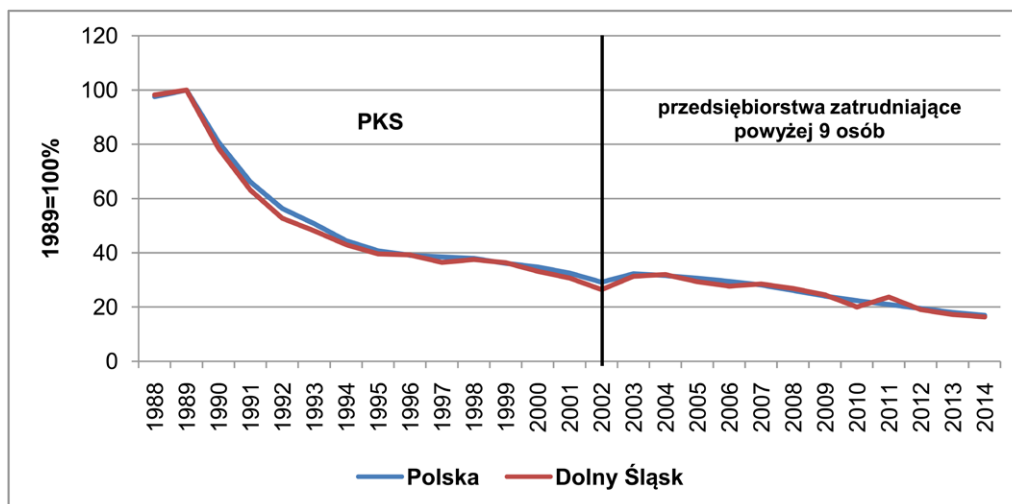
Dane o przewozach pasażerów w układzie wojewódzkim są podawane przez Główny Urząd Statystyczny łącznie dla komunikacji regularnej, regularnej specjalnej oraz przewozów pozostałych<sup>3</sup>. Tym samym

<sup>3</sup> W latach 1988-2002 Główny Urząd Statystyczny podawał liczbę przewiezionych pasażerów tylko dla oddziałów, a później przedsiębiorstw PKS, natomiast od roku 2003 dla wszystkich przedsiębiorstw o liczbie pracujących po-

oprócz przewozów wykonywanych na podstawie rozkładu jazdy, uwzględniane są również przejazdy pracownicze, szkolne oraz wycieczkowe. Porównując ze sobą dane dla liczby pasażerów, odniesione do Polski i Dolnego Śląska<sup>4</sup> w latach 1988-2014, można zauważyć, że sytuacja w ujęciu procentowym przedstawiała się niemalże identycznie (ryc. 2). Po nieznacznym wzroście w roku 1989 w porównaniu do roku 1988 nastąpił bardzo duży spadek liczby pasażerów w 1. połowie lat 90. W następnych latach spadki były już zdecydowanie niższe. W roku 2014 w odniesieniu do sytuacji z 1989 r. liczba przewiezionych pasażerów była mniejsza o 83,1% dla całej Polski oraz o 83,6% w przypadku Dolnego Śląska.

wyżej 9 osób. Podziału na województwa dokonano według siedziby przedsiębiorstw bez względu na miejsce wykonywania usług przewozowych.

<sup>4</sup> Dla lat 1988-1998 autor zsumował dane dla czterech województw, które w 1999 r. w całości weszły w skład województwa dolnośląskiego. Były to województwa: jeleniogórskie, legnickie, wałbrzyskie oraz wrocławskie. Taka sama procedura została zastosowana również dla danych przedstawionych na ryc. 3 i 4 oraz tab. 1. W przypadku lat 1999-2014 dane są odniesione do obszaru województwa dolnośląskiego utworzonego 1 stycznia 1999 r. Autor zdaje sobie sprawę z nieścisłości w uzyskanych w ten sposób wartościach dla niepokrywających się całkowicie obszarów, niemniej jednak wydają się być one na tyle niewielkie, co pozwala na ich wspólne zestawienie i wzajemne porównywanie.

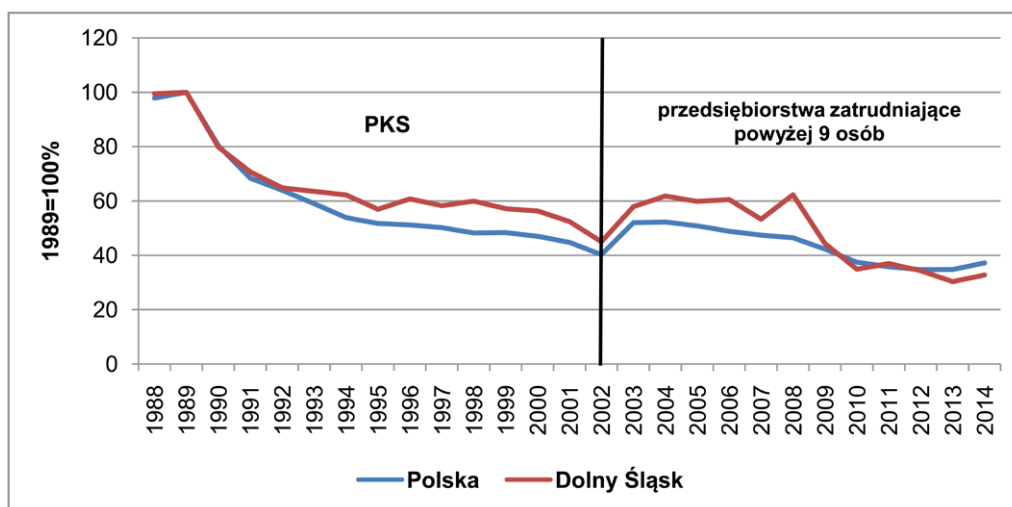


Ryc. 2. Przewozy pasażerów transportem samochodowym zarobkowym w Polsce i na Dolnym Śląsku w latach 1988-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport – wyniki działalności ...*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, wybrane lata.

Niższe spadki w ujęciu procentowym zanotowano, biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową (ryc. 3). W latach 1989-2014 dla Polski zmalała ona o 62,8%, a dla Dolnego Śląska o 67,2%. Mniejszy spadek, jaki dokonał się w pracy przewozowej w porównaniu do liczby pasażerów może świadczyć o tym, że najwięcej osób przestało korzystać z transportu autobusowego w podróży na niewielkie odległości, na liniach podmiejskich i regionalnych. W przypadku tych linii bardzo ważną rolę odgrywały dojazdy pracownicze. Dla przykładu według danych Głównego Urzędu Statystycznego w Polsce w 1989 r. na podstawie miesięcznych biletów pracowniczych oddziały

Państwowej Komunikacji Samochodowej przewiozły 648 mln osób, a dodatkowo 382 mln pasażerów skorzystało z przewozów pracowniczych na podstawie umów (komunikacja nieregularna). W roku 2014 z biletami miesięcznymi pracowniczymi przewieziono już tylko 29,6 mln osób, natomiast w komunikacji regularnej specjalnej, w skład której weszły również dojazdy pracownicze, zanotowano 58,0 mln pasażerów. Szczególnie szybki ubytek tej grupy podróżnych nastąpił na początku lat 90. Był on spowodowany likwidacją wielu przedsiębiorstw przemysłowych, dekoncentracją miejsc pracy oraz żywiołowym rozwojem motoryzacji indywidualnej.



Ryc. 3. Praca przewozowa (paskm) wykonana w transporcie samochodowym zarobkowym w Polsce i na Dolnym Śląsku w latach 1988-2014

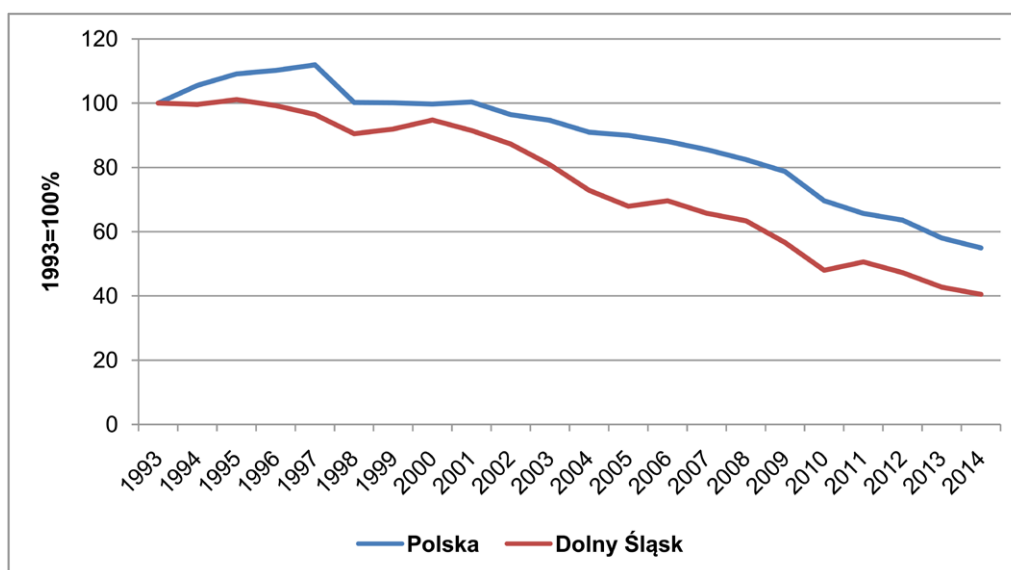
Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport – wyniki działalności ...*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, wybrane lata.

Różnice pod względem przewozów pasażerskich i wykonanej pracy przewozowej są widoczne również na poziomie wojewódzkim sprzed reformy administracyjnej z 1999 r. Największy spadek liczby pasażerów w latach 1989-1998 wśród województw, które weszły w skład województwa dolnośląskiego, nastąpił w województwie wałbrzyskim – 71,2%. Mniejszy ubytek pasażerów został zanotowany w województwie jeleniogórskim (62,9%), wrocławskim (64,5%) i legnickim (50,1%). Zupełnie odmiennie przedstawia się sytuacja biorąc, pod uwagę wykonaną pracę przewozową. W roku 1998, w porównaniu do roku 1989 (100%), największy spadek wystąpił w województwie legnickim – o 49,9%. Z kolei w województwie jeleniogórskim, wrocławskim i wałbrzyskim, praca przewozowa malała odpowiednio o 40,4%, 39,7% i 24,7%.

Przekształcenia w transporcie autobusowym są widoczne także w przypadku zmian w liczbie i długości linii regularnej komunikacji autobusowej<sup>5</sup>. Analizując liczbę linii autobusowych w Polsce i na Dolnym Śląsku w latach 1993-2014, można zauważyć, że do 2000 r. nie zachodziły w tym względzie duże zmiany (ryc. 4). Pomimo zdecydowanego spadku liczby pasażerów i pracy przewozowej liczba linii autobusowych

na Dolnym Śląsku w latach 90. nie wykazywała silnej tendencji malejącej, a w przypadku Polski można zauważyć nawet niewielki wzrost. Przyczyniała się do tego m.in. konieczność obsługi przez przedsiębiorstwa PKS linii komunikacyjnych, także tych deficytowych, na mocy porozumień z organami samorządu terytorialnego. Otrzymywana na ten cel dotacja z Budżetu Państwa nie pokrywała jednak w pełni ponoszonych przez przedsiębiorstwa transportowe kosztów, przyczyniając się do pogorszenia ich sytuacji ekonomicznej (Knyziak 1991; Taylor, Ciechański 2007).

Po roku 2000 liczba linii regularnej komunikacji autobusowej zaczyna szybko spadać. Na Dolnym Śląsku ma miejsce zdecydowanie większy procentowy spadek w porównaniu do całej Polski. Od 1993 do 2014 r. ich liczba na obszarze kraju zmniejszyła się o 45,1%, natomiast na Dolnym Śląsku o 59,5%. Sytuacja ta może wynikać z tego, że sieć linii autobusowych na Dolnym Śląsku przed transformacją ustrojową należała do jednych z najlepiej rozwiniętych w kraju. Z kolei po 1989 r. wiele Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej z opisywanego regionu zaczęło przechodzić poważny kryzys, likwidując część obsługiwanych



Ryc. 4. Liczba linii regularnej krajowej komunikacji autobusowej w Polsce i na Dolnym Śląsku w latach 1993-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport – wyniki działalności...*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, wybrane lata.

<sup>5</sup> Główny Urząd Statystyczny podaje informacje na temat linii regularnej komunikacji autobusowej dopiero od 1993 r. Wcześniej publikował dane dotyczące sieci regularnej komunikacji autobusowej, które są ze sobą nieporównywalne. W latach 1993-1998 brano pod uwagę przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 5 osób, natomiast od roku 1999 są uwzględniane przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Uwzględniono tylko linie krajowe z wyłączeniem linii o charakterze miejskim.

przez siebie linii autobusowych. Zamykanie kolejnych linii było również racjonalną odpowiedzią przedsiębiorstw na coraz mniejsze potoki pasażerów na wybranych trasach komunikacyjnych, które stawały się coraz bardziej deficytowe.

W stosunku do liczby linii autobusowych ich długość w ujęciu procentowym wykazywała mniejszą tendencję spadkową (*Transport – wyniki działalności...*,

wybrane lata). W roku 2014, w porównaniu do sytuacji z 1993 r., długość linii zmniejszyła się o 32,3% w Polsce oraz o 45,7% na Dolnym Śląsku. Na podstawie danych przedstawionych w tab. 1. można dojść do wniosku, że ogólny spadek liczby i długości linii krajowej regularnej komunikacji autobusowej był

## 5. Przedsiębiorstwa PKS na Dolnym Śląsku – rozmieszczenie przestrzenne oraz struktura organizacyjno-własnościowa

W roku 1988, przed przemianami społeczno-gospodarczymi, w Polsce działała Krajowa Państwowa Ko-

Tab. 1. Długość linii krajowej regularnej komunikacji autobusowej w Polsce i na Dolnym Śląsku w latach 1993-2014

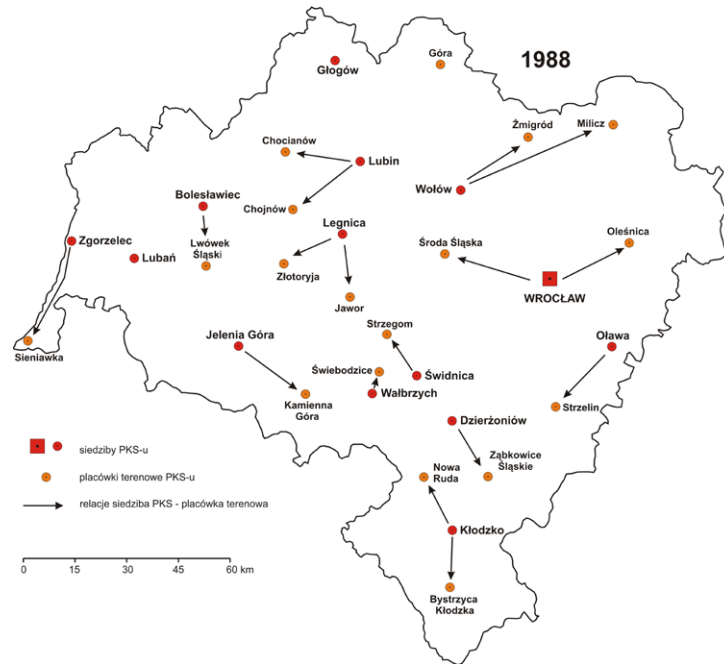
Rodzaj linii komunikacyjnej	1993		2014		Zmiana w latach 1993 – 2014 (1993=100%) [%]	
	Polska [km]	Dolny Śląsk [km]	Polska [km]	Dolny Śląsk [km]	Polska	Dolny Śląsk
ogółem	1164855	113942	788612	61840	-32,3	-45,7
dalekobieżne	138239	10601	208461	16298	+50,8	+53,7
regionalne	380740	27269	202360	10518	-46,9	-61,4
podmiejskie	631899	75414	375734	29398	-40,5	-61,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Transport – wyniki działalności w 1993 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 1994; *Transport – wyniki działalności w 2014 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2015.

generowany głównie przez duży regres linii o charakterze podmiejskim i regionalnym<sup>6</sup>. W przeciwieństwie do nich linie dalekobieżne, poza nielicznymi wyjątkami, wykazywały tendencję wzrostową. Dolny Śląsk wyróżniał się na tle sytuacji ogólnokrajowej wyraźnie większymi spadkami, biorąc pod uwagę linie regionalne i podmiejskie, oraz zdecydowanie wyższym wzrostem w przypadku linii dalekobieżnych. Rozwój linii dalekobieżnych był spowodowany coraz gorszą i niewystarczającą ofertą przewozową, jaką zapewniali na wielu trasach przewoźnicy kolejowi. Wpływ na to miała redukcja lub likwidacja połączeń kolejowych w wybranych relacjach, jak również ograniczenie prędkości pociągów pasażerskich spowodowane złym stanem infrastruktury. Przewoźnicy autobusowi coraz częściej obsługiwali linie dalekobieżne również ze względu na większą dochodowość tego rodzaju połączeń w porównaniu do kursów lokalnych i regionalnych. Dodatkowo na Dolnym Śląsku wpływ na zaistniałą sytuację miały połączenia prowadzące do miejscowości o dużych walorach turystycznych i uzdrowiskowych, takich jak Karpacz, Kłodzko, Kudowa – Zdrój czy Szklarska Poręba.

munikacja Samochodowa. W jej skład wchodziło 14 dyrekcji okręgowych oraz nieprzynależące do tej struktury PKS-y w Warszawie, Koszalinie i Olsztynie. Wszystkie okręgi komunikacyjne obejmujące swoim zasięgiem obszar województwa dolnośląskiego należały do Krajowej PKS. Analizowany obszar w zdecydowanej większości pokrywał się z 16. okręgiem komunikacyjnym, którego dyrekcja mieściła się we Wrocławiu. Dyrekcji okręgowej we Wrocławiu podlegało 11 oddziałów, które funkcjonowały w: Bolesławcu, Dzierżonowie, Jeleniej Górze, Kłodzku, Lubaniu, Oławie, Świdnicy, Wałbrzychu, Wołowie, Wrocławiu i Zgorzelcu (ryc. 5). Oprócz oddziału lubańskiego wszystkie powyżej wymienione posiadały jedną lub dwie placówki terenowe. Znajdowały się one przeważnie w ważniejszych ośrodkach miejskich, oddalonych od głównej siedziby danego oddziału. Województwo legnickie wchodziło w skład 17. okręgu komunikacyjnego, z dyrekcją w Zielonej Górze. Na obszarze województwa dolnośląskiego do wspomnianego okręgu należały oddziały w Głogowie, Legnicy i Lubinie. Placówka terenowa PKS w Górze wchodziła natomiast w skład 12. okręgu komunikacyjnego z dyrekcją w Poznaniu. Tym samym na analizowanym obszarze w 1988 r. było zlokalizowanych 14 oddziałów PKS wykonujących przewozy pasażerskie. Oddziały oraz ich placówki terenowe były równomiernie rozmieszczone w przestrzeni opisywanej jednostki przestrzennej. Dzięki temu większość miejscowości posiadała dobrą lub przynajmniej dostateczną dostępność do transportu autobusowego.

<sup>6</sup> Linie podmiejskie, tj. linie w granicach 50-60 km  
Linie regionalne, tj. linie w granicach powyżej 50-60 km do 160 km.  
Linie dalekobieżne, tj. linie powyżej 160 km (Transport – wyniki działalności w 2014 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2015).

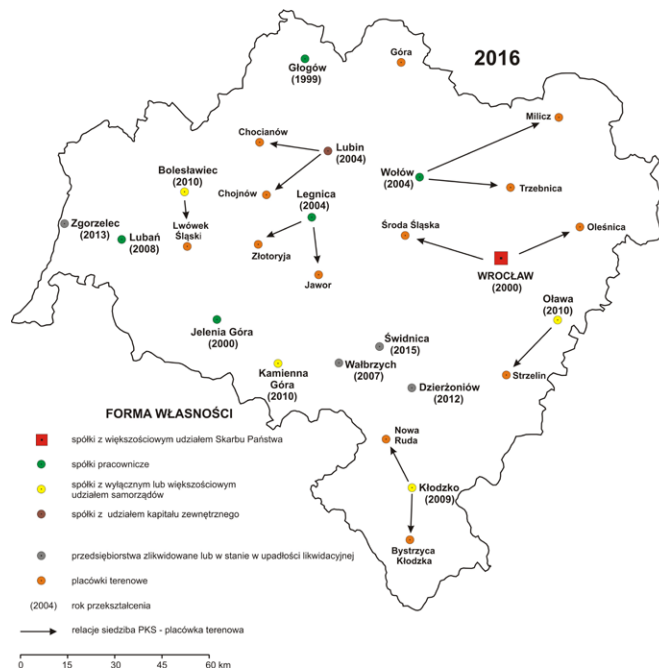


Ryc. 5. Oddziały i placówki terenowe Krajowej Państwowej Komunikacji Samochodowej na obszarze województwa dolnośląskiego w 1988 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988, 16. okręg komunikacyjny, WKŁ, Warszawa, 1987*; *Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988, 17. okręg komunikacyjny, WKŁ, Warszawa, 1987*.

W wyniku przemian, jakie nastąpiły po 1989 r., współczesna sytuacja organizacyjno-własnościowa przedsiębiorstw PKS przedstawia się zdecydowanie odmiennie. Po tym, jak 1 lipca 1990 r. dotychczasowe oddziały stały się samodzielnymi podmiotami gospo-

darczymi, na obszarze objętym analizą funkcjonowanie rozpoczęło 14 przedsiębiorstw realizujących przewozy pasażerskie. Dodatkowo w 1991 r. samodzielność uzyskało przedsiębiorstwo w Kamiennej Górze (ryc. 6).



Ryc. 6. Struktura organizacyjno-własnościowa Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej w województwie dolnośląskim w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Z. Taylor, A. Ciechański, 2007, 2013; strony internetowe przewoźników; REGON.



Przed rokiem 1990 poszczególne oddziały Państwowej Komunikacji Samochodowej były w dużej mierze podobne do siebie pod względem struktury organizacyjnej. Zarządzanie nimi na szczeblu centralnym powodowało, że działały one w pewnym oderwaniu od racjonalnego gospodarowania zasobami, jakie posiadały. Po przekształceniu oddziałów PKS w samodzielne podmioty gospodarcze ich sytuacja na rynku przewozowym zaczęła wykazywać coraz większe różnicowanie. Pomijając uwarunkowania wewnętrzne, takie jak umiejętność zarządzania przedsiębiorstwem przez kadrę kierowniczą, wielkość taboru czy posiadane zaplecze wraz z nieruchomościami, ważnym czynnikiem różnicującym kondycję poszczególnych przedsiębiorstw były także uwarunkowania zewnętrzne. Poszczególne Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej obsługiwały obszary o różnym potencjale społeczno-gospodarczym, co wyraźnie uwidoczniło się po 1989 r. Podczas gdy jedni z przewoźników wykonywali działalność przewozową w regionach dobrze prosperujących gospodarczo, o dużej gęstości zaludnienia, innym przyszło funkcjonować w słabo zaludnionych obszarach charakteryzujących się recesją.

W roku 2016 z 15 powstałych na początku lat 90. Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej funkcjonuje 13, przy czym PKS-y w Dzierżonowie i Świdnicy są postawione w stan upadłości. Obecnie najczęściej dolnośląskich PKS-ów działa na rynku przewozowym jako spółki pracownicze – 6 przedsiębiorstw. Należą do nich przewoźnicy z: Głogowa, Jeleniej Góry, Legnicy, Lubania, Świdnicy i Wołowa. Część udziałów w swoim przedsiębiorstwie posiadają również pracownicy PKS-u Lubin. W ostatnich latach w województwie dolnośląskim wystąpiło również zjawisko komunalizacji przedsiębiorstw PKS. W latach 2009 i 2010 skomunalizowane zostały Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w: Bolesławcu, Kamiennej Górze, Kłodzku i Oławie. Wszyscy wymienieni przewoźnicy stali się własnością starostw powiatowych. Wrocławski przewoźnik, wywodzący się ze struktur Państwowej Komunikacji Samochodowej – Polbus PKS – pozostaje cały czas spółką z większościami udziałem Skarbu Państwa.

W ostatnich latach w wyniku pogarszającej się sytuacji finansowej 4 przedsiębiorstwa PKS w województwie dolnośląskim ogłosiły upadłość. Były one zlokalizowane w Dzierżonowie, Wałbrzychu, Świdnicy i Zgorzelcu. Przed ogłoszeniem upadłości, oprócz świdnickiego PKS-u, pozostałe trzy przedsiębiorstwa pozostawały jednoosobowymi spółkami Skarbu Państwa. Pokazuje to, że problemy z przekształceniami własnościowymi danego przewoźnika autobusowego w połączeniu z coraz gorszą sytuacją finansową często doprowadzają do upadłości takiego podmiotu gospodarczego. Należy również podkreślić, że

działały one, jak np. wałbrzyski PKS, na obszarze dotkniętym bardzo silną recesją gospodarczą oraz na trudnych do obsługi transportowej obszarach peryferyjnych i przygranicznych (PKS Zgorzelec). Dalsze losy poszczególnych przedsiębiorstw PKS zależały również od tego, jak silnej presji zostali oni poddani przez przewoźników niezależnych, którzy podjęli z nimi konkurencję na najbardziej dochodowych trasach. W ostatnich latach pojawiają się doniesienia o trudnej sytuacji finansowej kolejnych Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej w województwie dolnośląskim, co może skutkować dalszym ograniczaniem przez nie oferty przewozowej lub ogłoszeniem upadłości.

## 6. Kierunki, natężenie oraz dostępność połączeń autobusowych na Dolnym Śląsku

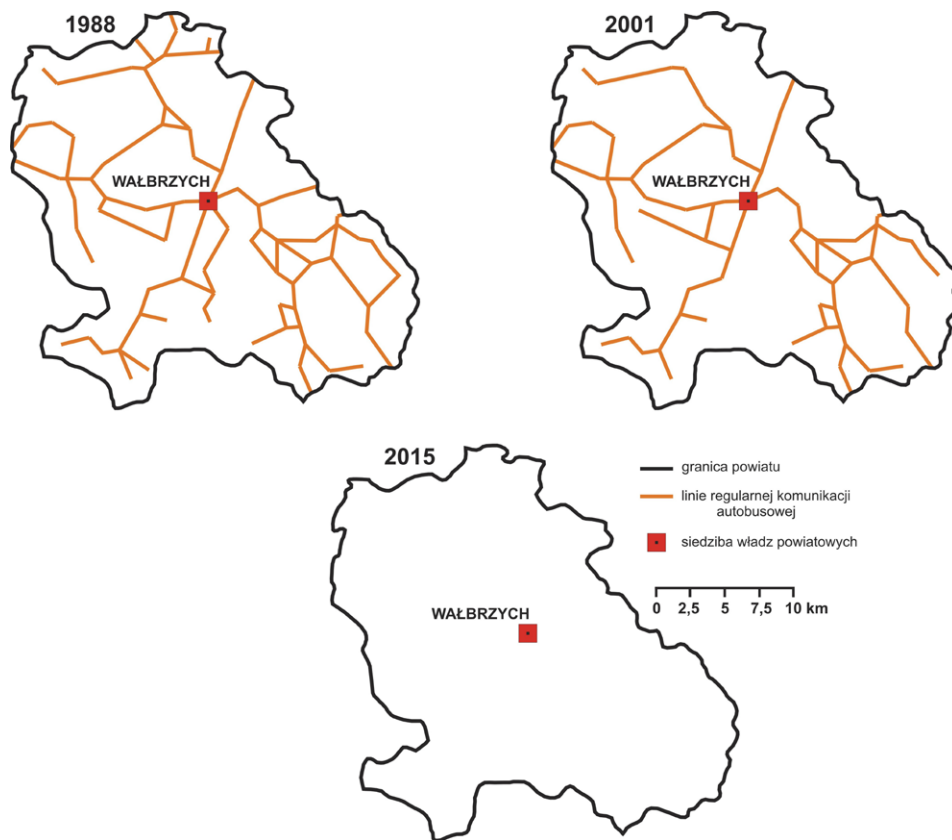
Niniejszy rozdział ma charakter kilku studiów przypadków. Pierwszy z nich ukazuje kierunki połączeń realizowanych przez przedsiębiorstwa PKS na obszarze współczesnych powiatów: głogowskiego, świdnickiego i wałbrzyskiego ziemskiego. Drugi dotyczy kompleksowej analizy kierunków, natężenia i dostępności połączeń autobusowych obejmujących powiat świdnicki. Kolejne studium przypadku obejmuje połączenia pomiędzy Wrocławiem a miastami powiatowymi opisywanego obszaru. Przedstawiono również analizę połączeń z Wrocławia do miejscowości spoza województwa dolnośląskiego.

### 6.1. Kierunki połączeń realizowanych przez przedsiębiorstwa PKS w powiatach: głogowskim, świdnickim i wałbrzyskim

W wyjściowej sytuacji z roku 1989 wszystkie ówczesne oddziały PKS w analizowanych jednostkach przestrzennych posiadały silnie rozbudowaną sieć połączeń docierających do niemal każdej położonej na jej obszarze miejscowości (ryc. 7, 8, 9). Obszar obsługi komunikacyjnej poszczególnych Oddziałów Państwowej Komunikacji Samochodowej w dużej mierze pokrywał się z terytorium utworzonych w 1999 r. powiatów. W roku 2001 we wszystkich trzech analizowanych powiatach zaszły niewielkie zmiany. Jedynie w pojedynczych przypadkach przebieg linii autobusowych uległ pewnym modyfikacjom. Dochodziło również do zamykania lub skracania pojedynczych linii. Sytuacja ta jest potwierdzeniem przedstawionych we wcześniejszej części pracy danych ukazujących, że tendencja do likwidacji linii autobusowych nabrała tempa dopiero po 2000 r. Upadłość PKS-u Wałbrzych spowodowała wycofanie się tego przedsiębiorstwa z obsługi połączeń autobusowych w po-

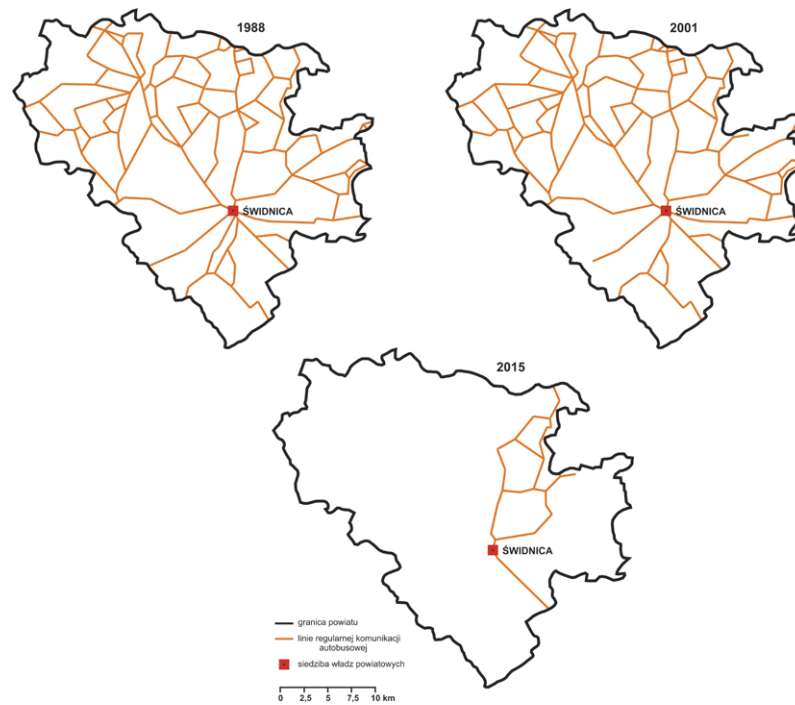
wiecie wałbrzyskim. Na najbardziej dochodowych liniach obsługiwanych przez PKS kursują obecnie przewoźnicy niezależni. Bardzo dużemu ograniczeniu uległa także sieć połączeń realizowanych przez PKS w Świdnicy. W 2015 r. wymieniony przewoźnik został postawiony w stan upadłości likwidacyjnej i wykonuje jedynie kilkanaście kursów na regularnych liniach autobusowych. Inaczej sytuacja przedstawia się w powiecie głogowskim, gdzie połączenia autobusowe realizuje Intertrans PKS Głogów. W przypadku tego przewoźnika siatka połączeń wykazuje jedynie nie-

wielkie zmiany w latach 1988-2015. Widać tym samym, że po 2000 r. nastąpiło duże zróżnicowanie oferty przewozowej, biorąc pod uwagę poszczególne Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej na Dolnym Śląsku. W głównej mierze mogły się przyczynić do tego wspomniane już wcześniej czynniki, takie jak: konkurencja ze strony przewoźników niezależnych od struktur PKS, ogólna sytuacja gospodarcza obsługiwanego obszaru czy umiejętność zarządzania przedsiębiorstwem transportowym przez jego dyrekcję.



Ryc. 7. Kierunki połączeń regularnej komunikacji autobusowej realizowanych przez PKS Wałbrzych (wcześniej Oddział Krajowej Państwowej Komunikacji Samochodowej Wałbrzych) na obszarze obecnego powiatu wałbrzyskiego ziemskiego w latach 1988, 2001 i 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988, 16. okręg komunikacyjny, WKŁ, Warszawa, 1987*; *Rozkład jazdy Pasażerskiej Komunikacji Samochodowej 2001/2002: I.2: województwo dolnośląskie: powiaty, PIGTSiS, Warszawa, 2001*.



Ryc. 8. Kierunki połączeń regularnej komunikacji autobusowej realizowanych przez PKS Świdnica (wcześniej Oddział Krajowej Państwowej Komunikacji Samochodowej Świdnica) na obszarze obecnego powiatu świdnickiego w latach 1988, 2001 i 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988, 16. okręg komunikacyjny, WKŁ, Warszawa, 1987; Rozkład jazdy Pasażerskiej Komunikacji Samochodowej 2001/2002: 1.2: województwo dolnośląskie: powiaty, PIGTSiS, Warszawa, 2001; [www.pks.swidnica.pl](http://www.pks.swidnica.pl).



Ryc. 9. Kierunki połączeń regularnej komunikacji autobusowej realizowanych przez Intertrans PKS Głogów (wcześniej Oddział Krajowej Państwowej Komunikacji Samochodowej Głogów) na obszarze obecnego powiatu głogowskiego w latach 1988, 2001 i 2015

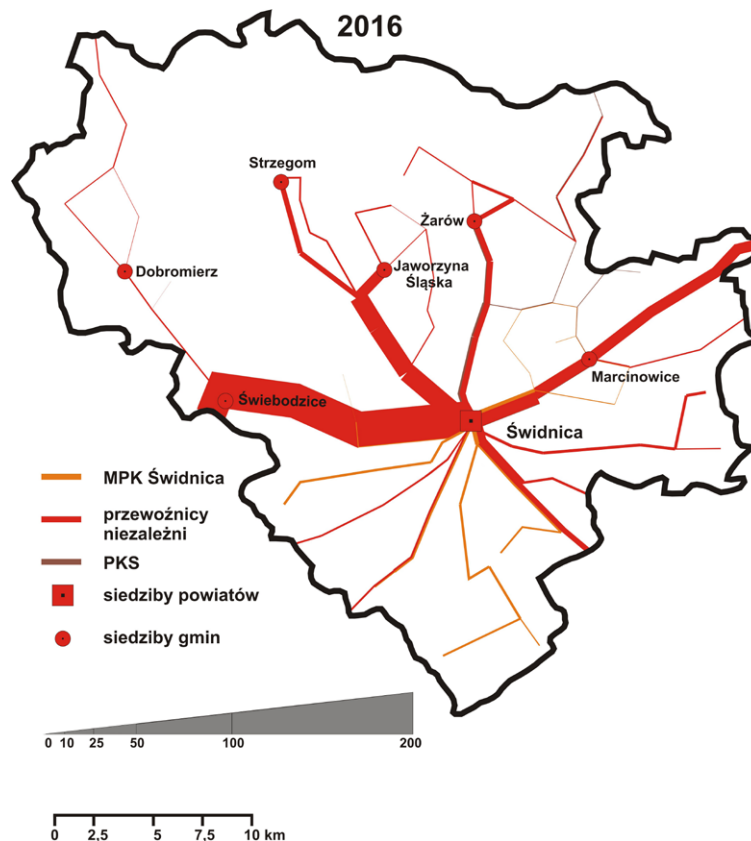
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988, 17. okręg komunikacyjny, WKŁ, Warszawa, 1987; Rozkład jazdy Pasażerskiej Komunikacji Samochodowej 2001/2002: 1.2: województwo dolnośląskie: powiaty, PIGTSiS, Warszawa, 2001; [www.intertranspks.com.pl](http://www.intertranspks.com.pl).

## 6.2. Kierunki i natężenie połączeń oraz obsługa transportowa miejscowości w powiecie świdnickim

Poszerzona analiza przeprowadzona dla powiatu świdnickiego pozwala dostrzec kolejne prawidłowości w zakresie przekształceń transportu autobusowego<sup>7</sup>. Na wielu zlikwidowanych liniach, na których połączenia realizował świdnicki PKS, obecnie regularną komunikację autobusową zapewniają przewoźnicy niezależni. Niejednokrotnie PKS wycofywał się z realizacji połączeń w kierunkach, na których pojawiała się bardzo silna konkurencja ze strony innych przewoźników. Wiele linii, szczególnie tych o niewielkim potencjale, przestało być całkowicie obsługiwanych przez przewoźników autobusowych. Doprowadziło to do dużych dysproporcji przestrzennych w powiecie świdnickim, biorąc pod uwagę dostępność transportu autobusowego (ryc. 10). Miejscowo-

bardzo dobrze skomunikowanie ze Świdnicą. Taka sytuacja występuje m.in. na liniach ze Świdnicy do Wałbrzycha, Wrocławia, Dzierżoniowa, Jaworzyny Śląskiej czy Strzegomia. Liczba połączeń autobusowych w ich przypadku jest porównywalna lub większa niż w 1988 r. Na liniach autobusowych wiodących ze Świdnicy do najważniejszych ośrodków osadniczych w powiecie zachodzi również silna konkurencja wśród przewoźników. Z kolei wiele miejscowości położonych peryferyjnie o mniejszym znaczeniu gospodarczym zostało całkowicie pozbawionych bezpośrednich połączeń autobusowych ze Świdnicą, które miały zapewnione w 1988 r. (ryc. 11). Szczególnie jest to widoczne w północnej części powiatu świdnickiego (gmina Strzegom).

Obecnie na lokalnym rynku przewozów autobusowych zdecydowanie dominują przewoźnicy niezależni, którzy docierają do większości miejscowości opisywanego powiatu i realizują największą liczbę



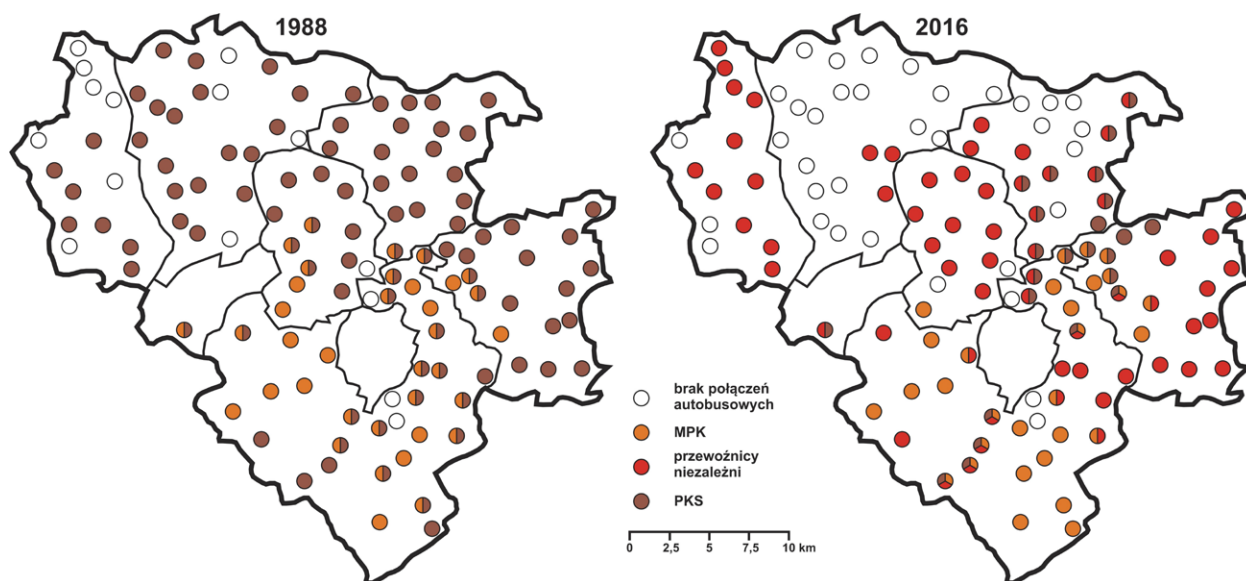
Ryc. 10. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych pomiędzy Świdnicą a miejscowościami powiatu świdnickiego w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rozkład jazdy – Centrum Przesiadkowe w Świdnicy; [www.e-podroznik.pl](http://www.e-podroznik.pl); strony internetowe przewoźników.

ści położone przy ważnych arteriach drogowych lub będące większymi jednostkami osadniczymi są

połączeń (84,4 % realizowanych połączeń autobusowych). W 1988 r. były one w przeważającej mierze obsługiwane przez Oddział PKS w Świdnicy. Do niektórych miejscowości położonych głównie w gminie wiejskiej Świdnica jako jedyny przewoźnik dociera

<sup>7</sup> Brano pod uwagę tylko połączenia autobusowe przebiegające przez Świdnicę.



Ryc. 11. Obsługa transportowa miejscowości powiatu świdnickiego dla połączeń ze Świdnicą przez przewoźników autobusowych w latach 1988 i 2016

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Książek, 2014; *Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988, 16. okręg komunikacyjny, WKŁ*, Warszawa, 1987; *Rozkład jazdy – Centrum Przesiadkowe w Świdnicy*; strony internetowe przewoźników; [www.e-podroznik.pl](http://www.e-podroznik.pl).

MPK Świdnica (13,3 %). Z kolei udział Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Świdnicy na lokalnym rynku przewozowym jest obecnie marginalny (2,3 %). Deregulacja transportu przyczyniła się tym samym do wzmocnienia i tak już silnych powiązań pomiędzy największymi ośrodkami, jednocześnie całkowicie pozbawiając połączeń miejscowości o małym potencjale społeczno-gospodarczym, położonych peryferyjnie względem głównych arterii komunikacyjnych. Powstanie obszarów pozbawionych bezpośrednich połączeń autobusowych z większymi ośrodkami jest bardzo niekorzystne, biorąc pod uwagę znaczenie transportu autobusowego w dojazdach do pracy lub szkół dla osób niemających możliwości dotarcia do nich innymi środkami transportu.

### 6.3. Połączenia autobusowe pomiędzy Wrocławiem i miastami powiatowymi województwa dolnośląskiego

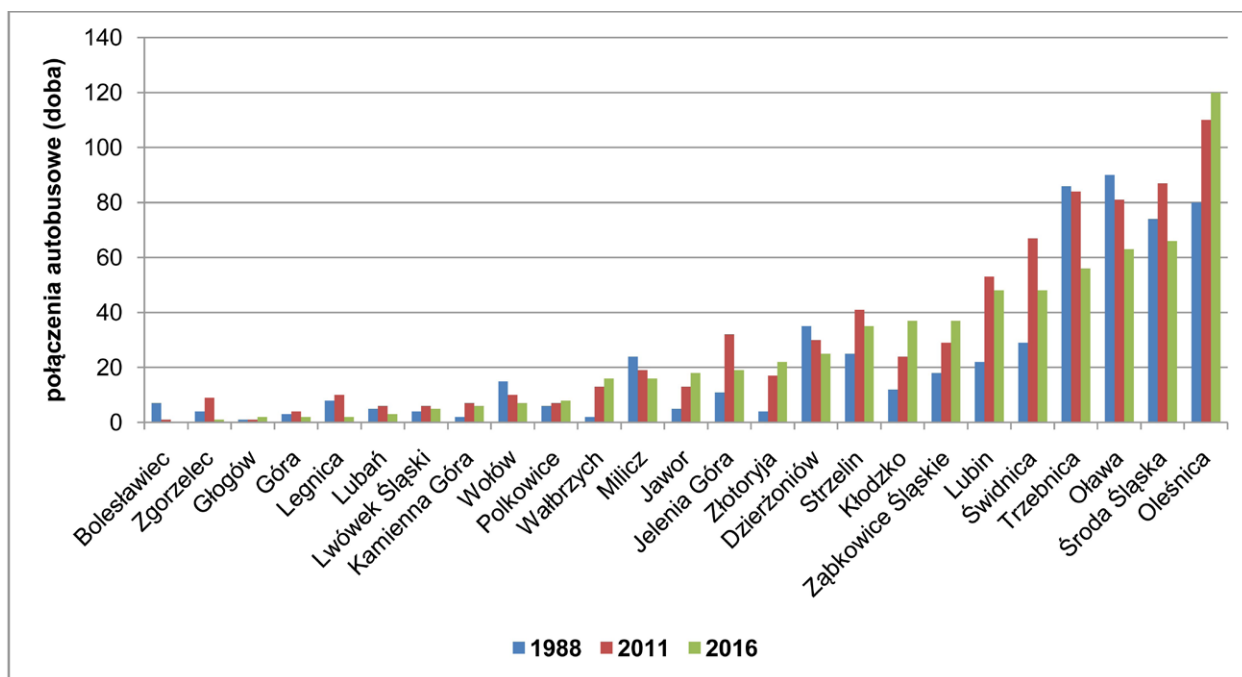
Analizując liczbę połączeń autobusowych pomiędzy Wrocławiem a miastami powiatowymi województwa dolnośląskiego w latach 1988, 2011 i 2016, można zauważyć kilka charakterystycznych zjawisk (ryc. 12). Bardzo duże zróżnicowanie liczby realizowanych połączeń do poszczególnych miast powiatowych wynika m.in. z: odległości od Wrocławia, siły powiązań społeczno-gospodarczych, dostępności oferty kolejowej w danej relacji połączeń, położeniem miasta powiatowego względem głównych arterii drogowych czy stopnia rozwoju rynku przewoźników

autobusowych. Największa liczba połączeń jest wykonywana pomiędzy Wrocławiem i Oleśnicą, Środą Śląską, Oławą oraz Trzebnicą. Są to miasta powiatowe położone w odległości 25-30 kilometrów od centrum Wrocławia, w przypadku których powiązania społeczno-gospodarcze ze stolicą regionu są bardzo silne. Dodatkowo są one zlokalizowane przy ważnych arteriach drogowych. Tym samym dla wielu połączeń wspomniane miejscowości są przystankami pośrednimi. Najmniej kursów autobusowych w ciągu doby realizowanych jest obecnie do Bolesławca, Zgorzelca, Głogowa, Góry oraz Legnicy. Oprócz Góry wszystkie pozostałe wymienione miejscowości posiadają dogodne połączenia kolejowe z Wrocławiem, które wpływają na ograniczenie oferty przewozów autobusowych w tych relacjach. Warto zauważyć, że w latach 1988-2011 w większości opisywanych miast liczba połączeń autobusowych z Wrocławiem uległa zwiększeniu, w niektórych przypadkach bardzo dużemu. Wzrost liczby połączeń autobusowych zanotowano w 18 na 25 miast powiatowych. Należy jednak podkreślić, że oferta przewozowa została zdecydowanie poprawiona głównie w przypadku linii biegnących najważniejszymi szlakami transportowymi, poprzez wejście na nie przedsiębiorstw transportowych niezależnych od struktur PKS. Liczba kursów realizowanych drogami niższej kategorii, obsługujących miejscowości położone peryferyjnie uległa często zmniejszeniu lub dokonywano całkowitej likwidacji takich linii.

Odmienna sytuacja wystąpiła w latach 2011-2016, kiedy to w większości miast powiatowych (17 miej-

sowości) zanotowano spadek liczby połączeń autobusowych z Wrocławiem. Do przyczyn takiego stanu rzeczy można zaliczyć poprawę atrakcyjności pasażerskiego transportu kolejowego na głównych liniach kolejowych dzięki skróceniu czasu przejazdu, zwiększeniu liczby połączeń czy wprowadzeniu nowego taboru. Inną przyczyną jest coraz mniejsza liczba studentów dojeżdżających z miast powiatowych do Wrocławia. Obecnie edukację na poziomie wyższym rozpoczynają kolejne roczniki studentów z niżu de-

mograficznego z lat 90. Najszybciej na wspomniane zmiany zareagowali przewoźnicy prywatni, niejednokrotnie mocno ograniczając liczbę realizowanych połączeń lub całkowicie rezygnując z obsługi danej linii komunikacyjnej. Taka sytuacja wystąpiła m.in. na liniach autobusowych pomiędzy Wrocławiem a Jelenią Górą, Legnicą i Świdnicą. Potwierdza to dużą elastyczność oraz możliwości adaptacyjne powstałych po 1989 r. przewoźników do szybko zmieniającej się sytuacji na rynku przewozowym.



Ryc. 12. Liczba połączeń autobusowych z Wrocławia do miast powiatowych województwa dolnośląskiego w latach 1988, 2011 i 2016

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988, 16. okręg komunikacyjny, WKŁ, Warszawa, 1987*; *Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988; 17. okręg komunikacyjny, WKŁ, Warszawa, 1987*; danych Urzędu Marszałkowskiego we Wrocławiu; badań terenowych; stron internetowych przewoźników; [www.e-podroznik.pl](http://www.e-podroznik.pl).

#### 6.4. Międzywojewódzkie połączenia autobusowe realizowane z Wrocławia

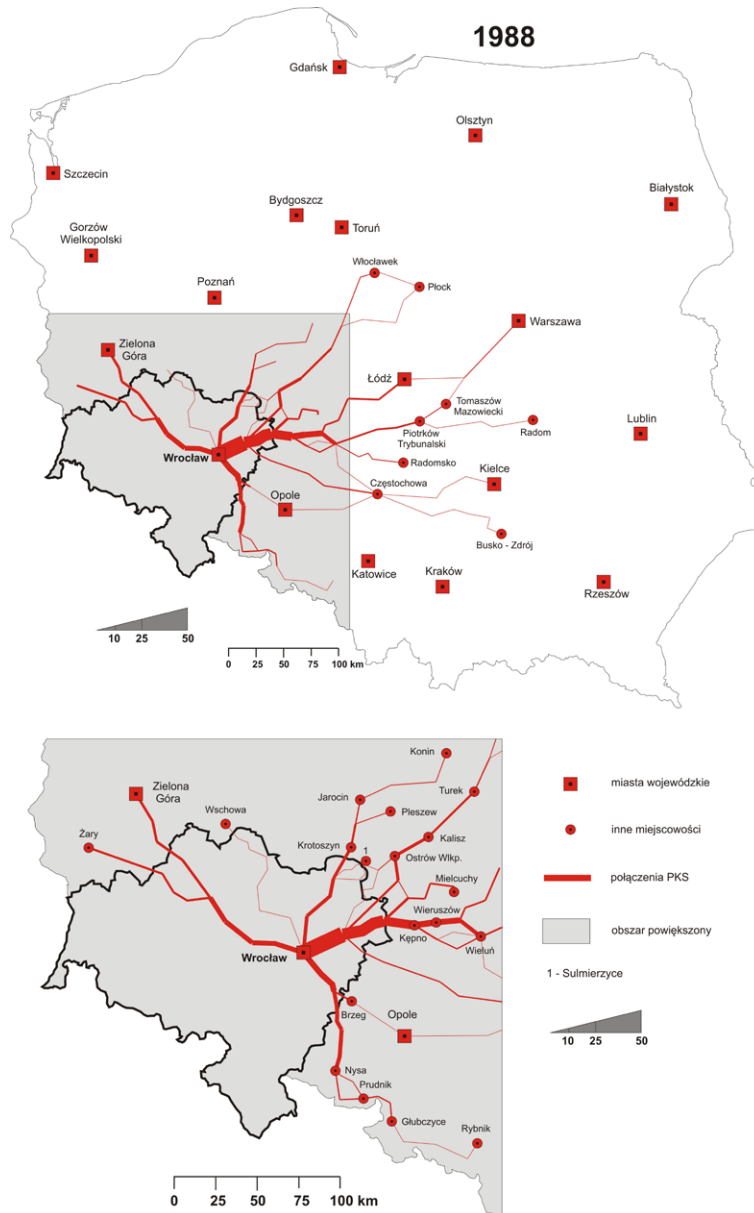
Połączenia Wrocławia z miejscowościami spoza województwa dolnośląskiego na tle wcześniej opisywanych rodzajów połączeń wykazują odmiennosc. W latach 1988-2016 nastąpił zdecydowany wzrost liczby kierunków i natężenia wspomnianych połączeń autobusowych (ryc. 13, 14). Jest on widoczny zarówno w przypadku kursów do miejscowości położonych w pobliżu współczesnych granic województwa dolnośląskiego, jak również linii dalekobieżnych. Do przyczyn rozwoju połączeń w relacjach dalekobieżnych można zaliczyć poprawę jakościową i ilościową infrastruktury drogowej, jaka nastąpiła szczególnie w ostat-

nich latach. Z drugiej strony, zaniedbania infrastruktury kolejowej spowodowały coraz mniejszą konkurencyjność pociągów na wielu trasach, co wykorzystali przewoźnicy autobusowi. Wzrost atrakcyjności połączeń autobusowych dzięki oddaniu do użytku nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych najlepiej widać w przypadku kursów realizowanych pomiędzy Wrocławiem a Katowicami (1988 – 0 połączeń, 2016 – 19 połączeń), Krakowem (1988 – 0, 2016 – 29) i Rzeszowem (1988 – 0, 2016 – 14), autostradą A4 oraz z Łodzią (1988 – 4, 2016 – 12) i Warszawą (1988 – 2, 2016 – 17) m.in. drogą ekspresową S8. W przypadku innych miast wojewódzkich również zdecydowanie zwiększyła się dostępność połączeń autobusowych z Wrocławiem. W roku 1988 tylko 5 współczesnych miast wojewódzkich posiadało

połączenia autobusowe z Wrocławiem, podczas gdy w 2016 takie połączenia ma już 13 z nich.

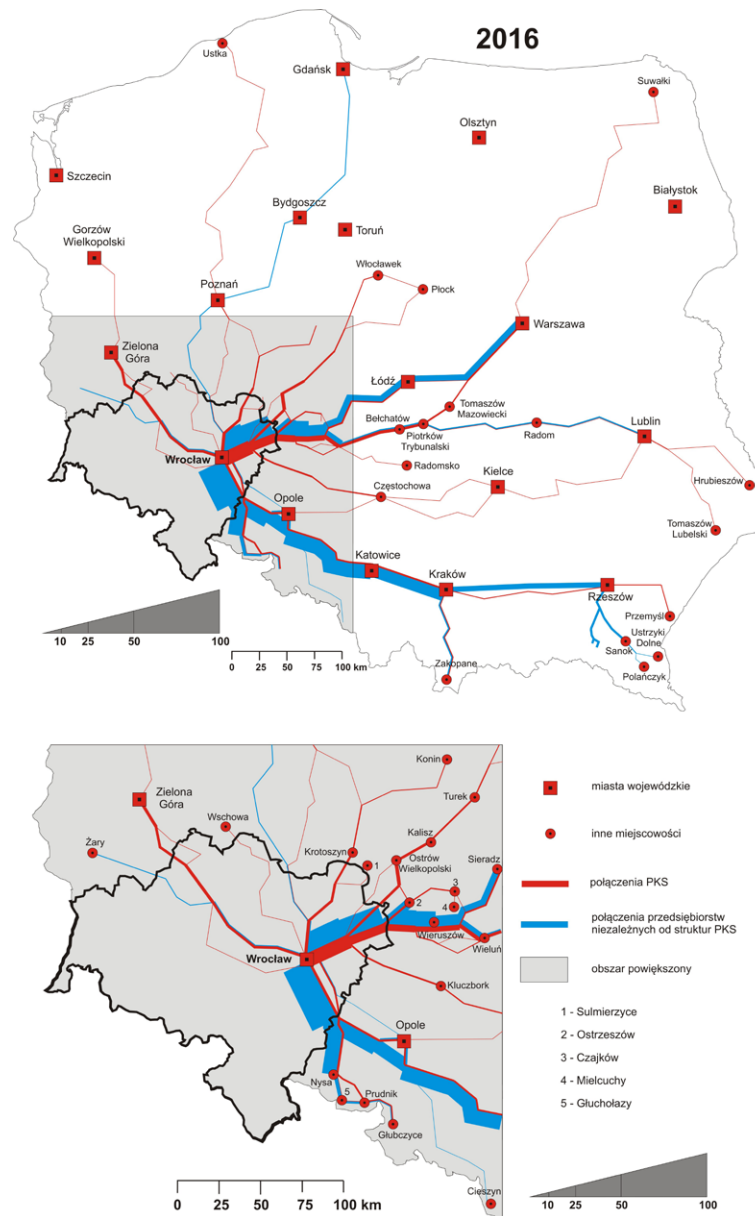
Wzrost liczby połączeń w ostatnich latach zawdzięcza się głównie prywatnym przedsiębiorstwom przewozowym specjalizującym się w przewozach dalekobieżnych, które wprowadziły na polski rynek nowy standard usług w tym zakresie. Dla wrocław-

skiego węzła autobusowego zauważalna jest zdecydowana przewaga połączeń o przebiegu równoleżnikowym. Wynika to m.in. ze wspomnianej wcześniej dobrze rozbudowanej infrastruktury drogowej w relacji wschód – zachód oraz silnych powiązań społeczno-gospodarczych z najważniejszymi aglomeracjami leżącymi na przebiegu tych tras.



Ryc. 13. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych Wrocławia z miejscowościami spoza województwa dolnośląskiego w 1988 r.

Źródło: Książek, Tomczak, 2012.



Ryc. 14. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych Wrocławia z miejscowościami spoza województwa dolnośląskiego w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: badań terenowych, stron internetowych przewoźników, [www.e-podroznik.pl](http://www.e-podroznik.pl).

## 7. Podsumowanie

Przeprowadzona analiza pozwala na sformułowanie wniosków dotyczących procesu przekształceń, jakie zaszły w transporcie autobusowym na Dolnym Śląsku po 1989 r. Do najważniejszych zmian należy zaliczyć zdecydowane ograniczenie działalności przewozowej w latach 1989-2016. Spadki w liczbie przewiezionych pasażerów czy wykonanej pracy przewozowej były spowodowane w głównej mierze następującymi czynnikami: żywiołowym rozwojem transportu indywidualnego, likwidacją wielu zakładów przemysłowych, skutkującą ograniczeniem dojazdów pracowniczych, dekoncentracją miejsc pracy, lepszą obsługą handlową

mniejszych miejscowości, pauperyzacją społeczeństwa czy wzrostem cen biletów autobusowych.

Z pewnym opóźnieniem w stosunku do spadku liczby przewiezionych pasażerów wystąpił regres regularnych linii autobusowych. W poszczególnych przedsiębiorstwach PKS przebiegał on z różną intensywnością, powodując ponowne wykluczenie transportowe niektórych obszarów, szczególnie tych położonych peryferyjnie. Jedynie w przypadku połączeń dalekobieżnych notuje się ich wzrost, zarówno biorąc pod uwagę kierunki, jak i natężenie. Poważnym problemem, jaki ma miejsce w wyniku zachodzących zmian, jest ograniczenie spójności sieci linii autobusowych.



W wyniku deregulacji transportu autobusowego zaszły również duże zmiany na rynku przewoźników. Na początku lat 90. dokonano reorganizacji struktury Państwowej Komunikacji Samochodowej, tworząc w miejsce jej oddziałów samodzielne Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej. Obecnie w województwie dolnośląskim istnieją przedsiębiorstwa wywodzące się ze struktur PKS-u będące spółkami pracowniczymi, z większościowym udziałem Skarbu Państwa, z udziałem kapitału zewnętrznego oraz stanowiące własność jednostek samorządu terytorialnego. W przypadku czterech przedsiębiorstw ogłoszono upadłość. Po roku 1989 na rynku pojawiło się bardzo wielu nowych przewoźników prywatnych, niezależnych od struktur państwowego monopolisty. Zarówno przedsiębiorstwa PKS, jak i przewoźnicy niezależni wykazują obecnie między sobą bardzo duże zróżnicowanie pod względem zakresu działalności przewozowej, posiadanego taboru czy jakości świadczonych usług. Jest to zupełnie inna sytuacja w porównaniu do tej sprzed 1989 r., kiedy to oddziały PKS funkcjonowały w oparciu o podobny model w całym kraju.

Podsumowując, należy stwierdzić, że przemiany społeczno-gospodarcze zapoczątkowane w 1989 r. przyczyniły się do dużych przekształceń transportu autobusowego na Dolnym Śląsku. Z jednej strony można zauważyć pozytywne konsekwencje wspomnianych przemian, takie jak wzrost konkurencji, który pozwala niejednokrotnie na obniżkę cen biletów oraz może motywować przewoźników do podnoszenia standardu świadczonych przez nich usług. Na najbardziej dochodowych trasach nastąpił wzrost częstotliwości wykonywanych kursów autobusowych. Z drugiej strony niektóre obszary na powrót uległy transportowemu wykluczeniu. Niejednokrotnie konkurencja pomiędzy przewoźnikami nosiła znamiona nieuczciwych, a czasami nawet nielegalnych praktyk. Zamiast podwyższać jakość świadczonych przez siebie usług przedsiębiorcy często skupiali się na jak największym ograniczaniu kosztów, co skutkowało obniżeniem bezpieczeństwa i komfortu jazdy.

Należy przypuszczać, że transport autobusowy na Dolnym Śląsku będzie nadal podlegać pewnym ewolucjom, chociaż już o zdecydowanie łagodniejszym charakterze niż miało to miejsce na początku transformacji ustrojowej. Zmiany, jakie nastąpiły, będą wykazywać się raczej trwałością i mało prawdopodobne jest, aby odwrócić w najbliższym czasie tendencje zapoczątkowane po 1989 r.

## Piśmiennictwo

Baza Internetowa Regon GUS, <https://wyszukiwarkaregon.stat.gov.pl/appBIR/index.aspx>. [20.05.2016]

Bąkowski W., 1996, Wizja rozwoju przedsiębiorstw PKS, *Przegląd Komunikacyjny*, 10, 14–18.

Bąkowski W., 1999, Perspektywy przedsiębiorstw PKS w nowych warunkach administracyjnych, *Przegląd Komunikacyjny*, 3, 1–4.

Knyziak Z., 1991, Koncepcja prywatyzacji państwowych przedsiębiorstw transportu samochodowego, *Przegląd Komunikacyjny*, 6, 91–93.

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, 47–76.

Koziarski S., 1996, Przekształcenia struktury przestrzennej transportu na Śląsku [w:] E. Jakubowicz, J. Łoboda (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, Studia Geograficzne LXV, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, 117–137.

Książek S., Tomczak P., 2012, Wrocław jako węzeł transportu autobusowego. Kierunki i natężenie połączeń oraz rynek przewoźników autobusowych [w:] B. Namyślak, R. Szmytkie (red.), *Przekształcenia przestrzeni miejskiej Wrocławia. Ujęcie geograficzne – vol. 1.*, Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 24, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, 79–122.

Książek S., 2014, Przestrzenne następstwa deregulacji transportu autobusowego na przykładzie powiatu świdnickiego, *Transport Miejski i Regionalny*, 6, 11–18.

Menes E., 2000, Publiczny pozamiejski transport pasażerski w Polsce – rozwój, upadek, pytanie o przyszłość, *Przegląd Komunikacyjny*, 7–8, 11–18.

Pielą Cz., 1995, Podstawowe problemy PKS, *Przegląd Komunikacyjny*, 2, 5–7.

Poźniak S., 1996, 50 lat PKS – i co dalej?, *Przegląd Komunikacyjny*, 4, 1–5.

*Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988, 16. okręg komunikacyjny, województwa: jeleniogórskie, wałbrzyskie, wrocławskie*, 1987, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.

*Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988, 17. okręg komunikacyjny, województwa: legnickie, zielonogórskie*, 1987, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.

*Rozkład jazdy Pasażerskiej Komunikacji Samochodowej 2001/2002: 1.2: województwo dolnośląskie: powiaty*, 2001, Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa.

Rydzkowski W., Rolbiecki R., 1996, Sytuacja przedsiębiorstw PKS po deregulacji samochodowego rynku transportowego, *Przegląd Komunikacyjny*, 6, 16–20.

Taylor Z., Ciechański A., Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej, *Przegląd Geograficzny*, 2007, 79(1), 5–44.

Taylor Z., Ciechański A., 2013, Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część I, *Przegląd Geograficzny*, 85(2), 151–172.

*Transport – wyniki działalności – roczniki z lat 1989-2014*, wybrane lata, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

*Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej*, 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.

*Wyszukiwarka rozkładów jazdy e.podroznik.pl*, <http://www.e-podroznik.pl>. [20.05.2016]