

# Przestrzenne następstwa deregulacji transportu autobusowego na przykładzie powiatu świdnickiego<sup>1</sup>

**SŁAWOMIR KSIĄŻEK**

mgr, Uniwersytet Wrocławski,  
Instytut Geografii i Rozwoju  
Regionalnego, Zakład Analiz  
Regionalnych i Lokalnych,  
pl. Uniwersytecki 1, 50-113  
Wrocław, tel. 71 375 22 82, e-mail:  
slawomir.ksiazek@uni.wroc.pl

**Streszczenie.** W ostatnich latach na łamach czasopism zajmujących się zagadnieniami transportowymi pojawiało się wiele opracowań dotyczących różnych aspektów związanych z deregulacją transportu autobusowego w Polsce. Niniejszy artykuł, wpisując się w nurt badań związanych z wyżej wymienionym procesem, stara się odpowiedzieć na pytanie, jakie przestrzenne konsekwencje dla funkcjonowania transportu autobusowego przyniosły przekształcenia rynku przewozów autobusowych dla miasta Świdnicy i powiatu świdnickiego. W głównej mierze skoncentrowano się na zmianach w kierunkach i natężeniu połączeń na obszarze powiatu świdnickiego w dwóch przedziałach czasowych: 1988 i 2014 roku, jak również na czynnikach, które miały największy wpływ na te zmiany. Drugim ważnym elementem opracowania była analiza przekształceń, jakie na przestrzeni 26 lat zaszły na rynku przewoźników autobusowych oraz ich konsekwencji, do których należą m.in. konkurencja pomiędzy przedsiębiorstwami zajmującymi się przewozem osób oraz udział w rynku poszczególnych typów przewoźników. W artykule zwrócono także uwagę na zmiany w dostępności transportowej poszczególnych jednostek osadniczych w powiecie świdnickim. Po przeprowadzeniu analizy dały zauważyć się pewne zależności przestrzenne w ewolucji transportu autobusowego na badanym terenie. Część z nich to: spadek lub całkowita likwidacja połączeń w obszarach peryferyjnych, zdecydowany spadek znaczenia lokalnego przedsiębiorstwa PKS czy MPK, wzrost liczby połączeń i konkurencji na najbardziej dochodowych liniach komunikacyjnych. Zjawiska te były odnotowywane również w innych badanych obszarach w Polsce. Niektóre z nich miały jednak bardziej lokalny charakter dostarczając informacji na temat specyfiki rynku transportu autobusowego powiatu świdnickiego.

**Słowa kluczowe:** rynek przewoźników autobusowych, deregulacja transportu autobusowego, dostępność transportowa

## Wprowadzenie

Jak zauważają Z. Taylor i A. Ciechański [1] problematyka transformacji systemów transportowych w krajach dawnego bloku socjalistycznego pozostaje jednym z ważniejszych tematów badawczych geografii transportu. Transport autobusowy po 1989 roku został poddany bardzo daleko idącym przekształceniom organizacyjnym, własnościowym i prawnym, które wywarły znaczący wpływ na jego funkcjonowanie w przestrzeni komunikacyjnej. Poprzez deregulację transportu autobusowego, objawiającą się m.in. powstawaniem od początku lat 90. licznych prywatnych przedsiębiorstw trudniących się zarobkowym transportem osób, konkurencją pomiędzy wymienioną grupą przedsiębiorstw a pozostałymi w fazie przekształceń przedsiębiorstwami PKS, doszło do bardzo dużego przemodelowania układów komunikacyjnych poszczególnych jednostek przestrzennych oraz zmian w zakresie dostępności przestrzennej wielu miejscowości.

Wymienione procesy z jednej strony były determinowane poprzez zmieniającą się sytuację społeczno-gospodarczą w całej Polsce, z drugiej natomiast przekształcenia systemu transportu autobusowego powodowały zmiany w ekonomicznych zachowaniach lokalnych społeczności.

Głównym celem niniejszego artykułu jest ukazanie zmian, jakie zaszły na lokalnym rynku przewozów autobusowych Świdnicy i jej otoczenia oraz prześledzenie, jak zmiany te przełożyły się na realizowane połączenia autobusowe oraz dostępność komunikacyjną poszczególnych jednostek osadniczych względem Świdnicy. W głównej mierze skoncentrowano się na zmianach w kierunkach i natężeniu połączeń na obszarze powiatu świdnickiego w dwóch przedziałach czasowych: 1988 i 2014 roku, jak również na czynnikach, które miały największy wpływ na te zmiany. Drugim ważnym elementem opracowania była analiza przekształceń, jakie na przestrzeni 26 lat zaszły na rynku przewoźników autobusowych oraz ich konsekwencji, do których należą m.in. wzajemna konkurencja pomiędzy przedsiębiorstwami zajmującymi się zarobkowym przewozem osób oraz udział w rynku poszczególnych typów przewoźników.

## Uwzględniane połączenia oraz źródła danych

W opracowaniu były uwzględniane połączenia pomiędzy Świdnicą a miejscowościami znajdującymi się w granicach administracyjnych powiatu świdnickiego. Mogły to być połączenia rozpoczynające swój bieg w Świdnicy lub takie, dla których Świdnica i inna miejscowość powiatu świdnickiego były tylko przystankami pośrednimi. Nie były uwzględnione natomiast kursy autobusowe, przeważnie dalekobieżne, zatrzymujące się tylko w Świdnicy i nie mające więcej przystanków autobusowych w rozkładzie jazdy na terenie powiatu świdnickiego. Aby nie ujmować połączeń autobusowych diametralnie różniących się pod względem częstotliwości kursowania, uwzględniono tylko połączenia kursujące przez co najmniej 9 miesięcy w roku i 5 dni w tygodniu. Uwzględniono tylko połączenia „wychodzące” ze Świdnicy, nie biorąc pod uwagę kursów powrotnych. W badaniu brano pod uwagę połączenia autobusowe realizowane przez przedsiębiorstwa PKS, MPK oraz przewoźników prywatnych, którzy nie mieli powiązań z wymienionymi powyżej dwoma grupami przewoźników (przewoźnicy niezależni).

Głównym źródłem danych w przypadku połączeń realizowanych w roku 2014 były rozkłady jazdy znajdujące na tymczasowych przystankach autobusowych przy ulicy Spacerowej w Świdnicy, pełniące tę funkcję na czas budowy

<sup>1</sup> © Transport Miejski i Regionalny, 2014.

Centrum Przesiadkowego, którego jednym z elementów ma być nowy dworzec autobusowy. Rozkłady jazdy dodatkowo były weryfikowane na stronach internetowych poszczególnych przewoźników oraz internetowym serwisie dla podróżnych [www.e-podroznik.pl](http://www.e-podroznik.pl). Dane na temat połączeń autobusowych realizowanych przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Świdnica” sp. z o.o. zostały pozyskane ze strony internetowej przewoźnika – [www.mpk.swidnica.pl](http://www.mpk.swidnica.pl). Na rozproszenie informacji na temat realizowanych kursów autobusowych zwracano już uwagę w latach 90., kiedy postępowała deregulacja i „atomizacja” rynku przewozowego [2]. Do tej pory niestety ten problem szczególnie uciążliwy dla podróżnych nie został kompleksowo rozwiązany. Źródła danych dla połączeń autobusowych realizowanych w roku 1988 stanowiły: rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988 dla 16. okręgu komunikacyjnego, oraz plan miasta Świdnicy z 1989 roku (aktualizowany na wrzesień 1988 r.) wydany przez Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych. Z rozkładu jazdy autobusów PKS pochodzą dane na temat połączeń realizowanych przez przedsiębiorstwa PKS, natomiast z planu miasta Świdnicy pozyskano informacje na temat podmiejskich linii komunikacji autobusowej, na których połączenia realizował Świdnicki Oddział Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Wałbrzychu. Niestety ze względu na brak danych nie udało się ustalić natężenia połączeń wykonywanych przez tego przewoźnika w 1988 roku. Pozostałe dane dotyczące zmian dokonujących się w obszarze transportu pasażerskiego oraz podstawowe informacje na temat wybranych charakterystyk powiatu świdnickiego zostały zaczerpnięte z wybranych publikacji Głównego Urzędu Statystycznego oraz Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

### Zakres przestrzenny opracowania

Zakres przestrzenny opracowania zawiera się w granicach administracyjnych, utworzonego ponownie w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej kraju, powiatu świdnickiego. Powiat ten położony jest w województwie dolnośląskim, zajmując powierzchnię 741 km<sup>2</sup> oraz licząc według stanu z 31 XII 2012 roku 161 737 mieszkańców, co plasuje go na 15. pozycji wśród powiatów ziemskich w Polsce pod względem liczby ludności [3]. Obecnie powiat składa się z ośmiu gmin (rys. 1). Przed reformą administracyjną z 1999 roku badany obszar w latach 1975–1998 należał administracyjnie do województwa wałbrzyskiego. W celu uniknięcia różnic w zakresie przestrzennym opracowania, dla 1988 roku badanie zostanie przeprowadzone dla obszaru pokrywającego się z granicami administracyjnymi powiatu świdnickiego.

Do najważniejszych drogowych arterii komunikacyjnych przebiegających przez teren powiatu świdnickiego należą drogi krajowe nr 5, 34 i 35 oraz drogi wojewódzkie nr 374, 379 i 382 (ryc. 1). Droga krajowa nr 5 wiedzie północną częścią powiatu m.in. przez Strzegom. Droga ta rozpoczyna swój bieg w Lubawce na granicy polsko-czeskiej, a kończy w miejscowości Nowe Marzy w województwie kujawsko-pomorskim, łącząc się z autostradą A1. Przebiega

m.in. przez Wrocław, Poznań i Bydgoszcz. Droga krajowa nr 34 ma jedynie lokalny charakter, będąc łącznikiem pomiędzy DK nr 5 i 35, pomiędzy miejscowościami Świebodzice i Dobromierz. Z kolei droga krajowa nr 35 łączy miejscowość Golińsk na granicy polsko-czeskiej z jednym z podwrocławskich węzłów autostradowych. Wspomniana arteria komunikacyjna przebiega m.in. przez Świdnicę i Wałbrzych.

### Zarys zmian w międzyosiedlowym transporcie autobusowym w Polsce po roku 1989

Do roku 1989 głównym przewoźnikiem wykonującym międzyosiedlowe przewozy autobusowe w Polsce była Państwowa Komunikacja Autobusowa (PKS). Na obszarach podmiejskich większych ośrodków za obsługę transportową odpowiadały również zakłady i przedsiębiorstwa transportu miejskiego. Obok wyżej wspomnianych przewoźników na rynku funkcjonowały także spółdzielnie przewozowe, posiadające w niektórych regionach kraju własne linie autobusowe [4, 5, 6]. Ustawy regulujące sprawy związane z wykonywaniem autobusowych przewozów pasażerskich do 1989 roku były tak konstruowane, aby w jak największym stopniu ograniczać prywatną inicjatywę w wykonywaniu wspomnianych usług. Takie obostrzenia zawierała w swoich przepisach m.in. Ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o transporcie drogowym i spedycji krajowej [7].

Państwowa Komunikacja Samochodowa powstała w 1945 roku i szybko stała się najważniejszym przewoźnikiem autobusowym w kraju. Wzrost znaczenia usług przewozowych



Rys. 1. Podział administracyjny (1) i podstawowy układ komunikacyjny (2) powiatu świdnickiego  
Źródło: opracowanie własne

realizowanych przez PKS na przestrzeni lat 1945–1989 był widoczny, biorąc pod uwagę zarówno liczbę przewożonych corocznie pasażerów, jak również analizując permanentnie wydłużającą się sieć linii autobusowych i dróg objętych tym rodzajem transportu [2, 5]. W okresie gospodarki centralnie planowanej PKS, jako jednolita strukturalnie całość, należała do grupy największych organizacji transportu samochodowego w Europie. Po rozwiązaniu Zjednoczenia Państwowej Komunikacji Samochodowej w latach 80. powstały cztery odrębne, samodzielne przedsiębiorstwa: Krajowa PKS oraz PKS w Warszawie, Koszalinie i Olsztynie z oddziałami terenowymi [8]. W tej formie cztery wspomniane wyżej przedsiębiorstwa funkcjonowały do 30 czerwca 1990 roku. 1 lipca 1990 roku uległy one rozwiązaniu, a każdy z ich oddziałów od tego momentu istniał jako samodzielny podmiot gospodarczy [6, 9]. Pozostawały przy tym cały czas przedsiębiorstwami państwowymi, a ich główne przekształcenia organizacyjno-własnościowe miały się dopiero dokonać. Prawne ramy dla przekształceń własnościowych, nie tylko dla przedsiębiorstw PKS, przyniosły dwie następujące ustawy: Ustawa z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych [10] oraz Ustawa z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych [11]. Późniejsze losy przedsiębiorstw PKS przebiegały w różnoraki sposób. Część z nich ogłosiła upadłość, inne stały się spółkami pracowniczymi, spółkami z udziałem lub całkowicie przejętymi przez kapitał zewnętrzny (w tym zagraniczny), lub dokonano ich komunalizacji. Zdecydowanie zmniejszył się w tym względzie w ostatnim czasie udział przedsiębiorstw państwowych i jednoosobowych spółek Skarbu Państwa (komercjalizacja) [1, 6].

Bardzo ważnym czynnikiem wpływającym na przekształcenia rynku przewoźników autobusowych oraz modelowanie sieci transportu autobusowego było pojawienie się po 1989 roku nowych podmiotów gospodarczych zajmujących się zarobkowym transportem osób. Włączenie się sektora prywatnego w tego rodzaju działalność usługową było możliwe dzięki ustaleniom zawartym w Ustawie z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej [12]. Swoimi zapisami wprowadzała ona pełną liberalizację w dziedzinie transportu drogowego [6]. Według zapisów tej ustawy koncesjonowana była jedynie działalność w zakresie międzynarodowego transportu drogowego.

Do głównych przyczyn spadku realizowanych połączeń oraz przewożonych pasażerów od początku lat 90. wymienia się m.in. dynamiczny rozwój transportu indywidualnego, upadek wielu zakładów produkcyjnych, który pociągnął za sobą zmniejszenie potoków pasażerów dojeżdżających do pracy, lepszą obsługę handlową mniejszych ośrodków osadniczych, zubożenie dużej części społeczeństwa, czy wzrost cen biletów autobusowych [2, 13, 14, 15]. Warto wspomnieć, że po 1989 roku, w którym PKS-y przewiozły rekordową liczbę 2,55 mld pasażerów, w 1990 liczba ta drastycznie spadła do 2,05 mld, czyli o blisko 20%. W 2002 roku, przedsiębiorstwa PKS przewiozły już tylko 744,6 mln pasażerów, co stanowiło jedynie 29% wartości z 1989 [16, 17]. Z kolei w okresie od 1989 do 2012 roku liczba

zarejestrowanych samochodów osobowych w Polsce zwiększyła się 3,7-krotnie, z 4 mln 846 tysięcy w 1989 roku do 18 mln 744 tysięcy sztuk w 2012. [16]. Dodatkowym utrudnieniem dla przewoźników spod szyldu PKS-u w latach 90. była konieczność kursowania na liniach komunikacyjnych ustalonych w porozumieniu z organami samorządu terytorialnego czy honorowania wielu ulg ustawowych za przejazdy. Za tę działalność przedsiębiorstwa otrzymywały dotacje z budżetu państwa, które jednak nie pokrywały w pełni kosztów obsługi deficytowych linii komunikacyjnych [18].

Wkraczanie przewoźników niezależnych na rynek transportowy przebiegało w Polsce w zróżnicowany sposób zarówno pod względem przestrzennym, jak i czasowym. W niektórych obszarach aktywność przewoźników niezależnych była notowana już w 1990 roku na wybranych liniach komunikacyjnych [19], z kolei na innych terenach ich udział na rynku przewozowym pozostaje wciąż marginalny. Należy przy tym zwrócić uwagę na to, że szczególnie w początkowym okresie działalności niezależnych firm przewozowych dochodziło do licznych nieprawidłowości i nieuczciwych praktyk w walce o klienta opisywanych zarówno w publikacjach naukowych, jak również prasie codziennej. Przedsiębiorstwa te często nie partycypowały w utrzymaniu infrastruktury transportowej, np. przystanków autobusowych, czy odjeżdżały na kilka minut przed rozpoczynającym kurs autobusem PKS-u. Wiele opracowań podkreśla również dużą elastyczność nowo powstających przedsiębiorstw przewozowych, co pozwoliło im szybko i bez większego uszczerbku na ich kondycji finansowej dostosowywać się do dynamicznie zmieniających się potrzeb transportowych ludności w Polsce w latach 90. i po 2000 roku.

Pogarszająca się cały czas sytuacja na rynku przewozów regularnych zmuszała przedsiębiorstwa PKS do poszukiwania nowych źródeł finansowania oraz nisz ekonomicznych, pozwalających na poprawę sytuacji finansowej. Często wiązało się to z uzyskiwaniem coraz większych wpływów finansowych z prowadzenia działalności pozaprzewozowej [2, 8, 9]. Takie tendencje zauważa m.in. P. Kretowicz [20] w przypadku PKS-u Tarnów. W 1998 roku działalność przewozowa stanowiła prawie 70% uzyskanych przychodów, natomiast w 2008 wynosiła już tylko nieco ponad 20% przychodów tego przedsiębiorstwa.

Należy również wspomnieć, że jedną z większych zaślóg Państwowej Komunikacji Samochodowej było zapewnienie obsługi transportowej obszarom wiejskim, peryferyjnym oraz takim, które przed pojawieniem się na nich transportu autobusowego stanowiły obszary wykluczenia komunikacyjnego [2, 5, 21]. Sytuacja ta jednak zaczęła się diametralnie zmieniać w latach 90. Przedsiębiorstwa PKS borykające się z licznymi trudnościami finansowymi i organizacyjnymi oraz zmuszone do konkurencji z przewoźnikami niezależnymi na najbardziej dochodowych trasach zaczęły ograniczać kursowanie lub całkowicie likwidować linie komunikacyjne zapewniające transport obszarom peryferyjnym, położonym z dala od głównych arterii komunikacyjnych,



przyczyniając się tym samym do ich ponownego wykluczenia transportowego [22, 23, 24, 25].

Pełna swoboda w zakładaniu przedsiębiorstw przewozowych i realizowaniu przewozów pasażerskich, jaką przyniosła obowiązująca od 1 stycznia 1989 roku Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej [12], została w późniejszym czasie prawnie ograniczona. Pierwszą ustawą, która powstała w nowej rzeczywistości gospodarczej i dotyczyła świadczenia usług w zakresie krajowego, drogowego przewozu osób była Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób [26]. Wprowadzała ona konieczność posiadania zezwolenia w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu krajowego zarobkowego przewozu osób pojazdami samochodowymi. Kolejnym aktem prawnym wprowadzającym duże zmiany w omawianym zakresie była Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym [27]. Według jej postanowień podjęcie i zarobkowe wykonywanie transportu drogowego wymagało uzyskania licencji, którą wcześniej musieli mieć jedynie przewoźnicy wykonujący przewozy międzynarodowe [28]. Ustawa ta swoimi postanowieniami wprowadzała również inne wymagania względem przewoźników oraz utrzymała w mocy spełnienie postanowień wcześniejszych aktów prawnych. Ostatnie zmiany w kwestii publicznego transportu zbiorowego przynosi Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [29].

### Rynek przewoźników autobusowych na obszarze powiatu świdnickiego

W 1988 roku głównymi przewoźnikami zajmującymi się autobusowymi przewozami międzyosiedlowymi, w przybliżeniu obejmującymi swoimi usługami obszar obecnego powiatu świdnickiego, były: Oddział Krajowej Państwowej Komunikacji Samochodowej Świdnica oraz Oddział Świdnicki Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Wałbrzych.

Świdnicki oddział PKS-u podzielił na początku lat 90. losy innych jednostek tego rodzaju, stając się, w wyniku przekształceń organizacyjnych, 1 lipca 1990 roku samodzielny przedsiębiorstwem. Od 2003 roku opisywany przewoźnik funkcjonuje jako spółka pracownicza pod nazwą Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Świdnicy Spółka z o.o. [30]. W 1988 roku według mapy schematycznej sieci autobusowej świdnicki oddział PKS obejmował w przybliżeniu swoją działalnością obszar współczesnego powiatu świdnickiego [31]. Linie lokalne nie wybiegające poza wspomniany obszar były obsługiwane wyłącznie przez świdnicki oddział PKS-u. Z kolei kursy na liniach łączących Świdnicę z położonymi w dalszej odległości miejscowościami obsługiwanymi lub posiadającymi własny oddział PKS-u były najczęściej wykonywane przez obydwie oddziały naprzemiennie lub występowała w tym względzie przewaga jednego z oddziałów. Nieliczne, dalekobieżne kursy przebiegające przez Świdnicę były wykonywane przez oddziały PKS-ów z Dolnego Śląska, jak również spoza niego.

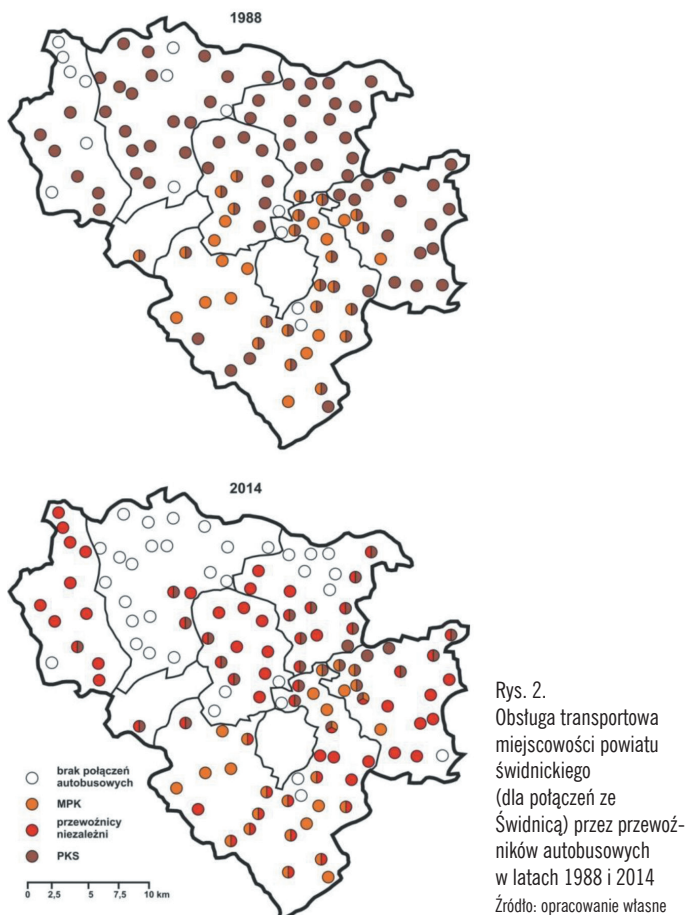
MPK w Świdnicy funkcjonował jako zakład, a następnie oddział Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Wałbrzychu w latach 1976–1990. W 1990 roku nastąpił podział wałbrzyskiego WPK, w wyniku którego powstało m.in. Przedsiębiorstwo Państwowe MPK w Świdnicy. Przedsiębiorstwem państwowym świdnickie MPK pozostawało do końca 1994 roku. W 1995 roku pięć gmin obsługiwanych przez MPK Świdnica utworzyło Komunikacyjny Związek Komunalny w Świdnicy. Mienie przedsiębiorstwa zostało przekazane na rzecz KZK, który powołał w tym celu jednostkę budżetową pn. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Świdnicy. W 2004 roku jednostka budżetowa została zlikwidowana, a na jej miejsce powstało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Świdnica” Sp. z o.o., w którym wszystkie udziały posiadał KZK. W ramach dokonujących się przekształceń Komunikacyjny Związek Komunalny w Świdnicy został ostatecznie zlikwidowany w 2006 roku, a nowymi właścicielami MPK zostały gminy – członkowie kończące działalność KZK (cztery gminy). Od momentu utworzenia KZK do 2014 roku kilkakrotnie zmieniał się skład członków związku komunalnego jak i w późniejszym czasie właściciele Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego „Świdnica” Sp. z o.o. [32, 33].

Sytuacja na lokalnym rynku przewozów autobusowych w 2014 roku przedstawia się diametralnie inaczej niż w 1988 roku. Oprócz przedsiębiorstw PKS i MPK Świdnica oraz innych przedsiębiorstw PKS wykonujących pojedyncze dalekobieżne kursy przebiegające przez obszar powiatu świdnickiego, na lokalnym rynku przewozowym działa 18 przedsiębiorstw niezależnych, wykonujących połączenia uwzględnione w tej pracy. W zdecydowanej większości przypadków posiadają one swoją siedzibę na terenie powiatu świdnickiego, ze szczególnym uwzględnieniem Świdnicy. Nieliczne z nich są natomiast zarejestrowane w powiecie wałbrzyskim (Wałbrzych i Zagórze Śląskie), i realizują połączenia na liniach pomiędzy Świdnicą a miejscowościami tego powiatu. Prawie wszystkie przedsiębiorstwa wykonują kursy na 2 lub 3 liniach komunikacyjnych, rzadko ograniczając się do obsługi 1 linii lub poszerzając swoją ofertę do więcej niż 3 linii autobusowych. Linie komunikacyjne przewoźników niezależnych oprócz skomunikowania Świdnicy z miejscowościami powiatu świdnickiego pozwalają także na odbycie podróży do powiatu wałbrzyskiego, dzierżoniowskiego, wrocławskiego ziemskiego i grodzkiego oraz jaworskiego. Na najbardziej dochodowych liniach komunikacyjnych połączenia autobusowe wykonuje przeważnie po kilku przewoźników niezależnych.

Udział poszczególnych grup przewoźników w rynku transportu autobusowego powiatu świdnickiego w 2014 roku, biorąc pod uwagę połączenia uwzględnione w artykule (ponad 560 kursów), ukazuje całkowitą zmianę relacji w tym względzie w porównaniu do 1988 roku. Najważniejszą grupę stanowią obecnie przewoźnicy niezależni, którzy wykonują 85% wszystkich kursów autobusowych, zapewniających komunikację pomiędzy Świdnicą a miejscowościami powiatu świdnickiego. Na drugim miejscu plasuje się MPK Świdnica z udziałem wynoszącym 11%. Świdnicki PKS wraz z innymi

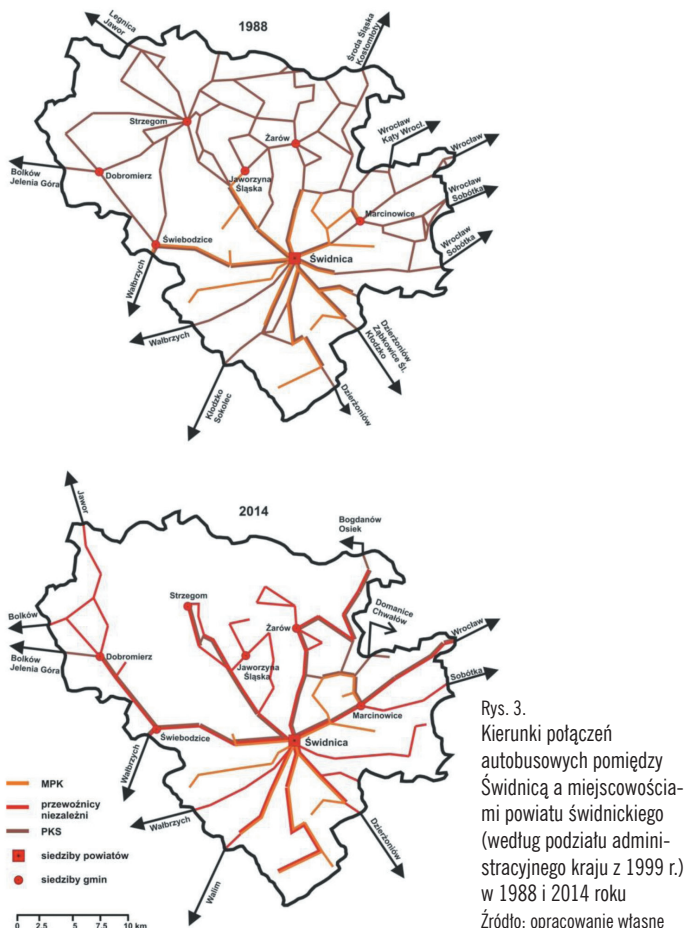
przedsiębiorstwami o tej samej genziez odpowiada jedynie za 4% wszystkich uwzględnionych połączeń autobusowych.

Zmiany, jakie zaszły na rynku przewoźników na analizowanym obszarze, ukazuje także rysunek 2 przedstawiający typy przedsiębiorstw transportowych docierających ze Świdnicy do poszczególnych miejscowości w 1988 i 2014 roku. W 1988 roku tylko 14 uwzględnionych miejscowości nie posiadało połączeń autobusowych ze Świdnicą, natomiast w 2014 roku ta liczba wzrosła już do 34 jednostek osadniczych. Bardzo duży spadek pod względem obsługiwanych miejscowości zanotowały przedsiębiorstwa PKS. Obecnie obsługują one 29 miejscowości powiatu świdnickiego, natomiast 26 lat wcześniej były to aż 92 miejscowości. Z 36 do 28 zmalała także liczba obsługiwanych miejscowości przez MPK. W 2014 roku zdecydowanie najwięcej miejscowości jest skomunikowanych ze Świdnicą dzięki połączeniom realizowanym przez przewoźników niezależnych – 68 jednostek osadniczych. Wśród analizowanych miejscowości występują także takie obsługiwane przez kilka rodzajów przewoźników. W 1988 roku 22 miejscowości były obsługiwane wspólnie przez MPK i PKS. Obecnie do 21 miejscowości docierają zarówno przewoźnicy niezależni, jak i PKS, do 11 przewoźnicy niezależni i MPK, do 4 PKS i MPK. Widać więc, że największa konkurencja zachodziła i zachodzi pomiędzy przedsiębiorstwami PKS a przewoźnikami niezależnymi. Dwie miejscowości są obsługiwane przez wszystkie trzy typy przewoźników, przy czym udział PKS-u (2 miejscowości) i MPK (1 miejscowość) w ich przypadku jest marginalny.



### Kierunki i natężenie realizowanych połączeń autobusowych

W 1988 roku siatka połączeń autobusowych równomiernie pokrywała obszar równoznaczny z utworzonym w 1999 powiatem świdnickim (rys. 3). Zdecydowanie pod tym względem przeważały linie komunikacyjne obsługiwane przez oddziały Państwowej Komunikacji Samochodowej, głównie świdnicki. Zakres oddziaływania przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, funkcjonującego jako zakład walbrzyskiego WPK, był ograniczony przestrzennie w porównaniu do oddziałów PKS, zapewniając jednak obsługę transportową miejscowości, do których nie docierali przewoźnicy PKS. Na niektórych liniach autobusowych, lub ich odcinkach kursowały autobusy obydwu przewoźników, przy czym ich zadania przewozowe były w miarę racjonalnie rozdzielone, co ograniczało konkurencję między nimi. Dla przykładu na przystankach znajdujących się na odcinkach obsługiwanych przez MPK, większość autobusów PKS-u nie zatrzymywała się. Ciekawym zjawiskiem było także istnienie linii o przebiegu okrężnym, które obsługiwał świdnicki oddział PKS-u. W ich przypadku miejscowością początkową, jak również końcową kursu była Świdnica. Połączenia takie pozwalały na skomunikowanie ze sobą jednym kursem miejscowości leżących niejednokrotnie przy różnych korytarzach transportowych i na przełamanie przeważającego promienistego układu sieci transportu autobusowego. Realizacja połączeń o okólnym przebiegu była charakterystyczna już dla działalności przewozowej realizowanej przez pocztę w okresie międzywojennym. Wykonywano ją wtedy przy okazji rozwoju



przesyłek pocztowych [5]. W 2014 roku nie stwierdzono występowania tego rodzaju linii.

Porównując kierunki połączeń autobusowych w 1988 i 2014 roku, można dojść do wniosku, że lokalny układ sieci transportu autobusowego uległ daleko idącemu prze-modelowaniu. Największe zmiany są związane ze zlikwidowaniem wielu linii, na których połączenia były realizowane przez PKS Świdnica oraz pojawieniem się linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przedsiębiorstwa niezależne od struktur PKS czy MPK. Likwidacja linii autobusowych obsługiwanych przez PKS Świdnica objęła swoim zasięgiem obszar całego powiatu świdnickiego, jednak w największym stopniu daje się ona zauważyć w jego północnej części – północna część gminy Żarów oraz cała gmina Strzegom. W przypadku gminy Strzegom zapewne do takiego stanu rzeczy przyczyniła się w pewnej mierze likwidacja tutejszej placówki terenowej PKS-u Świdnica. Obecnie wiele miejscowości w gminie Strzegom, które w 1988 roku posiadały połączenia autobusowe ze Świdnicą, są dobrze skomunikowane ze Strzegomiem. Nie mniej jednak, aby dostać się do Świdnicy z tych miejscowości, należy się przesiąść w Strzegomiu. Nie istnieje możliwość bezpośredniego dotarcia do siedziby powiatu

Linie komunikacyjne obsługiwane przez przewoźników niezależnych w 2014 roku w większości przypadków pokrywają się z liniami, na których kursują także autobusy PKS-u np. w kierunku Strzegomia oraz Żarowa i miejscowości położonych na północ od niego lub są to linie obsługiwane przez PKS w 1988, z których jednak przedsiębiorstwo to zostało zupełnie wyparte. Do takich linii komunikacyjnych należą m.in. linie w kierunku Wałbrzycha (przez Modliszów), Sadów, Sobótki, Jaworzyny Śląskiej (1 wariant połączenia) czy Dzierżoniowa. Podobnie sytuacja wygląda na liniach wiodących do Wrocławia i Wałbrzycha przez Świebodzice, na których pojedyncze dalekobieżne połączenia autobusowe są wykonywane przez przewoźników PKS spoza powiatu świdnickiego. Podobne przejścia linii komunikacyjnych przez przewoźników niezależnych wystąpiły w przypadku linii obsługiwanych w 1988 roku przez przewoźnika transportu miejskiego. Jest to m.in. najpopularniejszy wariant połączenia do Jaworzyny Śląskiej (linia nr 14) czy Wałbrzycha przez Świebodzice (linia nr 31). Na południe od Świdnicy widać natomiast na niektórych odcinkach tras kursowanie zarówno przewoźników niezależnych, jak również MPK Świdnica. Tym samym można stwierdzić, że w większości przypadków przewoźnicy niezależni nie przyczynili się do powiększenia obszaru obsługiwanego przez transport autobusowy, a jedynie podjęli rywalizację z przewoźnikami PKS i MPK na najbardziej dochodowych liniach komunikacyjnych, którą prawie zawsze wygrywały, co zostanie dodatkowo ukazane przy analizie natężenia połączeń. Z drugiej strony po likwidacji niektórych linii autobusowych przez PKS lub MPK, na których w momencie ich likwidacji nie występowała duża konkurencja ze strony przewoźników niezależnych, tylko te ostatnie przedsiębiorstwa były zainteresowane podjęciem działalności przewozowej na „opuszczonych” trasach połączeń, tym samym

umożliwiając wielu miejscowościom skomunikowanie ze Świdnicą poprzez transport zbiorowy.

W 1988 roku Oddział Świdnicki WPK (dodatkowo uwzględniono linię nr 31 obsługiwaną przez Oddział Wałbrzyski, łączącą ze sobą Wałbrzych, Świebodzice i Świdnicę) realizował połączenia na 16 pozamiejskich liniach komunikacyjnych. Dwadzieścia sześć lat później, w 2014 roku MPK Świdnica wykonywało kursy autobusowe na 8 podmiejskich liniach transportowych. Przy czym nieliczne linie uległy wydłużeniu, obsługując miejscowości, które w 1988 roku nie były uwzględnione w rozkładach jazdy miejskiego przewoźnika. Likwidacja linii autobusowych przez MPK była związana w przeważającej mierze z wycofywaniem się niektórych gmin najpierw z Komunalnego Związku Komunikacyjnego (gmina Jaworzyna Śląska w 1997 roku), a później z udziałów w MPK Świdnica (gmina Żarów w 2012 roku). Tym samym linie, które łączyły ze Świdnicą miejscowości położone w tych gminach, były likwidowane. W przypadku likwidacji linii przez przedsiębiorstwa PKS proces ten był przeważnie bardziej rozłożony w czasie – zmniejszanie liczby kursów na danej linii komunikacyjnej następowało stopniowo aż do jej całkowitego zamknięcia.

Analizując natężenie połączeń autobusowych realizowanych ze Świdnicy, potwierdza się zdecydowana przewaga kursów wykonywanych przez przewoźników niezależnych (rys. 4). Przewoźnicy ci zdominowali transport autobusowy na głównych szlakach komunikacyjnych wychodzących ze Świdnicy. W kierunku Świebodzic i dalej Wałbrzycha (DK nr 35) jest realizowanych codziennie ponad 180 połączeń wspomnianej grupy przewoźników, podczas gdy przedsiębiorstwa PKS na tej linii komunikacyjnej wykonują zaledwie kilka połączeń dalekobieżnych, które zatrzymują się jedynie na wybranych przystankach. Wspomniana trasa jest linią komunikacyjną o największym natężeniu połączeń w powiecie świdnickim, na której kursy wykonuje aż siedmiu przewoźników niezależnych. Podobnie sytuacja wygląda w przypadku linii wiodącej w kierunku Wrocławia. W 2014 roku PKS Świdnica zdecydowało się na zawieszenie połączeń na trasie Świdnica–Wrocław (kilka kursów jest wykonywanych na odcinku do Marcinowic), motywując swoją decyzję przywróceniem połączeń kolejowych w tej relacji przez Koleje Dolnośląskie (5 połączeń na dobę) oraz wprowadzeniem przez przewoźnika kolejowego bardzo niskich, promocyjnych cen biletów ze Świdnicy, na jakie przewoźnicy autobusowi nie mogą sobie pozwolić. Wpływ na taką decyzję miała również duża konkurencja ze strony przewoźników niezależnych (3 przedsiębiorstwa) [34]. Przedsiębiorstwa niezależne wykonują na tej trasie ponad 60 (do Marcinowic ponad 70) połączeń na dobę, a jedynym połączeniem realizowanym przez PKS jest kurs na trasie Kamienna Góra – Wrocław, realizowany przez przedsiębiorstwo z tego pierwszego miasta. Do innych tras komunikacyjnych o dużym natężeniu połączeń, które również zostały zdominowane przez przewoźników niezależnych, należą trasy do Jaworzyny Śląskiej (66 połączeń realizowanych przez przewoźników niezależnych, 0 połączeń przez PKS),



Strzegomia (24 – niezależni, 5 – PKS), Żarów (37 – niezależni, 5 – PKS) oraz w kierunku Dzierżoniowa (38 – niezależni, 0 – PKS). Na liniach autobusowych, znajdujących się poza głównymi korytarzami transportowymi, lub nie wiodącymi do miejscowości, które wykazują silne powiązania społeczno-gospodarcze ze Świdnicą, liczba połączeń nie przekracza w większości przypadków 10.

Z kolei MPK Świdnica na obsługiwanych przez siebie liniach obecnie wykonuje od kilku do kilkunastu połączeń na dobę. Niestety, ze względu na wspomniany wcześniej brak danych na temat połączeń realizowanych przez MPK w 1988 roku, nie istnieje możliwość w miarę dokładnego ukazania zmian w stosunku do 2014 roku na przykładzie tego przedsiębiorstwa. Biorąc jednak pod uwagę większą liczbę podmiejskich linii autobusowych kursujących pod szyldem MPK w 1988 roku, z całą pewnością można stwierdzić, że również w tym przypadku doszło na przestrzeni 26 lat do ograniczenia natężenia realizowanych połączeń.

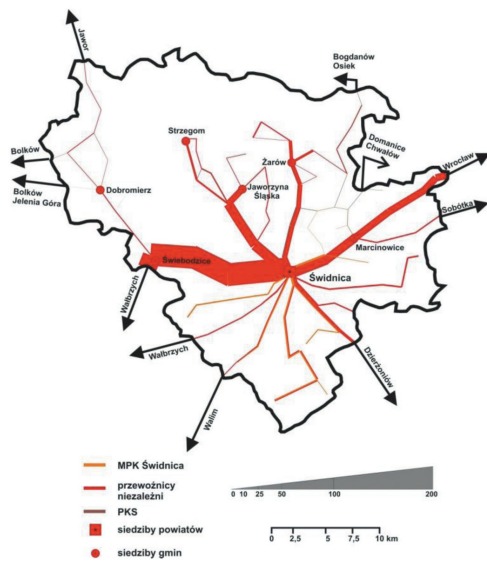
Bardzo duże zmiany zaszły w przypadku natężenia połączeń autobusowych realizowanych przez przedsiębiorstwa PKS na badanym obszarze, w tym głównie świdnickiego przewoźnika (rys. 5). Liczba połączeń ze Świdnicy realizowanych przez PKS Świdnica według przyjętych założeń w 1988 roku wynosiła dwieście kilkanaście, natomiast w 2014 zmalała do kilkunastu. Dodatkowo w 1988 roku, kiedy istniała placówka terenowa świdnickiego oddziału PKS-u w Strzegomiu, niektóre połączenia rozpoczynały lub kończyły swój bieg w tej miejscowości z pominięciem Świdnicy. Bardzo duże lub duże spadki liczby połączeń na przestrzeni lat 1988–2014 wystąpiły na wszystkich liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez PKS, inne z kolei zostały zlikwidowane. Nie zanotowano chociażby jednej linii komunikacyjnej, na której natężenie połączeń pozostałoby bez zmian lub wzrosłoby w badanym okresie. Linie komunikacyjne, na których występowały największe potoki podróżnych, zostały zdominowane przez przewoźników niezależnych. Zamknięcie wielu linii komunikacyjnych przez

PKS Świdnica, na których nie pojawiły się przedsiębiorstwa niezależne, pozbawiło wiele miejscowości położonych peryferyjnie względem głównych szlaków drogowych lub obszarów o większym potencjale gospodarczym, publicznego transportu ze Świdnicą, przyczyniając się do ich postępującego wykluczenia transportowego.

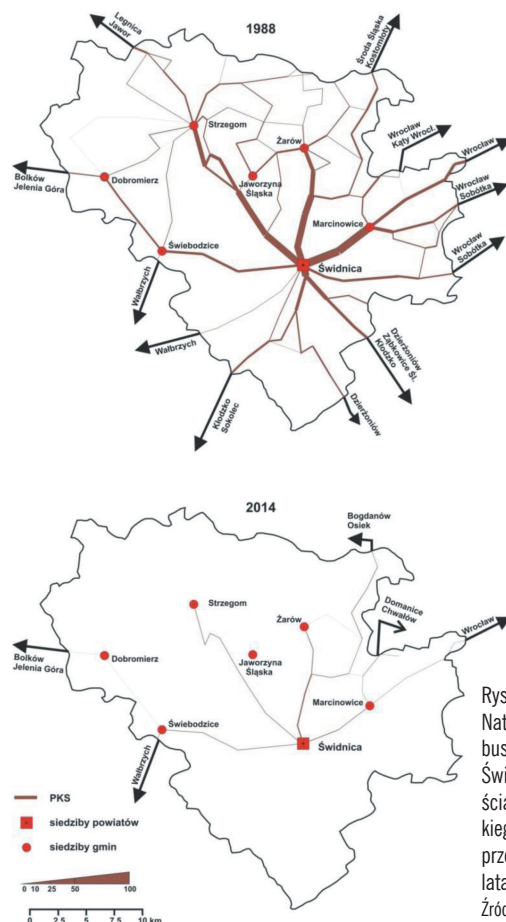
Na obszarze powiatu świdnickiego zaznacza się bardzo wyraźna polaryzacja w sferze dostępności transportowej. Miejscowości położone przy głównych arteriach komunikacyjnych lub przy szlakach prowadzących do najważniejszych ośrodków osadniczych w powiecie są bardzo dobrze skomunikowane ze Świdnicą – w wielu przypadkach lepiej niż w 1988 roku – natomiast duża część opisywanej jednostki administracyjnej w ogóle nie jest powiązana poprzez transport publiczny z siedzibą powiatu lub połączenie występuje na marginalnym poziomie.

### Podsumowanie

Na przestrzeni ostatnich 26 lat przekształcenia rynku przewoźników autobusowych wywarły ogromny wpływ na kierunki i natężenie połączeń oraz obsługę komunikacyjną miejscowości położonych w powiecie świdnickim. Po przeprowadzeniu analizy dały zauważyć się pewne zależności przestrzenne w ewolucji transportu autobusowego na badanym obszarze. Do najważniejszych należą m.in. spadek lub całkowita likwidacja połączeń w obszarach peryferyjnych, zdecydowany spadek znaczenia lokalnego przedsiębiorstwa PKS i MPK oraz wzrost liczby połączeń



Rys. 4. Natężenie połączeń autobusowych pomiędzy Świdnicą a miejscowościami powiatu świdnickiego w 2014 roku  
Źródło: opracowanie własne



Rys. 5. Natężenie połączeń autobusowych pomiędzy Świdnicą a miejscowościami powiatu świdnickiego realizowanych przez przedsiębiorstwa PKS w latach 1988 i 2014  
Źródło: opracowanie własne

i konkurencji na najbardziej dochodowych liniach komunikacyjnych. Zdecydowaną przewagę na lokalnym rynku przewozów autobusowych osiągnęły przedsiębiorstwa niezależne od struktur PKS i MPK. Warto wspomnieć o bardzo trudnej sytuacji gospodarczej, jaka miała miejsce szczególnie w latach 90. XX wieku na opisywanym obszarze, która mogła się przyczynić do intensyfikacji przeobrażeń rynku przewozów autobusowych – zmniejszenie dojazdów pracowniczych po 1989 roku, poszukiwanie nisz gospodarczych również na rynku przewozów pasażerskich. Znamienne jest, że już trzy przedsiębiorstwa PKS z regionu sudeckiego i przed-sudeckiego zostały zlikwidowane lub są w stanie upadłości likwidacyjnej (Zgorzelec, Wałbrzych, Dzierżonów).

Na zakończenie należałoby również wspomnieć o dostępności transportowej w kontekście reformy administracyjnej kraju z 1999 roku, która przywróciła swoimi postanowieniami powiaty. Po przeprowadzonych badaniach można stwierdzić, że w 1988 roku więcej miejscowości wchodzących obecnie w skład powiatu świdnickiego posiadało bezpośrednie połączenie autobusowe ze Świdnicą niż obecnie. Zaszła więc sytuacja odwrotna – zamiast zwiększenia liczby miejscowości z powiatu świdnickiego posiadających połączenia autobusowe ze Świdnicą, obecnie duża część opisywanej jednostki administracyjnej nie posiada ani jednego bezpośredniego połączenia z siedzibą powiatu. Posiadały natomiast takie połączenia w okresie, kiedy nie istniał powiat świdnicki, tym samym Świdnica nie pełniła wtedy względem nich nadrzędnych funkcji administracyjnych.

Podobne tendencje, głównie związane z ograniczeniem w obszarach peryferyjnych obsługi transportowej były notowane także w innych regionach Polski. Należy jednak podkreślić, że powiat świdnicki należy do dobrze zurbanizowanych obszarów i zauważona na jego terytorium redukcja połączeń w niektórych jego rejonach może niekorzystnie wpłynąć na ogólnie pojmowaną sferę społeczno-gospodarczą całego powiatu.

## Literatura

1. Taylor Z., Ciechański A., *Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część I*, „Przegląd Geograficzny”, 2013, T. 85, z. 2.
2. Poźniak S., *50 lat PKS-u – i co dalej?*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1996, nr 4.
3. *Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2013 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013.
4. Chodkowska-Miszczyk J., *Zmiany na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym w wybranych miastach Polski*, „Przegląd Geograficzny”, 2006, T. 78, z. 2.
5. Lijewski T., *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa 1977.
6. Taylor Z., Ciechański A., *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej*, „Przegląd Geograficzny”, 2007, T. 79, z. 1.
7. Ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o transporcie drogowym i spedycji krajowej, Dziennik Ustaw PRL, 53, poz. 297.
8. Bąkowski W., *Wizja rozwoju przedsiębiorstw PKS*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1996, nr 10.
9. Rydzkowski W., Rolbiecki R., *Sytuacja przedsiębiorstw PKS po deregulacji samochodowego rynku transportowego*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1996, nr 6.
10. Ustawa z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych, Dziennik Ustaw RP, 51, poz. 298.
11. Ustawa z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych, Dziennik Ustaw RP, 118, poz. 561.
12. Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej, Dziennik Ustaw PRL, 41, poz. 324.
13. Bąkowski W., *Perspektywy przedsiębiorstw PKS w nowych warunkach administracyjnych*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1999, nr 3.
14. Menes E., *Publiczny pozamiejski transport pasażerski w Polsce – rozwój, upadek, pytanie o przyszłość*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2000, nr 7–8.
15. Pielą Cz., *Podstawowe problemy PKS*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1995, nr 2.
16. Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, wybrane lata.
17. *Transport – wyniki działalności*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, wybrane lata.
18. Knyziak Z., *Koncepcja prywatyzacji państwowych przedsiębiorstw transportu samochodowego*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1991, nr 6.
19. Kozanecka M., *Aktualne tendencje w transporcie pasażerskim województwa krakowskiego*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1993, nr 1–2.
20. Kretowicz P., *Przestrzenno-organizacyjne następstwa prywatyzacji przedsiębiorstwa komunikacji autobusowej na przykładzie PKS Tarnów*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2010, nr 1–2.
21. Polewska-Dorozik H., *Warunki funkcjonowania rynku pasażerskich przewozów drogowych*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2001, nr 10.
22. Kretowicz P., *Komunikacja lokalna w obszarach peryferyjnych województwa małopolskiego w dobie przemian rynku przewozów autobusowych*, „Prace Geograficzne”, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, 2010, z. 124.
23. Chaberko T., Kretowicz P., *Konkurencyjność w lokalnym transporcie zbiorowym a społeczna rola przewoźników autobusowych (na przykładzie powiatu gorlickiego)*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2011, nr 6.
24. Chodkowska-Miszczyk J., *Zmiany w lokalnych sieciach połączeń transportowych na przykładzie gmin wiejskich Sośno i Wisznice*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 2007, t. XIII.
25. Jarczuk A., *Sytuacja komunikacji publicznej na terenach słabo zurbanizowanych*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1994, nr 6.
26. Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób, Dziennik Ustaw RP, 141, poz. 942.
27. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, Dziennik Ustaw RP, nr 125, poz. 1371.
28. Skala-Poźniak A., *Zarobkowy transport drogowy w świetle nowej ustawy*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2001, nr 11.
29. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, 2010, Dziennik Ustaw RP, nr 5, poz. 13.
30. <http://www.pks.swidnica.pl/> [dostęp: 12.03.2014].
31. Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988, 16. okręg komunikacyjny, województwa: jeleniogórskie, wałbrzyskie, wrocławskie, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1987.
32. <http://www.mpk.swidnica.pl/> [dostęp: 12.03.2014].
33. Taylor Z., Ciechański A., *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu miejskiego w Polsce – część II*, „Przegląd Geograficzny”, 2009, T. 81, z. 2.
34. <http://www.swidnica24.pl/> [dostęp: 12.03.2014].