

Emilia Kuciaba¹
Tomasz Kwarciński²
Dariusz Milewski³
Elżbieta Załoga⁴

SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE TRANSPORTU REGIONALNEGO

Streszczenie

Funkcjonowanie transportu może pozytywnie wpływać na rozwój społeczno-gospodarczy kraju oraz regionów, zatem uzasadnione są nakłady ponoszone na jego rozwój. Skutki rozwoju transportu w regionie mogą mieć charakter bezpośredni (czas podróży, koszty i bezpieczeństwo) i pośredni (dostępność regionu, wielkość zatrudnienia, poziom efektywności procesów gospodarczych – transportowych i pozatransportowych), społeczna integracja, efekty środowiskowe. Pełni więc on bardzo ważne role społeczne, gdyż jest narzędziem pogłębiania integracji społecznej i warunkuje mobilność społeczną.

Wsparciem w opracowywaniu w tworzeniu zrównoważonego systemu transportowego mogłyby być modele wpływu transportu na rozwój społeczno-gospodarczy regionów, które pozwalałyby ocenić efektywność proponowanych rozwiązań transportowych.

Słowa kluczowe: transport, rozwój regionalny, efektywność transportu, transport regionalny

¹ mgr Emilia Kuciaba – Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Systemów i Polityki Transportowej, e-mail: emilia.kuciaba@wzieu.pl.

² dr Tomasz Kwarciński – Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Systemów i Polityki Transportowej, e-mail: tomasz.kwarciński@wzieu.pl.

³ dr Dariusz Milewski – Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Systemów i Polityki Transportowej, e-mail: dariusz.milewski@wzieu.pl.

⁴ dr hab. prof. US Elżbieta Załoga – Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Systemów i Polityki Transportowej, e-mail: elzbieta.zaloga@wzieu.pl.

Wstęp

Funkcjonowanie transportu może pozytywnie wpływać na rozwój społeczno-gospodarczy kraju oraz regionów, zatem uzasadnione są nakłady ponoszone na jego rozwój, szczególnie jeśli wpływ ten ma charakter wymierny i ekonomiczny. Stosunkowo większym problemem jest uzasadnienie ponoszenia tych nakładów, jeśli transport ma wspierać realizację celów o charakterze społecznym. Zarówno jednak w odniesieniu do celów ekonomicznych, jak i społecznych występuje problem optymalnego rozwoju transportu, uwzględniający nie tylko pozytywne, ale i negatywne efekty rozwoju transportu. Istotne znaczenie mają wszelkie decyzje dotyczące nie tylko infrastruktury, lecz także transportu w regionie.

Jeszcze bardziej problematyczne staje się ustalenie powyższych związków w odniesieniu do rozwoju regionalnego. Co więcej, w odniesieniu do regionów może wystąpić specyficzny problem negatywnego wpływu rozwoju transportu na rozwój regionów.

1. Wpływ transportu na rozwój społeczno-gospodarczy regionu

Aby ocenić wpływ transportu na rozwój regionów, należy najpierw określić miary tego rozwoju. Pomocna może być identyfikacja celów rozwoju oraz opracowanie kryteriów oceny ich realizacji. Pośrednio można je znaleźć w definicjach rozwoju regionalnego.

Rozwój regionalny obejmuje zjawiska gospodarcze, społeczne i przestrzenne, a definiowany jest on w różny sposób, w zależności od autora⁵. Przykładowe definicje brzmią:

„Rozwój regionalny to systematyczna poprawa konkurencyjności podmiotów gospodarczych i poziomu życia mieszkańców oraz wzrostu potencjału gospodarczego regionów, przyczyniający się do rozwoju społeczno-gospodarczego kraju”.

„Trwały wzrost poziomu życia mieszkańców i potencjału gospodarczego w skali określonej jednostki terytorialnej”.

„Trwały wzrost trzech elementów: potencjału gospodarczego regionów, ich siły konkurencyjnej oraz poziomu i jakości życia mieszkańców”.

Cele wymienione w powyższych definicjach mają charakter bardzo ogólny, mogłyby jednak zostać skwantyfikowane. Wygodniej jest jednak, szczególnie z punktu widzenia procesu podejmowania decyzji, w tym planowania rozwo-

⁵ *Metody oceny rozwoju regionalnego*, pr. zb. pod red. D. Stahl, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 2006, s. 13.

ju transportu (i oceny tego rozwoju), posługiwać się konkretnymi, wymiernymi efektami. Mogą nimi być np.: wzrost liczby nowych przedsiębiorstw i nowych miejsc pracy, powiększenie ilości zasobów mieszkaniowych, powołanie nowych urzędów i instytucji sektora usług publicznych, nowe dobra i usługi, atrakcyjne lokalizacje, wysokiej jakości środowisko przyrodnicze, wiedza, kwalifikacje zawodowe i umiejętności regionalnej społeczności oraz jej kreatywna aktywność, a także skłonności innowacyjne.

Należy jednak uwzględnić również cele już sformułowane w różnych dokumentach, w tym przede wszystkim w Strategii Rozwoju Kraju, m.in. określającej cele i priorytety polityki rozwoju regionalnego w Polsce⁶. Podobnie jak polityka regionalna UE, uwzględnia ona zasady zrównoważonego rozwoju, a więc dążenia do równowagi w rozwiązywaniu problemów o charakterze ekonomicznym, społecznym i ekologicznym. Polityka ta zakłada m.in. zmniejszenie bezrobocia na obszarach, gdzie jest ono szczególnie wysokie, zwiększenie wykorzystania zasobów krajowych, wyrównywanie różnic między regionami, zachowanie i umocnienie kultur regionalnych i regionalnych tożsamości oraz osiągnięcie lepszej równowagi między ludnością i środowiskiem.

Wyróżnia się różnorodne czynniki rozwoju regionalnego: zasoby demograficzne, regionalny ekosystem, infrastrukturę, gospodarkę regionalną, przestrzeń regionu, czynniki egzogeniczne (globalizacja, integracja, warunki makroekonomiczne), czynniki określające zdolność reagowania regionu na zmiany w makrootoczeniu (elastyczność gospodarki regionu, wewnętrzne możliwości kapitałowe, aktywność i otwartość regionu)⁷.

Do istotnych czynników rozwoju regionu zaliczyć należy także transport, w tym transport pasażerski. Transport w szerokim znaczeniu – w tym również publiczny, zbiorowy transport regionalny – pozwala na integrację regionu, przez co może się stać ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego. Jego wpływ zależy od oddziaływania innych czynników, w tym przykładowo charakteru regionu (specyfika geograficzna, demograficzna) oraz rodzaju prowadzonej w nim działalności gospodarczej. Najwcześniejsze badania o charakterze zarówno teoretycznym, jak i empirycznym wykazały, że poprawa funkcjonowania transportu pozwala zmniejszyć koszty działalności gospodarczej w różnym stopniu – w zależności od branży. Wielkość rynku pracy (i związany z nią czas podróży i koszty) może się inaczej kształtować w różnych gałęziach gospodarki. Ponadto

⁶ Cele i priorytety polityki rozwoju regionalnego zawarte są w *Strategii Rozwoju Kraju 2007–2015* oraz *Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia 2007–2013*.

⁷ *Metody oceny rozwoju regionalnego...*, s. 16–18.

zarówno pokonywane odległości, jak i stosowane sposoby dojazdu (środek transportu) do pracy zależą w dużym stopniu od charakteru tej pracy i zajmowanego stanowiska⁸.

Wśród celów ekonomicznych osiągniętych dzięki transportowi można wymienić zwiększenie konkurencyjności regionów przez np. poprawę jakości systemów transportu, co umożliwi lepsze wykorzystanie dostępnej siły roboczej. Natomiast do celów społecznych zaliczyć można redystrybucję (dzięki systemowi transportowemu regionu) aktywności gospodarczej między przestrzennymi obszarami, krajami lub sektorami, służącej zmniejszeniu dysproporcji dochodowych i promowaniu spójności społecznej.

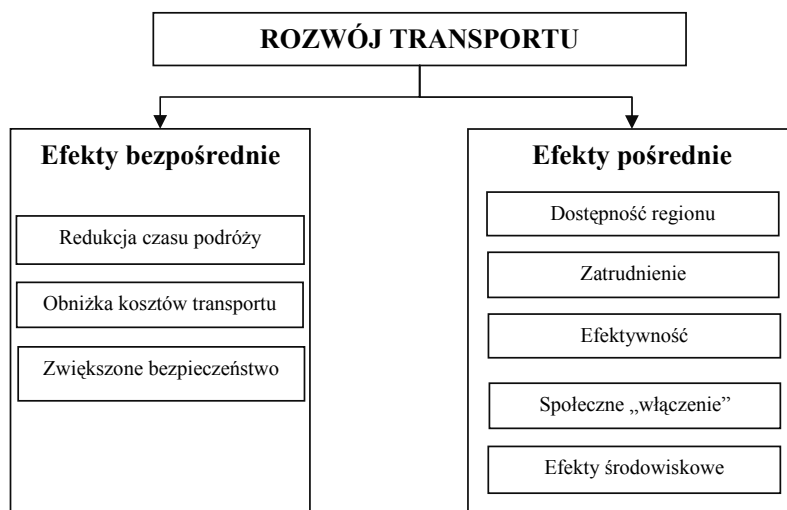
Mówiąc o wpływie transportu na rozwój społeczno-gospodarczy, zazwyczaj myśli się o inwestycjach infrastrukturalnych, co jest zrozumiałe, jako że wymagają one znacznych nakładów pieniężnych, a ich realizacja wiąże się z dużym ryzykiem oraz efektami zewnętrznymi. Ich wpływ jest największy spośród działań podejmowanych w sferze transportu. Z tych powodów to właśnie problemowi efektywności ekonomicznej infrastruktury poświęcona jest największa uwaga. Jednak bezpośrednio i pośrednio korzyści społeczno-gospodarcze osiągnąć są przede wszystkim dzięki świadczonym usługom transportowym zarówno w przewozach ładunków, jak i pasażerów. Z punktu widzenia polityki rozwoju regionu, za której tworzenie i realizację odpowiedzialne są jej władze, szczególnie istotne są usługi regionalnego transportu zbiorowego. Z punktu zaś widzenia transportu zbiorowego – istotna jest nie tylko liniowa, ale również punktowa infrastruktura (przystanki, stacje), ich liczba i lokalizacja. Korzyści dla gospodarki i społeczeństwa regionu wynikają więc z całości systemu transportowego, składającego się zarówno z czynników miękkich (usługi), jak i twardych (supra- i infrastruktura), które są ze sobą mocno powiązane. Przykładowo jakość podróżowania w zbiorowym transporcie pasażerskim może być oceniana przy uwzględnieniu komfortu jazdy, zatłoczenia i jakości informacji, czystości itd.⁹

⁸ G. Weisbrod, D. Vary, G. Treyz, *Measuring the Economic Costs of Urban Traffic Congestion to Business, Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, t. 1839, nr 1 (1 January 2003), s. 98–106.

⁹ W USA stosowane są pojęcia „jakość podróży” (ang. „ride quality”), do oceny której wykorzystuje się wskaźnik „indeks komfortu podróży” (ang. „ride comfort index”). Komfort podróżowania zależy od różnych czynników; nie tylko od jakości usług samych przewoźników, ale również od jakości infrastruktury – np. gładkości powierzchni autostrady. *Vide: Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development*, Paperback – Large Print, by OECD Organisation for Economic Co-operation and Development (Author), June 6, 2002, s. 34.

Na poziomie regionalnym punkt ciężkości problemów transportowych zależy od charakteru samego regionu. Jeśli jest to region z jednym centrum (duże dominujące miasto), istotna jest dostępność do tego centrum. Konsekwencje większej dostępności transportowej w regionie mogą być różne – większa atrakcyjność danego obszaru, większe poczucie integracji ze społeczeństwem regionu, mniejsze odczucie peryferialności jako niedogodności, wystawienie lokalnych ośrodków gospodarczych na presję konkurencyjną ze strony centrum. Rezultatem zwiększenia tej dostępności może być zmiana struktury gospodarki regionu.

Istnieje wiele różnych rodzajów korzyści wynikających z rozwoju transportu dla rozwoju regionu, które określa się jako bezpośrednie i pośrednie efekty rozwoju transportu w regionie¹⁰ (zob. rys. 1).



Rys. 1. Efekty bezpośrednie i pośrednie rozwoju transportu regionalnego

Źródło: opracowanie własne Dariusza Milewskiego na podstawie: *Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development...*

Efekty bezpośrednie to przede wszystkim czas podróży, koszty i bezpieczeństwo, będące wyznacznikami warunków przemieszczania. Są to więc efekty odczuwane przez bezpośrednich użytkowników transportu (zarówno usługodawców, jak i usługobiorców usług transportowych, czyli gestorów ładunków oraz pasażerów).

¹⁰ *Impact of Transport Infrastructure...*, s. 8–13.

Efekty pośrednie wynikają z bezpośrednich i mają szerszy zakres. Przykładowo efekty pośrednie mające wpływ na sieć transportową to: wzbudzony ruch, zmiana gałęzi transportu, niezawodność i jakość usług transportowych. Występowanie efektów pośrednich wiąże się jednak przede wszystkim z następującymi skutkami społeczno-ekonomicznymi:

- dostępność regionu,
- wielkość zatrudnienia,
- poziom efektywności procesów gospodarczych (transportowych i pozatransportowych),
- społeczne integracja (social inclusion),
- efekty środowiskowe.

Oszczędności czasowe w pasażerskim transporcie zbiorowym są trudne do oszacowania m.in. dlatego, że wartość czasu w transporcie jest oceniana np. w zależności od fazy przemieszczania (czas oczekiwania na autobus, jazda). Wartość tego czasu zmienia się też w trakcie podróży – wraz z jej wydłużaniem zwiększyć się może dyskomfort podróżnego¹¹. Oczywiście zróżnicowanie ocen występuje też między samymi podróżnymi.

Według M. Wardmana na całkowity koszt wynikający z wydłużenia czasu transportu składają się: koszt alternatywny czasu poświęconego na dojazd i strata wynikająca z niewykorzystania tego czasu na inne czynności¹². W transporcie pasażerskim koszty te trudniej jest obliczyć. Czas poświęcony w podróży związanej z obowiązkami zawodowymi może być przeliczany według stawki godzinowej pracownika, natomiast w innych przypadkach (celach niebiznesowych) – wartość czasu oceniana jest niżej (zazwyczaj ok. 50% wynagrodzenia). Zależy to również od sposobu przemieszczania oraz dochodów użytkownika transportu¹³. Jak wynika z przeprowadzonych badań, niemal 13,6 mln zł dziennie tracą kierowcy wskutek kongestii w siedmiu największych miastach Polski: Warszawie, Łodzi, Krakowie, Wrocławiu, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku. Rocznie stanowi to 31 mld zł. Wyliczenia te opierają się właśnie na założeniu, że czas stracony w trakcie procesu transportowego (ujmującego postoje) mógłby być poświęcony

¹¹ H. Mohring, J. Schroeter, and P. Wiboonchutikula, *The Values of Waiting Time, Travel Time, and a Seat on a Bus*, „Rand Journal of Economics”, 1987, t. 18, nr 1, s. 40–56.

¹² M. Wardman, *The Value of Travel Time: A Review of British Evidence*, „Journal of Transport Economics and Policy”, 1998, t. 32, nr 3, s. 285–316.

¹³ Ta zależność nie została dokładnie zbadana, ale wyniki wielu badań wskazują, że wartość czasu rośnie wraz z dochodami.

na uzyskiwanie dodatkowych dochodów. Koszty więc zależą od wielkości dochodów w poszczególnych miastach i poszczególnych osób¹⁴.

Na bezpieczeństwo, mierzone ilością wypadków oraz ich skutkami (śmierć, utrata zdrowia, straty majątkowe, koszty opieki zdrowotnej, ubezpieczeń), wpływają różnorodne czynniki: parametry dróg (geometryczne i nawierzchnia) oraz miejsce, w którym odbywa się przemieszczanie¹⁵, warunki meteorologiczne, środowiskowe, uszkodzenia mechaniczne pojazdów, parametry pojazdów (masa, ładowność, mocy silnika, konstrukcja zawieszenia, przebiegi roczne), czynnik ludzki.

Bezpieczeństwo można poprawić przez działania o zróżnicowanym charakterze: zmniejszenie kongestii, zmiany w sygnalizacji, stosowanie pasów skrętów, ograniczenia w przechodzeniu przez jezdnię, wprowadzanie zmian do stanu pasa drogowego – takich jak położenie nowej nawierzchni do usunięcia dziur, tworzenie bezpieczniejszego środowiska jazdy, ograniczenia prędkości.

Chociaż zdrowie i życie ludzkie – jak się wydaje – nie ma ceny, to jednak z wypadkami wiążą się konkretne i wymierne skutki ekonomiczne.

Konsekwencje wypadków są zwykle sklasyfikowane w trzech kategoriach: ofiary śmiertelne, ranni i szkody majątkowe. Stosunkowo łatwiej jest wyliczyć straty materialne, takie jak szkody w pojeździe czy ładunku, usługi ratownicze i medyczne albo utrata zarobku. Mogą być one wycenione na bazie kosztów napraw i remontów albo składek ubezpieczeniowych. Większym problemem jest wycena strat niematerialnych, takich jak smutek, cierpienie, jakość życia i samo życie ludzkie, co sprawia, że wycena ta będzie zawsze subiektywna i dyskusyjna.

Podróże pasażerów do i z pracy mają co najmniej dwa aspekty związane z dostępnością:

1. Zwiększona wydajność siły roboczej – poprawa dostępności pozwala skrócić czas podróży, który może być następnie wykorzystany w działalności produkcyjnej.
2. Zwiększone geograficzne rozmiary rynku pracy w regionie – jeśli poprawa dostępności prowadzi do zwiększenia odległości podróży w tym samym czasie podróży, to wzrasta zakres wyboru dla pracowników

¹⁴ *Raport o korkach w 7 największych miastach Polski Warszawa, Łódź, Wrocław, Kraków, Katowice, Poznań, Gdańsk*. Wyniki badań przeprowadzonych przez Deloitte i Targeo, marzec 2012, http://www.deloitte.com/assets/Dcom-Poland/LocalAssets/Documents/Raporty_badania_rankingi/pl_Raport_Korki2011_marzec2012.pdf (DATA ODCZYTU).

¹⁵ Więcej wypadków występuje na głównych arteriach miasta niż na autostradach i drogach ekspresowych.

i pracodawców. Pozwala to na zwiększenie specjalizacji w regionalnych rynkach pracy przez lepsze dopasowanie umiejętności (kompetencji) oferowanych i oczekiwanych na tych rynkach.

Wpływ transportu regionalnego na poziom zatrudnienia jest dwustronny. Większa dostępność transportowa może przyczynić się do tworzenia miejsc pracy, ale też – prowadzić do ich relokacji w regionie dzięki możliwości dojazdu do pracy z odległych miejscowości.

Zmniejszająca się dostępność transportowa wskutek np. zamykania połączeń kolejowych czy autobusowych może prowadzić do społecznego wykluczenia, co z kolei będzie skutkowało takimi zjawiskami społecznymi, jak bezrobocie, niski poziom umiejętności i dochodów, złe warunki mieszkaniowe, słaby dostęp do edukacji, wysoka przestępczość, zły stan zdrowia i rozpad rodziny. Społeczne „włączenie”¹⁶ jako przeciwieństwo „społecznego wykluczenia” można osiągnąć dzięki zwiększeniu dostępności transportowej oraz mobilności społeczeństwa. Trudno jest jednak stwierdzić, czy poprawa funkcjonowania transportu jest w stanie przywrócić prawidłowe funkcjonowanie danej społeczności.

Do korzyści użytkowników transportu zalicza się również możliwość wyboru sposobu podróżowania. Dla mieszkańców rejonu, w którym udział motoryzacji indywidualnej jest bardzo duży, ilość i jakość dostępnych opcji transportowych, takich jak jazda na rowerze, ruch pieszy, współużytkowanie środków transportu (ang. „ridesharing”) stanowią o jakości życia w tym rejonie. Ograniczenia mogą stwarzać zatłoczone drogi, poszerzanie ulic (tworzenie barier). Pojawia się tutaj nawet problem równości w dostępności transportowej dla osób niezmotoryzowanych, niepełnosprawnych czy o niższych dochodach.

Powiązania o charakterze systemowym występują również w samej sieci transportowej. Zwiększenie przepustowości na danej linii to korzyści nie tylko dla tego konkretnego połączenia, ale całej sieci, ponieważ inne połączenia mogą być odciążone. Efekty te odnoszą się zarówno do infrastruktury transportowej, jak i usług publicznego transportu. Budowa nowej drogi, np. autostrady, może spowodować wygenerowanie dodatkowego ruchu lub zmiany w sposobach podróżowania, szczególnie w dłuższym okresie czasu.

¹⁶ Wolne tłumaczenie terminu „social inclusion”, częściej stosowane jest określenie „integracja społeczna”, o czym będzie mowa w dalszej części opracowania.

2. Znaczenie transportu dla integracji społecznej

Transport, z uwagi na pełnione funkcje, zwykle jest postrzegany jako ważny czynnik integracji. Może ona mieć różny charakter, ale najczęściej wymienia się integrację ekonomiczną, społeczną oraz przestrzenną. W ramach poszczególnych rodzajów integracji cechy systemu transportowego decydują o poziomie spójności regionów, państwa czy ugrupowań państw, wpływają także na spójność społeczną.

Dostęp do motoryzacji indywidualnej, sieci infrastruktury transportu oraz usług transportu zbiorowego warunkuje mobilność społeczną i decyduje o jej rozmiarze. W ubiegłym dziesięcioleciu podmioty polityki transportowej UE i państw członkowskich z niepokojem obserwowały zjawisko rosnącej mobilności społecznej, mając głównie na względzie potrzebę ochrony środowiska, zmniejszenia zatłoczenia w miastach czy poprawę bezpieczeństwa na drogach. Powstawały nawet koncepcje ograniczania mobilności. Szybko jednak zweryfikowano takie podejście i skoncentrowano się na zarządzaniu mobilnością, bez pokusy jej ograniczania.

Pojęcie mobilności, zwane też ruchliwością społeczną, wywodzi się z socjologii¹⁷ i tam rozpatrywane jest w kilku wymiarach. H. Rogall definiuje mobilność jako „możliwość dotarcia do wszystkich miejsc, w których człowiek chce się znaleźć”¹⁸. W ekonomice transportu termin ten odnosi się do pokonywania przestrzeni przy pomocy środków transportu bądź pieszo. Podstawową przesłanką mobilności jest potrzeba transportowa. Ona, w połączeniu z siłą nabywczą, wyznacza: cel, częstotliwość, odległość oraz sposób przemieszczania się.

Transport regionalny jest jedną z form (obok motoryzacji indywidualnej) zaspokajania potrzeby mobilności mieszkańców zdefiniowanych obszarów (województwa) oraz osób przybywających na ten obszar w celach służbowych, turystycznych i osobistych. **Podstawową funkcją transportu regionalnego jest zaspokajanie potrzeby dojazdu do pracy i szkół.** Poza tym służy on realizacji także innych potrzeb społecznych, jak:

- przejazdy służbowe do głównych centrów gospodarczych i za granicę,
- zakupy, załatwianie spraw urzędowych,

¹⁷ Twórcą definicji mobilności jest Pitrim A. Sorokin (1889–1968), amerykański socjolog pochodzenia rosyjskiego, który zdefiniował ją jako „zjawisko przemieszczania się jednostek w przestrzeni społecznej”. Za: Ł. Zadecki, *Społeczne podstawy ładu politycznego*, Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2011, s. 87.

¹⁸ Zob. H. Rogall, *Ekonomika zrównoważonego rozwoju. Teoria i praktyka*, Zysk i S-ka Wydawnictwo, Poznań 2010, s. 461.

- opieka medyczna,
- udział w imprezach kulturalnych, sportowych,
- udział w życiu politycznym i religijnym,
- utrzymywanie więzi rodzinnych i społecznych,
- rekreacja i turystyka itp.

Publiczny transport regionalny ma charakter usługi użyteczności publicznej, co przemawia za zobowiązaniem państwa do zapewnienia dostępu do tych usług w sposób niedyskryminacyjny i ciągły¹⁹. Miarą dostępności do usług przewozowych jest poziom integracji transportu. Regulacja UE²⁰ przez publiczne usługi w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego rozumie „połączone usługi transportowe na określonym obszarze geograficznym, zawierające wspólny system informacyjny i biletowy oraz wspólny rozkład jazdy”. Efektywny transport regionalny wymaga koordynacji usług w przestrzeni i czasie – tzw. *randez-vous*²¹. Integracja dotyczyć może także kilku podsystemów transportu: ruchu pieszego, rowerowego, motoryzacji indywidualnej i komunikacji publicznej.

Zintegrowany transport pasażerski w regionie jest narzędziem pogłębiania integracji społecznej na tyle istotnym, że wszelkie jego ograniczenia mogą przyczynić się do wykluczenia społecznego²². Komisja Europejska uznała, że do takiego stanu poza ubóstwem prowadzą akumulacja i kombinacja kilku typów deprivacji, w tym: brak edukacji, pogorszenie warunków zdrowia, bezdomność, utrata wsparcia rodzinnego, brak uczestnictwa w regularnym życiu społeczeństwa i brak możliwości podjęcia pracy²³. Narodowa Strategia Integracji Społecznej dla Polski (NSJS) z 2004 r. definiuje wykluczenie społeczne jako „sytuację uniemożliwiającą lub znacznie utrudniającą jednostce lub grupie, zgodne z prawem pełnienie ról społecznych, korzystanie z dóbr publicznych i infrastruktury społecznej, gromadzenie zasobów i zdobywanie dochodów w godny sposób”. Zakres wykluczenia może dotyczyć funkcji społecznych, ekonomicznych, politycznych,

¹⁹ Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (DzU UE L.315 z 3.12.2007).

²⁰ *Ibidem*, art. 2, pkt m.

²¹ *Suburban and Regional Railways Landscape in Europe*, ERRAC – the European Rail Research Advisory Council, October 2006, www.uitp.org/public_transport (16.11.2011).

²² Wykluczenie społeczne jest skutkiem oddziaływania czynników o różnym charakterze, wśród których dominują: ekonomiczne, techniczne, organizacyjne, społeczne, informacyjne. Przyjmuje się, że wykluczenie społeczne ma miejsce wówczas, „gdy osoba nie może uczestniczyć w głównych rodzajach aktywności społeczeństwa, w którym żyje”. Za: *Social Exclusion and the Provision of Public Transport. Main Report*, Department for Transport, London, 27. Oct. 2000.

²³ *Vide: Social exclusion and the provision of public transport. Main report.*

kulturalnych, rodzinnych, a więc wszystkich tych, które określają integrację społeczną osoby. Transport warunkuje możliwość realizacji tych funkcji.

Wykluczenie społeczne wynika na skutek oddziaływania czynników o różnym charakterze. Jednym z nich jest dostępność do transportu. Wzrost poziomu motoryzacji indywidualnej wysyła niekiedy błędne sygnały do decydentów odpowiedzialnych za transport, na poziomie rządu czy samorządu. Społeczności zależne od samochodu osobowego nie zgłaszają popytu na transport publiczny, co w efekcie ogranicza jego dostępność dla gospodarstw domowych pozbawionych samochodu. Brak właściwej dostępności usług transportu publicznego dotyka szczególnie regiony generujące mały ruch.

Jest wiele czynników, które decydują o udziale transportu w procesie wykluczenia społecznego. Głównymi są następujące²⁴:

- fizyczne (bariery fizyczne dostępu do dróg, przystanków, środków transportu),
- ekonomiczne (koszty transportu, cena usług przewozowych),
- czasowe (czas dotarcia do celu, częstotliwość połączeń, niezawodność usług),
- przestrzenne (przestrzenne rozmieszczenie infrastruktury liniowej i punktowej transportu),
- psychologiczne (obawy związane z bezpieczeństwem osobistym w związku z korzystaniem z transportu, lęk przed podróżą),
- informacyjne (bariera informacji o usługach transportowych, rozkładzie jazdy stopniu skomunikowania itp.).

Do najbardziej zagrożonych wykluczeniem z tytułu braku dostępu do transportu należą osoby niepełnosprawne i starsze, a także mieszkańcy obszarów słabszych ekonomicznie (obszary niskiego popytu na usługi transportowe), którzy mają ograniczony dostęp do usług transportu publicznego.

3. Charakterystyka potrzeb transportowych w regionie

Ogólnie przyjmuje się, że źródłem potrzeb transportowych są aktywność społeczna człowieka oraz działalność produkcyjna. W ramach kryterium hierarchizacji wyróżnia się potrzeby obligatoryjne oraz fakultatywne. Do potrzeb obligatoryjnych zalicza się: dojazdy do pracy, szkół, przewozy związane z prze-

²⁴ Zob. m.in. D. Stanchev, B. Menaz, *Third Annual Thematic Research Summary – Equity and Accessibility*, EC, Brussels 2006.

wozami ładunków, natomiast do fakultatywnych – potrzeby związane z turystyką, rozrywką, odwiedzinami itp. W zakresie transportu w regionie mieszczą się wszystkie wskazane powyżej rodzaje potrzeb. Oznacza to, iż obsługuje on przewozy w zakresie dojazdów do pracy i szkół, a także jest wykorzystywany w celach turystycznych czy rozrywkowych. Jako zbieżną z wyżej zaprezentowaną klasyfikacją można uznać podział potrzeb transportowych na obiektywne oraz subiektywne. W grupie potrzeb obiektywnych, odpowiadających obligatoryjnym, wyróżnia się poza wyżej wskazanymi przejazdy służbowe (business travel)²⁵.

Potrzeby transportowe zgłaszane przez osoby różnią się co do stopnia natężenia oraz rodzaju. Do głównych cech w przewozach osób można wyróżnić: koncentrację na ograniczonym przestrzennie obszarze (transport miejski, aglomeracyjny), rozproszenie na nieograniczonym przestrzennie obszarze (transport regionalny), powszechność (transport miejski, aglomeracyjny), sporadyczność (transport regionalny), czasoprzestrzenną nierównomierność²⁶. Ta ostatnia cecha ma swoje odzwierciedlenie w wahaniami przewozowych okresowych oraz przestrzennych. W przewozach w regionie zjawisko wahań przewozowych jest związane z realizacją potrzeb transportowych w zakresie dojazdów do szkół, uczelni oraz pracy. Wyróżniając dni tygodnia, można zauważyć, że wahania dotyczą niedziel, poniedziałków (dojazd) oraz piątków (powrót).

Wzrost zainteresowania badaczy transportem w regionie wynika z wielu przyczyn. Przede wszystkim na poziomie regionalnym widoczne są skutki niewłaściwego funkcjonowania systemu transportowego, szczególnie w zakresie przewozów pasażerskich. Jedną z oznak tego stanu jest zjawisko kongestii wywołane dynamicznym rozwojem motoryzacji indywidualnej. Jej wzrost negatywnie oddziałuje na środowisko naturalne, a w szerszym wymiarze wpływa na obniżanie jakości życia mieszkańców miast, aglomeracji oraz regionu.

Zmiana stylu życia mieszkańców w regionie wywołuje zjawisko osiedlania się w miejscach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny. Osoby te z założenia wykorzystują do obsługi swoich potrzeb własne samochody, a otwieranie nowych połączeń jest bardzo często mało opłacalne (m.in. efekt pączkowania miast).

W publicznym transporcie regionalnym można też wskazać na proces ograniczania dostępu do usług transportowych. Polega on na wycofywaniu się ope-

²⁵ *Vide: Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, red. W. Rydzkowski, K. Wojówódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 30.

²⁶ *Ibidem*, s. 33.

ratorów ze świadczenia usług z uwagi na interes ekonomiczny przedsiębiorstwa transportowego. Ten stan jest szczególnie niekorzystny dla osób bez własnego środka transportu.

Inna grupa zmian wpływających na potrzeby transportowe wynika z ogólnych przeobrażeń społeczno-gospodarczych regionu. Zmiany społeczne związane są przede wszystkim ze zmianami demograficznymi (efekt starzenia się społeczeństwa, migracje ludności). Oznacza to między innymi wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe przez osoby starsze. Wymaga to zatem zwrócenia większej uwagi w ofercie przewozowej na potrzeby tej grupy społecznej (autobusy niskopodłogowe czy perony dostosowane do potrzeb pasażerów).

Zmiany strukturalne zapoczątkowane w Polsce po 1989 r. przyczyniły się do likwidacji wielu, szczególnie dużych, przedsiębiorstw w regionie, do których, wykorzystując najczęściej transport publiczny bądź zakładowy, dowożono pracowników. Powstające nowe przedsiębiorstwa (w strukturze dominują przedsiębiorstwa małe) nie generują już tak dużego zapotrzebowania na przewozy pracownicze.

Szeroko ujmując, potrzeby transportowe w regionie zaspokajane są w ramach usług transportu miejskiego, aglomeracyjnego oraz regionalnego, a także motywacji indywidualnej. Elementem różnicującym poszczególne rodzaje transportu zbiorowego jest zasięg działania. W ostatnim okresie można zauważyć ekspansję transportu miejskiego w układzie terytorialnym. Efektem jest zwiększanie oferty przewozowej realizowanej w ramach właściwych umów z gminami ościennymi. Umożliwia to korzystanie przez większą liczbę mieszkańców z oferty przedsiębiorstw transportu miejskiego. W pewnym sensie proces ten można traktować jak ewolucyjne przesunięcie transportu miejskiego w kierunku transportu aglomeracyjnego. Przykładem mogą być otwierane w ostatnim okresie w Szczecinie (na mocy porozumienia z gminami Kołbaskowo oraz Dobra) nowe linie autobusowe. Umożliwia to mieszkańcom korzystanie z regularnych, dotowanych przewozów pasażerskich, a zarazem eliminuje z rynku innych operatorów.

Transport aglomeracyjny z założenia ma umożliwiać sprawną komunikację między miastami w ramach układu aglomeracja – miasta satelickie. W przypadku województwa zachodniopomorskiego układ taki może tworzyć Szczecin (jako aglomeracja) z Policami, Goleniowem, Stargardem Szczecińskim oraz Gryfinem. O sprawności transportu, w tym transportu aglomeracyjnego, decyduje stopień jego integracji. Ważną jej część stanowi wspólna taryfa. W przypadku województwa zachodniopomorskiego brakuje takiego rozwiązania. Właściwie każde przedsiębiorstwo posiada własną taryfę, nie honorując biletów innego przewoźnika. Jako paradoks można uznać brak porozumień między operatorami trans-

portu kolejowego, samochodowego oraz przedsiębiorstwami komunikacji miejskiej, a takowe występuje między Szczecinem a Berlinem. Dzięki porozumieniu (od 2005 r.) pasażer DB może korzystać z bezpłatnej komunikacji miejskiej Berlina oraz Szczecina.

Cechy potrzeb transportu w regionie można wyrazić w postaci postulatów transportowych, określając je mianem wymagań jakościowych, zgłaszanych przez klientów transportu w regionie, wobec usługodawcy. Postulaty mogą dotyczyć takich cech, jak: prędkość, masowość, taniość, niezawodność, kompleksowość, elastyczność oraz dostępność.

Wydaje się, iż dla klientów transportu w regionie ważne będą postulaty związane z ceną, prędkością oraz dostępnością. Pożądanym jest właściwa kombinacja wskazanych cech usług. Przykład połączenia autobusowego Szczecin – Świnoujście pokazuje możliwość ich łączenia. Wiodącą pozycję rynkową uzyskały przedsiębiorstwa małe (tzw. busiarze), oferujące usługi transportowe o niższej cenie i krótszym czasie przejazdu wobec transportu kolejowego.

4. Transport regionalny wobec wymogów zrównoważonego rozwoju

Zrównoważony rozwój jest trendem globalnym i dotyczy wszelkich sfer gospodarowania i aktywności społecznej. Transport ma szczególne miejsce w tym procesie.

Zrównoważonym transportem jest takie przemieszczanie, które zaspokaja potrzeby mobilności dzisiejszych pokoleń, dbając jednocześnie o stan środowiska, warunki życia oraz możliwości rozwoju gospodarczego przyszłych generacji²⁷.

By osiągnąć stan zrównoważonego transportu, należy zachować odpowiedzialną równowagę między różnymi i często przeciwstawnymi interesami, starając się pogodzić podstawowe prawo obywateli do mobilności, znaczenie sektora transportu dla gospodarki i zatrudnienia, odpowiedzialność za środowisko w skali lokalnej i globalnej, a także prawo obywateli do bezpieczeństwa, jakości życia i zdrowia²⁸.

²⁷ *Smart Thinking to Restart European Transport Policy*, European Federation for Transport and Environment, T & E 04/6, Brussels 2004, www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:324 (25.09.2011).

²⁸ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie zrównoważonej europejskiej polityki transportowej uwzględniającej europejską politykę energetyczną i europejską politykę ochrony środowiska (2007/2147 (INI)) P6_TA-PROV(2008)0087 [www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/ta/p6_ta-prov\(2008\)0087_/P6_TA-PROV\(2008\)0087_pl.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/ta/p6_ta-prov(2008)0087_/P6_TA-PROV(2008)0087_pl.pdf) (25.09.2011).

Komisja Europejska przedstawia różne typy inicjatyw w celu zintensyfikowania wysiłków mających na celu uczynienie transportu bardziej ekologicznym i zrównoważonym²⁹. Jeden z nich polega na „urealnieniu cen” przez internalizację zewnętrznych kosztów transportu, drugi – na wprowadzeniu szeregu środków uzupełniających, obejmujących instrumenty regulacyjne i działania w zakresie infrastruktury oraz badań i rozwoju.

OECD zdefiniowała zrównoważony transport³⁰ jako taki, który nie zagraża zdrowiu publicznemu i zaspokaja potrzeby transportowe zgodnie z zasadami wykorzystywania zasobów odnawialnych poniżej poziomu ich zdolności do regeneracji i zasobów nieodnawialnych poniżej poziomu rozwoju ich odnawialnych zamienników, a w szczególności³¹:

- zapewnia dostępność celów komunikacyjnych w sposób bezpieczny, niezagrażający zdrowiu ludzi i środowisku w sposób równy dla obecnej i następnych generacji,
- pozwala funkcjonować efektywnie, oferować możliwość wyboru środka transportowego i podtrzymać gospodarkę oraz rozwój regionalny,
- ogranicza emisje i odpady w ramach możliwości zaabsorbowania ich przez ziemię, zużywa odnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich odtworzenia, zużywa nieodnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich zastąpienia przez odnawialne substytuty, przy minimalizowaniu zajęcia terenu i hałasu.

Również Europejska Federacja Transportu i Środowiska (European Federation for Transport and Environment) podała swoją wizję zrównoważonego transportu, uznając, że aby transport można było uznać za zrównoważony, musi spełniać warunek **świadomości środowiskowej** (environmentally sensible), **optymalności ekonomicznej** (economically sound), **uzasadnienia społecznego** (socially just) oraz **odpowiedzialności politycznej** (politically responsible). Wyżej wymienione komponenty zrównoważonego transportu należy rozumieć jako:³²

- uwzględnianie w rozwoju transportu aspektu ekologicznego,
- odpowiednie wyważenie korzyści ekonomicznych oraz efektów zewnętrznych,

²⁹ Komisja Wspólnot Europejskich: Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady: *Ekologiczny transport*, Bruksela 2008, KOM(2008) 433 wersja ostateczna.

³⁰ Environmentally sustainable transport (EST).

³¹ *Synthesis Report of the OECD Project on Environmentally Sustainable Transport EST*, International EST Conference, Vienna 2000.

³² *Smart Thinking to Restart European Transport Policy...*

- odzwierciedlanie przez ceny rzeczywistych kosztów wytworzenia usługi transportowej,
- zapewnienie wszystkim użytkownikom transportu minimalnego poziomu dostępu do usług transportowych,
- akceptację społeczną przeprowadzonych działań uzyskaną dzięki przeprowadzaniu przejrzystych i jasnych procesów decyzyjnych oraz odpowiedzialnemu wydatkowaniu środków pieniężnych.

Synonimem dla zrównoważonego systemu transportowego jest „etyczny” system transportowy. Pojęcie wprowadzone w Stanach Zjednoczonych na potrzeby podejmowania racjonalnych – w ocenie społecznej – decyzji rynkowych. Jest ono definiowane jako system³³, który „nie stwarza zagrożenia bezpieczeństwa, efektywnie wykorzystuje energię, chroni środowisko przed zanieczyszczeniem i jest budowany na zdrowych ekonomicznych zasadach”. Pojęcie to ma za zadanie zwrócić uwagę społeczeństwa na niepożądane trendy w funkcjonowaniu transportu i wynikające z tego zagrożenia dla współczesnej i przyszłej cywilizacji.

Rozwój systemu transportowego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju wymaga wspierania mobilności, opartej na systemach zbiorowego transportu pasażerskiego.

Zgodnie z polityką transportową, wyznaczoną w najnowszej Białej Księdze Komisji Europejskiej³⁴, sektor transportu musi zużywać mniej energii w bardziej ekologiczny sposób, lepiej korzystać z nowoczesnej infrastruktury i ograniczać negatywny wpływ na środowisko oraz najważniejsze zasoby naturalne, takie jak wodę, ziemię i ekosystemy. Muszą powstać nowe wzorce transportu, pozwalające na transport większej liczby towarów i pasażerów za pomocą najwydajniejszych środków lub kombinacji takich środków. Równocześnie transport nie może ograniczać mobilności³⁵.

Odzwierciedleniem tej idei w przewozach pasażerskich na średnie odległości jest kształtowany zgodnie z wymogami zrównoważonego rozwoju publiczny transport zbiorowy. „Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego jest to proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także

³³ G.E Garmichael, *Rail Enterprises and Their Economic/Political Environment*, „Rail International” 1993, nr 5.

³⁴ *Biała Księga. Plan utworzenia europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Komisja Europejska, KOM (2011) 144 (wersja ostateczna), www.europa.eu (15.12.2011).

³⁵ *Ibidem*, s. 6.

promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu”³⁶.

Właściwości transportu regionalnego są zróżnicowane w zależności od gałęzi transportu, jaką są wykonywane, oraz ulegają korzystnym zmianom pod wpływem rosnącej jakości taboru i infrastruktury. Wśród najistotniejszych czynników konkurencyjności transportu regionalnego należy wymienić:

- cenę,
- dostępność,
- konieczność skorzystania z komplementarnych gałęzi transportu,
- szybkość handlową,
- stopień bezpieczeństwa,
- jakość środków transportu oraz obsługi pasażera,
- współczynniki energo- praco- i kapitałochłonności w przeliczeniu na jednego przewiezionego pasażera.

Rola publicznego transportu w systemie przewozu osób w Polsce na przestrzeni lat maleje. Jest to konsekwencją nie tylko dużej atrakcyjności i dostępności motoryzacji indywidualnej, ale również niskiej jakości świadczonych usług przewozowych w transporcie regionalnym.

W dobie ograniczoności zasobów do rangi naczelnych kierunków rozwoju transportu urasta zużycie zasobów naturalnych oraz oddziaływanie na środowisko. Dlatego też czynniki te wpływać będą w coraz silniejszy sposób na strukturę gałęziową systemu transportowego oraz kierunki postępu technicznego w różnych gałęziach transportu. Trend ten sprzyja rozwojowi transportu regionalnego. Ekologiczne efekty działalności przewozowej w transporcie regionalnym mierzone na jednostkę pracy przewozowej lub jednego pasażera są wielokrotnie bardziej korzystne niż w transporcie indywidualnym. Przewagę transportu zbiorowego ugruntowują również widoczne korzyści społeczne i eksploatacyjne. Potwierdza to ekologiczny, ekonomiczny, a co za tym idzie – właściwy w świetle polityki zrównoważonego rozwoju – charakter.

Atrakcyjny transport regionalny, w szczególności kolejowy, jest środkiem do osiągnięcia celu zrównoważonego rozwoju polegającego na zmianie struktury gałęziowej przewozów pasażerskich oraz ograniczeniu emisji substancji zanieczyszczających przez ograniczenie motoryzacji indywidualnej. Efektem rozwoju zbiorowego transportu regionalnego jest zmniejszenie zagęszczenia ruchu

³⁶ Art. 4 ust. 1, pkt 28, DzU nr 5, poz. 13 z późn. zm.

na drogach, a tym samym – zwiększenie bezpieczeństwa oraz przeciwdziałanie skutkom kongestii.

Niezbędne w zakresie zwiększenia roli publicznego transportu zbiorowego w procesie kształtowania zrównoważanego transportu są środki polegające na:

- uzyskaniu efektywności energetycznej środków transportu regionalnego przez wprowadzenie niskoemisyjnych paliw i systemów napędowych,
- zastosowaniu nowoczesnych systemów zarządzania transportem regionalnym oraz innowacyjnych rozwiązań informacyjnych i komunikacyjnych w celu wydajnego wykorzystania infrastruktury i taboru,
- zarządzania ruchem stawiającego środki transportu regionalnego w uprzywilejowanej pozycji w celu zwiększenia prędkości i niezawodności przewozu oraz – tym samym – stworzenia zachęty dla użytkownika,
- wysokiemu bezpieczeństwu transportu regionalnego.

W dążeniu do wzrostu konkurencyjności oraz atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego konieczne jest skomunikowanie środków transportu regionalnego i miejskiego oraz wprowadzenie biletów intermodalnych.

W przypadku oferty przewozowej na średnie odległości nowe technologie są mniej rozwinięte, wybór środków transportu zaś – bardziej ograniczony niż w miastach. Jednakże i w tym zakresie działania UE mogą przynieść najszybsze rezultaty, jako że ograniczenia związane z zasadą pomocniczości lub umowami międzynarodowymi są mniejsze. Bardziej zasobooszczędne pojazdy i ekologiczne paliwa prawdopodobnie nie wystarczą do osiągnięcia wymaganych redukcji emisji ani nie rozwiążą problemu zatorów. Musi im towarzyszyć konsolidacja w przewozach pasażerów, polegająca na większym wykorzystaniu środków transportu zbiorowego różnych gałęzi transportu³⁷.

Komisja Europejska promuje stworzenie sieci multimodalnego podróżowania między miastami. Lotniska, porty, stacje kolejowe, metra, autobusowe powinny być coraz lepiej połączone oraz stać się platformami połączeń multimodalnych dla pasażerów. Lepsza integracja sieci umożliwi większy wybór gałęzi transportu. Podróż wieloma środkami transportu musi jednak być dostępna, co mają zapewnić systemy informacji internetowej oraz elektronicznej rezerwacji i płatności. Szersze wykorzystanie środków transportu zbiorowego musi być uregulowane stosownymi przepisami w zakresie praw pasażerów³⁸.

Wymogi te na poziomie zarządzania transportem regionalnym mają być wspierane przez uregulowania tworzone w zrównoważonym planie rozwoju

³⁷ Biała Księga. Plan utworzenia europejskiego obszaru transportu..., s. 7.

³⁸ *Ibidem*.

transportu publicznego, określonym w rozporządzeniu 1370/2007 i przełożonym na grunt polski ustawą z 2011 r. o publicznym transporcie zbiorowym (DzU 2011 nr 5, poz. 13 z późn. zm).

Publiczny transport regionalny przez zapewnienie mobilności, przy jednoczesnej minimalizacji jej negatywnych skutków, jest ważnym elementem zrównoważonego systemu transportu. Istnieje potrzeba wzrostu udziału transportu zbiorowego w przewozach osób na średnie odległości. Aby spełnić to wymaganie, konieczne są działania w kierunku promocji i rozwoju oraz zwiększenie atrakcyjności usług transportu regionalnego. W dobie narastania potrzeb komunikacyjnych oraz ekspansji motoryzacji indywidualnej, niosącej także negatywne skutki dla jakości życia społeczeństwa, wzrost wykorzystania transportu zbiorowego w obsłudze potrzeb pasażerskich w regionie jest postulowanym trendem.

Podsumowanie

Transport regionalny jest środkiem do osiągnięcia podstawowego celu polityki transportowej Unii Europejskiej, jakim jest zrównoważony rozwój. Jednak rola publicznego transportu w systemie przewozu osób na przestrzeni lat maleje wskutek stosunkowo większej atrakcyjności motoryzacji indywidualnej oraz niskiej jakości świadczonych usług przewozowych w transporcie regionalnym.

Problemy stwarza również charakter potrzeb transportowych mieszkańców regionów, w tym przede wszystkim:

- zmiana stylu życia mieszkańców (osiedlanie się w miejscach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny – m.in. efekt pączkowania miast),
- zmiany demograficzne (efekt starzenia się społeczeństwa, migracje ludności),
- zmiany strukturalne – np. likwidacja dużych przedsiębiorstw.

Zjawiska te powodują znaczne utrudnienie w tworzeniu atrakcyjnej oferty transportu zbiorowego, ponieważ z jednej strony niezbędne są wysokie nakłady, a z drugiej – efektywność tego transportu nie jest wysoka ze względu na trudności w uzyskaniu korzyści skali ze względu na mały ruch pasażerski. W związku z tym w publicznym transporcie regionalnym można też wskazać na proces ograniczania dostępu do usług transportowych.

Jednak transport ten pełni bardzo ważne role społeczne: służy pogłębianiu integracji i warunkuje mobilność społeczną. Dlatego konieczne są działania

w kierunku promocji i rozwoju oraz zwiększenia atrakcyjności usług transportu regionalnego.

Komisja Europejska przedstawia różne typy inicjatyw w celu zintensyfikowania wysiłków mających na celu uczynienie transportu bardziej ekologicznym i zrównoważonym. W dążeniu do wzrostu konkurencyjności oraz atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego konieczna jest integracja systemu transportowego w regionie, czego przejawem może być skomunikowanie środków transportu regionalnego i miejskiego oraz wprowadzenie biletów intermodalnych.

Sposobem na zwiększenie efektywności tego transportu jest również optymalne zaspokajanie potrzeb transportowych mieszkańców regionu. Wydaje się, iż dla klientów transportu w regionie ważne będą postulaty związane z ceną, prędkością oraz dostępnością. Pożądanym jest właściwa kombinacja wskazanych cech usług.

Wsparciem w opracowywaniu w tworzeniu zrównoważonego systemu transportowego mogłyby być modele wpływu transportu na rozwój społeczno-gospodarczy regionów, za pomocą których można byłoby ocenić efektywność proponowanych rozwiązań transportowych.

BIBLIOGRAFIA

- Biała Księga. Plan utworzenia europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Komisja Europejska, KOM(2011) 144 (wersja ostateczna).
- Garmichael G.E., *Rail Enterprises and Their Economic/Political Environment*, „Rail International” 1993, nr 5.
- Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development*, Organisation for Economic Co-Operation and Development, 2002.
- Komisja Wspólnot Europejskich: Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady: *Ekologiczny transport*, Bruksela 2008, KOM(2008) 433 (wersja ostateczna).
- Metody oceny rozwoju regionalnego*, pr. zb. pod red. D. Stahl, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 2006.
- Mohring H., Schroeter J. and Wiboonchutikula P., *The Values of Waiting Time, Travel Time, and a Seat on a Bus*, „Rand Journal of Economics”, 1987, t. 18, nr 1.
- Raport o korkach w 7 największych miastach Polski Warszawa, Łódź, Wrocław, Kraków, Katowice, Poznań, Gdańsk*. Wyniki badań przeprowadzonych przez Deloitte i Tar-geo, marzec 2012.

- Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie zrównoważonej europejskiej polityki transportowej uwzględniającej europejską politykę energetyczną i europejską politykę ochrony środowiska (2007/2147 (INI)) P6_TA-PROV(2008)0087.
- Rogall H., *Ekonomika zrównoważonego rozwoju. Teoria i praktyka*, Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań 2010.
- Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (DzU UE L.315 z 3.12.2007).
- Smart Thinking to Restart European Transport Policy*, European Federation for Transport and Environment, T&E 04/6, Brussels 2004.
- Social Exclusion and the Provision of Public Transport. Main Report*, Department for Transport, London, 27. Oct. 2000.
- Stanchev D., Menaz B., *Third Annual Thematic Research Summary – Equity and Accessibility*, EC, Brussels 2006.
- Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015 oraz Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia 2007–2013*.
- Suburban and Regional Railways Landscape in Europe. ERRAC – the European Rail Research Advisory Council*, October 2006.
- Synthesis Report of the OECD Project on Environmentally Sustainable Transport EST*. International EST Conference, Vienna 2000.
- Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009.
- Wardman M., *The Value of Travel Time: A Review of British Ernce*, „Journal of Transport Economics and Policy”, 1998, t. 32, nr 3.
- Weisbrod G., Vary D., Treyz G., *Measuring the Economic Costs of Urban Traffic Congestion to Business*, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, t. 1839, nr 1 (1 January 2003).
- Zadęcki Ł., *Społeczne podstawy ład politycznego*, Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2011.
- Załoga E., *Strategie rynkowe kolei wobec zmian w preferencjach klientów*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 1998.