

Zuzanna Kłos-Adamkiewicz*

OBŚLUGA KOMUNIKACYJNA GMIN OŚCIENNYCH NA PRZYKŁADZIE GMINY DOBRA

Funkcjonowanie współczesnych miast wiąże się nieodłącznie z koniecznością zapewnienia sprawnego i efektywnego systemu komunikacji zbiorowej, która zaspokaja potrzeby mieszkańców i stwarza dogodne warunki do rozwoju miast. Problemy obsługi komunikacyjnej miast, a w szczególności gmin ościennych lub odległych od centrum osiedli, były i w niektórych przypadkach nadal są jednym ze znaczących utrudnień mieszkańców – potencjalnych pasażerów. Słaba dostępność do usług transportu zbiorowego (obrzeża miast i dzielnice peryferyjne charakteryzują się ponadto mniejszą gęstością sieci transportowych) oraz niska częstotliwość kursowania pojazdów transportu publicznego zniechęca mieszkańców tych obszarów do korzystania z tej formy przemieszczania się. Możliwość objęcia obsługą komunikacji miejskiej gmin ościenny daje możliwość zmniejszenia wykorzystania w codziennych podróżach samochodów osobowych oraz zwiększa dostępność środka transportu. W artykule przedstawiono przykład gminy Dobra znajdującej się w województwie zachodniopomorskim, pokazując wykorzystanie poszczególnych linii autobusowych, które od początku 2015 roku obsługują w ramach komunikacji miejskiej miejscowości znajdujące się na obszarze gminy.

Słowa kluczowe: komunikacja miejska, gminy ościenne, badania potoków pasażerskich

* mgr Zuzanna Kłos-Adamkiewicz, Katedra Systemów i Polityki Transportowej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński.

Wstęp

Jednym z warunków prawidłowo funkcjonującego miasta jest zapewnienie odpowiednio zorganizowanego i zarządzanego systemu transportu w mieście, który obejmuje zarówno transport zbiorowy, jak i indywidualny. Rozwój transportu niesie za sobą liczne konsekwencje, z czego najbardziej uciążliwe jest zatłoczenie komunikacyjne (wywołujące kongestię) oraz proces dezurbanizacji, związany ze zmniejszaniem się liczby mieszkańców miast wskutek przenoszenia się mieszkańców poza granice miast¹, do gmin ościennych. Te dwa czynniki wpływają na kształt i sprawność funkcjonowania systemu transportowego całego obszaru metropolitalnego², na który składa się główny ośrodek miejski oraz gminy ościenne. W przypadku obsługi komunikacyjnej gmin ościennych problemem jest zbyt duże, w porównaniu z obszarem miasta, wykorzystanie w codziennych podróżach samochodów osobowych. Duże odległości pomiędzy miejscem zamieszkania a najczęstszymi celami podróży, jakimi są praca lub szkoła powodują konieczność przemieszczania się samochodem, gdy brakuje alternatywnego transportu zbiorowego.

System transportu osób w mieście bazuje na połączeniach (multimodalności) różnych rodzajów (gałęzi i środków) transportu, zarówno na obszarze miasta, jak i całej metropolii. O ile w obszarze miasta mieszkańcy spotykają się zazwyczaj z dużym wyborem dostępnych środków transportu (w zależności od wielkości miasta można wyróżnić: metro, autobusy, tramwaje, trolejbusy, system miejskiej wypożyczalni rowerów), o tyle ich dostępność w gminach ościennych, będących wciąż częścią metropolii jest znacznie bardziej ograniczona.

Najczęściej obsługa komunikacyjna oparta jest na przewoźnikach autobusowych PKS. Jednak w większości wypadków brakuje integracji biletowej i taryfowej z dostępną w mieście komunikacją miejską. Przykładem rozwiązań tych problemów może być:

¹ J. Szołtysek, *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*, Wydawnictwo Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2011, s. 118.

² Obszar metropolitalny to spójny funkcjonalnie układ wielu jednostek osadniczych oraz terenów o wysokim stopniu zurbanizowania, którego główną cechą jest występowanie funkcji metropolitalnych, a także powiązań funkcjonalnych i ekonomicznych. Obszar metropolitalny obejmuje strefę o znacznym bezpośrednim zasięgu stałego oddziaływania oraz tereny potencjalnych możliwości rozwojowych. T. Markowski, T. Marszał, *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja, problemy i pojęcia podstawowe*, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, Warszawa 2006, s. 15–17.

- integracja cenowa, biletowa i taryfowa w obrębie danej metropolii (na połączenia realizowane przez innych przewoźników lub kolejowe przewozy regionalne),
- poszerzenie, we współpracy z gminami ościennymi zasięgu oddziaływania usług przewozowych miejskiego przewoźnika.

Obydwa ze wskazanych powyżej rozwiązań mają swoiste wady i zalety, wiążące się najczęściej z problemami na poziomie prawnym i organizacyjnym (integracja) oraz kosztowym (poszerzanie zasięgu oddziaływania komunikacji miejskiej)³.

1. Transport publiczny w gminie Dobra

Sprawnie funkcjonująca komunikacja zbiorowa wpływa na zmniejszenie się liczby użytkowników transportu indywidualnego, co jest szczególnie ważne z punktu widzenia gmin ościennych, których mieszkańcy, przy braku odpowiedniej oferty usługowej transportu zbiorowego, wybierają do codziennych podróży (najczęściej w kierunku miasta) samochody osobowe, co w konsekwencji zwiększa problem kongestii w mieście.

Gmina Dobra należy do Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego⁴ (rys. 1). Od 1993 roku do 1 stycznia 2015 roku transport publiczny realizowany był przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinie Sp. z o.o. (PKS). Świadczenie usług każdorazowo wynika z przetargu nieograniczonego na świadczenie usług komunikacyjnych w zakresie transportu publicznego dla Gminy Dobra. Na terenie gminy funkcjonowały cztery linie autobusowe obsługujące m.in. miejscowości: Bezrzecze, Wołczkowo, Dobrą, Dołuje, Kościno, Grzepnicę, Stolec, Redlicę, Wąwelnicę i Lubieszyn.

³ Szerzej: W. Bąkowski, *Analiza możliwości wdrożenia zintegrowanego metropolitalnego systemu pasażerskich przewozów zbiorowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym*, www.som.szczecin.pl/SOM/chapter_104027.asp (dostęp 20.05.2015).

⁴ Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM) został powołany na podstawie Porozumienia Partnerskiego zawartego 30.10.2006 r. w Szczecinie między Województwem Zachodniopomorskim, reprezentowanym przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego oraz: Gminą Miasto Szczecin, Miastem Stargard Szczeciński, Powiatem Stargardzkim, Powiatem Polickim, Powiatem Goleniowskim, Powiatem Gryfińskim, Gminą Police, Gminą Goleniów, Gminą Gryfino, Gminą Stargard Szczeciński, Gminą Kołbaskowo, Gminą Dobra, Gminą Kobyłanka, Gminą Stare Czarnowo, Gminą Nowe Warpno. Obecnie SOM zrzesza 15 członków (dołączyła Gmina Świnoujście).

Kursy komunikacji miejskiej na terenie gminy Dobra finansowane są z budżetu gminy. Podobnie było też w przypadku organizacji przejazdów we współpracy z PKS. Z punktu widzenia pasażera sytuacja była jednak nieco odmienna, gdyż chcąc podróżować do Szczecina musiał on mieć dwa bilety – ten obowiązujący w pojazdach PKS oraz bilet ZDiTM, obowiązujący w ramach komunikacji miejskiej w Szczecinie. Po wprowadzeniu zmian pasażerowie mogą korzystać tylko z jednego biletu – ZDiTM. Obecnie, przy wykorzystaniu jednego biletu komunikacji miejskiej, mieszkańiec gminy Dobra zyskał możliwość swobodnego podróżowania na trasach po całej gminie Dobra, na trasie pomiędzy Dobrą, a Szczecinem oraz w całym Szczecinie.



Rys. 1. Gminy wchodzące w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Źródło: [www.som.szczecin.pl/UMSzczecinFiles/file/SSOM/Mapa_SSOM\(1\).jpg](http://www.som.szczecin.pl/UMSzczecinFiles/file/SSOM/Mapa_SSOM(1).jpg) (dostęp 20.05.2015).

Mimo dostępności do usług transportu publicznego oferta PKS nie cieszyła się zbyt dużą popularnością, głównie ze względu na konieczność przesiadania się oraz nabywania odrębnych biletów na przejazd PKS, a następnie w obrębie Szczecina – komunikacją miejską.

Władze gminy podjęły działania, aby zawrzeć porozumienie z miejskim przewoźnikiem na poszerzenie zasięgu oddziaływania miejskiego przewoźnika na obszar miejscowości znajdujących się w gminie Dobra.

Na podstawie porozumienia międzygminnego zawartego 14 listopada 2014 roku pomiędzy Gminą Dobra, Gminą Miasto Szczecin od 1 stycznia 2015 roku uruchomiono siedem nowych linii autobusowych kursujących na zlecenie miejskiego organizatora przewozów, tj. Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie (ZDiTM). Umożliwiło to jednocześnie pasażerom korzystanie z biletów ZDiTM, które obowiązują w całej komunikacji miejskiej Szczecina. Uruchomiono pięć linii dziennych (105, 108, 121, 122 i 123) oraz dwie linie nocne (535 i 536), których charakterystyka została przedstawiona w tabeli 1.

Tabela 1

Charakterystyka linii autobusowych obsługujących Gminę Dobra

Nr linii	Najważniejsze przystanki linii	Charakterystyka linii
1	2	3
105	na trasie Klonowica Zajezdnia–Dobra Osiedle; od przystanku Klonowica Zajezdnia (ul. Wernyhory) – ul. Żołnierską przez Krzekowo, Bezrzecze i Wołczkowo	autobusy kursują w dni robocze w godzinach szczytu co 24 min, w godzinach międzyszczytu co 48 min, w pozostałym okresie oraz w dni świąteczne co 60 min
108	na trasie Gumieńce–Lubieszyn Rondo przez Mierzyn – Skarbimierzycze – Dołuje – Lubieszyn Targowisko; niektóre kursy do Dobrej oraz do przystanku Lubieszyn Granica	kursy w dni robocze w godz. szczytu co 24 min, w godz. międzyszczytu co 36–48 min, w godz. wieczornych co 40 min; w dni świąteczne w godz. 9–18 co 48–60 min., zaś w pozostałym okresie co 60 min
121	na trasie Głęboke–Dobra Osiedle przez Wołczkowo, z kursami do Grzępnicy	kursy w dni robocze w godzinach 5:00–20:30, autobus wykonuje 14 obiegów, zaś w dni świąteczne w godzinach 6:30–19:50 – 6 obiegów.
122	na trasie Kościno–Bezrzecze przez Dołuje, Wąwelnicę i Redlicę; dodatkowo w dni nauki w szkołach kursy przedłużone będą do Stolca przez Wołczkowo – Dobrą – Grzępnicę – Dobrą – Buk – Łęgi – Rzędziny	kursy w dni robocze w godzinach 5:45–19:00 (12 obiegów), zaś w dni świąteczne w godzinach 5:20–16:40 (5 obiegów)
123	na trasie Kościno–Stolec przez Dołuje, Lubieszyn, Dobrą, Buk, Łęgi i Rzędziny	kursy w dni robocze w godzinach 4:00–21:20 (12 obiegów), zaś w dni świąteczne w godzinach 5:30–20:20 (8 obiegów)

1	2	3
535	na trasie Klonowica Zajezdnia–Stolec (przez ul. Żołnierską w kierunku Gminy Dobra z powrotem przez ul. Klonowica), Krzekowo – Bezzrecze – Wołczkowo – Dobra – Dobra Osiedle – Buk – Łęgi – Rzędziny – Stolec	kurs o godzinie 0:30 z przystanku Klonowica Zajezdnia i o godzinie 1:40 ze Stolca
536	na trasie Gumieńce–Grzeczyn, przez Mierzyn – Skarbimierz – Dołuże – Kościno – Lubieszyn – Dobra	kurs o godzinie 0:40 z Gumieńca i o godzinie 1:15 z Grzeczyny; kursy są zsynchronizowane z linią 528 na przystanku Gumieńce

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.dobraszczecinska.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=2682:informacja-dotyczca-komunikacji-miejskiej-od-1-stycznia-2015r-w-gminie-dobra&catid=222:informacje&Itemid=262 (dostęp 20.05.2015).

Organizatorem usług jest Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie, natomiast wykonawstwo usług zostało powierzone dotychczas funkcjonującemu na terenie gminy przedsiębiorstwu PKS, które, by dostosować się do nowych warunków postanowiło:

- zmienić barwy wybranych autobusów (głównie na trasie 105 i 108) na te odpowiadające szczecińskiej komunikacji (systematycznie też będą dostosowywane pozostałe autobusy),
- oznaczać swoje autobusy według standardów obowiązujących w ZDiTM (wszystkie piktogramy, naklejki z informacjami znajdujące się wewnątrz i na zewnątrz pojazdu),
- zamontować biletomaty i kasowniki na bilety elektroniczne⁵.

2. Badania potoków pasażerskich w gminie Dobra

Przygotowanie rozkładu jazdy dla nowych autobusów oparte było przede wszystkim na jak najlepszym skomunikowaniu wszystkich miejscowości w Gminie Dobra.

W kwietniu i maju 2015 roku na zlecenie gminy Dobra zrealizowano badania potoków pasażerskich na wszystkich liniach dziennych, aby ocenić wykorzystanie usług komunikacji miejskiej i wskazać możliwości zmian. Pomiary polegały na dokładnym liczeniu pasażerów wsiadających i wysiadających na każdym przystanku ww. linii oraz znajdujących się wewnątrz pojazdu po ruszeniu z przystanku. Pomiary wykonano na wszystkich kursach poszczególnych linii

⁵ http://szczecin.gazeta.pl/szczecin/1,34959,17394681,Duzy_przewoznik_autobusowy_przybiera_szczecinskie.html (dostęp 20.05.2015).

wyszczególnionych w rozkładach jazdy dla dni roboczych i weekendu. Badań nie przeprowadzano w poniedziałki i piątki, ze względu na duże prawdopodobieństwo wystąpienia niestandardowych potoków pasażerskich w tych dniach.

Najwięcej pasażerów w dzień roboczy przewozi autobus linii 105 (średnio 16,11 pasażerów na kurs). W dzień powszedni przewozi się średnio 8,8 pasażera (w ramach jednego kursu), natomiast w weekend 5,3 pasażera.

W tabeli 2 i tabeli 3 zestawiono szczegółowe wskaźniki dotyczące popytu na komunikację zbiorową w dniu roboczym i w weekend.

Tabela 2

Wyniki badań potoków pasażerskich – wskaźniki dla dnia roboczego

Linia	Liczba pasażerów*	Udział (%)	Liczba kursów	Średnia liczba pasażerów w kursie	Maksymalna liczba pasażerów przewiezionych 1 kursem	Średni potok międzyprzystankowy	Maksymalne wykorzystanie miejsc w pojeździe (%)
105	940	42	64	16,11	62	17,3	39
108_1	880	39	58	11,54	60	13,8	36
108_5	31	1	4	13,12	33	8,7	25
121	136	6	28	4,57	22	4,3	26
122	112	5	28	2,93	46	14,2	68
123	147	7	23	4,55	39	4,6	49

* Średnia z 2 dni badań w dni robocze.

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3

Wyniki badań potoków pasażerskich – wskaźniki dla weekendu

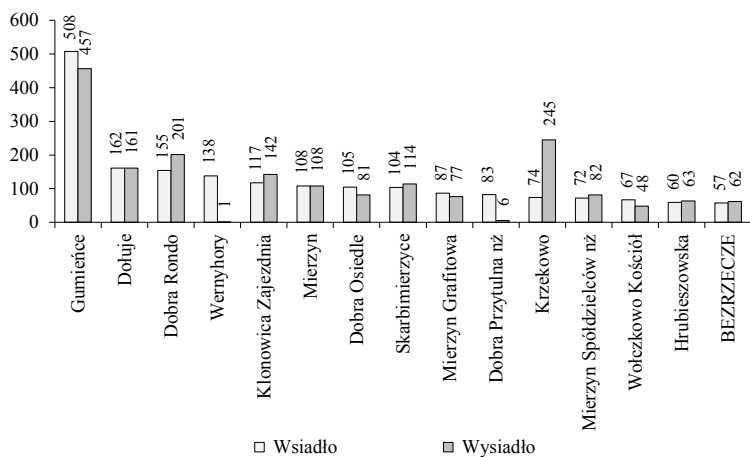
Linia	Liczba pasażerów*	Udział (%)	Liczba kursów	Średnia liczba pasażerów w kursie	Maksymalna liczba pasażerów przewiezionych 1 kursem	Średni potok międzyprzystankowy	Maksymalne wykorzystanie miejsc w pojeździe (%)
105	372	39	36	11,85	47	12,0	45
108_1	463	49	42	8,54	58	9,4	35
121	37	4	12	2,68	14	2,6	12
122	11	1	9	0,66	6	0,7	6
123	66	7	15	2,81	37	2,7	34

* Średnia z 2 dni badań w weekend.

Źródło: opracowanie własne.

W dni robocze największa liczba pasażerów przewożona jest przez autobusy linii 105, natomiast w weekendy – linii 108; udział tych linii w przewozach ogółem wynosi odpowiednio 42% i 39% w dzień roboczy i 39% i 49% w weekend.

Najpopularniejszymi przystankami linii autobusowych obsługujących Gminę Dobra były Gumieńce, Dołuje, Dobra Rondo, Wernyhory oraz Klonowica Zajezdnia. Liczbę osób wsiadających lub wysiadających na tych przystankach przedstawiono na rysunku 2, wskazano także 15 najpopularniejszych przystan-ków.



Rys. 2. 15 przystanków z największą wymianą pasażerską

Źródło: opracowanie własne.

Potoki pasażerskie w Gminie Dobra wynikają przede wszystkim z konieczności dojazdu do pracy lub szkoły. W liczbie osób korzystających z poszczególnych przystanków można odnaleźć analogię do liczby mieszkańców danego obszaru. Znacznie mniej pasażerów zauważa się w małych miejscowościach lub przy ich granicach, gdzie wyznaczone zostały przystanki na żądanie (Lubieszyn Granica, Dobra Zwierzyniecka, Dobra Las, Redlica Rondo oraz Dobra Lawendowa).

Wnioski

Przeprowadzone badania potoków pasażerskich w Gminie Dobra wskazują na duże zainteresowanie usługami ZDiTM. Biorąc pod uwagę, po pierwsze, zapewnienie dostępności komunikacyjnej mieszkańców Gminy, po drugie, integracji z biletem miejskim i po trzecie, co jest równie ważne – ograniczenie wykorzystania samochodów osobowych w codziennych podróżach, uruchomienie tych usług transportowych była celowe.

W żadnym z przypadków nie było problemu z zajętością miejsc w autobusach (wskaźnik obrazujący napełnienie), co pozwala twierdzić, że tabor jest optymalnie dobrany do potrzeb podróżnych. Można zwrócić uwagę na to, by wczesnoporanne i wieczorne kursy realizować krótkimi autobusami.

W przypadku najmniej popularnych linii, charakteryzujących się najmniejszą liczbą pasażerów ogółem oraz liczbą pasażerów na poszczególnych kursach (linie 121, 122 oraz 123) można rozważyć możliwość uruchomienia usługi tele-bus, polegającej na kursowaniu autobusów po otrzymaniu zgłoszenia od mieszkańców o chęci przemieszczenia się. W znacznym stopniu ogranicza to puste i kosztowne przebiegi, zapewniając jednocześnie obsługę komunikacyjną wybranych obszarów gminy⁶.

Przykład tej gminy pokazuje, że możliwość uruchomienia usługi komunikacji miejskiej może przynosić korzyści dla mieszkańców, jednak dokładniejszy obraz będzie widoczny przy realizacji kolejnych badań potoków pasażerskich. Możliwość korzystania z jednego biletu zachęca mieszkańców do korzystania z usług komunikacji miejskiej i może doprowadzić do zrezygnowania z przemieszczania się samochodem osobowym, co jest jednym z założeń nowej kultury mobilności w miastach.

Bibliografia

- Bąkowski W., *Analiza możliwości wdrożenia zintegrowanego metropolitalnego systemu pasażerskich przewozów zbiorowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym*, www.som.szczecin.pl/SOM/chapter_104027.asp.
http://szczecin.gazeta.pl/szczecin/1,34959,17394681,Duzy_przewoznik_autobusowy_przybiera_szczecinskie.html.

⁶ Jednym z miast, które na obszarach podmiejskich oferuje usługi tele-bus jest Kraków, por. szerzej www.mpk.krakow.pl/pl/tele-bus.

http://szczecin.gazeta.pl/szczecin/1,34959,17394681,Duzy_przewoznik_autobusowy_przybiera_szczecinskie.html.

Markowski T., Marszał T., *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja, problemy i pojęcia podstawowe*, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, Warszawa 2006, s. 15–17.

Szołtysek J., *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*, Wydawnictwo Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2011.

www.dobraszczecinska.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=2682:informacja-dotyczca-komunikacji-miejskiej-od-1-stycznia-2015r-w-gminie-dobra&catid=222:informacje&Itemid=262.

PUBLIC TRANSPORT SERVICES OF CONTERMINOUS COMMUNES AT THE EXAMPLE OF DOBRA COMMUNE

Summary

The functioning of modern cities is inherent with the need to ensure efficient and effective public transport system that meets the needs of residents and creates favorable conditions for the development of the cities. Problems of transport services in the cities, in particular neighboring municipalities or remote settlements, was and in some cases still is, one of the major problems for its inhabitants – who are potential passengers. Low accessibility to public transport services (outskirts of towns and peripheral districts are characterize itself by a lower density of transport networks) and low frequency of public transport vehicles discourages residents of these areas. The possibility of including support for neighboring municipalities of public transport makes it possible to reduce the use of cars daily traveling and increases the availability of this form of movement. The article is an example of Dobra commune located in Western Pomerania showing how to use the bus lines that operate from the beginning of 2015 at the area of the commune covering by transport services villages being part of it.

Keywords: urban transport, conterminous communes, passenger flows

Translated by Zuzanna Klos-Adamkiewicz