

MATEUSZ SMOLARSKI

mgr, Uniwersytet Wrocławski,
Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowa-
nia Środowiska, Instytut Geografii
i Rozwoju Regionalnego, Zakład
Zagospodarowania Przestrzennego,
tel.: 697 351 481, e-mail: mateusz.
smolarski2@uwr.edu.pl

WOJCIECH JURKOWSKI

mgr, Uniwersytet Wrocławski,
Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowa-
nia Środowiska, Instytut Geografii
i Rozwoju Regionalnego, Zakład
Zagospodarowania Przestrzennego,
tel.: 669 910 716, e-mail: wojciech.
jurkowski@uwr.edu.pl

Aspekty organizacyjno-przestrzenne funkcjonowania prywatnej komunikacji autobusowej w Wałbrzychu¹

Streszczenie. Rynek komunikacji publicznej w miastach Polski charakteryzuje się szeregiem daleko idących przeobrażeń, zwłaszcza związanych z problemami rozwoju komunikacji publicznej z jednej oraz dynamiczną ekspansją przewoźników prywatnych z drugiej strony. Bardzo dobrym przykładem tych zmian, ze względu na ich skalę i tempo, stanowi miasto Wałbrzych. Zmiany były efektem upadku Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej, a następnie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. W konsekwencji nowi, prywatni przewoźnicy stali się podstawowym ogniwem komunikacji publicznej w mieście, co niesie za sobą szereg pozytywnych, jak i negatywnych aspektów. Celem artykułu jest analiza i ocena funkcjonowania wałbrzyskiego, lokalnego systemu komunikacji autobusowej w aspekcie organizacyjnym i przestrzenno-ilościowym. W artykule zaprezentowano schemat funkcjonowania wałbrzyskiego modelu komunikacji publicznej oraz przeprowadzono analizę ilościową. Skupiono się on przede wszystkim na zbadaniu struktury przewoźników, kierunków i natężeń kursów przez nich wykonywanych oraz identyfikacji powiązań między tymi kierunkami a wybranymi czynnikami społeczno-ekonomicznymi. Pozwoli to na identyfikację charakterystycznych cech kształtującego się systemu komunikacji publicznej, oceny jego zalet i wad, a także umiejscowienie go w kontekście innych systemów. Należy przy tym podkreślić, iż jakkolwiek praca dotyczy miasta Wałbrzych, to opisane w niej zjawiska z różnym natężeniem występują w skali całego kraju.

Słowa kluczowe: transport autobusowy, przewoźnicy drogowi, geografia transportu, deregulacja rynku

Wprowadzenie

Problematyka przekształceń rynku usług komunikacyjnych jest szeroko poruszana na gruncie szeregu nauk, w tym w szczególności geografii transportu. Analizy dotyczące przemian organizacyjno-funkcjonalnych w obrębie transportu dotyczą prawie wszystkich jego działów. W opracowaniach naukowych brane pod uwagę są przekształcenia związane z wieloma jego gałęziami: transportem drogowym [1,2], miejskim [3,4], kolejowym [5,6] czy również żegluga śródlądową [7]. Odnoszą się przy tym głównie do przekształceń systemowych lat 90. Istotną rolę w prowadzonych badaniach odgrywa także kwestia deregulacji rynku usług transportowych, a w szczególności jej skutków przestrzennych i organizacyjnych. Proces ten może

przynieść zarówno pozytywne efekty, takie jak obniżenie kosztów oraz wzrost efektywności transportu [8,9], jak i negatywne związane ze wzrostem cen czy dezinformacją [10,11].

Wybór Wałbrzycha jako przedmiotu analizy wynikał z szeregu przesłanek. Do 1999 roku było to miasto wojewódzkie. Jego pierwotna rola jako typowego miasta przemysłowo-górniczego w wyniku wieloletnich przeobrażeń ekonomicznych osłabła na znaczeniu. Wałbrzych został doświadczony zarówno przekształceniami w skali makro (związanymi m.in. ze zmieniającą się sytuacją polityczną w latach 90. oraz upadkiem zakładów przemysłowych i kopalń węgla), jak i typowo lokalnymi, takimi jak zmiany w układzie komunikacyjnym, likwidacje lokalnych przedsiębiorstw komunikacyjnych, rosnąca emigracja młodych osób. Do jednej z najważniejszych przesłanek, która prawdopodobnie doprowadziła do zasadniczych zmian w układzie komunikacyjnym, należy likwidacja państwowego przewoźnika PKS Wałbrzych. Powolne ograniczanie pracy przewozowej przez jednego skonsolidowanego przewoźnika doprowadziło równocześnie do rozwoju komunikacji tzw. busowej².

W pracy uwzględniono zmiany organizacyjne na rynku lokalnych usług transportowych zachodzące w ostatnich latach, które przekładają się na obecny stan komunikacji w skali lokalnej Wałbrzycha i okolic. W istniejących opracowaniach, generalnie rzecz biorąc, brakuje analiz dotyczących rozproszenia organizacyjnego lokalnej komunikacji autobusowej w małych lub średnich miastach. Według autorów przeprowadzenie analizy z tego zakresu jest aktualnie szczególnie istotne w obliczu tworzenia się dokumentów planistycznych związanych z kształtowaniem miejskich obszarów funkcjonalnych, w tym realizowanym projektem rozwoju aglomeracji wałbrzyskiej. W tym przedsięwzięciu uczestniczy 14 gmin należących do 4 powiatów [12], które integrują swoje działania w zakresie organizacyjno-finansowym.

Z uwagi na fakt, że opisane w artykule zjawiska związane m.in. z deregulacją rynku usług transportowych lub upadkiem regionalnego czy lokalnego przewoźnika

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2016. Wkład autorów w publikację: W. Jurkowski 50%, M. Smolarski 50%.

² W opracowaniach naukowych brak jest jednego określenia tego typu transportu autobusowego. Potocznie często się mówi o „busiarstwie”. Zdaniem autorów można wspominać o komunikacji busowej, mikrobusowej.

publicznego dotyczą w różnej skali wszystkich w zasadzie miast kraju, wyniki analiz mogą mieć bardziej uniwersalny charakter. Stanowią także próbę uzupełnienia istniejącej luki w zakresie badań systemów transportowych o charakterze empirycznym.

Zagadnienie poruszane w artykule nie zostało jeszcze zbadane w sposób kompleksowy, istnieją opracowania na poziomie krajowym [1,5,6,7,13,14] lub międzynarodowym [15]. Analiza dotycząca obszaru położonego stosunkowo blisko badanego regionu dotyczyła konsekwencji przestrzennych deregulacji transportu w powiecie świdnickim [16]. Jakkolwiek kwestia rozwoju transportu publicznego w aglomeracjach jest bardzo często poruszana we wszelkiego rodzaju dokumentach o charakterze planistycznym i strategicznym, to jednak – zdaniem autorów – w wielu przypadkach nie uwzględniają one wszystkich aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej w regionie. W tym kontekście wyniki pracy mogą mieć także zastosowanie aplikacyjne.

Cel, zakres i metody badań

Głównym celem artykułu jest analiza i ocena funkcjonowania wałbrzyskiego, lokalnego systemu komunikacji autobusowej w aspekcie organizacyjnym oraz przestrzenno-ilościowym. Wałbrzych stanowi dobry przykład miasta, w którym obecna forma systemu komunikacji publicznej jest wynikiem szeregu przekształceń i upadku państwowych przedsiębiorstw transportowych.

Zakres przestrzenny dotyczy miasta Wałbrzych³ wraz z gminami: Szczawno Zdrój, Świebodzice, Walim, Jedlina Zdrój, Mioszów oraz Boguszów Gorce, a także Głuszycy i Świdnicy. Wybór takiego obszaru badań związany jest również z rodzajem komunikacji autobusowej, która jest podstawą analizy. Jest to transport lokalny, łączący Wałbrzych (jako główny węzeł) z okolicznymi gminami. Autorzy wybrali transport autobusowy realizowany przez tzw. prywatną komunikację miejską na liniach pozamiejskich i międzypowiatowych. W analizie ilościowej brak jest połączeń realizowanych w ramach linii miejskiej⁴. Takie zawężenie analizowanego zjawiska służy zwróceniu szczególnej uwagi na tą część lokalnego transportu autobusowego, która realizowana przez prywatne podmioty jest potencjalnie najbardziej elastyczna w tworzeniu oferty. Dodatkowo w tym przypadku należy zwrócić uwagę na charakterystykę tego typu komunikacji mikrobusowej, której pewne elementy, takie jak m.in.: duży odsetek kursów nierealizowanych oraz niepunktualnych, wykorzystywanie taboru niesprawnego technicznie [17] itd., wpływają na negatywny odbiór przez pasażerów. Region wałbrzyski, zdaniem autorów, jest obok m.in. okolic Zakopanego, Lublina, Rzeszowa jednym z bardziej intensywnie zagospodarowanych obszarów w kraju przez transport (mikro)busowy.

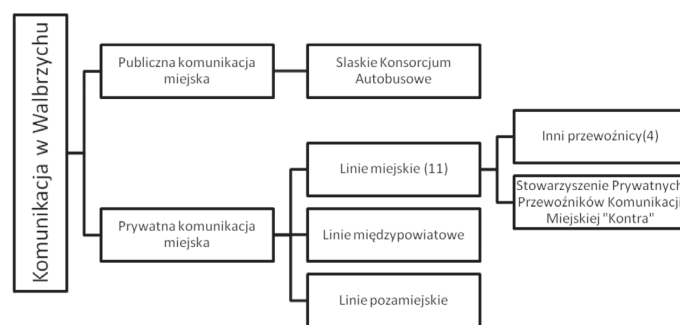
Zakres czasowy badań to okres od września do listopada 2015 roku. Jedną z cech wałbrzyskiej komunikacji jest brak stałości oferty, stąd konieczność ograniczenia ram czasowych badań do 3 miesięcy.

Podstawowymi metodami badawczymi, które zastosowali autorzy, są przegląd i kwerenda ogólnodostępnych rozkładów jazdy komunikacji autobusowej. W tym przypadku zdecydowano się na skorzystanie z oficjalnej strony Zarządu Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta⁵, gdzie opublikowane są rozkłady jazdy. Wybór i zawężenie pozyskania informacji rozkładowych tylko do oficjalnych serwisów internetowych miasta wynikał z braku jednej, spójnej i wiarygodnej informacji pasażerskiej. W związku z tym analiza danych opracowana jest z perspektywy potencjalnego pasażera, który (z dużym prawdopodobieństwem) będzie szukał stosownych informacji na oficjalnych stronach internetowych i na tej podstawie planował swoją podróż.

Z punktu widzenia przeprowadzonej analizy najważniejszą rolę odgrywały informacje dotyczące liczby połączeń w ciągu dnia realizowanych na podstawie rozkładu jazdy. Dodatkowo w ramach badania ilościowego dokonany został podział na dni robocze, wolne oraz święta. Stanowi to element opisujący ofertę komunikacyjną i możliwości jej potencjalnego wykorzystania przez pasażera nie tylko w dni robocze w godzinach szczytu.

Organizacja transportu publicznego w Wałbrzychu

Szczegółowe kwestie administracyjno-organizacyjne przemian w zakresie funkcjonowania transportu miejskiego (publicznego) w Wałbrzychu, z racji intensywności i zakresu zmian, mogą stanowić materiał do całkowicie odrębnych badań. Stąd autorzy skupili się na uwzględnieniu podstawowych i najważniejszych ich aspektów. W skład transportu miejskiego w Wałbrzychu wchodzi zarówno publiczna, jak i prywatna komunikacja (rys.1). Kwestia prowadzenia przewozów w ramach publicznej komunikacji niewątpliwie związana jest z przekształceniami na lokalnym rynku przewozów. Liczne przekształcenia organizacyjno-przestrzenne (m.in. likwidacja w latach 70. sieci trolejbusowej) skutkowały wielokrotnymi zmianami głównego przewoźnika. W latach 70. powstało Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (podzielone na oddziały regionalne), które na początku lat 90. zostało przekształcone w Miejski Zakład



Rys.1. Struktura organizacyjna transportu autobusowego w Wałbrzychu
Źródło: opracowanie własne

³ W ramach podziału terytorialnego Wałbrzych stanowi miasto na prawach powiatu.

⁴ Dokładany podział organizacyjny wałbrzyskiego transportu zostanie przedstawiony w kolejnych rozdziałach.

⁵ <http://zdkium.walbrzych.pl/>

Komunikacyjny. MZK funkcjonował do 2012 r.oku, kiedy to została ogłoszona jego upadłość. W związku z ogłoszeniem przetargu przez organizatora przewozów (Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta) prowadzenie przewozów na liniach publicznej komunikacji miejskiej przejęło Śląskie Konsorcjum Autobusowe. Prowadzenie przewozów przez ww. przedsiębiorstwo rozpoczęło się w grudniu 2012 roku, a umowa podpisana jest na 10 lat.

W ramach komunikacji miejskiej realizowanej przez prywatne podmioty wyszczególnić można linie miejskie, które są uzupełnieniem publicznej komunikacji. Ten rodzaj przewozów realizowany jest przez 4 przewoźników niezależnych oraz pozostałych, zrzeszonych w ramach Stowarzyszenia „Kontra”. Obecna obsługa linii międzypowiatowych oraz pozamiejskich jest uwarunkowana m.in. przez likwidację PKS Wałbrzych, który w 2009 został zlikwidowany, a od 2007 roku znajdował się w stanie upadłości. Wycofywanie się tego przewoźnika spowodowało bardzo intensywny rozwój komunikacji mikrobusowej.

Aktualnie gmina Wałbrzych w ramach publicznej komunikacji miejskiej ma podpisane liczne porozumienia międzygminne (tab.1) z jednostkami sąsiednimi. W porozumieniach poszczególne gminy powierzają gminie Wałbrzych realizację tzw. zadania własnego związanego z prowadzeniem przewozów w lokalnym transporcie zbiorowym. Organizacyjnie przekłada to się na partycypację finansową gminy ościennej w wydłużonych kursach linii miejskiej. Dodatkowo gminy zobowiązują się m.in. do całorocznego utrzymania przystanków w czystości; odśnieżania zatok autobusowych itp. Trzy porozumienia międzygminne zawarte zostały na czas nieokreślony, w pozostałych są to co najmniej 2-letnie okresy.

Tabela 1

Porozumienia międzygminne Wałbrzycha z gminami ościennymi w zakresie obsługi komunikacją mikrobusową			
Gmina	Termin obowiązywania umowy	Linia komunikacyjna	Liczba połączeń w dzień roboczy/sobotę/niedzielę
Mieroszów	1.08.2013 r. – 31.12.2017 r.	12	4/4/4
Szczawno-Zdrój	30.12.2010 – czas nieokreślony	Brak wyszczególnionych ⁶	–
Jedlina Zdrój	6.07.2012 – czas nieokreślony	5	8/7/7
Walim	21.08.2014–31.12.2016 r.	5	11/5/6
Gluszyca	20.08.2014 r. – czas nieokreślony	5	8/7/7
Boguszów-Gorce	26.03.2013–30.04.2017	2	20/10/8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wybrane aspekty funkcjonowania prywatnej komunikacji w Wałbrzychu

Podstawą cechą systemu wałbrzyskiej prywatnej komunikacji jest duże rozdrobnienie przewoźników. Według oficjalnego wykazu, udostępnionego przez Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta (2015) połączenia

pozamiejskie i międzypowiatowe w ramach prywatnej komunikacji miejskiej realizuje łącznie aż 18 przewoźników (tab. 2). Są to na ogół drobne przedsiębiorstwa transportowe, świadczące swoje usługi na jednej linii komunikacyjnej, $\frac{3}{4}$ wałbrzyskich przewoźników do wykonania swoich połączeń wykorzystuje do 3 pojazdów. Często spotykaną praktyką jest zgłaszanie do rozkładu dużej liczby kursów tak, aby uniemożliwić kursowanie innej firmie na danej trasie. Niestety wtedy skutkiem takiego postępowania są kursy niewykonane lub opóźnione. Powszechnym zjawiskiem jest jak najintensywniejsze wykorzystywanie pojazdów przez przewoźników, co często skutkuje tworzeniem rozkładu jazdy, który już na etapie planowania jest niemożliwy do realizacji. Warto również zwrócić uwagę na fakt, że na najbardziej eksploatowanych trasach (Świdnica oraz Boguszów-Gorce) istnieje bardzo mocne zróżnicowanie w ramach liczby kursów realizowanych przez poszczególnych przewoźników. Od 7% ogółu (7 kursów realizowanych przez BOBO Trans oraz Dex-Trans) do 42% (52 kursy P.W.H.D) na kierunku „świdnickim” i od 3% (6 kursów INTER-TUR) do 68% ogółu (131 kursów S.P.G) na kierunku „boguszowskim”.

Dodatkowo należy pamiętać, że w badaniu pominięto linie regionalne i dalekobieżne, a także miejskie, wariantowo

Tabela 2

Linie pozamiejskie i międzypowiatowe prywatnej komunikacji miejskiej w Wałbrzychu (2015)						
Trasa	Przewoźnik	Rb	Sb	Nd	L.p.	Pp.
Wałbrzych-Świdnica	BOBO-TRANS	7	8	0	1	Sikorskiego Teatr
	Dex-Trans Sp. z o.o.	7	0	0	3	Wysockiego 4-6
	TRANS-EXPRESS	12	0	0	3	Sikorskiego Teatr
	P.W.H.D Bartosz Dyrda	11	9	9	8	Sikorskiego Teatr
	P.W.H.D Henryk Dyrda	52	38	36	13	Sikorskiego Teatr
	Grzegorz Rydza	36	27	30	16	Sikorskiego Teatr
	SUMA	125	82	75		
Wałbrzych-Boguszów-Gorce	Rosiak Małgorzata	26	15	0	5	Nowy Świat/Pluga
	S.P.G Mikrus	131	100	79	14	Nowy Świat nr 2
	Iwona Frankowska	10	3	2	1	Sikorskiego Teatr
	Jan Kołakowski	7	0	0	2	Sikorskiego Teatr
	INTER-TUR	6	2	0	2	Sikorskiego Teatr
	MABO sc*	12	6	0	2	Sikorskiego Teatr
	SUMA	192	126	81		
Wałbrzych-Zagórze-Glinno	Travelworld	6	0	0	1	Sikorskiego OSiR
	SUMA	6	0	0		
Wałbrzych-Jedlina Zdrój-Gluszyca	Beata Żolnieruk	10	8	7	2	Sikorskiego OSiR
	IMPORT EXPORT Jerzy Styrbicki	7	7	0	1	Sikorskiego
	Rafał Gołda**	6	6	0	1	Sikorskiego OSiR
	PTHU Kolumb**	11	7	7	2	Sikorskiego OSiR
	SUMA	34	28	14		
Wałbrzych-Szczawno-Zdrój-Gostków	Jan Kołakowski	13	4	4	3	Sikorskiego Teatr
	SUMA	13	4	4		
Wałbrzych-Mieroszów-Nowe Siodło	Mieroszów Trans Bochenek i Wspólnicy	26	13	6	b.d.	Sikorskiego OSiR
	SUMA	26	13	6		

Objaśnienia: Rb-robocze, Sb-soboty, Nd-niedziele, L.p.-liczba pojazdów obsługujących daną trasę, Pp.-przystanek początkowy

* - przewoźnik realizuje kurs do Grzędów Górnych

** - przewoźnik realizuje kurs do Siepiernicy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta (2015)

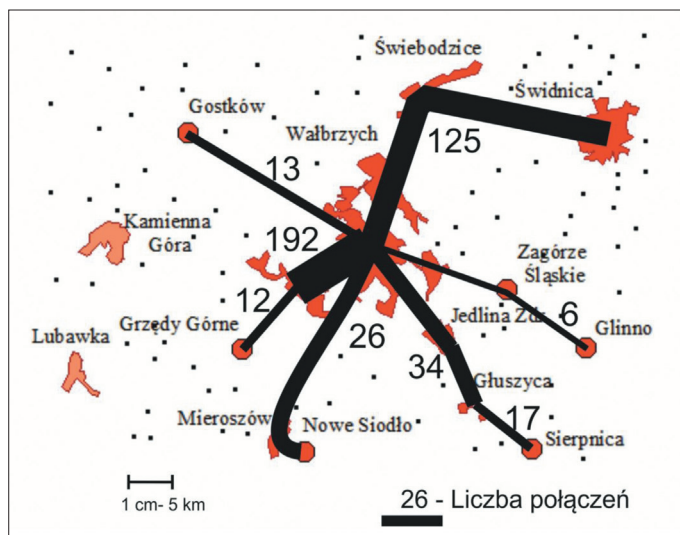
⁶ Porozumienie dotyczy wszystkich linii łączących Wałbrzych ze Szczawnem (zarówno realizowanych przez podmiot wewnętrzny Gminy Wałbrzych, jak i przewoźników kursujących wyłącznie na podstawie zezwolenia).

obsługujące obszar poza granicami miasta. To powoduje, że faktyczna liczba firm transportowych realizujących połączenia w Wałbrzychu może być dużo większa. Dochodzi do szeregu problemów w zakresie informacji pasażerskich: przewoźnicy prywatnej komunikacji miejskiej nie posiadają wspólnego rozkładu jazdy, określonego i jednolitego stylu oznaczeń pojazdów rozpoznawalnych dla przeciętnego pasażera, co wpływa na niekorzystny odbiór wałbrzyskiego systemu komunikacyjnego przez pasażera. Dodatkowo negatywnie ocenić należy różne miejsca odjazdu poszczególnych przewoźników, których przystanki początkowe znajdują się w 6 różnych miejscach.

Rozdrobnienie rynku usług przewozowych w Wałbrzychu jest szczególnie istotne z powodu braku alternatywy w postaci komunalnego przewoźnika typu PKS. Sytuacja, w której prywatni przewoźnicy bez koordynacji organizacyjnej tworzą lokalny transport publiczny, może mieć dwojaki skutek. Pozytywny najczęściej związany jest z konkurencją, która przynajmniej potencjalnie może wpływać na wzrost poziomu usług. Jednak negatywnym aspektem może być chęć realizacji kursów tylko na liniach dochodowych, bez uwzględniania potrzeb ogólnospołecznych w zakresie korzystania z komunikacji lokalnej. Bezpośrednim efektem staje się wykluczenie komunikacyjne obszarów o mniejszym potencjale przewozowym. W realiach wałbrzyskich może to być szczególnie negatywnym zjawiskiem, ponieważ doprowadzi do wzrostu znaczenia komunikacji indywidualnej⁷. Istniejące plany zbudowania kolei miejskiej, zdaniem autorów analizy, nie wpłyną w sposób istotny na obsługę peryferyjnych części Aglomeracji, ze względu na szkieletowy i prosty układ sieci kolejowej w tym regionie.

Przestrzenny rozkład połączeń pozamiejskich i międzypowiatowych w ramach prywatnej komunikacji miejskiej w Wałbrzychu pozwala na identyfikację 6 głównych kierunków komunikacyjnych (rys. 2). Logicznym wydaje się fakt, że są to połączenia z okolicznymi, największymi miejscowościami. Największe natężenie kursów przypada na trasę w kierunku Boguszowa-Gorc oraz w kierunku Świebodzic i Świdnicy. Łączna suma kursów na tych dwóch trasach stanowi około 80% kursów na wszystkich analizowanych liniach, z czego blisko 2/3 to kursy do Boguszowa-Gorc. Warto również podkreślić bardzo wysokie wartości liczbowe, które na obu trasach przekraczają 100 kursów dziennie, natomiast w przypadku Boguszowa-Gorc zbliżają się do 200 kursów dziennie.

Przy założeniu, że przewoźnicy realizują swoje usługi około 17 godzin w ciągu doby⁸, częstotliwość kursowania na trasie do Boguszowa-Gorc wynosi około 11 kursów na godzinę. Jest to wynik porównywalny z ofertą tramwajową w okresie szczytowym w największych polskich miastach



Rys. 2. Kierunki i natężenie kursów pozamiejskich i międzypowiatowych prywatnej komunikacji miejskiej w Wałbrzychu w 2015 roku (dni robocze)

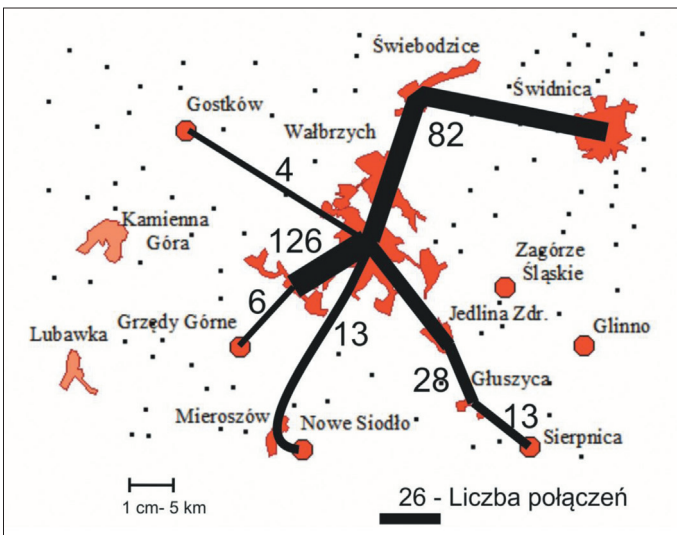
Źródło: opracowanie własne

i niezwykle rzadki w przypadku transportu pozamiejskiego. Przy analizie wałbrzyskiego systemu komunikacji należy mieć jednak zawsze na uwadze specyfikę taboru, którym posługują się przewoźnicy. Zdecydowana większość kursów wykonywana jest przy użyciu tzw. mikrobusów o pojemności około 15-20 osób. Ponadto transport mikrobusowy charakteryzuje się dużym odsetkiem kursów nierealizowanych i niepunktualnych. Może to powodować spore rozbieżności między liczbą kursów deklarowaną w oficjalnych rozkładach jazdy a realną ofertą danego przewoźnika na trasie.

W badaniu podjęto również próbę określenia wpływu transportu kolejowego na kierunki i natężenie kursów poszczególnych przewoźników prywatnej komunikacji miejskiej w Wałbrzychu. W założeniu natężenie kursów tych przewoźników powinno spadać na trasach, gdzie funkcjonuje aktywna w ruchu pasażerskim linia kolejowa. Rzeczywista sytuacja jest jednak dalece odmienna, bowiem właśnie w Boguszowie-Gorcach i Świebodzicach, przez które przebiega czynna w ruchu pasażerskim linia kolejowa nr 274, odnotowano najwyższe natężenie kursów prywatnych przewoźników. Kierunek do Boguszowa-Gorc oraz Świdnicy jest jedynym, poza Jedliną Zdrój/Głuszyca, na którym równolegle prowadzony jest ruch pociągów osobowych (regionalnych). Jednak liczba połączeń kolejowych (10 par do Boguszowa-Gorców, 14 do Świebodzic) zdecydowanie nie stanowi alternatywy dla ruchu autobusowego. Linia kolejowa w kierunku Miosroszowa jest aktualnie niewykorzystywana w ruchu pasażerskim, ale alternatywna oferta transportu autobusowego sprawia, że jakkolwiek powrót pasażerów na tę trasę wydaje się trudnym do zrealizowania. Wniosek o marginalnej pozycji kolei w przepływach w obrębie Aglomeracji Wałbrzyskiej jest może zbyt daleko idącym, jednak, zdaniem autorów, można wyraźnie zauważyć, że transport kolejowy nie wpływa na ofertę przewozową wałbrzyskiej komunikacji prywatnej. W Aglomeracji Wałbrzyskiej, co jest zjawiskiem negatywnym, sieci komunikacyjne kolejowe oraz autobusowe nie są powiązane i stanowią dwa odrębne systemy. W opracowaniach dotyczących Aglomeracji

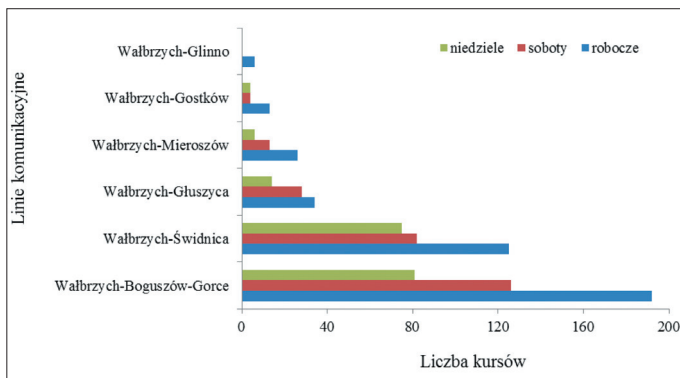
⁷ Fakt promowania transportu zbiorowego wydaje się szczególnie istotny w aspekcie działania Aglomeracji Wałbrzyskiej, gdzie jednym z kierunków rozwoju w ramach priorytetu Sprawnej Infrastruktury, jest „Uzyskanie spójności terytorialnej w zakresie komunikacji” (Źródło: Strategia rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2013-2020; 2012).

⁸ Jest to autorskie uproszczenie zakładające brak lub istotne ograniczenie ruchu w godzinach 22-5.



Rys. 3. Kierunki i natężenie kursów pozamiejskich i międzypowiatowych prywatnej komunikacji miejskiej w Wałbrzychu w 2015 roku (soboty)

Źródło: opracowanie własne



Rys. 4. Natężenie kursów w poszczególne dni tygodnia na danych trasach linii pozamiejskich i międzypowiatowych prywatnej komunikacji miejskiej w Wałbrzychu w 2015 roku

Źródło: opracowanie własne

Wałbrzyskiej również podnoszona jest kwestia złego stanu infrastruktury kolejowej na tym obszarze, co jest definiowane, jako jeden z kluczowych problemów w obszarze infrastrukturalnym [12].

Liczba kursów na danej trasie wykazuje zróżnicowanie w zależności od dni tygodnia (rys. 3,4). Kursy sobotnie stanowią od 50 do 70% połączeń wykonywanych w dni robocze, natomiast połączenia niedzielne od 20 do 60%. Największe spadki natężenia kursów w soboty i niedziele zanotowano na trasie do Gostkowa i Glinna, gdzie w pierwszym przypadku liczba kursów zmniejsza się ponad trzykrotnie, natomiast w przypadku Glinna w weekendy transport publiczny w ogóle nie funkcjonuje. Na najbardziej obleganych trasach do Boguszowa-Gorce i w stronę Świdnicy natężenie zmniejsza się około półtorakrotnie w soboty i blisko dwukrotnie w niedziele, co wydaje się jednak mało znaczące w kontekście i tak dużej liczby połączeń na tych kierunkach.

Brak odpowiedniej oferty przewozowej weekendowo-świętecznej jest cechą charakterystyczną oferty komunikacyjnej Aglomeracji Wałbrzyskiej. Największe spadki liczby połączeń, lub nawet ich brak, występują na trasach o małej liczbie połączeń w dni robocze.

Innym elementem wpływającym na ocenę koordynacji transportu publicznego jest porównanie oferty przewozowej z liczbą osób pracujących/dojeżdżających z danych kierunków⁹. Natężenie kursów na poszczególnych trasach znajduje ścisłe odzwierciedlenie w liczbie dojeżdżających do pracy do Wałbrzycha z poszczególnych miejscowości (tab. 3). Współczynnik korelacji liniowej Pearsona pomiędzy tymi cechami wyniósł blisko 0,95, co świadczy o silnej dodatniej zależności. Inaczej mówiąc, wraz ze wzrostem liczby dojeżdżających do pracy do Wałbrzycha w poszczególnych miastach zwiększa się również liczba połączeń prywatnej komunikacji miejskiej na tych trasach. Najwięcej osób dojeżdża do pracy do Wałbrzycha z Boguszowa-Gorce, co znajduje odzwierciedlenie w największej liczbie kursów do tego miasta. Kolejne dwa ośrodki to Świebodzice i Świdnica, gdzie łączna liczba dojeżdżających jest bardzo zbliżona do wartości obserwowanych w Boguszowie-Gorcach, jednak natężenie kursów jest wyraźnie mniejsze. Trzeba brać pod uwagę stosunkowo dużą odległość pomiędzy Wałbrzychem a Świdnicą, co zwiększa prawdopodobieństwo skorzystania przez pasażerów z komunikacji regionalnej, bardzo dobrze rozwiniętej na tym kierunku (choćby połączenia w stronę Wrocławia), a pominiętej w badaniu. Wyraźnie mniej osób dojeżdża z okolic Jedliny-Zdrój i Głuszyca oraz ze strony Mioszowa, co również jest widoczne w natężeniu kursów na tej trasie. Warto jednak zaznaczyć, że w strategii rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2013–2020 (2012) gmina Mioszów osiągnęła najwyższy stopień niezadowolony z komunikacji publicznej. Oznacza to, że mimo stosunkowo niskiej liczby dojeżdżających do pracy z tego kierunku natężenie kursów (26 kursów dziennie) jest niewystarczające.

Silna korelacja pomiędzy liczbą dojeżdżających do pracy do Wałbrzycha a natężeniem kursów prywatnej komunikacji miejskiej świadczy w dużej mierze o dostosowaniu oferty przewozowej do realnych potrzeb, co może być traktowane jako pewna zaleta wałbrzyskiego systemu komunikacji publicznej. Należy jednak pamiętać o pewnych zagrożeniach, jak choćby perspektywa marginalizacji kierunków do miast z mniejszą liczbą dojeżdżających i ograniczanie się do dochodowych, z perspektywy przewoźnika, godzin odjazdów.

Tabela 3

Dojeżdżający do pracy do Wałbrzycha z poszczególnych miast w 2011 roku	
Miasto	Liczba osób
Boguszów-Gorce	1400
Świebodzice	838
Świdnica	550
Głuszyca	309
Jedlina-Zdrój	265
Mioszów	185

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

⁹ Autorzy zdają sobie sprawę, że prezentowane dane o liczbie osób dojeżdżających nie stanowią najważniejszego wskaźnika, ale niewątpliwie mogą być traktowane jako poglądowe, pomocnicze.

Podsumowanie

System wałbrzyskiej prywatnej komunikacji miejskiej stanowi model funkcjonowania transportu publicznego. Pozytywną cechą tego systemu wydaje się być duża elastyczność i dostosowanie do realnych potrzeb, co wykazało choćby odniesienie do liczby dojeżdżających do pracy. Małe busy o bardzo dużej częstotliwości kursowania i dużej dostępności, ze względu na bogatą sieć przystanków wydają się znakomicie zaspokajać lokalny popyt na komunikację publiczną.

Niestety analiza wykazała również wiele niekorzystnych aspektów tego modelu. Przede wszystkim mamy do czynienia z ogromnym rozdrobnieniem przewoźników, którzy nie mają wspólnego rozkładu jazdy, systemu informacji i jednolitych oznaczeń pozwalających z łatwością identyfikować linie. Brak jednorodności systemu połączony z konkurencją pomiędzy przewoźnikami na danej trasie może stać się powodem licznych uchybień, takich jak: kursy niezrealizowane czy niedostosowywanie się do godzin odjazdów zawartych w rozkładzie jazdy. Dodatkowo ważnym czynnikiem pogarszającym ocenę funkcjonowania tego systemu jest brak centralnego miejsca odjazdów komunikacji publicznej, jakie istniało w latach funkcjonowania spółki PKS Wałbrzych. Przewoźnicy odjeżdżają z 6 różnych miejsc, co jest szczególnie uciążliwe dla osób przyjezdnych, które nie znają Wałbrzycha.

Obecna wersja wałbrzyskiego modelu funkcjonowania komunikacji publicznej jest sprzeczna z jednym z celów strategii rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej [12] dotyczącego „dogodnej dostępności komunikacyjnej”. Cel ten zakłada przede wszystkim spójność terytorialną komunikacji, obejmującą między innymi koordynację połączeń środków transportu. Niestety wspomniana elastyczność i próba dostosowania do popytu może przerodzić się w powstanie, z jednej strony stref dobrej dostępności, a z drugiej obszarów wykluczenia komunikacyjnego, co nie wpisuje się w kontekst postulatu spójności przestrzennej, stanowiący istotny cel polityk krajowych i lokalnych. Obecne przygotowywanie do wprowadzenia nowych rozwiązań w zakresie systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej powinny dużo bardziej skoncentrować się na skoordynowaniu polityki transportowej oraz jej kształtowaniu zgodnie z zasadami spójności przestrzennej¹⁰.

Przeprowadzone badania pozwalają stwierdzić, że istnieje istotne zagrożenie pogorszenia dostępności przestrzennej, stanowiącej efekt procesów deregulacyjnych oraz osłabiania znaczenia transportu publicznego. Wymaga to opracowania nowego modelu funkcjonowania systemu transportowego tak, aby spełniał on zasadnicze wymogi stawiane takiemu systemowi. W przeciwnym wypadku postępować będzie, w skali poszczególnych układów lokal-

nych lub subregionalnych, trwale pogorszenie dostępności przestrzennej, które dodatkowo pogłębiać będzie problemy związane z marginalizacją obszarów o niskim, własnym potencjale rozwojowym. W tym kontekście zasadne wydaje się przeprowadzenie szczegółowych badań przede wszystkim na obszarach o słabej dostępności komunikacyjnej, gdzie brak efektywnego transportu kolejowego pasażerskiego oraz skoordynowanej komunikacji autobusowej przekłada się na źle prowadzoną politykę transportową.

Literatura

1. Taylor Z., Ciechański A., *Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część II*, „Przegląd Geograficzny”, 2013, 85, 4.
2. Chodkowska-Miszczuk J., *Zmiany na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym w wybranych miastach Polski*, „Przegląd geograficzny”, 2006, z. 78.
3. Taylor Z., Ciechański A., *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu miejskiego w Polsce – część I*, „Przegląd Geograficzny”, 2008, 80, z. 4.
4. Taylor Z., Ciechański A., *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu miejskiego w Polsce – część II*, „Przegląd Geograficzny”, 2009, 81, z. 2.
5. Taylor Z., Ciechański A., *Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część I*, „Przegląd Geograficzny”, 2010, 82, z. 4.
6. Taylor Z., Ciechański A., *Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część II*, „Przegląd Geograficzny”, 2011, 83, z. 2.
7. Taylor Z., Ciechański A., *Przekształcenia organizacyjno-własnościowe polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej po 1990 r.*, „Przegląd Geograficzny”, 2010, 82, z. 2.
8. Beesley M.E., *Bus deregulation*, w: M.E. Beesley (red.) *Privatization, Regulation and deregulation*, Institute of Economic Affairs, London 1992.
9. Farrington J., *Bus and coach deregulation and privatization in Great Britain with particular reference to Scotland*, *Journal of Transport Geography* (6,2), 1998.
10. Darbera R., *Deregulation of urban transport in Chile: What have we learned in the decade 1979–89?*, „Transport Reviews”, (13,1), 1993.
11. Matsoukis E., *Privatization in bus services in Athens, Greece: Assessment of 14-month experiment*, „Transport Reviews”, (16,1), 1996.
12. Strategia rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2013–2020; 2012.
13. Chaberko T., Kretowicz P., *Konkurencyjność w lokalnym transportie zbiorowym a społeczna rola przewoźników autobusowych (na przykładzie powiatu gorlickiego)*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2011, nr 6.
14. Śleszyński P., Stępiak M., Górczyńska M., *Sieć autobusowa w województwie mazowieckim*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2011, 4.
15. Fularz A., *Walka konkurencyjna na rynku przewozów autobusowych w Wielkiej Brytanii*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2004, nr 4.
16. Książek S., *Przestrzenne następstwa deregulacji transportu autobusowego na przykładzie powiatu świdnickiego*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2014, nr 6.
17. Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i Szczawnie Zdroju. Dokument wykonany przez „Trako” Wierzbicki i Wspólnicy, 2012.

¹⁰ Autorzy nie postulują wprowadzenia ogólnie sterowanej i organizowanej komunikacji publicznej. Mając na uwadze wszelkiego rodzaju artytu tzw. wolnego rynku zwracają jedynie uwagę na koordynację i kontrolę (m.in. w zakresie wykonywania przewozów zawartych w zezwoleniach i rozkładach jazdy konkretnych przewoźników; prowadzenie przewozów taborem o odpowiednim stanie technicznym itp.).