

OLIWIA PIETRZAK

mgr inż., Zakład Organizacji i Zarządzania, Instytut Zarządzania Transportem, Wydział Inżynierino-Ekonomiczny Transportu, Akademia Morska w Szczecinie, ul. H. Pobożnego 11, 70-507 Szczecin, tel. 91 48 09 726, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział Szczecin, e-mail: o.pietrzak@am.szczecin.pl

Analiza stanu organizacji zbiorowych przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim¹

Streszczenie. W artykule zaprezentowano charakterystykę stanu organizacji przewozów w ramach systemu transportu pasażerskiego w województwie zachodniopomorskim. Charakterystyka dokonana została w ujęciu trzech subsystemów przewozów pasażerskich: o zasięgu ponadregionalnym (obejmującym przewozy krajowe – międzywojewódzkie oraz przewozy międzynarodowe), regionalnym (w tym przewozy transgraniczne) oraz lokalnym (obejmującym w szczególności transport miejski). Wskazane zostały podstawowe gałęzie transportu, wykorzystywane do obsługi ruchu pasażerskiego w poszczególnych rodzajach przewozów wraz z kluczowymi relacjami.

Słowa kluczowe: transport pasażerski, transport zbiorowy, transport regionalny

Wprowadzenie

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego w polskich regionach, determinowany standardami Unii Europejskiej, powinien zmierzać do: stworzenia atrakcyjnej alternatywy dla indywidualnego samochodu osobowego, zapewnienia dobrego dostępu do miejsc pracy, nauki i wypoczynku, uzyskania pewności, że zaspokojone są potrzeby społeczne, zachowania ochrony środowiska naturalnego, a także ograniczenia kongestii transportowej. Stan organizacji systemu transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim odpowiada obowiązującym regulacjom prawnym, wymaga jednak podjęcia działań na rzecz wzrostu stopnia jego wykorzystania w obsłudze przewozów pasażerskich w regionie².

Pasażerskie zbiorowe przewozy ponadregionalne w regionie zachodniopomorskim

Subsystem pasażerskich przewozów ponadregionalnych w województwie zachodniopomorskim tworzą: transport kolejowy, drogowy, lotniczy oraz morski. Międzywojewódzkie i międzynarodowe pasażerskie przewozy w transporcie kolejowym mogą być wykonywane jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej i wówczas organizowane są, zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, przez ministra właściwego do spraw transportu lub też jako przewozy wykonywane na własne ryzyko przewoźnika (przewozy komercyjne).

Na terenie województwa zachodniopomorskiego przewoźnikami kolejowymi, prowadzącymi działalność przewoźową w zakresie przewozów międzyregionalnych, są: spółka PKP Intercity SA oraz Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Główne relacje międzywojewódzkie, obsługiwane przez pierwszego ze wskazanych przewoźników, obejmują bezpośrednie połączenia (według rozkładu jazdy pociągów w okresie 15.12.2013 – 13.12.2014) realizowane³:

- ze stacji Szczecin Główny: Białystok, Bielsko-Biała, Częstochowa, Gdynia, Katowice, Kraków, Lublin, Olsztyn, Poznań, Przemyśl, Warszawa, Wrocław, Zakopane;
- ze stacji Koszalin: Białystok, Bielsko-Biała, Częstochowa, Gdynia, Katowice, Kraków, Lublin, Łeba, Olsztyn, Poznań, Ustka, Wrocław;
- ze stacji Kołobrzeg: Bielsko-Biała, Bydgoszcz, Kraków, Lublin, Przemyśl Główny, Warszawa;
- ze Świnoujścia: Bielsko-Biała, Katowice, Kraków, Lublin, Przemyśl, Warszawa, Wrocław.

Drugi ze wskazanych przewoźników – Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – połączenia o charakterze ponadregionalnym realizuje w niewielkim zakresie. Są to przewozy o charakterze stricte komercyjnym bądź też przewozy wykonywane na zasadzie porozumienia dwóch lub więcej województw, przez które planowane jest uruchomienie danego połączenia. Finansowanie takiego interregionalnego połączenia należy wówczas do właściwych, ze względu na jego przebieg, regionów. Do obsługiwanych w województwie zachodniopomorskim przez Przewozy Regionalne relacji międzywojewódzkich (według rozkładu jazdy pociągów w okresie 15 grudnia 2013 – 13 grudnia 2014) należą m.in.⁴:

- ze stacji Szczecin Główny: Poznań, Kostrzyn, Warszawa, Piła, Zielona Góra, Krzyż, Rzepin, Częstochowa,
- ze stacji Koszalin: Kostrzyn, Słupsk, Olsztyn, Poznań, Gdynia;
- ze stacji Kołobrzeg: Słupsk, Poznań;
- ze stacji Świnoujście: Poznań, Częstochowa, Warszawa.

Poza dwoma największymi ośrodkami zurbanizowanymi w regionie (Szczecinem i Koszalinem) wskazane zostały także dostępne bezpośrednie relacje z miejscowości, które jako nadmorskie kurorty, w okresie letnim stają się szczególnie istotne dla potoków ruchu w połączeniach międzyre-

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2014

² Starowicz W., *Konsekwencje regulacji prawnych Unii Europejskiej dla polskiego publicznego transportu zbiorowego*, w: *Miejsce polskich przewoźników w europejskim systemie transportowym po integracji z Unią Europejską*, Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej – Oddział w Krakowie, Kraków 2003, nr 57, s. 114.

³ <http://www.plk-sa.pl/> – oficjalna strona internetowa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., stan na 31.07.2014 r.

⁴ Ibidem

gionalnych – Świnoujście oraz Kołobrzeg. Należy jednak zauważyć, iż rozkład jazdy pociągów pasażerskich, zarówno w relacjach intra-, jak i interregionalnych w regionie zachodniopomorskim w okresie letnim ulega zmianie; niektóre połączenia uruchamiane są przez przewoźników w danym roku wyłącznie w okresie czerwiec–sierpień.

Krajowe i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie drogowym na obszarze województwa zachodniopomorskiego realizowane są przez przewoźników posiadających licencję na wykonywanie krajowego i/lub międzynarodowego transportu drogowego osób. Organizacja krajowych i międzynarodowych pasażerskich przewozów drogowych odbywa się na zasadach wolnego rynku i poza koniecznością uzyskania licencji, ograniczenia występujące na tym rynku wynikają jedynie z pozycji konkurencyjnej przedsiębiorstw realizujących przewozy, zachowań innych przewoźników oraz popytu na usługi⁵. Do największych przewoźników, operujących na obszarze badanego województwa (wraz z obsługiwanyimi wybranymi krajowymi regularnymi liniami interregionalnymi) zaliczyć można (stan na 31.07.2014):

- PKS Szczecin Sp. z o.o., obsługujący m.in. połączenia Szczecin – Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra, Bolesławiec, Jelenia Góra, Karpacz, Kostrzyn, Piła, Bydgoszcz, Toruń, Słupsk, Poznań, Łódź, Kielce, Białystok, Częstochowa, Warszawa, Zakopane; Spółka ponadto realizuje międzynarodowe połączenia na Lotnisko Schönefeld oraz Tegel w Berlinie;
- PKS Gryfice Sp. z o.o., obsługujący m.in. połączenia Gryfice – Bolesławiec, Częstochowa, Gorzów Wielkopolski, Jelenia Góra, Katowice, Kraków, Łódź, Luban Śląski, Opole, Piła, Poznań, Słupsk, Szczecinek, Zabrze, Zakopane, Zgorzelec;
- PKS Koszalin Sp. z o.o., obsługujący m.in. połączenia Koszalin – Białystok, Bielsko-Biała, Bydgoszcz, Człuchów, Gdańsk, Gniezno, Jelenia Góra, Krynica Zdrój, Łódź, Słupsk, Toruń, Warszawa, Wrocław, Zakopane, Zegrze;
- PKS Kamień Pomorski Sp. z o.o., obsługujący m.in. połączenia Kamień Pomorski – Gdańsk, Luban Śląski, Łódź, Wałbrzych, Zielona Góra, Żary;
- Arriva Sp. z o.o. o/Kołobrzeg, obsługująca m.in. połączenia Kołobrzeg – Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra, Jelenia Góra, Piła, Bydgoszcz, Toruń, Warszawa, Poznań, Katowice, Kraków, Zakopane, Cieszyn, Konin, Częstochowa, Sanok, Łódź;
- PKS Szczecinek Sp. z o.o., obsługujący m.in. połączenie Koszalin – Krynica Zdrój.

Jednym z kluczowych elementów determinujących rozwój transportu w regionie jest lokalizacja i rozwój lotnisk regionalnych⁶. Krajowe i międzynarodowe przewozy pasa-

żerskie w transporcie lotniczym w województwie zachodniopomorskim, realizowane są przez Port Lotniczy Szczecin-Goleniów. Na dzień 31 lipca 2014 port Szczecin-Goleniów obsługiwał osiem rozkładowych połączeń lotniczych, realizowanych przez czterech przewoźników, w następujących kierunkach:

- Warszawa, obsługiwane przez Polskie Linie Lotnicze LOT SA;
- Oslo Gardemoen (Norwegia), obsługiwane przez Norwegian Air Shuttle ASA;
- Stavanger (Norwegia), Oslo Torp (Norwegia), Londyn Luton (Wielka Brytania), obsługiwane przez Wizz Air;
- Liverpool (Wielka Brytania), Londyn Stansted (Wielka Brytania), Dublin (Irlandia), obsługiwane przez Ryanair.

oraz cztery kierunki czarterowe: Egipt – Hurghada, Turcja – Riwiera Turecka, Bułgaria – Złote Piaski oraz Grecja – Kreta. Liczbę obsługiwanych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym – regularnym i czarterowym w latach 2011–2013 prezentuje tabela 1.

Tabela 1

Liczba obsługiwanych pasażerów oraz wykonanych operacji w Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów w krajowym i międzynarodowym ruchu pasażerskim w latach 2011–2013		
rok	liczba obsługiwanych pasażerów [os.]	liczba operacji pax⁷
2011	258 217	3 196
2012	347 063	992
2013	322 334	3 448

Źródło: Opracowanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego, dostępne on-line na: www.ulc.gov.pl – oficjalna strona internetowa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, stan na 31.07.2014 r.

Charakterystycznym dla XXI wieku zjawiskiem na rynku usług lotniczych jest powstanie i rozwój nowego modelu funkcjonowania linii lotniczych, tj. przewoźników niskokosztowych (LCC, ang. Low Costs Carriers) i segmentu tanich przewozów⁸. W rozwoju niskobudżetowych linii lotniczych upatrywano szansy na rozwój lotnisk regionalnych czy nawet lokalnych, których często są głównymi użytkownikami (w Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów – Ryanair, Wizz Air). Intensywny rozwój ruchu lotniczego w Porcie Szczecin-Goleniów miał miejsce w latach 2011–2012, kiedy to swoje usługi oferował niskobudżetowy przewoźnik OLT Express. Dostępna wówczas była rozbudowana siatka tanich połączeń krajowych realizowanych przez tego przewoźnika, obejmująca relacje Szczecin – Gdańsk, Warszawa, Wrocław (przez Poznań), Katowice (przez Poznań) oraz Kraków (przez Poznań). Po upadku OLT Express krajowe połączenia w analizowanym porcie realizowane są wyłącznie przez PLL LOT SA i obejmują wyłącznie relację Szczecin – Warszawa. Pozostali trzej przewoźnicy realizują rejsowe połączenia międzynarodowe z niewielkimi zmianami w zakresie krajów destynacji podróży; są to głównie Wyspy

⁵ Dyr. T., *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009, s. 28.

⁶ Zieliński K., *Zarządzanie transportem w regionie – regionalny system transportowy*, w: *Problemy rozwoju regionalnego*, praca zbiorowa pod red. R. Broła, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu 2010, nr 110, s. 278.

⁷ Operacje pax – operacje lotnicze w regularnym i czarterowym ruchu pasażerskim

⁸ Rucińska D., Ruciński A., Tłoczyński D., *Transport lotniczy. Ekonomia i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012, s. 28.

Brytyjskie oraz Norwegia, a także loty czarterowe do zagranicznych kurortów turystycznych.

Krajowy i międzynarodowy ruch pasażerski w transporcie morskim na obszarze województwa zachodniopomorskiego obsługiwany jest głównie przez cztery porty morskie regionu – Szczecin, Świnoujście, Kołobrzeg oraz Międzyzdroje. Dane dotyczące ruchu pasażerów w tych portach w roku 2013 w zakresie krajowych i międzynarodowych połączeń zaprezentowano w tabeli 2.

Tabela 2

Ruch pasażerów w wybranych portach morskich regionu zachodniopomorskiego według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2013 r.					
	kraj rozpoczęcia /zakończenia podróży	ogółem	udział ruchu w danym porcie w ruchu ogółem [%]	przyjazdy	wyjazdy
kraj ogółem	ruch ogółem	1001 453	100	491 285	510 168
	ruch krajowy	46 140	–	23 069	23 071
	ruch międzynarodowy	955 313	–	468 216	487 097
	w tym Europa	955 305	–	468 211	487 094
Port morski w Szczecinie	ruch ogółem	22 999	2	11 888	11 111
	ruch krajowy	21 940	–	10 942	10 998
	ruch międzynarodowy	1 059	–	946	113
	w tym Europa	1 053	–	942	111
Port morski w Świnoujściu	ruch ogółem	888 587	89	434 392	454 195
	ruch krajowy	23 054	–	11 419	11 635
	ruch międzynarodowy	865 533	–	422 973	442 560
	w tym Europa	865 532	–	422 973	442 559
Port morski w Kołobrzegu	ruch ogółem	28 300	3	14 236	14 064
	ruch krajowy	–	–	–	–
	ruch międzynarodowy	28 300	–	14 236	14 064
	w tym Europa	28300	–	14 236	14 064
Port morski w Międzyzdrojach	ruch ogółem	58 229	6	29 449	28 780
	ruch krajowy	392	–	324	68
	ruch międzynarodowy	57 837	–	29 125	28 712
	w tym Europa	57 837	–	29 125	28 712

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa zachodniopomorskiego w 2013 r.*, Informacje i opracowania statystyczne, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2014, s. 105

Największy udział w obsłudze krajowego i międzynarodowego ruchu pasażerskiego spośród czterech analizowanych struktur portowych w roku 2013 odnotowano w porcie morskim w Świnoujściu – 89%. Międzynarodowe rejsy obejmowały:

- połączenia Świnoujście – Ahlbeck (Niemcy), Heringsdorf (Niemcy), Bansin (Niemcy), obsługiwane przez niemieckiego armatora Adler-Schiffe GmbH & Co. KG;
- połączenie promowe Świnoujście – Trelleborg (Szwecja), obsługiwane przez niemieckiego armatora TT-Line;
- połączenia promowe Świnoujście – Ystad (Szwecja) oraz Świnoujście – Kopenhaga (Dania), realizowane przez polskiego operatora promowego, Polska Żegluga Bałtycka S.A., występującego pod marką POLFERRIES;
- połączenia promowe Świnoujście – Ystad (Szwecja) oraz Świnoujście – Trelleborg (Szwecja), realizowane przez polskiego operatora promowego Unity Line Limited Sp. z o.o.

Międzynarodowy ruch pasażerski w porcie morskim w Szczecinie w roku 2013 objął 3 zawinięcia pełnomorskich wycieczkowców oraz 90 zawinięć wycieczkowców rzecznych (warto w tym miejscu nadmienić, iż Szczecin jest jedynym polskim portem obsługującym wycieczkowce rzeczne)⁹. Trasy wycieczkowców rzecznych rozpoczynają się w Berlinie, następnie pokonują Kanał Odra-Havela, kolejnym punktem jest właśnie Szczecin. Po nim statki wypływają w kierunku niemieckiej części Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej; rejsy przeważnie kończą się w Stralsundzie (Niemcy).

Ponadregionalny ruch pasażerski w porcie morskim w Kołobrzegu w roku 2013 obejmował wyłącznie międzynarodowe rejsy na duńską wyspę Bornholm (Nexo). Linia obsługiwana była przez Kołobrzeską Żeglugę Pasażerską Sp. z o.o.. W roku 2014 obsługa wskazanej linii jest kontynuowana, a dodatkowo przewoźnik uruchomił także rejsy na Bornholm z portu morskiego w Darłowie. We wcześniejszych latach Spółka organizowała także rejsy na linii Kołobrzeg – Ronne (Bornholm), a także Kołobrzeg – Christianso oraz Fredrikso, położonych na duńskim archipelagu Ertholmene.

Ponadregionalny ruch pasażerski w porcie morskim w Międzyzdrojach w 2013 roku obejmował głównie międzynarodowe rejsy, obsługiwane przez niemieckiego armatora Adler-Schiffe na liniach Międzyzdroje – Ahlbeck, Heringsdorf oraz Bansin.

Pasażerskie zbiorowe przewozy regionalne w województwie zachodniopomorskim

Regionalny pasażerski ruch w województwie zachodniopomorskim obsługiwany jest głównie przez dwie gałęzie transportu – transport kolejowy oraz drogowy. Obsługa tego rodzaju ruchu w transporcie morskim ograniczała się do połączeń wodolotem „Bosman Express” Szczecin–Świnoujście, organizowanych przez niemieckiego armatora Adler-Schiffe oraz organizowanych w większości portów regionu (m.in. Świnoujście czy Kołobrzeg) krótkich przybrzeżnych rejsów o charakterze wyłącznie turystycznym.

W zakresie kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze regionalnym oraz transgranicznym na obszarze województwa zachodniopomorskiego, zgodnie z podpisaną w dniu 31 lipca 2013 roku z Urzędem Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego Umową na świadczenie usług w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim, działalność przewozową prowadzi spółka Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Oddział Zachodniopomorski w Szczecinie. Realizowane przez nią w ramach umowy przewozy mają charakter użyteczności publicznej, co oznacza, iż z tytułu ich wykonywania przewoźnik otrzymuje rekompensatę – środki pieniężne, których zadaniem jest wyrównanie straty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem

⁹ <http://www.port.szczecin.pl/> – oficjalna strona internetowa Zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście, stan na 31.07.2014 r.

ustawowych oraz ustanowionych na obszarze województwa uprawnień do przejazdów ulgowych, a także poniesionych kosztów w związku z realizacją przewozów na uzasadnionych społecznie, aczkolwiek często nieuzasadnionych ekonomicznie, trasach.

Dofinansowanie Spółki przez samorząd województwa zachodniopomorskiego z tytułu wykonywania przewozów o charakterze służby publicznej na jego obszarze w 2012 roku wyniosło 77 484 900 zł., co dało stopień pokrycia deficytu Spółki z tego tytułu na poziomie 97% i było wyższe o 799 400 zł w stosunku do roku 2011 (stopień pokrycia deficytu Spółki w roku 2011 kształtował się na poziomie 94%)¹⁰. W ramach rozkładu jazdy, obowiązującego od 15 grudnia 2013 do 13 grudnia 2014 roku Spółka ma wykonać na terenie województwa 5,2 mln pockm oraz 180 tys. pockm. w komunikacji przygranicznej¹¹. Obsługiwane bezpośrednie relacje w tym zakresie (według rozkładu jazdy pociągów w okresie 15 grudzień 2013 r. – 13 grudzień 2014 r.) obejmują:

- ze stacji Szczecin Główny: Świnoujście, Loecknitz, Luebeck, Kamień Pomorski, Berlin Gesundbrunnen, Tantow, Stargard Szczeciński, Kołobrzeg, Port Lotniczy Szczecin-Goleniów, Gryfino, Słupsk, Szczecinek, Angermuende, Chojna, Choszczno, Koszalin, Schwerin, Neubrandenburg, Wałcz, Nowogard;
- ze stacji Koszalin: Szczecin, Kołobrzeg, Białogard, Mielno Koszalińskie, Szczecinek;
- ze stacji Kołobrzeg: Szczecin, Białogard, Szczecinek, Koszalin;
- ze stacji Świnoujście: Szczecin.

W aspekcie przewozów lokalnych o charakterze typowo miejskim, aglomeracyjnym, czy metropolitalnym transport kolejowy w regionie zachodniopomorskim na chwilę obecną nie odgrywa znaczącej roli. W aspekcie jednak rozwoju koncepcji utworzenia na obszarze województwa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej stopień wykorzystania transportu kolejowego w odniesieniu do tego rodzaju przewozów może ulec znaczącej intensyfikacji.

Przewozy pasażerskie o charakterze regionalnym w komunikacji drogowej na obszarze województwa zachodniopomorskiego realizowane są przez przedsiębiorstwa stanowiące jednostki gospodarcze o różnym charakterze, zarówno pod względem wielkości przedsiębiorstwa – ilości zatrudnianych pracowników, tradycji funkcjonowania na rynku przewozów pasażerskich, formy organizacyjno-prawnej, ilości, jakości i wielkości posiadanych/wykorzystywanych środków transportu itp. Zróżnicowanie to stanowi z jednej strony wynik sytuacji rynkowej, z drugiej natomiast jest konsekwencją koncepcji nakreślonej przez samego przedsiębiorcę¹². Znajdują się wśród nich zarówno

przewoźnicy autobusowi, realizujący także przewozy o charakterze ponadregionalnym, w tym w szczególności wskazane już PKS Szczecin Sp. z o.o., PKS Gryfice Sp. z o.o., PKS Koszalin Sp. z o.o., PKS Kamień Pomorski Sp. z o.o. oraz Arriva Sp. z o.o. o/Kołobrzeg, PKS Szczecinek Spółka z o.o., jak również mniejsze przedsiębiorstwa autobusowe realizujące wyłącznie połączenia regionalne. Znaczną grupę stanowią także małe przedsiębiorstwa przewozowe, posiadające niewielką liczbę pojazdów (ograniczoną często nawet do zaledwie 1 bądź 2 sztuk), obsługujące zazwyczaj linie w ramach danego powiatu, przy wykorzystaniu do tego celu środków transportu w postaci tzw. busów czy mikrobusów.

Pasażerskie zbiorowe przewozy lokalne w województwie zachodniopomorskim

Przewozy pasażerskie o charakterze lokalnym, a zatem organizowane przez samorządy gminne, w regionie zachodniopomorskim obsługiwane są głównie przez transport drogowy oraz szynowy (tramwaj) i dotyczą w głównej mierze transportu miejskiego. Organizacja zbiorowej komunikacji miejskiej w województwie zachodniopomorskim, zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, znajduje się w gestii gmin, na terenie których jest ona realizowana. Zbiorowa komunikacja miejska ma zazwyczaj charakter ograniczony do pewnego obszaru. Z uwagi jednak na zachodzące procesy urbanizacyjne coraz częściej wykracza ona poza granice administracyjne danego ośrodka – miasta, obejmując tereny podmiejskie oraz inne jednostki osadnicze tworzące z miastem ośrodki aglomeracyjne¹³ czy nawet metropolitalne.

Ośrodki zurbanizowane w regionie zachodniopomorskim, na obszarze których zorganizowana jest zbiorowa komunikacja miejska, to: Szczecin, Koszalin, Kołobrzeg, Świnoujście, Stargard Szczeciński, Białogard, Szczecinek, Goleniów, Gryfino oraz Gryfice. Sposób jej organizacji, w szczególności w zakresie przewoźnika/przewoźników realizujących na terenie danej jednostki przewozy jest różny tj. spółka miejska – rozwiązanie stosowane w większości miejscowości bądź przewoźnik prywatny spoza miasta, np. Goleniów, Gryfino.

Usługi przewozowe w ramach zbiorowej komunikacji miejskiej na terenie największego ośrodka zurbanizowanego w regionie miasta Szczecin organizuje Gmina Miasto Szczecin poprzez jednostkę budżetową Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego (ZDiTM)¹⁴. Usługi przewozowe w komunikacji zbiorowej realizowane są w wyniku zawartych umów między Gminą Miasto Szczecin (ZDiTM) a następującymi podmiotami:

- Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o. – w zakresie regularnych przewozów tramwajowych,
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Klonowica” Sp. z o.o. – w zakresie regularnych przewozów autobusowych,

¹⁰ Raport roczny 2012 r., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Warszawa 2013, s. 10–11.

¹¹ <http://www.przewozyregionalne.pl/> – oficjalna strona internetowa spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o., stan na 31.07.2014 r.

¹² Letkiewicz A., *Gospodarowanie w transporcie samochodowym*. Wybrane zagadnienia, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2006, s. 10.

¹³ Szymczak M., *Logistyka miejska*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2008, s. 115.

¹⁴ Raport o stanie miasta Szczecin 2012, Biuro Strategii Urzędu Miasta Szczecin, Szczecin 2012, s. 26.

- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie” Sp. z o.o. – w zakresie regularnych przewozów autobusowych,
- Szczecińsko – Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. – w zakresie regularnych przewozów autobusowych,
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinie Sp. z o.o. – w zakresie regularnych przewozów autobusowych na liniach nocnych.

Na uwagę zasługuje to, iż na podstawie zawartych porozumień międzygminnych systemem zbiorowej komunikacji miejskiej objęte zostały również wybrane gminy ościenne, tj. Gmina Police, Gmina Kołbaskowo oraz Gmina Dobra¹⁵. Gmina Miasto Szczecin stanowi doskonały przykład rozszerzania działalności organizatora transportu miejskiego poza administracyjne granice miasta, dążąc tym samym do zaspokojenia potrzeb przewozowych także osób zamieszkujących tereny podmiejskie.

Niezwykle istotny jest kierunek, przyjętej przez władze samorządowe miasta, polityki transportowej w zakresie udziału poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze przewozów w miejskiej komunikacji zbiorowej. Kluczowy dokument w zakresie transportu publicznego w mieście – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014–2025 – zakłada, iż „podstawowym środkiem komunikacji zbiorowej na terenie miasta jest i będzie tramwaj wraz ze współpracującą siecią autobusową”¹⁶. Kierunek ten jest w pełni zgodny z opartą na zasadzie zrównoważonego rozwoju polityką transportową realizowaną na szczeblu europejskim oraz krajowym.

Przewozy w ramach miejskiej komunikacji zbiorowej w Koszalinie realizowane są przez Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie, w której 100% udziałów posiada Urząd Miasta Koszalin. Spółka swoje usługi przewozowe realizuje na obszarze miasta Koszalin oraz, podobnie jak w przypadku miasta Szczecin, także gmin ościennych, obsługując na dzień 31 lipiec 2014 roku 12 linii miejskich i 2 linie podmiejskie – do Mielna oraz Bonina.

Kolejnym miastem w regionie zachodniopomorskim, w którym przewozy wykonywane w ramach zbiorowej komunikacji miejskiej wykraczają poza granice administracyjne miasta, jest Kołobrzeg. Usługi przewozowe w ramach lokalnego transportu zbiorowego realizuje Komunikacja Miejska w Kołobrzegu Sp. z o.o. Spółka powstała w wyniku przekształcenia z dniem 1 października 1993 r. Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w spółkę prawa handlowego, na podstawie Uchwały Rady Miasta w Kołobrzegu z dnia 28 grudnia 1992 roku. Właścicielem

wszystkich udziałów w spółce jest Gmina Miejska Kołobrzeg. Na dzień 31 lipiec 2014 r. spółka obsługiwała 8 linii miejskich i 2 linie podmiejskie – do Ustronia Morskiego oraz Dźwirzyna.

Zarówno w przypadku miasta Koszalin, jak i Kołobrzeg, organizowanie przez wskazane gminy miejskie przewozów do gmin ościennych jest szczególnie istotne z punktu widzenia znacznego nasilenia ruchu turystycznego w sezonie letnim. W przypadku miasta Szczecin ruch do gmin ościennych nie wykazuje tak znaczących wahań sezonowych, związany jest on bowiem z codziennymi dojazdami do miejsc pracy, ośrodków zdrowia, placówek szkolno-wychowawczych itp. Miejski transport zbiorowy w pozostałych ośrodkach w regionie, realizowany jest odpowiednio przez następujące jednostki:

- w Świnoujściu – Komunikacja Autobusowa Sp. z o.o., 100% udziałów w spółce posiada Miasto Świnoujście, obsługuje 7 linii miejskich;
- w Stargardzie Szczecińskim – Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim, mienie zakładu jest częścią mienia komunalnego miasta Stargard Szczeciński, obsługuje 22 linie miejskie;
- w Białogardzie – Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o., jedynym współnikiem spółki jest Gmina Miasto Białogard, obsługuje 3 linie miejskie;
- w Szczecinku – Komunikacja Miejska Sp. z o.o. w Szczecinku, 100% udziałów w spółce posiada Gmina Miejska Szczecinek, obsługuje 14 linii;
- w Goleniowie – PKS Gryfice Sp. z o.o., obsługuje 6 linii oraz uruchamianą w okresie letnim tzw. Zieloną Linię – linię podmiejską do Lubczyny;
- w Gryficach oraz Gryfinie – PKS Gryfice Sp. z o.o.

Organizacja zbiorowych przewozów pasażerskich w regionie zachodniopomorskim oparta jest w przeważającej mierze na dwóch podstawowych gałęziach transportu – transport drogowy oraz transport kolejowy. Pozostałe gałęzie transportu (w tym transport morski oraz lotniczy) wykorzystywane są w przeważającej mierze w ściśle określonych celach (turystyka, ruch międzynarodowy), co skutecznie ogranicza zakres obsługi przez te gałęzie ruchu pasażerskiego w regionie.

Warto ponadto zauważyć, iż w aspekcie przewozów lokalnych o charakterze typowo miejskim, aglomeracyjnym, czy też metropolitalnym transport kolejowy w regionie zachodniopomorskim nie odgrywa tak znaczącej roli, jaką z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju winien odgrywać. W opinii Urzędu Transportu Kolejowego, znaczenie kolei w przewozach pasażerskich rośnie właśnie na krótkich trasach, zwłaszcza w aglomeracjach ze zintegrowanymi systemami komunikacji szynowej¹⁷. Takie cechy przewozów kolejowych, jak: wysoka prędkość eksploatacyjna, duża pojemność taboru, małe zapotrzebowanie na przestrzeń, dostępność infrastruktury i walory ekologiczne pre-

¹⁵ Uchwała nr XLI/1209/14 Rady Miasta Szczecin z dnia 26 maja 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014–2025”, Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 25 czerwca 2014 r., poz. 2646, s. 67.

¹⁶ Uchwała nr XLI/1209/14 Rady Miasta Szczecin z dnia 26 maja 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju...”, op.cit., s. 59.

¹⁷ Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2012 roku, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2013, s. 18

destynują tę gałąź do obsługi pasażerskiego ruchu aglomeracyjnego¹⁸. Transport kolejowy pozwala ponadto w praktyczny sposób uniezależnić się od negatywnych skutków zjawiska kongestii transportowej, zwiększając realne szanse powodzenia działań integracyjnych¹⁹. W aspekcie zatem powyższego, zasadne wydaje się opracowanie koncepcji utworzenia w regionie kolei aglomeracyjnej/metropolitalnej, na bazie której mogłyby zostać także uruchomione połączenia kolejowe o charakterze typowomiejskim na terenie stolicy województwa – miasta Szczecin.

Podsumowanie

Następujący – zgodny z ogólnymi, niekorzystnymi z punktu widzenia środowiska naturalnego trendami – rosnący wskaźnik motoryzacji indywidualnej wskazuje na konieczność prowadzenia działań na rzecz intensyfikacji wykorzystania komunikacji zbiorowej na obszarze regionu. W tym celu niezbędna staje się kompleksowa obsługa pasażerów, oparta na prorynkowym podejściu organizatorów, przewoźników i instytucji regulujących funkcjonowanie danego systemu transportowego.

W związku z zachodzącymi zmianami w życiu społeczno-gospodarczym, w tym w szczególności zmianą stylu życia, postępującymi procesami suburbanizacji, znacznym rozproszeniem punktów aktywności społecznej czy wzrostem mobilności pracowników, niezbędne wydaje się wykraczanie danego rodzaju przewozów poza ściśle, wyznaczone dla niego prawnie granice. Na obszarze województwa zachodniopomorskiego widoczny jest już ten trend w przypadku przewozów o charakterze gminnym, w ramach których często następuje także obsługa potoków ru-

chu wykraczających poza granice danej gminy. W aspekcie narastającego zjawiska kongestii transportowej, a także konieczności uwzględnienia zasad zrównoważonego rozwoju, organizacja transportu zbiorowego w regionie winna zapewnić ofertę przewozową, odpowiadającą wymaganiom współczesnego pasażera.

Literatura

1. Starowicz W., *Konsekwencje regulacji prawnych Unii Europejskiej dla polskiego publicznego transportu zbiorowego*, w: *Miejsce polskich przewoźników w europejskim systemie transportowym po integracji z Unią Europejską*, Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej – Oddział w Krakowie, 2003, nr 57.
2. Dyr. T., *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009.
3. Zieliński K., *Zarządzanie transportem w regionie – regionalny system transportowy*, w: *Problemy rozwoju regionalnego*, praca zbiorowa pod red. R. Broła, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu 2010, nr 110.
4. Rucińska D., Ruciński A., Tłoczyński D., *Transport lotniczy. Ekonomika i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012.
5. *Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa zachodniopomorskiego w 2013 r.*, Informacje i opracowania statystyczne, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2014.
6. *Raport roczny 2012 r.*, Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Warszawa 2013 r.
7. Letkiewicz A., *Gospodarowanie w transporcie samochodowym. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2006.
8. Szymczak M., *Logistyka miejska*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2008.
9. *Raport o stanie miasta Szczecin 2012*, Biuro Strategii Urzędu Miasta Szczecin, Szczecin 2012.
10. Uchwała nr XLI/1209/14 Rady Miasta Szczecin z dnia 26 maja 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014–2025”, Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 25 czerwca 2014 r., poz. 2646.
11. *Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2012 roku*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2013
12. Szwemin Ł., *Integracja systemów publicznego transportu zbiorowego w Metropolii Zatoki Gdańskiej z wykorzystaniem PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Sp. z o.o.*, w: *Zintegrowany Transport Publiczny w obsłudze miast i regionów*, IV Konferencja Naukowo-Techniczna Public Trans 2009, SITK RP, Radom 2009
13. <http://www.plk-sa.pl/> – oficjalna strona internetowa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe SA.
14. <http://www.ulc.gov.pl/> – oficjalna strona internetowa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
15. <http://www.port.szczecin.pl/> – oficjalna strona internetowa Zarządu Morskich Portów Szczecin–Świnoujście
16. <http://www.przewozyregionalne.pl/> – oficjalna strona internetowa spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o.



Fot. 1. Szybus SA136

Źródło: ze zbiorów Autorki

¹⁸ Szymczak M., *Logistyka miejska*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2008, s. 125

¹⁹ Szwemin Ł., *Integracja systemów publicznego transportu zbiorowego w Metropolii Zatoki Gdańskiej z wykorzystaniem PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Sp. z o.o.*, w: *Zintegrowany Transport Publiczny w obsłudze miast i regionów*, IV Konferencja Naukowo-Techniczna Public Trans 2009, SITK RP, Radom 2009, s. 195