

Paweł Kretowicz

KOMUNIKACJA LOKALNA W OBSZARACH PERYFERYJNYCH WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO W DOBIE PRZEMIAN RYNKU PRZEWOZÓW AUTOBUSOWYCH

Zarys treści: W niniejszym artykule skoncentrowano się na dostępności komunikacyjnej obszarów o położeniu peryferyjnym, znajdującym się w obszarach górskich województwa małopolskiego. Tłem rozważań autora są przemiany następujące na rynku pasażerskich przewozów autobusowych w skali lokalnej w warunkach wolnego rynku. Najważniejszym ich skutkiem jest wkroczenie i zdominowanie wielu tras przez prywatne przedsiębiorstwa przewozowe kosztem sprywatyzowanych i restrukturyzujących się przedsiębiorstw PKS. Pod uwagę wzięto sześć peryferyjnie położonych gmin, gdzie w zależności od rangi turystycznej, odległości od miast powiatowych oraz położenia przy głównych drogach scharakteryzowano zróżnicowanie liczby połączeń autobusowych z ośrodkami wyższego rzędu. Kończącą część opracowania stanowi przegląd możliwości koordynacji transportu autobusowego przez instytucje samorządowe na poziomie lokalnym.

Słowa kluczowe: komunikacja autobusowa, PKS, gminy peryferyjne, dostępność komunikacyjna

Key words: bus communication, PKS, peripheral communes, accessibility

Wprowadzenie

Liberalizacja i deregulacja na rynku przewozów pasażerskich oraz zachodzące przekształcenia własnościowe należą obecnie do najważniejszych czynników podaźowych wpływających na dostępność komunikacyjną wielu obszarów. Przemiany komunikacji autobusowej w warunkach wolnego rynku były dobrze widoczne pod koniec lat 90. i na początku bieżącego wieku, kiedy powstały liczne niewielkie przedsiębiorstwa świadczących usługi przewozowe. To właśnie prywatni przewoźnicy, wykorzystujący minibusy, w największym stopniu przyczynili się do powstania konkurencji – zjawiska bardzo korzystnego dla pasażerów. Z drugiej strony rozwój komunikacji prywatnej

spowodował utratę monopolu i spadek efektywności ekonomicznej PKS, a w konsekwencji znaczne zmniejszenie się popytu na jej usługi. Lokalne przedsiębiorstwa PKS rozpoczęły procesy prywatyzacyjne i restrukturyzacyjne, co przeciętny pasażer odczuł przez spadek liczby/likwidację kursów i utrzymywanie przez przedsiębiorstwa przestarzałego taboru (Dyr 2008, Lisowiec 2008, Kretowicz 2010). W wielu przypadkach to właśnie PKS pozostawał jedynym przewoźnikiem świadczącym usługi w skali lokalnej (Kozanecka 1995).

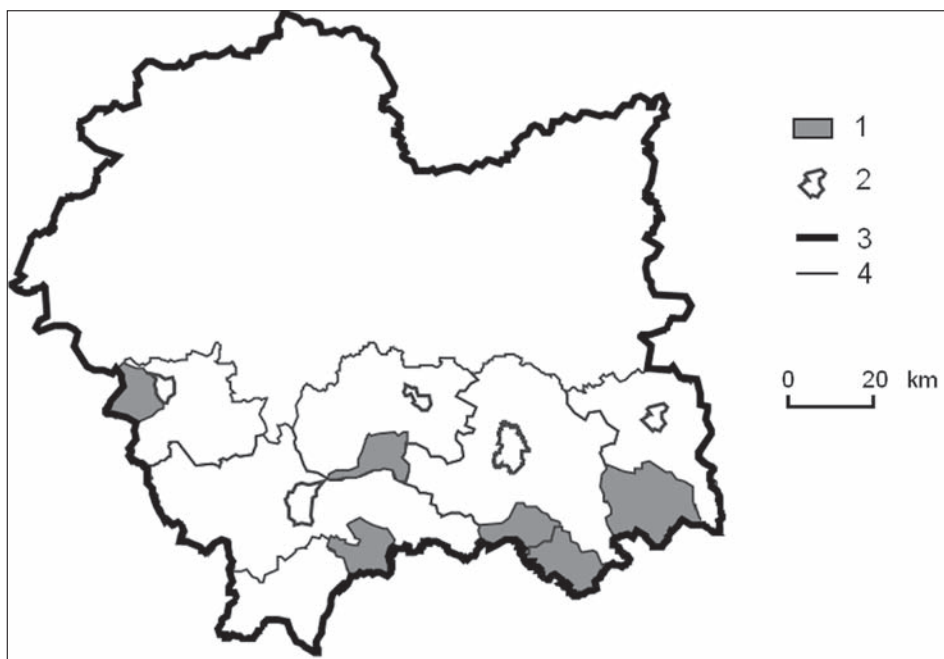
Czynniki popytowe odznaczają się znacznie wolniejszą dynamiką zmian, czego dobrą miarą jest wzrost liczby użytkowanych samochodów osobowych. Potrzeby przewozowe uwarunkowane są codzienną ruchliwością ludności – dojazdami do pracy, szkół i innych usług obecnych w ośrodkach wyższego rzędu (Taylor 1999). Powszechnie uznawaną prawidłowością jest znacznie wyższa mobilność ludności na terenach miejskich i podmiejskich (Piskozub 1979). Obszary te z reguły posiadają dobrze rozwiniętą sieć połączeń z miastem. Komunikacja prywatna wkroczyła tam najwcześniej, znacznie przewyższając liczbą połączeń tereny położone w dalszej odległości (Taylor, Ciechański 2007). Ponadto miejscowości podmiejskie podlegające procesom suburbanizacji z reguły zamieszkiwane są przez ludność posiadającą własny środek transportu.

Wymienione cechy komunikacji osobowej przyczyniają się do pogłębienia różnic w obsłudze obszarów w miarę wzrostu odległości do siedzib powiatów i stolic województw. Wobec tego znaczenia nabiera kwestia dostępności komunikacyjnej miejscowości położonych peryferyjnie, szczególnie w trudno osiągalnych obszarach górskich i przygranicznych. Celem niniejszego opracowania jest zbadanie wpływu przemian na rynku przewozów osobowych na lokalne zróżnicowanie częstości połączeń miejscowości wybranych gmin z ośrodkami wyższego rzędu. Poza rolą badanych miejscowości w systemie osadniczym i administracyjnym, uwzględniono również ich rangę turystyczną i w pewnym zakresie istniejącą sieć dróg.

Obszar badań i źródła danych

Obszar badań stanowi sześć peryferyjnie położonych gmin województwa małopolskiego. Przy ich wyborze kierowano się położeniem w obrębie polskich Karpat, występowaniem trudno dostępnych miejscowości, a także obecnością funkcji turystycznych. W rezultacie wybrano trzy gminy uzdrowiskowe (Uście Gorlickie – powiat gorlicki; Muszyna, Piwniczna-Zdrój – powiat nowosądecki) oraz trzy o relatywnie niskiej atrakcyjności turystycznej (Kamienica – powiat limanowski; Łapsze Niżne – powiat nowotarski; Stryczawa – powiat suski). Położenie badanych gmin prezentuje ryc. 1.

W badanym obszarze znajduje się 59 miejscowości, w tym dwa miasta (Piwniczna-Zdrój, Muszyna). Należy podkreślić pewne specyficzne czynniki mające duży wpływ na dostępność komunikacyjną w obszarach górskich i przygranicznych. Należą do nich przede wszystkim cechy środowiska przyrodniczego (ukształtowanie terenu, wysokość n.p.m., obecność wód mineralnych), które determinują zarówno rozwój turystyki, jak i decydują o przebiegu sieci komunikacyjnych (Jeż-Pawlak 2002). Ponadto duża część polskich Karpat to obszary chronione Natura 2000, co często stoi w konflikcie z systemem transportowym (Grad, Galardos 2009).



Ryc. 1. Położenie badanych gmin

Figure 1. Geographical location of the municipalities under investigation

Objaśnienia: 1- badane gminy, 2 - siedziby powiatów, 3 - granica województwa, 4 - granice powiatów

Explanations: 1- municipalities under investigation, 2 - poviats seats, 3 - voivodeship border, 4 - poviats borders

Źródło: opracowanie własne

Source: author's own elaboration

Główne źródło danych opracowania stanowiły rozkłady jazdy przedsiębiorstw PKS i przewoźników prywatnych, które pozyskano w wydziałach właściwych do spraw transportu i komunikacji odpowiednich starostw powiatowych. Zgodnie z ustawą z dnia 6 września 2001 *o transporcie drogowym* (Dz. U. 2001, nr 125 poz. 1371) obowiązkiem starosty jest wydawanie, zmiana i cofanie licencji oraz zezwoleń na przewozy regularne oraz gromadzenie dokumentów (w tym rozkładów jazdy) dotyczących przejazdów odbywających się w obrębie jednego powiatu. Taki podział kompetencji w organizacji transportu osobowego powoduje określone trudności badawcze, gdyż zasięg komunikacji autobusowej najczęściej przekracza granice jednostek podziału administracyjnego. Niemniej jednak założono, że analizowane miejscowości, szczególnie położone peryferyjnie, zdominowane są przez przewoźników działających w skali lokalnej. Do wyjątków zaliczyć można gminę Kamienica, gdzie obserwuje się silne oddziaływanie Nowego Sącza.

W celu ukazania przemian na rynku przewozów autobusowych w badanych gminach porównano sytuację w latach 2002 (prywatyzacja pierwszego PKS w województwie małopolskim) oraz 2009. Niestety, z uwagi na 5-letni okres przechowywania dokumentów przez urzędy, częstotliwość przejazdów w 2002 roku udało się ustalić jedynie dla trzech gmin. Pod uwagę wzięto wyłącznie kursy regularne odbywające się przez co najmniej 5 dni w tygodniu z wyłączeniem przewozów sezonowych. W przypadku częstych zmian godzin odjazdów przez przewoźników w ciągu roku lub cofnięcia zezwolenia badano te rozkłady jazdy, które funkcjonowały najdłużej. Dla uproszczenia przyjęto podział na prywatną komunikację autobusową i przedsiębiorstwa powstałe z byłych PKS.

Wybrane elementy organizacji komunikacji autobusowej w obszarze badań

W wyniku transformacji ustrojowej po 1989 roku w polskim transporcie osobowym doszło do liberalizacji i deregulacji przepisów, umożliwiając przedsiębiorstwom prywatnym swobodne świadczenie usług przewozowych. Na podstawie ustawy *o działalności gospodarczej* od 1 stycznia 1989 roku każdy przewoźnik uzyskał możliwość prowadzenia zarobkowego przewozu osób bez konieczności uzyskania koncesji czy zezwolenia (Chodkowska-Miszczuk 2006). Do 2002 roku również nie istniały praktycznie żadne regulacje prawne pozwalające podmiotom publicznym na zarządzanie transportem osobowym na swoim obszarze. Znowelizowana w połowie lat 90. ustawa z 1984 *Prawo przewozowe* (Dz. U. 1995, nr 119 poz. 575) nakładała jedynie obowiązek uzgadniania połączeń między przewoźnikami publicznymi. Również ustawa z 6 września 2001 roku *o transporcie drogowym* (Dz. U. 2001, nr 125 poz. 1371) nie określiła, w jaki sposób samorządy mają organizować komunikację pasażerską na swoim terenie, co jest ich obowiązkiem na podstawie tzw. ustaw samorządowych. Koordynacja i kontrola wykonywania rozkładów jazdy przewoźników prywatnych jest bardzo utrudniona, co stanowi okazję do nadużyć i nieuczciwych praktyk. Ponadto, samorządy właściwie nie miały podstaw do odmowy wydania przewoźnikowi zezwolenia, jeżeli ten dostarczył wszystkie wymagane dokumenty (Szczerbaciuk 2008).

W 2009 roku wszystkie przedsiębiorstwa PKS zostały sprywatyzowane lub oddane samorządom na podstawie planu prywatyzacji ministra Skarbu Państwa na lata 2008–2011. Funkcjonowanie PKS po prywatyzacji zależy od polityki podmiotu przejmującego, istniejących zasobów materialnych przedsiębiorstw, a także aktywności lokalnych przewoźników prywatnych. W praktyce, strategie funkcjonowania nowych właścicieli PKS w warunkach konkurencji są bardzo różne.

W analizowanym obszarze różne działania restrukturyzacyjne lokalnych PKS generalnie odzwierciedlają procesy zachodzące w całym kraju. Przejęty przez zagraniczną Veolię PKS z Gorlic konsekwentnie utrzymuje politykę minimalizacji kosztów działalności i redukcji liczby kursów zarówno lokalnych, jak i regionalnych. W podobny sposób znaczna konkurencja w powiecie suskim zmusiła tamtejszy PKS (po prywatyzacji PKS Beskidus) do znacznego obniżenia liczby przewozów lokalnych. Z kolei firma PKS Pasyk-Gawron, dawny PKS Limanowa, również skoncentrowała

się na przewozach regionalnych, dodatkowo uzyskując znaczne dochody ze sprzedaży dworca w Mszanie Dolnej. Inna sytuacja panuje w PKS Nowy Targ i PKS Nowy Sącz. Przedsiębiorstwo z Podhala zostało przejęte przez spółkę należącą do MPK Łódź, natomiast PKS Nowy Sącz oddany został władzom miasta. Obydwa przedsiębiorstwa zainwestowały w nowy tabor oraz starają się poszerzać ofertę przewozową w obsługiwanych regionach turystycznych przy równoczesnym wycofywaniu się z nierentownych tras w mniej atrakcyjnych obszarach. W przypadku PKS Nowy Targ restrukturyzacji niewątpliwie sprzyja element konsolidacji rynku (przedsiębiorstwo wraz z PKS Żywiec i PKS Myślenice tworzą PKS Grupa), a PKS Nowy Sącz także wielkość rynku i „odziedziczone” zasoby materialne. Korzystne efekty konsolidacji na rynku przewozów autobusowych podkreślane były w wielu opracowaniach (Polewska-Dorozik 2001, Grad 2003, Dyr, Osuch 2007).

Specyficzną sytuację w badanych gminach obserwuje się wśród przewoźników prywatnych. Pomijając często podkreślane w prasie ignorowanie rozkładów jazdy i praktyki nieuczciwej konkurencji, zauważa się tendencję do konsolidacji również na tym rynku. Szczególnie widocznie jest to w obszarach turystycznych. Przykładowo, w południowej części powiatu gorlickiego dominuje firma Voyager, która również opanowała trasę z Gorlic do Nowego Sącza i Krynicy. W Nowym Sączu funkcjonuje Zrzeszenie Prywatnych Przewoźników Osobowych „Ziemia Sądecka”. Większość kursów w gminach Popradzkiego Parku Narodowego obsługuje tylko trzech przewoźników, którzy zapewniają połączenia z większymi ośrodkami. Pierwsze prywatne firmy przewozowe pojawiły się tam już w latach 90. W badanym obszarze najpóźniej minibusy dotarły do gminy Uście Gorlickie – dopiero w 2005 roku.

Dostępność komunikacyjna wybranych gmin

Możliwości przemieszczania się w wiejskich obszarach górskich stanowią istotny element poziomu i jakości życia ich mieszkańców. W wielu przypadkach najmniejsze miejscowości zamieszkiwane są przez ludność stosunkowo ubogą, dla których lokalna komunikacja autobusowa to jedyny środek transportu. W mniejszym stopniu dotyczy to mieszkańców większych miast, przyjeżdżających w celach turystycznych lub posiadających „drugi dom”, którzy zazwyczaj dysponują własnym pojazdem. Jak już wspomniano, dla ludności miejscowej najważniejsze są dojazdy do ośrodków wyższego rzędu w celu korzystania z szeregu obecnych tam usług. Równie ważne są codzienne dojazdy do pracy, gdzie komunikacja autobusowa staje się koniecznością w przypadku braku własnego środka transportu i znacznej odległości do miejsca zatrudnienia. Niska cena i krótki czas dotarcia do celu nie rekompensują pasażerowi braku wyboru, na który największy wpływ ma liczba i rozkład kursów komunikacji lokalnej w ciągu dnia. Generalnie, czas przejazdu posiada mniejsze znaczenie, aczkolwiek jest bardzo istotny dla dojeżdżających do pracy, nieco mniej dla podróżujących po zakupy i do szkół, a tylko nieznacznie w przypadku wyjazdów służbowych i turystycznych (Tarski 1976). Należy również wspomnieć o przejazdach specjalnych, do których najczęściej należy transport dzieci i młodzieży do szkół organizowany i finansowany przez władze gmin. Przejazdy szkolne w pewnym stopniu modyfikują wielkość popytu na przewozy regularne w poszczególnych miejscowościach.

Na ryc. 2. przedstawiono zmiany liczby połączeń w gminach Uście Gorlickie, Łąpsze Niżne i Stryszawa w latach 2002–2009. W każdej z gmin nastąpił wyraźny wzrost liczby kursów przewoźników prywatnych kosztem przedsiębiorstw byłej PKS. Zjawisko to jednak nie wystąpiło na wszystkich trasach, a w niektórych miejscowościach PKS nadal pozostała jedynym przewoźnikiem. Ponadto omawiane gminy położone są w różnej odległości od stolic powiatów, co również determinuje dostępność komunikacji autobusowej.

W 2002 roku lokalne połączenia w gminie Uście Gorlickie zapewniane były wyłącznie przez PKS Gorlice. Z uwagi na bardzo niską gęstość zaludnienia i znaczną odległość od obecnej siedziby powiatu, tamtejszy PKS już w latach 90. wycofał się z wielu miejscowości, które w czasach realnego socjalizmu były bardzo dobrze skomunikowane z Gorlicami. W 2002 roku autobusy jeździły tylko do 11 wsi w gminie Uście Gorlickie, w tym najczęściej drogą powiatową prowadzącą do uzdrowiska w Wysowej. Wyraźna preferencja tej trasy przez przewoźników została utrzymana również w 2009 roku, lecz PKS został całkowicie wyparty przez wspomnianą wcześniej firmę Voyager.

Ciekawostką jest, że firma ta w 2009 roku uruchomiła kursy z Wysowej do Krakowa, podczas gdy w ostatnich latach uzdrowisko posiadało jedynie połączenie PKS z Rzeszowem. W konsekwencji dostępność Wysowej w porównaniu z 2002 roku znacznie wzrosła, natomiast obniżyła się w pozostałej części gminy. Przejęty przez zagraniczną Veolię PKS Gorlice praktycznie całkowicie zrezygnował z kursów do wsi na południu, niemniej jednak pozostał jedynym przewoźnikiem w miejscowościach położonych w centrum gminy. Zauważyć należy, że w 2009 roku żaden przewoźnik nie kursował drogą krajową do przejścia granicznego w Koniecznej (obecnie jedno połączenie Voyagera).

W gminie Łąpsze Niżne komunikacja prywatna pojawiła się już w latach 90. Według badań B. Górze (2003) region polskiego Spiszu pod koniec ubiegłego stulecia odznaczał się najniższą dostępnością komunikacyjną na całym Podhalu (większość miejscowości gminy posiadała poniżej 5 połączeń z miastami). Wyraźna preferencja wschodniej części gminy Łąpsze Niżne w 2002 roku wynikała z wysokiej atrakcyjności turystycznej (pasmo Pienin, zamek w Niedzicy, Jezioro Czorsztyńskie), a także

Ryc. 2. Liczba kursów lokalnych dawnego PKS i przewoźników prywatnych w gminach Uście Gorlickie, Łąpsze Niżne i Stryszawa w latach 2002 i 2009

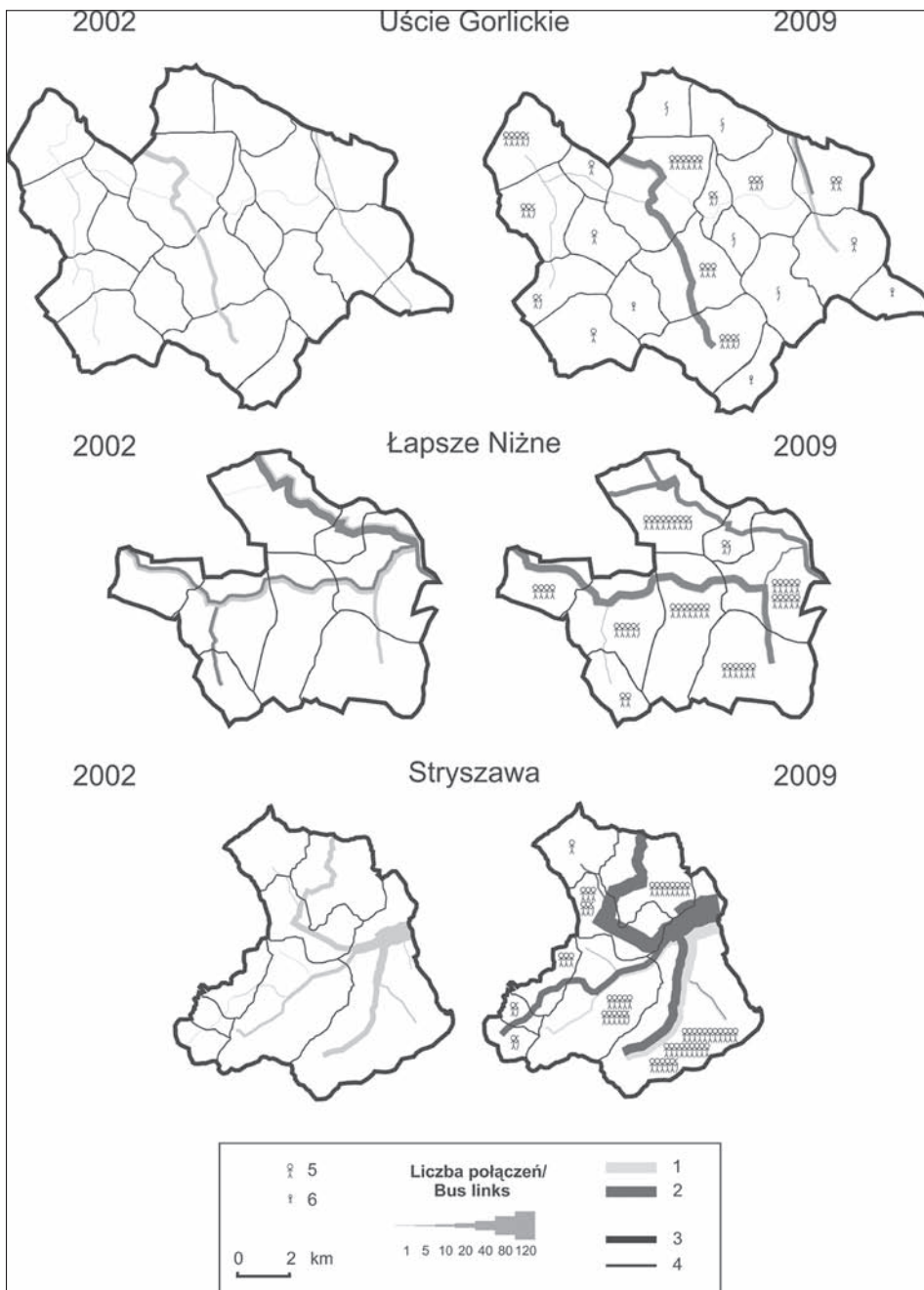
Figure 2. The number of daily bus links of the former National Bus Company (PKS) and private entrepreneurs in the Uście Gorlickie, Łąpsze Niżne and Stryszawa municipalities in 2002 and 2009

Objaśnienia: 1 - dawne PKS, 2 – prywatni przewoźnicy, 3 – granica gminy, 4 - granice miejscowości, 5 – około 200 mieszkańców, 6 – poniżej 100 mieszkańców

Explanations: 1 – former PKS, 2 – private carriers, 3 – municipality border, 4 – locality borders, 5 – about 200 hundred inhabitants, 6 – below 100 inhabitants

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy

Source: author's elaboration based on bus timetables



najkrótszego połączenia Nowego Targu z przejściem granicznym w Sromowcach Wyżnych położonym w sąsiedniej gminie Czorsztyn.

Spadek zainteresowania podróżami na Słowację w 2007 roku prawdopodobnie spowodował częściowe obniżenie się liczby kursów na omawianej trasie do roku 2009. Zaobserwowano natomiast niewielki wzrost częstotliwości połączeń do stolicy gminy, skąd praktycznie całkowicie wyparty został PKS Nowy Targ. Obecnie do gminy Łapsze Niżne PKS kursuje dwa razy w ciągu dnia. Należy zauważyć, że najmniejsza miejscowość w tym obszarze – Łapszanka, obsługiwana jest jedynie przez PKS.

Najbardziej widoczne zmiany funkcjonowania komunikacji lokalnej w badanym okresie nastąpiły w gminie Stryszawa, której stolica posiada obecnie niemal dwa razy więcej połączeń autobusowych ze stolicą powiatu niż miało to miejsce na początku lat 2000. Co ciekawe, przewoźnicy prywatni pojawili się w tym obszarze stosunkowo późno. W 2002 roku wszystkie miejscowości obsługiwane były przez lokalny PKS Sucha Beskidzka. Dynamiczny wzrost liczby połączeń autobusowych po prywatyzacji PKS w 2005 roku nastąpił niemal na każdej trasie. Nawet stosunkowo małe miejscowości położone w południowej części gminy posiadają obecnie więcej połączeń ze stolicą gminy i powiatu niż znacznie większe wsie w omawianych wcześniej gminach Uście Gorlickie i Łapsze Niżne. PKS Beskidus utrzymał wysoką częstotliwość połączeń do Stryszawy, praktycznie całkowicie wycofując się z pozostałej części gminy. Bardzo dobre skomunikowanie tej miejscowości z Suchą Beskidzką wynika z sąsiedztwa z miastem, położeniem przy drodze wojewódzkiej oraz wysokiej liczby ludności, której część zapewne dojeżdża do pracy i szkół do stolicy powiatu.

Zupełnie inaczej sytuacja wygląda w gminach położonych w dolinie Popradu – Muszynie i Piwnicznej-Zdroju, gdzie prywatna komunikacja lokalna wkroczyła najwcześniej (ryc. 3). Większość miejscowości w tym regionie posiada dobrze rozwinięte funkcje turystyczne jako uzdrowisko, ośrodek narciarski lub ich zaplecze. Funkcja turystyczna jest główną przyczyną wysokiej częstotliwości połączeń autobusowych z Nowym Sączem, a w przypadku Muszyny także innymi większymi miastami. Poza dobrze rozwiniętą komunikacją regionalną, w gminach tych działają również lokalni przewoźnicy zapewniający połączenia autobusowe z Nowym Sączem i Krynicią. Należy zauważyć, że większość połączeń w tym obszarze zapewnia PKS Nowy Sącz, natomiast funkcjonowanie komunikacji prywatnej przybiera charakter bardzo selektywny. Dominuje ona w ośrodkach narciarskich i uzdrowiskach gminy Piwniczna-Zdrój (Wierchomla Wielka, Łomnica-Zdrój, Piwniczna-Zdrój), natomiast ustępuje miejsca PKS w Żegiestowie-Zdroju, Muszynie i Złockiem w gminie Muszyna. Przewoźnicy prywatni nie obsługują trasy z Muszyny do Nowego Sącza, na co prawdopodobnie ma wpływ odległość (ponad 30 km), a także znaczna częstotliwość takich połączeń z pobliskiej Krynicy.

Muszyna jest jedyną stolicą spośród badanych gmin, gdzie PKS posiada więcej połączeń z ośrodkami wyższego rzędu niż komunikacja prywatna, która poza tym odbywa kursy jedynie do Złockiego. Pozostała część gminy obsługiwana jest przez autobusy PKS kursujące jednak znacznie rzadziej do niewielkich miejscowości na południowym-wschodzie gminy w porównaniu do znacznie bardziej zaludnionych i atrakcyjnych turystycznie wsi położonych w jej zachodniej części. Z kolei miejscowo-

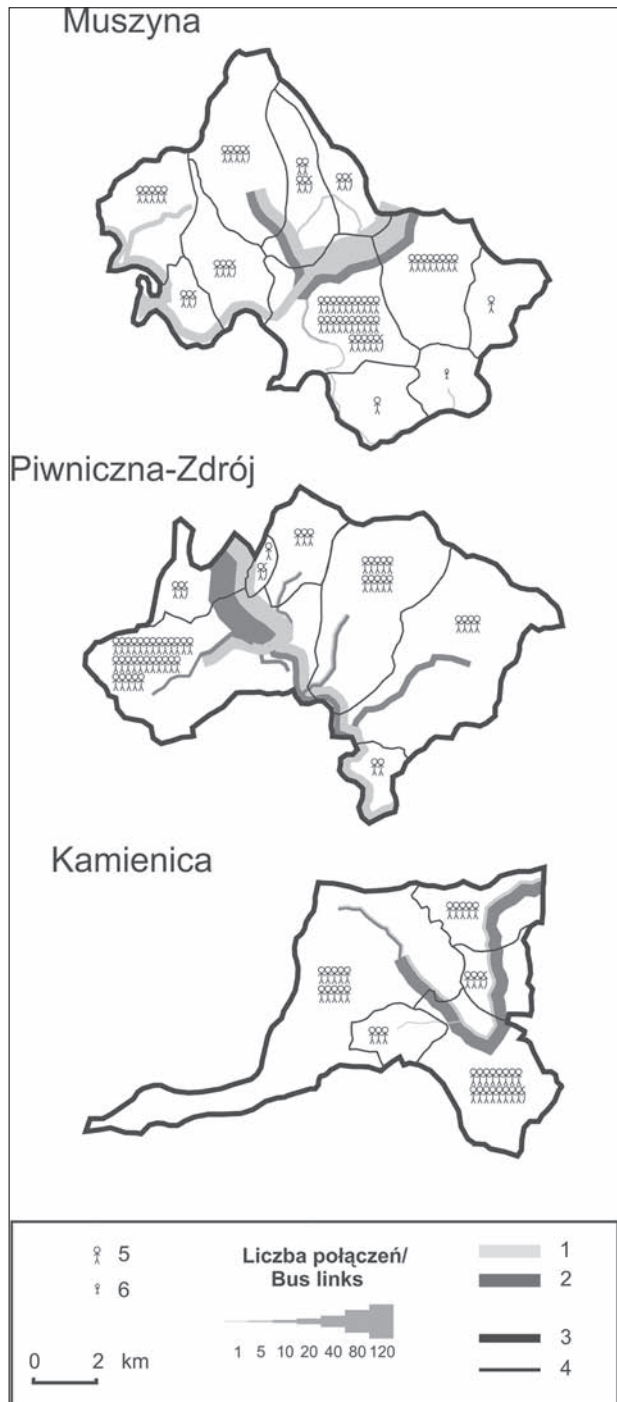
Ryc. 3. Liczba kursów dawnego PKS i przewoźników prywatnych w gminie Muszyna, Piwniczna-Zdrój i Kamienica w 2009 r.

Figure 3. The number of daily bus links of the former National Bus Company (PKS) and private entrepreneurs in the Muszyna, Piwniczna-Zdrój and Kamienica municipalities in 2009.

Objaśnienia: 1- dawne PKS, 2- prywatni przewoźnicy, 3- granica gminy, 4- granice miejscowości, 5 - około 200 mieszkańców, 6 - poniżej 100 mieszkańców

Explanations: 1 - former PKS, 2 - private carriers, 3 - municipality border, 4 - locality borders, 5 - about 200 hundred inhabitants, 6 - below 100 inhabitants

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy
Source: author's elaboration based on bus timetables



ści gminy Piwniczna-Zdrój posiadają znacznie więcej połączeń wykonywanych przez prywatnych przewoźników, którzy w przeciwieństwie do PKS dojeżdżają nie tylko do centrów miejscowości, a także niektórych przysiółków.

Specyficzna sytuacja występuje również w gminie Kamienica, gdzie także obserwuje się wiele połączeń ponadlokalnych. Mimo że w gminie tej występują miejscowości położone peryferyjnie w stosunku do Limanowej, to znaczna liczba połączeń ponadlokalnych związana jest z dwoma czynnikami: przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 968 oraz położeniem w strefie oddziaływania Nowego Sącza. Niemniej jednak zarówno stolica gminy, jak i większość miejscowości jest dobrze skomunikowana ze stolicą powiatu. Wszystkie przejazdy lokalne właściwie odbywają się jedną trasą zdominowaną obecnie przez przewoźników prywatnych. Nieliczne kursy PKS Pasyk-Gawron odbywa do Szczawy, gdzie w odróżnieniu od przewoźników prywatnych dojeżdża tylko do centrum wsi. Najmniejsza miejscowość w gminie Kamienica, Zasadne, nie jest obsługiwana przez przewoźników prywatnych, a częstotliwość połączeń PKS jest tam bardzo niska.

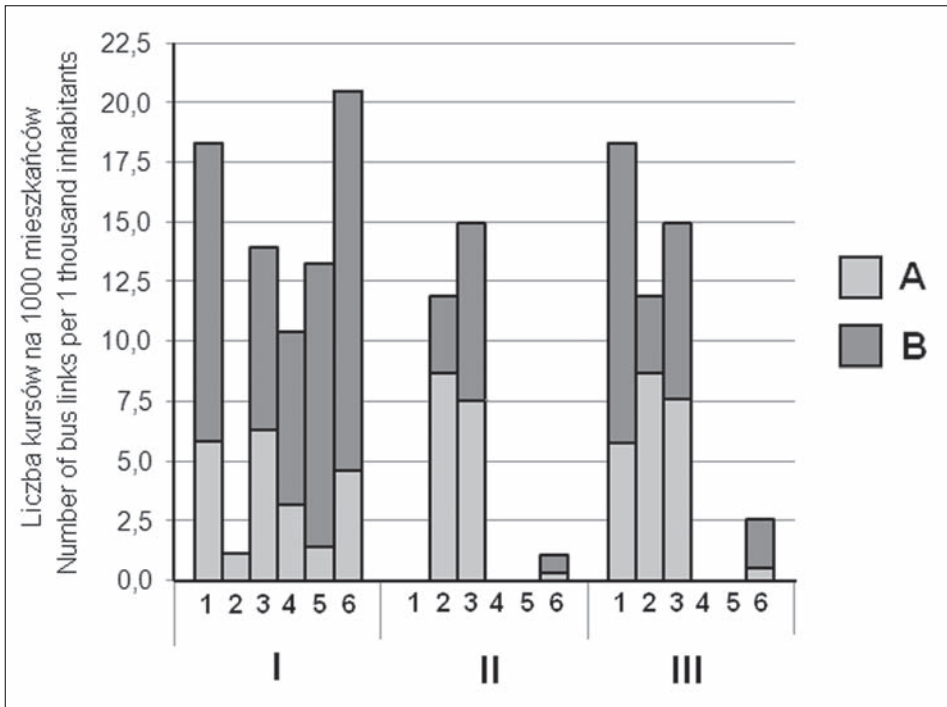
Komunikacja autobusowa na poziomie lokalnym napotyka dodatkowo innego rodzaju problemy. Dla przykładu można podać często opisywane w prasie przepełnienie minibusów w godzinach szczytu (okolice Suchej Beskidzkiej), konflikty z władzami PKS o użytkowanie dworca przez przewoźników prywatnych, a także odjazdy z wielu różnych przystanków na terenie miast powiatowych (Nowy Sącz, Limanowa). Rozwiązanie panujących w wielu obszarach nieporozumień leży w gestii władz poszczególnych gmin.

Próba syntezy

W celu zbadania istniejących nierówności przestrzennych w obsłudze komunikacyjnej poszczególnych miejscowości zestawiono liczbę połączeń autobusowych do stolic gmin i siedzib powiatów. Ocena funkcjonowania komunikacji lokalnej w poszczególnych gminach zależy przede wszystkim od częstotliwości połączeń z ośrodkami wyższego rzędu. W pewnym zakresie jest to również miara marginalizacji ludności zamieszkałej w miejscowościach położonych z dala od usług edukacyjnych, zdrowotnych i administracji, a także rynków zbytu produktów rolnych.

Na ryc. 4 przedstawiono liczbę połączeń autobusowych byłych PKS i przewoźników prywatnych do ośrodków wyższego rzędu w obszarze badań. Należy zauważyć, że ośrodek wyższego rzędu nie zawsze oznacza siedzibę powiatu, czego najlepszym przykładem jest Krynica pełniąca tę rolę dla wielu miejscowości gminy Muszyna. Najwyższą dostępnością do ośrodków wyższego rzędu posiada Stryszawa, gdzie na 1 tys. ludności przypada ponad 20 kursów do stolicy powiatu. Wynika to głównie z sąsiedztwa z Suchą Beskidzką, a także położenia przy drodze wojewódzkiej. Niemal trzykrotnie więcej połączeń posiadają tu przewoźnicy prywatni.

Najwyższą przewagę liczby kursów komunikacja prywatna posiada natomiast w Łapszach Niżnych, ale przekłada się to tylko na ogólną liczbę ok. 13 kursów na 1 tys. mieszkańców do Nowego Targu. Prywatna komunikacja autobusowa zasadniczo ustępuje miejsca PKS w Muszynie i Piwnicznej-Zdroju. Z Muszyny do Nowego Sącza



Ryc. 4. Liczba połączeń autobusowych byłych PKS i przewoźników prywatnych do ośrodków wyższego rzędu ze stolic analizowanych gmin w 2009 r. (na 1 tys. mieszkańców)

Figure 4. The number of daily bus links of the former National Bus Company (PKS) and private entrepreneurs to the respective county capitals, other towns, and adjacent municipality capitals from the examined municipality capitals in 2009 (per 1 thousand inhabitants)

Objaśnienia: A – dawne PKS, B – prywatni przewoźnicy, I – kursy to siedziby powiatu, II kursy do innego miasta, III – kursy to stolicy sąsiedniej gminy

Siedziby gmin: 1 – Uście Gorlickie, 2 – Muszyna, 3 – Piwniczna Zdrój, 4 – Kamienica, 5 – Łąpsze Niżne, 6 – Stryszawa

Explanations: A – former PKS, B – private carriers, I – bus links to powiat seat, II – bus links to other town, III – bus links to adjacent municipality seat

Municipality seats: 1 – Uście Gorlickie, 2 – Muszyna, 3 – Piwniczna Zdrój, 4 – Kamienica, 5 – Łąpsze Niżne, 6 – Stryszawa

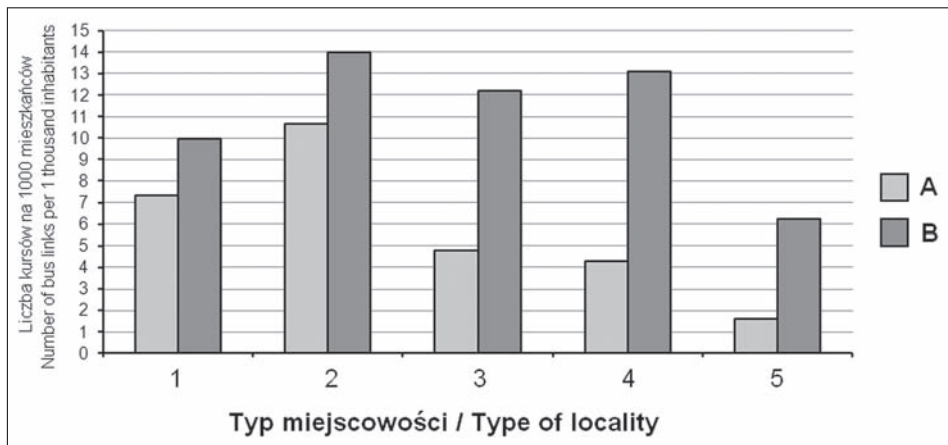
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy

Source: author's elaboration based on bus timetables

kursuje wyłącznie PKS, a część połączeń prowadzi przez gminę Piwniczna-Zdrój. W gminie Muszyna funkcjonuje tzw. komunikacja uzdrowiskowa organizowana przez PKS Nowy Sącz. Należy zauważyć znaczną liczbę alternatywnych możliwości połączeń z Muszyny do ośrodków wyższego rzędu.

Obok lokalnej komunikacji autobusowej istnieją połączenia PKS do Krakowa, Warszawy, Lublina i Łodzi, a także przejazdy kolejowe. Najniższą dostępność do siedziby powiatu posiada Kamienica, gdzie – jak już wspomniano – silne oddziaływanie Nowego Sącza spowodowało znaczny wzrost liczby kursów prywatnych przewoźników funkcjonujących w obrębie powiatów limanowskiego i nowosądeckiego.

W mniejszych, peryferyjnie położonych miejscowościach największą wagę dla mieszkańców posiadają połączenia ze stolicą gminy. Biorąc pod uwagę szereg czynników, które potencjalnie sprzyjają funkcjonowaniu komunikacji autobusowej, dokonano podziału badanych miejscowości ze względu na funkcje turystyczne i uzdrowiskowe, położenie przy drogach o znaczeniu regionalnym i krajowym, a także według kryterium liczby ludności, która świadczy o wielkości popytu. Dodatkowo ponownie wydzielono przedsiębiorstwa byłych PKS i przewoźników prywatnych w celu ukazania przestrzennego wymiaru konkurencji komunikacji autobusowej w poszczególnych obszarach. Liczbę połączeń w tak wydzielonych typach miejscowości w zależności od przewoźnika przedstawia ryc. 5.



Ryc. 5. Liczba połączeń autobusowych do stolic gmin obsługiwanych przez były PKS i przewoźników prywatnych w zależności od typu miejscowości w 2009 r. (na 1 tys. mieszkańców)

Figure 5. The number of daily bus links of the former National Bus Company (PKS) and private entrepreneurs to the respective community capitals in 2009 (by the type of the locality and per 1 thousand inhabitants)

Objaśnienia: Miejscowości: 1 – atrakcyjnie turystycznie (n=6), 2 – położone przy drogach krajowych i wojewódzkich (n=13), 3 – o liczbie ludności więcej niż 1 tys. mieszkańców (n=9), 4 – wszystkie pozostałe (n=33), 5 – wszystkie pozostałe do 500 mieszkańców (n=23)

A – dawne PKS, B – prywatni przewoźnicy

Explanations: (Localities: 1 – touristically attractive (n=6), 2 – located at the state or regional roads (n=13), 3 – with population above 1 thousand (n=9), 4 – all other (n=33), 5 – all other up to 500 inhabitants (n=23))

A – former PKS, B – private carriers

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy

Source: author's elaboration based on bus timetables

Najwyższą liczbę połączeń zarówno byłych PKS, jak i przedsiębiorstw prywatnych obserwuje się w miejscowościach położonych przy drogach krajowych i wojewódzkich. W analizowanych gminach obszary te posiadają średnio 14 połączeń ze stolicami gmin przypadających na 1 tys. mieszkańców wykonywanych przez przewoźników prywatnych oraz prawie 11 przez byłe PKS. Najważniejszą przyczyną tego stanu rzeczy jest powszechne wykorzystywanie dróg o wyższej randze w celu dotarcia do obszarów trudniej dostępnych. Miejscowości położone przy ważniejszych drogach najczęściej nie są przystankiem końcowym, a jedynie pełnią rolę pośrednią dla połączeń do wielu miejscowości położonych peryferyjnie. Podobnie sytuacja wygląda w miejscowościach z funkcją turystyczną, gdzie mimo że przeważają kursy przewoźników prywatnych (10 kursów na 1 tys. mieszkańców), to zauważa się stosunkowo wysoką konkurencję PKS. Miejscowości turystyczne nie cechuje najwyższa dostępność komunikacyjna w skali lokalnej, ale posiadają one wiele połączeń o zasięgu regionalnym, a nawet krajowym. Liczba połączeń komunikacji prywatnej jest znacznie wyższa niż PKS również w największych miejscowościach, gdzie osiąga 12 połączeń na 1000 mieszkańców przy tylko średnio pięciu wykonywanych przez PKS. Podobna różnica występuje w pozostałych miejscowościach bez funkcji turystycznych i położonych przy drogach lokalnych. W efekcie można uznać, że wycofywanie się PKS z obsługi tras oraz jednocześnie „przechwytywanie” kursów przez przewoźników prywatnych w badanych gminach następowało głównie w peryferyjnie położonych miejscowościach nieposiadających funkcji turystycznych. Należy też podkreślić znacznie niższą dostępność komunikacyjną najmniejszych miejscowości liczących poniżej 500 mieszkańców, gdzie przewoźnicy prywatni odbywają 6 kursów na 1 tys. mieszkańców, a byłe PKS tylko 2 kursy. Przedsiębiorstwa PKS pozostały jedynym przewoźnikiem w nielicznych miejscowościach o bardzo niskiej liczbie ludności. Jedyne wsie pozbawione połączeń ze stolicą gminy w badanym obszarze występują w gminach Uście Gorlickie i Muszyńna.

Podsumowanie

Przedstawione przykłady przestrzennego zróżnicowania i zmian liczby połączeń autobusowych wskazują na wiele czynników wpływających na funkcjonowanie komunikacji lokalnej w peryferyjnie położonych gminach. Należą do nich wielkość miejscowości, dostępność sieci drogowej o znaczeniu ponadlokalnym, obecność funkcji turystycznych, odległość od siedzib powiatów i gmin, a w niektórych przypadkach obecność przejścia granicznego. Decyzje poszczególnych przedsiębiorstw o uruchomieniu lub likwidacji kursów podejmowane są w oparciu o rentowność poszczególnych linii. Znaczną przewagę w tym względzie posiadają przedsiębiorstwa byłej PKS, które dzięki długiej obecności na rynku i doświadczeniu mogą efektywniej przewidywać kształtowanie się potrzeb przewozowych na swoim terenie. W przypadku przewoźników prywatnych zawsze występuje element ryzyka związanego z niepewnością co do kształtowania się popytu, aczkolwiek znaczna elastyczność przepisów oraz niższe koszty operacyjne umożliwiają sprawną zmianę liczby kursów i tras przejazdu. Obecną strategię przedsiębiorstw byłych PKS dobrze obrazuje ogłoszenie zamieszczone przez zarząd PKS Grupa Nowy Targ, które można odnaleźć na oficjalnej stronie internetowej tego przedsiębiorstwa:

„Szanowni Pasażerowie PKS Nowy Targ, w związku z licznymi prośbami o uruchamianie nowych kursów i linii uprzejmie informujemy, że podstawą decyzji o uruchomieniu nowych kursów jest liczba sprzedanych biletów. Im więcej biletów wyda kierowca, tym więcej pieniędzy na uruchamianie nowych tras...” (<http://www.pksnowytarg.com>, 25.02.2010).

Na koniec należy wspomnieć o możliwościach kontroli samorządów nad komunikacją lokalną, która w znacznej mierze zależy od rozwiązań legislacyjnych. Jak wskazują A. Chyba i W. Starowicz (2000), nieprecyzyjne zasady współpracy koordynatorów różnych szczebli administracyjnych i brak wymogów koordynacji rozkładów jazdy w układzie międzygałęziowym stanowiły znaczne utrudnienia dla kształtowania spójnego systemu przewozów pasażerskich w regionach. Ustawa o transporcie drogowym w art. 22a ust. 3 informuje, że „podjęcie decyzji w sprawie wydania nowego lub zmiany istniejącego zezwolenia na linie komunikacyjne o długości do 100 km, w szczególności w zakresie zwiększenia pojemności pojazdów, częstotliwości ich kursowania, zmiany godzin odjazdów z poszczególnych przystanków powinno być poprzedzone analizą sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób”. Samorządy nie mają obowiązku ani możliwości (rozdrobienie danych, brak systemu informatycznego) prowadzenia analiz sytuacji komunikacji na swoim obszarze i monitoringu zapotrzebowania na przewozy autobusowe. Wykonywanie opracowań dotyczących sytuacji rynkowej od lat oferuje samorządom Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji. W województwie małopolskim z jej usług korzysta jedynie Starostwo Powiatowe w Suchej Beskidzkiej (www.pigtsis.pl).

W 2010 roku zaprezentowana została ostateczna wersja projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która wprowadza duże zmiany w organizacji komunikacji pasażerskiej w jednostkach samorządu terytorialnego. Zasadniczym krokiem jest powołanie organu organizatora publicznego transportu zbiorowego, odpowiedzialnego za planowanie, organizowanie i zarządzanie transportem publicznym. Najważniejsze elementy ustawy dotyczące komunikacji autobusowej, to obowiązek opracowania przez większe gminy, powiaty i ich związki Planu Transportowego, do którego uwagi i wnioski mogą wносить mieszkańcy, a także utworzenie Centralnej Ewidencji Przewoźników (*Projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* 2010) Przedstawione założenia to z pewnością duża szansa na poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów peryferyjnych, głównie dzięki obowiązkowi sporządzania analiz sytuacji rynkowej od strony popytowej i podażowej.

Literatura

- Chodkowska-Miszczuk J., 2006, *Zmiany na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym w wybranych miastach Polski*, Przegląd Geograficzny, 78, 2, 261–284.
- Chyba A., Starowicz W., 2000, *Wybrane aspekty kształtowania systemu transportowego regionu i zarządzania nim*, Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie, Materiały Konferencyjne, 36, 77, Kraków, 239–255.

- Dyr T., 2008, *Czynnik rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Politechnika Radomska, Radom.
- Dyr T., Osuch M., 2007, *Szanse i zagrożenia dla rozwoju przedsiębiorstw PKS*, Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 1–2.
- Grad B., 2003, *Prywatyzacja w regionalnym pasażerskim transporcie samochodowym czynnikiem konsolidacji rynku usług transportowych*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek, *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice.
- Grad B., Galaros E.F., 2009, *Koncepcja rozwiązań organizacyjno-zarządczych w regionalnym transporcie publicznym – aspekt ekologiczny*, Transport Miejski i Regionalny, 7/8, 17–22.
- Górz B., 2003, *Spółeczeństwo i gospodarka Podhala w okresie transformacji*, IGPZ AP, Kraków.
- Jeż-Pawlak A., 2002, *Dostępność komunikacyjna wybranych ośrodków górskich w województwie śląskim*, [w:] S. Dziadek (red.), *Studia Ekonomiczne – Komunikacja i jej funkcje w województwie śląskim*, Zeszyty Naukowe AE w Katowicach, 25, Katowice.
- Kozanecka M., 1995, *Komunikacja autobusowa jako wynik powiązań przestrzennych województwa przemysłowego*, Spraw. z Pos. Kom. Nauk. PAN, Kraków, 39.
- Kretowicz P., 2010, *Przestrzenno-organizacyjne następstwa prywatyzacji przedsiębiorstwa komunikacji autobusowej na przykładzie PKS Tarnów*, Przegląd Komunikacyjny (w druku).
- Lisowiec A., Referat wygłoszony na konferencji dotyczącej PKS, organizowanej przez PIGTSiS w dniu 6-7.05.2008 roku w Jachrance, http://www.pigtsis.webserwer.pl/pdf_aktualnosci/197.pdf, data dostępu: 25 luty 2010.
- Piskozub A., 1979, *Ekonomika transportu*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Polewska-Dorozik H., 2001, *Warunki funkcjonowania pasażerskich przewozów drogowych*, Przegląd Komunikacyjny, 10, 5–12.
- Projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, http://bip.mi.gov.pl/pl/bip/projekty_aktow_prawnych/projekty_ustaw/ustawy_inne/ust_publicz_transp_zbiorowy/px_projekt_sejm_03_02_2010.pdf, data dostępu: 25.02.2010.
- Szczerbaciuk Z., 2008, Przemówienie wygłoszone 22 kwietnia 2008 r. podczas obrad sejmowej Komisji Infrastruktury na temat aktualnej sytuacji przedsiębiorstw PKS w Polsce, www.pigtsis.pl, data dostępu: 25.02.2010.
- Tarski I., 1976, *Czynnik czasu w procesie transportowym*, WKiŁ, Warszawa.
- Taylor Z., 1999, *Dostępność miejsc pracy, nauki i usług w obszarach wiejskich jako przedmiot badań geografii społeczno-ekonomicznej – próba analizy krytycznej*, Przegląd Geograficzny, 69.
- Taylor Z., Ciechański A., 2007, *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej*, Przegląd Geograficzny, 79, 1, 5–44.
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe*, Dz. U. 1995, nr 119 poz. 575.
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*, Dz. U. 2001, nr 125 poz. 1371.
- www.pksnowytarg.com – oficjalna strona internetowa PKS Nowy Targ, data dostępu: 25.02.2010.
- www.pigtsis.pl – oficjalna strona internetowa Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, data dostępu: 25.02.2010.

Local transportation in the peripheral municipalities of the Małopolskie province in light of the changes on the bus carrier market

Summary

This article analyzes spatial disparities in the number in the daily bus connections within six peripheral municipalities of Małopolskie province. This study was mainly prompted by the changes made in Poland's bus transportation during the last decade. These changes are greatly evidenced by an increasing number of private bus carriers, which have caused the transportation accessibility of many areas to increase. It was discovered that private entrepreneurs have come to dominate transportation services to almost all of the considered municipalities. Nevertheless, some very small villages in the research area were found to still rely upon the recently privatized National Bus Company (PKS), which still serves some less profitable and most inaccessible communities. It was also discovered that a competition between PKS and private entrepreneurs exists in the touristic municipalities considered, as well as in the villages located along major roads. A lack of concrete, mandatory regulations in the current transportation legislation is the main obstacle for sufficient control and management of the bus market by the respective local governments. A promising chance for a change in this situation is the passage of new legislation addressing public passenger transportation.

Paweł Kretowicz
Uniwersytet Jagielloński
Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej
ul. Gronostajowa 7
30-387 Kraków
e-mail: p.kretowicz@geo.uj.edu.pl