

Tomasz Adamkiewicz

Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny
II rok Międzywydziałowych Studiów Doktoranckich

Uwarunkowania i kierunki rozwoju ryнку zbiorowego transportu miejskiego

Wstęp

Kierunki rozwoju rynku zbiorowego transportu miejskiego są ściśle powiązane z rozwojem przestrzennym i infrastrukturalnym ośrodków miejskich. Celem artykułu jest omówienie zmian w zakresie rozwoju miast i ewolucji potrzeb transportowych oraz określenie uwarunkowań i kierunków rozwoju rynku zbiorowego transportu miejskiego. W artykule omówiono także zależności występujące pomiędzy dynamicznym rozwojem motoryzacji indywidualnej a efektywnością funkcjonowania zbiorowego transportu miejskiego. Przyjęto hipotezę badawczą, że usprawnianie funkcjonowania transportu zbiorowego przyczynia się do poprawy jego jakości oraz podniesienia poziomu konkurencyjności względem motoryzacji indywidualnej. Zastosowaną metodą badawczą jest analiza opisowa.

1. Pojęcie rynku zbiorowego transportu miejskiego

Rynek jako kategoria ekonomiczna stanowi mechanizm podlegający regulacji ze strony państwa i będący przedmiotem interwencjonizmu. Pomiedzy państwem a rynkiem występują określone zależności, które determinują zachowanie poszczególnych struktur rynkowych oraz mają istotny wpływ na funkcjonowanie państwa¹. Przesłanką ingerencji państwa na rynku jest zazwyczaj dążenie do realizacji określonych celów o charakterze społecznym i gospodarczym. Zbiorowy transport miejski rozpatrywany w aspekcie społecznym stanowi działalność o charakterze użyteczności publicznej, a jego wiodącym zadaniem jest zaspokajanie powszechnych i nieustannie występujących potrzeb przemieszczania wynikających z zamieszkiwania wewnątrz obszaru zurbanizowanego. Oznacza to, że rynek zbiorowego transportu miejskiego również nie funkcjonuje w sposób autonomiczny. Specyfika transportu miejskiego, zróżnicowany zasięg jego funkcjo-

¹ W. Wrzosek, *Funkcjonowanie rynku*, PWE, Warszawa 2002, s. 369.

nowania oraz wykorzystywanie zróżnicowanego taboru (dla różnych gałęzi transportu), powoduje niemożność jednoznacznego zdefiniowania tego pojęcia, a jego cechy wynikają z charakteru zgłaszanych na nim potrzeb komunikacyjnych².

Określenie transportu miejskiego bywa często stosowane zamiennie z terminami: komunikacji miejskiej, zbiorowej komunikacji komunalnej lub transportu zbiorowego. Opierając się na regulacjach Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, mianem publicznego transportu zbiorowego określa się „powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej”³, która składa się z przynajmniej jednej linii. Transport miejski wykonywany jest zazwyczaj w granicach administracyjnych miasta lub także na obszarze sąsiadujących z nim gmin lub miejscowości, na podstawie odpowiednich porozumień. Ze względu na specyfikę funkcjonowania przewozy w ramach transportu miejskiego mają charakter użyteczności publicznej⁴. Przewozy te mogą mieć charakter zarówno substytucyjny, jak i komplementarny wobec przewozów indywidualnych. Możliwość sprawnego przemieszczania się wewnątrz miasta jest uzależniona od właściwego podziału zadań stawianych przed poszczególnymi środkami transportu⁵.

2. Przeobrażenia układu przestrzennego ośrodków miejskich jako determinanta rozwoju zbiorowego transportu miejskiego

Rozwój społeczno-gospodarczy regionów i miast dokonuje się wraz z ekspansją i ciągłym przekształcaniem powiązań o charakterze transportowym. Proces urbanizacji przyczynia się do głębokiego przeobrażenia układu przestrzennego i zagospodarowania ośrodków miejskich oraz zmian dotychczasowych funkcji miasta jak i wybranych jego dzielnic. Ewoluuje również potrzeby ludności, która dąży do pełniejszego ich zaspokojenia i koncentruje się w ślad za nowymi miejscami pracy. Istotne zmiany dokonują się również w systemach społecznych, stylu życia i zachowaniach ludności⁶. Kolejne fazy rozwoju ośrodków miejskich są efektem przeinwestowania oraz przeciążenia ruchem ścisłego centrum miasta, które zaczyna się charakteryzować relatywnie niższymi walorami użytkowymi,

² O. Wyszomirski, *Funkcjonowanie rynku komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1998, s. 168.

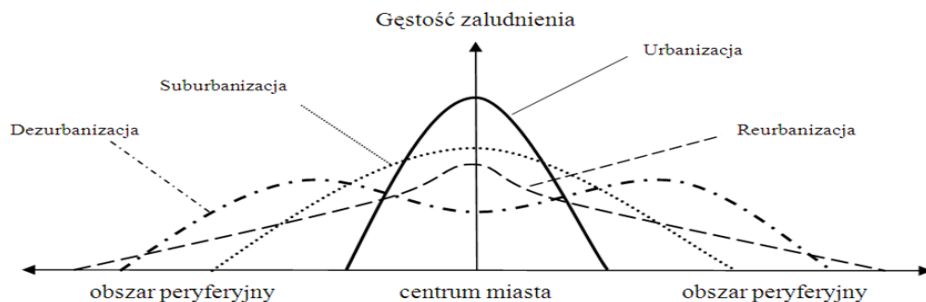
³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 4, pkt. 1.14, Dz. U. 2011 nr 5, poz. 13.

⁴ *Ibidem*, art. 4, pkt. 1.3, 1.4, 1.5.

⁵ *Transport miejski. Ekonomia i organizacja*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010, s. 14-15.

⁶ J. Regulski, *Ekonomika miasta*, PWE, Warszawa 1982, s. 104.

takimi jak np. zatłoczenie, hałas i silne zanieczyszczenie powietrza⁷. Stadia rozwoju miast zilustrowano w sposób schematyczny na Rys. 1.



Rys. 1. Gęstość zaludnienia w centrum miasta i na obszarach peryferyjnych w poszczególnych stadiach rozwoju miasta

Źródło: opracowanie na podstawie: J. Słodczyk, *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2001, s. 39.

W stadium suburbanizacji, w wyniku nasilenia migracji oraz przeobrażeń o charakterze gospodarczym zachodzących w śródmieściu, nastąpił dynamiczny przyrost odsetka ludności zamieszkałej na obszarach zlokalizowanych z dala od centrum. Współcześnie jednak, ośrodki miejskie charakteryzują się spadkiem ludności zamieszkałej na obszarze miasta, na korzyść dynamicznie rozbudowującej się strefy podmiejskiej. Zjawisko to, określane mianem dezurbanizacji, przyczynia się do stopniowego zamierania śródmieścia. Charakteryzuje się znaczącymi przemianami zachodzącymi w sektorze przemysłu, wynikającymi głównie z automatyzacji produkcji. Postępująca degradacja śródmieścia, nie tylko obniża jego atrakcyjność jako miejsca zamieszkania i przyczyniają się do przenoszenia zakładów produkcyjnych i centrów handlowych na peryferia miast⁸. W niektórych ośrodkach miejskich, znajdujących się w fazie reurbanizacji, za pomocą rewitalizacji, dąży się do ożywienia śródmieścia. Proces ten ma na celu kompleksowe przekwalifikowanie lub nadanie nowych funkcji wszystkim obiektom lub obszarom określanym jako zdegradowane⁹.

W wyniku wzrostu stopnia zamożności ludności i postępującego rozwoju motoryzacji ekspansji przestrzennej ulega strefa podmiejska wokół miasta, wywierając istotny wpływ na potrzeby transportowe mieszkańców i generując nowe źródła ruchu. Rozproszenie ludności jest determinantą przestrzennego zasięgu

⁷ Ibidem, s. 122.

⁸ J. Słodczyk, *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2001, s. 38-39.

⁹ A. Lisowska, A. Ochmański, *Rewitalizacja, a rozwój społeczno-gospodarczy miast – wybrane przykłady*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Opolskiego „Studia Miejskie” 2016, nr 23, s. 117-118.

transportu miejskiego i możliwości jego rozwoju. Zasięg ten wyznaczany jest za pomocą układu tras linii komunikacji miejskiej, podmiejskiej lub lokalnej, a także przez aglomeracyjne lub regionalne linie kolejowe. Układ tras występujący na danym obszarze powinien być odzwierciedleniem zgłaszanych potrzeb przewoźowych. Główne połączenia są zazwyczaj dedykowane obsłudze obszarów wewnątrzmijskich. Część połączeń może również wykraczać poza obszar administracyjny jednego miasta obejmując swoim zasięgiem także obszary podmiejskie¹⁰. Ukształtowany w ten sposób obszar zurbanizowany wymaga koordynacji działań mających na celu zapewnienie odpowiedniego standardu usług transportu miejskiego. Niezbędne jest zaprojektowanie wspólnego układu linii komunikacyjnych, który będzie uwzględniał rozproszenie źródeł potrzeb przewoźowych, wynikające ze specyficznej lokalizacji osiedli mieszkaniowych, zakładów pracy, szpitali, obiektów handlowo-usługowych, administracyjnych czy oświatowych. Koordynacja tych działań powinna uwzględniać też rolę i zakres współdziałania poszczególnych środków transportu oraz kwestie ochrony środowiska naturalnego¹¹.

3. Potrzeby przewoźowe w zbiorowym transporcie miejskim

Potrzebą komunikacyjną określa się „chęć lub konieczność realizacji przez daną osobę przemieszczenia z jednego miejsca na drugie, za pomocą środka transportu”¹². Koncentracja potrzeb na ograniczonym przestrzennie obszarze determinuje niewielką średnią odległość realizowanej podróży. Potrzeby komunikacyjne występują w sposób masowy, powszechny i jednocześnie nierównomierny. Nierównomierność występowania potrzeb komunikacyjnych może być rozpatrywana w aspekcie przestrzennym (skumulowanie potrzeb w określonym kierunku lub na danym odcinku) i czasowym (skumulowanie potrzeb w ciągu doby, bądź określonej pory dnia)¹³. Potrzeby transportowe mają również charakter wtórny, co oznacza, że stanowią one wypadkową dwu procesów: zaspokojenia potrzeby pierwotnej, nierozzerwalnie związanej z pokonaniem określonego dystansu oraz wyboru sposobu realizacji przemieszczania. Efektem zaspokojenia potrzeby komunikacyjnej jest podróż komunikacyjna, jednak nie każda potrzeba komunikacyjna przekształca się w podróż komunikacyjną. Wynika to z występowania rozbieżności pomiędzy zgłaszanymi potrzebami komunikacyjnymi,

¹⁰ *Rynek usług transportowych w Polsce*, red. D. Rucińska, PWE, Warszawa 2015, s. 357.

¹¹ *Transport miejski. Ekonomika...*, s. 14.

¹² K. Hebel, *Rynek jako dynamiczny element gospodarki* [w]: *Rynek przewoźów pasażerskich*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994, s. 17.

¹³ *Transport miejski. Ekonomika...*, s. 55.

będącymi popytem potencjalnym, a realizowanymi podróżami stanowiącymi popyt efektywny¹⁴.

Masowość motoryzacji indywidualnej powoduje, że tylko określona część ludności jest uzależniona od zbiorowego transportu miejskiego. Przede wszystkim są to osoby, które ze względu na wiek lub stan zdrowia nie mogą samodzielnie użytkować samochodu osobowego oraz osoby z gospodarstw domowych, które z różnych przyczyn nie są w jego posiadaniu. Rezultatem dynamicznego rozwoju i upowszechnienia się motoryzacji indywidualnej jest spadek popytu na usługi zbiorowego transportu miejskiego i obniżenie jego efektywności. Zakres rentownej obsługi komunikacyjnej ulega zacieśnieniu wyłącznie do określonych tras (bądź linii) i pór dnia, charakteryzujących się największymi potokami pasażerskimi. Rentowność obsługi poszczególnych połączeń jest często uzależniona od wzrastających, w efekcie odpływu pasażerów, cen za usługi zbiorowego transportu miejskiego, które ponoszone są przez osoby uzależnione od transportu publicznego i nie posiadające alternatywy. Z punktu widzenia możliwości zaspokajania swoich potrzeb przewozowych, osoby te, uznaje się za pozostające w gorszej sytuacji¹⁵.

5. Zjawisko kongestii a rozwój zbiorowego transportu miejskiego

W aspekcie gospodarczym zbiorowy transport miejski stanowi alternatywę dla zaspokajania potrzeb przewozowych za pomocą samochodu osobowego. Dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej przyczynia się do dominacji samochodu osobowego w realizacji przewozów na terenie miast. Skutkuje to pogorszającymi się warunkami ruchu drogowego oraz coraz większą liczbą ulic objętych zatorami drogowymi. Przedkłada się to również na wzrost zainteresowania administracji publicznej wydatkowaniem funduszy na kosztowne inwestycje w infrastrukturę drogową, których celem często jest zwiększenie powierzchni przeznaczonej dla ruchu drogowego. Na obszarach o wysokiej koncentracji źródeł i celów ruchu, realizowanie inwestycji infrastrukturalnych w szerokim zakresie, zazwyczaj nie wpływa na poprawę warunków ruchu. W takich miejscach postępuje degradacja środowiska wywołana intensywnym wykorzystaniem samochodów¹⁶.

Dynamiczny wzrost liczby samochodów poruszających się po drogach prowadzi do przeciążenia infrastruktury liniowej i powstawania zjawiska kongestii. Zjawisko kongestii odnosi się „do zwiększonej liczby pojazdów występujących na danym odcinku drogi w określonym czasie, co skutkuje obniżeniem prędkości

¹⁴ K. Hebel, *Rynek...*, s. 17.

¹⁵ O. Wyszomirski, *Funkcjonowanie rynku...*, s. 168.

¹⁶ *Ibidem*, s. 169.

przejazdu w stosunku do tej, z jaką poruszałyby się pojazdy w przypadku swobodnego przepływu¹⁷. W aspekcie ekonomicznym, kongestia oznacza wzrost jednostkowych kosztów transportu¹⁸. Przyczyną powstawania kongestii w pojazdach transportu zbiorowego jest przeciążenie sieci transportowej. Jednocześnie może być ona efektem niedostosowania oferty przewozowej do zgłaszanego popytu, w tym zbyt małej pojemności taboru zadysponowanego do obsługi poszczególnych linii lub niskiej częstotliwości kursów¹⁹.

Cechą charakterystyczną zbiorowego transportu miejskiego jest jego powiązanie z czasem będącym w posiadaniu użytkownika. Zróznicowanie czasu realizowanych podróży w zależności od środka transportu lub sposobu podróży, stanowi argument do zaliczenia czasu pochłanianego przez transport jako kosztu jego funkcjonowania. Kongestia jest czynnikiem w znacznym stopniu determinującym czas podróży, dlatego też największą część jej kosztów stanowią koszty związane z czasem podróży. Istotne są również wzrastające koszty eksploatacyjne (paliw, zużycia, remontów i konserwacji pojazdów), które powstają w wyniku wydłużania się czasu pracy pojazdów oraz pogorszenia się warunków ich pracy²⁰. Pogarszające się warunki ruchu na drogach obniżają efektywność ekonomiczną i sprawność eksploatacyjną transportu zbiorowego. Sytuację negatywnego wpływu rozwoju motoryzacji indywidualnej na transport zbiorowy przedstawia koncepcja „błędnego koła zbiorowego transportu miejskiego”. Przebieg tego zjawiska, zilustrowanego na Rys. 2, jest następujący:

- wzrastający poziom rozwoju motoryzacji indywidualnej powoduje nasilenie się kongestii, która utrudnia ruch uliczny i środków transportu zbiorowego. W rezultacie atrakcyjność przejazdów zbiorowych obniża się, a część pasażerów rezygnuje z nich na rzecz realizacji podróży indywidualnie, najczęściej samochodem osobowym;
- skutek pozornego zwiększenia atrakcyjności motoryzacji indywidualnej zbiorowy transport miejski ma coraz mniej pasażerów. Uwidacznia się spadek przeciętnej prędkości eksploatacyjnej oraz pogłębiający się deficyt. W efekcie zachodzi konieczność zmiany taryf (wzrostu cen), co pogłębia odpływ pasażerów i jeszcze bardziej obniża atrakcyjność przewozów zbiorowych;
- wraz ze wzrostem motoryzacji indywidualnej rozbudowywana jest sieć ulic i parkingów, co przyczynia się do krótkookresowego zwiększenia atrakcyj-

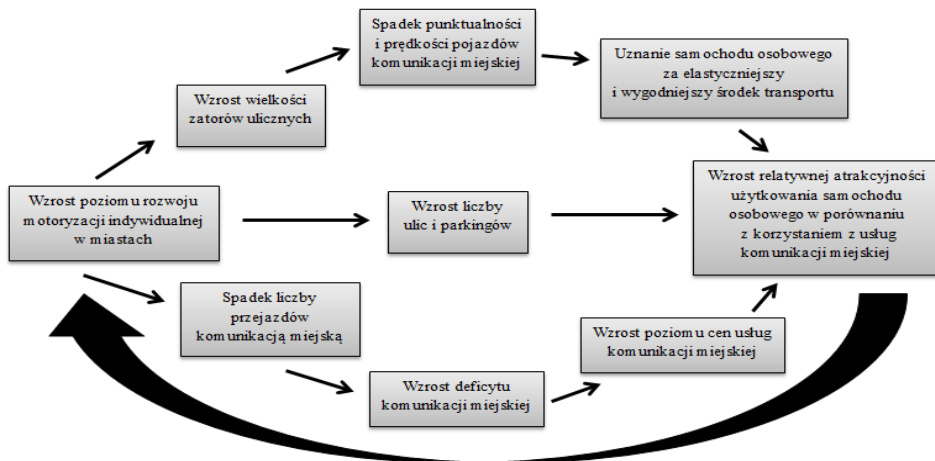
¹⁷ *Traffic Congestion and Reliability. Trends and Advanced Strategies for Congestion Migration*, Final Report, Cambridge Systematics, Texas Transportation Institute 2005, s. 14.

¹⁸ M. Ciesielski, *Koszty kongestii transportowej w miastach*, Wyd. Akademii Ekonomicznej, Poznań 1986, s. 14–15.

¹⁹ M. Szymczak, *Logistyka miejska*, Wyd. Akademii Ekonomicznej, Poznań 2008, s. 134.

²⁰ O. Wyszomirski, *Koszty komunikacji miejskiej [w:] Komunikacja miejska w gospodarce rynkowej*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1997, s. 84–88.

ności podróży realizowanych samochodem osobowym, przyciągając w ten sposób kolejnych użytkowników²¹.



Rys. 2. Koncepcja "błędnego koła zbiorowego transportu miejskiego"

Źródło: opracowanie na podstawie: O. Wyszomirski, *Ekonomika komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1986, s. 26.

Dynamiczny rozwój transportu indywidualnego w miastach skutkuje pogarszającymi się warunkami życia i stanowi zagrożenie dla zrównoważonego rozwoju obszarów zurbanizowanych. Zatłoczenie dróg samochodami ogranicza mobilność mieszkańców powodując duże straty czasu. W centrach miast, silnie narażonych na kongestję, niska płynność ruchu wpływa na zwiększenie emisji spalin i poziomu hałasu. Niesprawny układ komunikacyjny wywołuje negatywne skutki środowiskowe oraz zmniejsza atrakcyjność miasta i regionu jako miejsca lokowania inwestycji²². Zwalczanie kongestii poprzez ograniczanie liczby i długości odcinków dróg, charakteryzujących się przekroczeniem przepustowości, powinno być jednym z głównych celów polityki transportowej w miastach. Rezultatem takiego działania powinno być obniżenie kosztów zewnętrznych transportu, w szczególności: strat czasu, wypadkowości i emisji spalin²³.

²¹ K. Grzelec, *Funkcjonowanie transportu miejskiego w ramach konkurencji regulowanej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 75.

²² J. Malasek, *Pakiety wdrożeniowe koordynacji miejskiej polityki transportowej z polityką zagospodarowania przestrzennego*, „Transport Miejski i Regionalny” 2011, nr 12, s. 12.

²³ J. Malasek, *Innowacyjny transport. Zwalczanie kongestii*, „Transport Miejski i Regionalny” 2017, nr 9, s. 3.

6. Usprawnianie funkcjonowania zbiorowego transportu miejskiego jako nadrzędny cel lokalnej polityki transportowej

W warunkach masowej motoryzacji indywidualnej zmienia się zakres i charakter potrzeb przewozowych zgłaszanych przez mieszkańców obszarów zurbanizowanych. Odmienny jest również status osób korzystających wyłącznie z transportu zbiorowego. Uwzględniając wszystkie te czynniki, administracja publiczna dostrzega potrzebę interwencji na rynku transportu miejskiego i biorąc pod uwagę cele lokalnej polityki transportowej dąży do takiego skonstruowania oferty przewozowej, aby możliwe było zapewnienie właściwych warunków podróży wszystkim osobom zaspokajającym swoje potrzeby przewozowe za pośrednictwem transportu zbiorowego²⁴.

Polityka transportowa ośrodków miejskich wymaga ukierunkowania na rozwój i poprawę funkcjonowania systemu transportowego, sprzyjając produkcji usług transportowych o pożądanym charakterystykach jakościowych, dostosowanych do potrzeb użytkowników zarówno w aspekcie ilościowym i asortymentowym, jak również w wymiarze czasowym i przestrzennym. Wyodrębnienie celów niższego rzędu związane jest z podjęciem konkretnych czynności rozwojowych oraz przedsięwzięć organizacyjnych²⁵. W miastach polityka transportowa musi być wpisana w strategię ich rozwoju. System transportowy stanowi bowiem szkielet, na którym „opiera się” funkcjonowanie miasta. Nadrzędnym celem polityki transportowej w miastach powinno być utrzymanie sprawnego systemu transportu zbiorowego i niedopuszczenie do jego sparaliżowania przez wzrastający ruch samochodów osobowych²⁶.

Projektowanie nowych inwestycji powinno dotyczyć przede wszystkim obszarów najlepiej obsługiwanych za pomocą transportu zbiorowego. Wysoka dostępność do przystanków, sprawnie funkcjonujących środków transportu publicznego, może zachęcić użytkowników samochodów osobowych do rezygnacji z nich przy realizacji podróży wewnątrzmijskich. W celu zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego niezbędne jest również skrócenie czasu przejazdu i poprawa punktualności, poprzez zapewnienie preferencji w ruchu ulicznym dla środków transportu zbiorowego. Równoczesne wprowadzenie systemu płatnego parkowania i opłat za przejazd w wyznaczonych obszarach jest powszechnie stosowaną metodą zniechęcania do dojazdów samochodem w rejon miasta, które w szczególności w godzinach szczytu, objęte są wzmożonym ruchem.

Wybrane cele polityki transportowej wraz z narzędziami i zadaniami możliwymi do ich realizacji zgrupowano w Tab. 1.

²⁴ O. Wyszomirski, *Funkcjonowanie rynku...*, s. 168–169.

²⁵ K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, *Polityka rozwoju transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, s. 26.

²⁶ *Komunikacja miejska w gospodarce...*, s. 128–132.

Tab. 1. Cele i możliwe zadania do realizacji w zakresie polityki transportowej w miastach

Cel polityki transportowej	Narzędzia i możliwe zadania do realizacji
Usprawnienie transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> – poprawa jakości funkcjonowania transportu zbiorowego i zapewnienie jego pojazdom priorytetu w ruchu (przeprogramowanie sygnalizacji świetlnej, tworzenie wydzielonych pasów dla transportu zbiorowego, budowa węzłów integracyjnych); – podjęcie działań proekologicznych (np. zakup niskoemisyjnego taboru lub zastosowanie „trakcji czystej” – tramwaju, trolejbusu); – monitorowanie ruchu i optymalizacja wykorzystania taboru, układu tras, linii oraz częstotliwości kursowania; – poprawa dostępności transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych (np. budowa wind ułatwiających wejście na peron, zakup pojazdów dedykowanych dla osób niepełnosprawnych).
Ograniczanie rozwoju motoryzacji indywidualnej	<ul style="list-style-type: none"> – tworzenie stref ograniczonej dostępności dla samochodów osobowych i wdrożenie polityki płatnego parkowania; – tworzenie stref ruchu pieszego i rowerowego; – zastosowanie preferencji w przejazdach i parkowaniu dla samochodów osobowych o większym napełnieniu (carpooling).
Usprawnienie finansowania transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> – stworzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego; – wprowadzenie zachęt do korzystania z transportu zbiorowego; – stworzenie stabilnego systemu finansowania transportu zbiorowego, który mógłby zapewnić pokrycie bieżących wydatków eksploatacyjnych i uzyskanie dodatkowych środków na inwestycje.
Edukacja i szkolenie	<ul style="list-style-type: none"> – wdrożenie programów promujących proekologiczne zachowania transportowe i zrównoważony rozwój transportu miejskiego; – zapoznanie społeczeństwa ze scenariuszem nieograniczonego użytkowania samochodu osobowego, mogącego doprowadzić do całkowitego zlikwidowania transportu zbiorowego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Transport miejski. Ekonomia i organizacja*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010, s. 272–273.

Polityka zagospodarowania przestrzennego musi być skoncentrowana przede wszystkim na dbałości o wielofunkcyjność obszarów objętych inwestycjami oraz przeciwdziałać zjawisku rozlewania się ośrodków miejskich na obszary podmiejskie²⁷. Kluczowe znaczenie w zrównoważonym rozwoju ośrodków miejskich ma również dążenie do racjonalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Śródmieście oraz dzielnice o największym ruchu pasażerskim powinny być dedykowane do obsługi transportem zbiorowym. Pozostałe dzielnice wraz ze strefą podmiejską, należy połączyć systemem szybkiego transportu zbiorowego ze ścisłym centrum, przy czym dopusz-

²⁷ J. Malasek, *Pakiety wdrożeniowe...*, s. 12–13.

czalna jest duża rola transportu indywidualnego w ich obsłudze²⁸. Skuteczność polityki transportowej w miastach, zależy od wprowadzenia takich rozwiązań, aby atrakcyjność transportu zbiorowego przewyższała stopień ograniczenia ruchu samochodowego.

Kierunki rozwoju transportu zbiorowego w miastach powinny być determinowane również za pomocą wytycznych i dokumentów strategicznych Unii Europejskiej. Dokument pt. „Zielona Księga. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” stanowi, że transport publiczny powinien zaspokajać potrzeby ludności w zakresie jakości, efektywności i dostępności. Jednocześnie transport zbiorowy musi także być niezawodny, szybki, wygodny i oferować częste połączenia. Istotne znaczenie przypisuje się również integracji poszczególnych środków i rodzajów transportu (np. kolei podmiejskiej z komunikacją miejską) oraz budowie parkingów Park&Ride przy dworcach i przystankach węzłowych²⁹. Natomiast w „Białej Księdze” pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” zapisano, że „jakość, dostępność i niezawodność usług transportowych będzie w nadchodzących latach coraz ważniejsza, między innymi ze względu na starzenie się społeczeństwa i potrzebę promowania transportu publicznego. Głównymi cechami usług wysokiej jakości są: atrakcyjny rozkład jazdy, komfort, łatwy dostęp, niezawodność i integracja z innymi środkami transportu”³⁰.

Podsumowanie

Zbiorowy transport miejski może funkcjonować w granicach administracyjnych jednego miasta lub obejmować swoim zasięgiem także sąsiadujące z nim gminy lub miejscowości. Stanowi on działalność o charakterze użyteczności publicznej, której podstawowym zadaniem jest zaspokajanie potrzeb przemieszczania wynikających z zamieszkiwania wewnątrz obszaru zurbanizowanego. W związku ze wzrastającym stopniem zamożności ludności i postępującym rozwojem motoryzacji indywidualnej ekspansji przestrzennej ulega obszar zurbanizowany ośrodków miejskich. Skutkuje to spadkiem popytu na usługi zbiorowego transportu miejskiego oraz stopniowym ograniczaniem się obsługi komunikacyjnej wyłącznie do określonych tras i pór dnia, które charakteryzują się relatywnie dużymi potokami pasażerskimi, a tym samym wysoką rentownością obsługi. We

²⁸ O. Wyszomirski, *Planowanie transportu miejskiego jako instrument kształtowania jego rozwoju*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu i Logistyka, nr 41, „Funkcjonowanie i rozwój transportu”, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 120.

²⁹ *Zielona Księga. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*, COM (2007) 551, Komisja Europejska, Bruksela 2007.

³⁰ *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, COM (2011) 144, Komisja Europejska, Bruksela 2011.

współczesnym rozwoju zbiorowego transportu miejskiego wyzwaniem stanowi masowość motoryzacji indywidualnej i powszechne występowanie zjawiska kongestii, które obniżają efektywność i atrakcyjność przewozów zbiorowych. W świetle przeprowadzonych rozważań można stwierdzić, że rozwój zbiorowego transportu miejskiego wpływa na poprawę jakości świadczonych usług, umożliwia podniesienie poziomu jego konkurencyjności oraz przyczynia się do usprawnienia funkcjonowania ośrodków miejskich.

Bibliografia

- Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, COM (2011) 144, Komisja Europejska, Bruksela 2011.
- Ciesielski M., *Koszty kongestii transportowej w miastach*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1986.
- Grzelec K., *Funkcjonowanie transportu miejskiego w warunkach konkurencji regulowanej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.
- Hebel K., *Rynek jako dynamiczny element gospodarki [w]: Rynek przewozów pasażerskich*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994.
- Lisowska A., Ochmański A., *Rewitalizacja, a rozwój społeczno-gospodarczy miast - wybrane przykłady*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Opolskiego „Studia Miejskie” 2016, nr 23.
- Malasek J., *Innowacyjny transport. Zwalczanie kongestii*, „Transport Miejski i Regionalny” 2017, nr 9.
- Malasek J., *Pakiety wdrożeniowe koordynacji miejskiej polityki transportowej z polityką zagospodarowania przestrzennego*, Transport Miejski i Regionalny 2011, nr 12.
- Regulski J., *Ekonomika miasta*, PWE, Warszawa 1982.
- Rynek usług transportowych w Polsce*, red. D. Rucińska, PWE, Warszawa 2015.
- Słodczyk J., *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2001.
- Szymczak M., *Logistyka miejska*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2008.
- Traffic Congestion and Reliability. Trends and Advanced Strategies for Congestion Migration*, Final Report, Cambridge Systematics Inc., Texas Transportation Institute 2005.
- Transport miejski. Ekonomika i organizacja*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. 2011 nr 5, poz. 13.
- Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., *Polityka rozwoju transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013.
- Wrzosek W., *Funkcjonowanie rynku*, PWE, Warszawa 2002.
- Wyszomirski O., *Funkcjonowanie rynku komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1998.

- Wyszomirski O., *Koszty komunikacji miejskiej* [w]: *Komunikacja miejska w gospodarce rynkowej*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1997
- Wyszomirski O., *Planowanie transportu miejskiego jako instrument kształtowania jego rozwoju*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. *Ekonomika Transportu i Logistyka*, nr 41 „Funkcjonowanie i rozwój transportu”, Gdańsk 2011.
- Zielona Księga. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*, COM (2007) 551, Komisja Europejska, Bruksela 2007.

Streszczenie

Problematyka rozwoju i funkcjonowania zbiorowego transportu miejskiego jest zagadnieniem bieżącym i istotnym dla usprawnienia funkcjonowania współczesnych ośrodków miejskich. W artykule przedstawiono uwarunkowania i potencjalne kierunki rozwoju rynku zbiorowego transportu miejskiego. Zdefiniowano pojęcie rynku zbiorowego transportu miejskiego oraz opisano specyfikę jego funkcjonowania. Omówiono procesy przeobrażeń układu przestrzennego miast, które determinują zasięg przestrzenny zbiorowego transportu miejskiego oraz możliwości jego rozwoju. Scharakteryzowano potrzeby transportowe ludności oraz zależności wynikające z dynamicznego rozwoju motoryzacji indywidualnej. Zdefiniowano zjawisko kongestii oraz przedstawiono negatywny wpływ rozwoju motoryzacji indywidualnej na rozwój i funkcjonowanie transportu zbiorowego. Ostatnią część pracy poświęcono możliwościom wdrożenia usprawnień w funkcjonowaniu zbiorowego transportu miejskiego i głównym celom lokalnej polityki transportowej.

Słowa kluczowe: rynek, transport, transport miejski, potrzeby transportowe

THE CONDITIONS AND PATHS OF DEVELOPMENT OF PUBLIC TRANSPORT MARKET

Summary

Development and functioning of public urban transport is a current and important issue for improving the functioning of modern cities. The article presents the conditions and potential directions of development of the urban public transport market. The concept of urban public transport market was defined and the specificity of its functioning was described. Processes of transformations in the spatial arrangement of cities that determine the spatial extent of urban collective transport and development opportunities are discussed. The transport needs of the population and their sources have been characterized. The dependencies resulting from the dynamic development of individual motorization were also discussed. The congestion phenomenon was defined and the negative impact of the development of individual motorization on the development and functioning of public transport was presented. The last part of the work was devoted to the possibilities of implementing improvements in the functioning of collective urban transport and the main objectives of local transport policy.

Keywords: market, transport, city transport, transport needs