

2. Pojęcie, funkcje i rozwój transportu publicznego

Problemy i zadania transportu zbiorowego na obszarach zurbanizowanych są tematem analiz i rozważań wielu badaczy na całym świecie. Powstają zarówno prace teoretyczne (np. Simpson 1994, White 2002, Iles 2005, Mees 2009), jak i oparte na szczegółowych badaniach empirycznych (np. Loose 2001, Accessible bus stop guidance 2006). Nowocześnie zarządzane miasta stawiają sobie za priorytet wykonanie szczegółowych analiz dotyczących ich sieci komunikacyjnych. Dzięki temu wiele rozwiązań i pomysłów zrodzonych w wyniku takich badań, przeprowadzanych w różnych zakątkach świata, można z powodzeniem zastosować przy modernizowaniu i rozwijaniu komunikacji zbiorowej w polskich miastach. Przypada nam do głowy, że w porównaniu z Europą Zachodnią czy Stanami Zjednoczonymi, miasta w Polsce mają wiele do nadrobienia w tej dziedzinie (por. Wesołowski 2008). Władze lokalne dopiero zaczynają zauważać, jak wielką rolę może odegrać dobrze zintegrowana komunikacja zbiorowa w dużej aglomeracji. Za tym idzie też wzrost zainteresowania badaniami i analizami jej dotyczącymi.

Przed przystąpieniem do analizy należy się jednak lepiej przyjrzeć używanej w problematyce transportu publicznego terminologii i dokładnie zdefiniować przedmiot badań. Często pojawiające się w różnego rodzaju publikacjach terminy znacznie odbiegają od siebie znaczeniowo, mimo że określane są tym samym słowem. Przy braku dokładnego zdefiniowania pojęć prowadzi to do bałaganu i często błędnego odczytania lub niezrozumienia zamiarów autora.

W rozdziale tym dokonany zostanie przegląd pojęć kluczowych dla tematyki niniejszej pracy. Szczególny nacisk położono na zdefiniowanie zakresu znaczeniowego, który przyjął dla nich autor pracy. Pozwoli to w kolejnych rozdziałach uniknąć nieporozumień oraz konieczności nieustannego definiowania poszczególnych, nieostrych terminów.

2.1. Pojęcie transportu publicznego

W tematyce dotyczącej przewozów większej liczby pasażerów na niewielkie odległości (obszar miasta lub gminy) możemy spotkać się ze zróżnicowaną, często mylącą i niejasną terminologią. Działalność taka w różnego rodzaju opracowaniach bywa nazywana wymiennie transportem zbiorowym, publicznym, miejskim, wewnątrzaglomeracyjnym, lokalnym, pasażerskim itd. lub po prostu przewozami pasażerskimi. Nierzadko jako synonim słowa transport stosuje się wyraz komunikacja, co jeszcze zwiększa liczbę dostępnych pojęć.

Obowiązująca w polskiej geografii transportu terminologia zdecydowanie rozdziela pojęcia komunikacji i transportu. Lijewski (1977, s. 8) definiuje transport

jako „dział gospodarki narodowej, zajmujący się przemieszczaniem osób i ładunków”, natomiast do komunikacji podchodzi szerzej jako do pojęcia „obejmującego transport i łączność, a więc także przesyłanie informacji za pośrednictwem poczty, sieci telekomunikacyjnej, radia i telewizji” (dziś dodać można do tego również Internet). Podobny rozdział stosują Potrykowski i Taylor (1982), a wymiennosc pojęć komunikacja i transport przypisują niemieckiemu terminowi *Verkehrsgeographie* (dosł. geografia komunikacji, zakresem badań jednak odpowiada geografii transportu). Ponieważ geografowie niemieccy (Kohl, Ratzel, Hettner, Schluter) jako jedni z pierwszych zajęli się problematyką geografii transportu i stworzyli jej podwaliny teoretyczne (Lijewski 1977), wydaje się, że przypuszczenia te są słuszne.

Jednak, jak zauważają Hornig i Dziadek (1987, s. 11), „transport, tak jak komunikacja (...), przez pokonywanie przestrzeni spełniają te same funkcje”. Wydaje się więc, że w odniesieniu do transportu osobowego pojęcie transportu i komunikacji można stosować wymiennie, ponieważ w przypadku sprecyzowania przedmiotu komunikacji (w tym wypadku do przemieszczania osób) zawęża się jej zakres znaczeniowy.

Geografia transportu, będąc działem geografii ekonomicznej, podlega wewnętrznym podziałom. Istnieje wiele klasyfikacji transportu wyznaczanych na podstawie kryteriów geograficznych, ekonomicznych, branżowych. Szczegółowa klasyfikacja została przedstawiona przez Horniga i Dziadka (1987, s. 13). Wyróżniają oni następujące kryteria:

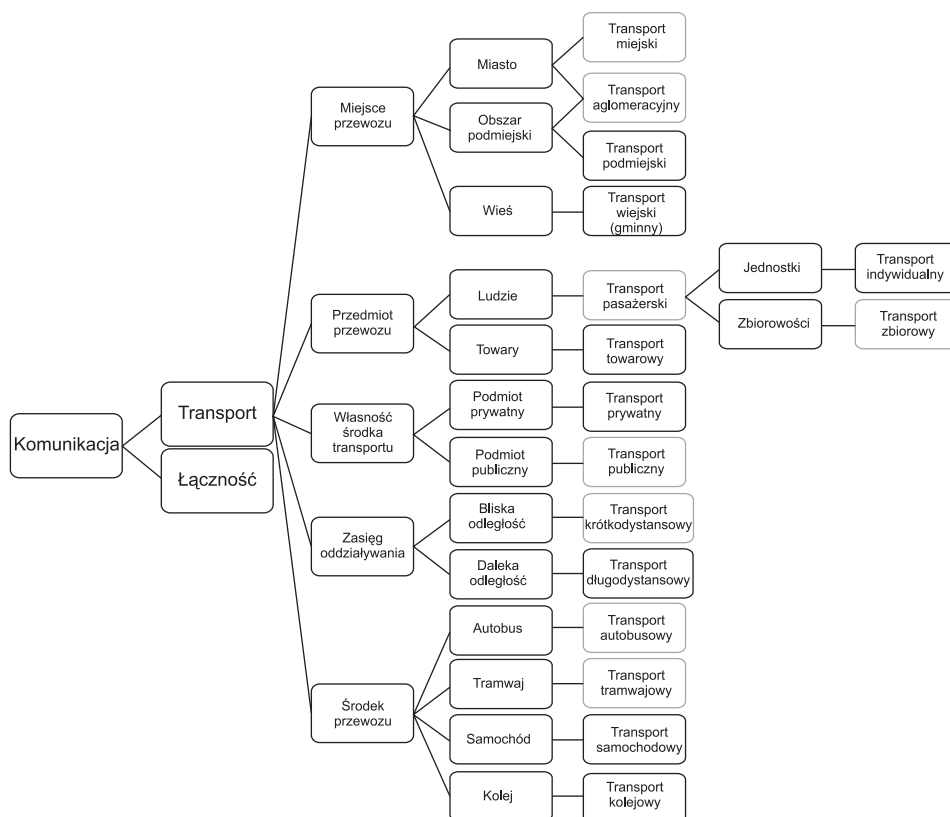
- położenie geograficzne i polityczne w przestrzeni (np. transport krajowy i międzynarodowy, kontynentalny i międzykontynentalny itd.),
- związek środka przewozu z drogą (transport pojazdowy i przesyłowy),
- środowisko, w którym odbywa się transport (transport powietrzny, wodny, lądowy),
- status prawno-organizacyjny (transport publiczny, branżowy i gospodarczy),
- forma własności (transport państwowy, spółdzielczy i prywatny),
- regularność (transport regularny i nieregularny),
- administracyjne i ekonomiczne potrzeby analityczne i oceniające oraz zagospodarowanie przestrzenne regionów lub kraju (np. transport wewnątrzosiedlowy i międzyosiedlowy, wewnątrzregionalny i międzyregionalny; transport bliskiego zasięgu – lokalny i podmiejski, średniego zasięgu i dalekiego zasięgu; transport lokalny, np. wewnątrzaglomeracyjny i wewnątrzkonurbacyjny).

Popularnym kryterium podziału transportu są także inne charakterystyki, dotyczące np. środka transportu (transport kolejowy, samochodowy, autobusowy, tramwajowy itd.) lub też tego, co jest transportowane – podział na transport towarowy i osobowy (pasażerski). Dodatkowo transport osobowy może mieć charakter zbiorowy i indywidualny. Rozdział ten jest jednak dość problematyczny ze względu na brak jasno sprecyzowanej granicy. Trudno ocenić, do której kategorii zaliczyć taksówki czy duże prywatne samochody mogące jednorazowo przewieźć wiele osób. Dla uproszczenia w pracy skupiono się na transporcie zbiorowym odbywającym się środkami transportu, takimi jak autobus i tramwaj.

Wiele trudności sprawia także sprecyzowanie terminu transport miejski. Biorąc pod uwagę kryterium podziału na jednostki terytorialne, jest to każdy transport

odbywający się w granicach administracyjnych miasta. Jak jednak stwierdza Wysocki (2008, s. 222): „Podstawą wyodrębnienia zagadnień transportu miejskiego (...) jest nie tyle przestrzenny zasięg działania, ile specyfika problematyki eksploatacyjno-ekonomicznej, wynikająca z charakteru pasażerskich potrzeb przewozowych i sposobu ich zaspokajania. W rezultacie pojęcie transport miejski jest najczęściej utożsamiane z transportem pasażerskim (...)”. W związku z tym uważa, że transport miejski wykraczać może poza administracyjne ramy miasta, a w przypadku aglomeracji obejmować cały jej obszar. Podstawowym kryterium wydzielenia jest tu więc charakter obsługiwanego przez transport obszaru i w przypadku terenów o funkcjach miejskich można mówić o transporcie miejskim (pojęciem opozycyjnym jest tu transport wiejski lub pozamiejski obejmujący tereny o wiejskim charakterze).

W praktyce częściej jednak terminu transport miejski używa się do określenia transportu zbiorowego organizowanego przez władze lokalne na terenie głównego miasta aglomeracji. Należy dodać, że taki transport nie musi trzymać się sztywno granic administracyjnych miasta i może poza nie wykraczać. Natomiast transport



Ryc. 3. Kryteria i sposoby podziału pojęć komunikacja i transport

Źródło: Opracowanie własne.

pasażerski organizowany przez jednostki lokalne, zewnętrzne w stosunku do centrum aglomeracji, przyjęło nazywać się transportem podmiejskim. Takie też ujęcie prezentowane jest w niniejszej pracy.

Podsumowując te rozważania, zauważyć należy, że brak jest jednolitego i jednoznacznego terminu, który określałby całość procesów związanych z organizowanym przez władze lokalne przewozem pasażerów (ryc. 3).

Na podstawie przytoczonej powyżej klasyfikacji Horniga i Dziadka stwierdzić można, że przedmiotem niniejszego opracowania jest transport pojazdowy, lądowy odbywający się w administracyjnych granicach miasta Poznania. Dodatkowo ma on charakter regularnego transportu bliskiego zasięgu, a wraz z transportem podmiejskim nabiera charakteru transportu wewnątrzaglomeracyjnego. Organizacja przewozów i status prawny przewoźnika wskazują na transport publiczny, organizowany jednak przez prywatne przedsiębiorstwo (na zlecenie władz lokalnych).

Na potrzeby niniejszej pracy do określenia specyfiki przedmiotu prowadzonych badań używane będą pojęcia transport zbiorowy i transport publiczny (a także równoznaczne pojęcia komunikacja zbiorowa i komunikacja publiczna). Natomiast, by podkreślić zasięg przestrzenny analizowanego rodzaju transportu i ukazać podmiot odpowiedzialny za jego organizację, stosowane będą terminy transport miejski i transport gminny (analogicznie też komunikacja miejska i gminna). Wszystkie te pojęcia odnosić się będą jedynie do wcześniej zdefiniowanego obszaru badań.

2.2. Popyt na transport publiczny

Istnienie i funkcjonowanie transportu publicznego w danym ośrodku zurbanizowanym jest odpowiedzią na potrzeby przewozowe lokalnej społeczności. Dotarcie do punktów realizacji usług, takich jak edukacja, służba zdrowia czy handel, wymaga odbycia podróży z miejsca zamieszkania do obranego celu. Przy małych odległościach podróż ta może odbywać się pieszo czy rowerem, jednak gdy dystans rośnie, niezbędne stają się szybsze i wygodniejsze formy transportu. Według Mazurka (1965, s. 6) „potrzeba użycia środków przewozowych, to znaczy obiektywna konieczność ich użycia w celu pokonania odległości mierzonych czasem traconym przez ludność miasta na komunikację, powstaje na ogół wówczas, gdy odległość podróży przekracza orientacyjnie 1,5–2,0 km (...)”. Wydaje się, że dziś odległość ta jest nawet mniejsza ze względu na proces starzenia się społeczeństwa i przywiązywanie większej wagi do wygody podróżowania.

Z uwagi na wysokie koszty związane z transportem indywidualnym (zakup środka transportu, paliwo, naprawy), a często także na jego małą atrakcyjność na zatłoczonych drogach, dużą popularnością cieszy się komunikacja zbiorowa. Bez niej spora część społeczeństwa miałaby znacznie ograniczone możliwości dostępu do wielu usług, także tych niezbędnych do egzystencji. Fakt ten znalazł odzwierciedlenie w ustawie z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (art. 7):

„(...) Zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. W szczególności zadania własne obejmują sprawy (...) lokalnego transportu zbiorowego (...)”.

Nałożenie na władze lokalne obowiązku zapewnienia mieszkańcom połączeń komunikacyjnych pokazuje, że możliwość przemieszczania się jest jedną z podstawowych potrzeb życiowych społeczeństwa i w znacznym stopniu decyduje o poziomie i jakości życia.

Potrzeby komunikacyjne mieszkańców danego miasta sprawiają, że można mówić o popycie na transport publiczny. Najważniejsze cechy tego popytu wymienia Wyszomirski (2008, s. 241):

- koncentracja na ograniczonym przestrzennie obszarze – wynika z tego, że popyt skupia się na terenie miasta (aglomeracji);
- powszechność – oznacza, że konieczność przemieszczania się występuje na całym zamieszkanym obszarze ośrodka zurbanizowanego;
- nierównomierność w przestrzeni – związana jest z nierównomierną gęstością zaludnienia obszaru zurbanizowanego i lokalizacją miejsc docelowych (zakłady pracy, szkoły, szpitale);
- nierównomierność w czasie – wynika z migracji czasowych (w obrębie jednej doby czy tygodnia), a w dłuższej perspektywie ze zmian demograficznych społeczności lokalnej;
- masowość – jest konsekwencją nierównomierności popytu w czasie i przestrzeni i ujawnia się poprzez powstawanie potoków pasażerskich na określonych trasach w określonych kierunkach.

Popyt na transport publiczny może podlegać pewnym wahaniom, w zależności od występowania różnych czynników zewnętrznych. Thomson dzieli te czynniki na pozytywne (zwiększające potrzeby transportowe, a więc także popyt) i negatywne (zmniejszające zapotrzebowanie na przewozy) (Potrykowski, Taylor 1980). Na podstawie tego rozróżnienia do pierwszej grupy zaliczyć można: wzrost liczby ludności na danym obszarze (szczególnie przyływ osób niemotoryzowanych – dzieci, ludzie starszych), zmiany poziomu dochodów (z reguły im niższe, tym wyższy odsetek mieszkańców niemotoryzowanych), lokalizacje nowych usług i zakładów pracy w zasięgu połączeń komunikacyjnych czy rozwój istniejącej sieci transportowej. W ostatnich latach duże znaczenie mają także kampanie reklamowe promujące transport publiczny (szczególnie jego niewielką w porównaniu do transportu indywidualnego emisję zanieczyszczeń do atmosfery). Z kolei główne czynniki negatywne to wysokie koszty podróży (wzrost cen biletów, dodatkowe opłaty), wydłużenie czasu przejazdu, pogorszenie się komfortu jazdy oraz brak poczucia bezpieczeństwa.

Wszystkie te elementy mogą prowadzić do zmian w zapotrzebowaniu na usługi komunikacyjne. W celu zwiększenia popytu na transport należałoby więc maksymalnie ograniczyć czynniki negatywne i w miarę możliwości stymulować rozwój czynników pozytywnych. Takie właśnie zadanie stoi zarówno przed przedsiębiorstwami komunikacyjnymi, jak i władzami miast, które dążą do rozwoju sieci transportu publicznego.

Szczegółowo elementy wpływające na popyt analizują Bhut i in. (2000). W swej klasyfikacji rozróżniają czynniki wynikające z wpływu otoczenia, ze specyfiki miejsca docelowego oraz możliwości osoby podróżującej, które następnie dokładnie charakteryzują (tab. 1). Pozwala to dość szeroko spojrzeć na zagadnienie popytu i jakości komunikacji publicznej.

Tabela 1. Elementy decydujące o popycie na usługi przewozowe transportem publicznym

Czynniki wpływające na popyt na przejazdy komunikacją publiczną		Przykłady
Główne	Szczegółowe	
Specyfika podróży	Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> - oświetlenie, - poziom przestępczości, - limity prędkości na drodze, - szerokość drogi, - stan nawierzchni drogi, - chodniki (ich obecność i stan),
	Udogodnienia	<ul style="list-style-type: none"> - bliskość innych połączeń, - możliwość parkowania (parkingi Park&Ride, Bike&Ride)
	Komfort	<ul style="list-style-type: none"> - wiaty i ławki na przystankach, - jakość dojścia do przystanku (chodniki), - topografia terenu,
	Estetyka	<ul style="list-style-type: none"> - najbliższe otoczenie przystanków, - oznaczenia przystanków i środków transportu,
	Inne	<ul style="list-style-type: none"> - ruch na drogach, - koszty przejazdów,
Specyfika miejsca docelowego	Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> - oświetlenie, - przestępczość,
	Udogodnienia	<ul style="list-style-type: none"> - rodzaj dostępnych usług i towarów, - godziny otwarcia, - łatwość dojścia.
	Estetyka	<ul style="list-style-type: none"> - atmosfera miejsca docelowego, - otoczenie punktów usługowych,
Cechy podróżującego		<ul style="list-style-type: none"> - wiek, płeć, - poziom dochodów, - poziom aktywności, styl życia - możliwości podróżowania (posiadanie samochodu, roweru itd.), - posiadanie dzieci, - status zawodowy.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Bhat i in. (2000).

2.3. Pojęcia dostępności i konkurencyjności w transporcie publicznym

Często podejmowaną w badaniach transportowych problematyką (szczególnie w zachodnioeuropejskich i amerykańskich ośrodkach naukowych) jest określenie dostępności istniejącej sieci komunikacji zbiorowej oraz dostępności przestrzeni

miasta przy korzystaniu z niej. Takie analizy mają szerokie zastosowanie praktyczne i są narzędziem pomocnym w planowaniu rozwoju miasta. Pomagają określić potrzeby przewozowe mieszkańców, ustalić obszary nieobsługiwane przez linie transportu publicznego i obsługiwane w sposób niewystarczający, a także regulować częstotliwość i przebieg aktualnych połączeń.

Samo pojęcie dostępności nie jest jednoznaczne. „Popularny słownik języka polskiego” (Dunaj 1999, s. 103) definiuje słowo dostęp jako „możliwość dostania się do jakiegoś miejsca” lub „możliwość zetknięcia się z kimś, korzystania z czegoś”. Na gruncie geograficznym i ekonomicznym pojęcie to ewoluowało wraz z rozwojem badań transportowych (Taylor 1999). Początkowo skupiano się na odległościach fizycznych pomiędzy obiektami (dostępność fizyczna) i badaniach dostępności pojedynczych ośrodków. Stopniowo przechodzono do analiz wykorzystujących odległości czasowe (dostępność czasowa) oraz ekonomiczne (dostępność ekonomiczna), a przedmiotem zainteresowania stała się dostępność do poszczególnych funkcji (szkoły, zakłady pracy, szpitale, sklepy, miejsca wypoczynku i rekreacji). Zaobserwować można także większe zainteresowanie w ostatnim czasie badaniami ruchliwości poszczególnych grup społecznych, których dostępność może być bardzo zróżnicowana – szczególnie osobami niepełnosprawnymi, starszymi, matkami z dziećmi.

W Polsce tematyka dostępności w transporcie rozwijana była jedynie na pewnych obszarach. Zajmowano się przede wszystkim migracjami czasowymi ludności – dojazdami do pracy (Lijewski, Cegielski, Potrykowski) oraz szkół (Żurawicz, Namysłowski), mniejsze znaczenie przykładając do przemieszczeń fakultatywnych. Niewiele jest także szczegółowych analiz dostępu do sieci komunikacji zbiorowej czy badań na temat ograniczeń i barier w dostępności do poszczególnych obszarów, tak dobrze rozwiniętych np. w Niemczech.

Szerzej problemem dostępności zajmowano się w analizie grafowej (Taylor 1979, Ratajczak 1988, 1999). Obecne w niej pojęcie dostępności topologicznej odnosi się do potencjalnych możliwości interakcji między dwoma punktami. Pomijana jest tu odległość fizyczna pomiędzy nimi, co umożliwia uzyskanie miar dostępności o dużym stopniu ogólności. Pośrednio również wszelkie badania z wykorzystaniem modeli potencjału dotyczą problematyki dostępności. Potencjał danego punktu ujmuje się w nich jako miarę jego dostępności względem innych punktów (Chojnicki 1966, Vickerman 1974, Czyż 2002).

Biorąc pod uwagę szeroki zakres pojęcia i konieczność pewnego uproszczenia na potrzeby niniejszej pracy, za dostępność komunikacyjną obszaru uznać można „łatwość, z jaką osoba może osiągnąć określoną usługę i pewne udogodnienia, które jej to umożliwią lub ułatwią” (Technical Guidance on Accessibility Planning in Local Transport Plans 2004, s. 4), a za główne elementy wpływające na jej poziom:

- czas podróży,
- koszt podróży,
- możliwe drogi podróży,
- lokalizację usług,
- godziny i metody świadczenia usług,
- wiedzę o możliwych drogach podróży oraz o miejscach świadczenia usług.

Za ich pomocą można dokonać oceny stopnia dostępności danego obszaru – łatwości, z jaką lokalna społeczność lub określona jej część jest w stanie dotrzeć do miejsca świadczenia usługi przy użyciu jednego (lub więcej) środka transportu.

W takim ujęciu dostępności nacisk położony jest na realizację przez osoby konkretnych potrzeb, a nie na samo przemieszczanie się z punktu do punktu. Uwagę zwraca także fakt wzięcia pod uwagę pewnych czynników umożliwiających lub ułatwiających dostęp, czyli de facto likwidujących bariery przestrzenne (ale również czasowe i ekonomiczne). Wydaje się to naturalne, że w przypadku występowania znaczących ograniczeń w możliwości osiągnięcia określonej usługi za pomocą środków transportu nie można mówić o dostępności obszaru.

Dostępność w przypadku podróży komunikacją publiczną można rozumieć dwojako. Z jednej strony jako usługę, do której można dotrzeć (w określonym czasie i miejscu, ponosząc określony koszt). W tym ujęciu analizowanym celem pasażera jest dotarcie do przystanku, stacji, dworca, z którego będzie mógł skorzystać z transportu publicznego. Dostępność zależy tu głównie od czasu, w jakim osoba musi pokonać odległość dzielącą ją od środka transportu. Istotny jest więc przebieg linii komunikacyjnych, liczba przystanków i ich zagęszczenie. W tym przypadku mówić można o **dostępności do komunikacji publicznej** (lub dostępności do sieci komunikacji publicznej).

Z drugiej strony komunikacja publiczna może być traktowana jako środek transportu, za pomocą którego osiąga się miejsca, obiekty lub usługi. Ważny jest tu cały czas, który upływa od momentu rozpoczęcia podróży do osiągnięcia danej usługi (dotarcie na przystanek czy dworzec, przejazd środkiem komunikacji, dotarcie z przystanku czy dworca do miejsca świadczenia usługi). Oprócz lokalizacji przystanków duże znaczenie mają też przebieg linii komunikacyjnej, miejsca świadczenia usług czy koszty przejazdu. Analizowana jest tu więc **dostępność usług, obiektów, miejsc z obszaru obsługiwanego przez komunikację publiczną** i taki zakres tego pojęcia jest głównym przedmiotem niniejszej pracy.

Z pojęciem dostępności w transporcie wiąże się także termin konkurencyjności. Najogólniej (za OECD) konkurencyjność określić można jako zdolność przedsiębiorstw, przemysłów, regionów, narodów, ponadnarodowych ugrupowań do konkurencyjności, ale też uzyskiwania zwrotu poniesionych nakładów oraz stabilnego poziomu zatrudnienia (Wysokińska 2002). Dodatkowo Reiljan i in. (2000, s. 10) zauważają, że „konkurencyjność odzwierciedla pozycję jednego podmiotu gospodarczego (kraju, przemysłu, przedsiębiorstwa czy gospodarstwa domowego) w stosunku do innych podmiotów gospodarczych, poprzez porównanie jakości działania i rezultatów w kategoriach wyższości lub niższości”.

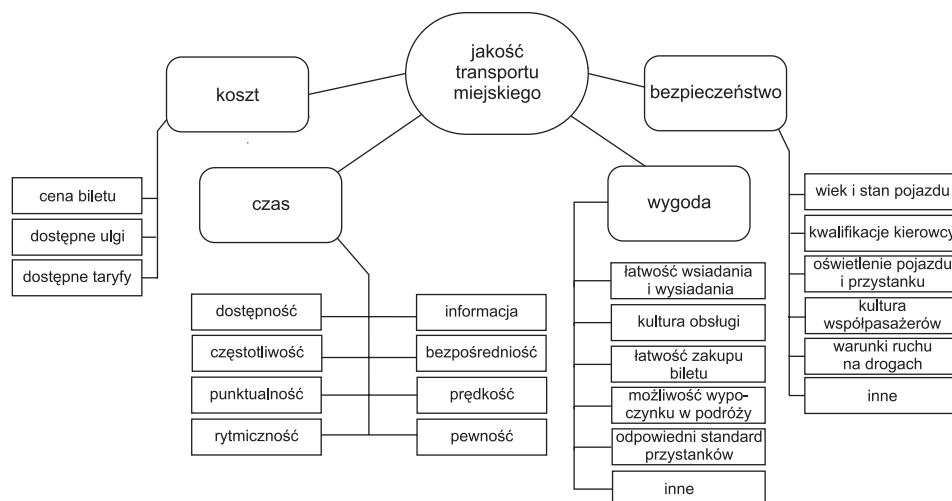
W transporcie możemy mówić o konkurencyjności między poszczególnymi środkami komunikacji oraz między przedsiębiorstwami komunikacyjnymi. Wybór pasażera determinowany jest przede wszystkim przez szeroko rozumianą dostępność danego środka transportu oraz oczekiwanej usługi. Prosty rachunek zysków i strat wynikających z takiego, a nie innego sposobu przemieszczania się decyduje, czy pasażer skorzysta z transportu publicznego czy indywidualnego. Priorytetem dla większości osób jest dostanie się z pewnego punktu startowego do celu przy minimalnym koszcie i czasie. Jednak nie zawsze najkrótsza podróż jest też najtań-

sza. Może pojawić się konieczność wyboru pomiędzy długością przejazdu a jego ceną. O tym, który z tych czynników będzie miał rozstrzygające znaczenie dla pasażera, może decydować jego status społeczny, wiek, poziom dochodów.

Na wybór środka transportu może też wpływać wiele innych czynników nie związanych bezpośrednio z dostępnością. Pasażer świadomie decyduje się na podróż mniej atrakcyjną pod względem czasowym czy kosztowym na przykład ze względów ekologicznych czy krajoznawczych czy po prostu dla własnej wygody. W tym wypadku kluczowe znaczenie ma jakość świadczony usługi transportowej. Może ona w istotny sposób wpływać na poziom konkurencyjności danego środka komunikacji.

Wyszomirski (2008) elementy oddziałujące na jakość transportu publicznego, a przez to na jego konkurencyjność, nazywa postulatami przewozowymi. Przedstawia też propozycje ich klasyfikacji (ryc. 4). Wydaje się, że podział ten w dość wyczerpujący sposób oddaje elementy mające wpływ na poziom usług transportowych i decydujące o jego dużej lub małej konkurencyjności względem innych środków transportu. Ujęcie dostępności jako podkategorii czasu wynika tu zapewne z przyjęcia innego zakresu znaczeniowego tego pojęcia niż prezentowane w niniejszej pracy.

Poprawa konkurencyjności transportu publicznego jest zadaniem przedsiębiorstwa organizującego przewozy, ale leży także w interesie miasta lub gminy, na której terenie się odbywa, a ponadto pasażerów z niej korzystających. Szczególnie na obszarach dużych ośrodków zurbanizowanych jest to istotny problem ze względu na znaczny udział przejazdów indywidualnych, a co za tym idzie – powstawanie zatorów na drogach i rosnące zanieczyszczenie powietrza. Większa konkurencyjność transportu publicznego jest więc i w interesie kierowców samochodów, i pasażerów przedsiębiorstw komunikacyjnych, gdyż (poprzez zmniejszenie ruchu samochodowego) prowadzi do poprawy mobilności obu tych grup. Wraz z redukcją spalin oraz hałasu przekłada się to w rezultacie na podniesienie jakości życia społeczeństwa oraz rozwój samego ośrodka zurbanizowanego.



Ryc. 4. Czynniki wpływające na jakość transportu miejskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Wyszomirski (2008).

2.4. Rozwój miast a rozwiązania komunikacyjne

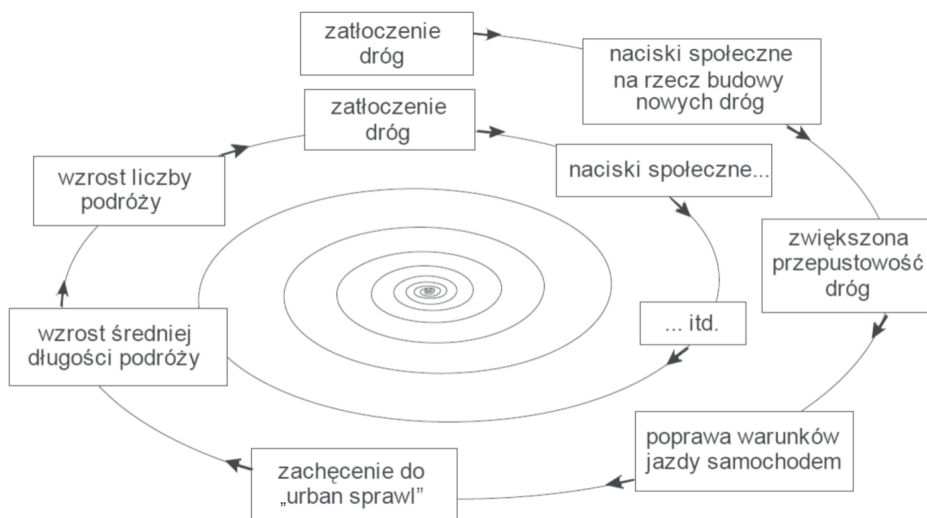
Rozwiązania komunikacyjne przechodziły w miastach swoistą ewolucję od form bardzo prostych do skomplikowanych, złożonych struktur. Następowало to wraz z rozwojem przestrzennym i funkcjonalnym miast. Na przestrzeni dziejów zmieniały się także środki transportu, infrastruktura drogowa oraz przyzwyczajenia komunikacyjne ludności. W celu lepszego zrozumienia aktualnych procesów transportowych w miastach konieczne jest krótkie przybliżenie kształtowania się sieci komunikacyjnej w różnych stadiach rozwoju ośrodków miejskich.

Wraz z początkiem rewolucji przemysłowej w XIX w. na świecie rozpoczął się okres gwałtownego rozwoju miast. Nowo powstające zakłady przemysłowe wymagały dużej liczby pracowników, w związku z czym rozpoczęły się masowe migracje ludności wiejskiej do miast. W silnych ośrodkach wytwórczych szybko zwiększała się liczba nowych mieszkańców. W efekcie pojawiła się potrzeba budowy infrastruktury zapewniającej napływowej ludności realizację podstawowych potrzeb. Rozwój wszystkich dziedzin nauki doprowadził do stopniowej poprawy warunków życia (szczególnie w miastach), czego konsekwencją był gwałtowny wzrost przyrostu naturalnego i wydłużenie średniej długości życia. W rezultacie doszło do eksplozji demograficznej koncentrującej się głównie na terenach zurbanizowanych.

Szybkie powiększanie się miast (bezpośrednio wiążące się z przyrostem demograficznym i dodatnim saldem migracji) sprawiło, że mieszkańcy, by zrealizować swe potrzeby, musieli przebywać coraz większe odległości. Istniejące rozwiązania komunikacyjne stały się niewystarczające. Przełom XIX i XX w. to moment upowszechnienia się różnych form masowego transportu. W tym okresie w Polsce powstawały pierwsze linie tramwajowe, początkowo konne, później już zmechanizowane. W następnych latach rozwijała się także komunikacja autobusowa i trolejbusowa. Głównymi kierunkami przejazdów był duże zakłady pracy, obszary zwartej zabudowy kamienicznej i miejsca koncentracji usług.

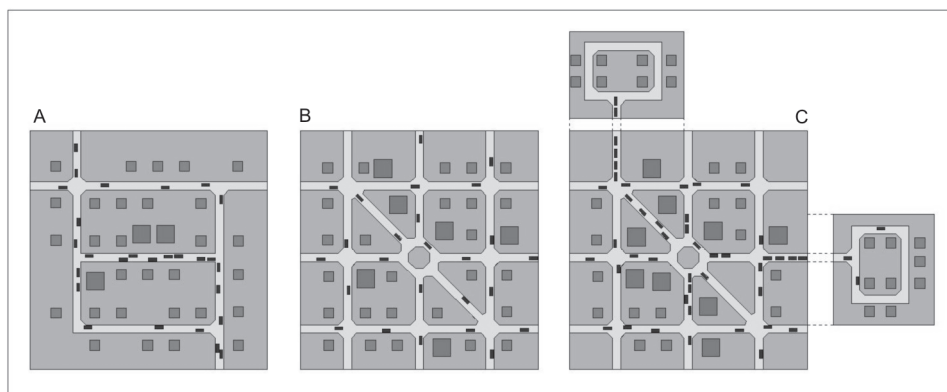
Transport zbiorowy był podstawowym środkiem lokomocji na obszarach miejskich aż do chwili pojawienia się i upowszechnienia samochodu (Banister 2005). W ośrodkach zurbanizowanych Europy Wschodniej moment ten przypadł dopiero na okres lat 70. i 80. XX w. Od tej chwili to potrzeby indywidualnej komunikacji determinowały w znacznej części kierunki rozwoju systemów transportowych miast. Transport zbiorowy został sprowadzony do roli uzupełniającej formy przemieszczania się na obszarze miasta, mającej charakter głównie socjalny. Taki pogląd funkcjonuje niestety w wielu miastach Europy Wschodniej aż do dnia dzisiejszego (Wesołowski 2008).

Stawianie w planach rozwoju miast na pierwszym miejscu interesów kierowców i skupianie się pod wpływem nacisków społecznych przede wszystkim na rozwoju infrastruktury dla transportu samochodowego doprowadziło w efekcie do powstania szeregu problemów transportowych (ryc. 5). Polityka ta wraz z postępowaniem motoryzacji i większą dostępnością samochodów dla przeciętnego mieszkańca przyczyniła się do znaczącego wzrostu liczby pojazdów na drogach. Rezultatem są dzisiejsze poważne kłopoty z płynnością ruchu w miastach (ryc. 6A). Władze lokalne zmuszone są do ciągłych, kosztownych inwestycji drogowych,



Ryc. 5. Czarna dziura rozwoju sieci drogowej
 Źródło: Plane (1986 za Beim 2007, s. 31).

które krótkotrwale poprawiają sytuację (ryc. 6B). Krótszy czas przejazdów może być zachętą dla mieszkańców do przeprowadzenia się poza miasto oraz częstszego korzystania z samochodu. Decyzje takie spowodowane są między innymi tym, że wzmożony ruch na drogach w mieście i wiążąca się z nim zwiększona emisja spalin oraz hałasu mają zdecydowanie negatywny wpływ na jakość życia mieszkańców, a tym samym na atrakcyjność samych miast (Mess 2010). Postępująca motoryzacja jest więc jedną z głównych przyczyn zjawiska wyludnienia się miast i przenoszenia się mieszkańców na tereny podmiejskie (rozlewanie się miast – *urban sprawl*; por. Gayda, Lautso 2007). Ośrodek miejski przestaje w rezultacie pełnić funkcje mieszkalne, ale znaczna większość pozostałych potrzeb jest dalej w nim realizowana. Generuje to dużą liczbę przejazdów na linii obszar podmiejski-



Ryc. 6. Schemat rozlewania się miast i związanych z tym kłopotów komunikacyjnych
 Źródło: Opracowanie własne.

ski (miejsce zamieszkania) – miasto (miejsce pracy, nauki, rozrywki itd.). Taka sytuacja wiąże się ze wzmożonym ruchem na drogach wylotowych z miasta (ryc. 6C) i wymaga dużych nakładów finansowych na poprawę infrastruktury transportowej.

Wraz z ludnością z miast odpływa także kapitał. Byli mieszkańcy podatki zaczynają płacić w przyległych gminach, mimo że dalej znaczną część dnia spędzają w mieście i tam korzystają z infrastruktury technicznej i społecznej (więcej Harris, Larkham 1999). Efektem jest spadek przychodów do budżetów miejskich i mniej środków na inwestycje (np. nowe drogi).

Wiele ośrodków miejskich ta niekorzystna sytuacja zmusiła do podjęcia konkretnych działań. W miastach Europy Zachodniej zdecydowanie postawiono na rozwój bardziej ekologicznego i mniej przestrzeniochłonnego publicznego transportu zbiorowego, uzupełnianego dodatkowo również przyjaznym środowisku transportem indywidualnym – pieszym (w ramach danego kwartału zabudowy lub osiedla) i rowerowym (między najbliższymi osiedlami i kwartałami; por. Banister i in. 1999, Banister 2005). Także w Polsce zauważyć można załączki podobnych rozwiązań, choć na razie głównie w formie planów i projektów.