

Michał Beim, Jędrzej Gadziński

Preferencje transportowe mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego

Kształtowanie polityki transportu publicznego województwa wydaje się być nadal niedoceniane i ograniczane do zarządzania spuścizną po procesie regionalizacji kolei. Takie podejście nie sprzyja zrównoważonemu rozwojowi transportu na poziomie regionów. Badania przeprowadzone przez Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM wychodzą naprzeciw temu zapotrzebowaniu i stanowią zaczątek do debaty nad polityką transportową województwa kujawsko-pomorskiego. Ich wyniki pokazują, że rola samochodu w komunikacji regionalnej może nadal się zwiększać. Większe szanse na odzyskiwanie klientów ma kolej niż cieszący się złą opinią ankietowanych przewoźnicy autobusowi. Mieszkańcy oczekują zmian w ofercie przewoźników – zwłaszcza zwiększenia częstotliwości kursów, nie są jednak skłonni ponosić wiążących się z tym ewentualnych kosztów.

Analizy dotyczące popytu na usługi transportu zbiorowego należą w Polsce cały czas do rzadkości. Niepodważalne jest jednak, że takie badania dostarczają ogromnego ładunku informacyjnego dla już działających na danym terenie i planujących dopiero wejść na rynek przedsiębiorców transportowych, jak i dla organizatorów transportu. Dzięki poznaniu opinii swoich klientów oraz potencjalnych klientów przewoźnicy lub zarządcy mogą tak kształtować swoją ofertę, by wpasować się w preferencję jak największej grupy pasażerów. Przekłada się to wymiennie na wyniki ekonomiczne osiągane przez przedsiębiorstwa i pokazuje perspektywy przed którymi stają. Wydaje się więc, że takie analizy powinny stanowić podstawę do doraźnego kształtowania oferty transportowej, jak również do długoterminowego planowania wymagającego większych nakładów finansowych.

W lipcu i sierpniu 2009 r. na terenie województwa kujawsko-pomorskiego przeprowadzone zostały kompleksowe badania ankietowe przez Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu przy współpracy z przedsiębiorstwem Arriva PCC. Skupiono się z jednej strony na uzyskaniu aktualnej oceny oferty przewozowej wśród pasażerów tego przewoźnika, z drugiej na badaniu ogólnych preferencji transportowych mieszkańców regionu. Przedmiotem niniejszego artykułu jest właśnie ten drugi element badań. Badania preferencji pasażerów zostały omówione na łamach *Transportu Miejskiego i Regionalnego* 3/2010.

Sytuacja transportowa w regionie

Mieszkańcy województwa kujawsko-pomorskiego mają do dyspozycji zróżnicowaną ofertę transportową oferowaną przez bardzo wielu regionalnych i lokalnych przewoźników. Za dużą liczbą przedsiębiorstw transportowych idzie niestety zróżnicowany system taryfowy, informacyjny, prawny przewoźników, co dla przeciętnego pasażera stanowi często spory problem. Brak integracji cza-

sów rozkładów jazdy oraz wspólnego biletu jest też jedną z przyczyn nie najlepszego postrzegania komunikacji zbiorowej przez mieszkańców. Chlubnym wyjątkiem na tym tle są działania na rzecz wdrożenia Szybkiej Kolei Metropolitalnej BiT City oraz towarzyszącej jej integracji taryfowej komunikacji miejskiej w Bydgoszczy i Toruniu z komunikacją kolejową.

Rynek autobusowych przewozów międzygminnych jest podzielony pomiędzy Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej (PKS) z Bydgoszczy, Torunia (obecnie Veolia Transport Kujawy), Brodnicy i Grudziądza oraz Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej z Inowrocławia, Lipna i Włocławka. Uzupełnienie istniejącej sieci połączeń zapewniają liczni prywatni przewoźnicy, a także niektóre przedsiębiorstwa PKS z sąsiednich regionów. Dodatkowo połączenia w dużych miastach regionu oraz gminach podmiejskich realizują Miejskie Przedsiębiorstwa Komunikacyjne w Bydgoszczy, Grudziądzu, Inowrocławiu, Toruniu, Włocławku. Oprócz przejazdów autobusami, w trzech miastach województwa (Toruniu, Bydgoszczy oraz Grudziądzu) można skorzystać także z podróży tramwajami. Własny transport komunalny posiadają również niektóre mniejsze gminy (np. Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Brodnicy Sp. z o.o.).

Stosunkowo rozbudowana na terenie województwa jest sieć kolejowa (7,4 km na 100 km²). W regionie pasażerów przewożą dwaj przewoźnicy – konsorcjum Arriva PCC oraz spółka PKP Przewozy Regionalne (od grudnia 2009 r. działająca pod nazwą Przewozy Regionalne). Dodatkowo na niektórych dworcach zatrzymują się pociągi spółki PKP Intercity.

Pod koniec 2007 r. na regionalnym rynku kolejowym doszło do ciekawej i nieczęstej w Polsce sytuacji – przetarg na obsługę w zakresie przewozów pasażerskich linii z trakcją spalinową wygrało konsorcjum nienależące do spółek „rodziny” PKP – Arriva PCC Sp. z o.o. Jest to wspólne przedsięwzięcie brytyjskiego przewoźnika Arriva plc, działającego na wielu rynkach europejskich oraz polskiej spółki PCC Rail wywodzącej się z kolei zakładowych kopalni piasku w Szczakowej (od listopada 2009 r. działająca pod nazwą DB Schenker Rail Polska). Kolejnym sukcesem tej niecodziennej inicjatywy było wygranie przetargu organizowanego przez województwo pomorskie w końcu 2008 r. na obsługę połączeń między stacjami węzłowymi województwa pomorskiego oraz siecią kolejową województwa kujawsko-pomorskiego. W rezultacie Arriva PCC przewozi pasażerów także na trasie Toruń – Malbork.

Zarząd Województwa w *Strategii rozwoju transportu do 2015 r. w województwie kujawsko-pomorskim* przyznaje, że „jakość [transportu zbiorowego – przyp. MB, JG] jest zróżnicowana i na ogół dość niska”. Sytuacja ta wymaga zarówno od władz regionalnych i lokalnych, jak i od przewoźników wielu działań zmierzających do poprawy komfortu podróżowania. Tylko w ten sposób transport zbiorowy będzie mógł konkurować z coraz to większym ruchem samochodowym.



Fot. 1. Dużą popularnością w regionie cieszą się prywatni przewoźnicy autobusowi
Fot. M. Beim



Fot. 2. Pomimo nienajnowszego taboru komunikacja tramwajowa w Grudziądzu funkcjonuje bardzo sprawnie
Fot. M. Beim

Charakterystyka respondentów

Badania prowadzono w lipcu i sierpniu 2009 r. na grupie 529 osób. Ankieterzy odwiedzali zarówno duże ośrodki miejskie regionu, takie jak Toruń, Bydgoszcz, Grudziądz, jak i mniejsze miejscowości, w tym obszary wiejskie. Należy jednak zaznaczyć, że wszystkie miasta lub wsie miały w swoich granicach przystanek lub dworzec kolejowy, a większość także przystanek autobusowy PKS lub innego przewoźnika autobusowego. W badaniach pominięto te miejscowości, które nie były obsługiwane przez kolej. W związku z tym mieszkańcy mieli z reguły zróżnicowane możliwości wyboru środka transportu. Ankiety były przeprowadzane w miejscach publicznych (np. na ulicach, przed obiektami handlowymi), a respondenci dobierani losowo.

Większość respondentów – 59% stanowiły kobiety. Grupy wiekowe były zróżnicowane – przeważały osoby młode i w średnim wieku (ponad 50% to osoby w wieku do 40 lat). Zdecydowanie mniej natomiast było osób powyżej 65 roku życia (ok. 5%). Może to świadczyć o mniejszym zainteresowaniu tej grupy wiekowej problemami dotyczącymi transportu. Dla tych osób, z uwagi na ich mniejszą mobilność i w wielu przypadkach brak

konieczności codziennych dojazdów, tego typu zagadnienia schodzą często na dalszy plan.

Ponad połowa respondentów legitymowała się wykształceniem średnim. Dyplom wyższej uczelni posiadało 18% badanych, a szkołę zawodową ukończyło 23% z nich. Najmniejszą grupę stanowili mieszkańcy z wykształceniem podstawowym – tylko niecałe 8%. Aż 65% ankietowanych osób było aktywnych zawodowo, a 13% uczyło się. Dodatkowo 7% mieszkańców łączyło oba te zajęcia. Emeryci, bezrobotni oraz niepracujący stanowili zdecydowanie mniejsze grupy respondentów – odpowiednio 8%, 5% i 2%. Stosunkowo niewielka liczba osób uczących się, które uczestniczyły w badaniu wynika zapewne z nałożenia się czasu przeprowadzania ankiet oraz okresu wyjazdów wakacyjnych.

Przeciętne gospodarstwo domowe, którego członkami były ankietowane osoby, charakteryzowało się liczbą 3,32 domowników, w tym 0,85 poniżej 18 roku życia. Dominowały gospodarstwa 3-osobowe (29%). Prawie równie wiele było 2- i 4-osobowych (odpowiednio 22% i 23%). Tylko 7% ankietowanych mieszkańców tworzyło gospodarstwa jednoosobowe, a w 18% przypadków domowników było więcej niż czworo. W 44% gospodarstw domowych nie było osób poniżej 18 roku życia, a w 21% mieszkała co najmniej dwójka dzieci. Sytuację materialną respondenci określali najczęściej jako dobrą (37%) lub przeciętną (40%). Skrajne odpowiedzi stanowiły dużo mniejszy procent i miały wartości porównywalne (10% dla zsumowanych odpowiedzi źle i bardzo źle i 11% dla odpowiedzi bardzo dobrze).

Respondenci a dostępność infrastruktury transportowej

Wśród gospodarstw domowych respondentów wskaźnik motoryzacji wynosił więc 308 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, natomiast średnia liczba biletów okresowych wynosiła 154 bilety na 1000 mieszkańców. Średnio więc w gospodarstwie domowym ankietowanej osoby znajdował się 1 samochód i pół biletu okresowego. Należy jednak podkreślić, że 26% gospodarstw musiało się obejść bez własnego samochodu. 52% gospodarstw posiadało jeden pojazd, a 18% gospodarstw posiadało 2 samochody, a 4% co najmniej 3. Równocześnie w aż 65% gospodarstw domowych nikt nie posiadał biletu okresowego na transport publiczny któregośkolwiek przewoźnika działającego w regionie. Tylko w 23% gospodarstw był jeden taki bilet, a w 12% domownicy posiadali dwa lub więcej biletów okresowe.

Tabela 1

Wyposażenie gospodarstw domowych w samochody osobowe i bilety okresowe

	Samochody	Bilety okresowe
0	26%	65%
1	52%	23%
2	18%	9%
3	3%	3%
4 i więcej	1%	0%

Źródło: opracowanie własne

Bardzo istotne dla przewoźników i organizatorów są pytania dotyczące czasu jaki respondenci potrzebują średnio na dotarcie do przystanku kolejowego i autobusowego (PKS lub innego przewoźnika). Oczywiście jest, że w przypadku pojazdów komunikacji autobusowej lokalizacja przystanków może być bardziej elastyczna i dostosowana do struktury osadniczej, a przez to odpowiada-

jąca bardziej potrzebom mieszkańców. W rezultacie takie punkty umiejscawiane są najczęściej w pobliżu największej liczby zabudowań i w łatwo dostępnych punktach. Znajduje to swoje odzwierciedlenie w badaniach – aż 23% mieszkańców regionu drogę do przystanku pokonuje w mniej niż 5 min, a w czasie do kwadransa do tego punktu zwykle dociera aż 80% z nich (tab. 2).

Tabela 2

Zestawienie czasów potrzebnych na piesze dotarcie do stacji kolejowych i przystanków autobusowych

Czas dojścia [min]	Procent mieszkańców regionu mających możliwość dojścia w określonym czasie do	
	stacji kolejowej	przystanku autobusowego
do 5	9	25
05–10	17	31
10–15	25	25
15–20	21	13
20–30	18	5
30–45	5	1
45–60	3	0
powyżej 60 min	2	0

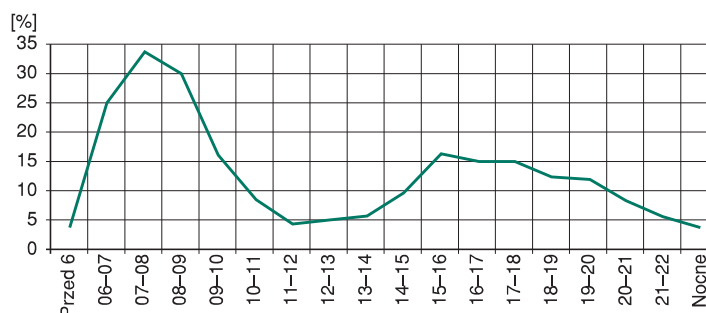
Źródło: opracowanie własne

Natomiast w przypadku kolei lokalizacja przystanków jest determinowana niemal wyłącznie przez przebieg torów kolejowych i pierwotną lokalizację stosunkowo drogiej infrastruktury przystankowej (kas, poczekalni, peronów). W przypadku odpowiedzi na pytanie tego dotyczące respondenci podawali zdecydowanie dłuższe czasy dojścia do przystanków. Jedynie 8% z nich stwierdziło, że mieszkają w zasięgu 5 min od jednego z nich. 39% potrzebowało od 5 do 15 min, a 36% od kwadransa do pół godziny na przebycie drogi z miejsca zamieszkania do przystanku.

Sposoby przemieszczania się w regionie i ich ocena

Mieszkańcy regionu korzystają z codziennych dojazdów środkami komunikacji zbiorowej, jak i indywidualnej przede wszystkim w godzinach porannych (rys. 1). W okresach między godzinami 6.01–7.00, 7.01–8.00 i 8.01–9.00 jest to ponad 25% respondentów. Związane jest to z potrzebą dotarcia do miejsc pracy oraz nauki. Po godzinie 9 liczba podróży wyraźnie zaczyna się zmniejszać i między 11.01 a 14.00 osiągaienne wartości minimalne (rzędu 5%). Wyraźnie widoczny jest także okres powrotów do miejsc zamieszkania w godzinach popołudniowych. Jednakże rozkłada się ona na dłuższy przedział czasowy w wyniku czego między 15.01 i 20.00 (w przedziałach jednogodzinnych) liczba podróżujących oscyluje wokół 15%. W godzinach wieczornych następuje systematyczne zmniejszenie liczby podróży aż do wartości 4% w nocy.

Początkowe pytania znajdujące się w kwestionariuszu ankietowym dotyczyły preferencji mieszkańców w wyborze środka transportu w codziennych podróżach. Respondenci w zdecydowanej większości (60%) deklarowali, że gdyby mieli taką możliwość to korzystaliby z dojazdów samochodem. Jedynie 10% wybrałoby kolej, 7% rower, a 4% autobus. Co ciekawe więcej osób skłonnych było dochodzić pieszo do celów swoich codziennych podróży (11%) niż korzystać z poszczególnych form przemieszczania się transportem publicznym. Wyniki te świadczą z jednej strony o nienajwyższej jakości oferowanych przez przewoźników usług transportowych, z drugiej mogą jednak wynikać z nadal



Rys. 1. Godziny codziennych dojazdów mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego (respondenci mogli podać dowolną liczbę przedziałów czasowych)
Źródło: opracowanie własne

obecnego w mentalności wielu osób przekonania, że posiadanie samochodu jest oznaką wyższego prestiżu społecznego. Należy podkreślić, że w opinii mieszkańców kolej jest zdecydowanie bardziej atrakcyjna niż transport autobusowy. Opinii o transporcie autobusowym nie jest w stanie odmienić zdecydowanie bliższe mieszkańcom rozmieszczenie przystanków niż ma to miejsce w przypadku kolei.

W rzeczywistości podczas codziennych dojazdów z samochodem, jako głównego środka transportu, korzysta jedynie 28% podróżujących (21% jako kierowcy, 7% jako pasażerowie). 14% respondentów podróżuje koleją, 12% autobusami, a 5% rowerem. Natomiast aż 21% mieszkańców pieszo dochodzi do swoich codziennych celów podróży.

Szczególnie duże dysproporcje pomiędzy preferowanymi sposobami przemieszczania się mieszkańców a obecnym sposobem charakteryzują przewozy autobusowe. Widoczne jest, że prawdopodobnie wielu pasażerów zrezygnowałoby z usług przedsiębiorstw autobusowych gdyby miało alternatywę w postaci innej metody przemieszczania się. Taki stan rzeczy wynika prawdopodobnie z nienajlepszego stanu pojazdów oraz niskiego poziomu świadczonych przez przedsiębiorstwa przewoźowe usług (duże zatłoczenie autobusów, brak skoordynowanych rozkładów jazdy, wielość przewoźników posiadających odrębne systemy biletowe, mała częstotliwość kursów itd.).

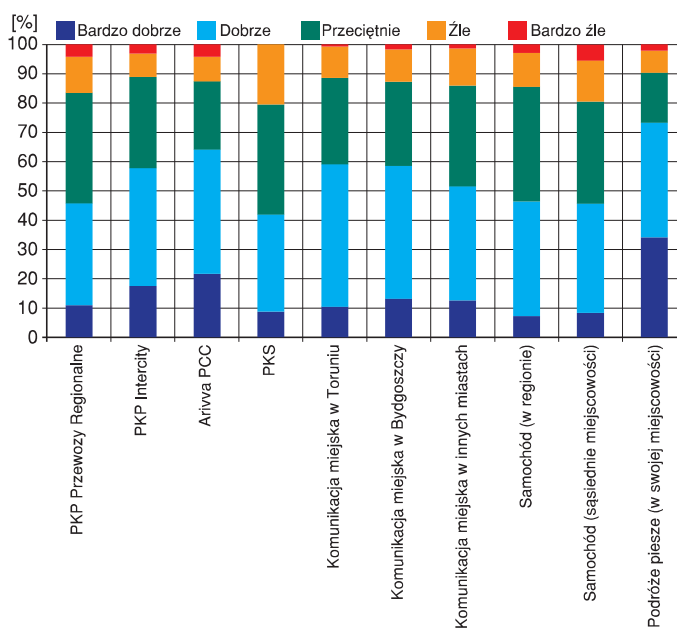
Znajduje to swoje potwierdzenie w ocenach, które respondenci przyznali poszczególnym przewoźnikom i sposobom przemieszczania się w regionie. Najwięcej ocen złych otrzymali przewoźnicy PKS (7%). Również oni charakteryzowali się najmniejszą liczbą ocen dobrych i bardzo dobrych (w sumie 41%). Co ciekawe słabo w badaniu wypadło również przemieszczanie się własnym samochodem – zarówno, jeżeli chodzi o podróże w regionie (na drogach regionalnych), jak i na terenie miast regionu (jeden z większych odsetków odpowiedzi złych oraz przeciętnych). Zaskoczeniem nie jest natomiast nienajwyższa ocena przedsiębiorstwa PKP Przewozy Regionalne – w odpowiedziach dominowała ocena przeciętna (38%).

Zdecydowanie najlepiej podróżowało się mieszkańcom województwa kujawsko-pomorskiego pieszo. Ten sposób przemieszczania aż 34% osób oceniono na „bardzo dobry”, a 39% na „dobry”. Bez wątpienia jest to metoda ekologiczna i dobra dla zdrowia, ale nie zapewnia możliwości realizacji podróży na dalsze odległości. Należy pamiętać jednak, że w polskich miastach, na skutek presji motoryzacyjnej, warunki ruchu pieszego ulegają pogarszaniu i pytanie to było bardzo istotne dla rozeznania ogólnej sytuacji transportowej.

Wśród przewoźników najwyższe oceny otrzymało konsorcjum Arriva PCC (aż 21% odpowiedzi „bardzo dobry” i 43% odpowiedzi „dobry”). Stosunkowo dobrze wypadły w badaniu także toruńska i bydgoska komunikacja miejska oraz spółka PKP Intercity. Z perspektywy czasu wydaje się, że w kwestionariuszu ankietowym należałoby również uwzględnić pytanie o komfort podróżowania rowerem w swojej miejscowości lub regionie.

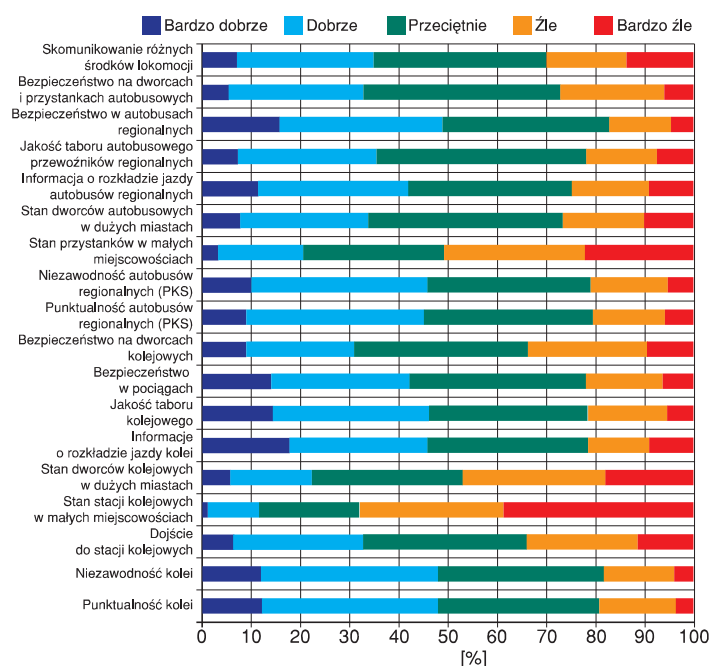
Kwestie problemowe w funkcjonowaniu transportu w regionie

Znaczna część pytań, które znalazły się w kwestionariuszu ankietowym, dotyczyła oceny poszczególnych elementów infrastruktury transportowej w regionie oraz funkcjonowania środków transportu zbiorowego. Możliwie najbardziej szczegółowo starano się



Rys. 2. Ocena przewoźników oraz sposobów podróżowania w regionie

Źródło: opracowanie własne



Rys. 3. Ocena wybranych kwestii transportowych

Źródło: opracowanie własne

w ten sposób zdiagnozować kluczowe problemy komunikacyjne województwa kujawsko-pomorskiego oraz zidentyfikować istniejące braki infrastrukturalne. Z drugiej strony można było także dzięki temu dostrzec pewne zalety i korzystne zjawiska w przewozach pasażerskich oraz sieci transportowej, którymi może pochwalić się region.

Mieszkańcy w jednym z pytań mieli możliwość oceny poszczególnych kluczowych aspektów wpływających na komfort podróży transportem publicznym w regionie (rys. 3). W swych odpowiedziach jednoznacznie wskazali na stan dworców kolejowych oraz przystanków autobusowych, szczególnie w małych miejscowościach, jako elementów będących w najgorszym stanie. Dworce bardzo źle oceniło prawie 39% respondentów, a stacje 22%. Także dworce kolejowe w dużych miastach regionu, takich jak Toruń, Bydgoszcz, Grudziądz nie zebraly pochlebnych opinii. Prawie połowa ankietowanych mieszkańców oceniła je źle i bardzo źle. Również niekorzystnie postrzeganymi elementami były zagadnienia skomunikowania pomiędzy poszczególnymi środkami lokomocji (30% odpowiedzi „źle” i „bardzo źle”), bezpieczeństwa na dworcach kolejowych (34%) oraz dojść do stacji kolejowych (34%).

Natomiast pasażerowie mniej problemów z reguły mieli z punktualnością i niezawodnością środków transportu zbiorowego. Dotyczyło to zarówno kolei, jak i przewoźników PKS. Stosunkowo dobrze ocenili także bezpieczeństwo w autobusach, jakość taboru kolejowego oraz poziom dostępności informacji o rozkładzie jazdy. Należy zaznaczyć, że także te zagadnienia zebraly sporą liczbę negatywnych ocen, jednak opinie pozytywne nad nimi przeważały. Znamienne jest, że pozytywne odpowiedzi („bardzo dobry” oraz „dobry”) w żadnym przypadku nie stanowiły więcej niż 50% wszystkich opinii. Świadczy to o mimo wszystko dość dużych brakach infrastrukturalnych oraz w wielu przypadkach niskiej jakości świadczonych przez przewoźników usług.

Aktualne działania władz regionalnych, lokalnych oraz przewoźników także nie spotkały się podczas badania z entuzjazmem mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego. Zachodzące zmiany w poszczególnych dziedzinach transportowych oceniano raczej neutralnie. Stosunkowo najlepsze oceny zebraly poziom inwestycji w infrastrukturę drogową. Brak gotowości wyrażenia opinii o zmianach zachodzących w systemie drogowym wyrażało tylko 6% pytanym. Oceny działań na rzecz kierowców wyrażane przez pozostałych respondentów kształtowały się następująco: bardzo dobrze zachodzące zmiany oceniło tylko 5% ankietowanych, dobrze – 36%, „przeciętnie” – 40%, źle – 29% i bardzo źle – 11%.

Zdecydowanie więcej mieszkańców regionu miało problem z odpowiedzią na pytanie o ocenę aktualnie zachodzących zmian w transporcie kolejowym i autobusowym. W obu przypadkach problemy z ewaluacją przemian miało ponad 20% respondentów. Pozostała część respondentów, która wyrażała swoją ocenę, odpowiadała najczęściej „przeciętnie” (42% z nich). Zmiany zachodzące na kolei bardzo dobrze oceniło 5% respondentów, dobrze 23%, źle – 21% i bardzo źle 9%. Nieco gorsze oceny otrzymały przemiany w regionalnym transporcie autobusowym: jedynie 2% było z nich bardzo zadowolonych, 24% zadowolonych. Na ocenę „przeciętną” zmian

Tabela 3

Zmiany zachodzące w transporcie osobowym w województwie kujawsko-pomorskim

Wyszczególnienie	2000	2006	2007
Drogi publiczne o twardej nawierzchni:			
krajowe	1 027	1 041	1 042
wojewódzkie	1 724	1 751	1 751
powiatowe	6 574	6 607	6 610
gminne	4 442	4 775	4 991
ogółem	13 767	14 174	14 394
Linie kolejowe eksploatowane [km]	1 581	1 337	1 308
Linie krajowej komunikacji autobusowej			
liczba linii	1 579	1 518	1 491
długość linii [km]	71 602	72 016	69 975
Liczba pojazdów samochodowych	777 684	898 036	985 228

Źródło: Urząd Statystyczny w Bydgoszczy

dokonywanych w komunikacji autobusowej wskazywało 43% badanych, a ocen złych było 17%, a bardzo złych 10%.

Większe trudności z ewaluacją zmian w transporcie autobusowym czy kolejowym niż zmian w budowie i utrzymaniu dróg mogą wskazywać, że w świadomości społecznej drogi odgrywają znacznie ważniejszą rolę niż transport publiczny, który można być traktowany jako swoiste uzupełnienie. Również zainteresowanie prasy codziennej oraz mediów elektronicznych koncentruje się bardziej na kwestiach istotnych dla kierowców niż dla pasażerów komunikacji publicznej. Równocześnie liczba inwestycji drogowych w skali regionu przewyższa działania na rzecz transportu publicznego przyciągając uwagę opinii publicznej.

Oczekiwane kierunki zmian w transporcie publicznym

Istotną kwestią w przeprowadzanych badaniach stanowiły oczekiwania mieszkańców co do kierunków zmian w funkcjonowaniu transportu zbiorowego w regionie. W jednym z pytań respondenci poproszeni zostali wprost o wskazanie czynników, które skłoniłyby ich do wyboru w codziennych dojazdach środków komunikacji publicznej. Niemal 39% z nich już korzystało z tego sposobu podróżowania, a dla 30% żadne zmiany w jej funkcjonowaniu nie były konieczne. Natomiast 20% mieszkańców nic nie skłoniłoby, aby przesiadli się do autobusów, tramwajów i pociągów. Pozostałe ankietowane osoby (11%) wskazywały wiele różnych elementów, które należałoby poprawić, jednak żadna z proponowanych odpowiedzi nie uzyskała wyraźnej przewagi.

Mieszkańcy, którzy byli skłonni zamienić dotychczasowy sposób przemieszczania się na transport publiczny, wskazywali najczęściej na cenę oraz częstotliwość kursów (po 43%) jako elementy, które należy przede wszystkim uatrakcyjnić. Wysoko cenili oni także odpowiednie dopasowanie godzin jazdy (37%), krótki czas podróży (33%) oraz punktualność (32%). Większego znaczenia dla tej grupy osób nie miały natomiast kultura obsługi w pojazdach (3%) oraz zmiana nastawienia społecznego do użytkowników transportu zbiorowego (5%). Wydaje się, że te elementy nie były dotychczas problemem i to nie z nich wynikało unikanie komunikacji publicznej przez tę grupę podróżujących. Co ciekawe niewielu respondentów domagało się także wspólnego biletu (7%) oraz parkingów samochodowych przy stacjach kolejowych – tzw. *Park&Ride* (8%). Być może niewiele osób ma świadomość na czym dokładnie miałyby polegać te rozwiązania i boi się ewentualnych związanych z nimi podwyżek cen biletów.



Fot. 3. Nieczynny dworzec kolejowy w Chelms

Fot. M. Beim

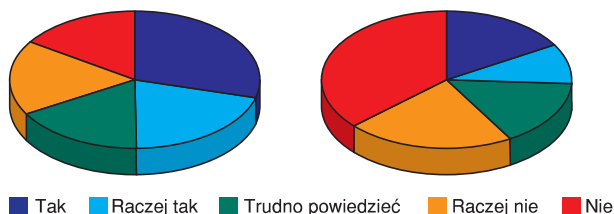
Potwierdzają to po części odpowiedzi na następne pytania z formularza ankietowego, które były adresowane do wszystkich respondentów, nie tylko tych skłonnych przesiadnąć się do autobusów czy pociągów regionalnych. Mieszkańcy dość często zgłaszali potrzebę integracji komunikacji autobusowej i kolejowej (np. poprzez wprowadzenie wspólnego biletu). 39% było co do tego przekonanych, a 28% odpowiedziało, że raczej poparłoby taką inicjatywę. Niechętnych temu pomysłowi było jedynie 12% respondentów. Inaczej wyglądały odpowiedzi na to pytanie, gdyby jednak integracja komunikacji autobusowej i kolejowej wiązała się z podwyżką cen biletów. Poparcie nie byłoby już tak duże. Głosy były znacznie bardziej podzielone. Aż 33% mieszkańców województwa było przeciwnych lub raczej przeciwnych podwyżce cen za przejazdy, choć również tu zwolennicy integracji nieco przeważali (37%).

Wyniki odpowiedzi o kierunki przemian w transporcie publicznym pokazują, że przewoźnikom będzie bardzo trudno odzyskiwać klientów. Obecni lub potencjalni pasażerowie oczekują taniej oferty. Równocześnie samochód stanowi pewien ideał – wyznacznik komfortu jazdy. Najpilniejszą potrzebą wydaje się dostosowanie godzin kursowania do zmieniającego się rynku pracy oraz zmieniających się zachowań komunikacyjnych regionu. Służyć temu powinno przede wszystkim zwiększenie częstotliwości kursów.

Mieszkańcy wobec uspakajania ruchu samochodowego w miastach

Respondenci pozytywnie odnieśli się także do pomysłu ograniczenia ruchu samochodowego w centrach dużych miast regionu takich jak Bydgoszcz i Toruń. Dokładnie połowa z nich była przychylna lub raczej przychylna takiemu rozwiązaniu, a tylko 17% osób się wahało, raczej nie popierało takiego rozwiązania 17%, a przeciwnych było 16%. Także w tym przypadku jednak, gdyby wjazd samochodem do centrum Bydgoszczy i Torunia wiązał się z pewnym obciążeniem finansowym (polegającym na uiszczeniu myta, tak jak to ma miejsce np. w Londynie czy Sztokholmie), poparcie dla tej idei wyraźnie się zmniejszyło. Aż 37% respondentów odpowiedziało, że nie zgadza się na takie opłaty, a 22% raczej by się na to nie zgodziło. Zdecydowani zwolennicy to jedynie 17%, a umiarkowani – 9%.

Uzyskane wyniki pokazują jak niechętnie mieszkańcy regionu zgadzają się na dodatkowe obciążenia ekonomiczne, nawet jeśli by mieli otrzymać w zamian pewne ułatwienia w przemieszczaniu się. Pytania nie precyzowały kwot z jakimi musieliby się oni liczyć w zamian za pewne ułatwienia komunikacyjne, co mogło dodatkowo zwiększyć ich obawy co do tych pomysłów. W przypadku planowania wprowadzenia takich rozwiązań w przyszłości należałoby więc zadbać o odpowiednią kampanię informacyjną



Rys. 4. Porównanie poparcia dla idei ograniczenia ruchu samochodowego w centrach Torunia i Bydgoszczy przy braku (L) i obecności (P) czynnika ekonomicznego (myta za wjazd do centrum)

Źródło: opracowanie własne

konkretyzującą korzyści, które mieszkańcy mogli by w zamian za pewne ponoszone nakłady finansowe uzyskać.

Częstotliwość kursów

Z punktu widzenia przedsiębiorstw przewozowych bardzo istotne wydają się informacje na temat częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej. Daje to możliwość oceny aktualnych rozkładów jazdy i może być podstawą ich ewentualnego korygowania, będącego odpowiedzią na zapotrzebowanie mieszkańców regionu. W badaniu 44% respondentów nie widziało potrzeby zwiększania liczby kursów zarówno na kolei, jak i w przypadku regionalnej komunikacji autobusowej. Całkowicie wystarczał im aktualnie obowiązujący rozkład jazdy. Z kolei 29% osób chciało zwiększenia częstotliwości jazdy pociągów, a 18% – autobusów. Pozostałe osoby stwierdziły, że ten problem ich nie dotyczy, gdyż i tak nie korzystają z tych środków transportu.

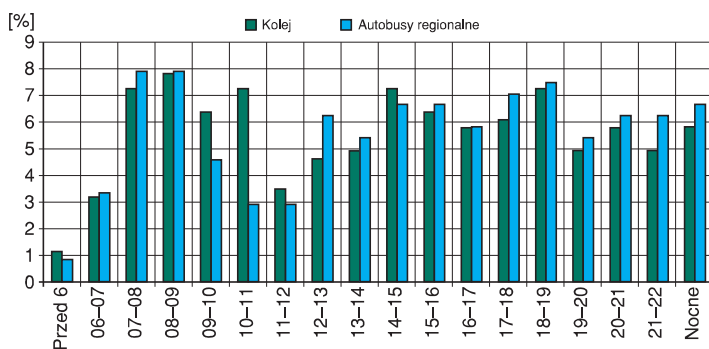
W kwestionariuszu ankietowym respondenci mieli możliwość określenia także konkretnych godzin, w których ich zdaniem należałoby wprowadzić nowe połączenia. W przypadku kolei najwięcej osób (7–8%) oczekiwałoby nowych kursów w godzinach porannych dojazdów do pracy, szkół, urzędów itd. między godziną 7.01 a 11.00, a także po południu (szczególnie w godzinach

14.01 – 15.00 i 18.01–19.00). Najmniejsze zapotrzebowanie (3% i mniej) występowało natomiast przed godziną 7.00, a także między 11.01 a 12.00.

Największe braki w rozkładzie jazdy autobusów regionalnych respondenci zauważali o podobnych porach jak w przypadku pociągów. Prawie 8% z nich chciałoby zwiększenia częstotliwości kursów między 7.01 a 9.00. Spora grupa osób uznawała aktualne połączenia za niewystarczające także niemal we wszystkich godzinach popołudniowych i wieczornych (w szczególności między 17.01 i 19.00).

Wydaje się, że uzyskane odpowiedzi w pełni odpowiadają współczesnym dziennym cyklom podróży mieszkańców. Jadąc w godzinach szczytu porannego do pracy czy szkoły spotykają się oni często z problemami podczas przesiadek, dużym tłokiem w pojazdach lub brakiem korzystnych czasowo połączeń. Naturalnie oczekiwali by więc lepszej oferty ze strony przewoźnika. Podobnie sytuacja ma się z okresem popołudniowych powrotów do domów, choć jest on z reguły bardziej rozciągnięty w czasie. Należy jednak przyznać, że mimo nadal wyraźnie zaznaczających się szczytów komunikacyjnych, coraz trudniej dopasować rozkłady jazdy do potrzeb podróżnych. Wynika to między innymi z coraz mniej normowanego czasu pracy, zostawiania w miejscu pracy po godzinach czy wzrastających potrzeb korzystania z różnego rodzaju usług dostępnych w niektórych, większych miastach regionu.

Nawet duża częstotliwość kursowania pojazdów transportu zbiorowego na niewiele się jednak zda, jeżeli kierunki dostępnych połączeń nie będą odpowiadały potrzebom mieszkańców. Na pytanie o aktualną sieć dostępnych połączeń, zdecydowana większość respondentów odpowiedziała, że jest niewystarczająca. Zarówno w przypadku kolei, jak i autobusów regionalnych tego zdania było 51% ankietowanych. Jedynie 20% osób uznało aktualne połączenia kolejowe za spełniające ich oczekiwania. Podobnego zdania odnośnie komunikacji autobusowej było jedynie 10% respondentów. Pozostali uznali, że problem ten ich nie dotyczy. Największa grupa zwolenników wprowadzenia nowych połączeń chciała by pojazdy transportu zbiorowego przewoziły ich na trasie między ich miejscem zamieszkania a dużymi ośrodkami miejskimi (Bydgoszcz, Toruń, Malbork). Spora grupa osób oczekiwała także połączeń międzyregionalnych (np. Bydgoszcz – Poznań, Toruń – Gdańsk). Co ciekawe często zwracano także uwagę na niedostateczną liczbę kursów między Toruniem a Bydgoszczą.



Rys. 5. Zapotrzebowanie mieszkańców regionu na zwiększenie częstotliwości kursowania środków transportu zbiorowego (respondenci mogli podać dowolną liczbę przedziałów czasowych)

Źródło: opracowanie własne

Podsumowanie

Badania przeprowadzone przez Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM są bez wątplenia kompleksową diagnozą sytuacji transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim z punktu widzenia jego mieszkańców. Wyraźnie pokazują także kierunki w jakich powinien on się rozwijać oraz wyzwania, którym w najbliższym czasie będzie musiał sprostać.

Mieszkańcy regionu najlepiej postrzegają podróże samochodem. Wiąże się z to z wygodą podróżowania tym środkiem transportu (możliwość przejazdu od drzwi do drzwi, dowolność w wyborze pory podróży), a także pewnym prestiżem społecznym. Dzieje się to pomimo dość krytycznej opinii o stanie dróg, zarówno w miastach, jak

i poza obszarami zabudowanymi. W wielu przypadkach komunikacja publiczna postrzegana jest jako forma transportu dla osób mniej zamożnych. Choć badania nie stwierdziły uzasadnienia dla tej opinii, gdyż duży odsetek pasażerów to osoby pracujące oraz posiadające wyższe wykształcenie. Zachodzące zmiany zachowań transportowych niosą jednak liczne zagrożenia. Rosnąca presja motoryzacyjna może doprowadzić do wzrostu kongestii na kluczowych drogach regionu, a także w centrach większych ośrodków miejskich. Już obecnie respondenci widzą potrzebę ograniczenia ruchu samochodowego w śródmieściach Torunia i Bydgoszczy. Nie bez znaczenia są także kwestie związane z ekologią – rosnąca ilość spalin w miastach i coraz większy hałas obniżają jakość życia mieszkańców.

Na stosunkowo niską ocenę komunikacji publicznej składa się fatalny stan części infrastruktury z nią związanej. Przede wszystkim jest to wygląd dworców oraz wiek i stan techniczny pojazdów. Negatywny obraz uzupełniają zaniedbane trasy kolejowe, które uniemożliwiają rozwinięcie większych prędkości przez pociągi. Konsekwencją braków infrastrukturalnych jest także małe poczucie bezpieczeństwa zarówno w pojazdach, jak i na dworcach, a także brak punktualności pojazdów. Wszystko to sprawia, że znaczna część mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego odbiera podróże pociągami i autobusami zdecydowanie jako niekonkurencyjne i chciałaby się przesiąść do samochodów. Dzieje się to pomimo raczej pozytywnej oceny samych przewoźników.

Najbardziej negatywnie mieszkańcy województwa odbierają kursujące w regionie autobusy (PKS). Tylko nieco lepiej podchodzą do spółki Przewozy Regionalne. Przyznać trzeba, że podmioty te istnieją na rynku przewozowym już od dawna i zdołały sobie przez wiele lat wypracować nie najlepszą markę wśród sporej grupy osób. Pewną nadzieję na poprawę wizerunku transportu zbiorowego w regionie niesie za to ciepłe przyjęcie przez większość podróżujących przewoźnika Arriva PCC, a także dobre oceny funkcjonowania komunikacji miejskich (przede wszystkim w Bydgoszczy i Toruniu). Generalnie lepszy odbiór kolei niż transportu autobusowego stanowi czytelny sygnał dla władz regionu, że to właśnie kolej ma największą szansę na pozyskiwanie dla transportu publicznego osób obecnie podróżujących samochodami. Władze regionu powinny więc dokładać większych starań w rozwój sieci połączeń, w tym ponowne uruchamianie zamkniętych dla ruchu pasażerskiego linii kolejowych. Krok w kierunku demonopolizacji rynku kolejowego, polegający na dopuszczeniu nowego przewoźnika na tory, został doceniony przez mieszkańców i może służyć jako przykład dla innych województw.

Wydaje się, że tylko nieustanna poprawa jakości oferowanych usług przewozowych i atrakcyjne ceny mogą zapobiec przesiadaniu się mieszkańców regionu do samochodów, a także zapewnić przyrost nowych klientów. Za tym muszą iść jednak również konkretne inwestycje w poprawę infrastruktury transportowej oraz w wielu przypadkach zmiana podejścia przewoźników do pasażera. Proces zjednywania sobie przychylności mieszkańców poprzez nieustanne doskonalenie swej oferty jest bez wątpienia dłu-



Fot. 4. Pociąg serii MR konsorcjum Arriva PCC na stacji Toruń Główny

Fot. M. Beim

gotwały i nie zawsze przynosi szybkie rezultaty, ale warto by przedsiębiorstwa transportowe zdały sobie sprawę, że to jedyna droga. W przeciwnym razie można spodziewać się dalszego wzrostu popularności samochodu jako środka transportu wykorzystywanego w codziennych dojazdach i marginalizacji znaczenia transportu zbiorowego.



dr Michał Beim

Adiunkt w Zakładzie Ekonometrii Przestrzennej Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM. Obecnie przebywa na stypendium Fundacji Humboldta w Instytucie Transportu i Mobilności Uniwersytetu w Kaiserslautern. W swojej pracy badawczej zajmuje się problematyką modelowania transportu, zrównoważonego rozwoju w transporcie oraz procesami urbanizacji.

Od 1998 r. jest wiceprezesem poznańskiego Stowarzyszenia „Seksja Rowerzystów Miejskich”, a od 2009 r. – ekspertem Instytutu Sobieskiego

michal.beim@horyzont.net

mgr Jędrzej Gadziński

Doktorant w Zakładzie Polityki Regionalnej i Integracji Europejskiej Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM.

Prezes Stowarzyszenia „Mobilny Poznań”.

W swoich badaniach koncentruje się na problematyce rozwiązań transportowych współczesnych miast w świetle procesów urbanizacyjnych i demograficznych.

jedgad@amu.edu.pl, jedgad85@o2.pl