

# Publiczny transport zbiorowy poza Miejskimi Obszarami Funkcjonalnymi

Projekt badawczy zrealizowany w  
Katedrze Transportu Szkoły Głównej  
Handlowej w Warszawie  
pod kierownictwem  
dr. Michała Wolańskiego



NARODOWA  
STRATEGIA SPÓJNOŚCI



MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY  
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt realizowany w ramach konkursu dotacji organizowanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna.

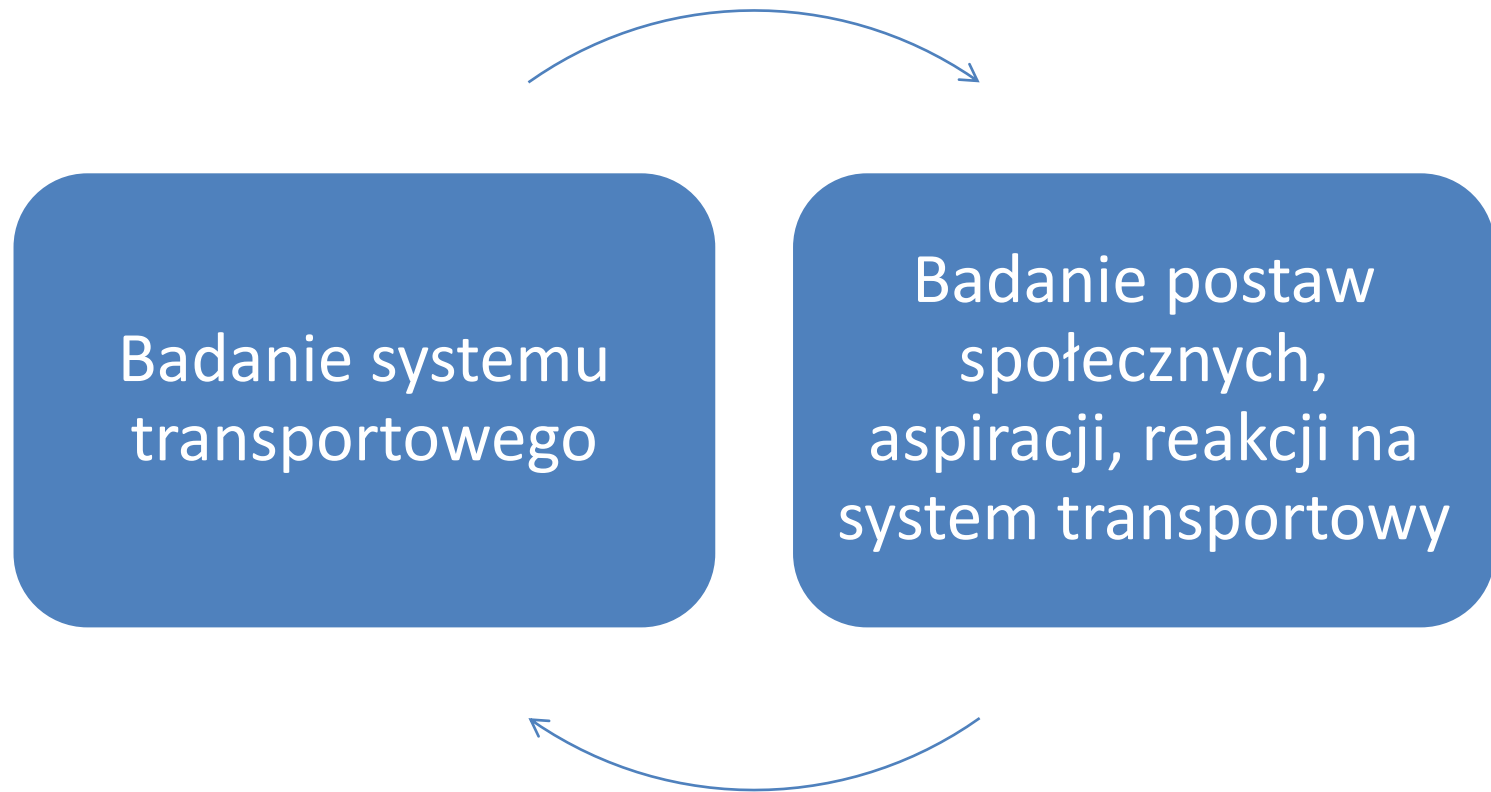
# Zespół realizujący projekt

- dr Michał Wolański – kierownik projektu
- prof. dr hab. Wojciech Paprocki
- dr Andrzej Soczówka
- Bartosz Jakubowski
- Mateusz Pieróg
- Mateusz Czubak
- dr Bartosz Mazur

# Przesłanki doboru tematu

- Niski stopień rozpoznania problematyki transportu na obszarach niezurbanizowanych
- Nawarstwianie się problemów społecznych na obszarach wiejskich
- Weryfikacja hipotezy o korelacji problemów transportowych i problemów społeczno-gospodarczych

# Dualny charakter badania



# Transport – niedoceniany obszar sfery społeczno-gospodarczej

## **Czy transportem sterują transportowcy? – NIE**

- Gimbusy – przejaw organizowania transportu przez zgoła inny resort
- PKS jako SSP – podejście właścicielskie, bez specyfiki społecznej
- Tramwaje w Katowicach – dyrektor teatru decyduje o siatce połączeń

# Intuicyjna szczeblowość transportu

## Infrastruktura drogowa

- Państwo – autostrady, drogi ekspresowe
- Województwo – drogi wojewódzkie
- Powiat – drogi powiatowe
- Gmina – drogi gminne

## Transport publiczny

- Państwo – połączenia dalekobieżne TLK
- Województwo – koleje regionalne
- Powiat – „PKS-y”
- Gmina – komunikacja miejska

# Pozamiejski transport publiczny – diagnoza na podstawie statystyk

- Postępujący regres – w latach 2000-2012 spadek liczby pasażerów o 50 %, spadek pracy przewozowej o 60 %, spadek pracy eksploatacyjnej o 42 %
- Regularne korzystanie przez 2,5 % mieszkańców kraju, co sprawia, że co dziesiąty mieszkaniec terenów wiejskich regularnie korzysta z transportu publicznego

# Przesłanki wyboru obszarów geograficznych do analiz szczegółowych

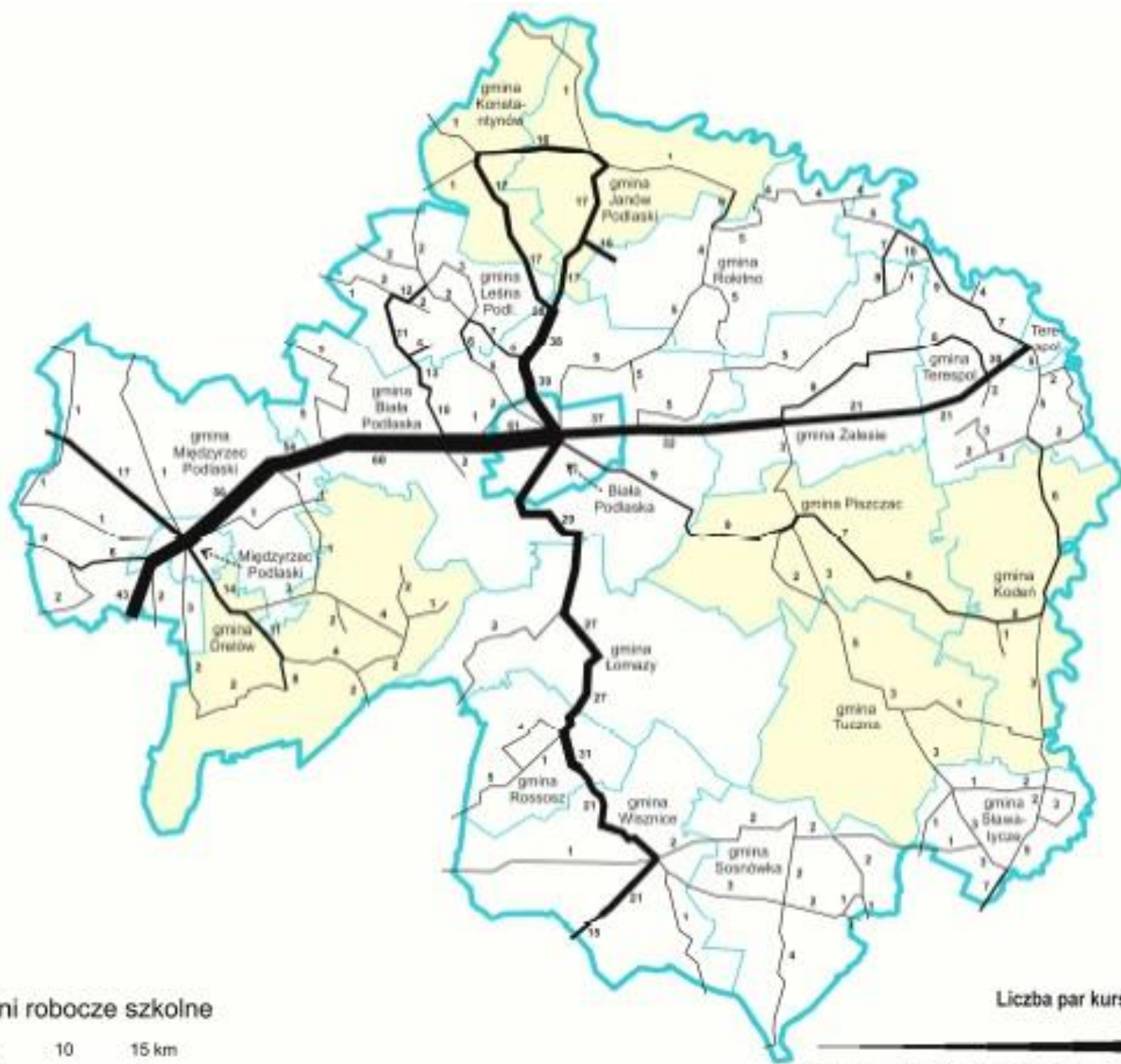
- Obszary wykluczone transportowo
- Obszary peryferyjne
- Obszary oddalone od centrów województw
- Obszary o słabej penetracji przez kolej
- Obszary bez komunikacji miejskiej

„Prowincja”



# Obszary badań szczegółowych

Powiat	Gęstość zaludnienia	Udział ludności wiejskiej	Gęstość zaludnienia na terenach wiejskich	Stopa bezrobocia	Stopień zmotoryzowania	Odsetek prawidłowych ankiet
LBI	41,14	79,8	33,19	16,0	532,0	34,93
CBY	79,26	75,6	61,97	13,9	532,8	40,85
ZGY	60,64	49,4	30,76	26,1	491,5	32,56
CLI	66,17	68,9	46,69	29,1	521,3	43,52
KMI	73,91	76,3	57,69	11,7	523,3	37,01
KNS	136,25	82,3	122,71	17,8	371,4	39,37
NOE	39,92	52,6	21,29	23,4	476,4	33,97
SZA	121,32	36,6	54,67	17,5	433,6	38,72
FZG	72,26	39,9	30,83	25,4	532,4	32,72

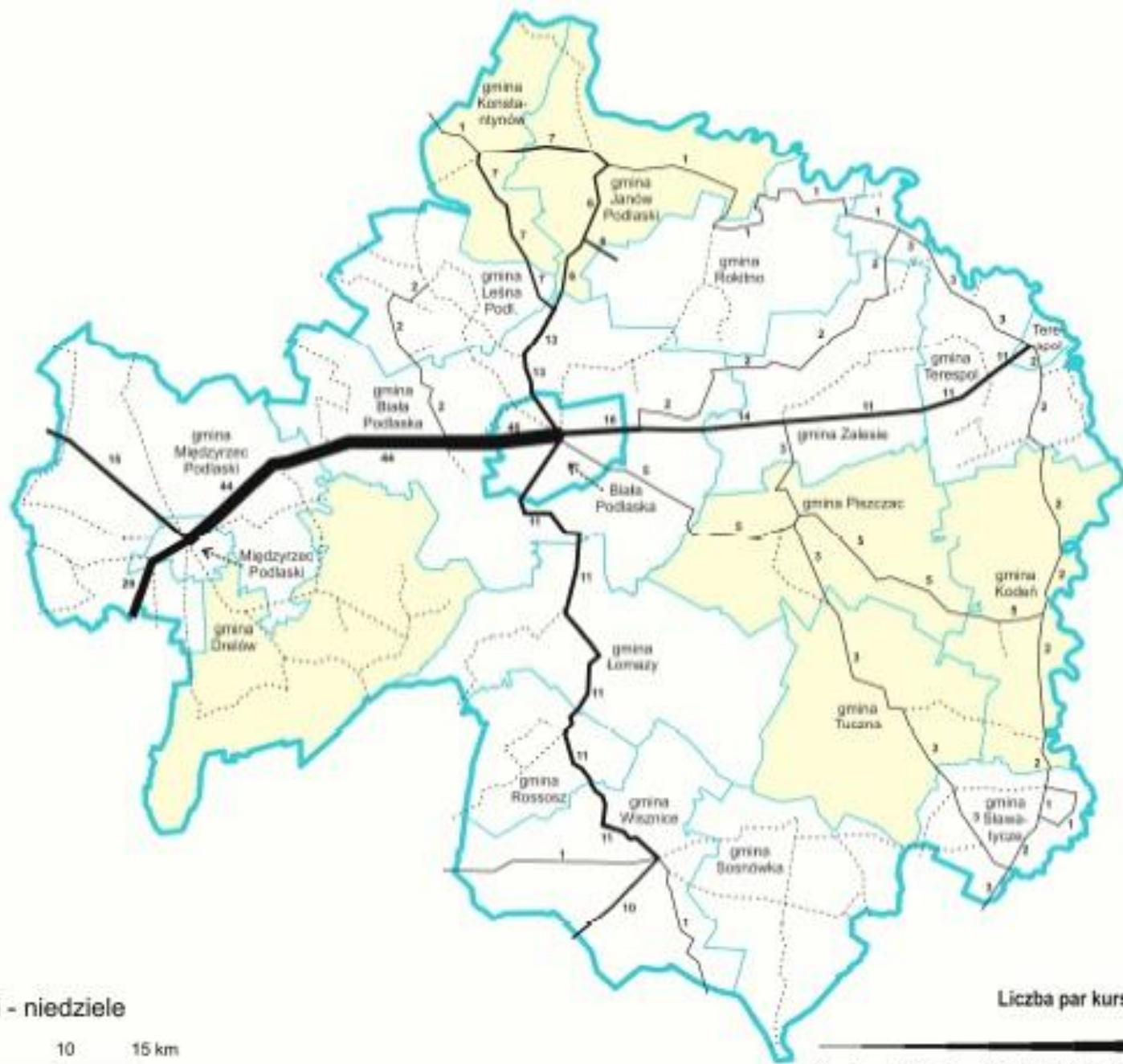


powiat biały - dni robocze szkolne

Liczba par kursów

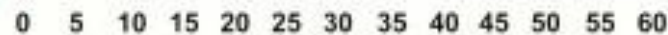
5 0 5 10 15 km

0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60



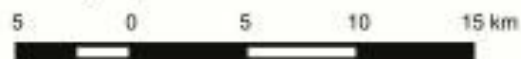
powiat biały - niedziele

Liczba par kursów





powiat bydgoski - dni robocze szkolne



Liczba par kursów



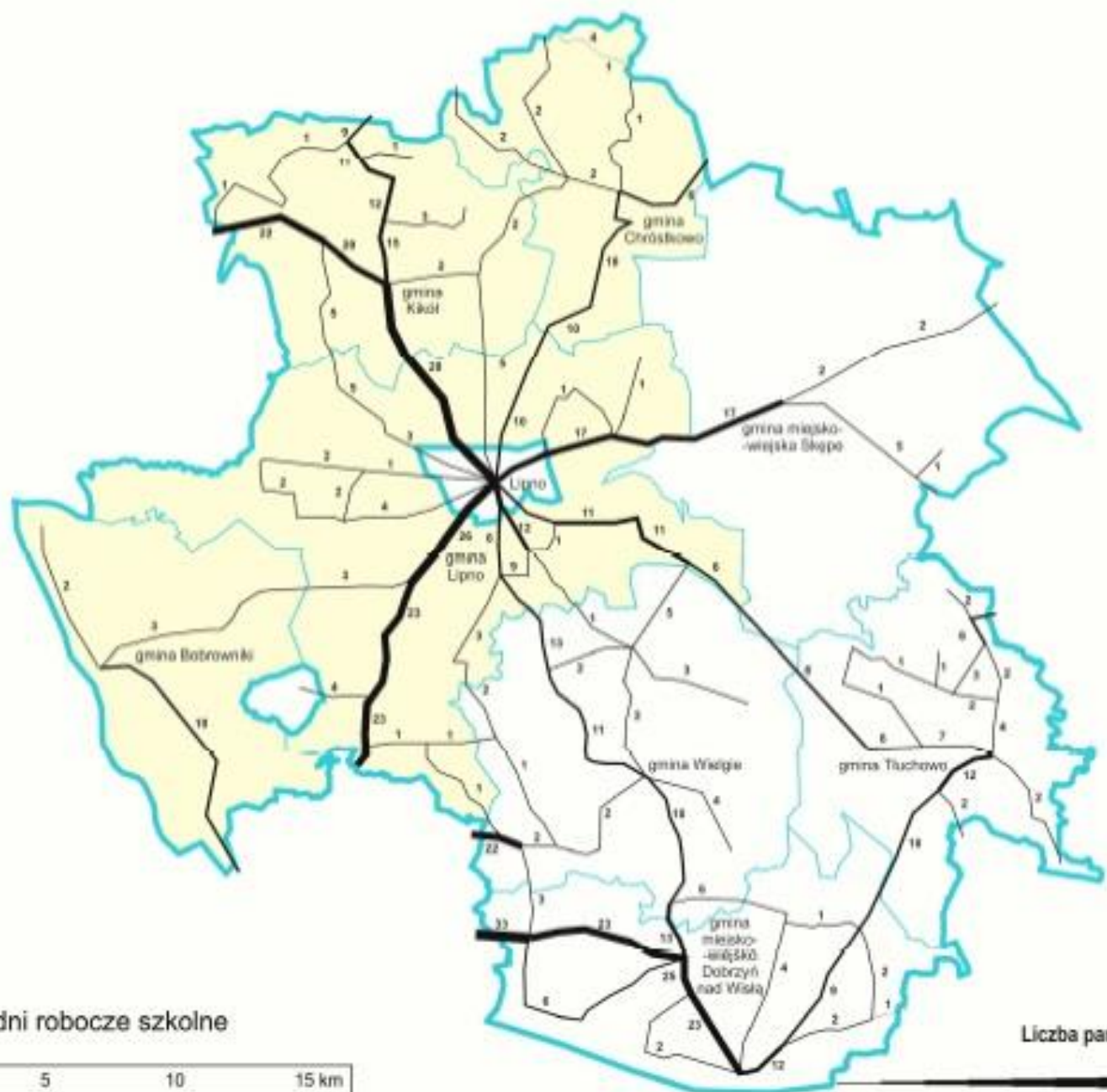


powiat bydgoski - niedziele

Liczba par kursów

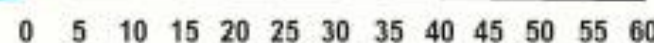
5 0 5 10 15 km

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120



powiat lipnowski - dni robocze szkolne

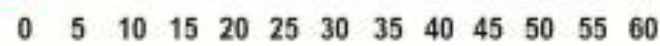
Liczba par kursów

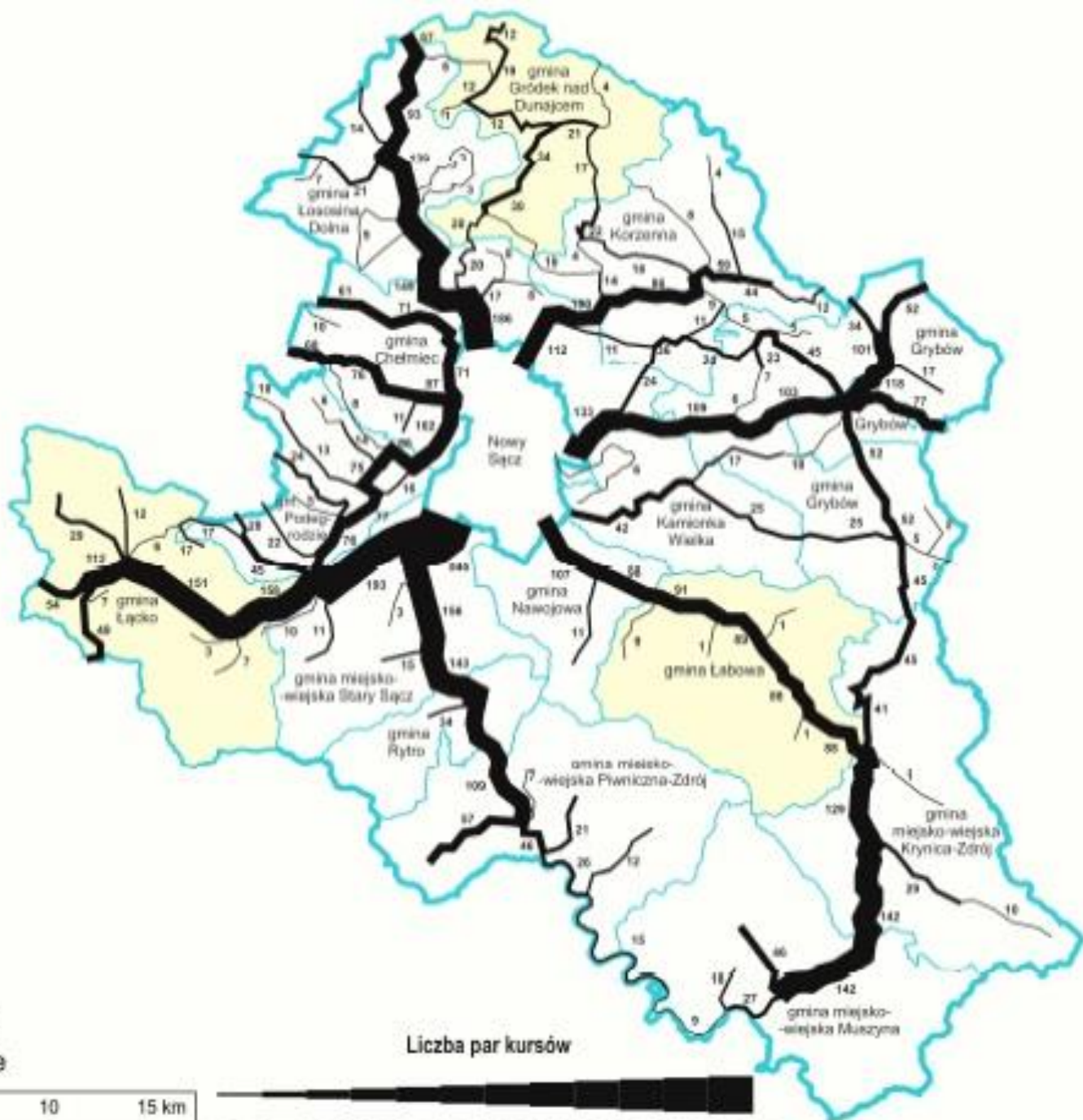




powiat lipnowski - niedziele

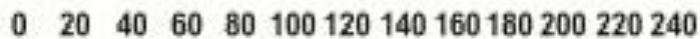
Liczba par kursów





powiat nowosądecki  
- dni robocze szkolne

Liczba par kursów

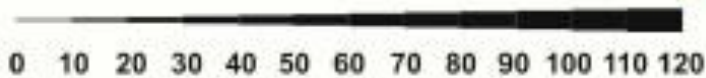
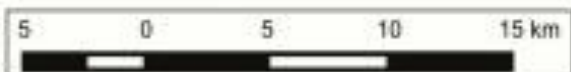


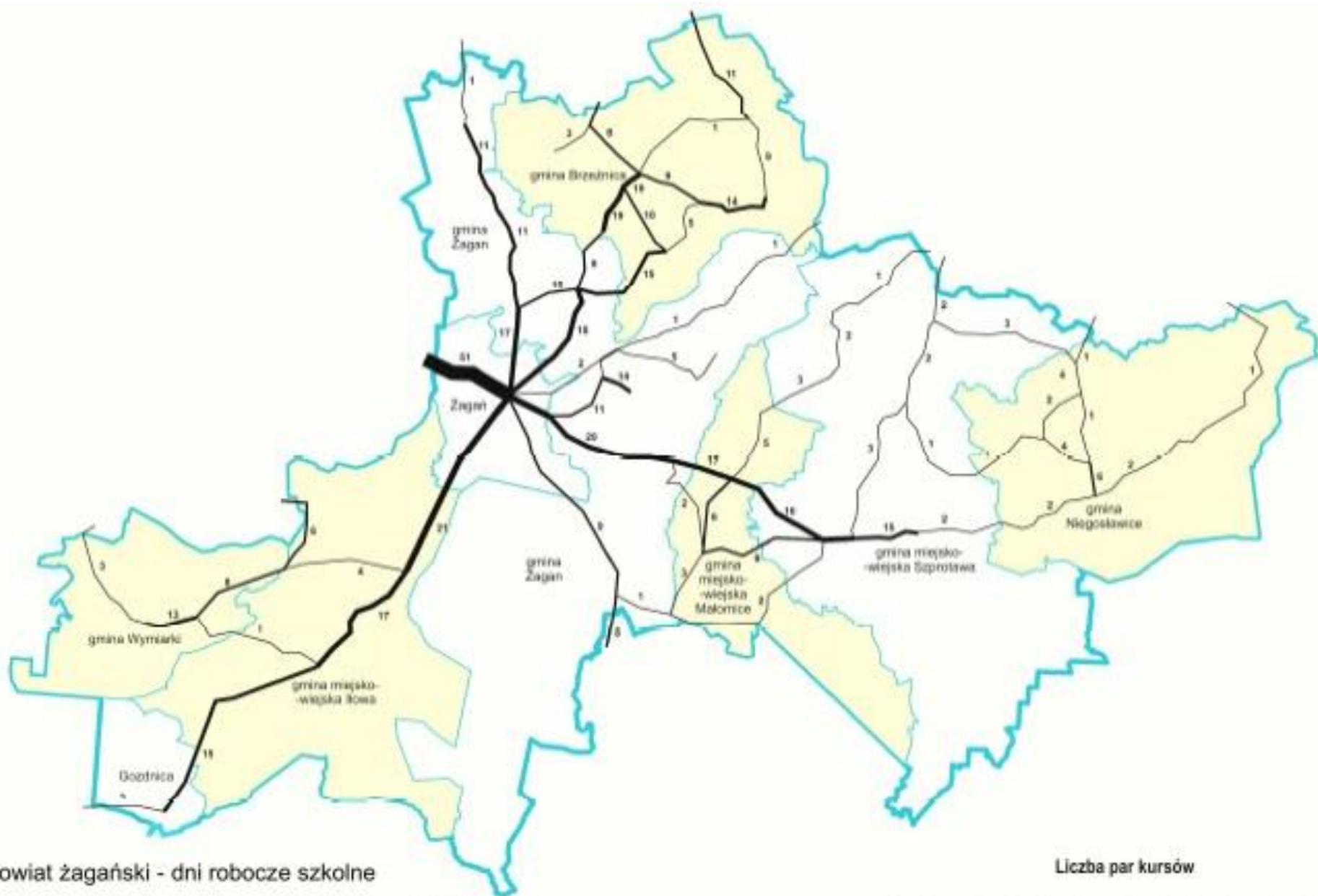




powiat nowosądecki - niedziele

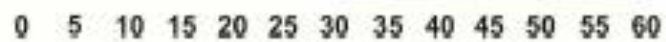
Liczba par kursów

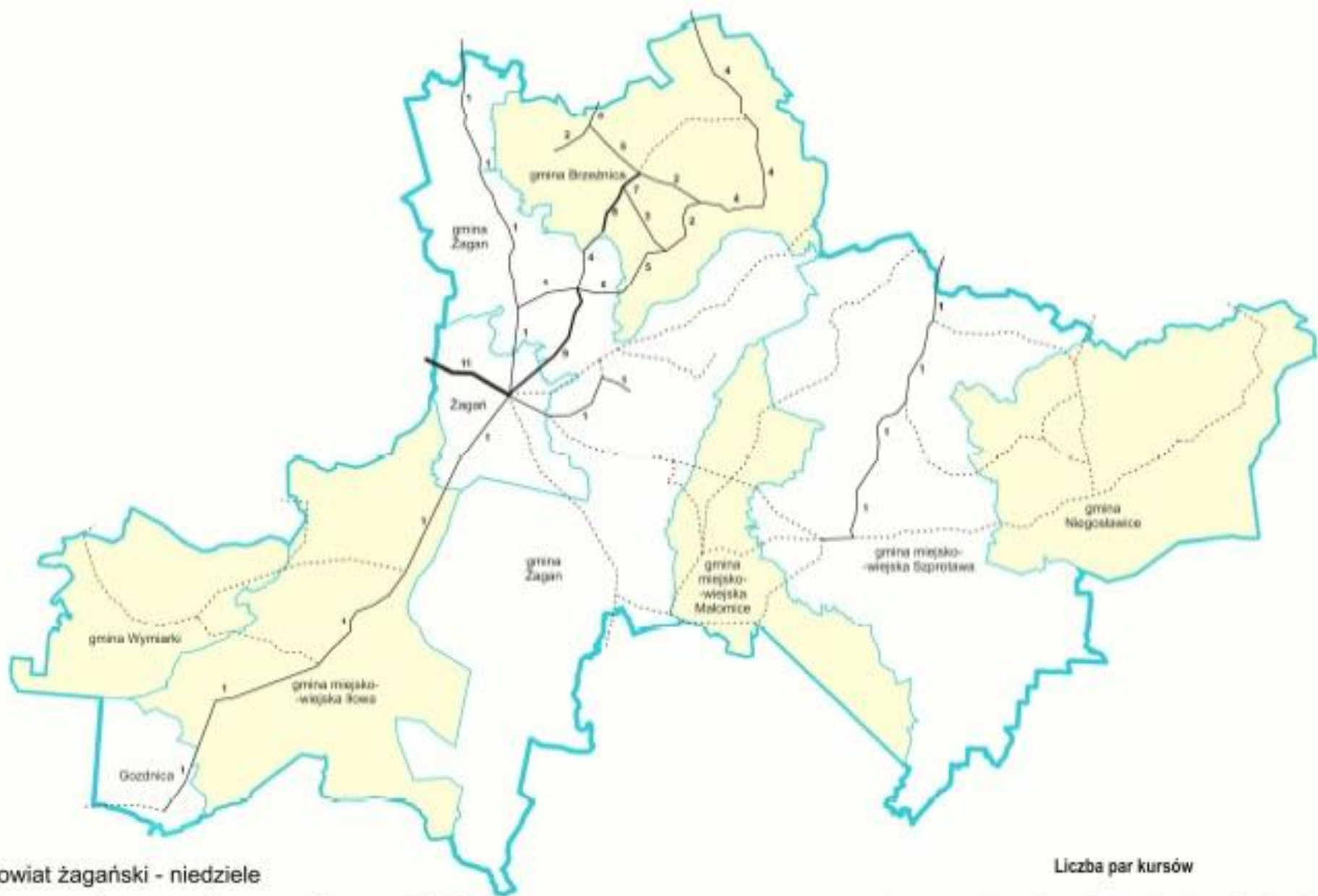




powiat żagański - dni robocze szkolne

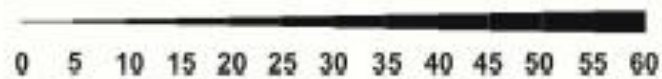
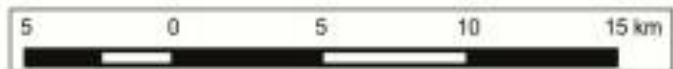
Liczba par kursów





powiat żagański - niedziele

Liczba par kursów



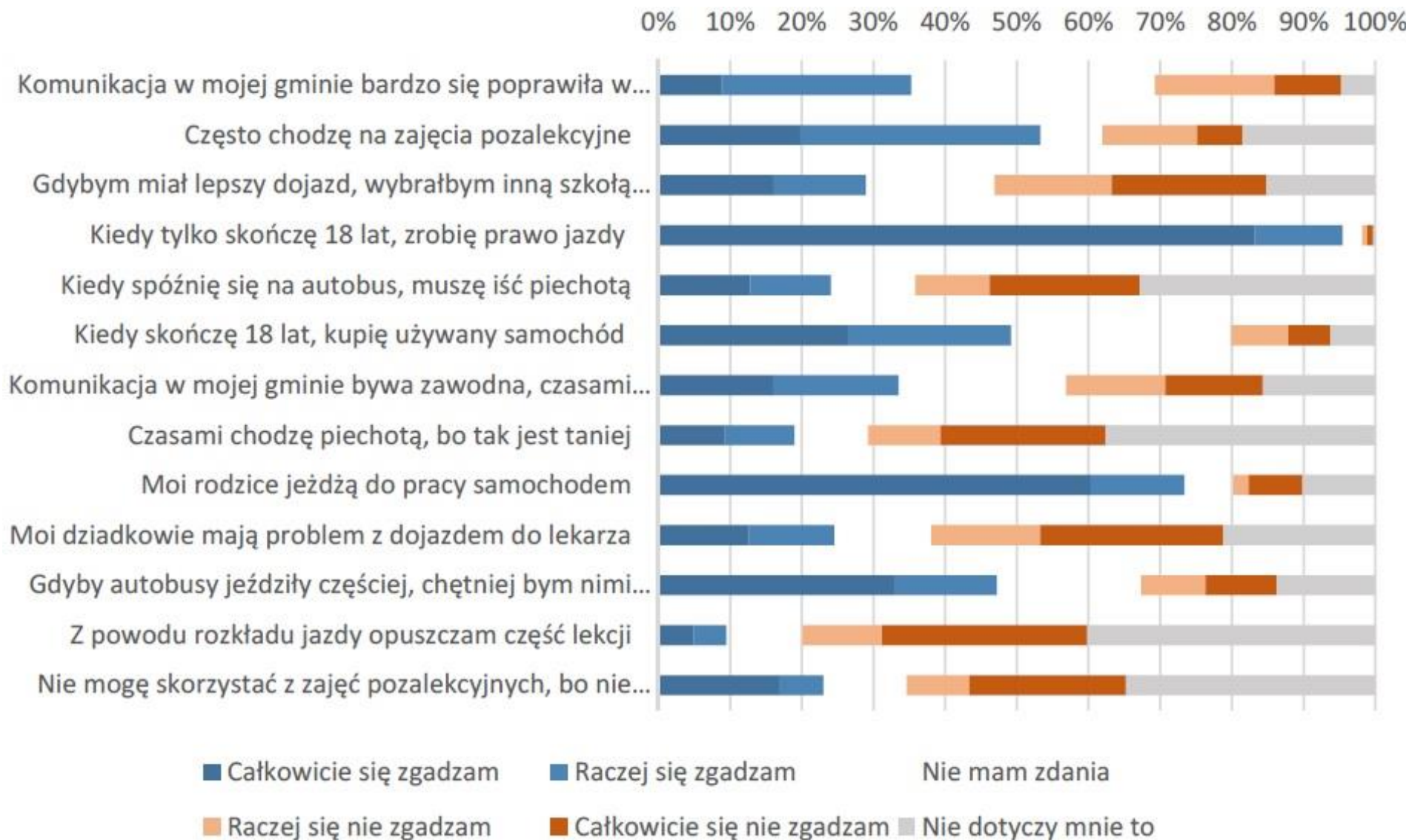
# Narzędzia badawcze

- Desk research
  - źródła wtórne
  - dane o przewozach od organów administracji samorządowej
- Field research
  - Kwestionariusze gimnazjalne
  - Wywiady z nauczycielami
  - Wywiady w środowiskach lokalnych
  - Wywiady instytucjonalne
  - Obserwacje własne

# Uwagi metodyczne

- Niski poziom jakościowy danych uzyskanych w wyniku ankiet wśród gimnazjalistów
- Brak umiejętności oceny odległości między szkołą a miejscem zamieszkania (powszechne zawyżanie odległości)
- Sprzeczności logiczne, np. niezgodność między liczbą osób w gospodarstwie domowym a ich listą

# Statements gimnazjalistów



# Wnioski z badań gimnazjalnych

- Uczniowie najchętniej korzystają z autobusów ogólnodostępnych – ich noty są nieco wyższe niż przewozów zamkniętych (gimbusów)
- Uczniowie korzystają raczej z biletów jednorazowych niż okresowych (2/3 do 1/3)
- Oceny transportu publicznego – bardzo chaotyczne, nieco poprawniejsze wśród stale dojeżdżających

# Wnioski z badań gimnazjalnych (2)

- Wśród dojeżdżających autobusami jest znacznie wyższy odsetek deklarujących trudności w korzystaniu z zajęć pozalekcyjnych
- Wyższy odsetek korzysta z zajęć pozalekcyjnych wśród dowożonych przez rodziców
- Odległość do przyszłej szkoły średniej była bardziej precyzyjna niż do obecnej (sic), średnio 30 km



# Wnioski z badań gimnazjalnych (3)

- Słaba korelacja między jakością transportu a chęcią zakupu samochodu – więcej kursów transportu publicznego sprawia, że mniejsza jest chęć zakupu samochodu

# Wywiady instytucjonalne

- Samorządy powiatowe
- Samorządy gminne
- Powiatowe urzędy pracy
- Przedsiębiorstwa przewozowe, zapewniające transport zbiorowy w badanych obszarach
  
- Władze szkolne, nauczyciele
- Mieszkańcy

# Analiza dokumentów – desk research

- Dokumenty europejskie
- Dokumenty krajowe
  - Długoterminowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030
  - Strategia Rozwoju Kraju 2020
  - Umowa partnerstwa
  - Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)
  - Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020
  - Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa 2012-2020

# Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa 2012-2020

- Dostrzega byt prawny organizatora transportu – brak (!) takich odniesień w innych dokumentach, w tym SRT
- Dostrzega istotność synchronizacji rozkładów jazdy
- Transport publiczny istnieje na poziomie celów, ale już nie – na poziomie priorytetów
- Niespójna wizja wsi – wieś jako miejsce pracy *versus* wieś jako miejsce wymagające dojazdów do pracy
- Wskaźnik trudności w dostępie do transportu publicznego – jedyny konkretny

# Dobre praktyki

- Niemcy
- Szwecja
- Dania
- Holandia
- Republika Czeska
- Wielka Brytania
- Polska
  - Projekty unijne
  - Upublicznienie komunikacji szkolnej

# Wnioski

- Kto może jeździć samochodem – ten już dawno jeździ
- Podział wprowadzony UoPTZ – niezyciowy
- Brak dostępności do profilowanych średnich szkół poza ośrodkami powiatowymi – pogłębianie wyjątkowości prowincji
- Niedostosowanie komunikacji do zmieniającego się świata – np. różnych godzin pracy
- Ograniczanie aspiracji życiowych mieszkańców wsi
- Zagrożenie załamania przewozów publicznych po 1 stycznia 2017 roku

# Rekomendacje (1)

- Stworzenie systemu finansowania oferty ptz poza MOF
  - Udzielanie dotacji do linii nierentownych na zasadzie wyrównania rentowności (na podstawie postępowań konkurencyjnych), a nie dopłat do zbyt rozbudowanego systemu ulg ustawowych
  - Wykorzystanie dotychczasowych środków na dopłaty oraz ew. Funduszu Kolejowego
  - Stworzenie wojewódzkich lub subregionalnych zarządów transportu, np. poprzez możliwość tworzenia związków między samorządami różnego szczebla

# Rekomendacje (2)

- Ustalenie minimalnych standardów obsługi komunikacyjnej
  - Skoncentrowanych na zaspokojeniu podstawowych potrzeb
- Stworzenie systemu finansowania inwestycji w ptz poza MOF
- Integracja przewozów szkolnych i ptz
- Uwzględnienie w legislacji rozwiązań elastycznych



# Dziękuję za uwagę

Bartosz Mazur, Przemyśl, 28.04.2015 r.



NARODOWA  
STRATEGIA SPÓJNOŚCI



MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY  
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt realizowany w ramach konkursu dotacji organizowanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna.