

Regionalne przewozy kolejowe w województwie kujawsko-pomorskim w świetle oczekiwań mieszkańców i pasażerów

Michał Beim, Jędrzej Gadziński

Sytuacja regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce pozostawia bardzo wiele do życzenia. Debata publiczna sprowadza się właściwie do rozstrzygnięć administracyjnych czy rozważań na temat rynku kolejowego. W tym pejzażu ginie z pola widzenia najważniejszy element: obecni i potencjalni użytkownicy kolei. Tekst prezentuje porównanie wyników badań ankietowych przeprowadzonych w województwie kujawsko-pomorskim zarówno wśród ogółu mieszkańców, jak i pasażerów jednego z przewoźników – Arriva PCC. Zestawienie obu grup pozwala na określenie potencjału i ewentualnych kierunków rozwoju kolei regionalnych. Województwo kujawsko-pomorskie jest szczególnie ciekawym obszarem badań, gdyż jako pierwsze zdecydowało dokonać daleko idących zmian na rynku, których owocem było pojawienie się prywatnego przewoźnika. Badania pozwalają również na wstępną ocenę procesu liberalizacji rynku regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.



1. Wagon SA 106 w barwach województwa kujawsko-pomorskiego z logiem spółki Arriva PCC na dworcu w Grudziądzu, fot. Michał Beim

Zarówno w interesie przewoźników, jak i samorządów wojewódzkich leży pozyskanie dla kolei jak największej liczby pasażerów. Przekłada się to bezpośrednio na przychody uzyskiwane z biletów. Dla regionu może to w dłuższej perspektywie oznaczać możliwość zmniejszenia dotacji na połączenia wewnątrz- i międzyregionalne lub na poprawę oferty przewozowej (np. poprzez zwiększenie częstotliwości kursów). Bardzo ważną, choć trudną do bezpośredniego obliczenia korzyścią jest również wzrost spójności regionu i mobilności jego mieszkańców, przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów zewnętrznych transportu, takich jak zanie-

czyszczenie środowiska, ryzyko wypadków. Dla przewoźników wzrost liczby pasażerów przekłada się przede wszystkim na większe zyski, a co za tym idzie środki na inwestycje i poprawę swej oferty, a więc rozwój firmy. Oczywiście jest więc, że większa liczba pasażerów to główny cel, jaki powinny przed sobą stawiać instytucje działające na rynku kolejowym i w jego bezpośrednim otoczeniu.

Sytuacja w przewozach kolejowych w Polsce jest niestety diametralnie odmienna. Liczba pasażerów systematycznie spada, choć w 2005 r. i kilku następnym latach wydawało się, że trend ten został przełamany. Odpływ pasażerów przyczynia się do

likwidacji lub ograniczania nierentownych połączeń – mniejsza częstotliwość, krótsze składy [6]. Konkretnych działań, a co gorsza nawet dokumentów planistycznych, których celem byłoby przełamanie tego trendu, nie widać. Kwestią zasadniczą powinna być więc odpowiedź na dwa kluczowe pytania: jak zatrzymać odpływ pasażerów z kolei oraz jak zachęcić mieszkańców danego obszaru do częstszych podróży koleją? Problem ten dotyczy zarówno połączeń regionalnych, jak i dalekobieżnych.

Poszukiwanie odpowiedzi na powyższe pytania oznacza, że zintegrowane działania podmiotów działających na rynku kolej-

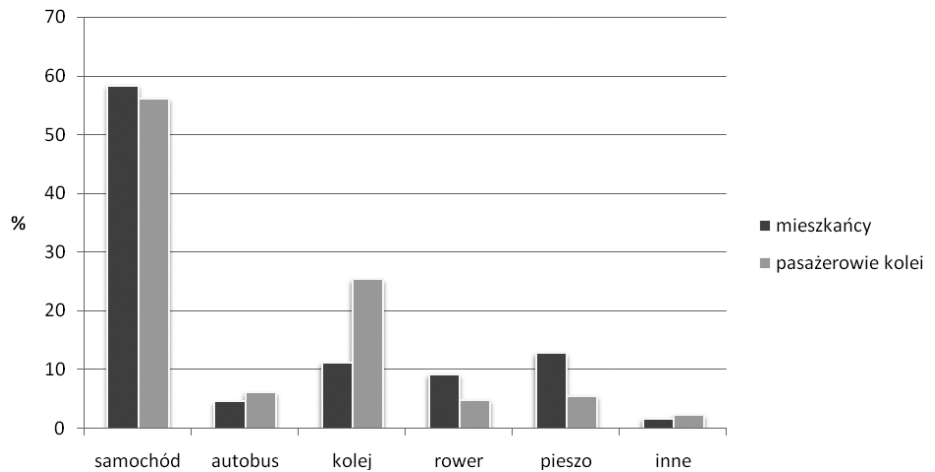
wym oraz organizatorów przewozów muszą dotyczyć dwóch grup: pasażerów aktualnie podróżujących koleją oraz mieszkańców regionu, którzy mogliby się potencjalnie takimi pasażerami stać. Niezbędne w tym celu jest poznanie preferencji i potrzeb obu tych grup.

W 2009 roku Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu przeprowadził badania preferencji transportowych zarówno wśród pasażerów kolei regionalnych, jak i mieszkańców w województwie kujawsko-pomorskim. Miały one na celu głównie ocenę perspektyw rozwoju kolei w regionie oraz pokazanie przewoźnikowi – przedsiębiorstwu Arriva PCC (obecnie działającemu pod nazwą Arriva RP) – w jakim kierunku powinien kształtować swą ofertę przewozową? Takie postawienie problemu pozwala na dostrzeżenie pełnego obrazu wyzwań, przed którymi stoi kolej obecnie i sugeruje kierunki, w których powinna się ona rozwijać w przyszłości. Kompleksowy charakter i szeroki zakres badań, czynią je unikatowymi w skali kraju i dają szerokie możliwości wykorzystania ich w praktyce.

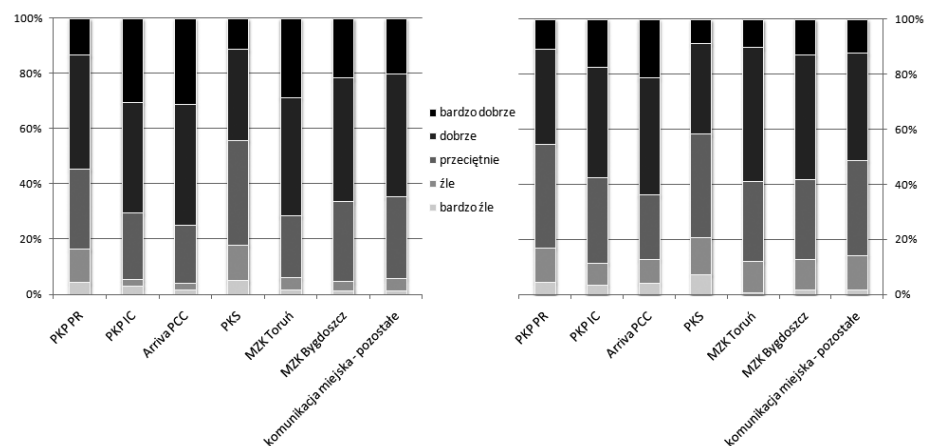
Organizacja przewozów w województwie kujawsko-pomorskim

Sytuacja na rynku przewozów kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim jest nietypowa w skali kraju. Większość połączeń regionalnych obsługiwanych trakcją spalinową oraz część międzyregionalnych na trakcji dieslowskiej obsługuje od grudnia 2007 r. prywatny przewoźnik – przedsiębiorstwo Arriva PCC sp. z o.o. Działalność spółki Przewozy Regionalne ogranicza się do obsługi trakcji elektrycznej i połączenia Chełmża-Bydgoszcz trakcją spalinową. Sytuacja ta wymusza u obu przewoźników konkurencję, zwłaszcza w świetle planowanych przetargów na dalszą obsługę w województwie, ale również i potrzebę współpracy. W efekcie sprzyja to działaniom mającym na celu ciągle poprawianie oferty i podwyższanie jakości oferowanych usług przewozowych, a promocja poszczególnych przewoźników przyczynia się do promocji kolei jako systemu.

Spółka przewozowa o nazwie Arriva PCC sp. z o.o. powstała w wyniku współpracy dwóch niezależnych podmiotów – świadczącego usługi w kilkunastu państwach Europy przewoźnika Arriva plc oraz spółki PCC Rail SA, która wywodzi się z jaworznickiej kopalni piasku. Nowo utworzona spółka działa w województwie kujawsko-pomorskim od roku 2007. W tym samym roku wygrała ona przetarg rozpisany przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego na obsługę wszystkich tras obsługiwanych trakcją spalinową w województwie (linia



2. Preferowane środki transportu w województwie kujawsko-pomorskim, źródło: opracowanie własne



3. Odpowiedzi na pytanie o ocenę przewoźników kolejowych i autobusowych przez pasażerów (L) i mieszkańców (P), źródło: opracowanie własne

Chełmża-Bydgoszcz została rozpisana w późniejszym czasie) i już w połowie grudnia 2007 rozpoczęła świadczenie usług. Od roku 2009 obsługuje także szereg połączeń międzyregionalnych głównie z województwem pomorskim.

Na marginesie należy nadmienić, że konsorcjum stało się w całości własnością niemieckich kolei państwowych Deutsche Bahn. Doszło do tego w dwóch etapach. Pierwszy krok nastąpił w wyniku przejęcia przez wszystkich udziałów w spółce PCC Rail SA przez przewoźnika towarowego DB Schenker, stanowiącego własność koncernu Deutsche Bahn, co nastąpiło w styczniu 2009 r. i skutkowało zmianą nazwy PCC Rail SA na DB Schenker Polska SA. Natomiast koncern Deutsche Bahn w sierpniu 2010 r. sfinalizował przejęcie koncernu Arriva plc. Nazwę Arriva PCC sp. z o.o. zamieniono po przejęciu na Arriva RP Sp. z o.o., co wpisuje się w strategię Deutsche Bahn, która chce część usług na rynkach zagranicznych świadczyć właśnie pod marką Arriva.

Arriva RP świadczy usługi przy wykorzystaniu taboru własnego oraz wdzierżawionego od Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Tabor dzierżawiony stanowią nowe szynobusy produkcji PESA Bydgoszcz oraz wagony doczepne, natomiast

trzon taboru należący do przewoźnika stanowią nowe szynobusy produkcji PESA Bydgoszcz i, używane wcześniej w Danii, spalino-we zespoły trakcyjne wyprodukowane blisko przed trzema dekadami.

Metodyka badań

Badania, które zostały prowadzone w województwie kujawsko-pomorskim latem 2009 r., składały się z wywiadu ankietowego wśród dwóch grup respondentów. Pierwszą z nich stanowili mieszkańcy województwa kujawsko-pomorskiego z miejscowości, w których był zlokalizowany dworzec lub stacja kolejowa, czyli potencjalni użytkownicy pociągów. Przeprowadzono w sumie 529 ankiet wśród tej grupy respondentów. Tę część badań prowadzono na ulicach, przy czym ankieteryzy mieli za zadanie docierać do możliwie różnych grup społecznych, zarówno jeśli chodzi o płeć, wiek czy sytuację zawodową. Drugą grupą respondentów byli pasażerowie głównego przewoźnika kolejowego w regionie – przedsiębiorstwa Arriva PCC. Ankietowani odpowiadali na pytania w pociągach podczas przejazdu na różnych trasach i w różnych porach dnia. Również w przypadku tej części badań ankieteryzy mieli za zadanie docierać do możliwie szerokiego grona pasażerów.



4. Ocena poszczególnych kwestii transportowych w województwie kujawsko-pomorskim w oczach pasażerów kolei i mieszkańców regionu, źródło: opracowanie własne

W badaniu udało się pozyskać 311 takich opinii.

Struktura pytań w obu formularzach ankietowych była zbliżona, choć w przypadku pytań do mieszkańców skupiono się w większej mierze na czynnikach, które musiałyby zaistnieć, aby respondenci zaczęli korzystać z dojazdów koleją do miejsc pracy, nauki, rozrywki, a także na ocenie różnych sposobów podróżowania w regionie. Natomiast pasażerowie Arriva PCC dodatkowo oceniali jakość usług oferowanych przez przewoźnika oraz mieli możliwość przedstawienia swoich oczekiwań, co do dalszego rozwoju kolei w regionie. Oba formularze zawierały pytania o preferencje i potrzeby transportowe, postrzeganie regionalnych przewoźników oraz potrzebę integracji kolei i komunikacji autobusowej.

Charakterystyka respondentów

Szczegółowe omówienie poszczególnych części badań zostało opublikowane na łamach Transportu Miejskiego i Regionalnego [2] – w zakresie opinii na temat przewoźnika – oraz na łamach Techniki Transportu Szybnego [3] – w zakresie preferencji mieszkańców regionu. Bardzo ciekawe możliwości poznawcze stwarza też sama analiza porównawcza charakterystyk grup respondentów obu ankiet. Pozwala ona wskazać grupy osób szczególnie chętnie korzystające z kolei oraz takie, które preferują inne możliwości podróży.

O ile rozkład płci kształtuje się na podobnym poziomie, to już w przypadku struktury wieku można zauważyć różnice pomiędzy pasażerami pociągów, a mieszkańcami re-

gionu. Szczególnie dużo koleją jeździ osób młodych, w wieku 19-23. Stanowią oni dominującą grupę wiekową wśród pasażerów. Mniejszy udział procentowy mają natomiast grupy osób w wieku średnim. W pociągach jest ich o ok. 4-5 punktów procentowych mniej niż wynikałoby to ze struktury wieku mieszkańców regionu.

Różnice widoczne są także na poziomie wykształcenia. Co ciekawe pociągami chętnie jeżdżą ludzie z dyplomem wyższej uczelni – ich udział w grupie ankietowanych pasażerów kolei był wyższy niż w grupie ankietowanych mieszkańców regionu aż o 9 punktów procentowych, a także kształtował się zdecydowanie powyżej średniej wojewódzkiej wynoszącej 13%. Odrotna sytuacja miała miejsce w przypadku osób z wykształceniem zawodowym (różnica na poziomie 8 punktów procentowych). Grupy respondentów z wykształceniem podstawowym i średnim były bardzo zbliżone w przypadku obu ankiet.

Pasażerowie kolei rzadziej też skarżyli się na swoją sytuację materialną. Aż 55% z nich oceniło swoją sytuację finansową jako dobrą lub bardzo dobrą, podczas gdy wśród mieszkańców regionu takie odpowiedzi zakreśliło jedynie 49% respondentów.

Odpowiedzi na powyższe pytania pokazują, że obecny w świadomości społeczeństwa stereotyp, że koleją podróżują jedynie osoby ubogie i starsze, których nie stać na samochód, jest w dużej mierze nieprawdziwy. Przeciwnie, pociągi służą bardzo często ludziom młodym i wykształconym, czyli grupom osób charakteryzujących się dużą mobilnością i cechujących się przez to dużymi potrzebami transportowymi. Wydaje się,

że pozyskanie jeszcze większej liczby osób z tych grup może stanowić w przyszłości szansę na szybki rozwój kolei. Wymaga to jednak od przewoźników znaczącej poprawy jakości świadczonych usług oraz dostosowywania się do oczekiwań tej grupy społecznej, chociażby poprzez drobiazgi, jak zasilanie dla laptopów.

Preferencje mieszkańców i pasażerów

W obu ankietach znalazło się pytanie dotyczące preferencji związanych ze środkami transportu. Gdyby respondenci mieli możliwość dowolnego wyboru środka transportu, to w większości wybraliby samochód (56% ankietowanych pasażerów i 58% mieszkańców). Kolej w przypadku ankiet przeprowadzanych w pociągach uzyskała 25% odpowiedzi, a komunikacja publiczna, rower i podróże piesze po ok. 5%. Mieszkańcy natomiast chętniej od kolei (11% odpowiedzi), podróżowaliby pieszo (13%). Mniejsze uznanie w ich oczach uzyskał rower oraz transport publiczny – autobusy i koleje. Odpowiedzi pokazują, że największe perspektywy na rozwój w najbliższych latach ma indywidualna komunikacja samochodowa. Sytuacja kolei może się pogarszać, ze względu na małą liczbę osób, które chętnie by się na nią przesiadły. Kolej cieszy się jednak zdecydowanie większym zaufaniem niż transport autobusowy. Przeczy to obiegowej opinii, że zastępowanie połączeń kolejowych autobusowymi nie wpływa na zmianę liczby pasażerów. Co więcej, wynik ten wskazuje, że to właśnie kolej ma największe szanse na przełamanie negatywnych tendencji w transporcie publicznym.

Przyczynę takiego rozkładu preferencji odnośnie wyboru środka lokomocji zdradzają po części odpowiedzi na kolejne pytanie. Mieszkańcy regionu wśród czynników, które w największym stopniu decydują o wyborze środka transportu, najczęściej zaznaczali wygodę (52% odpowiedzi), krótki czas podróży (34%) i bliskość środka komunikacji (28%). Trudno w tych elementach kolei konkurować z samochodem. Ze względu na stan infrastruktury (w szczególności stan torów) czas przejazdu pociągiem jest stosunkowo długi. W dodatku stacje kolejowe są często umieszczone w znacznej odległości od centrum miejscowości, a także w kwestii wygody podróży koleją wiele wymaga poprawy. W efekcie kolej nie ma wielu zalet, którymi mogłaby przyciągać nowych pasażerów i bez istotnych inwestycji w infrastrukturę perspektywy na jej rozwój nie wyglądają optymistycznie.

Ocena przewoźników w regionie

W obu formularzach ankietowych znalazła się prośba o ocenę trzech funkcjonujących na obszarze województwa przewoźników kolejowych – spółek Arriva PCC, PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne, a także przewoźników autobusowych i miejskich. Bardzo interesującym jest fakt, że odpowiedzi w obu grupach respondentów różniły się. Bardziej przychylnie przewoźnikom były osoby wypełniające ankietę w pociągach. Przy skali ocen od 1 do 5, wystawili im średnią ocenę o wartości 3,8, podczas gdy mieszkańcy regionu (w większości rzadko korzystający z kolei) ocenili przewoźników na 3,5.

Najlepiej w obu grupach respondentów wypadła najmłodsza ze spółek – Arriva PCC (średnia ocen na poziomie 4,0 w grupie pasażerów i 3,7 w grupie mieszkańców). Największa zaś różnica w postrzeganiu przewoźnika miała miejsce w przypadku spółki PKP Intercity – respondenci ankietowani w pociągach bardzo często (w 31% przypadków) wystawiali najwyższą ocenę – 5. W grupie mieszkańców regionu taką notę przyznało jedynie 17% osób. Najniżej oceniono w ankietach Przewozy Regionalne – mieszkańcy oceniali je najczęściej na 3, podczas gdy wśród pasażerów dominowała ocena 4. Liczne i częstsze niż, w przypadku pozostałych przewoźników kolejowych, były także niższe oceny – 1 i 2.

Odpowiedzi pokazują, że osoby korzystające z pociągów w swoich podróżach dużo łagodniej oceniają przewoźników. Mają one najczęściej aktualną wiedzę na temat jakości oferowanych usług, cen biletów, pracy obsługi i innych elementów mających wpływ na ocenę całościową przewoźnika. Widzą więc także pewne pozytywne zmiany zachodzące na rynku kolejowym w województwie kujawsko-pomorskim, które są efektem



5. Zabytkowy budynek dworca w Chełmży z przełomu XIX i XX wieku – obecnie nieczynny i niszczący, fot. Michał Beim

konkurencji przewoźników oraz realizacji projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

Na negatywny odbiór przewoźników kolejowych wśród mieszkańców duży wpływ ma zapewne nienajlepszy stan infrastruktury (dworce kolejowe, torowiska) oraz przestarzały tabor, a także różnego rodzaju problemy spółek (zwłaszcza z grupy PKP). Negatywną opinię wzmocniają stosunkowo częste informuje na ten temat na łamach publikatorów. Stałe, ale mało spektakularne, pozytywne zmiany nie są w stanie tego obrazu medialnego odwrócić. W rezultacie wielu osobom – w szczególności niekorzystającym z transportu publicznego – kolej jawi się jako wolna, niewygodna i przestarzała forma transportu.

Wysokie oceny prywatnego przewoźnika pokazują, że prowadzone przez niego liczne akcje marketingowe idące w parze wraz z podnoszeniem poziomu oferowanych usług zdają swój egzamin i pozwalają budować pozytywny wizerunek przedsiębiorstwa. Oczywiście nie bez znaczenia jest „czysta karta” spółki Arriva PCC na polskim rynku kolejowym. Ponadto w przeciwieństwie do spółek PKP IC i Przewozy Regionalne, nie jest ona kojarzona z doprowadzeniem do obecnej słabej kondycji kolei w kraju i jawi się jako nadzieja na lepszą przyszłość tej formy transportu.

Problemy i oczekiwane kierunki zmian

Istotnym elementem badania ankietowego były również indywidualne odczucia pasażerów na temat jakości usług transportowych. Pasażerowie pociągów zostali poproszeni o ocenę usług oferowanych przez przedsiębiorstwo Arriva PCC oraz o kwestie wymaga-

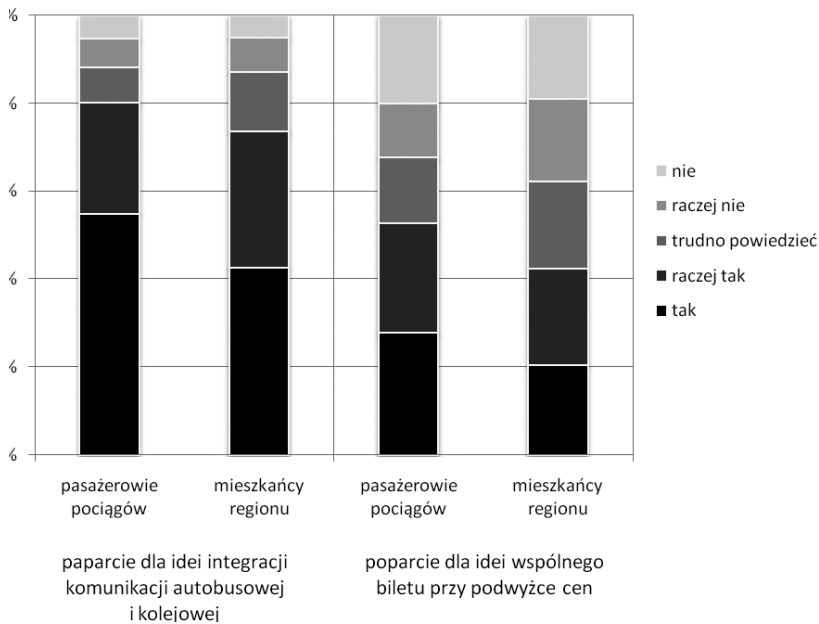
jące najpilniejszej poprawy. Mieszkańcy natomiast odpowiadali na pytanie, co skłoniłoby ich do przesiadki w codziennych dojazdach na transport publiczny, a także o ocenę poszczególnych kwestii transportowych w regionie.

Zdecydowanie najgorzej w obu grupach respondentów oceniony został stan dworców i stacji kolejowych. Dworce i stacje w mniejszych miejscowościach bardzo źle oceniono aż 68% mieszkańców regionu oraz 76% pasażerów pociągów. 67% osób odpowiadających na pytania podczas przejazdu koleją. To właśnie remonty dworców wskazano jako priorytet w przyszłych inwestycjach transportowych w regionie. Ponadto, respondenci zwracali uwagę w kolejnych pytaniach, że to właśnie ten element powinien zostać w pierwszej kolejności poprawiony.

Uwzględniając mechanizmy psychologiczne oceny, które były już wspomniane przy ocenie wystawianej poszczególnym przewoźnikom, sytuacja dworców i stacji kolejowych jawi się jako dużo bardziej dramatyczna, niż jest to w obiegowej opinii. Wprawdzie media [4] wyrażają niepocholebne opinie o dworcach w regionie, informacja ta rzadziej jest przekazywana niż problemy przewoźników czy komentarze odnośnie czasów podróży.

Najważniejszymi elementami, które mogłyby zachęcić część osób do zmiany swych zachowań transportowych i wyboru kolei były: niższa cena biletów, większa częstotliwość kursów, poprawa punktualności i lepsze dopasowanie godzin odjazdów pociągów. Podobne stanowisko prezentowali pasażerowie pociągów, oceniając te czynniki na poziomie co najwyżej średnim.

Przewoźnik Arriva PCC może się pochwalić wśród respondentów bardzo dobrą jakością



6. Poparcie dla rozwiązań poprawiających integrację komunikacji kolejowej i autobusowej, źródło: opracowanie własne

obsługi w pociągach (83% odpowiedzi dobra i bardzo dobra), a także czystością i dobrym stanem pojazdów oraz komfortem podróży. Zdecydowanie więcej negatywnych odpowiedzi zebrały wentylacja (narzekało na nią 51% pasażerów) oraz hałas i zapachy we wnętrzu pojazdów. Pewien wpływ na to mógł mieć fakt, że badania były prowadzone w okresie letnim. Problemu jednak nie można bagatelizować ani pomniejszać.

Odpowiedzi na te pytania pokazują, że w dużym stopniu za negatywną ocenę kolei jako systemu nie odpowiadają przewoźnicy, ale przede wszystkim spółki odpowiadające za stan dworców i infrastruktury, a po części także władze regionalne. Przewoźnik ma decydujący wpływ właściwie tylko na elementy takie jak cena, rozkład jazdy oraz stan pojazdów, a więc tylko częściowo na szeroko rozumiany komfort podróży. Natomiast na charakterystyki podróży takie, jak prędkość przejazdu (zależna od jakości torowiska), stan dworców, stacji, peronów odpowiadają inne podmioty. Przeciętnego pasażera nie interesuje jednak sytuacja administracyjna, własnościowa czy zakres odpowiedzialności poszczególnych spółek. Postrzega on kolej najczęściej jako całość, toteż zaniedbania i błędy popełniane przez jeden podmiot rzutują na odbiór społeczny całego sektora kolejowego.

Integracja kolei i komunikacji autobusowej

Elementem, który na pewno przyczyniłby się do poprawy dostępności stacji kolejowych, a więc i do ułatwienia podróży pociągami jest integracja tego środka transportu z komunikacją autobusową – miejską, regionalną i dalekobieżną. Integracja taka możliwa jest na wielu płaszczyznach, np. poprzez har-

monizację rozkładów jazdy, wprowadzenie wspólnego biletu czy spójnego systemu informacji pasażerskiej.

W formularzach ankietowych znalazły się więc pytania o stosunek pasażerów i mieszkańców regionu do tego problemu. Obie grupy respondentów zdecydowanie opowiedziały się za integracją kolei i komunikacji autobusowej. Wśród pasażerów jej zwolnikami było aż 80% ankietowanych osób. W grupie mieszkańców regionu ludzi popierających ten pomysł było jedynie o 6 punktów procentowych mniej. Może to wynikać z nieco mniejszego zainteresowania tym problemem osób korzystających jedynie z komunikacji indywidualnej. Takie opinie sugerują, że władze regionalne wraz z zainteresowanymi przewoźnikami powinny poważnie rozważyć możliwość wprowadzenia różnych form integracji.

Pewną przeszkodą może być jedynie naturalna niechęć obu grup respondentów do ponoszenia bezpośrednich kosztów takiej integracji, które sprowadzałyby się zapewne do podwyżki cen biletów. Pasażerowie pociągów mieli możliwość oceny także konkretnej formy integracji, czyli wprowadzenia wspólnego biletu dla wszystkich regionalnych przewoźników kolejowych i autobusowych. Także tu przeważały opinie pozytywne (75%), ale tylko gdy nie było mowy o podwyżce opłat. W przypadku gdyby takie nowe bilety w większym stopniu niż obecne uszczuplały portfele podróżnych poparcie dla tej idei było mniejsze – 53%, ale i tak przewyższało znacznie opinie negatywne (32%).

W oczach mieszkańców integracja różnych form komunikacji jest postrzegana jako coś oczywistego. Powinna być ona w zasadzie naturalną konsekwencją działania samorządów i przewoźników na rynku transportowym. Oczywiście, najtrudniej będzie mieszkańcom zaakceptować konieczność

poniesienia ewentualnych kosztów, które mogą być z tym procesem związane. Wydaje się jednak, że korzyści wynikające z integracji przeważają i przekonają władze lokalne i podróźnych do zmian.

Podsumowanie wyników badań

Przeprowadzone badania pokazują, że postrzeganie przewoźników kolejowych oraz oferowanych przez nich usług jest różne w grupie osób korzystających z tego środka transportu oraz w grupie reprezentującej ogół mieszkańców. Wiedza na temat aktualnego oferty i poziomu świadczonych usług sprawia, że pasażerowie są dużo bardziej wyważeni w swoich ocenach, gdyż sami mogą wypracować sobie zdanie na temat kolei. W przypadku przeciętnego mieszkańca na jego odczucia w większym stopniu wpływają zasłyszane opinie, funkcjonujące stereotypy, czy komentarze pojawiające się w środkach masowego przekazu.

Nie zmienia to jednak faktu, że w obu grupach ocena kolei nie jest najlepsza. Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że wielu pasażerów pociągów chętnie przesiadłoby się do samochodów, które postrzegane są jako środek szybszy i bardziej komfortowy. Wraz z rosnącą zamożnością wiele osób będzie zapewne mogło sobie pozwolić na ten, niedostępny do tej pory dla nich, środek transportu. W efekcie istnieje realne zagrożenie dalszego odpływu pasażerów z kolei.

Prywatny przewoźnik jest na pewno podmiotem, który wpłynął na poprawę sytuacji na rynku kolejowym w regionie i doprowadził do pojawienia się nowej kultury zarządzania, przez co inni przewoźnicy bardziej się dopasowują swoją ofertę do potrzeb pasażerów. W efekcie mogą oni liczyć na większą liczbę kursów, różnego rodzaju promocje, czy korzystne ceny biletów. Niemalże udział w tym zakresie mają działania władz województwa na rzecz biletów metropolitalnych.

W pozytywny obraz przemian wpisują się także badania wykonane przez Instytut Gospodarki Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu przy współpracy ze spółką Arris PCC. Pokazują one, że przewoźnik jest świadomy konieczności modyfikacji swojej oferty w zależności od potrzeb pasażerów i mieszkańców.

Wnioski płynące z badań dla rozwoju kolei w regionie

Bardzo trudno ocenić szansę na przyszły rozwój kolei w województwie kujawsko-pomorskim. Z jednej strony należy się liczyć z postępującym wzrostem motoryzacji i jeszcze powszechniejszym wykorzystaniem samochodów. Z drugiej strony jednak wejście na rynek kolejowy prywatnego przewoźnika spowodowało pewne podwyższenie stan-

daru usług i działania marketingowe, a także mobilizację drugiego z przedsiębiorstw obsługującego połączenia regionalne. W efekcie można się spodziewać, że przełoży się to na poprawę sytuacji kolei. Jeśli nie uda się zachęcić do tej formy transportu nowych grup pasażerów, to w wyniku coraz lepszej oferty można oczekiwać, że przynajmniej odpływ pasażerów będzie mniejszy niż w innych regionach. Rolę kolei wzmocnić może skoordynowane działań wszystkich aktywnych na regionalnym rynku kolejowym podmiotów, również włączając w to spółkę PKP Intercity i jej Tanie Linie Kolejowe.

W regionalnym transporcie kolejowym wskazane są działania marketingowe docierające do szerszej grupy odbiorców niż obecni pasażerowie. Wydaje się, że przełamanie stereotypów i ocieplenie wizerunku tego środka transportu to podstawa do przyciągnięcia nowych grup pasażerów. Kierunki i grupy docelowe takiej promocji mogą być różne: od całych rodzin korzystających z przejazdu pociągiem w celach turystycznych do uczniów, czy pracowników korzystających w codziennych dojazdach do miejsc pracy lub nauki. Należałoby pokazać, że kolej jest ciekawą alternatywą dla samochodu, a podróż nią nie

Tab.1. Charakterystyka respondentów badań ankietowych przeprowadzonych na grupach pasażerów pociągów oraz mieszkańców regionu

CHARAKTERYSTYKA		Respondenci w pociągach	Respondenci w gospodarstwach domowych	Mieszkańcy województwa
PŁEĆ	kobiety	56,5	59,5	51,8
	mężczyźni	43,5	40,5	48,2
WIEK	> 18	4,1	4,4	19,6
	18-24	23,7	17,9	10,8
	25-29	13,6	15,2	8,6
	30-34	8,5	11,3	7,8
	35-39	8,8	14,2	6,9
	40-44	9,1	11,7	6,1
	45-49	7,9	8,6	6,6
	50-54	9,8	5,6	7,9
	55-59	5	5	7,3
	60-64	6	2,3	5,7
	65-69	0,9	1,9	3,5
	70-74	1,6	0,8	3,4
	75-79	0,3	0,8	2,8
< 80	0	0,4	3,0	
WYKSZTAŁCENIE	podstawowe	6,9	7,6	25,4
	średnie	51,1	52,3	30,7
	zawodowe	14,5	22,5	30,0
	wyższe	26,5	17,6	13,9
SYTUACJA MATERIALNA	bardzo dobra	10,9	10,9	-
	dobra	44,3	38,2	-
	przeciętna	35	40,5	-
	zła	9	9,6	-
	bardzo zła	0,9	0,8	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych oraz danych Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy

musi być zbiorem przykrych doświadczeń.

Działania marketingowe nie mogą być jednak substytutem dalszych działań na rzecz poprawy jakości usług. Szczególnie istotne są inwestycje w infrastrukturę. Priorytetem jest poprawa parametrów obecnych torowisk (miejscami wymuszającymi jazdę z prędkością 20 km/h) oraz modernizacja stacji i dworców kolejowych. Szansą dla tych ostatnich jest także rewitalizacja i częściowa zmiana funkcji. Mogą one służyć celom handlowym, w części pomieszczeń można lokalizować także biura. Jest to czasem jedyna szansa by te, często zabytkowe, budynki odzyskały swoją świetność.

Dobrym przykładem korzystnych przekształceń małych i średnich dworców kolejowych są doświadczenia niemieckie (por. [5], [7]), i holenderskie (por. [1]). Wiele budynków wynajmowanych jest prywatnym przedsiębiorcom, którzy oprócz prowadzonej przez siebie działalności (najczęściej handlowej – sklepy ogólnospożywcze oraz gastronomicznej) zobowiązani są również do sprzedaży biletów kolejowych oraz udzielania informacji pasażerskiej. W polskich realiach nowe możliwości daje niedawno wprowadzona nowelizacja ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, która daje samorządom możliwość przejmowania budynków kolejowych. Ustawa jest nie tylko szansą, ale w przypadku ewentualnych zaniechań, czyni samorządy politycznie współodpowiedzialnymi za stan dworców.

Kolejnym elementem, który bez wątpienia wpłynie w przyszłości na sytuację kolei, jest działalność władz lokalnych w sferze planowania przestrzennego. W większych ośrodkach regionalnych muszą się one zmierzyć ze zjawiskiem rozlewania się zabudowy mieszkalnej, co wiąże się ze spadkiem gęstości zaludnienia na obszarze centralnym. W efekcie liczba ludności zamieszkałej w pobliżu stacji czy dworca kolejowego będzie się stale zmniejszała. Zadaniem władz jest przede wszystkim doprowadzenie do sytuacji, w której nowe tereny inwestycyjne, zwłaszcza przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową, lokalizowane będą w niewielkiej odległości od istniejącej infrastruktury kolejowej. Pewnym rozwiązaniem jest także skomunikowanie nowych osiedli transportem publicznym w taki sposób, aby umożliwić łatwy dojazd do stacji kolejowej.

Powyżej przedstawiono jedynie kilka elementów, które pokazują, że przyszłość kolei regionalnych w polskich warunkach zależy w największym stopniu od współpracy wszystkich podmiotów za nią odpowiedzialnych – organizatorów przewozów, zarządców infrastruktury i przewoźników. Jeżeli nie podejmą oni szeregu działań mających na celu gruntowną poprawę jej oferty i wizerunku, to należy się raczej spodziewać dalszego powolnego spadku liczby podróżujących.

Zdecydowanie lepsze opinie o transporcie kolejowym niż autobusowym informują, że sukces systemu regionalnych połączeń i zmiana zachowań transportowych mieszkańców w dużej mierze zależą będzie od kondycji transportu szynowego. Wzrost znaczenia kolei jest możliwy. Wymaga jednak konsekwentnych, czasochłonnych i pracochłonnych działań. Wprowadzenie konkurencji na rynek jest tylko jednym z elementów tego procesu. ◀

Bibliografia

- [1] Arczyńska M. (2006): Rola współczesnych dworców w ewolucji śródmiejskich przestrzeni publicznych w Holandii. [w:] D. Załuski (red.): Dworzec kolejowy w strukturze miasta. Wydawnictwo Urbanista, Warszawa, s. 251-258.
- [2] Beim M., J. Gadziński (2010): Badania satysfakcji pasażerów przewoźnika Arriva PCC w Polsce. Transport Miejski i Regionalny, nr 2, s. 2-11.
- [3] Beim M., J. Gadziński (2010): Preferencje transportowe mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego. Technika Transportu Szynowego, nr 4, s. 3-9.
- [4] Goślińska M., Haładaj T. (2008): Ranking dworców polskich. Smród Główny, brud Centralny. Gazeta Wyborcza z 22.08.2008, s. 3.
- [5] Kopietz-Unger J. (2006): Przebudowa dworców kolejowych w Niemczech. [w:] D. Załuski (red.): Dworzec kolejowy w strukturze miasta. Wydawnictwo Urbanista, Warszawa, s. 221-232.
- [6] Taylor Z. (2007): Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
- [7] Załuski D. (2006): Dworzec kolejowy w strukturze miasta. Nowe szanse. [w:] D. Załuski (red.): Dworzec kolejowy w strukturze miasta. Wydawnictwo Urbanista, Warszawa, s. 274-282.

dr Michał Beim

*Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytet Adama Mickiewicza
w Poznaniu*

mgr Jędrzej Gadziński

*Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytet Adama Mickiewicza
w Poznaniu*