



**Badania
napełnień na liniach
użyteczności publicznej
oraz
zachowań i preferencji
komunikacyjnych pasażerów
w województwie opolskim**



wiosna 2015



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Opolskie
Regionalne Obserwatorium
Terytorialne

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Dokument przygotowany przez:



"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.

ul. Krasieńskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,
tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

na zlecenie:

Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego
Departamentu Polityki Regionalnej i Przestrzennej
ul. Piastowska 14, 45-082 Opole
tel.: 77 44 82 158, fax.: 77 44 82 166
e-mail: drp@opolskie.pl, www.umwo.opolskie.pl, www.rot.opolskie.pl

Badanie zrealizowane w ramach projektu pn. *Opolskie Obserwatorium Terytorialne – wzmocnienie systemu monitorowania polityk publicznych.*

Spis treści

1. Wstęp	4
2. Badania napętnień na liniach użyteczności publicznej	5
2.1. Analiza połączeń kolejowych	5
2.2. Analiza połączeń autobusowych	12
3. Badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców województwa opolskiego	20
4. Rekomendacje	30

1. Wstęp

Celem badania było przeprowadzenie obserwacji napętnienia pojazdów na liniach użyteczności publicznej w województwie opolskim, tj. wielkości popytu na liniach użyteczności publicznej, w transporcie drogowym i kolejowym, a także analiza rynku dotycząca zachowań i preferencji komunikacyjnych pasażerów transportu wojewódzkiego. Badanie to realizuje także rekomendację zapisaną w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”¹ o konieczności cyklicznego powtarzania badań napętnień nie rzadziej niż co dwa lata.

Badanie zostało przeprowadzone w roku szkolnym w miesiącach maj i czerwiec 2015 r.

Całość badań została podzielona na dwa odrębne moduły.

Moduł pierwszy dotyczył badania napętnień autobusów i pociągów. Wybrane kursy wojewódzkich linii autobusowych (914 z 1265) oraz wszystkie (376) pociągi regionalne zostały zbadane dwukrotnie w dzień roboczy, tj. pierwszy pomiar został wykonany w poniedziałek lub piątek, drugi natomiast, we wtorek, środę lub czwartek. Pomiary w dni wolne odbywały się w sobotę lub niedzielę.

Podczas badania zbierano informacje dotyczące wymiany pasażerskiej i napętnienia pojazdu na każdym przystanku trasy. Notowano także oferowaną liczbę miejsc siedzących pojazdów realizujących poszczególne kursy.

Z obserwacji wynika, że w dzień roboczy pociągami podróżuje 24 tys. pasażerów, w tym 15 tys. (ok. 60%) wsiada na terenie województwa opolskiego. Natomiast komunikacją autobusową podróżuje 11,5 tys. pasażerów, w tym 11 tys. (95%) wsiada na terenie województwa.

W dzień wolny pociągami podróżuje 10 tys. pasażerów, w tym 6 tys. (ok. 60%) wsiada na terenie województwa opolskiego. Natomiast komunikacją autobusową podróżuje 1,8 tys. pasażerów, w tym 1,6 tys. (ok. 90 %) wsiada na terenie województwa.

Moduł drugi dotyczył badania zachowań i preferencji komunikacyjnych pasażerów transportu zbiorowego realizujących podróże wojewódzkie. Badanie kwestionariuszowe zostały wykonane metodą PAPI² na próbie 517 osób. Zastosowano dobór losowy warstwowy w podziale na płeć, miejsce zamieszkania, grupy wiekowe oraz wykształcenie.

Podsumowując otrzymane dane należy zauważyć, że w porównaniu z wynikami badań przeprowadzonych w ramach prac nad „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego” – w przypadku kolei – zauważalny jest spadek dziennej liczby pasażerów korzystających z kolei na liniach lokalnych. Z drugiej strony można zaobserwować wyraźny wzrost na liniach magistralnych (Wrocław – Opole – Gliwice oraz Wrocław – Kluczbork).

Spadek liczby pasażerów może być spowodowany zbyt długim czasem przejazdu, niechęcią do podróży z przesiadkami, brakiem integracji taryfowo-biletowej tj. brakiem możliwości korzystania

¹ UCHWAŁA NR XLIV/505/2014 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO z dnia 22 lipca 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”.

² PAPI - ang. Paper & Pen Personal Interview czyli wywiad przy użyciu karty z ankietą prowadzony bezpośrednio przez ankietera.

z różnych przewoźników/operatorów na jednym bilecie i brakiem gwarancji stałej ceny na poszczególnych relacjach, brakiem koordynacji rozkładów jazdy, brakiem gwarantowanych przesiadek pomiędzy przewozami kolejowymi i autobusowymi, zmniejszeniem się liczby uruchamianych połączeń kolejowych. W pojedynczych przypadkach spadek liczby użytkowników kolei wynika ze zmiany preferowanego systemu transportowego na połączenia autobusowe lub transport indywidualny.

2. Badania napełnień na liniach użyteczności publicznej

2.1. Analiza połączeń kolejowych

Najważniejsze wskaźniki charakteryzujące poszczególne linie kolejowe przedstawione są w Tabeli 1 (uśrednione wskaźniki dla dnia roboczego) i w Tabeli 2 (wskaźniki dla dnia wolnego). Dane te przedstawiają wszystkich pasażerów podróżujących koleją. Tabele 3 i 4 przedstawiają dane wyłącznie dla pasażerów korzystających ze stacji i przystanków na terenie województwa opolskiego. Natomiast poniżej przedstawiona została analiza połączeń kolejowych funkcjonujących w województwie opolskim.

1) Linia nr 132 – odcinek: Opole – Brzeg – (Wrocław)

Jest to najważniejsza linia kolejowa w województwie opolskim (łącząca aglomerację opolską i wrocławską) i tym samym najbardziej obciążona przewozami co potwierdziły niniejsze badania. Dzięki przeprowadzonej w latach 2000 – 2010 modernizacji infrastruktury kolejowej, pociągi mogą poruszać się z dopuszczalną maksymalną prędkością 160 km/h, co w przypadku kursów obsługiwanych elektrycznymi zespołami trakcyjnymi serii EN57 (i pochodnymi) oznacza prędkość maksymalną rzędu 100 km/h (120 km/h dla przebudowanych pojazdów serii EN57AL). W efekcie prędkości handlowe³ przekraczają 60 km/h, a kolej jest znaczącą alternatywą dla samochodów osobowych (ich prędkość handlowa – ok. 56 km/h) i połączeń autobusowych. Zauważalne jestciążenie mniejszych miejscowości do większych tj. miejscowości na trasie linii do miast powiatowych lub miast powiatowych do miast wojewódzkich.

2) Linia nr 136 – odcinek: Opole Główne – Kędzierzyn-Koźle

Linia kolejowa o prędkościach maksymalnych 80 km/h na większości trasy, poza na odcinkiem Zdieszowice – Kędzierzyn-Koźle gdzie obowiązują prędkości 40 – 50 km/h. Prędkości handlowe oscylują pomiędzy 47 km/h a 63 km/h, dzięki temu kolej może stanowić konkurencję dla samochodów osobowych (ich prędkość handlowa to ok. 65 km/h) i transportu autobusowego. W przypadku zmodernizowania linii kolejowej i podniesienia prędkości szlakowej, jej atrakcyjność znacząco wzrośnie, co powinno przełożyć się na zwiększenie liczby pasażerów.

³ Prędkość handlowa – jest to stosunek całkowitej odległości przebytej przez pojazd (np. autobus, pociąg) do całkowitego czasu przejazdu, uwzględniającego zatrzymania i postoje na stacjach/przystankach.

3) Linia nr 287, 137, 297 - odcinek: Opole – Nysa – Głucholazy Miasto

Pociągi na tym ciągu komunikacyjnym linii mogą poruszać się na wybranych odcinkach z prędkością do 80 km/h, co jest niewystarczające z punktu widzenia systemu transportowego. Wymagana jest modernizacja całości linii nr 287. Uzyskiwane prędkości handlowe rzędu 36 km/h sprawiają, że pociąg jest mało konkurencyjny w porównaniu z samochodem osobowym (dla tego rodzaju środka transportu prędkość handlowa ok. 65 km/h). Linia położona jest w pewnym oddaleniu od głównych drogowych ciągów komunikacyjnych co zmniejsza konkurencję ze strony autobusów – jednak nieco dłuższe czasy przejazdów mogą powodować chęć wyboru autobusu w podróży bezpośredniej pomiędzy Nysą, a Opolem. Sytuację może poprawić modernizacja linii wraz z podniesieniem prędkości szlakowej. Na odcinku Nysa – Głucholazy Miasto prowadzone są wyłącznie przewozy w dni wolne od pracy ze względu na turystyczny charakter połączeń kolejowych w relacji Opole – Głucholazy Zdrój. Dla lepszego wykorzystania przedmiotowego odcinka konieczne jest uzyskanie skomunikowań na stacji Głucholazy z pociągami kolei czeskich do i z Jesenika i Krnova.

4) Linia nr 143 – odcinek: Lubliniec – Kluczbork – Namysłów – (Wrocław)

Na terenie województwa opolskiego prędkości szlakowe na większości trasy oscylują w przedziale 60-80 km/h, przez co kolej uzyskuje prędkości handlowe rzędu 43-53 km/h. Jest to gorszy wynik niż prędkość przejazdu samochodem osobowym (ok. 65 km/h). Wyraźnie widaćciążenie miasta Namysłów w stronę Wrocławia, a także znaczny spadek napełnień na odcinku Kluczbork – Lubliniec. Sytuację może poprawić modernizacja linii wraz z podniesieniem prędkości szlakowej. Mimo to kolej pozostaje atrakcyjniejsza od obecnie funkcjonujących połączeń autobusowych.

5) Linia nr 144 – odcinek: Opole – Fosowskie – Zawadzkie

Linia kolejowa o prędkościach szlakowych 100-140 km/h co jest wystarczające w ruchu lokalnym. Przekraczane są prędkości handlowe 54 km/h (dochodząc do 63 km/h) co jest atrakcyjne dla pasażera w porównaniu z podróżami samochodami osobowymi (około 54 km/h) i połączeniami autobusowymi. Taki stan jest wynikiem przeprowadzonej w latach 2013 – 2014 modernizacji tej linii kolejowej.

6) Linia nr 132/135/137 – odcinek: Opole – Strzelce Opolskie – Pyskowice – (Gliwice)

Linia kolejowa o prędkościach szlakowych 120 km/h, wykorzystywana w ruchu krajowym i lokalnym. Na terenie województwa opolskiego możliwe jest uzyskanie prędkości handlowych przekraczających 58 km/h co jest atrakcyjne w porównaniu z transportem samochodowym (przez autostradę 86 km/h, przy płatnym przejeździe – drogami niepłatnymi około 53 km/h). Taki stan jest wynikiem przeprowadzonej w latach 2011 – 2014 modernizacji odcinka Opole – Gliwice.

7) Linia nr 151 – odcinek: Kędzierzyn-Koźle – Racibórz

Linia kolejowa o prędkościach szlakowych 80 – 90 km/h z wieloma ograniczeniami prędkości, co umożliwia osiągnięcie tylko prędkości handlowych rzędu 39 km/h, co nie jest atrakcyjne w porównaniu z prędkościami uzyskiwanymi samochodem osobowym (58 km/h). Sytuację może poprawić modernizacja linii wraz z podniesieniem prędkości szlakowej.

8) Linia nr 137 – odcinek: Kędzierzyn Koźle – (Gliwice)

Linia kolejowa o prędkościach szlakowych 120 km/h, umożliwiającą osiągnięcie prędkości handlowych rzędu 60 km/h, co jest atrakcyjne w porównaniu z przejazdem samochodem osobowym (dla tego rodzaju środka transportu prędkość handlowa ok. 63 km/h).

9) Linia nr 137 – odcinek: Nysa – Kędzierzyn Koźle

Linia kolejowa o prędkościach szlakowych mieszczących się w przedziale 50-100 km/h, na dłuższym odcinku 80 km/h z wieloma ograniczeniami prędkości. Uzyskiwane są prędkości handlowe rzędu 46 km/h, jednak jest to gorszy wynik od przejazdu samochodem osobowym (61 km/h). Sytuację może poprawić modernizacja linii wraz z podniesieniem prędkości szlakowej. Konkurencję stanowią pospieszne przewozy autobusowe na trasie Nysa – Prudnik – Kędzierzyn-Koźle, osiągające krótsze czasy przejazdu, ale zatrzymują się wyłącznie w niektórych miejscowościach. Na wspomnianym ciągu komunikacyjny nie ma konkurencji ze strony lokalnych przewozów autobusowych.

10) Linia nr 288 – odcinek: Brzeg – Nysa

Linia kolejowa o prędkościach szlakowych mieszczących się w przedziale 40 – 80 km/h, co umożliwia uzyskiwanie prędkości handlowych ok. 46 km/h. Ze względu na bliskość do drogi krajowej nr 46 i wojewódzkiej nr 401 o dobrych parametrach. Taka prędkość nie jest atrakcyjna (dla porównania prędkość handlowa samochodu osobowego ok. 70 km/h). Sytuację może poprawić modernizacja linii wraz z podniesieniem jej prędkości szlakowej. Ponadto pomiędzy Nysą i Grodkowem dużą konkurencję stanowią przewoźnicy prywatni, oferujący większą liczbę kursów niż kolej, jednocześnie ich czasy przejazdów są mocno zbliżone do kolejowych. W przypadku połączenia pomiędzy Brzegiem i Nysą kolej nie ma konkurencji ze strony przewozów autobusowych.

11) Linia nr 293/301 – odcinek: Opole – Jełowa – Kluczbork

Linia kolejowa o prędkościach szlakowych 60-80 km/h, pozwalająca na osiągnięcie prędkości handlowych rzędu 50 km/h, wobec prędkości 58 km/h dla samochodu osobowego. Linia ta przebiega równolegle do drogi krajowej nr 45, w zmiennej odległości od niej. W rezultacie istnieje znaczna konkurencja ze strony przewoźników drogowych, którzy oferują większą liczbę kursów bezpośrednich w relacji Opole – Kluczbork niż kolej i zarazem niektóre połączenia autobusowe są bardziej atrakcyjne czasowo. Sytuację może poprawić modernizacja linii wraz z podniesieniem prędkości.

12) Linia nr 277 – odcinek: Opole – Jelcz-Laskowice

Linia kolejowa o prędkościach szlakowych rzędu 40 – 100 km/h, co umożliwia uzyskanie prędkości handlowej ok. 46 km/h. Liczba pociągów na tej trasie jest bardzo niewielka (1 para pociągów kursująca tylko w dni robocze) co podyktowane jest znaczną liczbą autobusów na trasie Opole – Dobrzeń Wielki.

13) Linia nr 181 – odcinek: (Kępno – Wieluń) – Janinów – Jaworzno koło Wielunia – (Herby Nowe – Tarnowskie Góry)

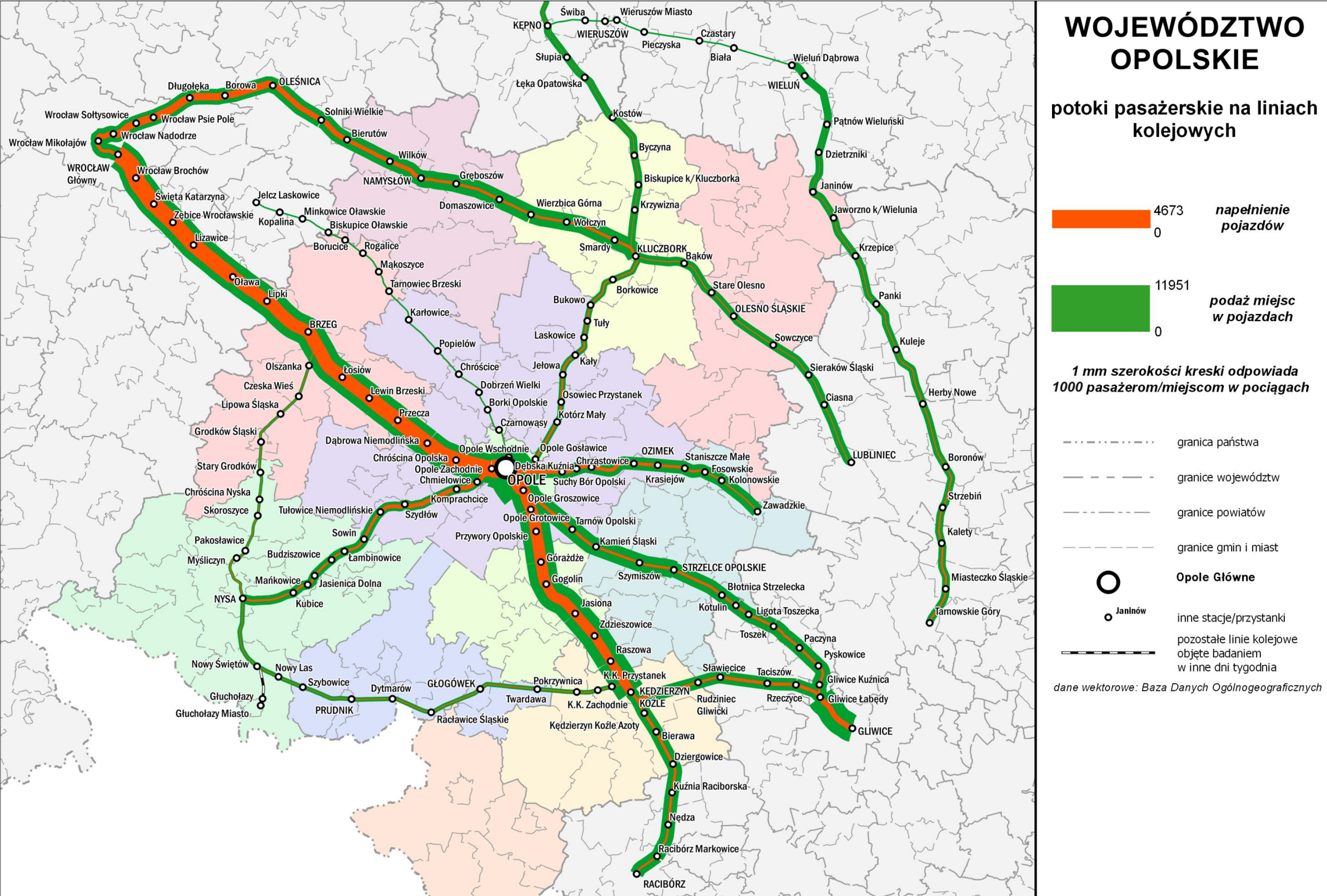
Linia kolejowa o prędkościach szlakowych rzędu 70 – 90 km/h. Jest linią marginalną dla województwa opolskiego, gdyż jest położona na jego północno-wschodnim krańcu. Obsługuje jedynie 1 stację (Janinów) i 1 przystanek (Jaworzno k.Wielunia), położone na obszarze województwa opolskiego.

Podsumowując całość rozważań, należy zauważyć, że połączenie Wrocław – Opole jest bardzo atrakcyjne z punktu widzenia pasażerów, co jest widoczne w liczbie korzystających osób. Ciągi komunikacyjne pomiędzy Opolem, a Gliwicami (zarówno przez Kędzierzyn-Koźle, jak i przez Toszek) są bardzo atrakcyjne dla pasażerów kolei. Sumarycznie, w dni robocze z trasy Wrocław – Gliwice skorzystało 13 400 pasażerów, w dni wolne 4 900 pasażerów. Dużym powodzeniem cieszy się linia Wrocław – Kluczbork, w dni robocze odnotowano 3 800 pasażerów, natomiast w dni wolne 2 100 osób. Linia między Opolem, a Nysą wykazuje duży potencjał, ponieważ pomimo niskich prędkości handlowych jest wykorzystywana przez znaczącą liczbę pasażerów – w dni robocze 1 400 pasażerów, w dni wolne 700 osób. W przypadku tej linii należy mocno wspierać działania dążące do jej modernizacji i podniesienia prędkości szlakowej, co przełoży się na większą liczbę pasażerów. Nieco mniejszym powodzeniem cieszy się linia kolejowa z Opola do Zawadzkiego (dni wolne – 400 pas., dni robocze – 1 000 pas.).

Wyróżnić można grupę połączeń, dla których niezbędne będzie przeprowadzenie modernizacji infrastruktury, tak aby w wyraźny sposób poprawić ich atrakcyjność dla pasażerów. Należą do nich następujące połączenia: Kędzierzyn-Koźle – Nysa; Brzeg – Nysa; Kędzierzyn-Koźle – Racibórz. Do linii najmniej atrakcyjnych (tj. wykorzystywanych przez niewielką liczbę pasażerów) należą linie: Opole – Jelcz-Laskowice; Kluczbork – Kępno; Wieluń – Kępno. W przypadku tych połączeń należy przeanalizować możliwości zwiększenia ich atrakcyjności wśród pasażerów lub obsługę komunikacją autobusową o dopasowanej podaży miejsc.

Maksymalna liczba osób w składzie wskazuje na zasadność uruchamiania połączeń kolejowych w sytuacjach gdy liczba pasażerów przekracza 50 osób. W dzień roboczy ten warunek nie jest spełniony na trasie Opole-Jelcz Laskowice. W dzień wolny sytuacja taka występuje na linii Kędzierzyn-Koźle – Nysa oraz Kędzierzyn-Koźle – Racibórz. Oznacza to, że w pozostałych przypadkach realizowane są kursy, w których zasadne jest uruchamianie pociągów.

Szczegółowe statystyki dla poszczególnych pociągów zostały dołączone do opracowania w formie załącznika.



Rysunek 1. Potoki pasażerskie na liniach kolejowych w dzień roboczy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań własnych

Tabela 1. Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie kolejowe w dzień roboczy

Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie kolejowe w dzień roboczy											
Przewoźnik	Linia	Relacja	Liczba przebadanych par pociągów	liczba istniejących par pociągów	łączna liczba pasażerów	Średnia liczba pasażerów w pociągu	Maksymalna liczba pasażerów przewiezionych 1 pociągiem	Średni potok międzyprzystankowy	Maksymalne napętnienie pojazdu (składu)	Maksymalne wykorzystanie miejsc w pojeździe [składzie] w %	Średni czas przejazdu pasażera [min]
Przewozy Regionalne	160	KĘDZIERZYN-KOŹLE <-> Racibórz	18	18	770	43	161	39	156	81%	43
	175	OPOLE GŁÓWNE <-> ZAWADZKIE	18	18	1102	61	158	39	156	67%	28
	201	OPOLE GŁÓWNE <-> KLUCZBORK	12	12	591	49	112	39	109	80%	43
	202	OPOLE GŁÓWNE <-> NYSA	18	18	1479	82	162	44	155	114%	45
	210-180	Lubliniec <-> WROCŁAW GŁÓWNY	24	24	3815	132	357	53	280	109%	46
	215	Jelcz-Laskowice <-> OPOLE GŁÓWNE	2	2	72	36	42	16	39	20%	41
	220	Gliwice <-> WROCŁAW GŁÓWNY	73	73	11909	162	509	85	295	158%	39
	220A	Gliwice <-> OPOLE GŁ. (p. Toszek)	24	24	1522	63	215	33	140	66%	34
	235	KĘDZIERZYN-KOŹLE <-> Nysa	14	14	587	42	75	21	56	88%	48
	246	NYSA <-> BRZEG	10	10	433	43	103	27	97	140%	38
	320	KLUCZBORK <-> POZNAŃ GŁÓWNY	10	10	1070	107	399	53	282	142%	60
	322	KĘPNO <-> Tarnowskie Góry	10	10	626	63	153	23	106	52%	48

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań własnych

Tabela 2. Wybrane wskaźniki charakteryzujące połączenia kolejowe w dzień wolny

Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie kolejowe w dni wolne											
Przewoźnik	Linia	Relacja	Liczba przebadanych par pociągów	liczba istniejących par pociągów	łączna liczba pasażerów	Średnia liczba pasażerów w pociągu	Maksymalna liczba pasażerów przewiezionych 1 pociągiem	Średni potok międzyprzystankowy	Maksymalne napętnienie pojazdu (składu)	Maksymalne wykorzystanie miejsc w pojeździe [składzie] w %	Średni czas przejazdu pasażera [min]
Przewozy Regionalne	160	KĘDZIERZYN-KOŹLE <-> Racibórz	14	14	456	33	45	29	72	38%	41
	175	OPOLE GŁÓWNE <-> ZAWADZKIE	12	12	425	35	73	22	64	36%	26
	201	OPOLE GŁÓWNE <-> KLUCZBORK	10	10	373	37	59	30	53	40%	43
	202	OPOLE GŁÓWNE <-> NYSA	14	14	779	56	98	30	70	51%	50
	210-180	Lubliniec <-> WROCŁAW GŁÓWNY	18	18	2164	98	237	51	178	90%	63
	220	Gliwice <-> WROCŁAW GŁÓWNY	28	28	4433	158	371	83	224	119%	51
	220A	Gliwice <-> OPOLE GŁ. (p. Toszek)	12	12	574	48	110	27	74	41%	41
	235	KĘDZIERZYN-KOŹLE <-> Nysa	8	8	281	35	50	22	37	60%	60
	246	NYSA <-> BRZEG	6	6	209	35	57	25	70	113%	44
	320	KLUCZBORK <-> POZNAŃ GŁÓWNY	8	8	819	102	326	54	250	127%	72
	322	KĘPNO <-> Tarnowskie Góry	4	4	209	52	67	21	64	32%	59

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań własnych

Tabela 3. Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie kolejowe w granicach woj. opolskiego w dzień roboczy

Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie kolejowe w granicach woj. opolskiego w dzień roboczy											
Przewoźnik	Linia	Relacja	Liczba przebadanych par pociągów	liczba istniejących par pociągów	łączna liczba pasażerów	Średnia liczba pasażerów w pociągu	Maksymalna liczba pasażerów przewiezionych 1 pociągiem	Średni potok międzyprzystankowy	Maksymalne napełnienie pojazdu (składu)	Maksymalne wykorzystanie miejsc w pojeździe [składzie] w %	Średni czas przejazdu pasażera [min]
Przewozy Regionalne	160	KĘDZIERZYN-KOŹLE <-> Racibórz	18	18	373	21	74	43	156	81%	54
	175	OPOLE GŁÓWNE <-> ZAWADZKIE	18	18	1102	61	158	39	156	67%	28
	201	OPOLE GŁÓWNE <-> KLUCZBORK	12	12	591	49	112	39	109	80%	43
	202	OPOLE GŁÓWNE <-> NYSA	18	18	1479	82	162	44	155	114%	45
	210-180	Lubliniec <-> WROCŁAW GŁÓWNY	24	24	1371	47	171	33	135	57%	34
	215	Jelcz-Laskowice <-> OPOLE GŁÓWNE	2	2	68	34	39	19	39	20%	42
	220	Gliwice <-> WROCŁAW GŁÓWNY	73	73	8128	111	395	83	295	149%	40
	220A	Gliwice <-> OPOLE GŁ. (p. Toszek)	24	24	922	38	126	33	140	66%	34
	235	KĘDZIERZYN-KOŹLE <-> Nysa	14	14	587	42	75	21	56	88%	48
	246	NYSA <-> BRZEG	10	10	433	43	103	27	97	140%	38
	320	KLUCZBORK <-> POZNAŃ GŁÓWNY	10	10	175	18	45	21	43	21%	31
	322	KĘPNO <-> Tarnowskie Góry	10	10	59	6	30	13	44	22%	20

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań własnych

Tabela 4. Wybrane wskaźniki charakteryzujące połączenia kolejowe w granicach woj. opolskiego w dzień wolny

Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie kolejowe w granicach woj. opolskiego w dni wolne											
Przewoźnik	Linia	Relacja	Liczba przebadanych par pociągów	liczba istniejących par pociągów	łączna liczba pasażerów	Średnia liczba pasażerów w pociągu	Maksymalna liczba pasażerów przewiezionych 1 pociągiem	Średni potok międzyprzystankowy	Maksymalne napełnienie pojazdu (składu)	Maksymalne wykorzystanie miejsc w pojeździe [składzie] w %	Średni czas przejazdu pasażera [min]
Przewozy Regionalne	160	KĘDZIERZYN-KOŹLE <-> Racibórz	14	14	215	15	33	31	72	38%	62
	175	OPOLE GŁÓWNE <-> ZAWADZKIE	12	12	425	35	73	22	64	36%	26
	201	OPOLE GŁÓWNE <-> KLUCZBORK	10	10	373	37	59	30	53	40%	43
	202	OPOLE GŁÓWNE <-> NYSA	14	14	779	56	98	30	70	51%	50
	210-180	Lubliniec <-> WROCŁAW GŁÓWNY	18	18	932	42	127	35	120	61%	41
	220	Gliwice <-> WROCŁAW GŁÓWNY	28	28	3027	108	333	86	219	116%	49
	220A	Gliwice <-> OPOLE GŁ. (p. Toszek)	12	12	357	30	100	27	74	41%	37
	235	KĘDZIERZYN-KOŹLE <-> Nysa	8	8	281	35	50	22	37	60%	60
	246	NYSA <-> BRZEG	6	6	209	35	57	25	70	113%	44
	320	KLUCZBORK <-> POZNAŃ GŁÓWNY	8	8	90	11	27	20	61	31%	51
	322	KĘPNO <-> Tarnowskie Góry	4	4	13	3	6	13	26	13%	83

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań własnych

2.2. Analiza połączeń autobusowych

Ze względu na niższy od kolei koszt eksploatacji oraz większą możliwość doboru wielkości pojazdów do potoków pasażerskich, połączenia autobusowe sprawdzają się szczególnie dobrze w transporcie regionalnym pomiędzy mniejszymi miejscowościami. Sieć autobusowa pokrywa swym zasięgiem większy obszar od sieci kolejowej, przez co są chętniej używane w podróżach na krótkich odległościach. Z tego względu sieć połączeń autobusowych powinna pełnić funkcję uzupełniającą wobec sieci połączeń kolejowych, umożliwiając jednocześnie sprawny dowóz do węzłów przesiadkowych zlokalizowanych na styku autobus-kolej.

Największe potoki pasażerskie na liniach autobusowych można zauważyć w sytuacji, gdy nie istnieje konkurencja ze strony kolei lub czasy przejazdów koleją nie są atrakcyjne dla pasażera. Największe potoki pasażerskie odnotowano na trasach między powiatem opolskim, a:

- miastem Opole (największy obszar ciężenia dla całości województwa),
- powiatem krapkowickim (brak połączeń kolejowych w największym mieście – Krapkowicach),
- powiatem kluczborskim (linia kolejowa oddziałuje na inne obszary niż transport autobusowy);

a także między powiatami krapkowickim i prudnickim (brak połączeń kolejowych). Istotne są również trasy pomiędzy powiatami opolskim i strzeleckim (przewozy kolejowe konkurują z dobrze rozwiniętymi przewozami autobusowymi), nyskim i prudnickim (tu także przewozy kolejowe konkurują z dobrze rozwiniętymi przewozami autobusowymi) oraz namysłowskim i opolskim (brak połączeń kolejowych).

Połączenia o największej liczbie pasażerów są to zazwyczaj poranne kursy dowożące uczniów i pracowników do celu podróży (szkoła, uczelnia, praca) między godzinami 6:00 a 8:00. Szczyt popołudniowy jest bardziej rozłożony w czasie (między 14:00 a 17:00) ze względu na różne pory zakończenia aktywności. Najmniejszą liczbę pasażerów zanotowano w przypadku bardzo wczesnych połączeń (przed 5:00) oraz w dni wolne.

W poniższej tabeli przedstawiono przydział poszczególnych autobusowych linii komunikacyjnych do wspólnych ciągów komunikacyjnych przekraczających granice sąsiadujących powiatów. Dzięki takiemu zabiegowi uzyskano zsumowane wielkości potoków międzypowiatowych co przedstawiono na Rysunku nr 2. Najważniejsze wskaźniki, dla poszczególnych ciągów międzypowiatowych zaprezentowane są w Tabeli 6 dla dnia roboczego i w Tabeli 7 dla dnia wolnego.

Tabela 5. Przydział autobusowych linii komunikacyjnych poszczególnych przewoźników do ciągów komunikacyjnych.

Połączenia między powiatami:	Przewoźnik	Linia
Powiat brzeski - Powiat głubczycki	PKS Brzeg	36
Powiat brzeski - Powiat głubczycki	PKS Brzeg	41
Powiat brzeski - Powiat głubczycki	PKS Brzeg	47
Powiat brzeski - Powiat m. Wrocław	Auto-Fan	520
Powiat brzeski - Powiat m. Wrocław	Euro-Bus Bogdan Kurowski	500
Powiat brzeski - Powiat m. Wrocław	Euro-Bus Bogdan Kurowski	501
Powiat brzeski - Powiat m. Wrocław	Luxury Car - Nyski Bus	510
Powiat brzeski - Powiat namysłowski	PKS Brzeg	20
Powiat brzeski - Powiat namysłowski	PKS Brzeg	21
Powiat brzeski - Powiat nyski	Auto-Fan	520
Powiat brzeski - Powiat nyski	Euro-Bus Bogdan Kurowski	500
Powiat brzeski - Powiat nyski	Euro-Bus Bogdan Kurowski	501
Powiat brzeski - Powiat nyski	Luxury Car - Nyski Bus	510
Powiat brzeski - Powiat nyski	PKS Brzeg	36
Powiat brzeski - Powiat nyski	PKS Brzeg	41
Powiat brzeski - Powiat nyski	PKS Brzeg	43
Powiat brzeski - Powiat nyski	PKS Głubczyce	1018
Powiat brzeski - Powiat oławski	PKS Brzeg	75
Powiat brzeski - Powiat oławski	PKS Brzeg	76
Powiat brzeski - Powiat oławski	PKS Głubczyce	1018
Powiat brzeski - Powiat opolski	OPKS	1036
Powiat brzeski - Powiat opolski	PKS Brzeg	20
Powiat brzeski - Powiat opolski	PKS Brzeg	145
Powiat brzeski - Powiat opolski	PKS Brzeg	148
Powiat brzeski - Powiat opolski	PKS Brzeg	154
Powiat brzeski - Powiat strzelecki	PKS Brzeg	47
Powiat brzeski - Powiat strzelecki	PKS Brzeg	71
Powiat głubczycki - Powiat kędzierzyńsko-kozielski	ARRIVA	138
Powiat głubczycki - Powiat kędzierzyńsko-kozielski	ARRIVA	161
Powiat głubczycki - Powiat kędzierzyńsko-kozielski	PKS Głubczyce	1027
Powiat głubczycki - Powiat kędzierzyńsko-kozielski	PKS Głubczyce	1030
Powiat głubczycki - Powiat prudnicki	PKS Głubczyce	1001
Powiat głubczycki - Powiat prudnicki	PKS Głubczyce	1002
Powiat głubczycki - Powiat prudnicki	PKS Głubczyce	1003
Powiat głubczycki - Powiat prudnicki	PKS Głubczyce	1004
Powiat głubczycki - Powiat prudnicki	PKS Głubczyce	1012
Powiat głubczycki - Powiat prudnicki	PKS Głubczyce	1016
Powiat głubczycki - Powiat prudnicki	PKS Głubczyce	1018
Powiat głubczycki - Powiat raciborski	PKS Głubczyce	1012
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat krapkowicki	ARRIVA	121
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat krapkowicki	ARRIVA	155
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat krapkowicki	ARRIVA	158
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat krapkowicki	PKS Strzelce Opolskie	9
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat prudnicki	ARRIVA	147
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat prudnicki	ARRIVA	148
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat prudnicki	ARRIVA	154
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat prudnicki	ARRIVA	155
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1036
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1038
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1055
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat strzelecki	ARRIVA	101
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat strzelecki	ARRIVA	102
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat strzelecki	ARRIVA	105
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat strzelecki	ARRIVA	107

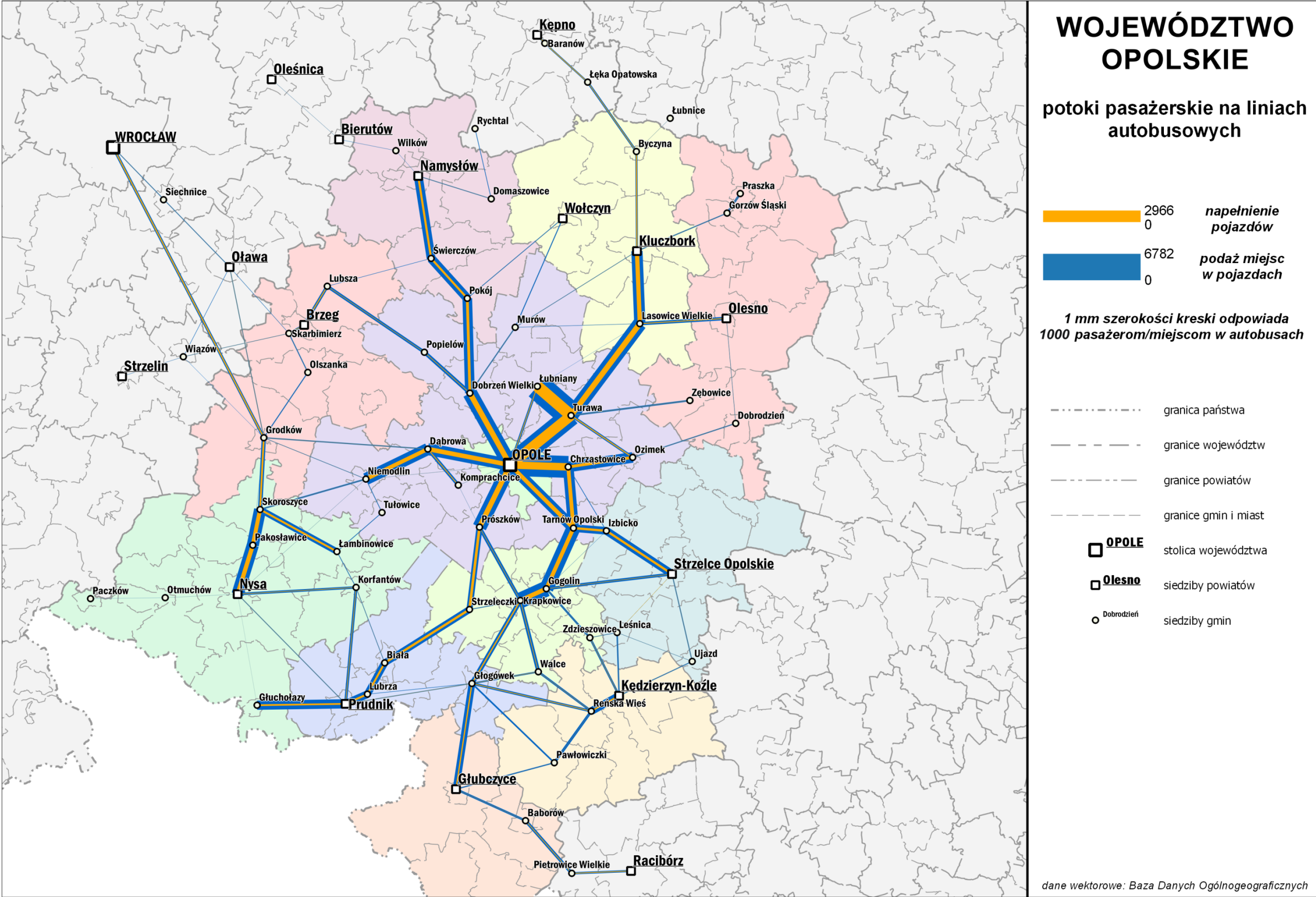
Połączenia między powiatami:	Przewoźnik	Linia
Powiat kępiński - Powiat kluczborski	Przewóz Osób Andrzej Siwik Roszkowice	5
Powiat kępiński - Powiat namysłowski	PKS Namysłów	50
Powiat kępiński - Powiat namysłowski	PKS Namysłów	52
Powiat kluczborski - Powiat namysłowski	PKS Kluczbork	111647
Powiat kluczborski - Powiat oleski	PKS Kluczbork	111626
Powiat kluczborski - Powiat oleski	PKS Kluczbork	111635
Powiat kluczborski - Powiat oleski	PKS Kluczbork	111639
Powiat kluczborski - Powiat oleski	PKS Kluczbork	111685
Powiat kluczborski - Powiat oleski	PKS Lubliniec	202
Powiat kluczborski - Powiat oleski	PKS Lubliniec	211
Powiat kluczborski - Powiat oleski	Przewóz osób - Handel obwoźny Lucyna Garncarek	530
Powiat kluczborski - Powiat opolski	KLA LUZ	550
Powiat kluczborski - Powiat opolski	OPKS	1029
Powiat kluczborski - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111628
Powiat kluczborski - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111632
Powiat kluczborski - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111635
Powiat kluczborski - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111639
Powiat kluczborski - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111666
Powiat kluczborski - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111672
Powiat kluczborski - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111685
Powiat kluczborski - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111699
Powiat kluczborski - Powiat opolski	PKS Lubliniec	202
Powiat kluczborski - Powiat opolski	PKS Lubliniec	211
Powiat kluczborski - Powiat opolski	Przewóz osób - Handel obwoźny Lucyna Garncarek	530
Powiat kluczborski - Powiat wieruszowski	PKS Kluczbork	111662
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	ARRIVA	1001
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	ARRIVA	1002
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	ARRIVA	1003
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	ARRIVA	1004
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	ARRIVA	1007
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	ARRIVA	1012
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	KLA LUZ	558
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	OPKS	1012
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	OPKS	1015
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	OPKS	1012
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	PKS Głubczyce	1001
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	PKS Głubczyce	1002
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	PKS Głubczyce	1003
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	PKS Głubczyce	1004
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	ARRIVA	154
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	ARRIVA	155
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	ARRIVA	1001
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	ARRIVA	1002
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	ARRIVA	1003
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	ARRIVA	1004
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	ARRIVA	1007
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	ARRIVA	1012
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	ARRIVA	1029
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	PKS Głubczyce	1001
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	PKS Głubczyce	1002
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	PKS Głubczyce	1003
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	PKS Głubczyce	1004
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	PKS Strzelce Opolskie	18
Powiat krapkowicki - Powiat strzelecki	KLA LUZ	551
Powiat krapkowicki - Powiat strzelecki	PKS Strzelce Opolskie	5
Powiat krapkowicki - Powiat strzelecki	PKS Strzelce Opolskie	9
Powiat krapkowicki - Powiat strzelecki	PKS Strzelce Opolskie	18
Powiat krapkowicki - Powiat strzelecki	PKS Strzelce Opolskie	28

Połączenia między powiatami:	Przewoźnik	Linia
Powiat m. Opole - Powiat opolski	ARRIVA	1001
Powiat m. Opole - Powiat opolski	ARRIVA	1002
Powiat m. Opole - Powiat opolski	ARRIVA	1003
Powiat m. Opole - Powiat opolski	ARRIVA	1004
Powiat m. Opole - Powiat opolski	ARRIVA	1007
Powiat m. Opole - Powiat opolski	ARRIVA	1012
Powiat m. Opole - Powiat opolski	KLA LUZ	550
Powiat m. Opole - Powiat opolski	KLA LUZ	552
Powiat m. Opole - Powiat opolski	KLA LUZ	554
Powiat m. Opole - Powiat opolski	KLA LUZ	555
Powiat m. Opole - Powiat opolski	KLA LUZ	556
Powiat m. Opole - Powiat opolski	KLA LUZ	557
Powiat m. Opole - Powiat opolski	KLA LUZ	558
Powiat m. Opole - Powiat opolski	KLA LUZ	559
Powiat m. Opole - Powiat opolski	KLA LUZ	560
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	1005
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	1006
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	1009
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	1012
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	1014
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	1015
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	1029
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	1036
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	2010
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	2022
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	2048
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	2067
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	2124
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	2126
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	2130
Powiat m. Opole - Powiat opolski	OPKS	1012
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Głubczyce	1001
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Głubczyce	1002
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Głubczyce	1003
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Głubczyce	1004
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111635
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111639
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111647
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111666
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111672
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111685
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Lubliniec	202
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Lubliniec	211
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Namysłów	18
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Namysłów	54
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Namysłów	59
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Nysa	23
Powiat m. Opole - Powiat opolski	PKS Strzelce Opolskie	20
Powiat m. Opole - Powiat opolski	Przewóz osób - Handel obwoźny Lucyna Garncarek	530
Powiat m. Opole - Powiat opolski	Przewóz Osób Anna Morawiec	540
Powiat m. Opole - Powiat opolski	U.T. Beata Aleksandra Jeziorowska	32
Powiat m. Wrocław - Powiat oławski	PKS Głubczyce	1018

Połączenia między powiatami:	Przewoźnik	Linia
Powiat namysłowski - Powiat oleśnicki	PKS Kluczbork	111671
Powiat namysłowski - Powiat opolski	OPKS	1014
Powiat namysłowski - Powiat opolski	PKS Kluczbork	111647
Powiat namysłowski - Powiat opolski	PKS Namysłów	18
Powiat namysłowski - Powiat opolski	PKS Namysłów	54
Powiat namysłowski - Powiat opolski	PKS Namysłów	59
Powiat nyski - Powiat opolski	ARRIVA	1024
Powiat nyski - Powiat opolski	ARRIVA	1046
Powiat nyski - Powiat opolski	ARRIVA	1068
Powiat nyski - Powiat opolski	OPKS	1005
Powiat nyski - Powiat opolski	OPKS	1009
Powiat nyski - Powiat opolski	PKS Nysa	23
Powiat nyski - Powiat prudnicki	ARRIVA	141
Powiat nyski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1001
Powiat nyski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1002
Powiat nyski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1003
Powiat nyski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1004
Powiat nyski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1006
Powiat nyski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1007
Powiat nyski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1018
Powiat nyski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1024
Powiat nyski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1026
Powiat nyski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1027
Powiat nyski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1046
Powiat nyski - Powiat prudnicki	ARRIVA	1068
Powiat nyski - Powiat prudnicki	PKS Głubczyce	1018
Powiat nyski - Powiat wieruszowski	PKS Kluczbork	111662
Powiat oleski - Powiat opolski	KLA LUZ	560
Powiat oleski - Powiat opolski	OPKS	1006
Powiat oleski - Powiat opolski	U.T. Beata Aleksandra Jeziorowska	32
Powiat oławski - Powiat strzeliński	PKS Brzeg	75
Powiat oławski - Powiat strzeliński	PKS Brzeg	76
Powiat opolski - Powiat strzelecki	KLA LUZ	552
Powiat opolski - Powiat strzelecki	KLA LUZ	554
Powiat opolski - Powiat strzelecki	PKS Strzelce Opolskie	20
Powiat prudnicki - Powiat wieluński	ARRIVA	1003
Powiat prudnicki - Powiat wieluński	ARRIVA	1046
Powiat strzelecki - Powiat tarnogórski	PKS Strzelce Opolskie	9

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Zamawiającego

Szczegółowe statystyki zostały dołączone do opracowania w formie załącznika.



dane wektorowe: Baza Danych Ogólnogeograficznych

Rysunek 2. Potoki pasażerskie na liniach autobusowych w dzień roboczy.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań własnych

Tabela 6. Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie autobusowe w granicach woj. opolskiego w dzień roboczy

Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie autobusowe w granicach woj. opolskiego w dzień roboczy					
Połączenia między powiatami:	Liczba kursów w dzień roboczy	Liczba zbadanych kursów w dzień roboczy	Liczba pasażerów przejeżdżająca przez ekran	Średnia liczba pasażerów w kursie przejeżdżająca przez ekran	Maksymalna liczba pasażerów przewiezionych 1 kursem przez ekran
Powiat brzeski - Powiat namysłowski	2	6	19	3	7
Powiat brzeski - Powiat nyski	47	26	246	9	27
Powiat brzeski - Powiat oławski	5	6	60	10	21
Powiat brzeski - Powiat opolski	21	19	221	12	49
Powiat głubczycki - Powiat kędzierzyńsko-kozielski	8	5	19	4	15
Powiat głubczycki - Powiat prudnicki	48	29	263	9	26
Powiat głubczycki - Powiat raciborski	14	3	33	10	19
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat krapkowicki	37	22	149	7	47
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat prudnicki	26	10	65	6	22
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat strzelecki	13	8	57	7	22
Powiat kępiński - Powiat kluczborski	13	38	475	13	43
Powiat kępiński - Powiat namysłowski	4	1	9	7	9
Powiat kluczborski - Powiat namysłowski	5	84	781	9	45
Powiat kluczborski - Powiat oleski	30	40	449	11	43
Powiat kluczborski - Powiat opolski	83	48	404	8	39
Powiat kluczborski - Powiat wieruszowski	2	13	112	8	33
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	146	47	466	10	38
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	87	32	270	8	36
Powiat krapkowicki - Powiat strzelecki	40	9	104	12	23
Powiat m. Opole - Powiat opolski	624	282	2074	7	58
Powiat namysłowski - Powiat oleśnicki	2	444	3975	9	63
Powiat namysłowski - Powiat opolski	54	22	153	7	38
Powiat nyski - Powiat opolski	50	30	349	12	36
Powiat nyski - Powiat prudnicki	93	32	346	11	34
Powiat oleski - Powiat opolski	23	48	349	7	26
Powiat opolski - Powiat strzelecki	55	43	490	11	45
Powiat strzelecki - Powiat tarnogórski	1	1	6	6	6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań własnych

Tabela 7. Wybrane wskaźniki charakteryzujące połączenia autobusowe w granicach woj. opolskiego w dzień wolny

Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie autobusowe w granicach woj. opolskiego w dni wolne					
Połączenia między powiatami:	Liczba kursów w soboty i niedziele	Liczba zbadanych kursów w soboty i niedziele	Liczba pasażerów przejeżdżająca przez ekran	Średnia liczba pasażerów w kursie przejeżdżająca przez ekran	Maksymalna liczba pasażerów przewiezionych 1 kursem przez ekran
Powiat brzeski - Powiat nyski	43	29	279	10	26
Powiat brzeski - Powiat oławski	5	2	9	5	6
Powiat głubczycki - Powiat prudnicki	19	13	75	6	16
Powiat głubczycki - Powiat raciborski	8	3	19	6	13
Powiat kluczborski - Powiat oleski	4	5	56	11	16
Powiat kluczborski - Powiat opolski	35	22	256	12	28
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	44	34	307	9	40
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	29	18	245	14	40
Powiat m. Opole - Powiat opolski	211	122	1349	11	40
Powiat namysłowski - Powiat opolski	19	11	140	13	23
Powiat nyski - Powiat opolski	19	10	69	7	14
Powiat nyski - Powiat prudnicki	24	15	150	10	29
Powiat oleski - Powiat opolski	3	3	13	4	9
Powiat opolski - Powiat strzelecki	28	15	123	8	23

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań własnych

3. Badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców województwa opolskiego

Wśród pasażerów komunikacji publicznej na terenie Województwa Opolskiego przeprowadzono wywiady kwestionariuszowe metodą PAPI. Wywiady miały na celu zbadanie zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców województwa opolskiego korzystających z komunikacji publicznej. Ankieta została przeprowadzona z doбором losowym warstwowym wśród 517 respondentów (w tym 398 wśród pasażerów autobusów, a 119 wśród pasażerów pociągów) w maju i czerwcu 2015r. Dobór próby osób ankietowanych przeprowadzono tak, aby odzwierciedlała ona w możliwie najpełniejszy sposób strukturę ludności Województwa Opolskiego. Ostateczny podział ludności w badaniu zaprezentowany jest w Tabelach 8. do 13.

Głównymi osobami korzystającymi z transportu publicznego są przede wszystkim uczniowie szkół średnich oraz pracownicy realizujący podróże obligatoryjne. Zauważalny jest wpływ studentów oraz emerytów. Wszystkie te grupy łączy jedna cecha – ograniczona możliwość podróżowania własnym pojazdem (głównie brak samochodu lub brak prawa jazdy). Równocześnie aż 83% potwierdza, że wybiera dany środek transportu ponieważ nie ma innej możliwości. Powszechny jest trend rezygnacji z regularnego podróżowania się transportem publicznym po zaistnieniu okoliczności umożliwiających podróż własnym samochodem.

Tabela 8. Podział respondentów ze względu na płeć

	Ogółem	pociągi	autobusy
Kobieta	55,1%	55,8%	52,9%
Mężczyzna	44,9%	44,2%	47,1%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Tabela 9. Podział respondentów ze względu na wiek

	Ogółem	pociągi	autobusy
15-19	25,9%	25,1%	28,6%
20-29	24,0%	22,1%	30,3%
30-39	11,8%	12,3%	10,1%
40-49	10,8%	11,3%	9,2%
50-59	11,4%	11,8%	10,1%
60-69	12,6%	13,6%	9,2%
70+	3,5%	3,8%	2,5%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Tabela 10. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową

	Ogółem	pociągi	autobusy
Bezrobotny	7,0%	8,0%	3,4%
Działalność gospodarcza	2,1%	2,0%	2,5%
Emeryt	13,5%	14,3%	10,9%
Pracownik	33,5%	34,5%	30,2%
Rencista	3,5%	4,0%	1,7%
Student	10,4%	8,5%	16,8%
Uczeń gimnazjum	7,2%	6,3%	10,1%
Uczeń szkoły podstawowej	0,6%	0,8%	0,0 %
Uczeń szkoły średniej	22,2%	21,6%	24,4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Tabela 11. Podział respondentów ze względu na wykształcenie

	Ogółem	pociągi	autobusy
Gimnazjalne	18,4%	18,6%	17,6%
Podstawowe	13,3%	13,1%	14,3%
Średnie	27,5%	27,6%	26,9%
Wyższe	12,4%	9,8%	21,0%
Zawodowe	28,4%	30,9%	20,2%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Tabela 12. Podział respondentów ze względu na miejsce zamieszkania

	Ogółem	pociągi	autobusy
Miasto	35,2%	31,7%	47,1%
Wieś	64,8%	68,3%	52,9%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Tabela 13. Udział respondentów z poszczególnych powiatów Województwa Opolskiego

Powiaty w regionie	Ogółem	autobusy	pociągi
Strzelecki	5,2%	5,0%	5,9%
Prudnicki	10,3%	13,1%	0,8%
Opolski	24,2%	27,1%	14,3%
Opole	6,4%	6,5%	5,9%
Oleski	2,7%	2,8%	2,5%
Nyski	14,5%	15,6%	10,9%
Namysłowski	4,8%	3,8%	8,4%
Krapkowicki	9,9%	12,2%	1,7%
Kluczborski	6,8%	5,5%	10,9%
Kędzierzyńsko-Kozielski	8,5%	5,3%	19,4%
Głubczycki	2,1%	2,3%	1,7%
Brzeski	4,6%	0,8%	17,6%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Połowa ruchu generowana jest przez osoby pracujące i/lub uczące się. Respondenci pytani o cel podróży w znacznej części wybierali szkołę lub uczelnię (29,1% ankietowanych w autobusach, 37% w pociągach). Drugą motywacją podróży była praca (17,4% w autobusach, 21,9% w pociągach). Dopiero w dalszej kolejności stawiane są motywacje takie jak lekarz (średnio 10%), zakupy (średnio 9%), załatwianie spraw w urzędzie (średnio 5%), turystyka i kultura/sport (średnio po 4%). Cele oznaczone jako inne stanowiły 19% wszystkich odpowiedzi, ankietowanym nie zadawano pytania uzupełniającego o podanie tego celu podróży. Skoncentrowanie się na potrzebach transportowych osób uczących się i pracowników realizujących podróże obligatoryjne doprowadzi do sytuacji, gdy pozostałe potrzeby zostaną niejako zaspokojone równolegle.

Tabela 14. Udział procentowy celów podróży

	Ogółem	autobusy	pociągi
Praca	18,4%	17,4%	21,9%
Szkoła/Uczelnia	30,9%	29,1%	37,0%
Zakupy	8,7%	9,5%	5,9%
Lekarz	9,9%	11,1%	5,9%
Turystyka	4,3%	4,0%	5,0%
Sprawa w urzędzie	4,8%	5,5%	2,5%
Kultura/Sport	4,1%	3,3%	6,7%
Inne	19,0%	20,1%	15,1%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Wśród respondentów wskazujących za cel miejsce nauki lub pracy zostały zadane dodatkowe pytania:

- Iloma środkami komunikacji publicznej dojeżdża Pan/Pani z domu do pracy/szkoły?
- Ile czasu zajmuje Panu/Pani podróż z domu do pracy/szkoły?

Znaczna część odpowiadających (88,7% w autobusach i 62,5% w pociągach) zadeklarowała, że korzysta z jednego środka transportu podczas podróży, 10,8% w autobusach oraz 29,2% w pociągach raz się przesiada. Podróże kombinowane nie są popularne, a pasażerowie realizują przede wszystkim przejazdy bezpośrednie. Różnica pomiędzy autobusami i pociągami wynika z faktu, że autobusy wjeżdżają do centrów miejscowości i zatrzymują na większej ilości przystanków. Nierzadko jest to powiązane z faktem, że przewoźnicy (w szczególności prywatni) oferują połączenia pomiędzy atrakcyjnymi punktami na terenie Opola, a lokalizacjami w innych miejscowościach, przez co przesiadki na inne środki transportu nie są konieczne. Kolejnym powodem jest także brak integracji biletowo-taryfowej, co skutkuje, że każda zmiana pojazdu wiąże się najczęściej z zakupem kolejnego biletu, a to dodatkowo zwiększa koszty przejazdów.

Tabela 15. Udział środków transportu wykorzystywanych podczas podróży do uczelni, szkoły, miejsca pracy

	Ogółem	autobusy	pociągi
Jeden środek transportu	81,6%	88,7%	62,5%
Dwa środki transportu	15,6%	10,8%	29,2%
Trzy środki transportu	2,8%	0,5%	8,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Pasażerowie autobusów zapytani o długość przejazdu najczęściej twierdzili, że ich podróż trwa około pół godziny, rzadziej padała odpowiedź, że podróż trwa około czterdziestu pięciu minut. Najmniejszy udział mają podróże powyżej jednej godziny oraz poniżej kwadransa (po około 14% odpowiedzi). Inaczej sytuacja przedstawia się w przypadku pociągów, gdzie przeważają podróże powyżej godziny, następnie w przedziale od czterdziestu pięciu minut do godziny i od kwadransa do pół godziny. Pasażerowie rzadziej używają kolei do krótkich podróży, co ma związek z mniejszą gęstością przystanków kolejowych w porównaniu do autobusowych.

Wśród pasażerów widać tendencję do korzystania z jak najmniejszej liczby środków transportu, co minimalizuje zarówno czas przejazdu (nie trzeba tracić czasu na przesiadkę), jak i ponoszone koszty (nie trzeba kupować kilku biletów). Przewoźnicy autobusowi najczęściej organizują linie komunikacyjne w taki sposób, by istniała możliwość przejazdu bezpośredniego pomiędzy różnymi miejscowościami. Integracja rozkładowa pomiędzy przewoźnikami nie istnieje lub jest minimalna. W efekcie pasażerowie nie mają możliwości zakupu biletów wieloprzejazdowych (jeśli przewoźnik takie bilety sprzedaje), by korzystać z nich w dowolnym pojeździe na trasie. Nie ma także możliwości zakupu biletów na połączenia z przesiadką. W rezultacie przewoźnicy sami wymuszają, by pasażerowie korzystali z ich połączenia, a pasażerowie niechętnie przesiadają się do innego środka transportu.

Z powyższych powodów wynika niezrozumienie wśród mieszkańców województwa istoty integracji taryfowo-biletowej. Wielu respondentów pozytywnie wyrażało się na temat integracji taryfowej, nie zdając sobie sprawy, że na terenie Województwa Opolskiego są tylko jej pojedyncze przypadki, gdy przy wykorzystaniu jednego biletu można przemieszczać się kilkoma środkami transportu. Równocześnie wysoki odsetek osób twierdzących, że nie są zainteresowani biletem łączącym różne środki transportu spowodowany jest faktem, że ci pasażerowie w podróżach zazwyczaj poruszają się jednym środkiem transportu, nie odczuwając potrzeby integracji, a także nie są w stanie sobie uzmysłwić, że przemieszczanie się z przesiadkami mogłoby być atrakcyjne (w Polsce takie systemy nie są rozpowszechnione na trasach regionalnych).

Tabela 16. Udział procentowy podróży w poszczególnych przedziałach czasowych

	Ogółem	autobusy	pociągi
Do 15 min	13,6%	15,5%	8,5%
Do 30 min	33,7%	38,0%	22,5%
Do 45 min	19,4%	21,4%	14,1%
Do 60 min	19,0%	17,1%	23,9%
Powyżej 60 min	14,3%	8,0%	31,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Tabela 17. Udział podróży w określonych przedziałach czasowych

	Ogółem	autobusy	pociągi
0-5 min	0,4%	0,5%	0,0%
6-10 min	5,8%	6,4%	4,2%
11-15 min	7,4%	8,6%	4,2%
16-20 min	9,7%	11,8%	4,2%
21-25 min	6,6%	7,5%	4,2%
26-30 min	17,3%	18,8%	14,1%
31-35 min	3,1%	3,7%	1,4%
36-40 min	9,7%	11,2%	5,6%
41-45 min	6,6%	6,4%	7,0%
46-50 min	6,2%	4,8%	9,9%
51-55 min	0,8%	1,1%	0,0%
56-60 min	12,0%	11,2%	14,1%
61-75 min	4,3%	3,2%	7,0%
76-90 min	7,0%	3,7%	15,6%
91 min <	3,1%	1,1%	8,5%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Wśród respondentów 43% odpowiadających w autobusach i ponad 50% odpowiadających w pociągach korzysta z środków transportu publicznego od pięciu do siedmiu dni w tygodniu. Jest to wartość korespondująca z wysokim odsetkiem pracowników oraz uczniów/studentów, dojeżdżających najczęściej codziennie do celu podróży. Deklaracje podróży incydentalnych stanowią około 25% wszystkich odpowiedzi.

Tabela 18. Udział ilości podróży w tygodniu/miesiącu

	Ogółem	autobusy	pociągi
5-7 dni w tygodniu	44,7%	43,0%	50,4%
2-4 dni w tygodniu	19,0%	19,1%	18,5%
1 dzień w tygodniu	10,6%	11,8%	6,7%
Rzadziej niż raz w tygodniu	13,7%	14,1%	12,6%
Rzadziej niż raz w miesiącu	11,4%	11,3%	11,8%
Nigdy	0,6%	0,8%	0,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Blisko 90% ankietowanych w autobusach twierdzi, że skorzystało z środka transportu publicznego ponieważ nie mieli innej możliwości. Równocześnie prawie 79% deklaruje, że wyznacznikiem w wyborze konkretnego połączenia jest komfort przejazdów, co można odnosić do wyboru konkretnego kursu (a nie poprzedniego, następnego czy przejazdu inną trasą). Oznacza to, że wśród korzystających z transportu zbiorowego jest niewielki odsetek kierowców świadomie rezygnujących z podróżowania samochodem osobowym. Jednocześnie należy zauważyć, że w przypadku odpowiadających w pociągach 11,8% wybrało odpowiedź, że ten środek transportu jest szybszy, a drugie tyle, że jest tańszy. Wśród użytkowników kolei częściej można się spodziewać osób rezygnujących z własnych pojazdów na rzecz szybszej i bardziej ekonomicznej komunikacji zbiorowej.

Tabela 19. Przyczyna wyboru środka transportu zbiorowego

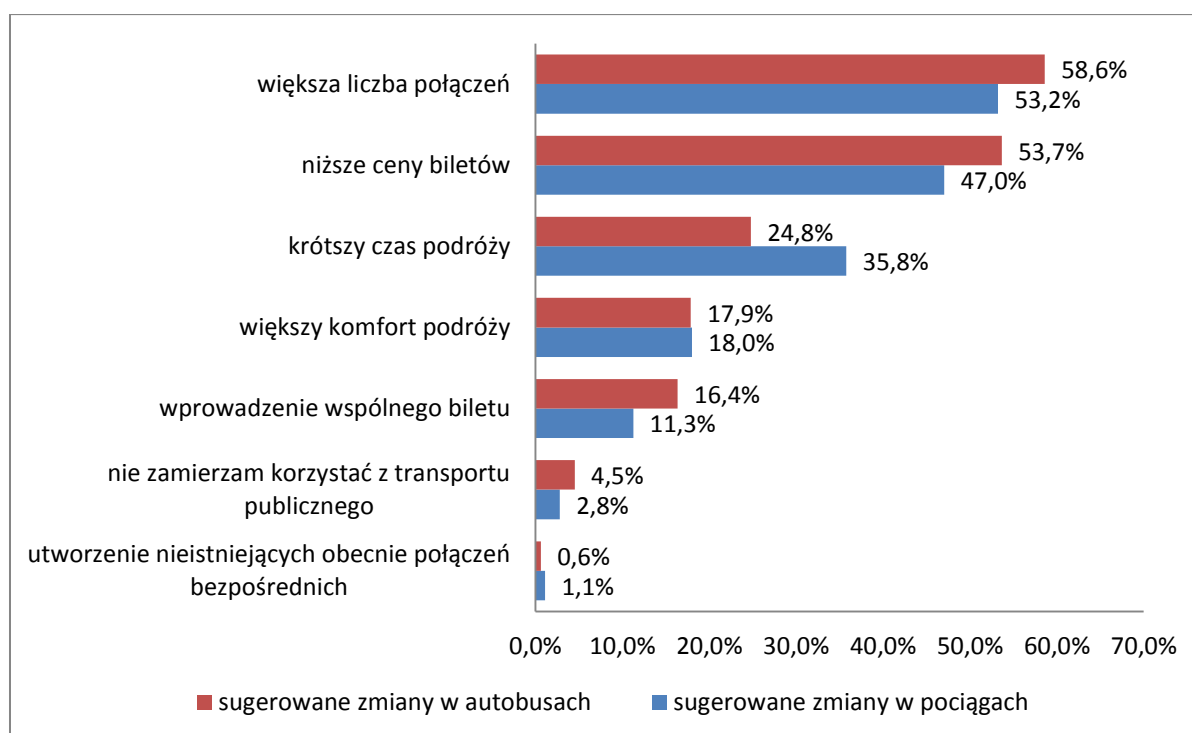
	Ogółem	autobusy	pociągi
Szybszy	4,3%	2,0%	11,8%
Tańszy	6,6%	5,0%	11,8%
Częstsze połączenia	5,8%	4,8%	9,2%
Bardziej komfortowy	74,5%	78,9%	59,7%
Brak innej możliwości	83,6%	89,9%	62,2%
Możliwość dotarcia na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek	2,1%	2,0%	2,5%
Przyjazny środowisku	1,2%	0,3%	4,2%
Niezależny od warunków ruchu drogowego (brak stania w korkach)	1,4%	0,5%	4,2%
Z powodu możliwości wybrania wielu odpowiedzi – udział procentowy nie sumuje się do 100%			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

W przypadku pytania o proponowane zmiany dla transportu autobusowego i szynowego odpowiadający mogli udzielać różnych odpowiedzi dla poszczególnych środków transportu. Wyniki zarówno dla autobusów i pociągów wykazują podobne trendy. Pasażerowie wybierali głównie dwie odpowiedzi – oczekiwane jest obniżenie ceny biletów oraz zwiększenie liczby połączeń. Za dość istotne uznawane jest skrócenie czasów podróży. W obu przypadkach około 18% ankietowanych wskazywało, że konieczne jest podniesienie komfortu podróży.

Wśród ankietowanych zapytanych, co powinno ulec zmianie w funkcjonowaniu transportu publicznego, połowa oczekuje obniżenia cen biletów. W niektórych przypadkach spowodowane jest to koniecznością zakupu biletu przy każdym przejeździe. Nie wszyscy przewoźnicy prowadzą sprzedaż biletów okresowych, stąd duży odsetek biletów jednorazowych. Brak biletów okresowych może być utrudnieniem przy codziennym korzystaniu z transportu publicznego. W efekcie wzrastają koszty przejazdów, w skrajnych przypadkach dorównując kosztom paliwa do własnego pojazdu. Duży udział biletów uczniowskich i studenckich wskazuje na istotny wpływ pasażerów tego typu na funkcjonowanie przewoźników.

Wykres 1. Sugestie zmian w transporcie publicznym



Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Pasażerowie odpowiadali także na pytanie dotyczące stopnia zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania transportu zbiorowego w skali od 1 do 5. W przypadku autobusów najwyżej oceniane jest bezpieczeństwo podróży (4,3) i możliwość bezpośrednich przejazdów (4,2), najniższą częstotliwość kursowania pojazdów i jakość infrastruktury przystankowej (po 3,1). Średnia ze wszystkich ocen wynosi 3,6 i jest przeciętna. Pasażerowie pociągów podobnie najwyżej ocenili bezpieczeństwo podróży i możliwość podróży bezpośrednich bez przesiadek, jednak oceny były niższe niż w przypadku autobusów – kolejno 3,9 i 3,8. Najniższą oceniano integrację taryfową (2,9), częstotliwość kursowania pojazdów i jakość infrastruktury przystankowej (po 3,0).

Pasażerowie zaproponowali utworzenie następujących połączeń bezpośrednich:

- w przypadku pociągów: Kluczbork – Katowice (1 osoba), Prudnik – Wrocław (1 osoba), Lipowa – Głuchołazy (1 osoba), Opole – Tarnowskie Góry (1 osoba);
- w przypadku autobusów: Dylaki – Ozimek (1 osoba), Niemodlin – Rogi (1 osoba), Domecko – Prószków (1 osoba).

Dużym problemem dla podróżujących jest mała częstotliwość kursowania na liniach komunikacyjnych. Aspekt ten jest nisko oceniany przez respondentów, był też najczęściej wybierany jako rzecz do poprawienia. Widoczna jest jednak różnica pomiędzy transportem szynowym, a autobusowym. Ankietowani częściej stwierdzali, że należy skrócić czas przejazdu pociągów w porównaniu do autobusów. Wynika to z faktu, że połączenia autobusowe zazwyczaj służą do przemieszczania się na krótsze odległości, a także sieć połączeń autobusowych jest gęstsza od kolejowych, w niektórych przypadkach konieczne jest poprawienie konkurencyjności kolei poprzez modernizację lub rewitalizację infrastruktury.

Innym aspektem związanym z częstotliwością jest konieczność zapewniania właściwej obsługi transportem publicznym w trakcie i poza szczytem komunikacyjnym. Transport publiczny zależny jest w dużym stopniu od pasażerów kierujących się do pracy lub miejsca nauki (szkoła, uczelnia). Podróże te odbywają się w określonych porach dnia. Poza szczytem komunikacyjnym zainteresowanie przejazdami spada zazwyczaj do niskiego poziomu i prowadzenie przewozów w tym przedziale czasowym może nie być opłacalne. Przewoźnicy starają się ograniczać kursowanie poza godzinami szczytu. Częściowo jest to przyczyną niskich ocen, ponieważ często pasażerowie oczekują obsługi w takim samym stopniu przez cały dzień, jak podczas szczytu. Właściwym jest dostosowywanie częstotliwości do potrzeb, przy jednoczesnym zachowaniu minimalnego taktu wynikającego z „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego” (30-60 minut na liniach głównych, 60/120 na liniach pozostałych w dni robocze, 60/180 w soboty, 60/180 w niedziele przy zmniejszonej ilości linii).

Tabela 20. Średni poziom zadowolenia z poszczególnych aspektów transportu publicznego

	Ogółem	autobusy	pociągi
Bezpieczeństwo podróży	4,2	4,3	3,9
Ceny biletów	3,3	3,3	3,5
Czas podróży	3,6	3,6	3,4
Częstotliwość kursowania pojazdów	3,1	3,1	3,0
Dostępność i czytelność informacji nt. komunikacji miejskiej (rozkłady, trasy, bilety itp.)	3,5	3,4	3,7
Komfort podróży – liczba miejsc, brak zatłoczenia	3,5	3,6	3,4
Możliwość podróży bezpośrednich (brak przesiadek)	4,1	4,2	3,8
Punktualność – kursowanie zgodnie z rozkładem jazdy	3,7	3,8	3,7
Jakość infrastruktury przystankowej (wiaty, ławki)	3,1	3,1	3,0
Niezawodność	3,5	3,6	3,4
Integracja taryfowa	3,3	3,4	2,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

W ankiecie zawarte zostało pytanie „Czy jest Pan/Pani zainteresowany posiadaniem jednego wspólnego biletu na wszystkie środki komunikacji (autobus miejski, autobus podmiejski, pociąg)?”. Niemal połowa respondentów potwierdziła swoje zainteresowanie. Wśród tych osób zostało zadane dodatkowe pytanie wielokrotnego wyboru, w którym poproszono o wybór środków transportu z których korzystaliby na wspólnym bilecie. Dwie trzecie odpowiadających jest zainteresowana wspólnym biletem na komunikację miejską, połowa deklaruje chęć przemieszczania się autobusem podmiejskim i/lub pociągiem regionalnym, natomiast jedna piąta chciałaby mieć możliwość przemieszczania się także pociągami dalekobieżnymi. Pasażerowie pociągów bardziej są zainteresowani wspólnym biletem, niemal 60% ankietowanych kupiłoby taki bilet (wobec 41,5% ankietowanych w autobusach).

Wśród pasażerów zainteresowanych wspólnym biletem na kilka środków transportu można zauważyć, że główne zapotrzebowanie kierowane jest na połączenie komunikacji miejskiej i regionalnej (zarówno autobusowej, jak i kolejowej). Działania wspomagające rozwój transportu publicznego powinny być kierowane w stronę tworzenia wspólnych systemów taryfowo-biletowych obejmujących komunikację miejską i przewoźników regionalnych. Równolegle należy prowadzić rozmowy wspierające integrację z przewoźnikami prywatnymi, tak by umożliwić pasażerom przesiadki i zmianę środka transportu bez ponoszenia dodatkowego kosztu finansowego i w miarę możliwości czasowego.

Tabela 21. Odsetek pasażerów zainteresowanych wspólnym biletem na różne środki transportu

	Ogółem	autobusy	pociągi
Tak, za cenę biletów obecnie wykorzystywanych	15,1%	12,8%	22,7%
Tak, ale musi być tańszy	23,2%	22,4%	26,1%
Tak i jestem gotów zapłacić za taki bilet więcej	7,4%	6,3%	10,9%
Nie	54,3%	58,5%	40,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Tabela 22. Preferencje pasażerów w wyborze środka transportu na wspólnym bilecie

	Ogółem	autobusy	pociągi
Autobus miejski	66,4%	73,1%	50,0%
Autobus podmiejski	52,3%	59,1%	35,7%
Pociąg podmiejski (regionalny)	50,6%	41,5%	72,9%
Pociąg dalekobieżny (IC, TLK, IR)	18,7%	14,0%	30,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

W autobusowej strukturze biletowej nieznacznie przeważały bilety normalne (pełnopłatne), ulgowe stanowiły 47%. W pociągach większość biletów było ulgowych, aż 61,3%. Wśród ulg zdecydowanie przeważają ulgi uczniowskie/studenckie.

Tabela 23. Udział biletów jednorazowych i miesięcznych wśród pasażerów

	Ogółem	autobusy	pociągi
Jednorazowy	63,2%	64,3%	59,6%
Miesięczny	36,8%	35,7%	40,4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Tabela 24. Udział osób korzystających z biletów normalnych/ulgowych z typami ulg

	Ogółem	autobusy	pociągi
Normalny	53,0%	57,3%	38,7%
Uczeń	28,4%	27,1%	32,8%
Student, doktorant	9,1%	6,8%	16,8%
Przewodnik osoby niezdolnej do samodzielnej egzystencji	0,2%	0,3%	0,0%
Dziecko niepełnosprawne	0,2%	0,3%	0,0%
Opiekun dziecka niepełnosprawnego	0,4%	0,3%	0,8%
Żołnierz niezawodowy	0,4%	0,5%	0,0%
Nauczyciel	0,8%	0,5%	1,7%
Osoby niepełnosprawne niezdolne do samodzielnej egzystencji	1,2%	1,3%	0,8%
Osoby niewidome zdolne do samodzielnej egzystencji	1,5%	1,8%	0,8%
Pozostałe	4,8%	4,0%	7,6%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

Tabela 25. Udział biletów ulgowych i normalnych w strukturze biletowej

	Ogółem	autobusy	pociągi
Normalny	53,0%	57,3%	38,7%
Ulgowy	47,0%	42,7%	61,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PAPI (n=517)

4. Rekomendacje

Tabela 26. Rekomendacje

L.p.	Ogólny wniosek z badania	Rekomendacja	Proponowany termin	Adresat
1	Na niektórych trasach autobusy jeżdżą wolniej niż wynika to z ograniczeń prędkości na drogach.	Rekomenduje się analizę rzeczywistych czasów przejazdów na trasie pod kątem występujących ograniczeń na trasie. W ten sposób zostaną wykryte przejazdy ze zbyt długim zapasem czasowym, co pozwoli na skrócenie podróży. Rekomenduje się także analizę trasy pod kątem dostępności do przystanków – dodania lub odjęcia ich z przebiegu linii – co pomoże w optymalizacji i pełniejszym wykorzystaniu ich potencjału przewozowego.	Przy najbliższej zmianie rozkładu jazdy.	Poszczególni operatorzy
2	Czasy przejazdów pociągów warunkowane są przez tabor i infrastrukturę.	Rekomenduje się wspieranie działań dążących do poprawienia stanu infrastruktury kolejowej poprzez modernizacje oraz rewitalizacje, umożliwiające w jak najszerszym zakresie osiągnięcie prędkości przez tabor kolejowy rzędu 80 – 120 km/h. Rekomenduje się także dostosowanie taboru do dostępnych parametrów linii, które zostały w przeszłości zmodernizowane i obowiązuje na nich wyższa prędkość szlakowa niż prędkość maksymalna danego rodzaju taboru – cel: skrócenie czasu przejazdu.	1.01.2021 r. (koniec okresu programowania w ramach RPO WO 2014-2020)	UM WO / Zarządcy infrastruktury

L.p.	Ogólny wniosek z badania	Rekomendacja	Proponowany termin	Adresat
3	Komfort podróżowania transportem publicznym jest dużo niższy niż komfort w transporcie samochodowym. Tabor kolejowy to w przeważającej części pojazdy z rodziny EN57, produkowane w latach 1961-1993. Wiek autobusów nierzadko przekracza 15 lat. Pojazdy są nieklimatyzowane i wystuzone.	Rekomenduje się wspieranie działań dążących do modernizacji lub wymiany taboru kolejowego. Modernizacje powinny obejmować w jak najszerszym zakresie dostosowanie pojazdów dla potrzeb niepełnosprawnych, a także zmiany mające na celu zwiększenie komfortu podróżowania (np. klimatyzacja, ergonomiczne fotele). W przypadku transportu autobusowego rekomenduje się stosowanie w umowach z operatorami odpowiednich zapisów promujących komfortowe (np. wyposażone w klimatyzację), dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i ekologiczne pojazdy.	Od najbliższej umowy na realizację usług przewozowych.	UMWO / Operatorzy
4	Na terenie województwa opolskiego nie istnieje integracja zarówno na poziomie wspólnych biletów, jak i na poziomie wspólnych taryf. Każdy z przewoźników samodzielnie kreuje politykę taryfowo-biletową na własne potrzeby, bez prowadzenia ofert wspólnych z innymi przewoźnikami. Wśród pasażerów zainteresowanych wspólnym biletem na kilka środków transportu można zauważyć, że główne zapotrzebowanie kierowane jest na połączenie komunikacji miejskiej i regionalnej (zarówno autobusowej, jak i kolejowej).	Rekomenduje się stworzenie jednolitego systemu taryfowo-biletowego obejmującego przyszłych operatorów. System powinien umożliwiać przejazd po sieci transportowej o charakterze użyteczności publicznej na obszarze woj. opolskiego przy użyciu jednego biletu (papierowego lub elektronicznego), uniezależniając pasażera od konieczności zakupu biletu przy każdej zmianie środka transportu. Zintegrowany system biletowo-taryfowy powinien uwzględniać połączenia komunikacji miejskiej i regionalnej na wszystkich szczeblach JST - od gmin, przez powiaty, po województwo. Rekomenduje się także prowadzenie rozmów z przewoźnikami komercyjnymi dotyczących wzajemnego honorowania biletów, tak by umożliwić pasażerom przesiadki i zmianę środka transportu bez ponoszenia dodatkowego kosztu finansowego i w miarę możliwości czasowego. Rekomenduje się propagowanie honorowania biletów zarówno operatorów jak i przewoźników na odcinkach wspólnych.	1.01.2021 r. (koniec okresu programowania w ramach RPO WO 2014-2020)	UMWO / Operatorzy

L.p.	Ogólny wniosek z badania	Rekomendacja	Proponowany termin	Adresat
5	Część przewoźników nie posiada w swojej ofercie biletów wieloprzejazdowych. Kształt ofert biletowej jest zależny od każdego przewoźnika osobno.	Rekomenduje się stosowanie w umowach z operatorami odpowiednich zapisów mających na celu stosowanie biletów okresowych lub wieloprzejazdowych, honorowania biletów innych operatorów na wspólnych odcinkach, a docelowo stosowanie wspólnej oferty taryfowo-biletowej.	Od najbliższej umowy na realizację usług przewozowych.	UMWO / Operatorzy
6	Nie istnieją połączenia skomunikowane ze sobą pomiędzy różnymi przewoźnikami autobusowymi, także w ramach połączeń jednego przewoźnika rozwiązanie to jest stosowane bardzo rzadko. Nie istnieją połączenia autobusowe skomunikowane z koleją.	Rekomenduje się rozpoczęcie działań mających na celu tworzenie połączeń skomunikowanych, tj. gwarantujących przejazd z zachowaniem przesiadki, niezależnie od sytuacji komunikacyjnej. Skomunikowania na styku kolej-autobus powinny odbywać się przez zapewnienie przyjazdu autobusu przed przyjazdem pociągu, tak samo odjazd autobusu powinien nastąpić po odjeździe pociągu. W wyniku utworzenia skomunikowań powinna powstać sieć połączeń dowożących z mniejszych miejscowości do węzłów przesiadkowych.	Od momentu rozpoczęcia organizacji transportu autobusowego (wdrożenia planu transportowego).	UMWO / Operatorzy
7	Na części tras (zarówno kolejowych jak i autobusowych) podstawiane są pojazdy niedostosowane wielkością do ilości pasażerów. Na niektórych liniach, szczególnie w godzinach szczytu, podstawiane były za małe pojazdy, natomiast poza godzinami szczytu tabor był zbyt duży w stosunku do potrzeb.	Rekomenduje się analizę potoków pasażerskich pod kątem optymalizacji ze względu na pojemność taboru. Szczególnie należy przeanalizować zasadność wprowadzenia mniejszego, a przez to bardziej ekonomicznego taboru na linie o stosunkowo małych potokach pasażerskich.	Przy najbliższej zmianie rozkładu jazdy.	UMWO / Operatorzy
8	Niektóre połączenia kolejowe nie gwarantują odpowiednich napętnień uzasadniających realizację systemem transportu kolejowego.	Rekomenduje się analizę możliwości zastąpienia wybranych połączeń kolejowych liniami autobusowymi o niższych kosztach utrzymania przy jednoczesnym utrzymaniu oferty przewozowej.	Od momentu rozpoczęcia organizacji transportu autobusowego (wdrożenia planu transportowego).	UMWO / Operatorzy

L.p.	Ogólny wniosek z badania	Rekomendacja	Proponowany termin	Adresat
9	Przesiadki w niektórych większych miejscowościach są utrudnione ze względu na duże odległości pomiędzy przystankami (np. Opole, Krapkowice, Kluczbork, Kędzierzyn-Koźle).	Rekomenduje się tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, umożliwiających łatwą zmianę środka lokomocji w obrębie zwanego węzła.	Od momentu rozpoczęcia organizacji transportu autobusowego (wdrożenia planu transportowego).	UMWO / Władze gmin
10	Na obszarze woj. opolskiego każdy z przewoźników autobusowych ustala swój własny wzór rozkładów jazdy, co jest niewygodne dla pasażerów.	Rekomenduje się utworzenie jednolitego wzorca rozkładów jazdy i udostępnienie go do stosowania przez przewoźników autobusowych. Równocześnie zalecane jest zobowiązanie operatorów do stosowania wzoru. Wzór powinien obejmować zarówno tabliczkę przystankową, jak i rozkład jazdy do użycia np. na stronie internetowej.	Od momentu rozpoczęcia organizacji transportu autobusowego (wdrożenia planu transportowego).	UMWO / Operatorzy
11	Transport zbiorowy porównywany jest zazwyczaj z możliwościami samochodu osobowego, który dostępny jest w momencie zaistnienia potrzeby transportowej. Konieczność oczekiwania oraz dostosowywania rytmu dnia do rozkładów jazdy rzadko kursującej komunikacji zbiorowej nie jest pozytywnie odbierana.	Poza uzyskaniem częstotliwości zgodnych z "Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego" w uzasadnionych przypadkach rekomenduje się zagęszczanie taktów na liniach głównych w szczycie porannym i popołudniowym do wartości mniejszych niż 30 minut (15 min, 10 min), na liniach pozostałych do 60/90 min.	Od momentu rozpoczęcia organizacji transportu autobusowego (wdrożenia planu transportowego).	UMWO / Operatorzy

Źródło: Opracowanie własne

Spis rysunków, wykresów i tabel

Rysunek 1. Potoki pasażerskie na liniach kolejowych w dzień roboczy	9
Rysunek 2. Potoki pasażerskie na liniach autobusowych w dzień roboczy.....	17
Wykres 1. Sugestie zmian w transporcie publicznym.	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
Tabela 1. Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie kolejowe w dzień roboczy	10
Tabela 2. Wybrane wskaźniki charakteryzujące połączenia kolejowe w dzień wolny	10
Tabela 3. Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie kolejowe w granicach woj. opolskiego w dzień roboczy	11
Tabela 4. Wybrane wskaźniki charakteryzujące połączenia kolejowe w granicach woj. opolskiego w dzień wolny	11
Tabela 5. Przydział autobusowych linii komunikacyjnych poszczególnych przewoźników do ciągów komunikacyjnych	13
Tabela 6. Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie autobusowe w granicach woj. opolskiego w dzień roboczy	18
Tabela 7. Wybrane wskaźniki charakteryzujące połączenia autobusowe w granicach woj. opolskiego w dzień wolny	19
Tabela 8. Podział respondentów ze względu na płeć	20
Tabela 9. Podział respondentów ze względu na wiek	20
Tabela 10. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową	21
Tabela 11. Podział respondentów ze względu na wykształcenie	21
Tabela 12. Podział respondentów ze względu na miejsce zamieszkania	21
Tabela 13. Udział respondentów z poszczególnych powiatów Województwa Opolskiego	22
Tabela 14. Udział procentowy celów podróży	22
Tabela 15. Udział środków transportu wykorzystywanych podczas podróży do uczelni, szkoły, miejsca pracy	23
Tabela 16. Udział procentowy podróży w poszczególnych przedziałach czasowych	24
Tabela 17. Udział podróży w określonych przedziałach czasowych	24
Tabela 18. Udział ilości podróży w tygodniu/miesiącu	25
Tabela 19. Przyczyna wyboru środka transportu zbiorowego	25
Tabela 20. Średni poziom zadowolenia z poszczególnych aspektów transportu publicznego	28
Tabela 21. Odsetek pasażerów zainteresowanych wspólnym biletem na różne środki transportu	28
Tabela 22. Preferencje pasażerów w wyborze środka transportu na wspólnym bilecie	29
Tabela 23. Udział biletów jednorazowych i miesięcznych wśród pasażerów	29
Tabela 24. Udział osób korzystających z biletów normalnych/ulgowych z typami ulg	29
Tabela 25. Udział biletów ulgowych i normalnych w strukturze biletowej	29
Tabela 26. Rekomendacje	30