

Koncepcja



***rewitalizacji przewozów kolejowych na linii
Piła-Wałcz z wykonaniem analizy otoczenia
konkurencyjnego przewozów pasażerskich
na ww. trasie***

Opracowanie wykonano na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego

ZIELONE MAZOWSZE
Warszawa – Piła – Wałcz 2007



Spis treści

<i>Rozdziały</i>	<i>Strony</i>
Wstęp	1
I. Wykonanie analizy otoczenia komunikacyjnego linii Piła-Wałcz pod kątem zaspokojenia potrzeb przewozowych przez istniejące środki transport (częstotliwość kursowania, cena usług, komfort podróży, czas przejazdu)	3
I.1. Mieszkańcy na trasie Piła-Wałcz	4
I.2. Pasażerskie przewozy kolejowe wokół Piły	5
I.3. Podstawowe środki transportu wokół Piły	6
I.4. Przewozy drogowe i kolejowe na trasie Piła –Wałcz	7
I.5. Zaspokojenie potrzeb przewozowych na trasie Piła –Wałcz	10
I.6. Komfort podróży i jakość oferty na trasie Piła –Wałcz	13
I.7. Czas przejazdu z dojściem do/ze środka transportu publicznego na trasie Piła –Wałcz	24
II. Wykonanie analizy SWOT dla pasażerskiej komunikacji kolejowej na trasie Piła-Wałcz	28
III. Badania preferencji pasażerów komunikacji publicznej na trasie Piła-Wałcz.	34
III.1. Charakterystyka badanej próby	35
III.2. Wyniki badania ankietowego	36
IV. Badania potoków ruchu pasażerskiego na trasie Piła-Wałcz. Dzielne badania kordonowe ruchu samochodowego na drodze krajowej nr 10 pomiędzy Piłą i Wałczem pod kątem przewozów na trasie Piła-Wałcz.	49
IV.1 Badania potoków podróżnych w komunikacji publicznej na trasie Piła-Wałcz.	50
IV.2 Badania kordonowe ruchu samochodowego na drodze krajowej nr 10 pomiędzy Piłą a Wałczem.	57
V. Badania dostępności pieszej komunikacji publicznej w Pile i Wałczu pod kątem dotarcia do dominujących celów podróży (instytucje publiczne, placówki handlowe, osiedla mieszkaniowe, oświata)	67
V.1. Dostępność komunikacji publicznej w Wałczu	68
V.2. Dostępność komunikacji publicznej w Pile	71
VI. Określenie narzędzi dla zapewnienia konkurencyjnej pozycji komunikacji kolejowej na trasie Piła-Wałcz	76
VI.1 Nowoczesny tabor jako narzędzie polityki jakościowej	77
VI.2 Konkurencyjny rozkład jazdy warunkiem wzrostu przewozów	78
VI.3 Czas przejazdu porównywalny z transportem indywidualnym	80
VI.4 Poprawa dostępności przystanków w Pile i Wałczu	81
VI.5 Wprowadzenie cen biletów relacyjnych na trasie Piła-Wałcz	86
VI.6 Podsumowanie	88
VII. Opracowanie efektywnego modelu dla rozwoju przewozów kolejowych na Piła-Wałcz przy istniejącym otoczeniu komunikacyjnym	89
VII.1. Proponowane warianty rozkładu jazdy	91
VII.2. Aktywna polityka cenowa w celu wzrostu przychodów	100
VII.3. Maksymalna poprawa dostępności transportu kolejowego	101
VII.4. Ekonomia przewozów regionalnych na trasie Piła-Wałcz	103
VII.5. Obsługa handlowa i informacja o przewozach	108
VII.6. Harmonogram wdrożenia koncepcji	110

Wstęp

Opracowanie zostało wykonane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w wyniku umowy zawartej dnia 12 czerwca 2007 roku nr 74/DT/III/07 na mocy zamówienia z wolnej ręki.

Celem opracowania było określenie potrzeb komunikacyjnych na trasie Piła-Wałcz ze szczególnym określeniem docelowej pozycji kolei pasażerskiej. W ramach prac nad koncepcją wykonano badania kordonowe na trasach wylotowych z Piły i Wałcza, zbadano całkowite potoki w komunikacji pasażerskiej wykonywanej przez PKS Wałcz, Wałeckie Towarzystwo Przewozowe (WTP) oraz PKP Przewozy Regionalne. W celu poznania dostępności komunikacji publicznej wykonano badania dostępności pieszej na obszarze Piły i Wałcza w celu określenia stopnia atrakcyjności punktów obsługi pasażerów. W celu poznania preferencji pasażerów transportu publicznego wykonano pogłębione badania ankietowe. Sposób ich przeprowadzenia nie preferował żadnego ze środków transportu, aby wyniki ankiet miały pomocniczy charakter przy zbiorczych analizach.

Przeprowadzone prace przy koncepcji można uznać za modelowe dla tego typu opracowań. Dla uzyskania merytorycznych wniosków dokonano analizy podziału zadań transportowych na trasie Piła-Wałcz, rozpoznano w podziale godzinowym wielkości przewozów, zidentyfikowano podstawowe grupy pasażerów i cele podróży, uzyskano ocenę istniejącej komunikacji publicznej, dokonano oceny funkcjonujących przewozów pod kątem ich jakości, wykonano model docelowy funkcjonowania konkurencyjnej komunikacji kolejowej, zinwentaryzowano istniejące czynniki wpływające na marginalną rolę transportu kolejowego.

Wznowione przewozy kolejowe na linii Piła-Wałcz w kilka miesięcy po rewitalizacji linii mają 3% udział w przewozach i 5% w przewozach transportem publicznym. Badania potwierdziły masowy charakter przewozów na linii Piła-Wałcz i dominujący udział w przewozach komunikacji publicznej, autobusowej. Przewoźnikiem posiadającym obecnie blisko $\frac{3}{4}$ rynku przewozowego na tej linii jest firma WTP. Kolej, po wznowieniu przewozów po blisko 8-u latach przerwy ma znaczenie marginalne – 5%. Udział ten, jak wynika z innych badań, został uzyskany mimo wielu przeciwności, wśród których najważniejsze acz nie jedyne to niekonkurencyjne ceny biletów jednorazowych, niedostosowanie rozkładu jazdy do głównych grup klientów, minimalny poziom oferty przewozowej (3 pary pociągów wobec ponad 60 par autobusów w dni robocze), słaba dostępność kolei względem innych środków

transportu. Mimo to komunikacja autobusowa nie jest optymalnym rozwiązaniem problemów transportowych, gdyż dominują przewozy transportem indywidualnym. Nie jest to przypadek, gdyż przyjmuje się w literaturze przedmiotu, że atrakcyjny transport publiczny nie może zabierać pasażerowi więcej czasu o 1/3 niż transport indywidualny. A komunikacji autobusowa WTP i PKS mimo wielu zalet, ma też jedną poważną wadę – czas jazdy dłuższy o ponad połowę od komunikacji indywidualnej. Wykonane analizy pozwoliły określić warunki brzegowe, które są niezbędne w celu stworzenia zrównoważonego modelu transportu na linii Piła-Wałcz. Mimo oczywistych zalet komunikacji autobusowej – gęstej sieci przystankowej, wysokiej częstotliwości kursowania, prowadzenia kursów o charakterze penetrującym, stosunkowo wysokiej oceny tej komunikacji przez jej klientów, istnieje potrzeba uzupełnienia transportu publicznego o środek transportu szybki i bezpieczny. Podstawowym mankamentem komunikacji autobusowej jest obecnie stosunkowo długi czas przejazdu trasy, który dla trasy najważniejszego przewoźnika wynosi ok. 50 minut, czyli daje to prędkość handlową dla trasy 28 km ok. 35 km/h. Kursy penetrujące, które zapewniają obsługę okolicznych wsi na trasie powodują, że całkowity czas przejazdu ulega wydłużeniu do niekonkurencyjnego poziomu względem komunikacji indywidualnej wobec stosunkowo wysokich cen biletów. Dlatego kolej pasażerska powinna stać się konkurencyjnym środkiem transportu ze względu na najkrótszy czas przejazdu, możliwość wprowadzenia niższych cen biletów, planowany do użytkowania od grudnia 2007 r. na linii nowoczesny tabor niskopodłogowy, rozszerzenie oferty o przystanek Wałcz Raduń.

Podobny postulat w zakresie obsługi kolejną miast dawnego województwa piłskiego należy sformułować także w odniesieniu do linii Piła-Chodzież.

Kolej może być alternatywą dla transportu publicznego, gdy zaoferuje wysoki jakościowo produkt w konkurencyjnej cenie. Mamy nadzieję, że opracowanie zawiera plan osiągnięcia tego celu.



I. Wykonanie analizy otoczenia komunikacyjnego linii Piła-Wałcz pod kątem zaspokojenia potrzeb przewozowych przez istniejące środki transportu (częstotliwość kursowania, cena usług, komfort podróży, czas przejazdu)

Piła jest dawnym miastem wojewódzkim, którego Wałcz był jednym z głównych ośrodków miejskich. Obecnie oba miasta leżą w innych województwach – Piła w Wielkopolsce, a Wałcz w województwie zachodniopomorskim. Jednak mimo zmian administracyjnych, oba ośrodki dalej ciążą ku sobie w wyniku historycznych uwarunkowań.

Z Wałcza do Piły najkrótsze połączenie drogowe wynosi 26 km, połączenie kolejowe 27 km. Do kolejnego dużego ośrodka miejskiego jest już znacznie dalej – do Gorzowa Wlkp. już 107 km. Do stolicy województwa, Szczecina jest to już 130 km, bliżej z Wałcza jest do Poznania 120 km drogą i 123 km koleją, czy Bydgoszczy 115 km drogą i 114 km koleją.

Piła leży na skrzyżowaniu dwóch ważnych dróg krajowych – nr 10 łączącej Szczecin z Bydgoszczą i dalej Warszawą i nr 11 łączącej Poznań z Kołobrzegiem. Wałcz z kolei przecina droga krajowa nr 10 i nr 22 łącząca Gorzów Wlkp. z Trójmiastem.

I.1. Mieszkańcy na trasie Piła-Wałcz

Wałcz jest największym miastem w pobliżu Piły, liczy ponad 26 tys. mieszkańców i ma charakter letniskowy ze względu na otoczenie miasta, które leży pomiędzy jeziorami Raduń i Zamkowym. Mimo historycznej tkanki miasta, znaczna liczba mieszkańców mieszka w blokach wybudowanych na osiedlach Dolne Miasto, w centrum na Os. Kościuszki, Tysiąclecia, w willowej części miasta na Raduniu (bloki dwupiętrowe na Os. Piastowskim) i na Zatorzu.

Piła jest miastem, które uległo zniszczeniu (w centrum w 90%) jako zamieniona 1945 r. przez hitlerowców twierdza. Dlatego odbudowane po wojnie miasto nie posiada zwartej, gęstej zabudowy w centrum. Ma to wpływ na stosunkowo niewielką gęstość zaludnienia.

Tabela I.1. Liczba mieszkańców na trasie Piła –Wałcz¹

Nazwa miejscowości	Liczba mieszkańców	Gęstość zaludnienia [os/km ²]
Piła	75 144	732
Gmina Szydłowo	7 521	28
Gmina Wałcz	12 436	22
Wałcz	26 220	687

Piła liczy 75 tys. mieszkańców, dla porównania Gniezno ma 70 tys. Ponieważ i Piła i Wałcz mają duże obszary miasta pozbawione zabudowy, na ich terenie leżą jeziora, gęstość zaludnienia w miastach jest niewielka i wynosi ok. 700 os/ km².

Dla porównania w Swarzędzu wynosi ona aż 3648 os/ km², a w Kościanie 2757 os/km², choć w Mosinie porównywalnie z analizowanymi miastami 896 os/ km², a w Kostrzynie 1056 os/ km². Przykłady tych miast podane są nie przez przypadek, gdyż są one ważnymi generatorami ruchu pasażerskiego (kolejowego).

Mimo wszystko niska gęstość zaludnienia pokazuje, że komunikacja publiczna jest trudniej dostępna i sytuowanie jednego przystanku na obszarze miasta nie zapewnia dobrej dostępności komunikacji publicznej.

¹ Dane na podstawie GUS – stan na 31.XII.2005 r.

I.2. Pasażerskie przewozy kolejowe wokół Piły

Piła stanowi drugi co do wielkości po Poznaniu węzeł kolejowy w Wielkopolsce. Z miasta prowadzi aż 6 czynnych linii z ruchem pasażerskim – zgodnie ze wskazówkami zegara - na północ do Kołobrzegu, na północny wschód do Chojnic i Tczewa, na wschód do Bydgoszczy i Warszawy, na południe do Poznania i Wrocławia, na południowy zachód do Krzyża i Gorzowa Wlkp. oraz na północny zachód do Wałcza. Niestety rola kolei w obsłudze pasażerskiej nie jest znacząca, czego przykładem jest także linia do Wałcza.

Tabela I.2. Liczba par pociągów na stacji Piła w poszczególnych kierunkach²

Kierunek	Ruch regionalny	Ruch międzywojewódzki	Suma pociągów
Szczecinek	4	3	7
Chojnice	5	-	5
Bydgoszcz	7	2	9
Poznań	7	3	10
Krzyż	6	2	8
Wałcz	3		3

Trudno mówić o znaczącej roli kolei, gdy oferta w ruchu regionalnym opiera się na kilku pociągach w dobie przy rozbudowanej ofercie autobusowej. Tylko na linii do Poznania kursuje 10 par pociągów w dobie, na pozostałych od 3-ch do 9-u. Stąd kolej w Piile ma w większym stopniu znaczenie ponadregionalne (dalekobieżne) niż lokalne, gdyż w dłuższych relacjach traci rolę dokładna pora dotarcia, a znaczenia nabiera komfort podróży, a nie częstotliwość.

W efekcie rynek transportowy wokół Piły został zdominowany przez komunikację autobusową. Dotyczy to także linii, gdzie prędkości komunikacyjne i czas przejazdu kolej ma bezkonkurencyjne względem autobusów – połączeń do miast powiatowych Złotowa, Chodzież, Wałcza oraz takich miast jak Trzcianka, Okonek, Jastrowie.

Co ciekawe obecny czas przejazdu na trasie Piła-Wałcz 35-37 minut jest krótszy niż przed zawieszeniem przewozów, gdy wynosił 33-42 minuty. Wynika to z faktu wprowadzenia do eksploatacji autobusów szynowych i ruchu pociągów o niższej masie złożonych z tylko jednego wagonu.

² Dotyczy pociągów powyżej 180 dni kursowania w roku

I.3. Podstawowe środki transportu wokół Piły

Brak konkurencyjnej komunikacji kolejowej spowodował wzmocnienie pozycji przewoźników autobusowych. Było to tym łatwiejsze, że praktycznie nigdy komunikacja kolejowa wokół Piły nie oferowała dużej częstotliwości kursowania. Wobec zmiany zachowań komunikacyjnych po 1989 r., było konieczne przebudowanie oferty przewozowej do zmiany popytu. PKP tego nie uczyniła tracąc przez kolejne lata swój udział w rynku.

Przy gasnących przewozach kolejowych wokół Piły przewoźnicy autobusowi rozpoczęli walkę konkurencyjną o zdobycie udziału w niszach przewozowych. Tak się stało na trasie do Złotowa, gdzie walka przewoźników PKS Piła i prywatnego spowodowała obniżenie ceny biletu do 4 zł za przejazd przy 7,5 zł za przejazd pociągiem. Podobna sytuacja ma miejsce na trasie Piła-Trzcianka, czego przykładem jest to, że pociągiem na odcinku Krzyż-Trzcianka podróżuje więcej pasażerów niż na odcinku Trzcianka-Piła.

Podobny proces dotyczy większości relacji podpiłskich np. do Dziembówka, Kaczorów, gdzie przewozy prowadzone są w oparciu o komunikację mikrobusową. Wzorcowo zorganizowana jest komunikacja na trasie Piła-Kaczory, gdzie po oddaniu nowego połączenia drogowego, mikrobus firmy L&S (czyli kursującego także z Wałcza do Piły Wałeckiego Towarzystwa Przewozowego) kursuje wg stałego taktu – co 30 minut w szczycie i co godzinę poza szczytem.

Dla komunikacji Piła-Wałcz przełomowe okazało się wejście na rynek Wałeckiego Towarzystwa Przewozowego, które w ciągu kilku lat zdominowało rynek. O ile na innych liniach o sukcesie decyduje wyłącznie polityka cenowa, to na Piła-Wałcz erozja cen za przejazd nie osiągnęła takiego minimum i ceny wszystkich przewoźników za normalny bilet jednorazowy są porównywalne.

I.4. Przewozy drogowe i kolejowe na trasie Piła –Wałcz

I.4.1 Komunikacja indywidualna

Przygotowując ofertę założyliśmy, że komunikacja indywidualna między Piłą i Wałczem odbywa się dwoma trasami:

- a) z Wałcza drogą krajową 10 do obwodnicy Piły i tam w kierunku Piły drogą krajową 11 lub którąś z kolejnych tras wjazdowych do Piły od strony wschodniej
- b) z Wałcza drogą krajową 10 do osady Wałcz II i dalej drogą powiatową przez Skrzatusz, do drogi wojewódzkiej 179 z Szydłowa do Piły.

W tym celu wykonano pierwsze badania kordonowe na kordonie w Wałczu. Jednak obserwacja natężenia ruchu w Wałczu wykazała, że ze względu na kongestię drogową w centrum Wałcza, wielu kierowców wybiera dłuższą i gorszej jakości trasę przez Gostomię drogami wojewódzkimi 178 i 179. Wynika to z faktu, że zatory drogowe tworzą się praktycznie przez cały dzień (od 8-9-ej do ok. 17-18) na dojeździe do ronda z centrum Wałcza przed skretem w ulicę Bydgoską do Piły. Dla wielu kierowców dłuższa o 4 km trasa jest zatem znacznie szybsza.

Po wykonaniu szczegółowych badań i analiz wynika, że kierowcy mają do wyboru 3 trasy pomiędzy Piłą i Wałczem z wykorzystaniem:

- wygodnej drogi krajowej nr 10,
- krótkiego odcinka drogi krajowej nr 10 między Wałczem i osadą Włacz II, drogi powiatowej o niskich parametrach przez Dobino, Skrzatusz do Szydłowa i potem drogi wojewódzkiej 179 Szydłowo-Piła (trasa najkrótsza),
- dróg wojewódzkich 178 i 179 przez Chwiram, Gostomię, Szydłowo (trasa najdłuższa).

Duża ilość tras do wyboru, krótki czas przejazdu, brak obowiązku płatnego parkowania w Wałczu i jego ograniczona strefa w Pile, sprawia, że dla większości osób wybór samochodu jest najlepszym wyborem przy decyzji o pokonaniu trasy z Piły do Wałcza. Przy podróży w kilka osób, samochód staje się najtańszym rozwiązaniem.

I.4.2 Komunikacja autobusowa

Analiza rozkładów jazdy pokazuje, że przewozy Piła-Wałcz obsługuje wielu przewoźników autobusowych. Jednak tylko dwie firmy PKS Wałcz i Wałeckie Towarzystwo Przewozowe (firma L&S) operują w relacjach między Piłą i Wałczem. Pozostali przewoźnicy wykonują kursy przelotowe np. PKS Szczecin/PKS Toruń, Polski Express, Komfort Bus, PKS

Piła itp. Rola kursów przelotowych jest marginalna przy obsłudze trasy na całkowitym poziomie kilku-kilkunastu osób dziennie, a więc poniżej granicy błędu statystycznego.

Najwięcej kursów dziennie wykonuje WTP, które trasę pomiędzy Piłą i Wałczem pokonuje w kilku różnych wariantach, które nierzadko różnią się tylko jednym przystankiem lub charakterem kursu penetrującego.

Tym, co wyróżnia przewoźnika jest stały zestaw przystanków w Wałczu – wszystkie kursy mają takie same postoje na dworcu, Placu Wolności i Dolnym Mieście. Podobnie wygląda sytuacja z przyjazdami do Piły – wszystkie autobusy mają takie same przystanki – na wylotówce, na ul. Wojska Polskiego przy szpitalu i poczcie, na al. Piastów i końcowy na dworcu PKS. Z powrotem niektóre kursy z dworca zamiast przez centrum jadą ulicą Okrzei. Po drodze wszystkie trasy wiodą przez Szydłowo i dalej różnymi trasami do Chwiramu (przez Skrzatusz, Różewo lub przez Różę Wielką lub prosto przez Gostomię, lub przez Gostomię z wjazdem do Różewa, lub przez Skrzatusz i Różewo, lub przez Skrzatusz, Różewo, Gostomię) skąd znowu prowadzą jednym szlakiem.

PKS Wałcz ma także kilka tras do Piły, z tym, że większość kursów biegnie przez Starą Łubiankę. Kursy przez Skrzatusz i Różę Wielką są sporadyczne. Niektóre kursy prowadzone drogą 10 dla obsługi potoków szkolnych mają charakter penetrujący np. przez wieś Chude.

Mimo porównywalnej liczby kursów przewozy są zdominowane przez WTP. W maju PKS zlikwidował aż 8 par kursów pomiędzy Piłą i Wałczem, głównie konkurencyjnych względem WTP. WTP mimo oferowania dłuższego czasu przejazdu od PKS-ów, zdobywa swoich klientów nieznacznie niższą ceną przejazdów, większą częstotliwością i lepszą dostępnością przystanków w Pile i Wałczu. Dzięki kursom penetrującym WTP oferuje wysoki standard obsługi małych wsi, które posiadają dogodne połączenia i miarę liczną do Piły i Wałcza mimo znacznej odległości od głównych tras. Powyższe powoduje, że przewoźnik posiadając licznych klientów z licznych wsi, czas przejazdu pełnej trasy traktuje jako drugorzędny. Jednym słowem na dobrej ofercie po drodze, tracą pasażerowie, którzy chcą pokonać całą trasę jak najszybciej.

Dziennie w czasie nauki szkolnej w jednym kierunku kursuje blisko 70 kursów autobusowych obsługiwanych przez obu przewoźników. Podstawowa cena biletu na trasie Piła-Wałcz na WTP wynosi 6 zł, na PKS 6,5 zł, choć najtańsze połączenia oferuje PKS przez Dobino, Skrzatusz w cenie 5,7 zł.

I.4.3 Komunikacja kolejowa

Przewozy kolejowe zostały wznowione po prawie 6-u latach 1 lutego br. W miejsce planowanych do uruchomienia 6 par pociągów kursują tylko 3, z których dwie pary obsługuje lokomotywa z wagonem, jedną autobus szynowy.

Pory kursowania pociągów zostały wybrane dość przypadkowo. Z Piły są kursy tylko po południu o 13:50, 15:59 i 20:10, a z Wałcza o 6:43, 14:49, 16:45. Trasę pokonuje dodatkowo jedna para pociągów służbowych. Na noc zostaje w Wałczu zamknięty wagon, a lokomotywa spalinowa luzem pokonuje trasę aż 99 km do swojej bazy w Szczecinku wieczorem i rano z powrotem. De facto kursy służbowe lokomotywy charakteryzują dłuższe przebiegi, niż kursów planowych (84 km dziennie)! Oznacza to, że obecny model przewozów kolejowych jest skrajnie nieefektywny, drogi i musi zostać zmieniony.

Cena biletu jednorazowego na przejazd wynosi 6,5 zł. Przy tak skonstruowanym rozkładzie jazdy nie jest możliwe pozyskanie innych potoków niż pracownicze PKP, czy fakultatywne. Dziennie przewozy oscylują wokół 60-100 osób, z tym, że w dni wolne są znacząco niższe. Na trasie jeden przystanek pozostaje praktycznie niewykorzystany – dotyczy to Szydłowa, gdzie w czasie wykonywania koncepcji nie zanotowano ani jednego pasażera wsiadającego i wysiadającego.

Zważywszy na długi okres zawieszenia przewozów, nieprzemyślany rozkład jazdy, fatalną organizację przewozów pod względem dostępności w Pile i Wałczu, obecny poziom przewozów należy i tak uznać za obiecujący.

I.5. Zaspokojenie potrzeb przewozowych na trasie Piła –Wałcz

I.5.1 Rozkład jazdy i częstotliwość kursowania

Przy zsumowaniu wszystkich kursów autobusowych tabela rozkładu jazdy na trasie Piła-Wałcz w dni robocze wygląda imponująco. W dzień roboczy prócz wakacji na trasę wyrusza w każdym kierunku ponad 70 środków transportu, w tym 3 pociągi.

Mimo to, tej bogatej ofercie brakuje cykliczności kursowania, co powoduje występowanie stosunkowo długich przerw w kursowaniu autobusów. Dodatkowo PKS Wałcz większość kursów prowadzi tylko w dni robocze, w dni wolne kursuje zaledwie 7 kursów. WTP w dni wolne obsługuje natomiast 18 kursów. Swoistym kuriozum jest natomiast rozkład jazdy WTP, który zawiera uwagę o +/- 5 minut tolerancji odjazdu dla autobusu. Oznacza to że od podanego rozkładu jazdy może być odchylenie w obie strony zarówno 5 minut wcześniej jak i 5 minut później.

Tabela I.3. Rozkład jazdy autobusów i pociągów z Piły do Wałcza

Godzina	Pora odjazdu z Piły danego przewoźnika
5	5.05 WTP; 5.45 WTP;
6	6.00 PKS; 6.10 WTP; 6.35 PKS; 6.40 PKS; 6.40 PKS; 6.40 PKS; 6.50 WTP;
7	7.15 PKS; 7.20 WTP; 7.30 WTP; 7.40 WTP; 7.40 PKS;
8	8.00 WTP; 8.00 PKS; 8.30 PKS
9	9.00 WTP; 9.10 PKS; 9.20 WTP; 9.50 WTP;
10	10.00 PKS; 10.20 PKS; 10.45 PKS
11	11.00 WTP; 11.30 PKS; 11.50 PKS; 11.50 WTP; 11.55 PKS;
12	12.10 WTP; 12.25 WTP;
13	13.00 WTP; 13.05 PKS; 13.40 PKS; 13.40 PKS; 13.45 PKS; 13.50 PKP PR
14	14.05 PKS; 14.10 PKS; 14.10 PKS; 14.15 WTP; 14.20 WTP; 14.20 PKS; 14.30 PKS; 14.50 WTP;
15	15.00 PKS; 15.25 PKS; 15.25 PKS; 15.25 WTP; 15.40 PKS; 15.40 PKS; 15.45 WTP; 15.50 WTP; 15.59 PKP PR
16	16.25 PKS; 16.30 WTP;
17	17.00 WTP; 17.00 PKS; 17.10 PKS; 17.30 PKS; 17.30 WTP; 17.45 PKS;
18	18.30 WTP; 18.40 WTP;
19	19.10 PKS; 19.15 WTP;
20	20.10 PKP PR; 20.20 WTP; 20.50 PKS;
21	21.50 WTP;
22	22.30 PKS; 22.40 WTP;

Co ciekawe najwięcej połączeń jest z Piły do Wałcza po 6-iej (7); 14-iej (8); 15-iej (9). Zwraca uwagę stosunkowo duża ilość połączeń w międzyszczytce, znacznie większa niż po 16-iej, czy 18-a a 23-ą. Największe zatłoczenie w autobusach występuje w kursie WTP o 18:30, gdzie w mikrobuse z 25 miejscami potrafi jechać 40 osób. Pokazuje to, że nawet mimo tak różnorodnej oferty przewozowej przewoźnicy autobusowi nie do końca dobrze oceniają popyt na przewozy.

Tabela I.4. Rozkład jazdy autobusów i pociągów z Wałcza do Piły

Godzina	Pora odjazdu z Wałcza danego przewoźnika
4	4.10 WTP; 4.50 WTP; 4.50 PKS;
5	5.10 WTP; 5.45 PKS; 5.50 PKS;
6	6.00 WTP; 6.30 WTP; 6.40 PKS; 6:43 PKP PR; 6.45 WTP;
7	7.00 WTP; 7.05 WTP; 7.40 WTP; 7.50 PKS;
8	8.25 WTP; 8.50 PKS; 8.55 WTP;
9	9.00 WTP; 9.10 PKS; 9.20 PKS
10	10.00 PKS; 10.10 WTP; 10.11 PKS; 10.40 PKS; 10.50 WTP;
11	11.00 PKS; 11.15 WTP; 11.15 PKS; 11.30 WTP; 11.45 PKS; 11.45 PKS
12	12.00 WTP; 12.00 PKS; 12.10 PKS; 12.35 WTP; 12.45 PKS
13	13.00 PKS; 13.00 PKS; 13.10 WTP; 13.20 PKS; 13.25 PKS; 13.40 WTP; 13.40 PKS; 13.55 WTP; 13.57 PKS;
14	14.15 PKS; 14.20 PKS; 14.30 WTP; 14.40 PKS; 14.40 PKS; 14:49 PKP PR
15	15.10 WTP; 15.10 PKS; 15.20 WTP; 15.25 PKS; 15.40 PKS;
16	16.10 WTP; 16.20 WTP; 16.20 PKS; 16.30 PKS; 16:45 PKP; 16.55 PKS
17	17.00 WTP; 17.30 WTP; 17.50 PKS
18	18.15 WTP; 18.15 PKS; 18.20 PKS;
19	19.15 WTP; 19.50 WTP;
20	
21	21.00 PKS; 21.10 WTP; 21.30 PKS;
22	22.05 PKS;

Najwięcej kursów z Wałcza do Piły to kursy zobiegowane z kursami o 14-ej i 15-ej z Piły. Z Wałcza jest 9 kursów po 13-ej, 6 kursów po 11-ej, 13-ej, 16-ej. Brak połączenia po 20-ej. W międzyszczytce jest więcej połączeń niż po 4-ej i 5-ej rano.

Podsumowując rozkład jazdy widać, że niemal połowa kursów (33) jest obsługiwana przez WTP. Na trasie tej przewoźnik zyskał pozycję dominującą na rynku i od oceny jego funkcjonowania zależy ocena przewozów na trasie.

I.5.2 Oferta cenowa przewoźników

Jak wspomniano wcześniej podstawowe ceny biletów na bilet jednorazowy są porównywalne i wynoszą od 6 zł dla WTP, po 6,5 zł dla PKS Wałcz i PKP Przewozy Regionalne. Niektóre kursy PKS Wałcz przez Skrzatusz są za 5,7 zł. Nie ma ulg na bilety jednorazowe dla uczniów w komunikacji autobusowej, na kolei bilet kosztuje tu 4,1 zł.

Ciekawie wyglądają ceny biletów z Szydłowa do Piły. Najtańsze są bilety WTP – kosztują 2,5 zł, PKS Wałcz kosztuje 3 zł, a kolej jest najdroższa i kosztuje aż 4 zł. Tłumaczy to zatem, dlaczego nikt w Szydłowie nie korzysta z usług kolei – jest ona zbyt droga względem konkurencji. W komunikacji autobusowej PKS Wałcz oferuje zniżki dla studentów na pojedyncze przejazdy, które nie dotyczą jednak uczniów. WTP takich zniżek nie oferuje. PKP PR oferuje na przejazdy jednorazowe 37% ulgi dla uczniów i studentów. Jednak obecny rozkład jazdy nie jest adresowany do tych grup pasażerów.

Co ciekawe podobnie ignorowane w Szydłowie są kursy PKS Wałcz, nawet połączenia obsługiwane nowym taborem mikrobusowym nie obsługują pasażerów, nawet pomimo oczekiwania licznych grup pasażerów na opóźnione zwykle kursy WTP.

Tabela I.5. Ceny biletów jednorazowych na trasie Piła-Wałcz

Przewoźnik	PKP		PKS		WTP	
	Bilet miesięczny	Bilet jednorazowy	Bilet miesięczny	Bilet jednorazowy	Bilet miesięczny	Bilet jednorazowy
Wałcz- Piła	134	6,5	218	6,5	187	6
Szydłowo- Piła	106	4	115	3	90	2,5

Jak widać z cennika najtańsze ceny biletów okresowych ma PKP PR. W przypadku zapewnienia obsługi dowozów do pracy np. na 8-ą do Piły i 7-ą do Wałcza wraz powrotami możliwe jest pozyskanie stałych pasażerów. Różnica w cenie biletów okresowych na dłuższej trasie zdecydowanie przemawia za wyborem kolejowego przewoźnika. Na razie konkurencyjna cena w tym zakresie nie ma wpływu na rynek, gdyż chętnych klientów na takie bilety po prostu nie ma, brak jest grup pasażerów jadących do Piły na 7:30-15:30, a tylko takie godziny pracy w Pile może obsłużyć przewoźnik kolejowy. Tak więc obecnie większość pasażerów wybiera WTP, które zapewnia bilet tańszy na miesiąc o ponad 30 zł od PKS-u.

Na odc. Szydłowo-Piła bezkonkurencyjne cenowo jest WTP, które ceny ma na poziomie komunikacji miejskiej. Mimo niedużych różnic w cenie biletu nawet 50 gr decyduje o wyborze środka transportu, o czym doskonale wie prywatny przewoźnik, który o tyle stara się być tańszy od swoich konkurentów.

Ulgi ustawowe obowiązują w komunikacji autobusowej tylko na bilety okresowe (49%), na bilety jednorazowe zasadniczo brak jest ulg nawet dla uczniów i studentów. Jedynie w ograniczonym zakresie ulgi takie oferuje studentom PKS Wałcz na poziomie 20%.

Kolej i na tej trasie pod względem ilości ulg handlowych i ustawowych jest bezkonkurencyjna, czego efektem jest spory udział w podróżach matek z dziećmi, żołnierzy, kolejarzy. Można powiedzieć, że gdyby nie istniejące ulgi, liczba pasażerów w pociągach byłaby zapewne dużo mniejsza, ze względu na rachityczną ofertę przewozową

I.6. Komfort podróży i jakość oferty na trasie Piła –Wałcz

Można zadać pytanie, czy przy blisko 70 kursach autobusów można nie zaspokoić potrzeb przewozowych. Pytanie jest z pozoru retoryczne. A tak rozbudowana oferta nie jest optymalna. Powodów tego stanu rzeczy należy szukać w jakości realizowanej komunikacji, istniejących standardach lub ich braku, poziomie bezpieczeństwa podróżowania.

I.6.1 Tabor użytkowany przez przewoźników i standard podróżowania

PKS Wałcz

Do niedawna na liniach autobusowych regionalnych w kraju dominował Autosan H9, który stanowi podstawowy środek transportu na stanie PKS Wałcz. Przewoźnik używa też innego taboru do obsługi linii - Jelcza PR110, Autosanu H10, a także mikrobusów Kapeny.

Niestety tylko pojazd Kapeny i Autosan H10 to pojazdy niedawno zakupione. Pozostały tabor jest wiekowy, co jest zauważalne w czasie jazdy. Zdarzają się kierowcom trudności ze zmianą biegów, spowodowane wyeksploatowaniem taboru. Nie można zapomnieć, że autobusy R110 i H9 to tabor, który posiada twarde zawieszenie i na drogach o niskiej jakości, pasażer silnie odczuwa nierówności występujące na drodze. Ze względu na wolne miejsca w autobusach nie ma obecnie problemów z zabraniem nawet większego bagażu. Miejsce na bagaż podręczny znajduje się nad siedzeniami.

Zdjęcie I.1. Typowy autobus na stanie PKS Wałcz marki Autosan H9 na przystanku początkowym trasy z Wałcza do Piły



Tabor użytkowany przez przewoźnika jest zazwyczaj wyeksploatowany, po upływie czasu przewidzianego na amortyzację. Okienka nawiewne często są uszkodzone i nie można ich otworzyć. W okresie upałów powoduje to uczucie duszności w czasie jazdy autobusem. Siedzenia w autobusach są wygodne do siedzenia, wadą jest natomiast stosunkowo niewielka przestrzeń na nogi. Jest to jednak cecha immanentna konstrukcji autobusów regionalnych, których produkcja seryjna zaczęła się kilkadziesiąt lat temu. Pojazdy typu H9, czy R110 mają wysoko usytuowaną podłogę, co sprawia kłopoty przy wchodzeniu osobom o obniżonej sprawności. Pojazdami PKS-u nie można wozić wózków dziecięcych, co ma duże znaczenie, gdyż pod względem demograficznym obszar charakteryzuje się dużą liczbą osób z dziećmi. Wiele do życzenia pozostawia stan siedzeń, które często są dość brudne, choć widać, że autobusy są zamiatane na bieżąco.

Kursy PKS Wałcz są prowadzone z zachowaniem przepisów prawa o ruchu drogowym. Maksymalna prędkość, z jaką jedzie autobus to 70 km/h. Przewoźnicy mają wszystkie autobusy wyposażone w kasy fiskalne.

WTP

Wałeckie Towarzystwo Przewozowe swój park taborowy złożyło ze sprowadzonego z zagranicy używanego taboru. W efekcie przewoźnik dysponuje dużymi, przestronnymi autokarami marek Neoplan, Setra i przebudowanymi mikrobusem dostawczymi i pasażerskimi Mercedesa oraz innych producentów.

W efekcie prywatny przewoźnik część kursów realizuje autobusami dużo pojemniejszymi od H9. W wiekowych autokarach Setry i Neoplana, siedzenia są rozplanowane z dużą przestrzenią na nogi, poziom podłogi jest dużo niższy niż w autosanie, dzięki temu do pojazdu wchodzi się po dwóch płaskich stopniach. Wreszcie wewnątrz pojazdów są miejsca jak w autobusie miejskim dla stojących przy oknie i na większy bagaż lub wózek. Mimo, że pojazdy są większe od H9 o ok. 1/4, mają zaledwie kilka miejsc siedzących więcej. Autobusy mają też dobre zawieszania, co sprawia, że droga nawet złej jakości (a takie są trasy drogami lokalnymi obsługiwanymi przez WTP) nie jest odczuwana w czasie podróży. Mimo wszystko autobusy są kupione z drugiej ręki, co widać po oknach zespolonych, z których część jest trwale „zaparowana”. Mimo, że pojazdy nie dysponują klimatyzacją i są bez otwieranych okien, dzięki sporej przestrzeni w autobusie, nie jest w nich duszno. Konstrukcje obu autokarów są dużo nowocześniejsze niż H9.

Zdjęcie I.2. Autokar marki Neoplan obsługiwany przez WTP wyrusza na trasę do Piły

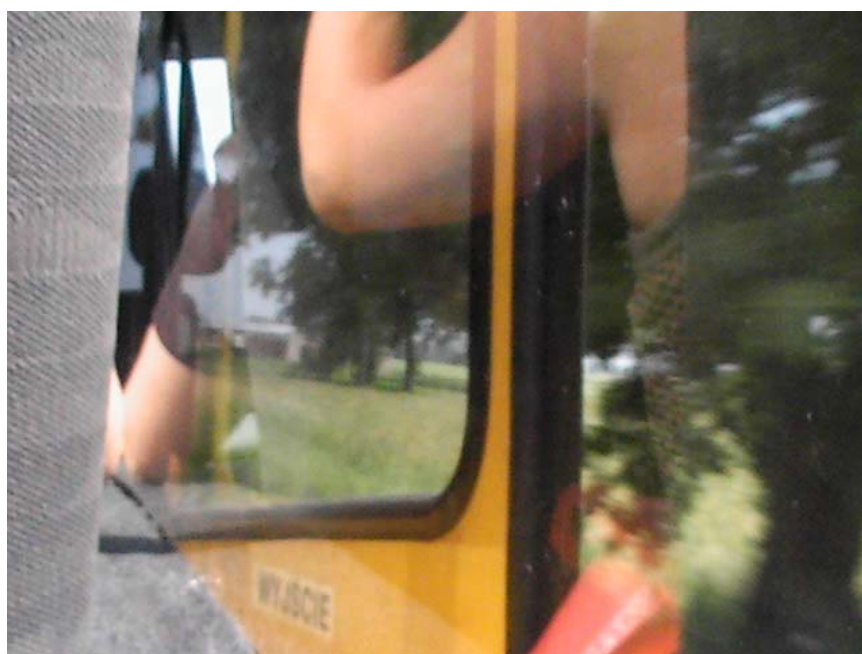


Jednak ze względu na dużą liczbę pasażerów na niektórych kursach pasażerowie jadą na stojąco. Kursy WTP są prowadzone bez zachowania przepisów prawa o ruchu drogowym. Maksymalna prędkość, z jaką jedzie autobus wynosi ok. 90-100 km/h. W czasie badań niektórzy kierowcy pokonywali kolejne przystanki np. Gostomia-Wałcz Dolne Miasto wiodący drogą wśród szpalery drzew w 6-7 minut (prędkość techniczna ponad 75 km/h!). Przewoźnik ma wszystkie autobusy wyposażone w kasy fiskalne i kierowcy zawsze dają pasażerom bilety.

Na drugim biegunie WTP ma przebudowane mikrobusy, którymi obsługuje blisko połowę kursów. Pojazdy te mimo, że są dwa razy mniejszy od H9, mają zainstalowane aż 25 miejsc siedzących. A ponieważ na wielu kursach jest to zbyt mała podaż miejsc, w mikrobuse nieprzystosowanym do przewozu osób stojących, jedzie nawet kilkunastu pasażerów na stojąco. Osoby siedzące mają także bardzo małą przestrzeń na nogi, co wynika z gęsto zamontowanych siedzeń. Większe osoby praktycznie nie mają jak nóg zmieścić. Siedzenia natomiast nie są produkowane fabrycznie, lecz złożone z metalowych rurek i materiałów obiciowych w całość przykręconą do podłogi mikrobuse. Ponieważ w czasie jazdy jest niezwykle duszno, kierowcy mają w zwyczaju jechać z otwartymi na oścież drzwiami. Równocześnie nagminne jest niedotrzymywanie czasów jazdy spowodowane przez wsiadanie pasażerów do małego auta na przystanku nawet przez 2 minuty. Z racji na

brak miejsca wymiana pasażerów trwa długo, co przy kilkunastu przystankach na trasie oznacza kilkanaście minut na postoje na przystankach. W efekcie kierowcy dla nadrobienia spóźnień prowadzą pojazdy brawurowo na granicy bezpieczeństwa, ok. 100 km/h, przy dozwolonej prędkości 75 km/h. O komforcie podróży nie ma co mówić, gdyż zawieszenie w pojazdach jest niskie, twarde. Mikrobusy posiadają małe koła, praktycznie każdy ubytek w nawierzchni jest odczuwany w czasie jazdy. Pojazdy nie mają miejsca nawet na bagaż podręczny.

Zdjęcie I.3. Mikrobus WTP jadący do Piły z otwartymi drzwiami



Zdjęcie I.4. Mikrobus WTP na przystanku początkowym w Wałczu



W efekcie WTP oprócz obsługi kursów bardzo wygodnymi autokarami, ok. połowy połączeń realizuje taborem substandardowym. Co dziwi, przewoźnikowi zdarza się kursy sąsiadujące prowadzić tak, że mniejszy pojazd jedzie wcześniej z większą liczbą pasażerów, a większy autobus jedzie później z mniejszą liczbą pasażerów. Sytuacje takie potęgują tylko wrażenie niskiego standardu taboru, którym realizuje się kursy z liczbą pasażerów zagrażającą bezpieczeństwu ruchu drogowego.

PKP Przewozy Regionalne

Oferta przewozowa jest realizowana obecnie taborem o nadpodwyższonej liczbie miejsc siedzących. Połączenia są obsługiwane w ilości dwóch par przez lokomotywę SU42 z wagonem bh (88 miejsc siedzących) i jednej pary przez autobus szynowy serii SA108 lub SA132, oba posiadające jeszcze więcej miejsc siedzących (ponad 100). Wobec liczby pasażerów zwykle niższej niż 20 osób, tabor zapewnia niezwykle komfort podróży. Pociągi są wyposażone w toalety, choć krótki czas jazdy nie wymaga tego udogodnienia. Jazda pociągiem zapewnia podróżnym spokojny bieg, gdyż stan linii do Wałcza jest dobry, a tory na długich odcinkach są bezстыkowe. Kolej umożliwia przewóz wózków i dużego bagażu bez opłat.

Tradycyjny tabor ma jednak podstawowy mankament – wobec położonych nieznacznie ponad główką szyny peronów, wsiadanie jest utrudnione, dla osób z bagażami, czy wózkami po prostu męczące. Pewien dyskomfort stanowią i gwałtowne hamowanie, które zazwyczaj towarzyszy jeździe składem z lokomotywą i częste sygnały dźwiękowe wydawane przez pociąg przed praktycznie każdym skrzyżowaniu linii kolejowej z drogą.

Obsługa jednej pary autobusem szynowym stanowi najwyższą jakość w obsłudze linii. Wygodne szerokie wejście do pojazdu, panoramiczne okna, duża przestrzeń we wnętrzu pojazdu stanowią o atrakcyjności połączenia. Dopóki jednak nie jest to standardowa oferta, nie może być traktowana jako cecha przewozów kolejowych, gdyż np. PKS Wałcz też obsługuje 2 pary swoich kursów nowym, wygodnym mikrobusem Kapeny, co nie wpływa na poprawę ogólnej oceny jego taboru.

Zdjęcie I.5. Kolejka do zakupu biletu u konduktora w pociągu obsługiwanym autobusem szynowym z Wałcza o 14:46



I.6.2 Informacja o ofercie przewozowej przewoźników

Zgodnie z prawem przewozowym na podstawie Art.2 ust. 3 „Przewoźnik osób w regularnej komunikacji publicznej jest obowiązany w szczególności podać do wiadomości publicznej rozkład jazdy środków transportowych”.

W ramach analiz rynku przewozowego został dokonany przegląd rozkładów jazdy przewoźników na linii Piła-Wałcz pod kątem realizacji zapisu ustawowego. W związku z tym sprawdzono strony internetowe przewoźników, przeglądano tabliczki przystankowe przewoźników i informacje na dworcach w Pile i Wałczu.

PKS Wałcz

Przewoźnik jako firma z 50-letnim doświadczeniem zapewnia informację o swoich kursach na dworcu w Wałczu na tablicy przyjazdów i odjazdów przy stanowiskach odjazdowych. Dodatkowo przy każdym ze stanowisk jest mała tabliczka przystankowa. Podobnie na trasie przystanki są wyposażone w tabliczki przystankowe z odjazdami autobusów we wszystkich kierunkach. Na dworcu w Pile rozkład jazdy kursów obsługiwanych przez PKS Wałcz umieścił na tablicy PKS Piła. Dodatkowo przy każdym ze stanowisk odjazdowych na dworcu jest mała tabliczka przystankowa. Przewoźnik w internecie ma aktualny rozkład jazdy autobusów z dworca w Wałczu. Aktualny rozkład jazdy autobusów PKS Wałcz z dworca w Pile jest też na stronie PKS Piła.

Zdjęcie I.6. Przystanek i rozkład jazdy PKS Wałcz na Placu Wolności w Wałczu



WTP

Przewoźnik nie przykładą wagi do informacji o swojej ofercie przewozowej. Wychodzi zapewne z założenia, że duża liczba pasażerów oznacza brak potrzeby precyzyjnej informacji o przewozach, że podróżni korzystając z jego usług znają rozkład jazdy. Ani na dworcu w Wałczu, ani na dworcu w Pile nie ma rozkładu jazdy odjeżdżających autobusów. Ulotkę z bezpłatnym rozkładem jazdy można jedynie otrzymać w godzinach 8-16 w biurze przewoźnika. Na pozostałych przystankach nie ma nigdzie informacji o ofercie przewozowej przewoźnika. Rozkłady jazdy wraz cennikiem są za to wywieszone w autobusie koło kierowcy. Przystanki nie są w żaden sposób oznakowane, przewoźnik korzysta z sieci przystankowej PKS. Rodzi to podejrzenie, że część przystanków nie jest objęta zezwoleniami. Brak rozkładów jazdy na całej trasie podważa wiarygodność przewoźnika i czyni jego ofertę pozbawioną rozkładu jazdy.

Zdjęcie I.7. Pasażerowie oczekujący na autobus WTP na Placu Wolności w Wałczu, gdzie oficjalnie przewoźnik nie kursuje.



Rozkład jazdy autobusów przewoźnika jest dostępny za to w internecie, gdzie przewoźnik zachęca do korzystania z usług hasłem: „podróżuj z uśmiechem z WTP”. Za to w odróżnieniu do PKS rozkład jazdy nie jest dla dworca, lecz dla całej trasy, przynajmniej większości obsługiwanych przystanków. W rozkładzie jazdy wymienione są tylko niektóre przystanki, co ciekawe różne dla obu kierunków. Z Wałcza autobus ma porę odjazdów z Dolnego Miasta (Dol.M), Chwiramu (Chwir) itd., aż po Skrzatusz (Skrzat.), Szydłowa (Szydł.) i Piłę. Rozkład w drodze powrotnej informuje o odjazdach z Piły Szpital (ST.Szp.), brakuje za to pory przyjazdów do Wałcza Dolne Miasto i Plac Wolności. W Pile nie ma informacji o przystankach przy Okrzei, Al. Piastów, poczcie przy Al. Wojska Polskiego. W obie strony rozkład jazdy zawiera całkowicie różne czasy jazdy np. z Szydłowa do Piły – kurs o 7:35 ma przyjazd do Piły na 7:50 (15 minut), a kurs o 7:29 przyjazd na 7:55 (26 minut). Nierealny jest czas przejazdu z dworca w Wałczu na Dolne Miasto, który wynosi z postojem 4 minuty. W praktyce jest to ok. 7-10 minut. W kierunku powrotnym podobna sytuacja ma miejsce na odc. Chwiram-Wałcz – kurs o 7:15 ma przyjazd do Wałcza na 7:30, a kurs o 7:55 na 8:20. W trakcie badania kurs na 7:30 przyjechał spóźniony do Wałcza o 20 minut mimo planowego wyjazdu z Piły. Pokazuje, że zgodnie z uwagą przewoźnika (+, - 5 minut tolerancji) pory kursowania autobusów należy traktować z przybliżeniem.

Zdjęcie I.8. Przystanek początkowy WTP na dworcu kolejowym w Wałczu – widoczna tablica przystankowa bez rozkładu jazdy.



Niedopuszczalne jest także prowadzenie niektórych kursów ze znacznym dodatnim odchyleniem czasowym (przed czasem)³, co umożliwia rozkład jazdy, a co przybiera w praktyce postać odjazdów wcześniej np. o 10 minut z Wałcza, spowodowanego nierealnie krótkimi czasami przejazdu na niektórych kursach i koniecznością nawrotu zgodnie z rozkładem jazdy w dworcu w Pile na minucie. Jednak zasadą jest opóźnianie się autobusów na trasie do kilkunastu minut. Dopiero na skutek nieprzepisowej jazdy często kursy przewoźnika na końcu trasy odzyskują utracone minuty. W efekcie rozkład jazdy jest tylko pewnym drogowskazem, o której mniej więcej kursują autobusy, a nie dokładnym, realizowanym rozkładem jazdy.

Warto podkreślić, że w czasie wykonywania koncepcji i zbierania materiałów wielokrotnie sprawdzaliśmy, czy informacje przewoźnika o rozkładzie jazdy pojawiły się na przystankach, niestety przewoźnik nie widzi swoich obowiązków w tym zakresie.

Rozkład jazdy WTP umożliwia obsłużenie praktycznie wszystkich wiosek na trasie między Piłą i Wałczem – opracowane kursów penetrujących cieszy się dużą popularnością wśród pasażerów, którzy chętnie z usług WTP korzystają. Jednak, o ile pod tym względem przewoźnik może być przedstawiony jako wzór do naśladowania, pod względem dostępu do informacji o rozkładzie jazdy jest przykładem *in minus*, pokazującym jak nie powinny wyglądać przewozy komunikacją publiczną.

PKP Przewozy Regionalne

Uruchomienie przewozów w lutym br. wiązało się z zainstalowaniem ładnych tablic z rozkładami jazdy na przystankach na trasie biegu pociągu. W Pile informacje o pociągach są na zbiorczej tablicy przyjazdów i odjazdów pociągów. Na peronach można rozkład jazdy znaleźć na plakatach ściennych w gablotach. Niestety z rozkładów jazdy nie wykreślono kursów, których nie uruchomiono. W efekcie pasażer może uznać, że pociąg z literą F zaraz pojedzie (w oznaczeniach autobusowych litera F oznacza dni robocze), gdyż taką informację uzyska spoglądając przelotnie na plakat.

W internecie można uzyskać informację o kursowaniu pociągów na stronach grupy PKP. Co ciekawe w informacjach szczegółowych podana jest informacja, że wszystkie kursy obsługuje autobus szynowy, co jest prawdą w odniesieniu do jednej tylko pary.

³ odchylenia czasowe dla kursów opóźnionym przyjmują wartość ujemną, dla przyspieszonym względem rozkładu jazdy wartość dodatnią

Zdjęcie I.9. Tablica z rozkładem jazdy na budynku dworca w Wałczu od strony dworca PKS.



Na stacji w Pile jest możliwe uzyskanie bezpłatnych ulotek z rozkładem jazdy. PKP Przewozy Regionalne zapewnia obecnie najbardziej wszechstronną informację o rozkładzie jazdy ze wszystkich przewoźników obsługujących linię Piła-Wałcz.

I.7. Czas przejazdu z dojściem do/ze środka transportu publicznego na trasie Piła –Wałcz

I.7.1 Metodologia obliczania czasu realizacji połączenia

Analizując konkurencyjność przewoźników ocenimy oferowane czasy przejazdu wraz z uwzględnieniem czasu wymaganego na dotarcie na przystanek lub oczekiwania na połączenie. Konieczna jest uwaga, że surowe czasy przejazdu nie pokazują atrakcyjności poszczególnych połączeń. Na ich ocenę wpływa dostępność poszczególnych relacji, która zależy od ilości przystanków w mieście i samo usytuowanie ich na mapie miasta. Gdyby o konkurencyjności decydował tylko czas jazdy pomiędzy skrajnymi punktami linii komunikacyjnej⁴, WTP nigdy by nie uzyskało pozycji dominującej na rynku, gdyż oferuje połączenia z dworca PKS w Pile do dworca w Wałczu czasowo zdecydowanie najdłuższe.

Dlatego w podrozdziale zaproponowaliśmy zsumowanie czasu potrzebnego nie tylko na sam przejazd z punktu A do B, ale konieczny czas na dojście względem konkurencji lub konieczność dodatkowego oczekiwania w przypadku braku pewności co do pory odjazdu.

Tabela I.7.1. Dodatkowy czas t_s wymagany na dotarcie do celu względem konkurencji rynkowej wynikający z istniejących barier

Przystanek/stacja	Przewoźnik	Uzasadnienie	Strata czasu [t _s]
Dworzec w Wałczu (PKS/WTP/PKP)	PKP PR	Konieczność dojścia na peron i ominięcia budynków dworcowych – dodatkowe 200 metrów względem przystanków drogowych.	2 minuty
Dworzec w Pile (PKS/WTP/PKP)	PKP PR	Konieczność dojścia na peron 4 na końcu dworca kolejowego przy pokonaniu dwóch przejść podziemnych – dodatkowe 400 metrów do przejścia do miasta względem przystanków drogowych.	4-6 minut
Wszystkie przystanki WTP na trasie	WTP	Przewoźnik przewiduje odchylenie +/- 5 minut od rozkładu jazdy, co oznacza konieczność przyjscia pasażera na przystanek nie później niż 5 minut przez teoretycznie planowym odjazdem i zwykle oczekiwanie na odjazd 5 minut po planie.	10 minut

⁴ wszyscy analizowani przewoźnicy na trasie Piła –Wałcz zaczynają bieg i kończą na sąsiadujących ze sobą dworcach PKP i PKS

Jak wynika z tabeli I.7.1. określając czas przejazdu między Piłą i Wałczem dla każdego pociągu należy dodać od 6 do 8 minut, który pasażer traci na wejście lub wyjście z dworca, czego nie spotka wybierając przewoźnika drogowego. Równocześnie szacując czas przejazdu dla połączeń WTP musimy dodać do czasu przejazdu aż 10 minut wynikające z nieplanowego kursowania autobusów. Pasażer, aby być pewnym, że zdąży na wybrany kurs musi przyjść przed jego hipotetycznym odjazdem co najmniej 5 minut wcześniej i akceptować zwyczajowe jego opóźnienie o 5 minut. Wobec braku tabliczek przystankowych dla niektórych przystanków taki szacunek jest i tak ostrożny, gdyż pasażer sam musi ocenić porę odjazdu autobusu, co powoduje, że musi ją zaokrąglić.

Tabela I.7.2. Czasy przejazdu pełnej linii komunikacyjnej t_p na trasie Piła-Wałcz danym środkiem transportu

Przewoźnik	Linia komunikacyjna	Czas przejazdu [t_p]
PKP PR (kolej)	Piła-Wałcz	35-37 minut
WTP (autobus)	Wałcz-Piła (dowolna trasa)	50 minut
PKS Wałcz (autobus)	Wałcz-Piła (przez Str. Łubiankę)	40-46 minut
	Wałcz-Piła (przez RóżaWielka)	45-50 minut
	Wałcz-Piła (przez Skrzatusz)	35-40 minut

Na dzień dzisiejszy wg rozkładu jazdy najszybsze połączenia oferuje PKP i PKS w relacji przez Skrzatusz na poziomie 35 minut. Niestety połączenia PKS charakteryzują kilkuminutowe opóźnienia w relacji przez Skrzatusz i w praktyce czas jazdy rzadko kiedy jest krótszy niż 40 minut. W zestawieniu w tabeli I.7.2. najdłuższe czasy przejazdu oferuje WTP na poziomie 50 minut.

Jednak w dalszej części rozbijemy linie komunikacyjne na krótsze odcinki np. Dworzec w Wałczu –Starostwo Powiatowe w Pile (PKS), czy Wałcz Plac Wolności – Piła Piastów. W ten sposób sumując czas przejazdu t_p i straty czasu t_s otrzymamy realny czas połączenia T zawarty dla wariantów pomiędzy różnymi lokalizacjami w Pile i Wałczu.

Tabela I.7.2. Czasy przejazdu T danego odcinka między Piłą i Wałczem danym środkiem transportu

Dana relacja	Przewoźnik	Czas przejazdu $T = t_p + t_s$
Wałcz Dworzec –Piła Dworzec	PKP PR	41-47 minut
	PKS Wałcz	35-50 minut
	WTP	60 minut

Wałcz Pl.Wolności - Piła Piastów	PKP PR	<i>Brak połączenia</i>
	PKS Wałcz	<i>Brak połączenia</i>
	WTP	56 minut
Wałcz Pl.Wolności – Piła Szpital	PKP PR	<i>Brak połączenia</i>
	PKS Wałcz	39-44 minuty
	WTP	54 minuty
Wałcz Dolne Miasto – Piła Piastów	PKP PR	<i>Brak połączenia</i>
	PKS Wałcz	<i>Brak połączenia</i>
	WTP	54 minuty
Wałcz Dolne Miasto – Piła Szpital	PKP PR	<i>Brak połączenia</i>
	PKS Wałcz	37-42 minuty
	WTP	52 minuty
Wałcz Dworzec – Starostwo Powiatowe	PKP PR	<i>Brak połączenia</i>
	PKS Wałcz	37-43 minuty
	WTP	<i>Brak połączenia</i>
Wałcz Dworzec – Piła Szpital	PKP PR	<i>Brak połączenia</i>
	PKS Wałcz	32-47 minuty
	WTP	58 minut
Wałcz Pl. Wolności – Piła Dworzec	PKP PR	<i>Brak połączenia</i>
	PKS Wałcz	42-47 minuty
	WTP	58 minut
Wałcz Dolne Miasto – Piła Dworzec	PKP PR	<i>Brak połączenia</i>
	PKS Wałcz	40-45 minuty
	WTP	56 minut

Jak widać podstawowa przewaga WTP dotyczy ilości obsługiwanych relacji 8 z 9 możliwych, przy 8 relacjach PKS-u i tylko jednej PKP PR. Pomimo niedużej różnicy między WTP i PKS w praktyce jest ona ogromna, gdyż tylko 5 kursów PKS obsługuje relacje w Wałczu na Placu Wolności i Dolnym Mieście, a w przypadku WTP dotyczy to wszystkich

kursów. Powyższe zestawienie pokazuje, że dla wybranych relacji najszybszy jest PKS Wałcz. Zdecydowanie najdłużej podróżuje się rozkładowo z WTP. Gdyby nawet przyjąć, że pasażer WTP może korzystać z planowych połączeń i tak czas przejazdu WTP będzie najdłuższy. O powodzeniu WTP decyduje zatem fakt, że jego połączenia są tańsze i łatwiej dostępne niż konkurencji.

Bardziej szczegółowe analizy oparte na danych z podrozdziału, są zawarte w rozdziale V dotyczącym dostępności komunikacyjnej.



II. Wykonanie analizy SWOT dla pasażerskiej komunikacji kolejowej na trasie Piła-Wałcz

Wznowienie przewozów na linii Piła-Wałcz było naturalną konsekwencją porozumienia dwóch województw Wielkopolski i Zachodniopomorskiego w celu przywracania ograniczanej w minionych latach oferty kolei regionalnych. Pierwsze ustalenia mówiły o wznowieniu przewozów w ilości 6 par dziennie, jednak od 1 lutego 2007 r. na trasę wyruszyły trzy pary pociągów. Jak się okazało, nie do udźwignięcia był szacowany deficyt zaplanowanej oferty. Wpłynął na to fakt, że nie było możliwe obsłużenie linii autobusem szynowym wobec ich braku na obszarze Wielkopolski i przy niemożności ich zapewnienia przez sąsiada ze względu na nieprzejezdny odcinek Raduń-Kalisz Pom. Jak się okazało, przewoźnik PKP PR oszacował bardzo wysoki poziom deficytu przewozów na wznawianej linii i wobec zagrożenia zawieszeniem innych połączeń od lat realizowanych na obszarze Wielkopolski trudno było oczekiwać ich rozbudowywania na linii pozbawionej przewozów od kilku lat.

Tak naprawdę rodzi się pytanie, czy decyzja o rewitalizacji przewozów była słuszna, skoro pasażerowie niezbyt często i chętnie korzystają z usług PKP PR. Analiza SWOT pokazuje, że jest szansa na zmianę tej sytuacji, ale przy spełnieniu kilku warunków. Warunki te są do spełnienia, gdyż nie wymagają zaangażowania dużych środków, wymagane jest jednak to, o co często ze strony spółek PKP trudno – dobra wola i zrozumienie dla sprawczej roli organizatorów przewozów w zakresie kształtu oferty przewozowej i określenia zapotrzebowania na przewozy. Aby to nastąpiło konieczne jest zidentyfikowanie wszystkich istniejących słabości istniejącej kolejowej oferty przewozowej, oszacowanie wpływu zagrożeń na funkcjonowanie kolei w przyszłości i oszacowanie szans, które stoją przed przewozami na linii Piła-Wałcz.

Rewitalizacja przewozów wymaga podjęcia wielu równoległych czynności przez zainteresowane strony – oprócz samorządów wojewódzkich jako organizatorów przewozów, przez spółki Grupy PKP – przewoźnika PKP Przewozy Regionalne w postaci zarządu spółki i zakładów w Poznaniu i Szczecinie, zarządcę linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe i PKP SA. I tutaj upatrujemy dla powodzenia całości największego zagrożenia. Tak prozaiczny powód jakim jest obsługa pociągów w Pile na odległym od miasta peronie czwartym, zamiast na pierwszym przy budynku dworca, może zadecydować w przyszłości o nieatrakcyjnej ofercie kolei ze względu na utrudnioną dostępność kolei względem autobusów. Niestety takich drobnych z pozoru spraw do rozwiązania jest znacznie więcej. Bez nich przewozy na Piła-Wałcz nie uzyskają należytej im rangi - mierzonego procentem minimum 10% udziału w przewozach na omawianej trasie.

Po uzyskaniu odpowiedzi na pytania o przyszłość linii, zaangażowanie podmiotów w poprawę jakości oferty kolei na Piła-Wałcz, pozostaje największy dylemat, na ile

możliwe jest poszerzenie obecnej oferty z 3 par do 5 przy zmniejszeniu dofinansowania do przewozów na tej trasie (ok. 650 tys. zł rocznie na odcinku linii na obszarze Wielkopolski), lub też 7 par przy wzroście dofinansowania do ok. 900 tys. zł rocznie na odcinku wielkopolskim. Są to pytania o tyle trudne, że w pierw uzgodniona oferta przewozowa na rozkład jazdy 2007/8 zakładała ofertę w ilości 3 par przy szacowanym dofinansowaniu na dużo niższym poziomie niż w 2007 r. tj. z dotacją ok. 500 tys. zł.

Z wykonanych analiz wynika jasno, że kolej regionalna na linii Piła-Wałcz ma rację bytu tylko przy poszerzeniu oferty przewozowej. Ograniczona wielkość rynku przewozowego nie wymaga wzrostu liczby par pociągów do nierealnego poziomu, stawia jednak cel minimum jakim jest ilość 5, 7 par pociągów w dzień roboczy, jako minimalny poziom oferty stanowiący alternatywę dla rozbudowanej oferty przewoźników drogowych.

Zdjęcie II.1. Sygnał odjazdu na stacji Wałcz. Czy zielone światło zaświeci przewozom pasażerskim na dłużej i pozwoli kolei odbudować pozycję rynkową?



Kolejny problem dotyka udziału w dofinansowaniu przewozów obu województw –

odcinek wielkopolski ma ponad 19 km długości, zachodniopomorski obecnie tylko 8 km. Oznacza to, że dofinansowanie do linii jest dwukrotnie wyższe w Wielkopolsce. Dodatkowo Wielkopolska zapewni tabor do obsługi linii w postaci autobusu szynowego, gdy pod znakiem zapytania stoi przedłużenie linii do Wałcza Raduń (odc. 2,1 km) i szereg działań, które dla przyszłości linii muszą być podjęte na obszarze sąsiedniego województwa. Omówienia wymaga rachunek korzyści dla wszystkich stron. Niewątpliwie najwięcej zysków z przewozów kolejowych odnotuje Województwo Zachodniopomorskie. Przewozy kolejowe ograniczają należną dotację do ulg ustawowych dla przewoźników autobusowych występujących o dotację ze względu na siedzibę przedsiębiorstwa w Szczecinie (PKS Wałcz i WTP), mimo realizacji znacznej części oferty w Wielkopolsce. Linia kolejowa jest obsługiwana bez potrzeby angażowania taboru szynowego na stanie ZZPR. Dotacja do przewozów ponoszona jest głównie przez Wielkopolskę, mimo, że wykorzystanie linii w przewozach wewnętrznych jest minimalne. Spoiwem dla tak różnych interesów obu organizatorów przewozów winno być zobowiązanie sąsiada do zamówienia przewozów pasażerskich na trasie (Piła) gr. Województwa -Wałcz- Szczecin od kolejnego rozkładu jazdy w grudniu 2008 r. i prowadzenie we własnym zakresie negocjacji z zarządcą infrastruktury na temat inwestycji w udroźnienie odcinka Wałcz Raduń-Kalisz Pomorski i w sprawie zmian organizacyjnych i dotyczących taryfy przewozowej z przewoźnikiem.

Warto zauważyć, że jedną z przyczyn dla których, możemy mówić w ogóle o rewitalizacji kolei jest postawa przewoźników drogowych, z których WTP nie przestrzega prawa przewozowego i dowolnie podchodzi do kwestii przestrzegania rozkładu jazdy, a PKS Wałcz przy ograniczonej dostępności komunikacyjnej swoich kursów względem konkurenta w Pile i Wałczu oferuje przewozy na poziomie podobnym do swoich usług sprzed dwudziestu lat. Jednym słowem szansą dla kolejowych przewozów pasażerskich jest słabość przewoźników drogowych, którzy chcą na raz złapać przysłowiowe dwie sroki za ogon, tzn. obsługiwać potoki stricte lokalne wokół Wałcza i Piły oraz przy wydłużonym z tego powodu czasie jazdy zapewnić obsługę przewozów na trasie Piła-Wałcz. W efekcie i WTP i PKS Wałcz proponuje pokonanie trasy między dwoma miastami zamiast trasą 26 km kursami przez Róże Wielką trasą o ponad 1/3 dłuższą. Wydaje się, że dla miast odległych o 26 km, czas przejazdu autobusem na poziomie 50 minut nie jest konkurencyjny, czego dowodem jest dominująca rola komunikacji indywidualnej mimo tak rozbudowanej oferty autobusowej.

Te kwestie analiza SWOT poddaje pod ocenę. Kolejne rozdziały opracowania szczegółowo opisują to co w poniższym zestawieniu jest tylko wypunktowane.

Tabela II.1. Analiza SWOT dla linii kolejowej Piła-Wałcz

ZALETY	SŁABOŚCI
<ol style="list-style-type: none"> 1. Najszybszy czas przejazdu między obu miastami; 2. Szeroki system ulg ustawowych i handlowych; 3. Wysoki poziom bezpieczeństwa w trakcie podróży; 4. Możliwość zabierania większego bagażu bez opłat; 5. Przewóz rowerów za opłatą; 6. Linia jako fragment sieci kolejowej objętej jednym biletem, który umożliwia pokonanie trasy z przesiadkami w Pile za jedną opłatą. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dominująca pozycja komunikacji autobusowej (95% rynku komunikacji publicznej); 2. Dominująca pozycja komunikacji indywidualnej przy podziale zadań przewozowych; 3. Uboga oferta przewozowa komunikacji kolejowej (3 pary) wobec 69 par w komunikacji autobusowej; 4. Niska dostępność przystanków kolejowych w Wałczu i Pile; 5. Wysokie ceny biletów jednorazowych 6. Wysokie koszty prowadzenia przewozów i ich wysoki deficyt przy pokryciu przychodami ok. 5-10 % kosztów; 7. Przewozy zagrożone zawieszeniem ze względu na wielkość dziennych potoków pasażerskich poniżej 100 osób; 8. Brak poczekalni i kasy w Wałczu 9. Brak wiat przystankowych i ławek na trasie pociągu; 10. Realizacja w rj 2006/7 2/3 oferty taborem tradycyjnym; 11. Znaczny udział w przewozach pasażerów zapewniających niskie przychody np. kolejarzy; 12. Zawieszenie przewozów kolejowych na 6 lat spowodowało odzwyczajenie się klientów od usług kolei.

SZANSE	ZAGROŻENIA
<ol style="list-style-type: none"> 1. Rozszerzenie oferty do 7 par i wprowadzenie na linii nowej jakości - ruchu cyklicznego co 2 godziny; 2. Dostosowanie oferty do przewozów fakultatywnych i dojazdów do szkół w Pile i uczelni w Wałczu; 3. Zmiana cen biletów jednorazowych na konkurencyjne; 4. Obsługa przewozów od grudnia 2007 r. wyłącznie nowoczesnym taborem niskopodłogowym – autobusem szynowym; 5. Możliwość rozbudowy oferty do 5 par bez wzrostu wielkości dotacji; 6. Dalsze skrócenie czasu jazdy pociągu do 29-30 minut; 7. Poprawa dostępności przystanków przez likwidację barier, zmianę użytkowanych peronów na lepiej usytuowane i wydłużenie relacji do Wałcza Raduń; 8. Docelowo wydłużenie relacji do Szczecina; 9. Obniżenie dotacji do ulg ustawowych do przewozów autobusowych w przypadku wzrostu przewozów kolejowych; 10. Nieprzestrzeganie prawa przewozowego przez WTP (brak rozkładów jazdy na przystankach, nietrzymanie się rozkładu jazdy, jazda z nadmierną prędkością); 11. Wiekowy tabor autobusowy do obsługi linii w dyspozycji przewoźników; 12. Nasilanie się kongestii drogowej. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Konieczność zwiększenia dotacji do przewozów przy rozbudowie oferty do 7 par, co wymaga konsensusu dwóch województw i radnych sejmików; 2. Konieczność prowadzenia równoległe czynności na kilku poziomach zarządzania z udziałem kilku spółek Grupy PKP; 3. Prawdopodobieństwo sabotowania decyzji samorządów przez zainteresowane strony przez odwlekanie decyzji dotyczących likwidacji barier, braku woli wdrażania zmian organizacyjnych koniecznych do zmiany wizerunku kolei jako środka transportu; 4. Możliwa ofensywa cenowa przewoźników autobusowych zagrożonych utratą rynku; 5. Powodzenie oferty zależy od kompetencji wdrażających ją pracowników przewoźnika; 6. Zakup nowego taboru do obsługi linii autobusowych; 7. Zbyt powolny wzrost przewozów kolejowych, zniechęcający do rewitalizacji przewozów; 8. Przyzwyczajenie klientów do dysponującej lepszą dostępnością komunikacji autobusowej; 9. Niż demograficzny i spadek liczby mieszkańców obu miast.

Nie bez znaczenia jest fakt, że transport kolejowy powinien być w szczególności preferowany w uwagi na jego walory ekologiczne, bezpieczeństwo podróżowania i niewątpliwie odciążenie sieci drogowej przy rozszerzeniu oferty i wzroście przewozów. Jednak jego rozwój zależy w pewnym stopniu od tego, jak zachowują się obecni przewoźnicy drogowi, zwłaszcza dominujący na rynku pasażerskim WTP. W przypadku prowadzenia przewozów mikrobusami w dotychczasowy sposób, który zagraża bezpieczeństwu pasażerów i grozi katastrofą drogową, działania na rzecz rozwoju przewozów kolejowych powinny być zintensyfikowane. W przypadku, gdy przewoźnik „ucywilizuje” swoje przewozy, ujednocili obsługę taboru na korzyść autokarów, zapewni przyspieszone połączenia Piła-Wałcz przy utrzymaniu obecnej dostępności na obszarze obu miast, to docelowy zasięg komunikacji kolejowej będzie mógł zostać ograniczony.



III. Badania preferencji pasażerów komunikacji publicznej na trasie Piła-Wałcz.

W celu ustalenia potencjału przewozowego kolei na trasie Piła-Wałcz przeprowadzono ankietowe badania preferencji podróżnych. Ankiety prowadziło 5 ankierów w dniach 31 maja 2007 oraz 14 czerwca 2007 roku. Badania prowadzono na przystankach komunikacji publicznej w Pile i w Wałczu, a w przypadku komunikacji kolejowej także w pociągach. Pytania zadawane ankietowanym miały na celu zbadanie częstotliwości podróży, jej celów, postrzeganej jakości przewozów na trasie Piła-Wałcz. Wzór używanej ankiety załączono do opracowania na końcu opracowania.

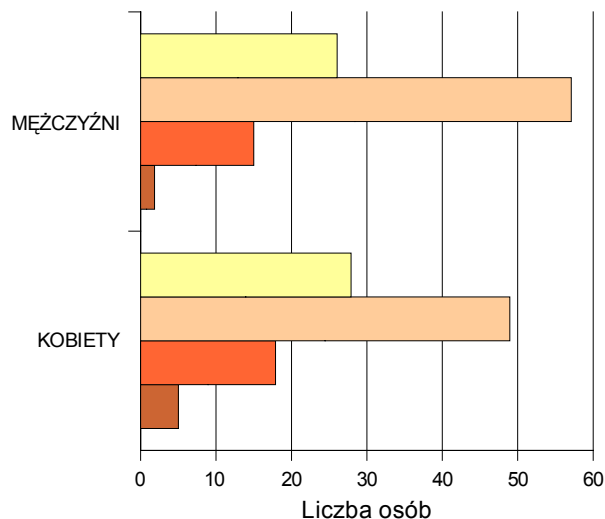
III.1. Charakterystyka badanej próby

Pozyskano 129 ankiet, czyli ankietowani stanowili ok. 10% potoku pasażerów komunikacji publicznej na trasie Piła-Wałcz. Wśród ankietowanych praktycznie nie występowały osoby podróżujące na tej trasie samochodem – 6 osób. Ze 129 ankiet 50% (64) przeprowadzono w Wałczu, 36% (47) w Pile, a pozostałe 14% (18) w pociągu na trasie Piła-Wałcz.

Ze 129 ankietowanych 51% (66) podróżowało tego samego dnia autobusami Wałeckiego Towarzystwa Przewozowego, 32% (41) autobusami PKS a 17% (22) koleją. Próba nie odzwierciedla zatem podziału potoku podróżnych pomiędzy przewoźników komunikacji publicznej. Zawyżony jest udział pasażerów kolei.

Pośród 129 ankietowanych większość - 60% (77) - stanowiły kobiety, a 40% (51) stanowili mężczyźni. 52% (62) osób było w wieku 20-40 lat, dalsze 28% (33) miało mniej niż 20 lat, następnie 17% (20) osoby w wieku od 40 do 60 lat i 4% (5) osoby powyżej 60 roku życia. Oceny wieku ankietarzy dokonywali optycznie. Rozkład wiekowy wśród każdej płci z osobna był podobny do rozkładu sumarycznego. Osoby w wieku 0-20 lat u mężczyzn stanowiły 26% (12), u kobiet 28% (21) ankietowanych. Przedział wiekowy 20-40 lat u mężczyzn reprezentowało 57% (26) osób, u kobiet 48% (36) osób. Mężczyzn w wieku 40-60 lat było 15% (7), a kobiet w tym samym wieku 18% (13). Powyżej 60 lat ankietowano 1 mężczyznę (2%) i 4 kobiety (5%). Dla 9 osób nie określono wieku. Rozkład wiekowy wśród ankietowanych pokazano na wykresie III.1

Wykres III.1. Charakterystyka płci i wieku badanej próby.



III.2. Wyniki badania ankietowego

Pytanie nr 1

Pytanie pierwsze dotyczyło częstotliwości podróży osoby badanej na trasie Piła-Wałcz. Z czterech możliwości odpowiedzi najczęściej osób wybrało częste podróże na tej trasie - 5-7 razy w tygodniu – 48% (57). Drugą w kolejności odpowiedzią były podróże rzadsze niż raz na tydzień – 26% (32). Następnie 17% (20) osób wybrało podróże kilka razy w tygodniu, a 10% (12) osób podróż raz w tygodniu.

Pytanie nr 2

Drugie pytanie odnosiło się do celów wykonywanych podróży na trasie Piła-Wałcz. Z możliwych 7 odpowiedzi najpopularniejszą była odpowiedź „b” - do szkoły, na uczelnię – 37% (45), a drugą w kolejności odpowiedź „a” - do pracy – 23% (28). Następnie popularną odpowiedzią była możliwość „f” - do rodziny – 16% (19). Później wskazywano często odpowiedź „g” - inne cele podróży – 12% (14). Wśród innych celów podawano m.in. podróże do jednostki wojskowej oraz w celach rekreacyjnych. Niemalże równorzędnymi odpowiedziami są „c” (8% - 10), „d” (6% - 7), i „e” (7% - 8), czyli na zakupy, spędzić wolny czas oraz do urzędów, szpitala etc. - generalnie obejmujące różne rodzaje podróży fakultatywnych. Warto zauważyć, że łącznie z odpowiedzią „f” (także podróże fakultatywne) stanowią one 40% odpowiedzi na to pytanie, czyli znacznie więcej niż podróże do pracy oraz niewiele więcej niż podróże w celach edukacyjnych.

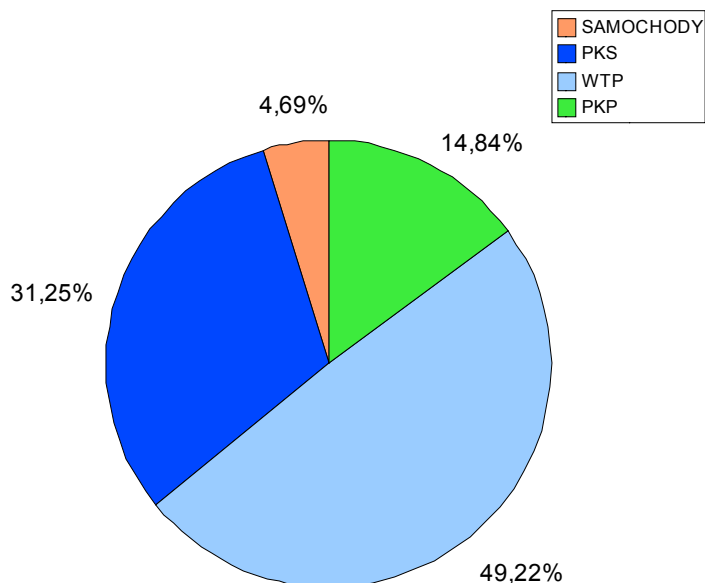
Przeanalizowano także zależności pomiędzy odpowiedzią na pytanie 1 oraz pytanie 2. Analiza wykazała, że znaczna większość (82%) podróży częstych (5-7 razy w tygodniu) odbywa się do pracy lub do szkoły. Natomiast podróże fakultatywne (odpowiedzi od „c” do „f”) to w większości (66%) podróże rzadsze niż raz w tygodniu. Jeśli doliczymy do podróży fakultatywnych kategorię „inne” (odpowiedź „g”) udział ten rośnie do 84%. Warto wspomnieć, że podróże rzadkie to także w znacznej części podróże na uczelnię i do szkoły – 18% (8).

Pytanie nr 3

Pytanie trzecie ankiety dotyczyło najczęściej wybieranego środka transportu (w tym przewoźnika) na trasie Piła-Wałcz. Można było wskazywać dwie odpowiedzi, zaznaczając jednak, która z nich jest ważniejsza. W efekcie 62% osób wskazało na Wałeckie Towarzystwo Przewozowe, 43% na Państwową Komunikację Samochodową, 16% kolej, 10% indywidualną komunikację samochodową, 2% rower (ankietowano jednego rowerzystę).

Rozkład częstotliwości wskazań pierwszego wybranego środka transportu pokazano na wykresie III.2.

Wykres III.2. Częstotliwość wskazań pierwszego wybranego środka transportu na trasie Piła-Wałcz.

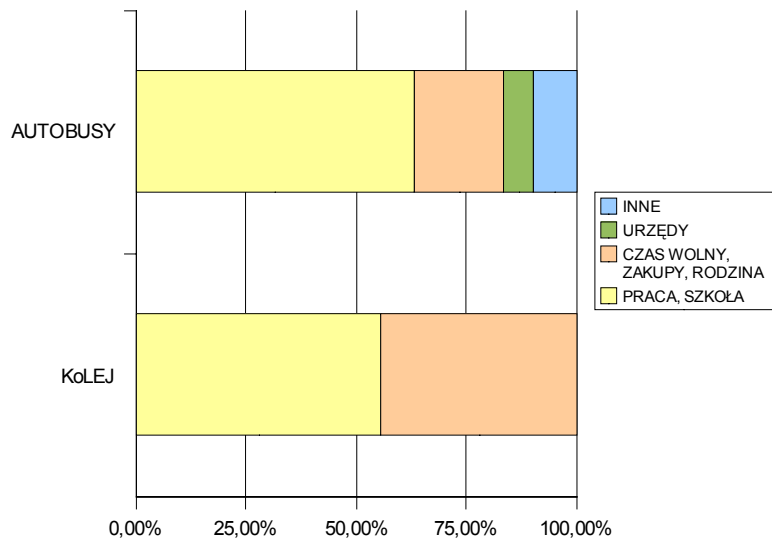


Przeanalizowano zależności pomiędzy odpowiedziami na pytanie 1 oraz na pytanie 2 względem pytania 3.

Wartościowym wnioskiem z analizy pytań 1 i 3 jest, iż w autobusowej komunikacji publicznej relacja osób podróżujących często do podróżujących rzadko jest jak 2:1 (69/34). Podczas gdy w komunikacji publicznej kolejowej relacja ta kształtuje się jak 1:1 (10/9). Dowodzi to, że kolej na tej trasie ma znacznie mniej stabilny zestaw klientów.

Analiza pomiędzy pytaniami 2 i 3 dała następujące wyniki. Wśród pasażerów autobusowej komunikacji publicznej 63% stanowią podróżujący do pracy i szkoły. Udział tego typu podróżnych jest mniejszy w komunikacji kolejowej – 56%. Pasażerowie autobusów w drugiej kolejności – 20% - podróżują fakultatywnie do rodziny, sklepów lub by spędzić czas wolny. Podobnie na kolei, z tym, że udział tego typu pasażerów jest wyższy – 44%. Na kolei natomiast nie wystąpili pasażerowie podróżujący fakultatywnie do urzędów czy w innych celach, którzy odpowiednio wśród pasażerów komunikacji autobusowej stanowią 7% i 10%. Wyniki te zilustrowano na wykresie III.3.

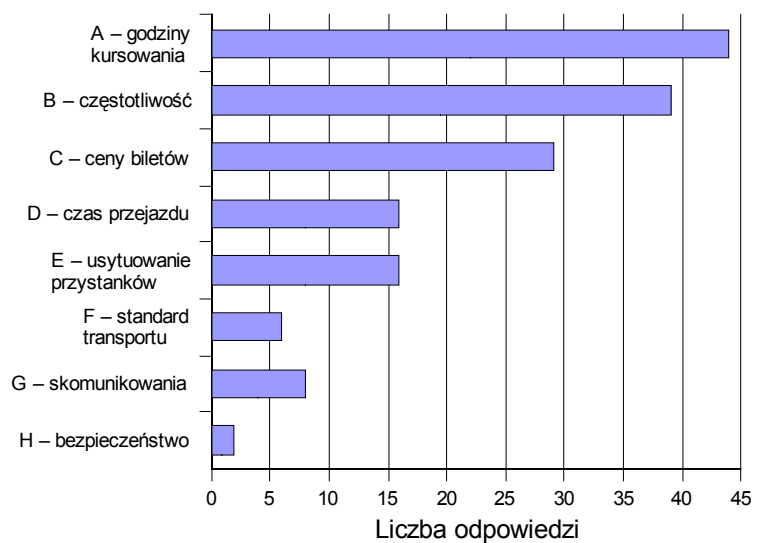
Wykres III.3. Udział celów podróży wśród pasażerów komunikacji kolejowej i autobusowej.



Pytanie nr 4

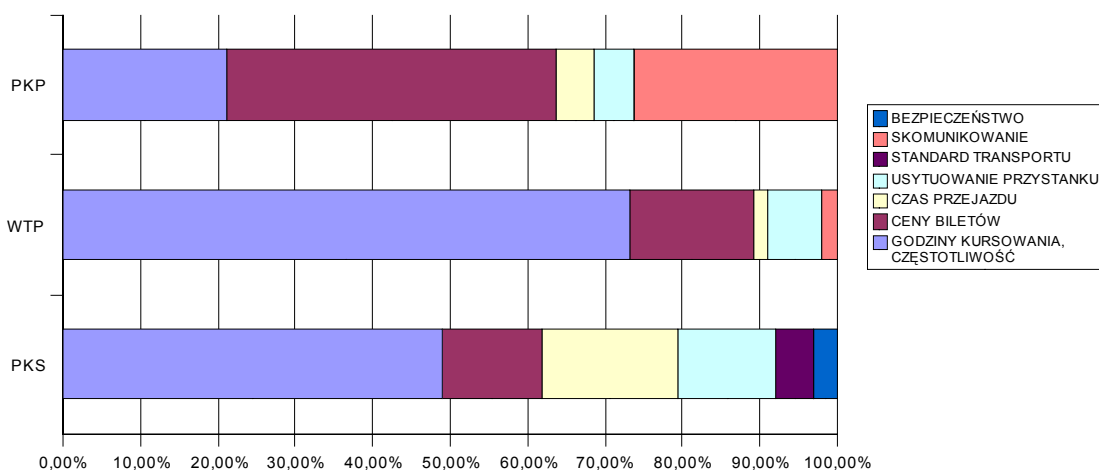
Pytanie czwarte dotyczyło najważniejszych powodów wyboru wskazanego wcześniej pierwszego środka transportu do podróży na trasie Piła-Wałcz. Do wyboru podano 8 możliwości. Każdy ankietowany mógł wskazać dwie możliwości, zaznaczając przy tym, która z nich jest ważniejsza. W efekcie otrzymano następujący rozkład odpowiedzi pokazany n wykresie III.4.

Wykres III.4. Rozkład odpowiedzi w pytaniu 4 ankiety preferencji komunikacyjnych pasażerów trasy Piła-Wałcz.



Przeanalizowano zależności pomiędzy odpowiedziami na pytanie 3 oraz pytanie 4 ankiety. Ciekawym wynikiem tej analizy jest widoczna różnica w postrzeganiu różnych środków transportu przez ich pasażerów. Aż 42% pasażerów kolei wskazało na dominujący powód wyboru środka transportu atrakcyjne ceny biletów. W przypadku pasażerów WTP było to tylko 16% pasażerów, a PKS 13%. Pasażerowie komunikacji autobusowej wskazywali w pierwszej kolejności na dogodne godziny kursowania oraz dużą częstotliwość kursów: WTP – 74%, PKS – 50%. Zaznacza się przy tym wyraźna dominacja WTP w zakresie jakości rozkładu jazdy. W drugiej kolejności pasażerowie kolei wskazali korzystne skomunikowania – 26%, a w trzeciej na dogodne godziny kursowania - 21%. Drugim w kolejności wynikiem wśród pasażerów PKS był krótki czas przejazdu – 18%, który wśród pasażerów WTP otrzymał jedynie 2% głosów i był przedostatnią w kolejności odpowiedzi. Wśród pasażerów kolei takich opinii było 5%. Znaczącą pozycją wśród pasażerów PKS było także korzystne usytuowanie przystanków – 13% odpowiedzi. Rozkład odpowiedzi dla poszczególnych przewoźników pokazano na wykresie III.5.

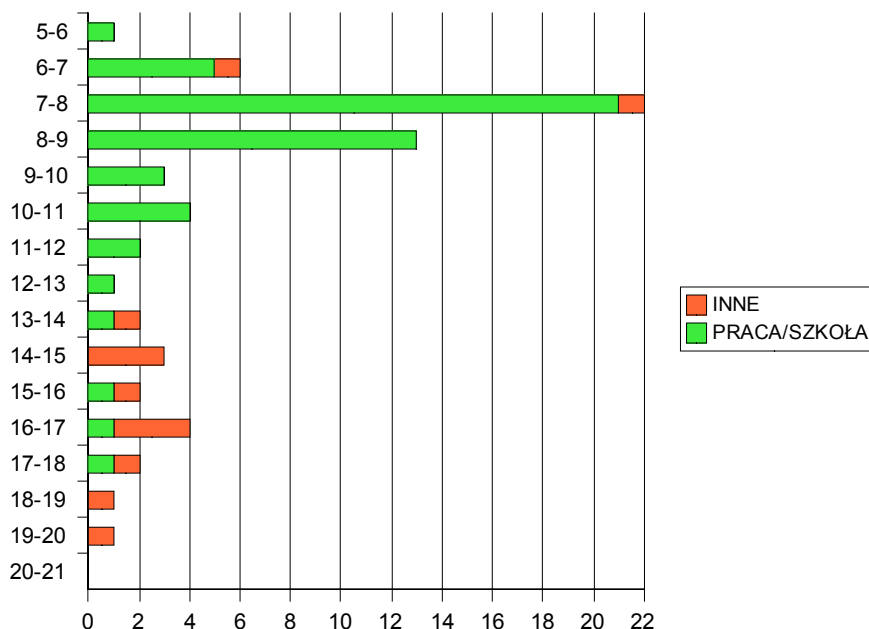
Wykres III.5. Rozkład odpowiedzi na pytanie 4 dla głównych środków transportu wybranych przez ankietowanych w pytaniu 3.



Pytanie nr 5

W pytaniu piątym prosiliśmy ankietowanych o podanie najbardziej pożądanej godziny przyjazdu do celu podróży w Wałczu lub Pile i czy jest ona związana z podróżą do pracy lub szkoły. Niestety na pytanie to odpowiedziało w sposób satysfakcjonujący zaledwie ok. 50% (67) pytanych. Na wykresie III.6 przedstawiono rozkład wyników na tak zadane pytanie – tzn. do każdej godziny pomiędzy 5 rano a 21 przypisano liczbę odpowiedzi z uwzględnieniem czy podane godziny dotyczą podróży do pracy lub szkoły, czy też w innych celach.

Wykres III.6. Preferowane godziny przyjazdu do celu podróży w Pile lub Wałczu z rozróżnieniem względem celów podróży.

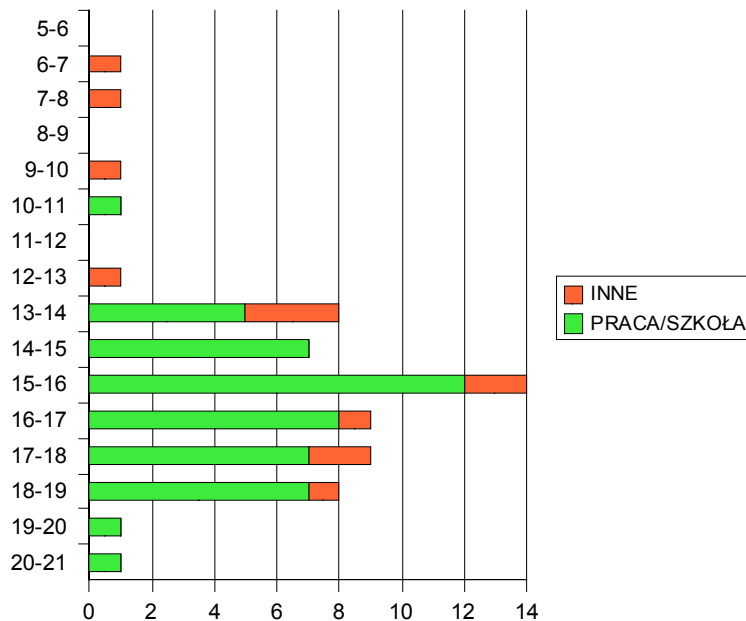


Jak można wywnioskować z przedstawionego wykresu najczęściej ankietowanych preferuje przyjazd do celu podróży związanego z pracą lub szkołą po godzinie 8 lub 9 rano. Podróżni preferują późniejsze godziny przyjazdu do celów podróży – po 13, 14, 16, w podróżach fakultatywnych (nie związanych z pracą lub szkołą). Otrzymane wyniki ankiety można odnieść do rozkładów godzinnych podróży wynikłych z analizy badań frekwencji w komunikacji publicznej lub analizy badań kordonowych ruchu samochodowego. Porównując te wyniki stwierdzimy, że preferowane przez pasażerów godziny przyjazdu do celów podróży pokrywają się ze szczytem przewozowym porannym na trasie Piła-Wałcz.

Pytanie nr 6

W pytaniu szóstym odwrotnie jak w pytaniu piątym ankietowanych pytaliśmy o preferowane godziny powrotu (odjazd) z Wałcza lub Piły do miejsca wyjazdu. Na to pytanie także odpowiedziało zaledwie 48% (62) ankietowanych. Na wykresie III.7 przedstawiono rozkład wyników na tak zadane pytanie – tzn. do każdej godziny pomiędzy 5 rano a 21 przypisano liczbę odpowiedzi z uwzględnieniem czy podane godziny dotyczą podróży do pracy lub szkoły, czy też w innych celach.

Wykres III.7. Preferowane godziny odjazdu w podróży powrotnej z Piły lub Wałcza z rozróżnieniem względem celów podróży.



Wyniki przedstawione na wykresie pokazują, że preferowane godziny powrotu dla podróżujących na trasie Piła-Wałcz do pracy i szkoły rozpoczynają się o godzinie 13 popołudniu, a kończą przed 19 wieczorem. Warto jednak zwrócić uwagę, że godziny preferowanych powrotów z podróży fakultatywnych (nie związanych z pracą i szkołą) nakładają się w tym przypadku na godziny odjazdów preferowanych przez osoby jeżdżące do pracy i szkoły. Jednocześnie porównując otrzymane wyniki ankiety z wykresami godzinnymi rozkładów ruchu samochodowego oraz pasażerskiego w komunikacji publicznej stwierdzimy, że wyniki ankiety nakładają się na popołudniowy szczyt przewozów na trasie Piła-Wałcz.

Pytanie nr 7

Pytanie siódme dotyczyło percepcji czasu trwania podróży wybranym przez ankietowanego głównym środkiem transportu na trasie Piła-Wałcz. W pytaniu można było wskazać tylko jedną z 4 odpowiedzi. Najwięcej ankietowanych wybrało odpowiedź „c” - 35-45 minut – 44% (53). W drugiej kolejności wskazywano odpowiedź „d” - dłużej niż 45 minut – 25% (30). Po 7 ankietowanych (po 6%) wskazało odpowiedzi „a” lub „b”. Znaczna ilość ankietowanych, aż 32 osoby nie odpowiedziało na to pytanie.

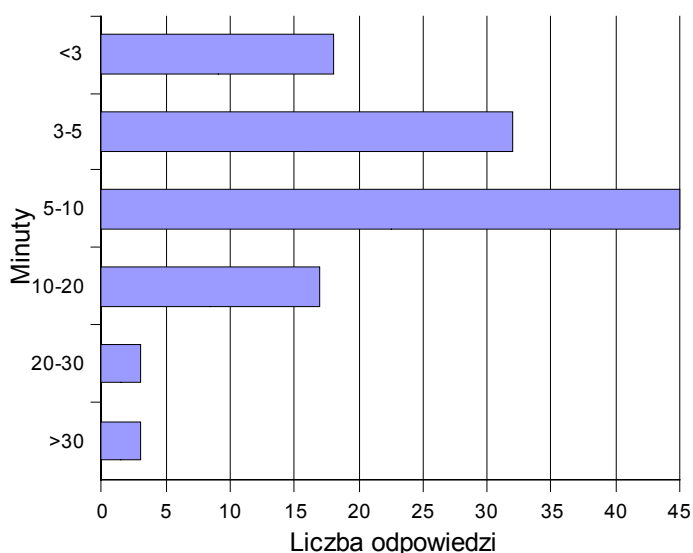
Przeanalizowano zależności pomiędzy odpowiedziami na pytanie 3 oraz 7 ankiety. Według tej analizy ankietowani korzystający z indywidualnej komunikacji samochodowej (40%) oraz publicznej komunikacji kolejowej (44%) uznali, że podróż tymi środkami transportu trwa od 25 do 35 minut. Natomiast ankietowani pasażerowie WTP (45%) i PKS

(71%) w największym stopniu wskazywali na podróż w czasie od 35 do 45 minut. Istnieje więc powód do przypuszczeń, że samochód i kolej są uznawane za najszybszy środek transportu pomiędzy Piłą a Wałczem. Najwięcej odpowiedzi „d” - powyżej 45 minut - wskazywali pasażerowie Wałeckiego Towarzystwa Przewozowego (43%). Udział tych wskazań wśród pasażerów WTP jest ponad dwukrotnie wyższy, niż wśród pasażerów innych środków transportu: Samochód – 20%, PKS – 16%, PKP - 11%. Wśród pasażerów PKP najmniejszy jest udział pasażerów wskazujących odpowiedź „d” - trzeba jednak pamiętać, że ankietowano znikomą liczbę podróżujących pomiędzy Piłą a Wałczem głównie samochodem.

Pytanie nr 8

Pytanie ósme dotyczyło czasu dojścia do przystanku wybranego przez ankietowanego środka transportu w mieście Wałcz. Rozkład wyników pokazano na wykresie III.8.

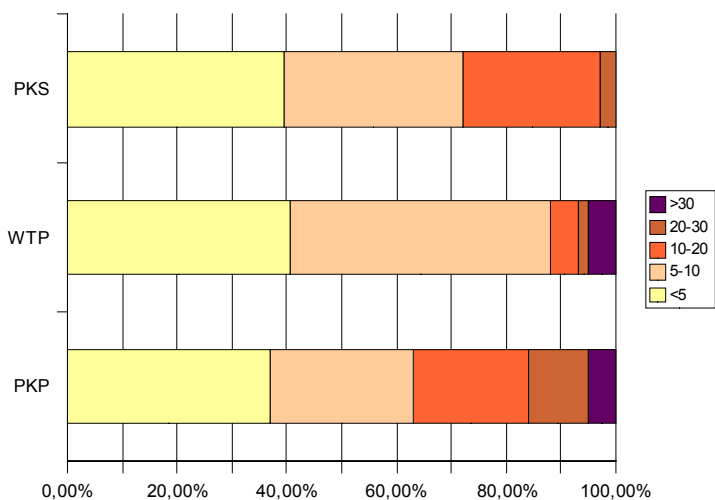
Wykres III.8. Rozkład odpowiedzi na pytanie 8 ankiety preferencji komunikacyjnych pasażerów trasy Piła-Wałcz.



Jak wynika z wykresu największa liczba pasażerów preferuje dojście do przystanku komunikacji publicznej nie dłuższe niż 10 minut.

Przeanalizowano zależności pomiędzy odpowiedziami na pytanie 3 oraz 8 ankiety. Z analizy wynika, że najbliższej do przystanków swojego przewoźnika w Wałczu mają pasażerowie Wałeckiego Towarzystwa Przewozowego. Aż 89% pasażerów tego przewoźnika wskazało, że potrzebuje nie więcej niż 10 minut na dojście do przystanku. Dla PKS w tym samym przedziale zawiera się 73% pasażerów, a dla PKP tylko 63% pasażerów. Całość wyników analizy została umieszczona na wykresie III.9.

Wykres III.9. Wyniki analizy zależności pomiędzy czasem dojazdu do przystanku a wybranym środkiem transportu publicznego na trasie Piła-Wałcz.

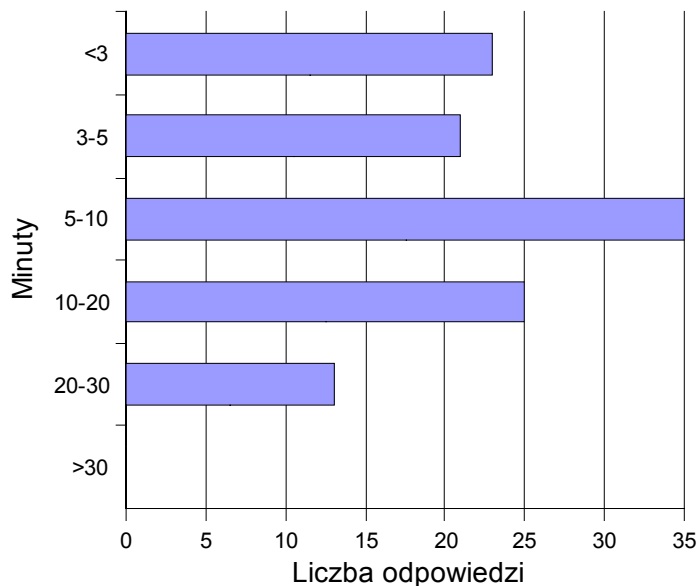


Analizując pytania ankiety postawiliśmy sobie także dodatkowe pytanie: jaka zależność występuje pomiędzy częstotliwością podróży, wybranym środkiem transportu a odległością do celu podróży w Wałczu? Odpowiedź na to pytanie daje wspólna analiza wyników odpowiedzi na pytania 1, 3 i 8. Okazuje się, że jeżdżący kilka razy w tygodniu lub częściej do Wałcza wybierają statystycznie częściej (84% - komunikacja autobusowa, 70% - komunikacja kolejowa) środek transportu, który zapewnia im krótszy czas dojazdu do celu podróży – do 10 minut, niż podróżujący raz w tygodniu lub rzadziej (74% komunikacja autobusowa, 56% komunikacja kolejowa). Tak zadane pytanie potwierdza także, że pasażerowie kolei w Wałczu mają dalej do swoich celów podróży niż pasażerowie komunikacji autobusowej.

Pytanie nr 9

Pytanie dziewiąte dotyczyło czasu dojazdu do przystanku wybranego przez ankietowanego środka transportu w mieście Piła. Rozkład wyników pokazano na wykresie III.10.

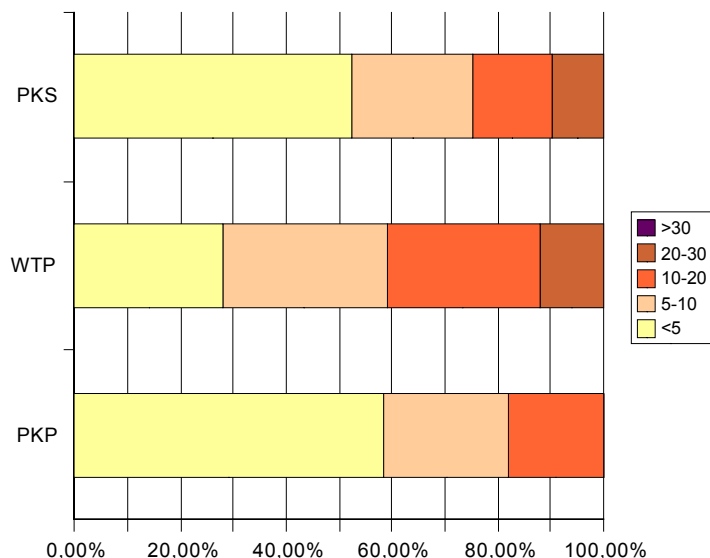
Wykres III.10. Rozkład odpowiedzi na pytanie 9 ankiety preferencji komunikacyjnych pasażerów trasy Piła-Wałcz.



Jak widać z wykresu w Pile udział przedziałów różnych czasów dojazdu do przystanku komunikacji publicznej wśród ankietowanych jest bardziej równomierny, a jednocześnie nie występują czasy dojazdu większe od 30 minut.

Przeanalizowano zależności pomiędzy odpowiedziami na pytanie 3 oraz 9 ankiety. Z analizy wynika, że inaczej niż w Wałczu najbliższej do przystanków swojego przewoźnika w Pile mają pasażerowie PKP – 59% wskazań na czas dojazdu do 5 minut, oraz PKS – 53% wskazań na czas dojazdu do 5 minut. Dla WTP w tym przedziale czasowym zawiera się jedynie 23% pasażerów. Wyniki dla czasu dojazdu do 10 minut są następujące: PKP – 83%, PKS – 76%, WTP – 59%. Całość wyników analizy została umieszczona na wykresie III.11.

Wykres III.11. Wyniki analizy zależności pomiędzy czasem dojścia do przystanku a wybranym środkiem transportu publicznego na trasie Piła-Wałcz.



Analizując pytania ankiety postawiliśmy sobie także dodatkowe pytanie: jaka zależność występuje pomiędzy częstotliwością podróży, wybranym środkiem transportu a odległością do celu podróży w Pile? Odpowiedź na to pytanie daje wspólna analiza wyników odpowiedzi na pytania 1, 3 i 9. Okazuje się, że inaczej jak w przypadku Wałcza (pytanie 8) jeżdżący kilka razy w tygodniu lub częściej do Piły niekoniecznie wybierają częściej środek transportu (62% - komunikacja autobusowa, 80% komunikacja kolejowa), który zapewnia im krótszy czas dojścia do celu podróży - do 10 minut, niż podróżujący raz w tygodniu lub rzadziej (62% komunikacja autobusowa, 67% kolejowa). Odpowiedzi na tak zadane pytanie wskazują, że czas dojścia do celów podróży w Pile od kolei może być krótszy (np. dla pracowników PKP), niż czas dojścia do celów podróży w Pile od przystanków komunikacji autobusowej.

Pytanie nr 10

Pytanie dziesiąte miało za zadanie pomóc zilustrować miejsca, do których podróżowali ankietowani w momencie pytania. Niestety niewielka liczba osób odpowiedziała na to pytanie, dlatego podjęto decyzję o wykluczeniu tego pytania z analizy.

Pytanie nr 11

Kluczowym pytaniem ankiety było pytanie jedenaste. Dotyczyło ono preferowanych zmian w komunikacji między Piłą a Wałczem. Do wyboru w pytaniu było aż 8 odpowiedzi, ale i tak nie wyczerpały one wskazań ankietowanych. Ankietowany mógł wskazywać dwie odpowiedzi zaznaczając przy tym, która z nich jest ważniejsza –

niewielu pytaných skorzystało z tej możliwości, gdyż ogółem było tylko 12 odpowiedzi więcej niż ankiet.

Wyniki są zadowalające dla komunikacji kolejowej, gdyż najczęściej ankietowanych wskazało, że powinna zwiększyć się częstotliwość kursowania pociągów – 36% wskazań (37). Tą odpowiedź wskazało przy tym dwa razy więcej ankietowanych, niż było wśród nich podróżnych koleją. Drugą w kolejności odpowiedzią było obniżenie ceny biletów jednorazowych – 26% (32), a zaraz za nią obniżenie cen biletów okresowych – 24% (29). W sumie na obniżenie cen biletów było 50% wskazań, ale warto dodać, że dwie z możliwych odpowiedzi dotyczących tego tematu („c” oraz „d”) były najczęściej wskazywane łącznie. Kolejne pozycje zajęły odpowiedzi dotyczące jakości przewozów: zapewnienie autobusów o wyższym standardzie – 12% (15) i skrócenie czasu przejazdu – 12% (15). Także dość liczna grupa pasażerów wskazała na konieczność poprawienia jakości przystanków komunikacji publicznej – 7% (9). Nieliczni ankietowani chcieliby wprowadzenia wspólnego biletu – 3% (4), lub wprowadzenia pociągów o wyższym standardzie – 1% (1). Warto dodać, że niektórzy ankietowani wskazywali na odpowiedzi nie znajdujące się w zaproponowanej kafeterii, np. poprawę bezpieczeństwa podróży, zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, zapewnienie lepszych skomunikowań w dalszych relacjach.

Ze względu na ważność pytania przeanalizowaliśmy zależności odpowiedzi na nie względem pytań 1, 2 oraz 3.

Zależności pomiędzy pytaniem nr 1 oraz pytaniem nr 11 ankiety są następujące:

Artukuł I. Wśród korzystających z komunikacji publicznej regularnie (5-7 dni w tygodniu) najczęściej wskazań dotyczyło obniżenia cen biletów – po 31% (22 wskazania) na obydwie dotyczące tego tematu odpowiedzi. Drugą w kolejności odpowiedzią było zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów – 16% (11), a trzecią wprowadzenie autobusów o wyższym standardzie – 10% (7). 7% ankietowanych (5) chciałoby skrócenia czasu przejazdu.

Artukuł II. Wśród korzystających z komunikacji publicznej często (kilka razy w tygodniu) najczęściej wskazań dotyczy obniżenia cen biletów jednorazowych – 41% (7). W drugiej kolejności ci ankietowani chcą zwiększenia liczby kursujących pociągów – 35% (6), a w trzeciej wprowadzenia autobusów o wyższym standardzie – 18% (3). 6% (1) chciałoby skrócenia czasu przejazdu

Artukuł III. Wśród korzystających z komunikacji publicznej raz w tygodniu lub rzadziej wskazano głównie na zwiększenie liczby kursujących pociągów – 30% (11). Drugą liczbę wskazań ma odpowiedź dotycząca obniżenia cen biletów jednorazowych – 19% (7). 16% (6) ankietowanych wskazało na wprowadzenie lepszego taboru autobusowego, a 14% (5) na skrócenie czasu przejazdu. Kolejną znaczącą odpowiedzią było zmniejszenie cen biletów okresowych – 11% (4). Ta grupa ankietowanych

wskazywała także najczęściej spośród wszystkich na polepszenie jakości przystanków – 8% (3).

Zależności pomiędzy pytaniem 2 a 11 ankiety są następujące:

- Wśród jeżdżących do pracy i szkoły najwięcej chciałoby obniżenia cen biletów okresowych - 36% (23). Ta grupa ankietowanych zdecydowanie najczęściej korzysta z tego typu biletów, gdyż inne grupy pasażerów wskazujące na inne cele podróży nie przywiązują takiej wagi do cen biletów okresowych. Co ciekawe tylko 9% (8) ankietowanych z tej grupy chciałoby obniżenia cen biletów jednorazowych. Drugą w kolejności odpowiedzią w tej grupie było zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów – 30% (19). Wprowadzenie autobusów o wyższym standardzie, np. z klimatyzacją wskazało 14% (9) osób i była to trzecia w tej grupie odpowiedź. Znaczącą odpowiedzią był jeszcze postulat skrócenia czasu przejazdu – 8% (5).
- W grupie pasażerów jeżdżących fakultatywnie na trasie Piła-Wałcz do rodziny, sklepów lub w czasie wolnym najwięcej zwolenników ma obniżenie cen biletów jednorazowych – 30% (8). Odwrotnie jak w przypadku jeżdżących do szkoły i pracy obniżenie cen biletów okresowych zdobyło w tej grupie niewielkie poparcie – 7% (2). Wskazuje to, że ta grupa pasażerów korzysta najchętniej z biletów jednorazowych. Drugą w kolejności odpowiedzią w tej grupie było zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów – 22% (6). Następnie wskazywano na podwyższenie standardu autobusów oraz skrócenie czasu przejazdu – po 15% (4) odpowiedzi.
- Jeżdżący fakultatywnie do urzędów, szpitali etc. najchętniej widzieliby na tej trasie obniżenie cen biletów jednorazowych lub zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów – po 33% (2) odpowiedzi.
- Jeżdżący w innych celach najczęściej wskazują na obniżenie cen biletów jednorazowych oraz polepszenie standardu autobusów – po 29% (2) odpowiedzi.

Zależności pomiędzy pytaniem 3 a 11 ankiety są następujące:

- Spośród osób jeżdżących samochodami najwięcej wskazywało na obniżenie cen biletów okresowych komunikacji publicznej oraz poprawę stanu przystanków – 33% (2).
- Pasażerowie PKS najbardziej narzekają na ceny biletów zarówno okresowych – aż 38% (13) chciałoby ich obniżenia, jak i jednorazowych – 21% (7) chce ich obniżenia. W trzeciej kolejności domagają się wyższego standardu autobusów – 18% (6), a następnie zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów – 12% (4).
- Odpowiedzi pasażerów WTP były bardzo różnorodne. Pasażerowie WTP w pierwszej kolejności, ale w równym stopniu oczekują obniżenia cen biletów okresowych, jak i zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów – po 21% (10) odpowiedzi. Drugie miejsce zajmuje odpowiedź dotycząca polepszenia standardu taboru autobusowego –

19% (9). Trzecie miejsce jednocześnie zajmuje chęć obniżenia cen biletów jednorazowych oraz skrócenia czasu przejazdu – 17% (8).

- Pasażerowie kolei w przeważającej części – 78% (14) domagają się zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów. Kolejne odpowiedzi mają przy tym znikome znaczenie: 11% (2) chce obniżenia cen biletów okresowych, a po 6% (1) obniżenia cen biletów jednorazowych i skrócenia czasu przejazdu.

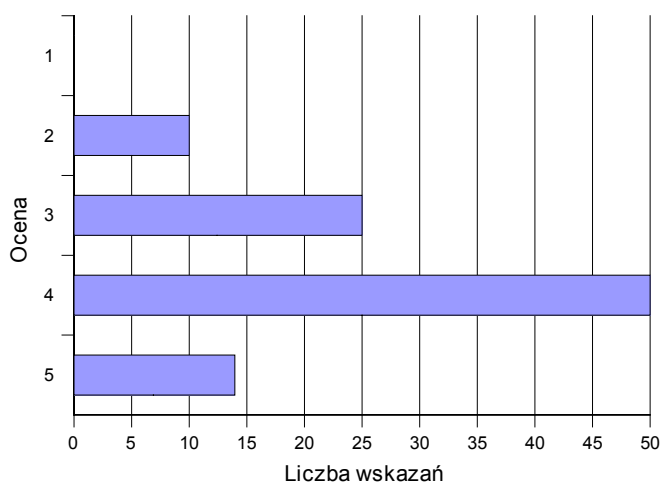
Pytanie nr 12

Pytanie 12 zadaliśmy niezależnie od pozostałych, aby sprawdzić jak dalece w mieście takim jak Wałcz, które było przez dłuższy okres pozbawione dostępu do komunikacji kolejowej, ten środek transportu przestał być postrzegany jako wartościowy niezależnie od innych charakterystyk odbywanych podróży. Okazuje się, że spośród odpowiadających na to pytanie tylko 55% (67) korzystało w tym samym roku w ogóle z usług kolei, a 41% (50) nie. 11 osób nie udzieliło na to pytanie odpowiedzi, a jedna osoba nie pamiętała takiej podróży. Wyniki są stosunkowo negatywne, ale trzeba pamiętać, że ankiety prowadzono przed sezonem wakacyjnym - okresem wzmożonego korzystania zwłaszcza z kolejowych przejazdów dalekobieżnych.

Pytanie nr 13

Poza zamieszczonym w załączeniu wzorem ankiety ankietery zadawali jeszcze dodatkowe pytanie napotkanym osobom. Brzmiało ono następująco: „Proszę ocenić w skali od 1 do 5 jakość komunikacji na trasie Piła-Wałcz”. Na to pytanie odpowiedziało 99 osób. Wyniki odpowiedzi przedstawiono na wykresie III.12.

Wykres III.12. Ocena punktowa jakości komunikacji na trasie Piła-Wałcz podana przez pasażerów.



Średnia ocena jaką ankietowani wystawili komunikacji publicznej na trasie Piła-Wałcz wynosi 3,77, czyli czwórka z minusem (4-).

IV. Badania potoków ruchu pasażerskiego na trasie Piła-Wałcz. Dzienne badania kordonowe ruchu samochodowego na drodze krajowej nr 10 pomiędzy Piłą i Wałczem pod kątem przewozów na trasie Piła-Wałcz.

W celu określenia potencjału przewozowego kolei na trasie Piła-Wałcz konieczne jest określenie istniejącego potoku podróżnych wraz z jego podziałem na poszczególne środki transportu biorące udział w przewozach na tej trasie (tzw. podział zadań przewozowych – modal split). W tym celu w ramach zlecenia przeprowadzono dwojakiemu rodzaju badania:

- badania potoków podróżnych w komunikacji publicznej (kolej, autobusy, mikrobusy) na trasie Piła-Wałcz;
- badania kordonowe potoku ruchu samochodowego na drodze krajowej nr 10 pomiędzy Piłą a Wałczem, zmodyfikowane w celu wydzielenia potoku przewozowego na trasie Piła-Wałcz;

W tym rozdziale omówiono metodykę oraz wyniki obydwu rodzajów badań.

IV.1 Badania potoków podróźnych w komunikacji publicznej na trasie Piła-Wałcz.

Badania potoków podróźnych w komunikacji publicznej wykonano w pierwszej połowie czerwca 2007 roku w ostatnich tygodniach trwania roku szkolnego oraz akademickiego w istniejących w obydwu miastach szkołach wyższych. Termin badań obejmował okres sesji na uczelniach wyższych, a zatem zwłaszcza potoki w kierunku Wałcza, gdzie znajdują się znaczące uczelnie, potoki pasażerów mogą być zaniżone w stosunku do przeciętnych w ciągu roku.

Badania potoków podróźnych w komunikacji publicznej obejmowały następujących przewoźników:

- Wałeckie Towarzystwo Przewozowe – przewoźnik autobusowy i mikrobusowy
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Pile
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Wałczu
- Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej innych miast Polski (autobusy pospieszne)
- Polskie Koleje Państwowe Przewozy Regionalne

IV.1.1. Metodologia badań

W badaniach autobusów brało udział 6 ankierów mających doświadczenie w tego typu badaniach z pociągów w województwach opolskim, wielkopolskim i łódzkim oraz innych. Większość autobusów została zbadana w dniu 14 czerwca 2007 (czwartek). Uzupełniające badania pojedynczych autobusów były prowadzone także w dniach 15 (piątek), 18 czerwca (niedziela – badanie dotyczyło autobusów kursujących wyłącznie w dni wolne od pracy) i 21 czerwca 2007 (czwartek).

Badania w autobusach (WTP i PKS) polegały na spisaniu na każdym przystanku liczby osób wsiadających i wysiadających z autobusu na specjalnym formularzu badawczym. Ankieterzy w celu poznania struktury przewozów podróżowali autobusami całą relację pomiędzy Piłą i Wałczem. Badanie ułatwiał ankieterom wybór miejsca obserwacji na początku trasy w autobusie lub mikrobusie, tak aby możliwe było policzenie, gdy podróżni wsiadają i wysiadają z autobusu jednymi lub dwoma drzwiami. Jednakże jednocześnie ankieterzy byli zobowiązani w trakcie badania określić, ile osób w autobusie przejechało całą trasę w Piły do Wałcza. W przypadku tras posiadających przystanki w miejscowościach posiadających stację kolejową na linii kolejowej Piła-Wałcz ankieterzy powinni także określić ilość osób podróżujących autobusem w relacjach cząstkowych, np. Piła-Szydłowo, Szydłowo-Dobino Wałeckie, Skrzatusz-Szydłowo itp.

Przy dużej wymianie pasażerów na trasie trudno jest określić te dane przy pomocy samych obliczeń z arkusza wyników badania frekwencji. Osobne określenie tych danych w trakcie badania wymagało przeszkolenia ankierów i ich bacznej obserwacji na bieżąco zajętości miejsc w autobusie.

Badania w pociągach (PKP PR) prowadziło dwóch ankierów w ciągu jednego dnia – 14 czerwca 2007 (czwartek). Jeden ankier obsłużył 2, a drugi 4 z sześciu pociągów kursujących tego dnia na trasie Piła-Wałcz. Dla określenia reprezentatywności badań z jednego dnia, badania te powtarzano w inne dni tygodnia. Podstawowe badania w pociągach, tak samo jak w autobusach polegały na spisaniu na każdym przystanku liczby osób wsiadających i wysiadających z pociągu na specjalny formularz. Dodatkowo pomiędzy stacjami ankierzy mieli za zadanie spisanie danych z biletów pasażerów podróżujących pociągiem. Dane z biletów jednoznacznie przypisywały podróżnemu określoną trasę przebytą pociągiem, dlatego nie było konieczne bieżące notowanie liczby osób podróżujących w poszczególnych relacjach tak, jak to miało miejsce w autobusach. Obydwa badania kolejowe były prowadzone razem z kierownikiem pociągu, który po zakończeniu badania potwierdzał ten fakt stemplem na arkuszu badań. Ze względu na krótkie składy pociągów oraz niewielką liczbę pasażerów badania te przebiegły bez problemów dając dokładne wyniki.

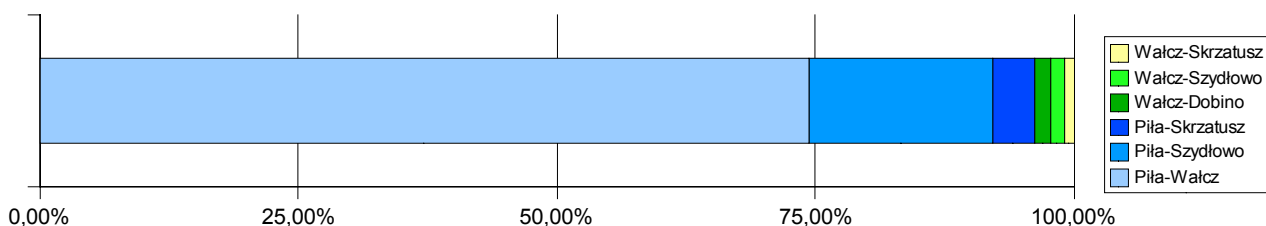
IV.1.2. Wyniki badań

Po zebraniu wyników obydwu badań stwierdzono, że zostały one przeprowadzone przez ankierów w sposób poprawny. Dla każdego przejazdu udało się określić potoki pasażerów w relacji głównej, a także w relacjach cząstkowych. Trzeba stwierdzić, że na większości tras autobusowych a także w przypadku trasy kolejowej, wymiana pasażerów na przystankach pośrednich jest niewielka w stosunku do potoków pomiędzy Piłą a Wałczem.

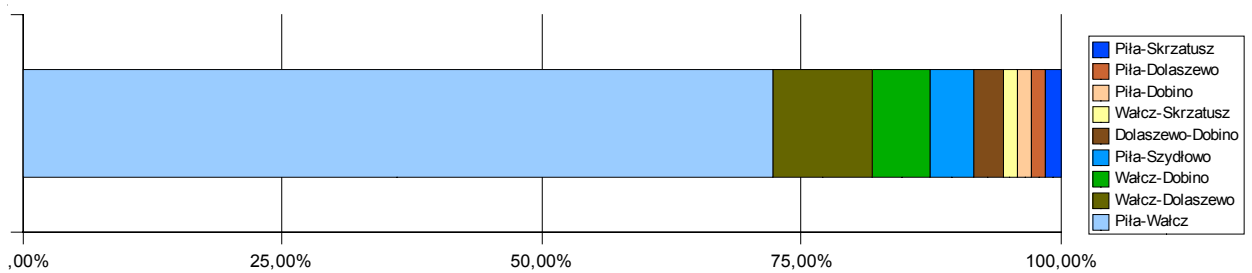
Podział potoków pasażerów w komunikacji publicznej na relacje

W celu podparcia powyższego stwierdzenia dotyczącego dominujących potoków podróżnych omówienie wyników zaczniemy od obliczonego na ich podstawie podziału potoku podróżnych pomiędzy poszczególne możliwe relacje podróży na trasie Piła-Wałcz.

Wykres IV.1: Podział potoku podróżnych na relacje w komunikacji autobusowej i mikrobusowej.



Wykres IV.2: Podział potoku podróżnych na relacje w komunikacji kolejowej.



W przypadku komunikacji autobusowej dominujące relacje dla potoków podróżnych przedstawiono na wykresie IV.1. W przypadku komunikacji kolejowej na wykresie IV.2. Jak można zauważyć w obydwu przypadkach podróże na całej trasie Piła-Wałcz dominują i stanowią 74% w przypadku komunikacji autobusowej i 72% dla kolei. Jednocześnie warto zwrócić uwagę na następujące wnioski wyływające z analizy powyższych wykresów:

- W przypadku komunikacji kolejowej liczba zarejestrowanych relacji cząstkowych jest większa, niż w przypadku komunikacji autobusowej. Co więcej, na kolei pojawiły się relacje pomiędzy stacjami na trasie pociągu bez podróży do stacji końcowych (Dolaszewo-Dobino), które w trakcie badania nie wystąpiły w podróżach autobusowych, mimo iż są linie autobusowe obsługujące praktycznie wszystkie przystanki kolejowe.
- Na kolei poza Piłą i Wałczem najbardziej znaczącym przystankiem okazuje się być Dolaszewo, które w przypadku komunikacji autobusowej nie wystąpiło. Trzeba jednak podkreślić, że Dolaszewo jest obsługiwane komunikacją miejską miasta Piła, której nie badano. Obydwa przystanki w Dolaszewie: kolejowe i komunikacji miejskiej są jednakże położone w dużej odległości od siebie.
- Szczególnie dla komunikacji autobusowej ważnym przystankiem jest Szydłowo, mimo iż ta miejscowość jest obsługiwana także komunikacją miejską miasta Piła. Podobnie, zwłaszcza dla komunikacji kolejowej, stosunkowo ważnym przystankiem jest Dobino Wałeckie, mimo iż ta miejscowość jest obsługiwana z kolei komunikacją miejską miasta Wałcz.

Podział potoków pasażerów w komunikacji publicznej na kierunki ruchu

Podczas analizy wyników ustalono także ilość pasażerów podróżujących komunikacją publiczną w danym kierunku na trasie Piła-Wałcz. Wyniki dla głównych relacji przedstawiono w tabeli IV.1.

Tabela IV.1. Liczba pasażerów podróżujących w danym kierunku w głównych relacjach na trasie Piła-Wałcz

Relacja	Komunikacja autobusowa		Komunikacja kolejowa	
	Kierunek TAM	Kierunek Z POWROTEM	Kierunek TAM	Kierunek Z POWROTEM
Wałcz – Piła	415	509	24	28
Szydłowo – Piła	90	132	0	3
Skrzatusz - Piła	25	25	0	1
Wałcz - Szydłowo	9	7	0	0
Wałcz - Skrzatusz	3	9	0	1
Wałcz – Dobino	19	1	4	0
Wałcz - Dolaszewo	0	0	2	5

Jak wynika z tabeli w relacjach o największym potoku pasażerów: Wałcz-Piła, Szydłowo-Piła dominują podróże komunikacją publiczną z Piły. Potoki do Piły są mniejsze zarówno dla komunikacji autobusowej, jak i kolejowej. Wyrównany potok pasażerów w obydwie strony obserwujemy w relacji Skrzatusz-Piła. Wyraźnie asymetryczny potok pasażerów występuje w przypadku relacji Wałcz-Dobino, gdzie większość pasażerów podróżuje z Wałcza, natomiast praktycznie nikt do Wałcza. W przypadku wsi Dobino wszystkie zarejestrowane podróże z Wałcza odbyły się po 11, 13, 14 i 16. Prawdopodobnie poranny potok pasażerów z miejscowości Dobino przemieszcza się do Wałcza samochodem, gdyż jak opisujemy w analizie wyników badania kordonowego wypełnienie samochodów wjeżdżających do Wałcza rano jest szczególnie wysokie, ale mniejsze niż pojazdów wyjeżdżających z Wałcza po południu.

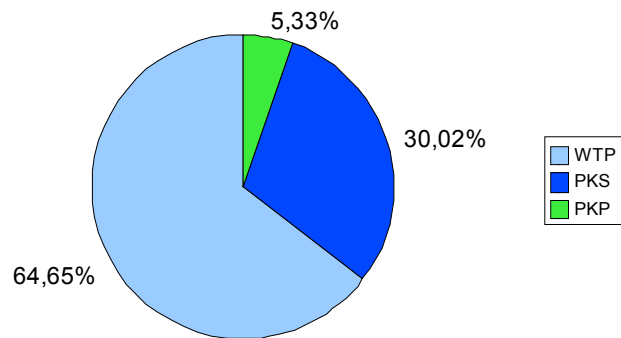
Podział potoków pasażerów w komunikacji publicznej pomiędzy przewoźników

Analiza danych z badań potoku pasażerów w komunikacji publicznej pozwala także na rozróżnienie potoków pasażerów korzystających z usług różnych przewoźników. Dla ułatwienia analizy na wykresach przedstawiono podział pomiędzy trzy rodzaje przewoźników:

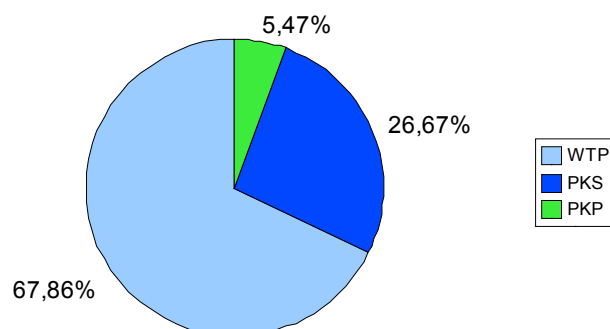
- WTP – Wałeckie Towarzystwo Przewozowe
- PKS – wszystkie Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej
- PKP – Polskie Koleje Państwowe

W wyniku analizy przedstawiono dwa wykresy VI.3 i VI.4

Wykres IV.3: Podział potoku podróżnych pomiędzy przewoźników komunikacji publicznej tylko dla relacji Piła-Wałcz na trasie Piła-Wałcz (niezależnie od kierunku podróży)



Wykres IV.4: Podział potoku podróżnych pomiędzy przewoźników komunikacji publicznej dla wszystkich relacji wzdłuż linii kolejowej na trasie Piła-Wałcz (niezależnie od kierunku podróży)



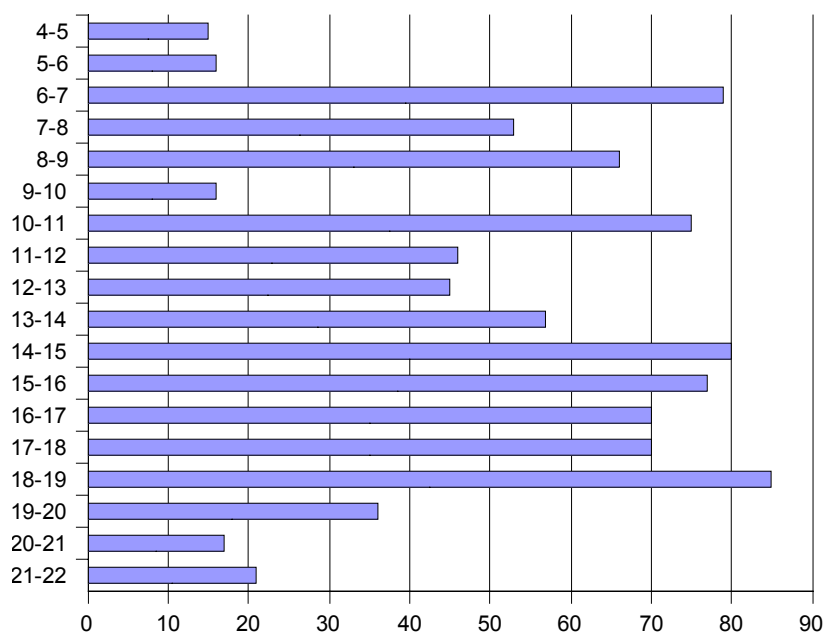
Jak wynika z wykresów komunikacja kolejowa wśród przewoźników komunikacji publicznej jest najmniej popularnym przewoźnikiem, nie mniej jednak obsługuje 5% przewozów. Najbardziej popularnym przewoźnikiem jest Wałeckie Towarzystwo Przewozowe z wynikiem 64%-67% udziału w przewozach.

W komunikacji publicznej na trasie Piła-Wałcz, wraz z relacjami cząstkowymi porusza się codziennie komunikacją publiczną około 1300 pasażerów. Z tego blisko 900 osób wybiera WTP, 350 PKS i 50 PKP.

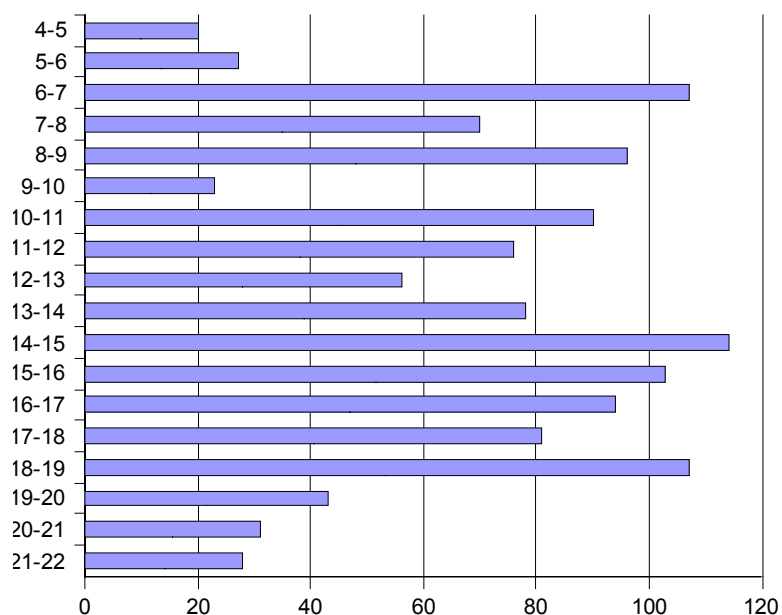
Godzinne potoki pasażerów

Poza podziałem potoku pasażerskiego pomiędzy przewoźników interesujące są także uzyskane wyniki dla godzinnych potoków pasażerskich występujących z komunikacji autobusowej. Wyniki te pokazano na wykresach IV. 5 i IV.6.

Wykres IV.5: Godzinne potoki pasażerów w komunikacji autobusowej w relacji Piła-Wałcz na trasie Piła-Wałcz (niezależnie od kierunku)



Wykres IV.6: Godzinne potoki pasażerów w komunikacji autobusowej we wszystkich występujących relacjach na trasie Piła-Wałcz (niezależnie od kierunku)



Na obydwu wykresach wyraźny jest poranny szczyt przewozowy po godzinie 6 rano, oraz popołudniowy po godzinie 14 – typowy dla przewozów szkolnych. Po godzinie 14 szczyt ten zaznacza się głównie w autobusach WTP, gdzie potoki podróżnych są nawet dwukrotnie większe od przeciętnych w ciągu doby i osiągają ponad 120 osób na godzinę. Co ciekawe po godzinie 14 PKS notuje wyraźne minimum przewozowe. Warto jednak zauważyć, że duże przewozy autobusowe występują także między godzinami 8 i 9 rano, 18 i 19 wieczorem, a także 10 i 11 rano. Prawdopodobnie można wyróżnić tu zatem także drugi szczyt przewozowy w przejazdach do pracy oraz duże znaczenie przejazdów fakultatywnych. Wyraźne minimum przewozowe poza godzinami skrajnymi – przed 6 rano i po 20 wieczorem - występuje po godzinie 9 oraz pomiędzy 11 i 13. Przy czym minimum po godzinie 9 być może jest spowodowane raczej niedoborem oferty przewozowej, niż faktycznymi potokami podróżnych.

IV.2 Badania kordonowe ruchu samochodowego na drodze krajowej nr 10 pomiędzy Piłą a Wałczem.

Badania kordonowe ruchu samochodowego wykonano dwukrotnie w czerwcu 2007 roku. Przy czym każde z badań miało na celu określenie innych parametrów ruchu samochodowego potrzebnych do obliczenia potoku podróżnych w podróżach pasażerskich Piła-Wałcz, takich jak: zapełnienie samochodów, liczba samochodów na dobę etc. Szczegółowo omówiono zakres badań w części dotyczącej metodologii.

IV.2.1. Metodologia badań

W badaniach kordonowych brało udział ogółem 5 osób. Pierwsze badania wykonano w dniu 15 czerwca 2007 roku (piątek). Drugie badania miały miejsce 21 czerwca 2007 roku (czwartek).

Pierwsze badanie miało na celu ustalenie zapełnienia samochodów na trasie Piła-Wałcz oraz liczby samochodów z powiatów Pilskiego i Wałeckiego w całkowitych godzinnych potokach pojazdów pomiędzy godzinami 5 rano i 21 wieczorem. Badanie prowadzono bez przerw w ciągu 16 godzin na punkcie pomiarowym przy przejeździe kolejowym na drodze krajowej nr 10 w Wałczu (obok dawnej składnicy nasiennej). Zadaniem ankietera było spisanie w trakcie badania liczby pasażerów w każdym pojeździe z rejestracją powiatu Piła (PP) lub Wałcz (ZWA) przejeżdżającym punkt pomiarowy. Ponadto ankieterzy rejestrowali osobno wszystkie samochody przejeżdżające punkt pomiarowy. Badania prowadzono w obydwu kierunkach na punkcie pomiarowym: z Wałcza i do Wałcza.

Drugie badanie było bardziej skomplikowane i miało na celu ustalenie liczby pojazdów z rejestracjami ZWA i PP faktycznie pokonujących trasę Piła – Wałcz w poszczególnych godzinach dnia. Badanie to prowadzono w godzinach 8:30-14:30 w czterech punktach pomiarowych:

- przy przejeździe kolejowym na drodze krajowej nr 10 w Wałczu (obok składnicy nasiennej);
- na przystanku autobusowym Dolne Miasto w Wałczu (wyjazd w kierunku na Chwiram);
- na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 10 i 11 w Pile;
- przy przejeździe kolejowym na drodze nr 179 w Pile (wyjazd w kierunku Szydłowa);

Na każdym punkcie pomiarowym notowano wszystkie pojazdy oraz osobno końcowe numery rejestracyjne każdego pojazdu o numerach początkowych ZWA i PP. Badanie prowadzono w obydwu kierunkach.

Po wykonaniu drugiego badania prowadzono osobną analizę porównawczą za pomocą techniki komputerowej pozwalającą określić numery rejestracyjne powtarzające się na poszczególnych punktach pomiarowych. Bowiem istotne dla obliczeń potoków

pasażerów na trasie Piła-Wałcz są tylko przypadki jeśli numer rejestracyjny spisany na punkcie pomiarowym w Wałczu (Pile) powtórzył się na punkcie pomiarowym w Pile (Wałczu).

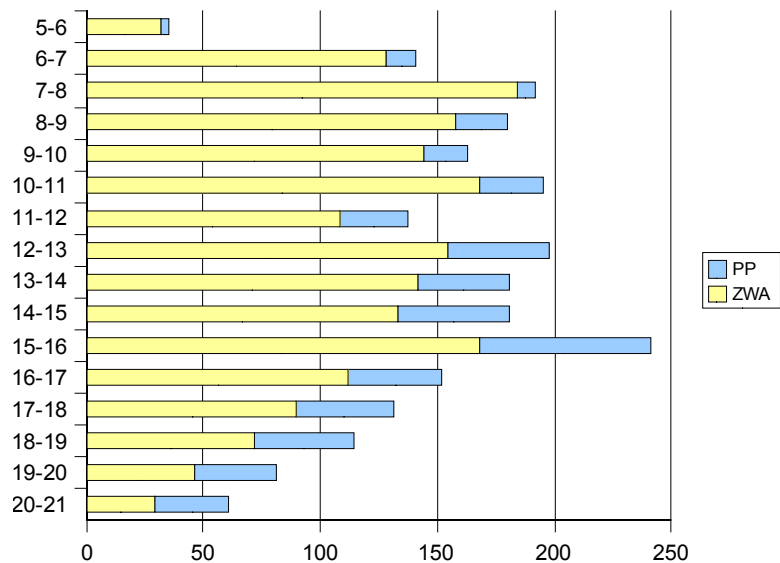
Uzyskane w wyniku obydwu badań współczynniki pozwoliły obliczyć ogólną liczbę pasażerów podróżujących codziennie na trasie Piła-Wałcz indywidualną komunikacją samochodową, a także rozbić te wyniki na poszczególne godziny dnia.

4.2.2 Wyniki badań

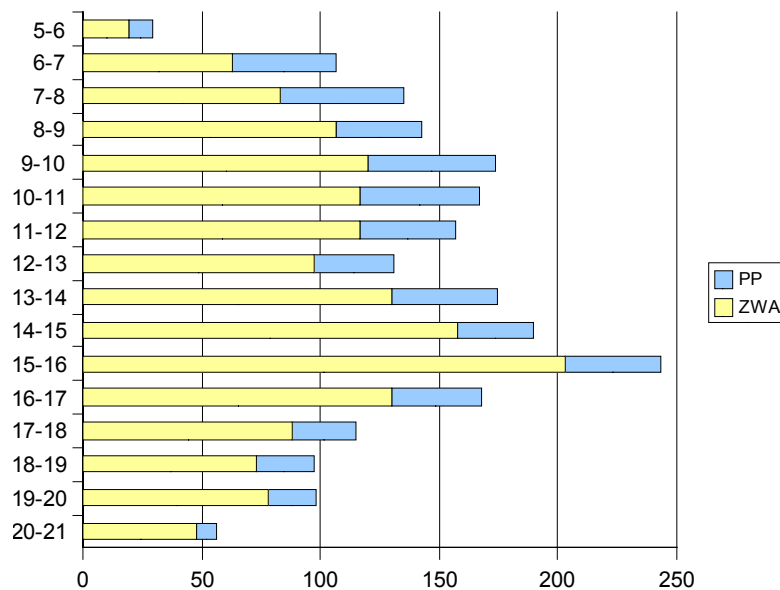
Na drodze krajowej nr 10 na punkcie pomiarowym w Wałczu przy przejeździe kolejowym (obok dawnej składnicy nasiennej) pomiędzy godzinami 5 rano i 21 wieczorem obserwowany jest ciągły bardzo duży ruch samochodowy. Godzinne potoki samochodów w jednym kierunku przekraczają 300 samochodów na godzinę. Z tego 15% (około 50 samochodów na godzinę) stanowi ciężki ruch towarowy (TIR-y). W trakcie badań większy ruch pojazdów zarejestrowano w kierunku z Wałcza. Największe potoki pojazdów występowały w godzinach 11-13 oraz 14-16 niezależnie od kierunku ruchu i przekraczały 480 pojazdów z Wałcza oraz 430 pojazdów do Wałcza.

W potoku pojazdów ok. 43% w kierunku z Wałcza stanowiły pojazdy z powiatów pilskiego i wałeckiego. W kierunku do Wałcza te pojazdy stanowiły 47% ruchu. Charakterystyczne jest, że maksimum pojazdów z rejestracjami ZWA wyjeżdżających z Wałcza wystąpiło po godzinie 7 rano (szczyt poranny dojazdów do pracy – 184 pojazdy), a wjeżdżających do Wałcza po godzinie 15 (szczyt popołudniowych powrotów z pracy – 203 pojazdy). Odwrotnie w przypadku pojazdów z rejestracjami PP zarejestrowano wyniki bliskie maksimum w kierunku do Wałcza po godzinie 7 (szczyt poranny – 52 pojazdy, 2. wynik dnia) oraz maksimum w kierunku z Wałcza po 15 (szczyt popołudniowy – 73 pojazdy). Omówione potoki pokazano na wykresach IV.7 i IV.8.

Wykres IV.7: Godzinne potoki podróżnych w ruchu samochodowym z Wałcza.



Wykres IV.8: Godzinne potoki podróżnych w ruchu samochodowym do Wałcza.



Średnie zapełnienie pojazdów osobowych w kierunku z Wałcza wynosiło 1,47 osoby na pojazd, a do Wałcza 1,7 osoby na pojazd. W niektórych godzinach, zwłaszcza rano po 6 i 7. w kierunku do Wałcza zapełnienie pojazdów przekraczało 2 osoby na pojazd co jest wynikiem bardzo wysokim w porównaniu do notowanych zwykle w badaniach kordonowych. Taki wynik można tłumaczyć tym, że rano częściej dojeżdża się w tej relacji samochodem, natomiast popołudniu wyjeżdża się z Wałcza komunikacją publiczną. Taki

wniosek wydaje się doskonale potwierdzać opisany wcześniej fakt asymetrycznego potoku podróżnych w komunikacji publicznej w relacji Wałcz-Dobino. Do Dobina z Wałcza podróżowało komunikacją zbiorową bardzo dużo osób, natomiast praktycznie nikt w przeciwnym kierunku.

Ponadto część asymetrii w zakresie zapelnienia samochodów można także wytłumaczyć terminem badania – 15 czerwca, piątek. Podkreśla to także asymetryczny wynik w zakresie ilości pasażerów wjeżdżających do Wałcza oraz wyjeżdżających z Wałcza w trakcie całego badania. Do Wałcza z Piły w trakcie badań wjechało ok. 630 osoby, a wyjechało jedynie ok 460 osób. Z uwagi na fakt, iż był to piątek możliwe jest, że w kierunku Wałcza w trakcie badań podróżowały osoby w celach rekreacyjnych (nad jezioro, do lasu) całymi rodzinami, które powracały po zakończeniu badania (w kolejnych dniach) lub inną trasą do Piły.

W wyniku badania przeprowadzonego na 4. punktach pomiarowych zweryfikowano potok podróżnych faktycznie pokonujących trasę Piła-Wałcz samochodem. Umieszczenie punktów pomiarowych pozwalało na uchwycenie potoku samochodów pomiędzy Piłą a Wałczem na trzech trasach:

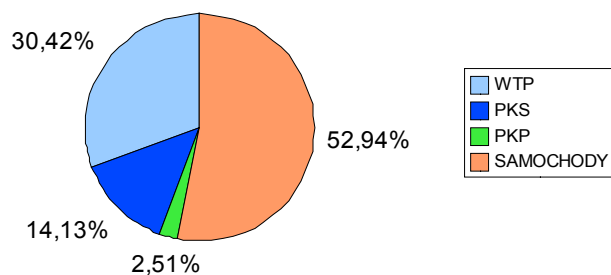
- Z Wałcza przez Chwiram, Różewo lub Gostomię, Szydłowo do Piły (drogi nr 178 i 179)
- Z Wałcza przez Skrzatusz i Szydłowo do Piły (drogami gminnymi)
- Z Wałcza przez Starą Łubiankę do Piły (droga krajowa nr 10)

Ogółem obliczono, że podróżni korzystający z samochodu na trasie Piła-Wałcz stanowią ok. 1100 osób dziennie. Najpopularniejszą trasą (prawdopodobnie najkrótszą i najwygodniejszą) jest droga przez Starą Łubiankę – droga krajowa nr 10. Korzysta z niej ponad 50% podróżujących samochodem. Jednocześnie ruch samochodowy pomiędzy Piłą a Wałczem na drodze krajowej stanowi pomiędzy 6 a 10% ruchu lokalnego (rejestracje ZWA i PP), który ta droga przenosi. Drugą pod względem popularności jest trasa przez Skrzatusz, z której korzysta ok. 31% podróżujących samochodami. Na fragmencie drogi krajowej, po którym prowadzi ta trasa ten ruch stanowi 4-5% ruchu lokalnego (rejestracje ZWA i PP). Pozostałe 19% korzystających z samochodów podróżuje przez Chwiram lub Gostomię.

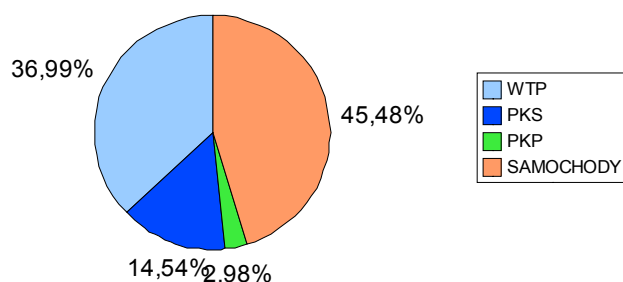
Podział potoku pasażerów ogółem na trasie Piła-Wałcz

Po uwzględnieniu ruchu samochodowego w relacji Piła-Wałcz na trasie Piła-Wałcz możemy przedstawić całościowy podział potoku pasażerów pomiędzy różne środki transportu. Podział ten przy uwzględnieniu relacji przewozowych przedstawiono na wykresach IV.9 i IV.10.

Wykres IV.9: Podział potoku podróżnych pomiędzy środki transportu dla relacji Piła-Wałcz na trasie Piła-Wałcz (niezależnie od kierunku podróży)



Wykres IV.10: Podział potoku podróżnych pomiędzy środki transportu przy uwzględnieniu wszystkich relacji w komunikacji publicznej na trasie Piła-Wałcz (niezależnie od kierunku podróży)



Jak można zauważyć dominującym środkiem transportu w podróżach pomiędzy Piłą a Wałczem jest indywidualna komunikacja samochodowa, która przewozi ponad 52%

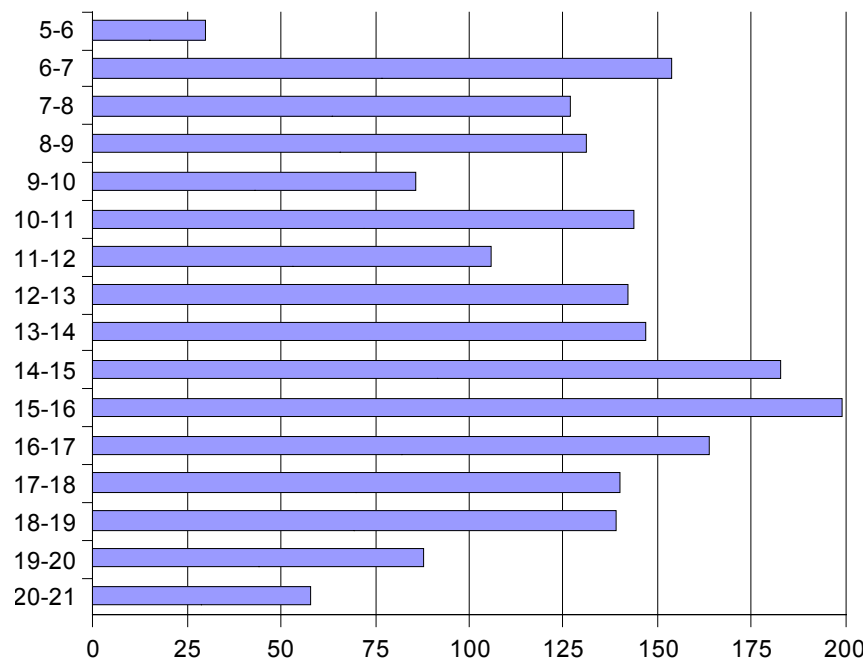
potoku w ruchu pasażerskim. Jeśli uwzględnimy wszystkie relacje zaobserwowane w komunikacji publicznej udział samochodów w naszej analizie zmniejsza się do 45%, ale należy pamiętać, że badanie kordonowe nie pozwalało na uchwycenie cząstkowych potoków w ruchu samochodowym na trasie Piła-Wałcz. Biorąc pod uwagę, że podróże pomiędzy Piłą a Wałczem stanowią niewiele więcej jak 10% ruchu lokalnego na drodze krajowej nr 10, ale ruch lokalny ponad 40%, to przy uwzględnieniu relacji cząstkowych w podróżach samochodem udział tego środka transportu mógłby znacznie wzrosnąć w podziale zadań przewozowych.

Drugim środkiem transportu pod względem popularności jest komunikacji publiczna autobusowa, która stanowi około 45% podróży. Na końcu sytuuje się kolej z nieco ponad 2% przewozów.

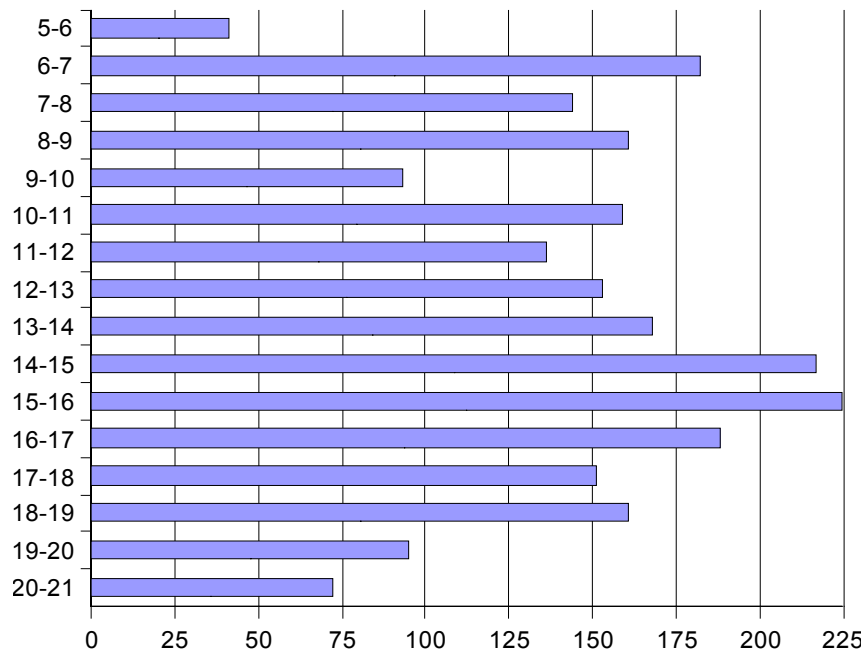
Godzinne potoki pasażerów ogółem na trasie Piła-Wałcz

Tak jak w przypadku samej komunikacji publicznej, tak i łącznie z komunikacją samochodową warto przedstawić wielkości i wzajemne relacje godzinnych potoków podróźnych na trasie Piła-Wałcz. Odzwierciedlono je na wykresach IV.11 i IV.12.

Wykres IV.11: Godzinne potoki podróźnych wszystkimi środkami transportu dla relacji Piła-Wałcz na trasie Piła-Wałcz (niezależnie od kierunku podróży)



Wykres IV.12: Godzinne potoki podróżnych wszystkich środków transportu przy uwzględnieniu wszystkich relacji w komunikacji publicznej na trasie Piła-Wałcz (niezależnie od kierunku podróży)

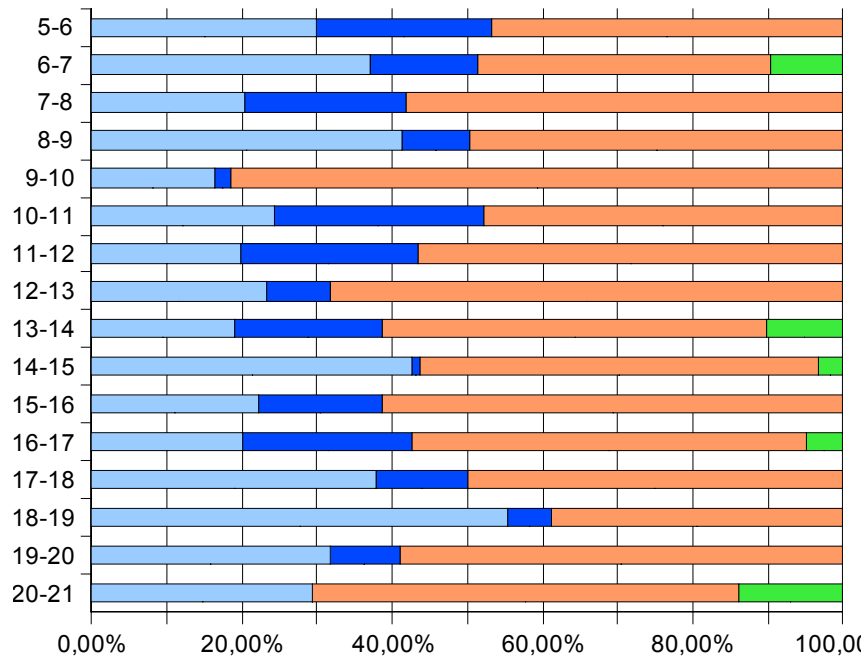


Po wspólnym zestawieniu potoków podróżnych z komunikacji publicznej oraz indywidualnej jeszcze wyraźniej zaznaczają się dwa szczyty przewozowe – poranny w godzinach 6-9 oraz popołudniowy pomiędzy 14-17. Minimum przewozowe występuje po 9. rano i między 11 i 13.

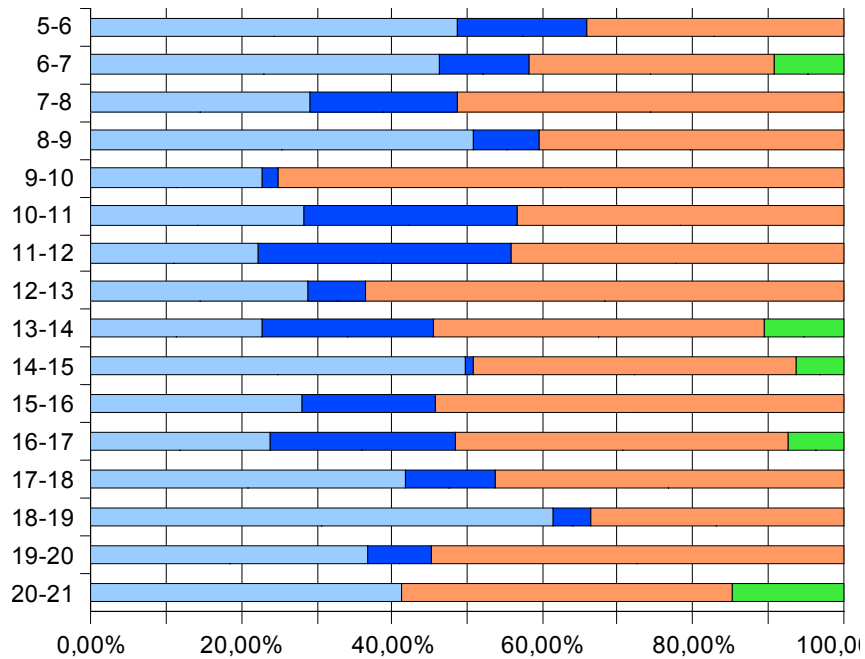
Podział godzinnych potoków pasażerów ogółem na trasie Piła-Wałcz

Prowadzone badania pozwoliły także na pokazanie podziału potoku pasażerów pomiędzy środki transportu (modal split) w przedziałach godzinnych w trakcie dnia. Podziały te pokazano na kolejnych wykresach IV.13 i IV.14.

Wykres IV.13: Podział godzinnych potoków podróżnych pomiędzy środki transportu dla relacji Piła-Wałcz na trasie Piła-Wałcz (niezależnie od kierunku podróży)



Wykres IV.14: Podział potoku podróżnych pomiędzy środki transportu przy uwzględnieniu wszystkich relacji w komunikacji publicznej na trasie Piła-Wałcz (niezależnie od kierunku podróży)



Jak można zauważyć, dla godzinnych potoków podróżnych udział kolei w podziale zadań przewozowych dla godzin, kiedy dostęp do jej usług występuje zwiększa się

znacznie względem wyniku, który otrzymujemy dla całego badania. Paradoksalnie jednak kolej posiada największy udział w potoku pasażerskim (około 15%) w godzinach, kiedy ten potok ogółem jest na jednym z najniższych poziomów w ciągu dnia – pomiędzy 20 a 21 wieczorem.

Warto także zauważyć, że maksymalne udziały w przewozach indywidualnym transportem samochodowym występują dla godzin, w których obserwujemy dzienne minimum przewozowe – po 9 i między 11-13 w ciągu dnia. Po godzinie 9. rano udział samochodów w przewozach przekracza 80%, a między 12 i 13 - 70%. Należy przy tym podkreślić, że wyniki wychwytywania samochodów przejeżdżających dwa punkty pomiarowe w różnych miastach dały ciekawy obraz – po godzinach 12 i 13 liczba samochodów przejeżdżających całą trasę Piła-Wałcz osiąga wyniki porównywalne lub wyższe w stosunku do porannego szczytu przewozowego. Na przykład na trasie samochodowej Wałcz-Stara Łubianka-Piła (drogą krajową nr 10) maksymalna wykryta liczba samochodów w dwóch różnych punktach pomiarowych w Wałczu i Pile jest równa po godzinie 9 i 13 – 15 samochodów. Natomiast na ten samej trasie w przeciwną stronę po godzinie 13 występuje maksimum przewozów samochodowych – 21 aut, wyższe nawet od porannego szczytu przewozowego. Podobne wyniki otrzymujemy dla innych tras i kierunków. Może to oznaczać, że zmniejszona liczba usług komunikacji publicznej od razu odbija się w zwiększonym udziale transportu indywidualnego w przewozach. Jednocześnie trzeba zwrócić uwagę, że po 9 i 13 znaczny ruch samochodowy to prawdopodobnie przejazdy w ramach obowiązków służbowych.

Zdjęcie IV.1: Kongestia drogowa w środku dnia na ul. Kilińszczaków przed skrzyżowaniem drogi krajowej 10 i 22 w Wałczu



V. Badania dostępności pieszej komunikacji publicznej w Pile i Wałczu pod kątem dotarcia do dominujących celów podróży (instytucje publiczne, placówki handlowe, osiedla mieszkaniowe, oświata)

W ramach realizacji koncepcji wykonano badania pieszej dostępności komunikacji publicznej na obszarze Piły i Wałcza. Po zidentyfikowaniu punktów obsługi pasażerów na obszarze obu miast, przystąpiono do wykonywania pomiarów zasięgu pieszego dla poszczególnych lokalizacji.

Na obszarze Wałcza badaniami objęto istniejące przystanki na Dolnym Mieście, na Placu Wolności, na Placu Dworcowym, na dworcu PKP i potencjalnym punkcie obsługi pasażerów w Wałczu Raduniu. Na obszarze Piły badania te objęły przystanek przy szpitalu i poczcie na Al. Wojska Polskiego, przy Al. Piastów, przy dworcu PKS i stację PKP.

Dla badań przyjęto jako typowy krok pieszego idącego z prędkością 4-5 km/h. Badania penetrujące wykonywano dla marszu o długości 10 minut, który jest najczęściej deklarowanym czasem dojścia pieszego do punktu odprawy pasażerów komunikacji zbiorowej.

Na następujących stronach są zamieszczone mapy dostępności:

Mapa V.1. – dostępność przystanków na obszarze Wałcza → str. 70

Mapa V.2. – dostępność stacji w Pile dla kolei obecnie i docelowo → str. 72

Mapa V.3. – dostępność przystanków PKS Wałcz w Pile → str. 73

Mapa V.4. – dostępność przystanków WTP w Pile → str. 74

V.1. Dostępność komunikacji publicznej w Wałczu

Zarówno na obszarze Piły i Wałcza najgorzej badania wypadły dla stacji kolejowych. Wynika to z faktu, że samo wydostanie się z obszaru dworca zajmuje sporo czasu – w Pile wydostanie się z dworca na plac przy którym usytuowany jest Dworzec PKS zajmuje z peronu nr 4 ok. 4-6 minut. W Wałczu z peronu 2, gdzie stają pociągi przejście na plac dworcowy, z którego zaczynają i kończą bieg i WTP i PKS to 2 minuty. Oznacza to, że pasażer kolei obecnie traci od 6 do 8 minut, która zostanie mu oszczędzona, gdy skorzysta z komunikacji autobusowej. W Wałczu zbędny czas pasażer traci na obejście sporego gmachu dworca zamiast przejść kilka metrów przez poczekalnię. W Pile pasażer musi pokonać dwa przejścia podziemne, oba ok. stumetrowej długości, kilkadziesiąt schodów i ponad dwieście metrów przez dworzec i po peronach. I znowu podobnie jak w Pile trasa ta może zostać skrócona przynajmniej o 2/3 w wypadku wyboru do obsługi pociągów peronu nr 1 i udrożnienia rogatki kolejowych łączących plac dworcowy z ul. Zygmunta Starego.

W efekcie przy funkcjonowaniu kilku przystanków autobusowych w obu miastach transport autobusowy pozwala dotrzeć do wielu miejsc w czasie 10 minut. W Pile po wyjściu z dworca możliwe jest tylko dojście do ulicy Piastów, nie jest możliwe dotarcie deptaku na Śródmiejskiej do którego zarówno z dworca PKS, jak i przystanku przy ulicy Piastów można dotrzeć do 10 minut.

W Wałczu idąc z dworca PKS można w 10 minut dotrzeć do centrum handlowego Orion przy ulicy Kilińszczaków, z peronu PKP nie dotrze się nawet do poczty. A w ciągu 4 minut można dotrzeć w te miejsca z przystanku na Placu Wolności.

Warto zauważyć, że Wałcz posiada dwie uczelnie wyższe, co powoduje, że z większej Piły na studia dojeżdża do Wałcza sporo studentów. Uczelnie te mieszczą się w strefie kilkuminutowego dojścia pieszego z placu dworcowego. W promieniu 10 minut piechotą od placu można dotrzeć na osiedla na Zatorzu, Tysiąclecia i Kościuszki. Niedostępne jest w ciągu 20 minut osiedle na Dolnym Mieście, do którego z przystanku przy ul. 12 lutego jest do 5 minut do bloków. Dlatego ci pasażerowie korzystają wyłącznie z kursów WTP, które tam się wszystkie zatrzymują. Najdalej do komunikacji publicznej mają mieszkańcy północno-zachodniej części Wałcza, czyli osiedla Raduń i Piastowskiego oraz Chopina, dla których ponad 10 minut zajmuje dotarcie na Plac Wolności. Dla tej części mieszkańców najbliższa potencjalnie lokalizacja to stacja PKP Wałcz Raduń, w promieniu do 5 minut spokojnego kroku.

Co ważne to Wałcz ma więcej miejsc, które łatwo jest zidentyfikować, jako generatory przewozów. Są to jednostka i szpital wojskowy, oba usytuowane blisko Radunia. Dochodzą do tego dwie uczelnie – jedna na ul. Budowlanych, druga na ul. Bydgoskiej obie niecałe 10 minut od dworca. Wokół dworca znajdują się obszary przemysłowe, gdzie sporo ludzi pracuje od 7-mej rano. Jednym słowem znaczna część mieszkańców ma dość blisko do dworca – dotyczy to 4 dużych osiedli mieszkaniowych

(Tysiąclecia, Kościuszki, Zatorze, Zatorze II). W Wałczu jest także duży zespół szkół zawodowych położony w centrum choć niedaleko od stacji Raduń. W najbliższym sąsiedztwie dworca znajdują się 3 markety, które zatrudniają sporo pracowników.

Oczywiście trzeba mieć świadomość, że przewozy generowane przez wymienione wyżej ośrodki nie zapewniają przewozów masowych, lecz tylko stanowią gwarancję stałych przewozów. Zwłaszcza przewozy do/z jednostki wojskowej mogą być ważnym źródłem wzrostu przewozów dla kolei.

Na kolejnej stronie zamieszczona jest mapa z zasięgiem pieszym w czasie 10 minut z danego przystanku na obszarze Wałcza. Zwraca uwagę zwłaszcza znaczenie stacji Raduń, która obsługuje obszary, które obecnie są całkowicie pomięte w ofercie przewoźników.

Przystanki, które wykorzystuje WTP są całkowicie autonomiczne. I obsługują różne części miasta. Przystanek Dolne Miasto służy dla grupy klientów, którzy nigdy nie skorzystają z połączeń omijających centrum Wałcza, prowadzonych przez PKS i PKP PR.

PKS Wałcz większość kursów realizuje z wykorzystaniem jednego tylko przystanku na dworcu. Wydaje się, że to leży u podstaw wygranej WTP w rywalizacji o klienta.

Z mapy widać znaczenie przystanku na Placu Wolności, który swoim zasięgiem ogarnia całe centrum Wałcza. Z kolei dworzec w Wałczu jest blisko osiedli mieszkaniowych, ale stosunkowo daleko od centrum miasta, które praktycznie tylko w kawałku jest w zasięgu pieszej wędrowki do 10 minut.



V.2. Dostępność komunikacji publicznej w Pile

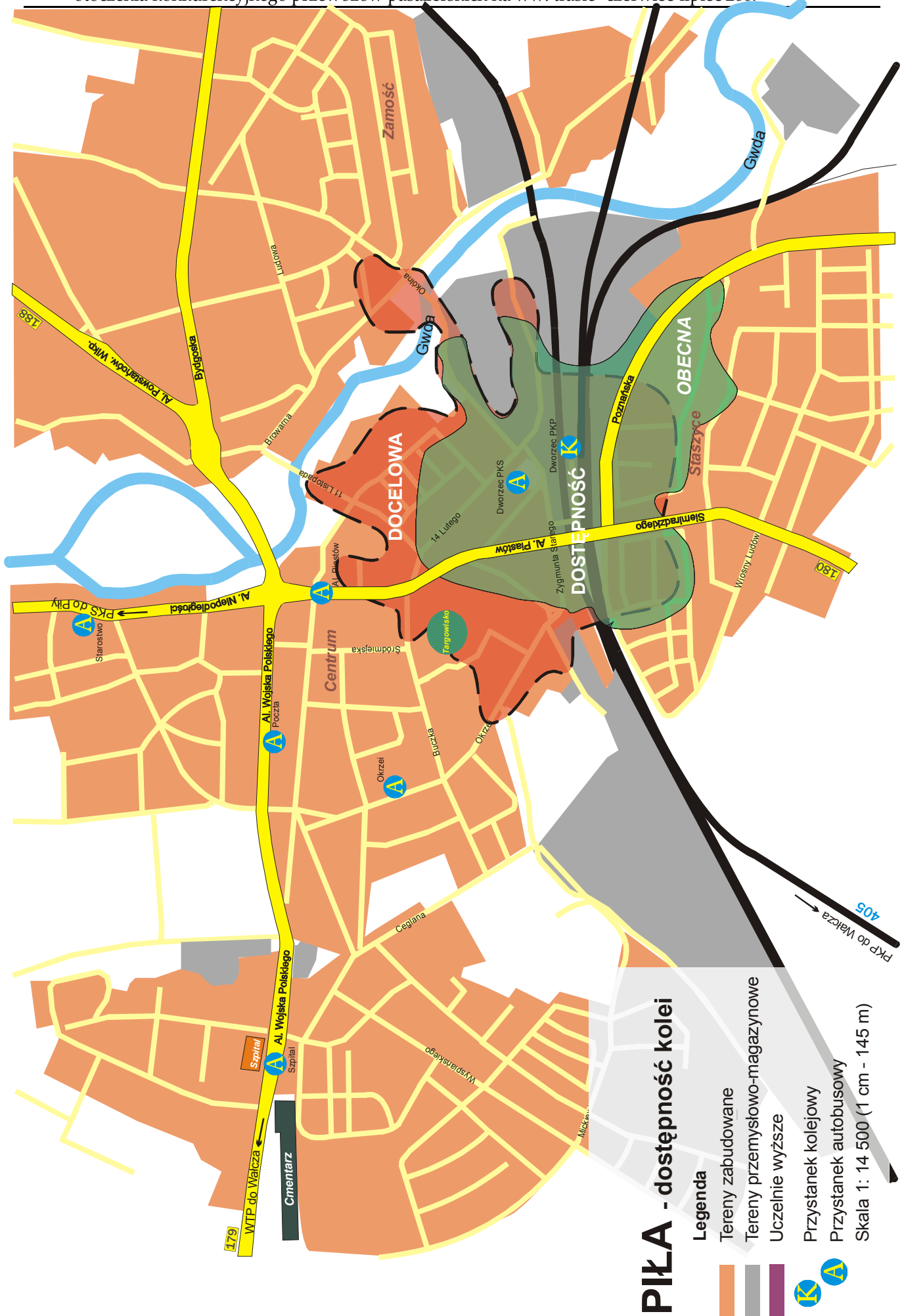
Wobec braku uczelni wyższych w Pile, celem podróży są szkoły niższego szczebla, miejsca pracy w handlu i usługach, czy przejazdy fakultatywne (urzędy, służba zdrowia, rozrywka, zakupy itp.). Oznacza to, że większość osób porusza się po dojechaniu do Piły w ścisłym jego centrum lub po drugiej stronie rzeki Gwdy. Co ciekawe nawet zakłady Philipsa nie są już znacznym generatorem ruchu, co pokazują potoki pasażerów i liczba samochodów przed 6-ą rano. Taka sytuacja pokazuje tym bardziej, że oczekiwania pasażerów rządzą się bardzo indywidualnymi preferencjami, a Piła nie jest na tyle dużym ośrodkiem, by te potrzeby w jakiś sposób kanalizować. Dlatego działalność usługowo-handlowa jest zapewne najsilniejszym bodźcem generującym ruch do/ Piły obok przewozów szkolnych. Piła w dużym stopniu ma rozwinięty niewielki biznes, zapewne często rodzinny, który nie generuje wysokiego zatrudnienia.

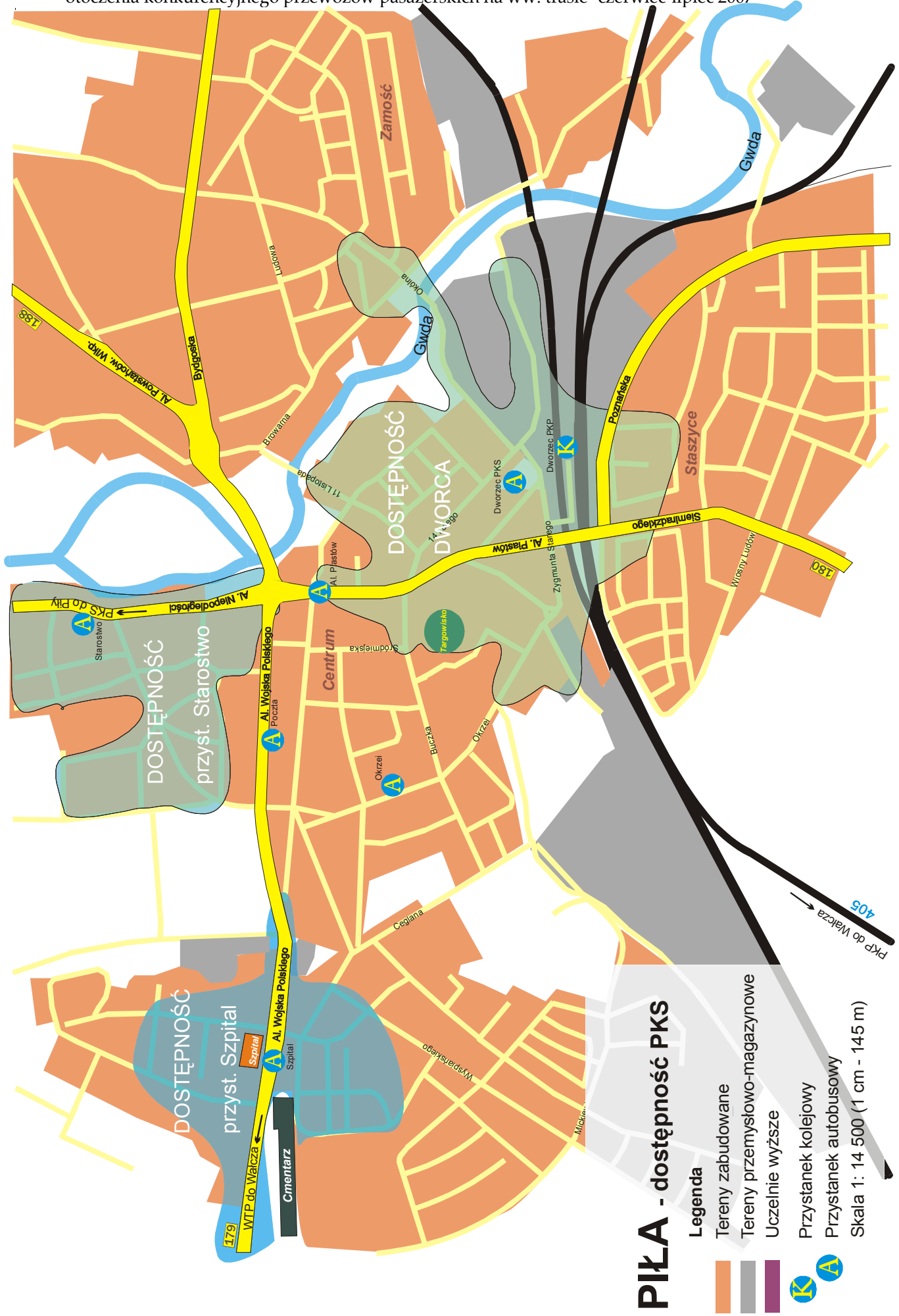
Przystanki obsługiwane przez WTP w znacznym stopniu się dublują. Ich zamiany pomiędzy kursami mogą nawet prowadzić do większej dezorientacji, niż gdyby przewoźnik zachował na obszarze Piły system taki jak w Wałczu, ze obsługuje zawsze te same przystanki. Mapy dostępności w Pile pokazują jasno przewagę konkurencyjną WTP, które korzysta z przystanków pokrywających obszar Piły w centrum w całości. W centrum miasta dostęp do przystanków na dworcu, w Al. Piastów, przy poczcie i na Okrzei praktycznie się pokrywa dla pieszego przejścia do 10 minut. Dodatkowo przystanek przy szpitalu umożliwia dotarcie do znacznego obszaru zachodniej Piły. Dostępność przystanku poczta i Okrzei nawzajem się wyklucza, gdyż trasa autobusu może przebiegać tylko obok jednego z tych przystanków.

PKS Wałcz korzysta z trzech przystanków na dworcu, przy starostwie i przy szpitalu (tylko kursy na Skrzatusz i Różę Wielką). Korzystanie z przystanku szpital wyklucza przystanek starostwo i odwrotnie. Jednak oba te przystanki zapewniają dotarcie w miejsca odległe z dworca o 20-30 minut pieszo, gdzie konieczne jest właściwie korzystanie z komunikacji miejskiej.

Na tym tle obecna dostępność kolei jawi się wyjątkowo skromnie. Z peronu 4 łatwiej się dostać do południowej części miasta, niż do centrum. Kolej obecnie jako jedyna z przewoźników nie zapewnia dojścia pieszego w 10 minut do ścisłego centrum Piły. Możliwa jest poprawa tej sytuacji, o ile pociągi zmieniają peron na przyjazd i odjazd. Na mapie dostępność po zmianie określona jest jako docelowa, gdyż znacznie skraca czas dojścia do centrum oczywiście kosztem obszarów południowych miasta, które nie stanowią jednak popularnego celu podróży.

Na kolejnych stronach zamieszczone są mapki z dostępnościami pieszymi na obszarze Piły dla każdego z przewoźników – kolejno PKP PR, PKS i WTP.

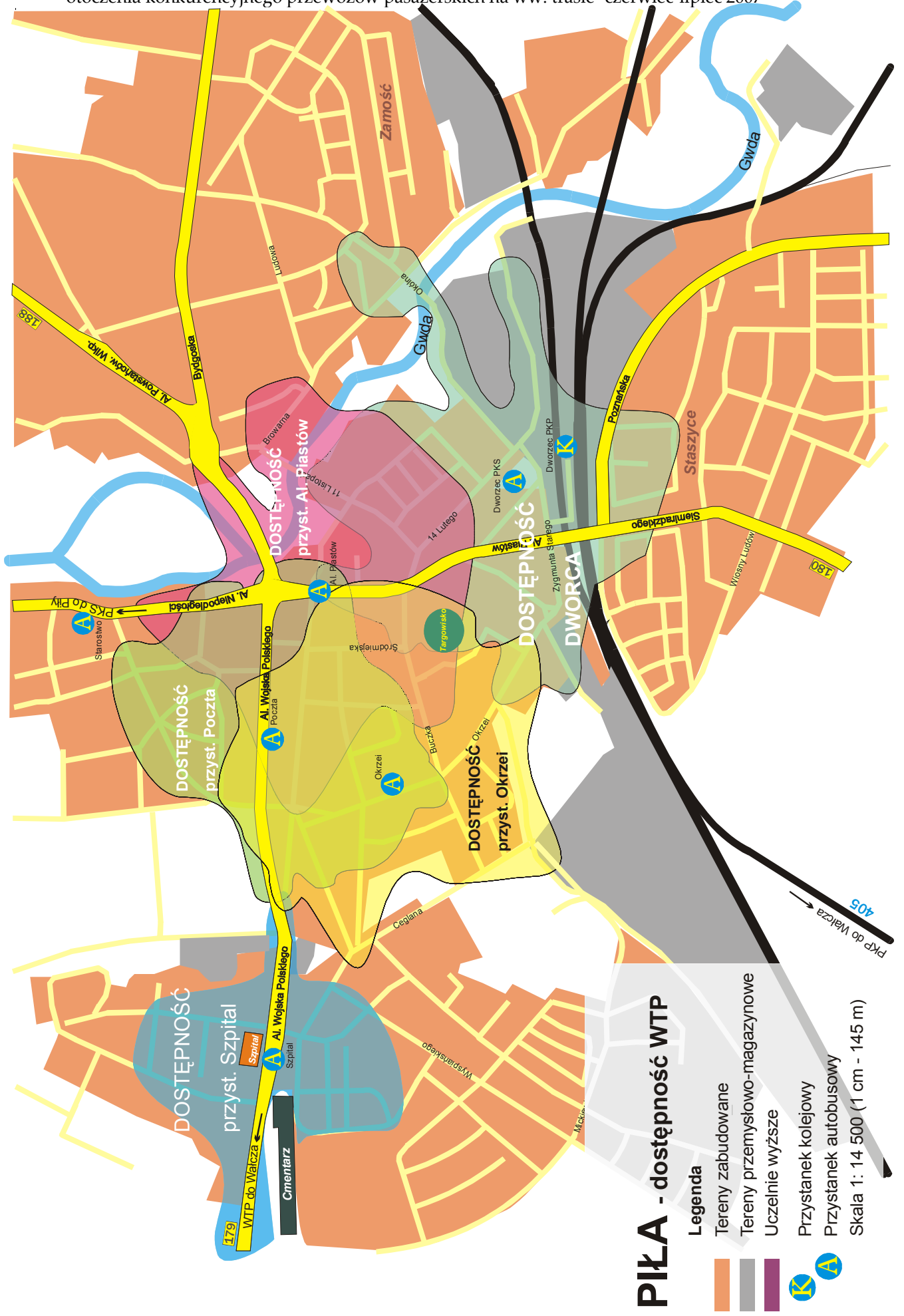




PIŁA - dostępność PKS

- Legenda**
- Tereny zabudowane
 - Tereny przemysłowo-magazynowe
 - Uczelnie wyższe
 - Przystanek kolejowy
 - Przystanek autobusowy
- Skala 1: 14 500 (1 cm - 145 m)





PIŁA - dostępność WTP

Legenda

- Tereny zabudowane
- Tereny przemysłowo-magazynowe
- Uczelnie wyższe
- K Przystanek kolejowy
- A Przystanek autobusowy

Skala 1: 14 500 (1 cm - 145 m)

Mapy dobitnie pokazują, że kwestia poprawy dostępu do centrum miasta ma pierwszorzędne znaczenie dla przewozów kolejowych. W trakcie badań bowiem okazuje się, że WTP z centrum Wałcza (plac Wolności) do centrum Piły (poczta) wykonuje kursy w 40 minut. Nawet przy pociągu jadącym 29 minut, bez zmiany dostępności stacji pasażer kolei na doście z centrum Wałczu na dworzec i z dworca w Pile na pasaż śródmiejski straci ok. 12 minut w Wałczu i ok. 13 minut w Pile. Faktycznie pokona tę trasę w 55 minut, a więc 15 minut dłużej niż autobusem. Dlatego tak ważna jest poprawa dostępności kolei w Wałczu i Pile, która może skrócić ten czas o ok. 5-9 minut (2-5 minut w Wałczu przy uruchomieniu Radunia) i 3-4 minuty w Pile.

Zwracamy uwagę, że w Pile znajduje się szereg obiektów sportowych, które mogą przyciągać kibiców – znajdują się tutaj pierwszoligowe zespoły w kilku konkurencjach zespołowych. Trudno jednak oszacować wpływ takich imprez na przewozy z racji na zakończony sezon ligowy w czerwcu. Lokalizacja obiektów w Pile pokazuje, że i tu gęsta sieć przystankowa przemawia na rzecz WTP. Z przedstawionych mapek wyraźnie widać, że przewoźnik przywiązuje dużą wagę do dostępności swojej oferty w Pile i Wałczu.

VI. Określenie narzędzi dla zapewniania konkurencyjnej pozycji komunikacji kolejowej na trasie Piła-Wałcz

Wykonane badania potoków pasażerskich na linii Piła-Wałcz potwierdziły marginalne znaczenie obecnie realizowanych przewozów kolejowych, które stanowią 3% całości przewozów na tej trasie. Równoległe nawet z badań ankietowych wynika artykułowana przez respondentów potrzeba poprawy tej komunikacji i jej rozwój.

Z analizy SWOT wynika potrzeba dopracowania oferty kolei regionalnych pod względem:

- poprawy dostępności na obszarze Wałcza i Piły,
- dopasowania oferty przewozowej do dominujących potoków podróży,
- rytmicznego taktu kursowania pociągów,
- dopasowania taryfy biletowej do konkurencyjnego otoczenia,
- ujednoczenia obsługi taborowej,
- przygotowania produktu marketingowego o wysokim standardzie.

Trudno się spodziewać, aby kolej pasażerska była konkurencyjna, gdy jej pasażer jest do jej usług zniechęcany poprzez ceny biletów, słabą częstotliwość, brak poczekalni lub ławek na przystankach, odwrócenie peronów z kursującymi pociągami tyłem do miast, brak kursów w czasie szczytu komunikacyjnego. W dużej mierze poprawa oferty kolei ma charakter organizacyjny, a nie tylko finansowy. Konieczne jest wykonanie szeregu prac adaptacyjnych i techniczno-organizacyjnych w celu stworzenia produktu przyjaznego dla klienta.

Najważniejsze z tych elementów są przewidziane do wdrożenia od grudnia br. Obejmuje to skrócenie czasu jazdy i obsługę linii jednolitym taborem z obniżonym wejściem i podłogą wewnątrz pojazdu.

Celem w perspektywie 2010 r. jest uzyskanie na trasie Piła-Wałcz przez przewozy kolejowe co najmniej 33% udziału w przewozach pasażerskich i do 25% w przewozach całkowitych przez zaoferowanie produktu atrakcyjnego dla użytkowników komunikacji indywidualnej.

VI.1 Nowoczesny tabor jako narzędzie polityki jakościowej

Brak standardów jakościowych obsługiwanego taboru przez PKS Wałcz i WTP stanowi szansę dla przewozów kolejowych. W komunikacji PKS dominuje dalej Autosan H9, który ogranicza transport osób o obniżonej sprawności i jest konstrukcją sprzed ponad 30 lat. WTP dysponuje taborem, do którego można wnieść wózek z dzieckiem, jednak dotyczy to tylko części kursów. W przypadku obsługi całości połączeń przez autobus szynowy, kolej uzyska przewagę konkurencyjną przez zaoferowanie środka transportu:

- dostosowanego dla niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności dzięki obniżonej podłodze, wydzielonemu miejscu na wózek dziecięcy lub inwalidzki, czy rower;
- z przestrzenią na bagaż koło podróznego;
- z większą ilością miejsca dla pasażera na miejscu siedzącym;
- z obsługą konдукtorską;
- zapewniającego spokojny bieg pojazdu (np. umożliwiający czytanie)

Podstawowym narzędziem zapewnienia konkurencyjnej pozycji komunikacji kolejowej jest tabor. Ze względu na obecną podaż miejsc w komunikacji autobusowej na trasie Piła-Wałcz, która w ujęciu dziennym przekracza 4800 miejsc siedzących przy 138 kursach, kolej dysponuje obecnie ok. 640 miejscami (12% ogółu podaży miejsc) przy zaledwie 6 kursach (4% całości). Oznacza to, że przy 5% udziale w przewozach komunikacją zbiorową kolej dysponuje aż 12% miejsc siedzących. Od grudnia planowane jest prowadzenie przewozów autobusem szynowym SA105. W przypadku rozszerzenia oferty z planowanych 3-ch par do 5-7 pojazd zapewni dziennie podaż ok. 230 miejsc przy 6 kursach i ok. 380 miejsc przy 10 kursach lub ok. 530 przy 14 kursach. Wówczas przy ofercie na poziomie 7-9% kursów kolej zaoferuje podaż miejsc na poziomie także 7-9%. Pokazuje to, że pojazd SA105 w wersji bez toalety (czas przejazdu 30 minut) jest najwłaściwszym taborem do obsługi połączenia.

Równocześnie Piła-Wałcz jest jedyną linią obok Leszno-Jarocin, gdzie tabor o pojemności SA105 jest dostosowany do obecnych i przewidywanych potoków pasażerskich.

Przy założeniu planowanego docelowego poziomu przewozów na poziomie ok. 600 osób dziennie, przewidziane jest docelowo średnio 43 osób na pociąg, które przy istniejącej liczbie miejsc siedzących (38) i stojących (ok. 50) zapewnia przy wymianie pasażerów miejsce siedzące.

VI.2 Konkurencyjny rozkład jazdy warunkiem wzrostu przewozów

Oceniając obecne przewozy na trasie i wyniki badań ankietowych, wyraźnie widać, że częstotliwość kursowania jest dla pasażerów jednym z decydujących parametrów oferty. Równolegle widać, że rozłożenie potoków na przestrzeni dnia jest stosunkowo równomierne, co pokazuje rosnącą rolę przewozów fakultatywnych. Przy obsłudze fakultatywnej podstawowego znaczenia nabiera ruch równoodstępowy np. co 2 godziny, który nawet przy mniejszej liczbie kursów zapewni do nich łatwy i równomierny dostęp.

Oferta na poziomie 3-ch par nie jest w stanie być pod żadnym względem konkurencyjna. Obecnie na linii są 3 pary pociągów, z których dwie są obsługiwane składem tradycyjnym. Koszty realizacji obecnej oferty praktycznie są wyższe jak 5 par pociągów obsługiwanych szynobusem.

Zdjęcie VI.1. Oferta kolei regionalnych do Wałcza...

Stacja	1	2	3	4	5	6	7	8
SKUPSK	2.18	2.38	4.38	5.18				
SZCZECIN	20.07							
SZCZECINEK	2.18	2.38	4.38	5.18	7.27			
TORUŃ	14.23	15.11	15.43	17.40				
USTKA	5.55	12.13	16.12	17.02	20.46			
WAŁCZ	4.38	13.09						
WARSZAWA	13.50	15.59	20.10					
WROCLAW	12.13	17.02						
WYRZYSK O.	0.17	12.30	15.37					
ZAMOSC	4.57	5.55	8.45	11.45	14.35			
ZŁOTOW	12.13							
	5.34	11.20	14.34	15.57	20.21			

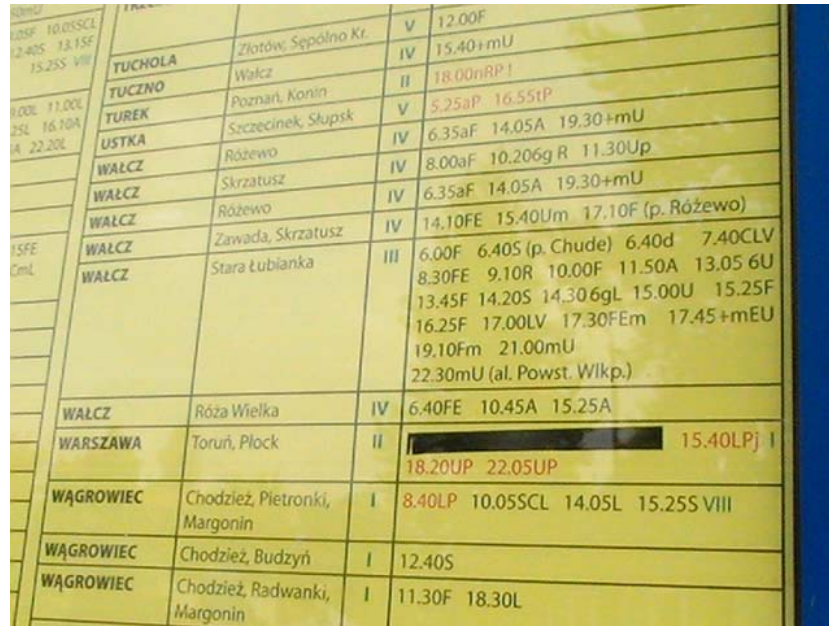
OBJAŚNIENIA ZNAM

1 - PUSZCZ - 2 - GÓRZKÓW - 3 - PUSZCZ
 4 - PUSZCZ - 5 - GÓRZKÓW - 6 - PUSZCZ
 7 - PUSZCZ - 8 - GÓRZKÓW - 9 - PUSZCZ
 10 - PUSZCZ - 11 - GÓRZKÓW - 12 - PUSZCZ
 13 - PUSZCZ - 14 - GÓRZKÓW - 15 - PUSZCZ

Obiegi autobusu szynowego na rozkład jazdy 2007/8 umożliwiają jego wykorzystanie w obsłudze linii Piła-Wałcz od 6:15 do 19:50 przy zapewnieniu w międzyczasie tankowania i pk w Pile. Od strony technicznej możliwe jest rozszerzenie oferty do 5-7 par pociągów w dobie. Wówczas oferta kolei regionalnych będzie bliższa oczekiwaniom i tablicy rozkładów jazdy dla kursów realizowanych przez PKS (patrz zdjęcie VI.2.).

Nie jest możliwe porównanie na zdjęciach oferty PKP i PKS z WTP, gdyż ten przewoźnik swój rozkład jazdy publikuje tylko w internecie i w postaci bezpłatnych ulotek, które można uzyskać w siedzibie firmy.

Zdjęcie VI.2. i oferta PKS do Wałcza po odwołaniu ośmiu kursów...



12.00F	V	Złotów, Sępólno Kr.	12.00F
15.40+mU	IV	Wałcz	15.40+mU
18.00nRP I	II	Wałcz	18.00nRP I
5.25aP 16.55tP	V	Poznań, Konin	5.25aP 16.55tP
6.35aF 14.05A 19.30+mU	V	Szczecinek, Słupsk	6.35aF 14.05A 19.30+mU
8.00aF 10.206g R 11.30Up	IV	Różewo	8.00aF 10.206g R 11.30Up
6.35aF 14.05A 19.30+mU	IV	Skrzatusz	6.35aF 14.05A 19.30+mU
14.10FE 15.40Um 17.10F (p. Różewo)	IV	Różewo	14.10FE 15.40Um 17.10F (p. Różewo)
6.00F 6.40S (p. Chude) 6.40d 7.40CLV 8.30FE 9.10R 10.00F 11.50A 13.05 6U 13.45F 14.20S 14.30 6gL 15.00U 15.25F 16.25F 17.00LV 17.30FEm 17.45+mEU 19.10Fm 21.00mU 22.30mU (al. Powst. Wlkp.)	III	Zawada, Skrzatusz	6.00F 6.40S (p. Chude) 6.40d 7.40CLV 8.30FE 9.10R 10.00F 11.50A 13.05 6U 13.45F 14.20S 14.30 6gL 15.00U 15.25F 16.25F 17.00LV 17.30FEm 17.45+mEU 19.10Fm 21.00mU 22.30mU (al. Powst. Wlkp.)
6.40FE 10.45A 15.25A	IV	Stara Łubianka	6.40FE 10.45A 15.25A
18.20UP 22.05UP	II	Róża Wielka	18.20UP 22.05UP
15.40LPj I	II	Toruń, Płock	15.40LPj I
8.40LP 10.05SCL 14.05L 15.25S VIII	I	Warszawa	8.40LP 10.05SCL 14.05L 15.25S VIII
12.40S	I	Chodzież, Pietronki, Margonin	12.40S
11.30F 18.30L	I	Chodzież, Budzyń	11.30F 18.30L
	I	Chodzież, Radwanki, Margonin	

Zdjęcie VI.3. a oferta WTP jest tylko dla wtajemniczonych – na zdjęciu stanowisko odjazdów autobusów WTP w Pile z brakującym rozkładem jazdy do Wałcza



Paradoksalnie takie pobłażliwe względem klientów podejście wiodącego przewoźnika autobusowego stanowi szansę dla przewozów kolejowych w przypadku zaproponowania cyklicznej oferty z większą liczbą połączeń.

VI.3 Czas przejazdu porównywalny z transportem indywidualnym

Od grudnia zostanie podniesiona dla szynobusów prędkość na odcinku Skrzatusz-Wałcz do 80 km/h. W efekcie pociąg będzie poruszał się z prędkością 70 km/h na linii 405 na odc. Piła Gł-Piła Północ(3,882 km) i 80 km/h na linii 43 na odc. Piła Północ-Wałcz (23,091 km) i Włacz –Raduń (2,129 km).

Pozwoli to na skrócenie czasu przejazdu Piła-Wałcz do niecałych 30 minut przy założeniu postojów na trasie po 0,3 minuty. W efekcie pociąg może osiągnąć prędkość komunikacyjną na poziomie 55,4 km/h, a więc o blisko połowę wyższą niż autobusów WTP.

Równoległe czas przejazdu zostanie osiągnięty przy spokojnym biegu pociągu, który rozwija prędkość do 70-80 km/h. W porównaniu do WTP, które swoje czasy przejazdu zawdzięcza notorycznemu łamaniu prawa o ruchu drogowym poprzez przekraczanie dozwolonej maksymalnej prędkości do 70 km/h dla autobusów i 75 km/h dla mikrobusów, czy wymuszanie pierwszeństwa wobec pojazdów jadących z naprzeciwka na drodze niespełniającej parametrów szerokości drogi zbiorczej. Kolej może zapewnić krótszy czas przejazdu pokonując trasę bezpiecznie. Czas przejazdu ok. 29 minut pozwoli wreszcie konkurować na linii komunikacji publicznej z komunikacją indywidualną.

Zdjęcie VI.4. Wydruk trasy pociągu na wykresie KWR na rozkład jazdy 2007/8 dla SA105 z czasem jazdy 30 minut (postoje 0,5)

RJ 2007/2008	<u>Skrócony raport trasy dla pociągu</u>	02-08-2007 / 10:50
Numer zamówienia : 11257		V max. poc. 100
Numer wniosku : 813-2-215-07		Charakter poc.:
Rodzaj i numer poc.: AKPM r 300		Nazwa Poc.:
Nr międzynarodowy:		Długość poc.: 16
Relacja poc.: WAŁCZ - PIŁA GŁÓWNA		Wym. % m. ham.: 75
Seria lokomotywy : SA105	Obciążenie lok. : 34	
Przewoźnik : PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o.		
Terminy :	kursuje codziennie oprócz 25,26.XII,07,11,23,24.III,08	

Informacje dod. :

Km osi	Odl. m. pkt.	Nr Linii	Nazwa posterunku	i	oznaczenie	V drog.	Czas jazdy			Przyj.	Postój	zp pt	Odjazd	
							norm.	skróc.	rezer					
23,091		403	Wałcz		ST	80							06:42,0	
16,882	6,209	403	Dobino Waleckie		PO		6,2	6,2	0,0	06:48,2	0,3		06:48,5	
13,964	2,918	403	Skrzatusz		PO		3,5	3,4	0,1	06:52,0	0,5		06:52,5	
	7,9	6,064	403	Szydłowo Kraj.	LPO		5,5	5,3	0,2	06:58,0	0,5		06:58,5	
	3,854	4,046	403	Dolaszewo Wał.	LPO		4,0	4,0	0,0	07:02,5	0,5		07:03,0	
	3,883	3,854	405	Piła Północ	PODG	70	4,0	3,3	0,7				07:07,0	
92,538		3,882	Piła Główna		ST	100	5,0	4,3	0,7	07:12,0				
Suma: L = 26,973 km							28,2	26,5	1,7		1,8			
V techn: = 57,4 km/h V handl: = 53,9 km/h														
Ogólny czas przejazdu: 30,0 min.														

VI.4 Poprawa dostępności przystanków w Pile i Wałczu

VI.4.1 Wznowienie przewozów do Wałcza Raduń

W celu poprawy dostępności kolei w Wałczu niezbędne jest wydłużenie relacji pociągów do przystanku na stacji Wałcz Raduń (km 25,220). Obecnie odcinek Wałcz-Wałcz Raduń (2,13 km) nie jest eksploatowany, ale droga jest w stanie porównywalnym do odc. Skrzatusz-Wałcz – na podkładach strunobetonowych z torem bezстыkowym. Na skrzyżowaniach z drogą 10 i 163 są rogatki przejazdowe typu ssp, a na torze wyjazdowym ze stacji Wałcz Raduń jest czynna sygnalizacja świetlna w kierunku Wałcza.

Zdjęcie VI.5. Czynna sygnalizacja świetlna wjazdowa stacji Wałcz usytuowana 200m od strony przystanku Wałcz Raduń



Obsługa Wałcza od strony Radunia poprawi dostępność kolei w Wałczu i pozwoli obsłużyć obszary miasta dotąd pozbawione komunikacji publicznej z Piłą. Na dworzec w Raduniu jest bliżej z centrum miasta niż z czynnego obecnie dworca.

W obliczu realizacji przewozów autobusem szynowym nie jest wymagane otwarcie stacji w Raduniu, co pozwoli bez zbędnych kosztów na prowadzenie przewozów pasażerskich na wydłużonym odcinku.

VI.4.2 Poprawa dostępności i standardu stacji w Wałczu

Pasażerowie kolei tracą obecnie ponad 2 minuty na obejście dworca kolejowego. Paradoksalnie, dworzec kolejowy, który służy przewoźnikom autobusowym – mieści poczekalnię PKS czynną od 6-ej do 14-ej i siedzibę WTP czynną od 8-ej do 16-ej, nie jest otwarty dla klientów PKP. Nawet wieczorem pasażerowie mogą schronić się w poczekalni dworcowej ...o ile są klientami przewoźników autobusowych.

Zdjęcie VI.6. Otwarta poczekalnia dla pasażerów PKS i WTP na dworcu PKP w Wałczu, do której nie ma dostępu do strony peronów w Wałczu



Otwarcie przejścia przez budynek dworcowy skróci drogę na peron o ok. 200 metrów. Będzie to podstawowe działanie na rzecz poprawy dostępności kolei! Równolegle winna zostać otwarta w ciągu dnia poczekalnia dla klientów kolei. Dzisiaj na stacji nie ma nawet ławki, ani wiaty chroniącej pasażerów przed deszczem. Czas na przejście na peron w Wałczu obchodząc budynek dworca z dworca PKS wynosi 2 minuty, które powodują, że o tyle de facto jest dłuższa podróż koleją między Wałczem i Piłą w porównaniu z autobusami. Aby kolej była konkurencyjna, przeszkody wydłużające całkowity czas poświęcony na przejazd muszą zostać wyeliminowane.

Kolejnym działaniem na rzecz poprawy dostępności jest zmiana peronu, przy którym staje pociąg z 2 na 1, który jest położony bezpośrednio przy budynku dworcowym. Powyższe wyeliminuje przejście przez tory po uszkodzonej nawierzchni.

Zdjęcie VI. 7. Peron 1 na stacji w Wałczu na razie nie służy pasażerom kolei



Powyższe kroki są niezbędne dla przybliżenia stacji kolejowej klientom od strony miasta. Obecnie stojąc na placu dworcowym pasażer nawet nie wie, czy pociąg już przyjechał, gdyż nie jest w stanie tego sprawdzić bez kilkuset metrowego spaceru.

Inne narzędzie poprawiające dostępność dworca w Wałczu polegałyby na zamontowaniu stojaków rowerowych przy stacji, tak aby pasażerowie kolei mogli dotrzeć na dworzec rowerem. Wówczas w promieniu 5-10 minut czasu jazdy rowerem znajdzie się praktycznie całe miasto, co zdecydowanie poprawi konkurencyjność kolei. Na tej zasadzie bazują koleje w Szwecji, Danii, czy Holandii, przyciągając klientów z dalej położonych od stacji osiedli wygodnym parkingiem rowerowym, przez co kolej jest i tak dostępna na „wyciągnięcie ręki”.

VI.4.3 Poprawa dostępności i standardu stacji w Pile

Podobny problem jak w Wałczu ma miejsce w Pile, gdzie zgodnie z historycznymi zaszczytami pociągi do/z Wałcza korzystają zwykle z peronu czwartego, położonego najdalej od miasta. W efekcie pasażer idący z centrum Piły na dworzec autobusowy PKS ma go o kilka minut drogi bliżej niż dworzec PKP. Czas na przejście na peron 4-y z dworca PKS wynosi aż 4-6 minut, które powodują, że o tyle de facto jest dłuższa podróż

koleją między Wałczem i Piłą w porównaniu z autobusami. Aby kolej była konkurencyjna przeszkody wydłużające czas przejazdu z dodatkowym na dojście muszą zostać wyeliminowane.

Zdjęcie VI.8. Widok na długi i tonący w półmroku korytarz przejścia podziemnego na peron 4 na dworcu Piła Główna



W celu poprawy dostępności pociągi w Pile do/z Wałcza winny kończyć bieg i go zaczynać na peronie pierwszym tor 1 na wysokości kas w hall'u dworca. Istnieje możliwość przejazdu pociągu z toru 1 przy peronie 1 linii 18, przez główce rozjazdowe zachodniej części stacji Piła Gł. na tor 1 linii 405. Rezygnacja z wykorzystania peronu 4 na rzecz peronu 1-go skróci pasażerom o ok. 2-3 minuty czas dojazdu do pociągu (schody i ok. 250 metrów dojazdu).

W obecnym rozkładzie jazdy z peronów przylegających do budynku dworca w Pile (perony 1 i 5) odjeżdża tylko 5 z 67 pociągów zawartych w rozkładzie jazdy. Aż 93% pociągów staje przed odjazdem przy peronach, na których dojazd wymaga pokonania głębokiego i ciemnego przejścia podziemnego łączącego z dworcem pozostałe perony. Oznacza to, że problem ten dotyka nie tylko pociągów do/z Wałcza, ale i innych

kierunków. Należy go zidentyfikować i rozwiązać przez maksymalne zwiększenie wykorzystania krawędzi peronowych przylegających do budynku dworcowego.

Niezależnie do tego z placu dworcowego na stacji istnieje przez przejazd strzeżony połączenie z ulicą Zygmunta Starego. Z wjazdu korzystają taksówkarze i bliscy odwożący rodzinę na pociąg. Niestety mimo, że jest to normalny przejazd, obsługiwany przez dyżurnego ruchu w nastawni nad przejazdem, jest on zamknięty, mimo położenia na linii do Tczewa. W efekcie najkrótsza droga na perony i do dworca w Pile jest niedostępna dla pieszych, a mimo braku ruchu pociągów, roгатki są zamykane.

Docelowo warte rozważenia jest wykorzystanie toru oporowego przy peronie pierwszym, który po instalacji urządzeń srk, mógłby być idealnym miejscem dla obsługi linii do Wałcza przez autobusy szynowe. Przy udrożnieniu połączenia pieszo-drogowego z placu dworca PKP na ul. Zygmunta Starego byłby dłuższy tylko o ok. 1 minutę od dojścia na dworzec PKS.

Należy zwrócić uwagę na zły stan bezpieczeństwa w pobliżu dworca w Pile. Obecnie zejście do przejścia podziemnego biegnie wzdłuż barów piwnych, zdarzają się próby zaczepki ze strony włóczęgów i pijanych. Klient kolei jest zmuszony pokonać kilkadziesiąt stromych schodów i ponad 100 m ciemnego i pustego przejścia podziemnego. Takie otoczenie skutecznie zniechęca potencjalnych klientów, którzy wybierając autobus unikają takiego dyskomfortowego otoczenia, które spotyka pasażera kolei.

VI.5 Wprowadzenie cen biletów relacyjnych na trasie Piła-Wałcz

Obecny rynek przewozów komunikacją publiczną na analizowanej trasie jest ustabilizowany. Nowy przewoźnik, w tym wypadku kolejowy, musi cenowo być atrakcyjny. Ponieważ PKP Przewozy Regionalne posiadają szereg ulg ustawowych i obecne ceny biletów okresowych są atrakcyjne, obniżka cen biletów powinna dotyczyć tylko biletów jednorazowych.

Proponowane ceny winny być ustalone na identycznym poziomie jak dla liczącej 40 km trasy Stargard Szcz. –Szczecin tj, na poziomie 5 zł dla biletu normalnego dla relacji Piła-Wałcz i 2,5zł dla relacji Szydłowo-Piła. Znaczenie tej kategorii biletu jest podstawowe dla klientów komunikacji autobusowej, którzy z zasady kupują bilety jednorazowe wobec wysokich cen i niekorzystnych warunków korzystania z biletów okresowych. Przeciętny klient komunikacji publicznej porówna bowiem cenę biletu jednorazowego, dopiero, gdy przekona go oferta danego przewoźnika, zacznie szukać innych taryf biletowych. Dlatego wprowadzenia niższej taryfy specjalnej powinno dotyczyć tylko jednej kategorii – biletu jednorazowego normalnego i jego pochodnych z ulgami ustawowymi.

Zdjęcie VI.9. Promocja tańszych biletów na pociągi na trasie Stargard Szczeciński-Szczecin – banner reklamowy na stacji Stargard Szczeciński



Niższa cena biletu na pociąg jest niezbędna wobec faktu, że nawet przy rozszerzeniu oferty kolei, liczba połączeń pociągiem będzie znacząco niższa niż w komunikacji autobusowej. Wówczas dla wielu pasażerów dodatkowy czas czekania na pociąg, będzie niwelowany korzyścią tańszego przejazdu.

Celem obniżenia ceny biletu jednorazowego jest paradoksalnie znaczący wzrost przychodów z linii. Należy się liczyć z wyborem kolei jako wygodnego środka transportu przez znaczną grupę klientów, kierujących się ceną przy wyborze przewoźnika, która co pokazuje przykład WTP jest dominująca wśród pasażerów.

VI.6 Podsumowanie

Jak widać nakreślone w rozdziale propozycje dotyczą działań marketingowych, aspektów technicznych prowadzenia ruchu, organizacji przewozów i ich realizacji. Skuteczność proponowanych narzędzi zależy od ich jednoczesnego i rzetelnego wprowadzenia. Pominięcie niektórych zaproponowanych działań może spowodować niepowodzenie innych działań. I tak obniżenie ceny biletów i rozbudowa oferty prowadzonej niskopodłogowym pojazdem może nie przynieść efektu, przy utrzymaniu niedostatecznej dostępności dworców w Pile i Wałczu, skoro i tak pasażer z dzieckiem będzie musiał nosić wózek dziecięcy po stromych schodach i będzie tracił blisko 10 minut na dostanie się i wydostanie się z peronu.

Adresatami poszczególnych działań są:

- 1) PKP Przewozy Regionalne jako przewoźnik zamawiający pociągi i organizujący zajętość peronów Pile oraz ustalający taryfy przewozowe;
- 2) PKP S.A. Oddział Nieruchomości w Szczecinie w zakresie poprawy dostępności dworca w Wałczu poprzez otwarcie przejścia na peron z placu i poczekalni dla pasażerów;
- 3) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządca linii 403 na odc. Wałcz-Wałcz Raduń i obsługi rogatek przejazdowych na stacji Piła Główna;
- 4) Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego jako organizator przewozów odpowiedzialny za wydłużenie relacji do Wałcza Radunia i partner do rozmów w sprawie rozszerzenia oferty;
- 5) Samorząd Województwa Wielkopolskiego jako organizator przewozów odpowiedzialny za rozszerzenie oferty przewozowej i wzrost (przy siedmiu parach) lub zachowania obecnego dofinansowania (przy 5-u parach).

Najważniejsze narzędzia do realizacji założonego celu są gotowe. Do obsługi linii jest przewidziany autobus szynowy SA105 zakupiony przez Wielkopolskę, a PKP PLK zapewnia na całej trasie pociągu prędkość maksymalną 70-80 km/h, co umożliwia przy skróceniu postojów czas jazdy 29 min. na odc. Wałcz-Piła i ~33 min. dla odc. Raduń-Piła.



VII. Opracowanie efektywnego modelu dla rozwoju przewozów kolejowych na Piła-Wałcz przy istniejącym otoczeniu komunikacyjnym

W ramach koncepcji proponujemy zrealizowanie modelu funkcjonowania przewozów regionalnych na linii Piła-Wałcz w oparciu o wymienione w rozdziale VI narzędzia.

Warunki brzegowe poprawy oferty przewozowej na Piła-Wałcz w rozkładzie jazdy 2007/8 obejmują :

- czas jazdy autobusu szynowego 29 minut z Piły do Wałcza; postoje 0,3' na trasie pociągu;
- wydłużenie relacji do/z Wałcza Radunia;
- 5 lub 7 par kursujących pociągów w dni robocze w zależności od wariantu;
- rozpoczynanie i kończenie biegu pociągów na peronie nr 1 w Pile Głównej;
- wykorzystanie dla pociągów na stacji Wałcz peronu przylegającego do budynku dworcowego w Wałczu;
- otwarcie poczekalni w Wałczu;
- wprowadzenie ceny relacyjnej za bilet jednorazowy normalny w kwocie 5 zł za przejazd na trasie Piła-Wałcz;
- rezygnacja z komunikowania pociągów Pile na rzecz ich precyzyjnego kursowania zgodnie z wynikami badań dostępności.

Obecnie w trakcie prac nad nowym rozkładem jazdy 2007/8 czas jazdy pociągu Wałcz-Piła ma wynieść 30 minut, a z powrotem 31 minut. Wynika to z faktu założenia postojów na trasie po 0,5 minuty i założonej krótszej relacji pociągu (bez Radunia). Po zmianie relacji i czasów postojów zostanie osiągnięty założony w koncepcji przejazd w ciągu 29 minut do Wałcza i o 3,5 minuty dłuższy do Radunia.

Efektywny model przewozów kolejowych na Piła-Wałcz zawiera się w hasle **>atrakcyjni cenowo, najszybciej do celu, łatwiej dostępni i kursujący cyklicznie<**. Przewoźnik kolejowy przy spełnieniu tych warunków będzie konkurencyjny i atrakcyjny dla klientów. Model docelowy ma poprawić poziom pokrycia kosztów przychodami z obecnych ok. 4-12% do ok. 30%. Wpłynie to na zachowanie porównywalnego poziomu dofinansowania do przewozów. Będzie możliwe jego obniżenie mimo rozszerzenia do 5 par oferty przewozowej przy ograniczeniu dofinansowania o ok. 27% (ok. 644 tys. zł). Przy rozbudowie oferty do 7 par nastąpi tylko nieznaczny wzrost dofinansowania w

ujęciu miesięcznym na podobnym poziomie do 2007 r. (ok. 919 tys. zł). Równolegle ma się poprawić ekonomika przewozów przez znaczący wzrost udziału pasażerów na bilety jednorazowe i okresowe normalne i na ulgi ustawowe. Jest szacowany wzrost liczby pasażerów z założonych w uzgodnionej ofercie przewozowej w maju 2007 r. (i nierealnych wobec wyników badań z br. na dziennym poziomie poniżej 100 osób) 270 osób do 320 w wariacie z 5-ma parami i 400 osób w wariacie z 7-ma parami.

Proponowane są dwa warianty oferty przewozowej:

- 1) rozszerzony - rozwojowy z 7-ma parami pociągów, który zakłada rozszerzenie oferty do poziomu maksymalnego do realizacji przez jeden autobus szynowy przy uwzględnieniu warunków technicznych (wariant A);
- 2) minimalny z 5-ma parami pociągów, który zakłada utrzymanie obecnego poziomu dofinansowania do linii (wariant B).

VII.1. Proponowane warianty rozkładu jazdy

Badania kordonowe i potoków pasażerskich w środkach komunikacji publicznej, wraz z ankietyzacją preferencji pokazały, że na trasie dominują potoki fakultatywne rozłożone w miarę równomiernie na przestrzeni dnia. Dla takiego modelu przewozów najlepiej dostosowana jest oferta równoodstępowa (cykliczna). Za cenę mniejszej od autobusowej częstotliwości, oferowana jest jej przejrzystość i równomierność. Przy intensywnej ofercie autobusowej i uwzględniając uwarunkowania techniczne¹, oferta winna się opierać na taktie co 2 godziny.

Dla potrzeb koncepcji przygotowano 2 warianty oferty przewozowej w dwóch wersjach różniących się cyklem kursowania.

Wariant A, rozszerzony jest przygotowany z myślą o kursowaniu 7 par pociągów w dni robocze² i 4 w dni wolne. **Wariant B, minimalny** zakłada kursowanie 5 par pociągów w dni robocze i 3 w dni wolne.

IV.1.1 Wariant A rozkładu jazdy z ofertą przewozową w ilości 7 par pociągów

Wariant A zakłada kursowanie pociągów co 2 godziny w dni robocze. Rozkład jazdy na linii ma mieć charakter autonomiczny, w celu zapewnienia wysokiej jakości oferty między Piłą i Wałczem. Dlatego pory kursowania pociągów winny być niezależne od kursowania pociągów na innych liniach komunikacyjnych. Pasażerowie na skomunikowania stanowią znaczącą mniejszość w przewozach i nie zapewniają wysokich przychodów. Dla przykładu pasażer jadący z Warszawy do Wałcza, na odc. 19 km zapewnia przychodów niższy (ok. 2 zł) od założonego w koncepcji średniego przychodu (3,13zł). Kursowanie pociągów lokalnych bez trzymania skomunikowań dla np. jednej osoby, będzie gwarancją, że ruch lokalny na linii będzie odbywał się bez niepotrzebnych zakłóceń i opóźnień. Kolej będzie mogła się wyróżnić nie tylko przejrzystością oferty, ale i jej punktualnością, której nie zapewnia ani PKS Wałcz, ani WTP.

W wariantcie A pociągi mają przewidziane odjazdy z Piły w godzinach parzystych po 6-ej i co dwie godziny, aż po ostatni kurs po 18-ej. Z Wałcza pociągi mają przewidziane odjazdy z Piły w godzinach parzystych po 7-ej i co dwie godziny, aż po ostatni kurs po 19-ej. Różnice między obiema wersjami dotyczą końcówek minutowych w cyklach kursowania.

¹ Jeden autobus szynowy do obsługi linii, brak możliwości krzyżowania na trasie, konieczność zawracania na jednym torze na stacji Raduń.

² Dni robocze dotyczą kursowania we wszystkie dni robocze za wyjątkiem 7 dni roboczych pomiędzy świętami. Dla rozkładu jazdy 2007/8 wyjątki dotyczą dni 24,27-28,31.XII, 2.V, 23.V, 10.XI.

Roczna praca eksploatacyjna wynosi niezależnie do wersji wariantu 42 533 pockm w jednym kierunku na odc. Wielkopolskim, łącznie 85 066 pockm. Jest to zatem niecały procent (0,9%) pracy przewozowej przewidzianej w rozkładzie jazdy 2007/8. Odcinek wielkopolski linia Piła-Wałcz stanowi zaś 1,2 % długości linii na obszarze Wielkopolski z czynnym ruchem pasażerskim. Dzielne obiegi taboru przy wykonywaniu 7 par pociągów dziennie w dzień roboczy i 4 w dzień wolny wynoszą w dni robocze 522 km (z parą do/z Krzyża) i w dni wolne 348 km (z parą do/z Krzyża), a w ujęciu średniotygodniowym 472 km. Powyższe pozwoliłoby optymalnie wykorzystać tabor zakupiony przez Województwo Wielkopolskie przy zapewnieniu właściwej oferty przewozowej

Wersja 1

Tabela VII.1. Rozkład jazdy Wałcz Raduń - Piła wariant rozszerzony wersja 1.

Informacja o pociągu		WALCZ Raduń - PIŁA												Wariant A wersja 1		
		ruch regionalny														
Obieg		A	A	R	A	R	A	R	A	R	A	R	A	R	A	R
Obciążenie				1		1		1		1		1		1		1
Termin kursowania				SA105		SA105		SA105		SA105		SA105		SA105		SA105
km				Dni robocze		Co dzień		Dni robocze		Co dzień		Co dzień		Dni robocze		Co dzień
		Postój	Rezerwy													
0	Wałcz Raduń	p	2:44	3:44	4:44		5:44		6:44		7:44		8:44	9:44	###	1:00
		o			7:01		9:01		11:01		13:01		15:01		17:01	19:01
2,1	Wałcz (peron 1)	▼	0,5	0,8	7:05		9:05		11:05		13:05		15:05		17:05	19:05
8,3	Dobino Waleckie	▼	0,3	0	7:11		9:11		11:11		13:11		15:11		17:11	19:11
11,2	Skrzatusz	▼	0,3	0,3	7:15		9:15		11:15		13:15		15:15		17:15	19:15
17,3	Szydłowo Krajeńskie	▼	0,3	0,4	7:21		9:21		11:21		13:21		15:21		17:21	19:21
21,3	Dolaszewo Waleckie	▼	0,3	0,2	7:26		9:26		11:26		13:26		15:26		17:26	19:26
29,1	Piła Główna (peron 1)	p		0,4	7:34		9:34		11:34		13:34		15:34		17:34	19:34
		o	1,8	2,3												
Odcinek dzienny[km]				19,34		19,34		19,34		19,34		19,34		19,34		19,34
Liczba dni kursowania				245		366		245		366		366		245		366
Pockm rocznie [km]				4 739		7 079		4 739		7 079		7 079		4 739		7 079
																42533

Legenda

p-przyjazd do stacji
o-odjazd ze stacji z postojami od minuty
| - pociąg nie zatrzymuje się
▼ - odjazd z przystanku o krótkim postoju 0,3-0,5 minuty
porę kursowania danego pociągu odczytujemy z góry na dół kolumny, dla postoju w kolejnym wierszu

Dojazdy do Piły uwzględniają fakt, że wg ankiet pasażer potrzebuje tylko kilkanaście minut na dojeżdżenie do celu podróży. Stąd przyjazdy na 7:34 i 9:34 umożliwiają wygodny dojazd do szkoły, czy pracy. Oferta umożliwia nie tylko dojazdy do szkół w Piłe, ale także do pracy w handlu 10-18 i usługach 8-16. Ruch co dwie godziny umożliwia

dogodną ofertę dla przejazdów fakultatywnych o najwyższym jednostkowym przychodzie z biletu. Pociągi mają wyjazdy z Wałcza tuż po pełnej godzinie, gdyż zakłady pracy pracujące w godzinach 7-15 znajdują się tuż koło stacji.

Mniejsza liczba kursów w dni wolne uwzględnia spadek przewozów w te dni. Dotyczy to zwłaszcza kursów porannych³.

Tabela VII.2. Rozkład jazdy Piła- Wałcz Raduń wariant rozszerzony wersja 1.

Informacja o pociągu		PIŁA- WAŁCZ Raduń												
		ruch regionalny						Wariant A wersja 1						
Obieg	Obciążenie	A	A	R	A	R	A	R	R	R	A	R	A	R
Termin kursowania	km	Postój	Rezerwy	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
				Dni robocze	Co dzień	Dni robocze	Co dzień	Co dzień	Co dzień	Co dzień	Dni robocze	Co dzień	Co dzień	Co dzień
0	Piła Główna (peron 1)	p		■		■		■		■		■		■
		o		6:22	8:22	10:22	12:22	14:22	16:22	18:22				
7,7	Dolaszewo Wałeckie	▼	0,3	0,2	6:30	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30			
11,8	Szydłowo Krajeńskie	▼	0,3	0,1	6:35	8:35	10:35	12:35	14:35	16:35	18:35			
17,9	Skrzatusz	▼	0,3	0	6:41	8:41	10:41	12:41	14:41	16:41	18:41			
19,8	Dobino Wałeckie	▼	0,3	0,4	6:45	8:45	10:45	12:45	14:45	16:45	18:45			
27	Wałcz (peron 1)	▼	0,5	0,2	6:51	8:51	10:51	12:51	14:51	16:51	18:51			
29,1	Wałcz Raduń	p		0,8	6:55	8:55	10:55	12:55	14:55	16:55	18:55			
		o	1,7	1,8										
	Odcinek dzienny[km]				19,34	19,34	19,34	19,34	19,34	19,34	19,34	19,34	19,34	19,34
	Liczba dni kursowania				245	366	245	366	366	245	366	245	366	366
	Pocmk rocznie [km]				4 739	7 079	4 739	7 079	7 079	4 739	7 079	4 739	7 079	42533

■ - pociąg nie czeka w Piłe na żadne skomunikowania

Z kolei wyjazdy z Piły są zaplanowane na minut 22 po parzystej godzinie. Pociągi na stacji Raduń mają zmieniać bieg w ciągu 6 minut. Oferta zapewnia dojazdy do pracy w Wałczu na 7-ą rano z powrotami. Zapewnione są powroty z pracy po 16-ej i 18-ej, a także ze szkół po 12-ej i 14-ej. Wersja tego wariantu uwzględnia przyjazd do Wałcza przed 7-ą rano, ale nie pozwala na znaczące pozyskanie potoków studenckich na wyższe uczelnie w Wałczu. Jednak studenci zaczynają zajęcia także później i dla tych klientów oferta będzie dogodna, zwłaszcza dzięki niskim cenom biletów okresowych.

³ pierwszy kurs w niedziele z Wałcza nie ma nawet 10-u osób, są kursy z liczbą pasażerów ok. 2-5 osób.

Tankowanie pojazdu winno się odbywać w czasie powtarzających się co dwie godziny ok. 50 minutowych przerw w kursowaniu. Co trzy dni w środku dnia ze względu na pk SA105, na jeden obieg w środku dnia (z Piły o 10:22 i z Wałcza Raduń o 11:01) będzie wyruszał większy autobus szynowy, który ma planowany postój w Pile od 9-ej do 13-ej.

Wersja 2

Tabela VII.3. Rozkład jazdy Wałcz Raduń-Piła wariant rozszerzony wersja 2.

365		WAŁCZ Raduń - PIŁA													
		ruch regionalny							Wariant A wersja 2						
Informacja o pociągu		A	A	R	A	R	A	R	A	R	A	R	A	R	
Obieg				1		1		1		1		1		1	
Obciążenie				SA105		SA105		SA105		SA105		SA105		SA105	
Termin kursowania				Dni robocze		Co dzień		Dni robocze		Co dzień		Co dzień		Dni robocze	
km		Postój	Rezerwy												
0	Wałcz Raduń	p 2:44	3:44	4:44		5:44		6:44		7:44		8:44	9:44	###	1:00
		o		7:15		9:15		11:15		13:15		15:15		17:15	19:15
2,1	Wałcz (peron 1)	▼ 0,3	0,5	7:18		9:18		11:18		13:18		15:18		17:18	19:18
8,3	Dobino Wałeckie	▼ 0,3	0	7:25		9:25		11:25		13:25		15:25		17:25	19:25
11,2	Skrzatusz	▼ 0,3	0,3	7:29		9:29		11:29		13:29		15:29		17:29	19:29
17,3	Szydłowo Krajeńskie	▼ 0,3	0,4	7:35		9:35		11:35		13:35		15:35		17:35	19:35
21,3	Dolaszewo Wałeckie	▼ 0,3	0,2	7:39		9:39		11:39		13:39		15:39		17:39	19:39
29,1	Piła Główna (peron 1)	p	0,4	7:47		9:47		11:47		13:47		15:47		17:47	19:47
		o													
		1,6	2,0												
Odcinek dzienny[km]				19,34		19,34		19,34		19,34		19,34		19,34	19,34
Liczba dni kursowania				245		366		245		366		366		245	366
Pocmk rocznie [km]				4 739		7 079		4 739		7 079		7 079		4 739	7 079
<p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none"> p-przyjazd do stacji o-odjazd ze stacji z postojami od minuty | - pociąg nie zatrzymuje się ▼ - odjazd z przystanku o krótkim postoju 0,3-0,5 minuty <p>porę kursowania danego pociągu odczytujemy z góry na dół kolumny, dla postoju w kolejnym wierszu</p>															

Wersję 2 wariantu A różni tylko opóźnienie wyjazdu ze stacji początkowych. Z Wałcza wyjazdy są założone minut 15 po krótkim 3 minutowym postoju na zmianę kierunku jazdy. Wyjazdy są w godzinach nieparzystych od 7-ej do 19-ej. Wariant zakłada dojazd na 8-ą i do Piły (przyjazd 7:47) i Wałcza (przyjazd na dworzec o 7:08).

Tabela VII.4. Rozkład jazdy Piła- Wałcz Raduń wariant rozszerzony wersja 2.

365		PIŁA- WĄLCZ Raduń										Wariant A wersja 2			
		A	A	R	A	R	A	R	R	R	A	R	A	R	
Informacja o pociągu															
Obieg				1		1		1		1		1		1	
Obciążenie				SA105		SA105		SA105		SA105		SA105		SA105	
Termin kursowania				Dni robocze		Co dzień		Dni robocze		Co dzień		Co dzień		Dni robocze	
km		Postój	Rezerwy												
0	Piła Główna (peron 1)	p		■		■		■		■		■		■	
		o													
7,7	Dolaszewo Waleckie	▼	0,3	0,2	6:40	8:40	10:40	12:40	14:40	16:40	18:40				
11,8	Szydłowo Krajeńskie	▼	0,3	0,1	6:48	8:48	10:48	12:48	14:48	16:48	18:48				
17,9	Skrzatusz	▼	0,3	0	6:53	8:53	10:53	12:53	14:53	16:53	18:53				
19,8	Dobino Waleckie	▼	0,3	0,4	6:59	8:59	10:59	12:59	14:59	16:59	18:59				
27	Wałcz (peron 1)	▼	0,3	0,4	7:03	9:03	11:03	13:03	15:03	17:03	19:03				
					7:09	9:09	11:09	13:09	15:09	17:09	19:09				
29,1	Wałcz Raduń	p		0,3	7:12	9:12	11:12	13:12	15:12	17:12	19:12				
		o	1,5	1,5											
Odcinek dzienny[km]				19,34		19,34		19,34		19,34		19,34		19,34	
Liczba dni kursowania				245		366		245		366		245		366	
Pocmk rocznie [km]				4 739		7 079		4 739		7 079		4 739		7 079	
■ - pociąg nie czeka w Pile na żadne skomunikowania															

W wersji 2 wyjazdy z Piły są opóźnione na minut 40 po godzinie parzystej od 6-ej do 18-ej. Wersja ta za główne zadanie kładzie obsłużenie dojazdów na 8-ą i do Wałcza i do Piły. Z badań wynika, że ok. 60% ogółu pasażerów to studenci i uczniowie, dlatego wariant próbuje zaoferować pasażerom jadącym w obu kierunkach dojazd na 8-ą.

IV.1.2 Wariant B rozkładu jazdy z ofertą przewozową w ilości 5 par pociągów

Zadaniem oferty przewozowej w wariantcie B jest obsługa co 2 godziny rano i po południu z przerwą czterogodzinną w środku dnia. Pociągi kursują z Piły po 6-ej, 8-ej, 12-ej, 14-ej, 16-ej, a z Wałcza po 7-ej, 9-ej, 13-ej, 15-ej, 17-ej. W tym rozkładzie jazdy pory kursowania pociągów ograniczone są do godzin o najwyższych przewozach, jak wynika z przeprowadzonych badań kordonowych i potoków w komunikacji publicznej. Roczna praca eksploatacyjna wynosi niezależnie do wersji 30 715 pockm w jednym kierunku na odc. Wielkopolskim, łącznie 61 430 pockm.

Dzienne obiegi tabor przy wykonywaniu 5 par pociągów dziennie w dzień roboczy i 3 w dzień wolny wynoszą w dni robocze 406 km (z parą do/z Krzyża) i w dni wolne 290 km (z parą do/z Krzyża), a w ujęciu średniotygodniowym 373 km.

Wersja 1

Tabela VII.5. Rozkład jazdy Wałcz Raduń – Piła wariant minimalny wersja 1.

Informacja o pociągu		WALCZ Raduń – PIŁA														30715	
		Wariant B wersja 1															
Obieg		A	A	R	A	R	A	A	A	R	A	R	A	R	A	A	
Obciążenie				1		1				1		1		1			
Termin kursowania				SA105		SA105				SA105		SA105		SA105			
Termin kursowania				Dni robocze		Co dzień				Co dzień		Dni robocze		Co dzień			
km		Postój	Rezerwy														
0	Wałcz Raduń	p	2,44	3,44	4,44					1,00		2,00	3,00	###			
		o			7:15					13:15		15:15		17:15			
2,1	Wałcz (peron 1)	▼	0,3	0,5	7:18					13:18		15:18		17:18			
8,3	Dobino Wałeckie	▼	0,3	0	7:25					13:25		15:25		17:25			
11,2	Skrzatusz	▼	0,3	0,3	7:29					13:29		15:29		17:29			
17,3	Szydłowo Krajeńskie	▼	0,3	0,4	7:35					13:35		15:35		17:35			
21,3	Dolaszewo Wałeckie	▼	0,3	0,2	7:39					13:39		15:39		17:39			
29,1	Piła Główna (peron 1)	p		0,4	7:47					13:47		15:47		17:47			
		o	1,6	2,0													
Odcinek dzienny[km]				19,34		19,34				19,34		19,34		19,34			
Liczba dni kursowania				245		366				366		245		366			
Pockm rocznie [km]				4 739		7 079				7 079		4 739		7 079			
<p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none"> p - przyjazd do stacji o - odjazd ze stacji z postojami od minuty ↓ - pociąg nie zabrzymuje się ▼ - odjazd z przystanku o krótkim postoju 0,3-0,5 minuty porę kursowania danego pociągu odczytujemy z góry na dół kolumny, dla postaju w kolejnym wierszu 																	

W wersji 1 pociągi z Radunia odjeżdżają 15 minut po godzinie, by w Pile być ok. kwadransa przed pełną godziną. W tym wariancie założono wszędzie postoje po 0,3 minuty. Wariant umożliwia obsługę potoków studenckich w Wałczu przy równoczesnym zapewnieniu dojazdów przed 8-ą do Piły. Pociąg przed 10-ą ma za zadanie obsługę potoków fakultatywnych. Pociągi popołudniowe zapewniają powroty z uczelni w Wałczu.

Tabela VII.6. Rozkład jazdy Piła- Wałcz Raduń wariant minimalny wersja 1

Informacja o pociągu		PIŁA- WAŁCZ Raduń															
		Wariant B wersja 1															
Obieg		A	A	R	A	R	A	A	A	R		R	A	R	A	A	
Obciążenie				1		1				1		1		1			
Termin kursowania				Dni robocze		Co dzień				Co dzień		Dni robocze		Co dzień			
km		Postój	Rezerwy														
0	Piła Główna (peron 1)	p		■		■				■		■		■			
		o															
7,7	Dolaszewo Wąteckie	▼	0,3	0,2	6:40	8:40	.	.	.	12:40	14:40	16:40	.	.	.	.
11,8	Szydłowo Krajeńskie	▼	0,3	0,1	6:53	8:53	.	.	.	12:53	14:53	16:53	.	.	.	.
17,9	Skrzatusz	▼	0,3	0	6:59	8:59	.	.	.	12:59	14:59	16:59	.	.	.	.
19,8	Dobino Wąteckie	▼	0,3	0,4	7:03	9:03	.	.	.	13:03	15:03	17:03	.	.	.	.
27	Wałcz (peron 1)	▼	0,3	0,4	7:09	9:09	.	.	.	13:09	15:09	17:09	.	.	.	.
29,1	Wałcz Raduń	p		0,3	7:12	9:12	.	.	.	13:12	15:12	17:12	.	.	.	.
		o															
			1,5	1,4													
Odcinek dzienny[km]				19,34		19,34				19,34		19,34		19,34			
Liczba dni kursowania				245		366				366		245		366			
Pocmk rocznie [km]				4 739		7 079				7 079		4 739		7 079		30715	

■ - pociąg nie czeka w Pile na żadne skomunikownia

W wersji 1 pociągi z Piły mają wyjazd 40 minut po godzinie. Zamiast dojazdu do Wałcza na 7-ą, mamy pociąg jadący z Piły podobnie do planu kursów autobusowych, ale z przyjazdem do Wałcza dużo wcześniej. Wyjazdy po 14-ej i 16-ej zabezpieczają późniejsze powroty ze szkoły po 14-ej i z pracy po 16-ej. Pociąg po 12-ej ma za zadanie obsługę znacznych potoków fakultatywnych, które zapewni dojazd na 9:47 do Piły i ewentualnie powrotów uczniów z krótszych zajęć szkolnych.

Wersja 2

Tabela VII.7. Rozkład jazdy Wałcz Raduń -Piła wariant minimalny wersja 2.

Informacja o pociągu		WALCZ Raduń – PIŁA															
		Wariant B wersja 2															
Obieg		A	A	R	A	R	A	A	A	R	A	R	A	R	A		
Obciążenie				1		1				1		1		1			
Termin kursowania				SA105		SA105				SA105		SA105		SA105			
Termin kursowania				Dni robocze		Co dzień				Co dzień		Dni robocze		Co dzień			
km		Postój	Rezerwy														
0	Wałcz Raduń	p	2,44	3,44	4,44		5,44				1:00		2:00	3:00	###		
		o			7:01		9:01				13:01		15:01		17:01		
2,1	Wałcz (peron 1)	▼	0,3	1	7:05		9:05				13:05		15:05		17:05		
8,3	Dobino Wałeckie	▼	0,3	0	7:11		9:11				13:11		15:11		17:11		
11,2	Skrzatusz	▼	0,3	0,3	7:15		9:15				13:15		15:15		17:15		
17,3	Szydłowo Krajeńskie	▼	0,3	0,4	7:21		9:21				13:21		15:21		17:21		
21,3	Dolaszewo Wałeckie	▼	0,3	0,2	7:26		9:26				13:26		15:26		17:26		
29,1	Piła Główna (peron 1)	p		0,4	7:34		9:34				13:34		15:34		17:34		
		o	1,6	2,5													
Odcinek dzienny[km]					19,34		19,34				19,34		19,34		19,34		
Liczba dni kursowania					245		366				366		245		366		
Pocmk rocznie [km]					4 739		7 079				7 079		4 739		7 079		30715

Legenda

p-przyjazd do stacji
o-odjazd ze stacji z postojami od minuty
| - pociąg nie zatrzymuje się
▼ - odjazd z przystanku o krótkim postoiu 0,3-0,5 minuty
porę kursowania danego pociągu odczytujemy z góry na dół kolumny, dla postoiu w kolejnym wierszu

W wersji 2 pociągi z Radunia odjeżdżają 1 minutę po godzinie, by w Pile być na minut 34. Zmiana godzin wyjazdu jest jedyną różnicą w stosunku do wersji 1. Inne minuty cykli kursowania mają zapewnić dojazdy wcześniej do Piły i obsługę w Wałczu dojazdów do pracy 7-15 przy rezygnacji z obsługi dojazdów na uczelnię na 8-ą.

Z kolei z Piły dojazdy są 22 minuty po godzinie parzystej. Do Radunia mają planowy przyjazd minut 55 i powrót tuż po pełnej godzinie.

Tabela VII.8. Rozkład jazdy Piła- Wałcz Raduń wariant minimalny wersja 2.

365		PIŁA- WAŁCZ Raduń														
		Wariant B wersja 2														
Informacja o pociągu		A	A	R	A	R	A	A	A	R		R	A	R	A	A
Obieg				1		1				1		1		1		
Obciążenie				SA105		SA105				SA105		SA105		SA105		
Termin kursowania				Dni robocze		Co dzień				Co dzień		Dni robocze		Co dzień		
km		Postój	Rezerwy													
0	Piła Główna (peron 1)	p		■		■				■		■		■		
		o		6:22		8:22				12:22		14:22		16:22		
7,7	Dolaszewo Wałeckie	▼	0,3	0,2	6:30		8:30			12:30		14:30		16:30		
11,8	Szydłowo Krajeńskie	▼	0,3	0,1	6:35		8:35			12:35		14:35		16:35		
17,9	Skrzatusz	▼	0,3	0	6:41		8:41			12:41		14:41		16:41		
19,8	Dobino Wałeckie	▼	0,3	0,4	6:45		8:45			12:45		14:45		16:45		
27	Wałcz (peron 1)	▼	0,3	0,4	6:51		8:51			12:51		14:51		16:51		
29,1	Wałcz Raduń	p		0,8	6:55		8:55			12:55		14:55		16:55		
		o	1,5	1,9												
Odcinek dzienny [km]				19,34		19,34				19,34		19,34		19,34		
Liczba dni kursowania				245		366				366		245		366		
Pocmk rocznie [km]				4 739		7 079				7 079		4 739		7 079		30715

■ - pociąg nie czeka w Pile na żadne skomunikowania

IV.1.3 Uwarunkowania techniczne realizacji rozkładu jazdy

Zakładamy, że pociągi obsługiwane autobusem szynowym będą prowadzone w obiegu dziennym, który zaczyna się ok. 5:25 w Krzyżu kursem do Piły. Potem skład szynobusu będzie wahadłowo kursował między Piłą i Wałczem przy krótkim czasie na zmianę kierunku w Raduniu. Dłuższy postój co dwie godziny w Pile ma umożliwić tankowanie pojazdu. Pod wieczór na noc autobus szynowy będzie wykonywał kurs z Piły do Krzyża w zależności od rozkładu jazdy ok. 19:40-19:55.

Do obsługi przewidziany jest pojazd SA105 w wersji bez toalety. Połączenie do Wałcza to najszybszy pod względem czasu przejazd pełnej relacji pociąg regionalny w województwie. Dlatego na tej linii powinien być wykorzystany pojazd, który nie posiada toalety. Pociąg w Pile winien zaczynać i kończyć bieg na peronie pierwszym przy budynku dworca, w Raduniu zaś w km 25,220 na początku stacyjnego peronu.

W celu wykonywania przeglądów pk w SA105, co dwa-trzy dni w wariantcie A (7 par) kurs w godzinach 10-12 musi być obsługiwany autobusem szynowym SA132, który ma planowany w rozkładzie jazdy 2007/8 postój od 8-iej do 13-iej w Pile. W wariantcie B SA105 ma środkiem dnia przerwę na wykonanie pk.

VII.2. Aktywna polityka cenowa w celu wzrostu przychodów

W proponowanym modelu przewidujemy wprowadzenie na trasie Piła-Wałcz dla biletów jednorazowych ulg handlowych. W ich efekcie połączenie kolejowe ma być atrakcyjne cenowo we wszystkich kategoriach biletów. Celem obniżenia ceny biletu jednorazowego jest paradoksalnie znaczący wzrost przychodów z linii. Należy się liczyć z wyborem kolei jako wygodnego środka transportu przez znaczną grupę klientów, kierujących się ceną przy wyborze przewoźnika, która jak pokazuje przykład WTP, jest dominująca.

Tabela VII.9. Proponowane ceny biletów jednorazowych na trasie Piła -Wałcz

Relacja biletu	Bilet jednorazowy normalny	Bilet studencki/szkolny (ulga 37%)
Piła-Wałcz(Raduń)	5 zł (przychód netto 4,67 zł)	3,15 zł(przychód netto 4,67 zł ⁴)
Szydłowo-Wałcz(Raduń)	3 zł (przychód netto 2,8 zł)	1,89 zł(przychód netto 2,8 zł)
Piła-Szydłowo	2,5 zł (przychód netto 2,34 zł)	1,58 zł (przychód netto 2,34 zł)

Wprowadzenie powyższych cen biletów nie tylko nie wpłynie na ograniczenie przychodów, ale je zwiększy. Przewoźnik przyjmuje bowiem średni przychód z biletu na odc. Wielkopolskim w kwocie zaledwie 0,57 zł (dla całej trasy szacunkowo 0,79 zł). Pozyskanie nowych pasażerów zapewni przychody wyższe na pasażera od średnich nawet w relacji Szydłowo-Piła o 411%, w relacji Wałcz-Piła o 588%! Wprowadzenie niższych cen biletów nie tylko, że zapewni pozyskanie nowych pasażerów, ale dodatkowo podniesie znacząco średni przychód z pasażera. Promocyjne ceny biletów jednorazowych zapewnią wzrost liczby pasażerów i średniego przychodu z biletu poprzez wzrost udziału biletu jednorazowych w relacji wewnętrznej w strukturze biletowej.

Aktywna polityka cenowa ma zaktywizować relacje obecnie niewystępujące (z/do Szydłowa) i zapewnić konkurencyjną pozycję rynkową względem lidera na rynku między Piłą i Wałczem. Należy szacować, że średni przychód z pasażera na trasie wzrośnie do 3,13 zł, z tego na odc. Wielkopolskim do 2,25 zł.

Decyzję o wprowadzeniu promocyjnych cen biletów podejmuje Zarząd PKP Przewozy Regionalne na wystąpienie odpowiednich zakładów (WZPR lub ZPZPR) na wniosek organizatora przewozów.

⁴ Z dotacją do ulg ustawowych

VII.3. Maksymalna poprawa dostępności transportu kolejowego

W celu skrócenia strat czasowych na dotarcie do pociągu na dworcu i opuszczenie terenów dworcowych po wyjściu z pociągu, proponowana jest poprawa dostępności. W modelu funkcjonalności terenów kolejowych i budynków dworcowych przewidziane jest przywrócenie ich pierwotnej funkcji. Wobec realizacji całości oferty przez autobus szynowy niezbędne jest wydłużenie relacji do Wałcza Radunia, co podniesie dostępność na obszarze Wałcza w części miasta, która nie jest obsługiwana przez autobusy do/z Piły.

Tabela VII.10. Proponowany zakres poprawy dostępności kolei w Pile i Wałczu

Obszar działania	Zakres działania	Podmiot decyzyjny	Korzyści dla pasażera
Stacja Piła Główna	Odjazdy i przyjazdy pociągów na peron 1	PKP PR (WZPR sekcja Piła)-PKP PLK	Skrócenie dojazdu na peron o 250 metrów w celu ograniczenia straty czasowej spowodowanej dojściem na dworzec PKP zamiast PKS (dodatkowy czas ok. 2-2,5 minuty zamiast 4-6). Gwarancja oczekiwania na pociąg pod dachem i na ławce.
Stacja Wałcz	Odjazdy i przyjazdy pociągów na peron 1	PKP PR (ZPZPR) - PKP PLK	Skrócenie dojazdu na peron o 200 metrów i zmniejszenie straty czasowej na dojazd na peron z kierunku miasta względem dworca PKS do ok. 0,5 minuty z 2. Zapewnienie komfortowego oczekiwania na pociąg.
	Otwarcie przejścia przez dworzec na peron	PKP S.A. Oddział Nieruchomości Szczecin	
	Otwarcie kasy i poczekalni	PKP PR (ZPZPR) - PKP S.A. Oddział Nieruchomości Szczecin	Wzrost obszaru dostępnego w Wałczu do 10 minut o 900% (całe miasto) w wyniku instalacji stojaków rowerowych.
	Zamontowanie ławek na peronie i stojaków rowerowych pod wiatą	Miasto Wałcz	
Wałcz Raduń	Wydłużenie relacji pociągów do km 25,220 linii 403	PKP PR (ZPZPR) - PKP PLK - samorząd zachodnio-pomorski	Poprawa dostępności kolei w Wałczu - najbliższy środek transportu do Piły z osiedli Raduń, Piastowskiego, Moje Marzenie, Chopina

Proponowane działania w tabeli VII.10. należy rozpatrywać w szerszym kontekście koniecznej poprawy dostępności kolei regionalnej wokół Piły:

- prowadzenie pociągów do/z Wałcza i do/z Bydgoszczy oraz do/z Krzyża w miarę możliwości z peronu nr 1;
- prowadzenie pociągów do/z Chojnic z peronu 5;
- prowadzenie pociągów do/z Poznania i Szczecinka z peronu 2;
- udrożnienie przejazdu kolejowego łączącego plac dworcowy z ul. Zygmunta Starego dla pieszych;
- wyeliminowanie w miarę możliwości technicznych obsługi pociągów na peronie 3, 4, 6.

Proponowane działania mają charakter bezinwestycyjny, wymagają tylko przeprowadzonych prac organizacyjnych w celu ich wdrożenia. Typowy przykład dotyczący zamykania przejazdu przy Zygmunta Starego, gdzie i tak 24 godziny na dobę jest obsługa przejazdowa w nastawni, a ruch pociągów jest sporadyczny (tory w kierunku Chojnic), pokazuje, że do tej pory interes pasażera nie był brany pod uwagę. Wznowienie przewozów na Piła-Wałcz jest szansą, by przy okazji szeregu działań modelujących popyt na przewozy kolejowe, wyeliminować złe praktyki w otoczeniu stacji Piła, które kolei szkodzą i zabierają klientów.

Priorytet winny mieć udogodnienia podyktowane dobrem pasażera, nawet jeśli dotąd nie były brane pod uwagę.

VII.4. Ekonomia przewozów regionalnych na trasie Piła-Wałcz

Punktem odniesienia dla modelowania wskaźników ekonomicznych dla przewozów kolejowych na Piła-Wałcz jest:

- deficyt przewozów realizowanych na Piła –Wałcz w 2007 r.;
- ekonomika tych przewozów na podstawie danych kosztowych wyliczonych na podstawie założeń dotyczących składowych kosztów na lata 2007 i 2008 przez przewoźnika (PKP PR);
- umowa na wykonywanie regionalnych przewozów pasażerskich na bieżący rozkład jazdy zawierająca planowany deficyt połączeń kolejowych Piła-Wałcz;
- uzgodniony kształt oferty przewozowej na rj 2007/8 na obszarze Wielkopolski zawierający planowane dane o przychodach i przewozach na ww. linii.

Dla potrzeb koncepcji przyjęto, że dotacja do przewozów na wznowionej w lutym br. linii powinna być utrzymana na podobnym poziomie jak obecny także w przyszłości. Obecnie na trasie kursują 3 pary pociągów codziennego kursowania, z tego dwie obsługiwane składem tradycyjnym z wagonem, a jedna para obsługiwana autobusem szynowym. Uznając przyjęty w maju br. poziom przychodów na rj 2007/8 dla trzech par pociągów, deficyt roczny tak realizowanych przewozów w roku wyniósłby blisko ok. **880 tys. zł**⁵. Ponieważ kursowanie pociągów w 2007 r. dotyczy okresu krótszego - od 1 lutego do 8 grudnia - deficyt dla tego okresu wynosi ok. 750 tys. zł.

Uzgodniony wiosną br. kształt oferty przewozowej na 2008 r. zakładał kursowanie 3 par obsługiwanych autobusem szynowym, w tym dwóch w dni wolne, co zakładało drastyczne ograniczenie deficytu do **484 tys. zł**. Jednak taki stan rzeczy zakłada utrzymanie status quo, przy którym prowadzenie przewozów kolejowych nie daje żadnej szansy na poprawę wielkości przewozów. Założona szacunkowo liczba pasażerów w ilości 270 dziennie, nie jest możliwa do osiągnięcia, gdy obecnie wynosi ona poniżej 100 osób.

Proponowane w wyniku wykonanych badań i analiz kroki w celu rewitalizacji przewozów na linii Piła-Wałcz zakładają, że ten początkowy poziom dofinansowania przewozów zostanie utrzymany *in plus* lub *in minus*. Wcześniejsze drastyczne ograniczenie dotacji wynikało z przyjęcia w trakcie prac nad zbilansowaniem deficytu przewozów regionalnych założenia dotacji poniżej kwoty 71 mln zł w skali województwa na 2008 r. Szczegółowe analizy ww. linii komunikacyjnej dowiodły zasadności dotowania

⁵ przyjmując parametry kosztowe i przychodowe dla rozkładu jazdy 2007/8

przewozów regionalnych pod warunkiem ich rozszerzenia pod względem jakościowym i ilościowym.

Dzięki zmianie obsługi trakcyjnej możliwe jest mimo to zachowanie podobnych wskaźników deficytu jak obecnie realizowanych przewozów. Dla wariantu minimalnego B (5 par w dni robocze i 3 –ch w dni wolne), szacowany roczny deficyt wyniesie **645 tys. zł.** Dla wariantu A -**optymalnego, rozszerzonego** (7 par w dni robocze i 4–ch w dni wolne), szacowany roczny deficyt wyniesie **919 tys. zł.** Warunkiem poprawy wskaźników jest wszakże wprowadzenie korekty cen biletów jednorazowych omówione w podrozdziale VII.2.

Tabela VII.11. Porównanie ekonomiki poszczególnych wariantów przewozów na linii komunikacyjnej Piła-Wałcz na odc. wielkopolskim w ujęciu rocznym 2008 r.

Wariant rozkładu jazdy	Liczba par pociągów		Dane szacunkowe o przewozach			
	(D)	(C)	Pasażerowie	Przychody ⁶	Koszty ⁷	Deficyt
			[os/dzień]	[zł]	[zł]	[zł]
Wzorowany na obecnym ⁸	3	3	270	55 844,28	938 198,94	-882 354,66
Uzgodniony	3	2	270	50 010,87	533 673,34	-483 662,47
Wariant A	7	4	320	281 756,25	1 201 174,68	-919 418,43
Wariant B	5	3	400	222 682,50	867 424,01	-644 741,51

Zawarte w tabeli VII.11. porównanie pokazuje, że przy rozszerzeniu oferty o 2/3 do 4/3 w oparciu o kryteria zawarte w koncepcji dotacja należna spadnie przy wariantcie B o ok. 240 tys. zł lub wzrośnie dla wariantu B o 37 tys. zł względem oferty interpolowanej z obecnego rozkładu jazdy 2006/7. Dla obu wariantów wyjściowych nierealne jest założenie liczby pasażerów na poziomie 270 osób, nie grozi ono jednak zachwianiem wskaźników finansowych (zaniżony koszt przychodu z biletu), ale wypacza sens funkcjonalności komunikacji kolejowej. Wówczas wnioski o zawieszenie linii mogą stać się zasadne. Dla przykładu na linii Nysa-Brzeg w grudniu 2006 r. zawieszono przewozy przy dziennych potokach na poziomie 170 osób. Utrzymanie oferty na poziomie trzech par spowoduje

⁶ Przychody wyliczone dla wariantów uzgodnionego i wzorowanego na obecnym przez PKP PR, dla wariantów A i B na podstawie estymacji przychodów średnich na pasażera netto 2,25 zł po korekcie cen biletów

⁷ Koszty wyliczone na podstawie uchwały Zarządu PKP PR 370/2006 na lata 2007-2009 dla poszczególnych rodzajów trakcji

⁸ wariant odniesienia

konieczność weryfikacji założeń, ze względu na nieuzyskanie potoków uzasadniających kursowanie pociągów(średnio poniżej 20 osób na pociąg).

Szacunki dotyczące potoków pasażerskich w wariantach A i B zostały wyprowadzone z danych dotyczących zsumowanych potoków pasażerskich w komunikacji zbiorowej i indywidualnej. Przychód na pasażera oszacowano przy okazji analiz przeprowadzonych przy przygotowaniu podrozdziału VII,2.

Tabela VII.12. Przychody i koszty wariantu A

Lp.	Nr poc	stacja początkowa	godz. Ocj.	stacja końcowa	godz. Przyj.	proponowane terminy kursowania 2006/07	Liczba dni kursowania 2007/08 rok obrot. 366	dobowa liczba pasażerów [os]	zestawienie składu	Koszt pockm [zł/m]	Koszty w dobie [zł]	Przychody w dobie [zł]	Stopień pokrycia kosztów przychodami [%]	Praca rok obrotowy [pockm]	Koszty rok obrotowy [zł]	Przychody rok obrotowy [zł]	Deficyt rok obrotowy [zł]
Linia Piła-Wałcz Raduń WARIANT A																	
1	330	WALCZ Raduń	07:01	Piła	07:34	W (D) oprócz 24,27,28,31.XII, 2, 23.V, 10.XI.	245	45	SA105	13,97	0,27	101,25	37,47	4738,79	66,20	24806,25	-41,39
2	336	WALCZ Raduń	09:01	Piła	09:34	codziennie	366	30	SA105	13,97	0,27	67,5	24,98	7079,17	98,89	24705	-74,18
3	338	WALCZ Raduń	11:01	Piła	11:34	W (D) oprócz 24,27,28,31.XII, 2, 23.V, 10.XI.	245	25	SA105	13,97	0,27	56,25	20,82	4738,79	66,20	13781,25	-52,41
4	340	WALCZ Raduń	13:01	Piła	13:34	codziennie	366	25	SA105	13,97	0,27	56,25	20,82	7079,17	98,89	20587,5	-78,30
5	342	WALCZ Raduń	15:01	Piła	15:34	codziennie	366	30	SA105	13,97	0,27	67,5	24,98	7079,17	98,89	24705	-74,18
6	344	WALCZ Raduń	17:01	Piła	17:34	W (D) oprócz 24,27,28,31.XII, 2, 23.V, 10.XI.	245	20	SA105	13,97	0,27	45	16,66	4738,79	66,20	11025	-55,17
7	346	WALCZ Raduń	19:01	Piła	19:34	codziennie	366	20	SA105	13,97	0,27	45	16,66	7079,17	98,89	16470	-82,42
8	331	Piła	06:22	WALCZ Raduń	06:55	W (D) oprócz 24,27,28,31.XII, 2, 23.V, 10.XI.	245	30	SA105	14,27	0,28	67,5	24,45	4738,79	67,63	16537,5	-51,09
9	333	Piła	08:22	WALCZ Raduń	08:55	codziennie	366	20	SA105	14,27	0,28	45	16,30	7079,17	101,03	16470	-84,56
10	335	Piła	10:22	WALCZ Raduń	10:55	W (D) oprócz 24,27,28,31.XII, 2, 23.V, 10.XI.	245	20	SA105	14,27	0,28	45	16,30	4738,79	67,63	11025	-56,61
11	337	Piła	12:22	WALCZ Raduń	12:55	codziennie	366	25	SA105	14,27	0,28	56,25	20,38	7079,17	101,03	20587,5	-80,45
12	339	Piła	14:22	WALCZ Raduń	14:55	codziennie	366	45	SA105	14,27	0,28	101,25	36,68	7079,17	101,03	37057,5	-63,98
13	341	Piła	16:22	WALCZ Raduń	16:55	W (D) oprócz 24,27,28,31.XII, 2, 23.V, 10.XI.	245	35	SA105	14,27	0,28	78,75	28,53	4738,79	67,63	19293,75	-48,34
14	343	Piła	18:22	WALCZ Raduń	18:55	codziennie	366	30	SA105	14,27	0,28	67,5	24,45	7079,17	101,03	24705	-76,33
										400,00	os/kilometr		Rocznie		1 201 174,68	281 756,25	-919 418,43

Założone w tabeli VII.12. przychody i koszty są identyczne dla obu wersji wariantu A. W tabeli są wpisane godziny kursowania z wersji 1. Zakładamy, że nawet przy znacznym wzroście przewozów, przy ofercie pociągów co 2 godziny, liczba pasażerów w poszczególnych połączeniach znacząco spadnie nawet do poziomu 20 osób. Stąd dzienne przewozy w dzień roboczy są oszacowane realnie dla 7-u par na 400 osób (29 osób na pociąg przy obecnie szacowanych 45). A de facto lepsza oferta spowoduje, że z usług kolei będą korzystać pasażerowie, dla których obecna oferta jest skrajnie nieatrakcyjna pod względem ceny i częstotliwości połączeń.

Nie będzie też przypadków tak jak obecnie, że w wybranych połączeniach na początek lub koniec weekend liczba pasażerów wynosi ponad 50 osób. Zwracamy uwagę, że przyjęte w opracowaniu przychody nie są na wysokim poziomie. Roczny przychód w wysokości 280 tys. zł jest szacowany w ujęciu województwa na poziomie zaledwie 2 promili przychodów w województwie. Oznacza to, że założone przychody mogą być znacznie przekroczone, jeśli oferta kolejowych przewozów regionalnych będzie konkurencyjna i zacznie się cieszyć powodzeniem. Koszty natomiast bazują na danych przewoźnika, który stawki uruchomienia autobusów szynowych uśrednia. Koszty ruchu SA105 zaś z wykonania są najniższe, gdyż jest to pojazd najmniejszy i zużywa najmniej paliwa, a brak toalety eliminuje koszty jej opróżniania.

Tabela VII.13. Przychody i koszty wariantu B

Lp.	Nr poc	stacja początkowa	godz. Odj.	stacja końcowa	godz. Przyj.	proponowane terminy kursowania 2 006/07	Liczba dni kursowania 2007/08 rok obrot. 366	dobowa liczba pasażerów [os]	zestawienie składu	Koszt pockm [zł/km]	Koszty w dobie [zł]	Przychody w dobie [zł]	Stożenie pokrycia kosztów przychodami [%]	Praca rok obrotowy [pockm]	Koszty rok obrotowy [zł]	Przychody rok obrotowy [zł]	Deficyt/rok obrotowy [zł]
Linia Piła-Wałcz Raduń WARIANT B																	
1	330	WALCZ Raduń	07:01	Piła	07:34	ww (D) oprócz 24,27,28,31.XII, 2, 23.V, 10.XI.	245	45	SA105	13,97	0,27	101,25	37,47	4738,79	66,20	24806,25	-41,39
2	336	WALCZ Raduń	09:01	Piła	09:34	codziennie	366	35	SA105	13,97	0,27	78,75	29,15	7079,17	98,89	28822,5	-70,07
3	338	WALCZ Raduń	13:01	Piła	13:34	codziennie	366	25	SA105	13,97	0,27	56,25	20,82	7079,17	98,89	20587,5	-78,30
4	340	WALCZ Raduń	15:01	Piła	15:34	ww (D) oprócz 24,27,28,31.XII, 2, 23.V, 10.XI.	245	30	SA105	13,97	0,27	67,5	24,98	4738,79	66,20	16537,5	-49,66
5	342	WALCZ Raduń	17:01	Piła	17:34	codziennie	366	25	SA105	13,97	0,27	56,25	20,82	7079,17	98,89	20587,5	-78,30
6	331	Piła	06:22	WALCZ Raduń	06:55	ww (D) oprócz 24,27,28,31.XII, 2, 23.V, 10.XI.	245	30	SA105	14,27	0,28	67,5	24,45	4738,79	67,63	16537,5	-51,09
7	333	Piła	08:22	WALCZ Raduń	08:55	codziennie	366	25	SA105	14,27	0,28	56,25	20,38	7079,17	101,03	20587,5	-80,45
8	335	Piła	12:22	WALCZ Raduń	12:55	codziennie	366	25	SA105	14,27	0,28	56,25	20,38	7079,17	101,03	20587,5	-80,45
9	337	Piła	14:22	WALCZ Raduń	14:55	ww (D) oprócz 24,27,28,31.XII, 2, 23.V, 10.XI.	245	45	SA105	14,27	0,28	101,25	36,68	4738,79	67,63	24806,25	-42,83
10	339	Piła	16:22	WALCZ Raduń	16:55	codziennie	366	35	SA105	14,27	0,28	78,75	28,53	7079,17	101,03	28822,5	-72,21
								320,00	osłtzień				Rocznie	867 424,01	222 682,90	-644 741,51	

Założone w tabeli VII.13. są przychody i koszty identyczne dla obu wersji wariantu B. W tabeli są wpisane godziny kursowania z wersji 2. Przewozy względem wcześniejszych wariantów są zweryfikowane wzwyż z 270 do 320 osób przy rozszerzeniu oferty z 3 do 5 par. Dienne przewozy w dzień roboczy są oszacowane dla 5-u par na 320 osób (32 osób na pociąg przy obecnie szacowanych 45). A de facto lepsza oferta spowoduje, że z usług kolei będą korzystać pasażerowie, dla których obecna oferta jest skrajnie nieatrakcyjna i cenowo i pod względem częstotliwości połączeń.

Pozostałe uwagi dla wariantu A dotyczą także wariantu B.

Dla porównania poniżej w tabeli VII.14 i VII.15. przedstawione są parametry kosztowo-przychodowe dla uzgodnionej oferty i oferty, która wzorowałaby się na

obecnej. Z porównania wynika niezbieżnie, że Warianty A i B są jedynym rozwiązaniem problemu przewozów kolejowych na linii Wałcz-Piła.

Tabela VII.14. Przychody i koszty wariantu uzgodnionego wiosną br.

Lp.	Nr poc	stacja początkowa	godz. Odj.	stacja końcowa	godz. Przyj.	proponowane terminy kursowania 2006/07	Liczba dni kursowania 2007/08 rok obrót. 366	dobowa liczba pasażerów [os]	zestawienie składu	Koszt pockm [zł/km]	Koszty w dobie [zł]	Przychody w dobie [zł]	Stopień pokrycia kosztów przychodami [%]	Praca rok obrotowy [p ockrn]	Koszty rok obrotowy [zł]	Przychody rok obrotowy [zł]	Deficyt/rok obrotowy [zł]
Linia Piła-Wałcz Raduń WARIANT UZGODNIONY																	
1	330	WALCZ	06:54	Piła	07:27	codziennie	366	55	SA103	13,97	0,27	31,2	11,55	7079,17	98,89	11419,2	-87,47
2	332	WALCZ	15:15	Piła	15:50	codziennie	366	55	SA103	13,97	0,27	31,2	11,55	7079,17	98,89	11419,2	-87,47
3	334	WALCZ	16:55	Piła	17:28	w (D) oprócz 24,27,28,31.XII, 2, 23.V, 10.XI.	245	30	SA103	13,97	0,27	17,01	6,30	4738,79	66,20	4167,45	-62,03
4	331	Piła	06:20	WALCZ	06:55	codziennie	366	19	SA103	14,27	0,28	10,77	3,90	7079,17	101,03	3941,82	-97,09
5	333	Piła	14:35	WALCZ	15:10	w (D) oprócz 24,27,28,31.XII, 2, 23.V, 10.XI.	245	55	SA103	14,27	0,28	31,2	11,30	4738,79	67,63	7644	-59,99
6	335	Piła	16:20	WALCZ	16:55	codziennie	366	55	SA103	14,27	0,28	31,2	11,30	7079,17	101,03	11419,2	-89,62
								269,00	os/dzień					Rocznie	533 673,34	50 010,87	-483 662,47

Tabela VII.15. Przychody i koszty wariantu wyjściowego wyliczonego na podstawie oferty realizowanej w rozkładzie jazdy 2006/7

Lp.	Nr poc	stacja początkowa	godz. Odj.	stacja końcowa	godz. Przyj.	proponowane terminy kursowania 2006/07	Liczba dni kursowania 2007/08 rok obrót. 366	dobowa liczba pasażerów [os]	zestawienie składu	Koszt pockm [zł/km]	Koszty w dobie [zł]	Przychody w dobie [zł]	Stopień pokrycia kosztów przychodami [%]	Praca rok obrotowy [pockrn]	Koszty rok obrotowy [zł]	Przychody rok obrotowy [zł]	Deficyt/rok obrotowy [zł]
Linia Piła-Wałcz Raduń WARIANT wyjściowy na bazie rj 2006/7																	
1	330	WALCZ	06:54	Piła	07:27	codziennie	366	55	1 B SU42	25,92	0,50	31,2	6,22	7079,17	183,50	11419,2	-172,08
2	336	WALCZ	15:15	Piła	15:50	codziennie	366	55	SA105	13,97	0,27	31,2	11,55	7079,17	98,89	11419,2	-87,47
3	338	WALCZ	16:55	Piła	17:28	codziennie	366	30	1 B SU42	25,92	0,50	17,01	3,39	7079,17	183,50	6225,66	-177,27
4	nowy	Piła	06:20	WALCZ	06:55	codziennie	366	19	1 B SU42	26,22	0,51	10,77	2,12	7079,17	185,64	3941,82	-181,70
5	335	Piła	14:35	WALCZ	15:10	codziennie	366	55	SA105	14,27	0,28	31,2	11,30	7079,17	101,03	11419,2	-89,62
6	337	Piła	16:20	WALCZ	16:55	codziennie	366	55	1 B SU42	26,22	0,51	31,2	6,15	7079,17	185,64	11419,2	-174,22
								269,00	os/dzień					Rocznie	938 198,94	55 844,28	-882 354,66

VII.5. Obsługa handlowa i informacja o przewozach

W modelu do wdrożenia zaproponowanym w koncepcji, kolej ma stać się przewoźnikiem najbardziej wiarygodnym z funkcjonujących obecnie na omawianej trasie. Aby to się stało możliwe, przewozy kolejowe muszą się wyróżniać względem standardów oferowanych przez WTP i PKS Wałcz.

Dlatego jako wymagania minimum muszą zostać spełnione następujące elementy:

- **otwarcie kasy biletowej w Wałczu wraz z poczekalnią** z ławkami i miejscem na pozostawienie bagażu w godzinach kursowania pociągów (12 godzin w dobie), zapewniające wygodny czas oczekiwania na połączenie i możliwość uzyskania pełnej informacji o ofercie przewoźnika;
- **zainstalowanie wiat przystankowych** z ławką na przystankach pośrednich Dolaszewo, Szydłowo, Skrzatusz, Dobino, Wałcz Raduń;
- wyposażenie stacji Wałcz w wyraźny system zapowiedzi megafonowej;
- instalowanie tabliczek przystankowych wg stosowanego obecnie wzoru z zakładu zachodniopomorskiego PKP PR na całej trasie i przy peronie nr 1 w Pile .

Otwarcie kasy w Wałczu czynnej w czasie kursowania pociągów może być oparte o system agencyjny. Znaczenie kasy w Wałczu polega na tym, że aby dobra oferta mogła być zauważona, musi na miejscu być rozreklamowana. Aby usługa była popularna, musi powstać punkt, gdzie pasażer uzyska wyczerpującą informację o ofercie i zostanie zachęcony (przekonany) do skorzystania z pociągu. Otwarcie poczekalni w czasie, gdy kursują pociągi zapewni przewagę konkurencyjną w zakresie dostępu do informacji o ofercie wobec czynnych krócej (po 8 godzin) punktów informacyjnych konkurencyjnych przewoźników. Otwarta kasa będzie też oznaką, że korzystna oferta jest oznaką nowego podejścia do klienta, wyrazem jego szacunku do swoich klientów, a nie chwilowym kaprysem przewoźnika. Elementem tej troski jest udroźnienie systemu informacji fonicznej na stacji w Wałczu i ewentualne jej rozszerzenie na Raduń (przez obsługę ze stacji Wałcz). Obecnie zapowiedzi megafonowe są niesłyszalne i zagłuszone przez odgłos silników lokomotyw lub autobusów szynowych.

W przypadku przystanków na trasie, gdzie nie ma informacji o ewentualnym opóźnieniu, istnieje potrzeba zapewnienia ochrony przed opadami atmosferycznymi w przypadku dłuższego oczekiwania i możliwość skorzystania z ławki np. przez osoby starsze. Troska w tym zakresie wyeliminuje ewentualne przykrości dla pasażera oczekującego na spóźniony pociąg.

Ponieważ przewoźnik i za jego pośrednictwem organizator przewozów ponosi wysokie koszty zatrzymania pociągu przy peronie (1,29 zł za 1 minutę w rozkładzie jazdy

2007/8), obowiązek instalacji wiat przystankowych spoczywa na zarządcy infrastruktury PKP PLK. Roczne opłaty z tytułu zatrzymania pociągów na trasie wyniosą ponad 11 tys. zł w ciągu roku przy ofercie złożonej z 7 par.

Ustalenia w tym zakresie powinny zostać podjęte na spotkaniach roboczych poświęconych m.in. wydłużeniu relacji do Radunia.

Wreszcie konieczne jest zachowanie obecnego wzoru tabliczek przystankowych, na których ujęta jest informacja o rozkładzie jazdy nie tylko z danego przystanku, ale na całej trasie. Tabliczki przystankowe są wykonane starannie, czytelnie i zapewniają dużą liczbę informacji potrzebnych pasażerom.

Przy spełnieniu powyższych elementów przewozy kolejowe zyskają niezbędną przewagę konkurencyjną, która jest niezbędna przy wchodzeniu na rynek o ustalonym już podziale udziałów w przewozach. Wprowadzone standardy będą też korzystnie wpływały na oferowany poziom usług innych przewoźników, którzy by nie utracić większości przewozów będą musieli poprawiać informację o swoich przewozach.



VII.6. Harmonogram wdrożenia koncepcji

Opisane w rozdziale VII elementy efektywnego modelu komunikacji regionalnej na trasie Piła –Wałcz mogą wejść w życie od 9 grudnia br. Aby tak się stało niezbędne jest podjęcie przez organizatorów przewozów decyzji o zaproponowanej w opracowaniu wielkości oferty przewozowej. W trakcie negocjacji w sprawie oferty przewozowej na rj 2007/8 woj. zachodniopomorskie wnioskowało kursowanie 5-6 par pociągów. Decyzja o poszerzeniu oferty leży głównie po stronie Wielkopolski, gdyż to na jej terenie biegnie większy kawałek linii (71%) i istnieje potrzeba zapewnienia wyższej dotacji.

Do połowy września trwają prace nad nową ofertą przewozową. Do tego czasu możliwe jest korygowanie za opłatą kart zamówień. W przypadku decyzji o zwiększeniu oferty np. do końca sierpnia, możliwe jest zamówienie za pośrednictwem przewoźnika brakujących par pociągów. Podobne działania są podejmowane na etapie przygotowania nowego rozkładu jazdy w takich województwach jak łódzkie, dolnośląskie, opolskie. W przypadku łódzkiego sytuacja jest podobna, bo z początkiem sierpnia samorząd skierował pismo do przewoźnika o uruchomienie przewozów na zawieszonyj linii. Na Dolnym Śląsku samorząd z początkiem sierpnia podjął decyzję od daleko idącej przebudowie oferty przewozowej. Zmiany te zostały zaakceptowane przez przewoźnika. Istniejąca ścieżka dla dokonania zmian w ofercie wiąże się z dodatkowymi opłatami za nowe karty zamówień na pociągi w PKP PLK.

Uzgodnień wymaga kwestia wydłużenia relacji do Radunia, co powinno być przedmiotem ustaleń z UMWZP w Szczecinie. Na spotkaniu winien zostać sporządzony protokół uzgodnień i obowiązków dla obu stron dotyczących wzajemnych zobowiązań w tym zakresie. Niewątpliwie w przypadku zgody na sfinansowanie zwiększonej oferty na obszarze Wielkopolski muszą być ze strony woj. Zachodniopomorskiego podjęte gwarancje dotyczące otwarcia kasy w Wałczu i likwidacji barier dostępu do peronów, wydłużenia relacji, obniżki cen biletów. Na wykonanie pozostałych czynności jest więcej czasu - do końca listopada lub początku grudnia.

Tabela VII.16. Wstępny harmonogram wdrożenia koncepcji

Czynność	Wykonawca	Termin realizacji
Decyzja o rozszerzeniu uzgodnionej oferty na linii Piła –Wałcz	Zarząd UMWW (Departament Transportu)	29 Sierpień
Wypracowanie porozumienia o wzajemnych zobowiązaniach stron	UMWW-UMWZP	6 września
Wystąpienie do przewoźnika o złożenie dodatkowych kart zamówień na pociągi	UMWW-PKP PR	31 Sierpień
Złożenie kart zamówień w PKP PLK na	PKP PR	10 września

dodatkowe pociągi		
Wystąpienie do przewoźnika o wprowadzenie taryfy promocyjnej	UMWW-UMWZP	20 września
Ułożenie nowego rozkładu jazdy i jego akceptacja przez organizatora przewozów	PKP PLK → PKP PR → UMWW	1 października
Spotkania robocze z PKP PLK-PKP S.A. dotyczące poprawy dostępności kolei	Wszyscy zainteresowani	Wrzesień- październik- listopad
Prace adaptacyjne dworca w Wałczu	PKP S.A.	Listopad
Decyzja o nowych stawkach na bilety jednorazowe	Zarząd PKP PR	20 listopada
Ustalenie postojów przy krawędziach na stacjach w Pile i Wałczu	PKP PLK- PKP PR	Listopad
Podpisanie załącznika do umowy (umowy) na przewozy regionalne obejmującego m.in. ofertę na Piła – Wałcz od 9.XII.2007.r	UMWW-PKP PR	1 grudnia
Uruchomienie nowej oferty przewozowej do Radunia	PKP PR	9 grudnia
Otwarcie kasy biletowej w Wałczu wraz z poczekalnią	PKP PR	9 grudnia
Instalacja wiat przystankowych	PKP PLK+ gminy	20 grudnia



„Koncepcja rewitalizacji przewozów kolejowych na linii Piła-Wałcz z wykonaniem analizy otoczenia konkurencyjnego przewozów pasażerskich na ww. trasie”

Opracowanie na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego

Zespół autorski: Stanisław Biega, Wojciech Szymalski

Prace przy koncepcji: Melania Żalińska, Tomasz Rychter, Karol Twarowski, Franciszek Grzegorek, Marek Szpirko, Wojciech Szymalski, Ryszard Boduszek, Stanisław Biega, Krzysztof Rytel, Marta Jarocka.

Wszelkie prawa autorskie zastrzeżone; © Zielone Mazowsze, Warszawa, ul. Nowogrodzka 46/ 6; tel/fax 22/ 621-7777. Warszawa-Wałcz-Poznań czerwiec-lipiec 2007 r.