

## **Bariery rozwoju transportu publicznego we Wrocławiu**

### **Wstęp**

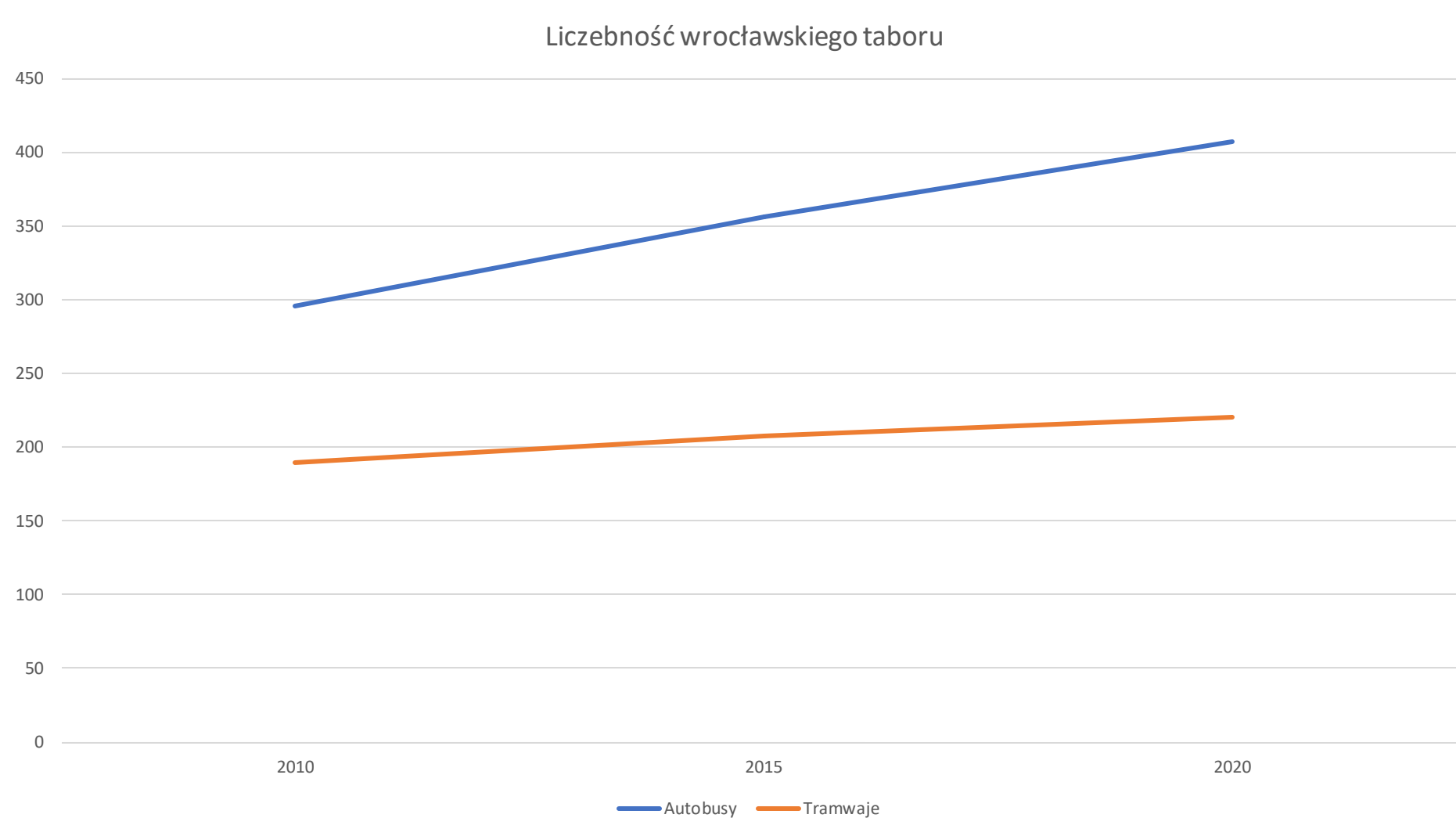
Problem transportu publicznego jest szeroko opisywany w literaturze (Krysiński 2020, Gotlib, Olszewski 2016, Ciupa 2017). Jest to szczególnie istotne zagadnienie w przypadku dużych miast, w których zgodnie z nowymi koncepcjami rozwoju miast transport publiczny jest z jedną determinant zrównoważonego rozwoju tych ośrodków (Korenik 2017, Nowakowska 2015, Szczech – Pietkiewicz 2015).

W dziedzinie transportu publicznego we Wrocławiu zachodzą w ostatnim czasie głębokie zmiany. Działania podejmowane przez władze miasta mają na celu podniesienie jakości jego funkcjonowania w trzech podstawowych obszarach:

- dostępności,
- innowacyjności,
- niezawodności.

W każdym z obszarów rozwoju tworzą się problemy, których przezwyciężenie, ze względu na skalę, jest trudne. Celem niniejszej pracy jest wskazanie i usystematyzowanie barier rozwoju transportu zbiorowego we Wrocławiu. Dla osiągnięcia wskazanego celu, postawiono dwa pytania badawcze. Pierwsze pytanie brzmi: "Jakie są główne bariery rozwojowe transportu publicznego we Wrocławiu?". W tym celu dokonano analizy problemowej, korzystając z dokumentów udostępnianych przez Urząd Miasta Wrocławia oraz MPK uzupełnionych literaturą problemową oraz obserwacjami podobnych rozwiązań w innych miastach.

Drugie pytanie jest następujące: "Jaka jest społeczna recepcja problemów transportu miejskiego we Wrocławiu?". Odpowiedź na to pytanie osiągnięto za pomocą przeprowadzonej ankiety. Badanie obejmuje okres lat 2010 - 2020). W ramach opracowania przyjęto rozumienie transportu publicznego jako środków komunikacji zbiorowej pozostających pod zarządem MPK (autobusy, tramwaje).



Rys. 1 - Liczebność wrocławskiego taboru (autobusów i tramwajów)  
źródło: <https://mpk.wroc.pl/o-mpk/nasze-pojazdy> (dostęp: 09.05.2022)

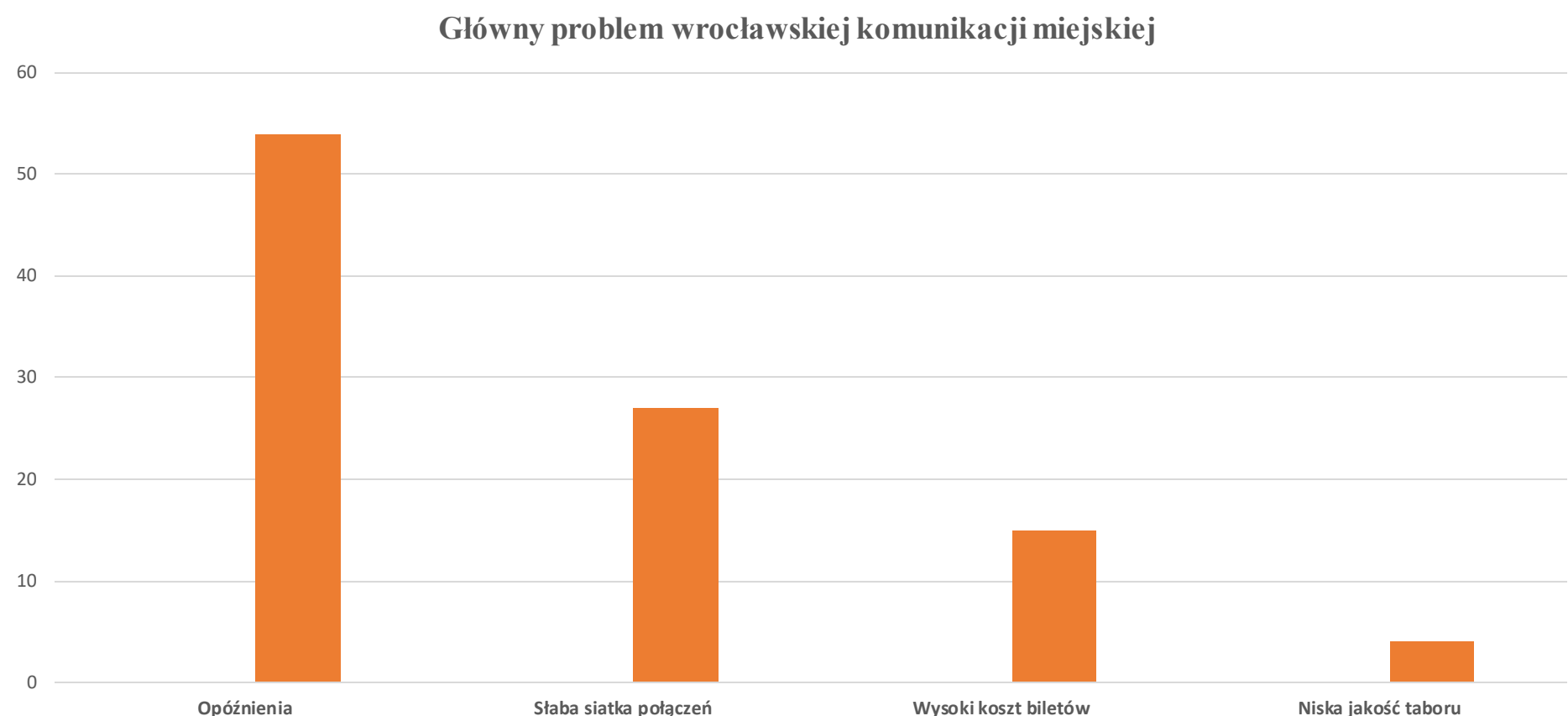
Liczebność wrocławskiego taboru stale wzrasta, przy czym tendencja wzrostowa silniejsza jest w przypadku autobusów. Uzasadnić to można niższym kosztem jednostkowym oraz większą łatwością wymiany taboru na nowy (autobus musi spełniać mniejszą liczbę wymagań, by zostać dopuszczonym do ruchu, niż tramwaj).

### **Metody badawcze**

W analizie zastosowano następujące metody badawcze: krytyczna analiza literatury, proste metody statystyczne, ankieta (w której brały udział osoby aktywnie zaangażowane w kształtowanie rozwoju miasta) stworzona w Formularzu Google, rozprowadzona za pomocą dedykowanych platform społecznościowych, ukierunkowanych na aktywny wpływ na kształtowanie struktury i rozwoju miasta.

### **Ankieta**

Dla osiągnięcia celu i odpowiedzi na pytania badawcze, została przeprowadzona wśród mieszkańców Wrocławia ankieta, w której n=100. Zawierała ona jedno pytanie: "Jaki jest główny problem komunikacji miejskiej we Wrocławiu?". Ankietowani mogli udzielić jednej odpowiedzi, spośród czterech do wyboru.



Rys. 2 - Główny problem wrocławskiej komunikacji miejskiej  
źródło: badania własne

Na przedstawionych powyżej wynikach ankiety widać jednoznacznie, że głównym problemem transportu publicznego dla mieszkańców Wrocławia jest kwestia opóźnień (54%), rzutujących na całościowy obraz działalności MPK. Na drugim miejscu mieszkańcy umieścili problem związany ze słabą siatką połączeń; mniej znaczące dla ludności wysokie ceny biletów. Mało istotny była kwestia stanu jakości dostępnego taboru.

### **Wyniki badań**

Budowa sprawnego transportu publicznego w dużym mieście jest procesem złożonym. Jest to dobrze widoczne we Wrocławiu. Bariery rozwoju transportu miejskiego są zróżnicowane i wzajemnie ze sobą powiązane, co powoduje iż systemowy proces jego organizacji wymaga wieloaspektowego podejścia do tego zagadnienia. Jak wynika z przeprowadzonej ankiety, w organizmie tak złożonym, jak miejski, problem w jednej dziedzinie wpływa również na inne. Kwestie opóźnień czy słabej siatki połączeń, wynikające z problemów infrastrukturalnych, rzutują na społeczną opinię o miejskim przewoźniku, a wraz z tym – na dalszą chęć korzystania z jego usług przez ludność. W związku z tym, powinny zostać podjęte kroki, mające na celu pokazanie mieszkańcom, w jakim kierunku i w jakim stopniu następuje poprawa jakości transportu miejskiego.

Głównymi zagrożeniami dla harmonijnego rozwoju transportu publicznego we Wrocławiu są:

- wysokie koszty zmian: (nowoczesne autobusy i tramwaje są kosztowne, jak również budowa nowoczesnych ciągów komunikacyjnych);
- kadencyjność władz: (przy zmianie zarządzających, priorytetowe traktowanie kwestii transportu miejskiego może zostać porzucone – bądź jego koncepcja zmienić się na tyle, że spowoduje to opóźnienia);
- brak zainteresowania odbiorców: mimo poprawy jakości komunikacji miejskiej, ludzie mogą nie być tym zainteresowani (zbyt wysokie ceny biletów, rozwój alternatywnych sposobów podróżowania typu Uber, Blablacar lub transportu rowerowego),
- opór wobec zmian: ze względu na charakter sieci transportowej miasta, rozwój komunikacji miejskiej niekiedy odbywać musi się kosztem innych rodzajów transportu, zwłaszcza samochodowego (np. kwestia przekształcania pasów na buspasy), co może spowodować opór bądź nawet bojkot.

### **Wnioski**

Główne problemy Wrocławia są identyfikowane na płaszczyźnie rozwojowo-infrastrukturalnej, wynikają one z braku ogólnego, długoterminowego planu podnoszenia poziomu jakości systemu transportowego miasta. W tym celu zostały podjęte działania naprawcze: zarówno w zakresie infrastruktury (remonty torowisk, przebudowa ciągów tramwajowo-autobusowych np. TAT), jak i taboru (zwłaszcza kupno nowych tramwajów). W długiej perspektywie, znaczące dla utrzymania efektywnego funkcjonowania transportu miejskiego we Wrocławiu są działania związane z inwestycjami, budową pozytywnego wizerunku i niezawodności systemu komunikacyjnego.

### **Źródła**

- Ciupa S., *Transformacja miasta w smart city w ujęciu zintegrowanym*, 2017
- Gotlib D., Olszewski R., *Informacja przestrzenna w zarządzaniu inteligentnym miastem*, 2016
- Korenik A., *Smart city jako forma rozwoju miasta zrównoważonego i fundament zdrowych finansów miejskich*, 2017
- Krysiński P., *Smart city w przestrzeni informacyjnej*, 2020
- Nowakowska A., *Budowanie inteligentnego miasta. Studium przypadku Montpellier*, 2015
- Szczech – Pietkiewicz, *Smart city - próba definicji i pomiaru*, 2015