

Wyciąg z raportu

Raport z badania parametrów i dywersyfikacji przepływu komunikacyjnego na trasach Nysa-Głucholazy, Głucholazy-Nysa, Nysa-Czechy, Głucholazy-Czechy oraz preferencji zmiany środków komunikacji w kontekście planowanego uruchomienia połączenia transgranicznego Głucholazy Centrum-Czechy oraz rewitalizacji linii kolejowej Nysa-Głucholazy, Głucholazy-Nysa **prowadzonego przez Państwową Wyższą Szkołę Zawodową w Nysie**

4. Analiza danych

- **Większość badanych deklaruje korzystanie z transportu kolejowego** (73% połączenie Nysa-Głucholazy oraz 75% połączenie Głucholazy-Jesenik), tj. nie wyklucza go jako potencjalnego środka komunikacji. Jednocześnie deklaracje te podlegają zróżnicowaniu, zgodnie z wprowadzonymi przedziałami.
- Ustalono **korelację komplementarną pomiędzy transportem kolejowym a samochodowym**. Tylko w znikomej mierze wprowadzenie połączenia kolejowego powoduje rezygnację z transportu samochodowego (10% na trasie Nysa-Głucholazy i 6% na trasie Głucholazy-Czechy). U części badanych pociąg uzupełnia transport samochodowy (37% na trasie Nysa-Głucholazy, 50% na trasie Głucholazy-Jesenik), dla części transport samochodowy ma być uzupełnieniem kolejowego (26% na trasie Nysa-Głucholazy, 19% na trasie Głucholazy-Jesenik). Różnica pomiędzy obu grupami wynika z (1) aktualnie wykorzystywanego środka transportu, (2) miejsca zamieszkania, (3) charakteru pobytu turystycznego w Głucholazach (stacjonarnego lub krótkoterminowego), (4) statusu ekonomicznego.
- 5% kuracjuszy, 6% mieszkańców Głucholaz, 7% korzystających z publicznych środków transportu, 8% mieszkańców Nysy, 21% studentów, 34% turystów, deklaruje, iż **nigdy nie będzie korzystało z połączenia kolejowego na trasie Nysa-Głucholazy**. Korzystanie z połączenia kolejowego na trasie Głucholazy-Jesenik wyklucza 6% mieszkańców Głucholaz, 7% kuracjuszy, 11% korzystających z publicznych środków transportu, 15% mieszkańców Nysy, 17% studentów, 36% turystów. Dane implikują następujące wnioski: odsetek osób wykluczających korzystanie z kolei jest niewielki wśród większości grup docelowych projektu, jego wzrost u turystów wynika z faktu, że większość ankietowanych turystów dojechała do Głucholaz samochodem (67%) oraz z charakteru wyjazdów turystycznych (turystyka krótkoterminowa i kontaktowa – ponad 60% turystów mieszka do 100 km od Głucholaz).

- 85% badanych uważa, że uruchomienie połączeń kolejowych pomiędzy Głucholazami i Nysą oraz Głucholazami i Jesenikiem **zwiększy atrakcyjność turystyczną Głucholaz**. Pozytywna opinia dotycząca wpływu uruchomienia połączenia kolejowego na stan infrastruktury komunikacyjnej w regionie, zwiększenia atrakcyjności turystycznej Głucholaz, wagi inwestycji czy też terminu inwestycji nie przekłada się bezpośrednio na decyzję o regularnym czy wyłącznym korzystaniu z pociągu. Infrastruktura kolejowa postrzegana jest przez badanych jako element dobra publicznego, służy więc interesom całej społeczności. Stąd też inwestycja w infrastrukturę komunikacyjną traktowana jest przez ankietowanych jako najważniejsza i w pełni uzasadniona: **infrastruktura kolejowa postrzegana jest jako istotny element spójności infrastruktury komunikacyjnej**, decydujący o spójności tejże infrastruktury, optymalizujący jakość życia mieszkańców regionu i turystów, a także rozszerzający paletę opcji komunikacyjnych i podnoszący dostępność komunikacyjną, a zatem i atrakcyjność turystyczną regionu. Podobną korelację zauważyć można w opiniach dotyczących atrakcyjności turystycznej i wagi inwestycji.
- 62% kuracjuszy twierdzi, iż **w razie ponownego przyjazdu do Głucholaz korzystaliby z pociągu** (wraz ze wzrostem odległości miejsca zamieszkania rośnie odsetek osób korzystających ze środków komunikacji publicznej (autobusu), a wraz z nim odsetek osób deklarujących korzystanie z pociągu). Deklaracje kuracjuszy pokazują, że rewitalizacji połączenia kolejowego pomiędzy Nysą i Głucholazami, a także pomiędzy Głucholazami a Jesenikiem, nie można analizować w sposób wyizolowany ze stanu całości infrastruktury kolejowej na terenie województwa opolskiego i województwa dolnośląskiego, tj. braku dostępności Głucholaz i stosunkowo niskiej dostępności Nysy. Respondenci (szczególnie studenci w uwagach) zwracali uwagę na fakt, iż bardzo chętnie korzystaliby z pociągu, lecz czas dojazdu pociągiem do Nysy z miejscowości oddalonych mniej niż 100 km trwa kilka razy dłużej niż samochodem. Warunkiem koniecznym pełnego wykorzystania możliwości (wzrost atrakcyjności turystycznej – turystyka rekreacyjna, nad- i transgraniczna turystyka kontaktowa), jakie stworzyłoby uruchomienie połączenia kolejowego pomiędzy Głucholazami i Jesenikiem, jest ciągłość i płynność komunikacji kolejowej. W przeciwnym razie z połączenia korzystaliby przede wszystkim kuracjusze, przebywający w głucholazskich sanatoriach i mieszkańcy Głucholaz. Dla turystów z powiatu nyskiego i innych regionów Polski, przejazd z Głucholaz do Jesenika wiązałby się ze zmianą środka transportu i wynikającymi z tego faktu uciążliwościami (miejsce parkingowe, opłata, ograniczenie mobilności i podporządkowanie organizacji wyjazdu rytmowi przejazdów pociągu). Rewitalizacja linii kolejowej musi być powiązana z optymalizacją warunków jej wykorzystania. Rewitalizacja połączenia kolejowego pomiędzy Nysą i Głucholazami, stanowi

konieczną, lecz niewystarczającą przesłankę rozwoju ruchu turystycznego opierającego się na infrastrukturze kolejowej. Dodatkowym warunkiem byłaby poprawa stanu skomunikowania Nysy z Opolem, Wrocławiem i Katowicami.

- Badania wskazują na daleko posunięte zróżnicowanie funkcjonalne pomiędzy przejazdami ankietowanych na trasie Nysa-Głucholazy/ Głucholazy-Nysa oraz Głucholazy Jesenik/Jesenik-Głucholazy. Jeżeli w pierwszym przypadku aspekt turystyczny i rekreacyjny należy do celów drugoplanowych, a dominującymi celami są dojazd do pracy, szkoły, podtrzymywanie więzi towarzyskich i zakupy, to w drugim przypadku celem dominującym przejazdów jest turystyka. Różnica pomiędzy celami wyjazdów wpływa też na ich częstotliwość. Pozwala to na wyprowadzenie wniosku, że w podobny sposób będą też wykorzystywane połączenia kolejowe: **połączenie kolejowe na trasie Nysa-Głucholazy będzie ściśle skorelowane z mobilnością motywowaną aktywnością zawodową i edukacyjną oraz kontaktami społecznymi, a na trasie Głucholazy-Jesenik z mobilnością o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.**
- Wyjazdy do Czech są – po pierwsze - **rzadsze aniżeli wyjazdy do Głucholaz**, a – po drugie – tylko dla części ankietowanych Głucholazy stanowią miejscowość tranzytową w trakcie wyjazdów do Czech. W oparciu o te ustalenia można wyprowadzić następujące wnioski:
 - (1) rewitalizacja połączenia pomiędzy Głucholazami i Jesenikiem ma w mniejszym stopniu wpływ na zmianę środka transportu, aniżeli rewitalizacja połączenia pomiędzy Nysą a Głucholazami.
 - (2) Głucholazy dysponują w większym stopniu, aniżeli zakładano w momencie przystąpienia do badań, atrakcyjnością turystyczną docelową (w znacznej mierze o charakterze kontaktowym i krótkoterminowym – większość odwiedzających Głucholazy przebywa w nich do kilku godzin). Połączenia kolejowego pomiędzy Nysą i Głucholazami nie można traktować jako podporządkowanego połączeniu Głucholazy-Jesenik z dwóch względów: po pierwsze, Głucholazy – w opinii ankietowanych - posiadają autonomiczną atrakcyjność turystyczną i po drugie, przepływ komunikacyjny na trasach Głucholazy-Nysa/Nysa-Głucholazy oraz Głucholazy-Jesenik ma odmienną specyfikę funkcjonalną.
 - (3) Ponieważ zakładano, że wzrost atrakcyjności turystycznej Głucholaz jest uzależniony od wzrostu dostępności komunikacyjnej pomiędzy Głucholazami i Czechami, w świetle danych należy zmodyfikować to założenie i uwzględniać (oraz wzmacniać) samoistne walory Głucholaz. **Jak wskazują respondenci, jednym ze środków podnoszenia atrakcyjności**

turystycznej jest poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez rozwój infrastruktury kolejowej. Infrastruktura ta stworzyłaby warunki dla rozwoju nowych form turystyczno-rekreacyjnych (ankietowani deklarowali chęć wykorzystania pociągu do transportu rowerów, nart) oraz poprawiłaby dostępność komunikacyjną Głucholaz dla grup społecznych, pragnących wykorzystywać walory turystyczno-krajobrazowe Głucholaz (np. seniorzy).

- Istotnym czynnikiem wpływającym na atrakcyjność komunikacji kolejowej jest zdaniem ankietowanych koszt przejazdu, który oceniają jako niższy aniżeli koszt przejazdu komunikacją samochodową (studenci: 65% niższy, 32% nie mam zdania; mieszkańcy Głucholaz: 42% niższy i 47% nie mam zdania; kuracjusze niższy 17,5%, 70% nie mam zdania). Ankietowani szacują, że koszty jednego przejazdu na trasie mieszczą się w trzech przedziałach: do 5 zł do 7 (ponad 1/3), od 7,10 do 10 zł (blisko 1/3) oraz ponad 10 zł (blisko 1/3). Uruchomienie połączenia kolejowego obniżyłoby koszty przejazdu na trasie Nysa-Głucholazy oraz koszty przejazdu do Czech, **poprawiłoby dostępność komunikacyjną regionu nadgranicznego dla grup o niższym poziomie dochodów** oraz dla grup niekorzystających z samochodu (nieposiadających samochodu). Ankietowani (oprócz studentów) wyżej oceniają funkcjonalność transportu kolejowego.
- **Najczęściej trasę Nysa-Głucholazy przejeżdżają użytkownicy busów i autobusów** (70%), wśród nich też największy był odsetek decydujących się na regularne czy też stałe korzystanie z pociągu (73%) (dane ustalone na podstawie analizy postaw komunikacyjnych mieszkańców Głucholaz). Na regularne korzystanie z transportu kolejowego wskazuje też 50% osób przemierzających samochodem trasę Nysa-Głucholazy min. raz w tygodniu. Największe zainteresowanie korzystaniem z kolei można zauważyć wśród użytkowników komunikacji publicznej oraz wśród osób regularnie korzystających z samochodu. Rewitalizacja połączenia kolejowego zoptymalizowałaby dostosowanie środków transportu do potrzeb mieszkańców. Pozytywnym skutkiem zwiększenia dywersyfikacji środków transportu na trasie Nysa-Głucholazy byłoby zwiększenie płynności transportu drogowego, bezpieczeństwa oraz zmniejszenie negatywnego oddziaływania ruchu samochodowego na środowisko. Negatywnym skutkiem społecznym i ekonomicznym – wynika to z tendencji do przemieszczania się pasażerów środków komunikacji publicznej (na taki skutek też zwracali uwagę ankietowani) – byłby spadek ilości pasażerów korzystających z autobusów i busów. W sytuacji skrajnej, związanej z redukcją kursów autobusów i busów,

uruchomienie linii kolejowej mogłoby ograniczyć dostępność komunikacyjną i funkcjonalną Głucholaz (badani nie chcą rezygnować z innych środków transportu).

- Uruchomienie połączeń kolejowych zwiększyłoby zasięg przestrzenny wyjazdów osób, przebywających w sanatoriach: w przypadku wyjazdów do Nysy przyrost ten wynosi $\frac{1}{3}$, a w przypadku Czech $\frac{1}{4}$. 41% zamierza w trakcie pobytu sporadycznie korzystać z rewitalizowanych połączeń kolejowych, 16% regularnie a 11 % zawsze.
- Wśród badanych (niezależnie od miejsca zamieszkania, środków komunikacji, statusu materialnego) istnieje zgodność, co do tego, że rewitalizacja połączenia kolejowego (inwestycje w infrastrukturę kolejową) poprawi stan infrastruktury komunikacyjnej i posiada kluczowe znaczenie dla rozwoju regionu (powiatu nyskiego, Głucholaz oraz miejscowości nadgranicznych). Stąd też większość badanych nie tylko sytuowała planowaną rewitalizację wśród inwestycji o najważniejszym znaczeniu dla poprawy infrastruktury komunikacyjnej, lecz także wskazywała na najbliższy z zaproponowanych terminów realizacji (2013-2015).

5. Konkluzje

- Głównym beneficjentem uruchomienia połączeń kolejowych pomiędzy Głucholazami i Nysą, Głucholazami i Jesenikiem byłiby mieszkańcy Nysy, Głucholaz oraz miejscowości położonych na trasie Nysa-Głucholazy (34% badanych deklaruje regularne korzystanie z pociągu na trasie Nysa-Głucholazy, a 37% sporadyczne). Największy odsetek decydujących się na korzystanie wyłącznie z połączenia kolejowego występuje u korzystających ze środków komunikacji publicznej (29%).
- Większym zainteresowaniem badanych cieszy się połączenie pomiędzy Nysą i Głucholazami (wynika to z większego przepływu komunikacyjnego na tej trasie oraz funkcjonalnej determinacji mobilności społecznej).
- W kontekście tego połączenia uwidacznia się najwyższy poziom skłonności do zmiany środka komunikacji (10%), jak również do taktowania go jako podstawowego środka komunikacji ($\frac{1}{4}$ badanych). Największy odsetek deklarujących regularne korzystanie z połączenia kolejowego pomiędzy Głucholazami i Jesenikiem występuje wśród mieszkańców Głucholaz (27%), kuracjuszy (19%) i turystów (18%).
- Wyniki ankietyzacji wskazują na wysoki poziom oczekiwań społecznych co do zakresu inwestycji w infrastrukturę komunikacyjną, poprawiających dostępność i spójność komunikacyjną regionu pogranicza oraz jakość życia mieszkańców. Transport kolejowy charakteryzuje się większą dostępnością ekonomiczną (niższa cena przejazdu) oraz większą funkcjonalnością. Wynika stąd, iż –

zdaniem ankietowanych – uruchomienie połączeń kolejowych (szczególnie połączenia pomiędzy Nysą i Głucholazami) zmniejszyłoby dysproporcje w strukturze komunikacyjnej i zwiększyłoby dostępność komunikacyjną regionu pogranicza dla grup o niższym poziomie dochodów.

Opracował:

Doc. dr Tomasz Drewniak

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Nysie