

KATARZYNA NOSAL

mgr inż., Politechnika Krakowska,
Instytut Inżynierii Drogowej
i Kolejowej, 31-155 Kraków,
ul. Warszawska 24
email: knosal@pk.edu.pl

Wybrane wyniki badań ankietowych dotyczących zachowań komunikacyjnych i preferencji pracowników i klientów Urzędu Miejskiego Wrocławia, przeprowadzonych pod kątem realizacji planu mobilności¹

Streszczenie. Wrocław jest przykładem miasta, które prowadzi działania zmierzające do osiągnięcia poziomu zrównoważenia systemu transportowego oraz stworzenie przestrzeni miejskiej, miejscem atrakcyjnym i przyjaznym jego mieszkańcom. Dla osiągnięcia tego celu od lat realizowane są w mieście projekty związane m.in. z podnoszeniem jakości usług transportu publicznego oraz poprawą warunków podróżowania dla pieszych i rowerzystów. W uchwalonym przez Radę Miejską Wrocławia w 2013 roku dokumencie pt. „Wrocławska polityka mobilności” wskazano jako jeden ze środków kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej, zachęcanie dużych firm, instytucji oraz placówek edukacyjnych do tworzenia planów mobilności, określających optymalne sposoby dojazdu do miejsca pracy/nauki. Aby zachęcić sektor publiczny i prywatny do realizowania planów mobilności, a jednocześnie poprawić warunki dojazdu proekologicznymi środkami lokomocji do obiektów UM Wrocławia, władze Urzędu zdecydowały się na wdrożenie pierwszego w mieście planu mobilności. Wstępną fazą realizacji projektu była analiza stanu istniejącego, w tym badanie zachowań komunikacyjnych i preferencji pracowników i klientów UM Wrocławia. Niniejszy artykuł przedstawia wybrane wyniki zrealizowanych w tym zakresie badań ankietowych.

Słowa kluczowe: zrównoważona mobilność, zachowania komunikacyjne, zarządzanie mobilnością, plan mobilności, wrocławska polityka mobilności

Wprowadzenie

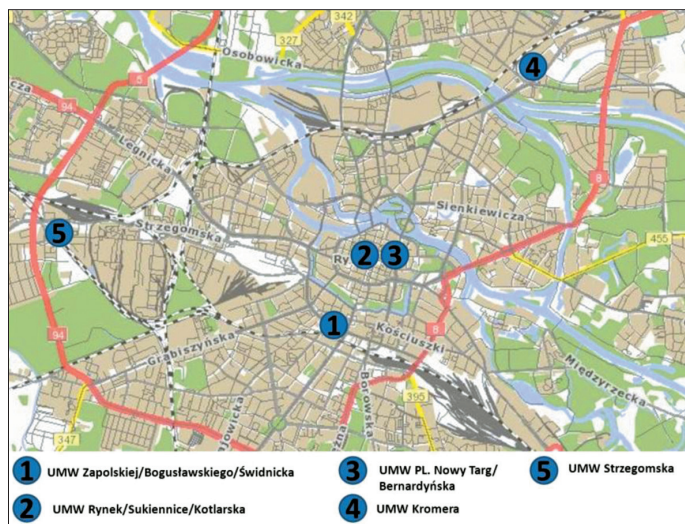
Urząd Miejski Wrocławia (UMW) jako jednostka, której przedmiotem działalności jest realizacja uchwał rady miejskiej i zadań miasta określonych przepisami prawa państwowego, jest odpowiedzialny za planowanie oraz wdrażanie m.in. rozwiązań z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej. Rozwiązania te są elementem realizacji polityki miasta zawartej, w uchwalonym przez Radę Miejską Wrocławia w 2013 roku, dokumencie pt. „Wrocławska polityka mobilności” [7]. Dokument ten, jako jeden ze środków kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej, wskazuje zachęcanie firm zatrudniających wielu pracowników, jednostek administracji publicznej oraz szkół i uczelni do tworzenia własnych planów mobilności, wskazujących optymalne sposoby dojazdu do miejsca pracy lub nauki. Aby zachęcić duże generatory ruchu do realizowania pla-

nów mobilności, a jednocześnie poprawić warunki dojazdu do obiektów UMW dla swoich pracowników i klientów, władze Urzędu zdecydowały się na wdrożenie pierwszego w mieście planu mobilności, którego adresatami są zarówno pracownicy, jak i klienci UMW.

Plan mobilności to jeden z podstawowych instrumentów zarządzania mobilnością, koncepcji mającej na celu kształtowanie (zmniejszanie) popytu na przejazdy odbywane samochodem oraz zachęcanie do podróżowania środkami transportu publicznego, pieszo lub rowerem, ewentualnie do współużytkowania pojazdów prywatnych (podróżowanie w systemach *carpooling* i *carsharing*) [2, 5]. Plany mobilności są wdrażane w odniesieniu do obszarów oraz obiektów generujących i absorbujących duże potoki ruchu, w tym dla dużych zakładów pracy [1, 4]. To projekty zintegrowanych działań związanych z poprawą jakości usług oraz warunków podróży realizowanych proekologicznymi środkami lokomocji, wdrażaniem odpowiedniej polityki parkingowej (np. likwidacja części miejsc postojowych na terenie instytucji), instrumentów finansowych zachęcających do podróżowania komunikacją zbiorową lub rowerem (np. dotacje do biletów transportu publicznego), czy organizacją czasu pracy (np. wprowadzanie elastycznego czasu pracy) [1, 4, 6]. Rozwiązaniom tym towarzyszą zintensyfikowane działania informacyjne, doradcze, edukacyjne oraz promocyjne [2, 3, 4, 6].

Urząd Miejski Wrocławia jest odpowiednim poligonem dla realizacji planu mobilności – to jeden z większych zakładów pracy w mieście, zatrudniający łącznie około 2000 osób. Działalność Urzędu obejmuje wiele aspektów funkcjonowania miasta i życia jego mieszkańców, jest więc on miejscem, w którym mieszkańcy – klienci Urzędu – załatwiają szereg spraw administracyjnych. Chociaż istnieje możliwość wykonania niektórych czynności drogą telefoniczną lub elektroniczną, większość z nich wymaga bezpośredniej wizyty w odpowiednich wydziałach Urzędu, co wiąże się z koniecznością odbycia podróży. Wydziały oraz jednostki organizacyjne UMW usytuowane są w kilku lokalizacjach w obszarze miasta, w tym trzy z kompleksów Urzędu położone są w centrum Wrocławia, w strefie płatnego parkowania. Umiejscowienie pięciu podstawowych kompleksów UMW przedstawiono na rysunku 1. Łącznie wydziały te odwiedza około

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2014.



Rys. 1. Lokalizacje obiektów Urzędu Miasta Wrocławia na mapie miasta.

Źródło: opracowanie własne.

2300 klientów dziennie, natomiast w lokalizacjach UMW generujących największą liczbę odwiedzających – UMW przy ulicy Zapolskiej /Bogusławskiego oraz UMW przy Placu Nowy Targ – odnotowuje się odpowiednio około 1800 oraz 450 klientów dziennie.

Celem nadrzędnym opracowywanego planu mobilności dla UMW jest zaspokojenie istniejących potrzeb transportowych pracowników i klientów UMW oraz poprawa dostępności komunikacyjnej obiektów UMW, przy jednoczesnym spełnieniu kryteriów ochrony środowiska, efektywności ekonomicznej i równości społecznej. Cele cząstkowe planu to:

- zachęcanie pracowników i klientów UMW do zmiany zachowań komunikacyjnych oraz do korzystania z opcjonalnych, w stosunku do samochodów, form lokomocji: transportu zbiorowego, podróży pieszych i rowerowych oraz wskazywanie wydajniejszych sposobów korzystania z samochodów;
- poprawa (zrównoważenie) dostępu do obiektów UMW dla wszystkich pracowników i mieszkańców miasta Wrocławia poprzez poprawę warunków i jakości usług dla podróży odbywanych transportem zbiorowym, pieszo i rowerem oraz w systemie *carpooling*²;
- zmniejszenie potrzeb parkingowych w podróży związanych z obiektami UMW wskutek redukcji liczby dojazdów odbywanych samochodem.

Ogólne informacje o badaniach ankietowych pracowników i klientów Urzędu Miasta Wrocławia

Jednym z głównych etapów tworzenia koncepcji planu mobilności dla UMW była analiza stanu istniejącego, w tym pozyskanie informacji na temat obecnych zachowań komunikacyjnych i preferencji pracowników i klientów Urzędu

oraz znajomości i akceptacji przez tę grupę alternatywnych, w stosunku do samochodów, form lokomocji. Wyniki badań pozwoliły odpowiedzieć na pytanie, czy adresaci projektu wykazują zainteresowanie uczestnictwem w nim, a także pomogły sformułować warunki wdrożenia planu mobilności. Ankietowanie przeprowadzono w trzech okresach: 20–22 maja 2014, 27–29 maja 2014, 3–5 czerwca 2014 roku na próbie 501 pracowników oraz 759 klientów (badaniu zostali poddani tylko klienci obiektów obsługujących największą liczbę mieszkańców).

Wśród ankietowanych pracowników przeważały kobiety (75% badanych), osoby mieszkające we Wrocławiu (80% odpowiedzi) oraz piastujące stanowiska merytoryczne (87% badanych). Pod względem struktury wiekowej największy odsetek pracowników stanowiły osoby w wieku 35–44 lat oraz 45–65 lat, następnie w wieku 25–34 lat (odpowiednio: 35%, 35% i 29%).

Wśród ankietowanych klientów większość (94%) stanowiły osoby mieszkające we Wrocławiu. 46% badanych to kobiety, a 54% – mężczyźni. Najliczniejszą pod względem struktury wiekowej grupą (33%) byli klienci w wieku 25–34 lat, najmniej zaś liczną – osoby powyżej 65 roku życia (8%). Statystyczny klient UMW, w świetle przeprowadzonych analiz, to osoba pracująca, najczęściej pracująca, odbywająca podróż do obiektów UMW sporadycznie, z miejsca pracy lub zamieszkania.

Z uwagi na szeroki zakres badań ankietowych i analizę wielu aspektów dotyczących podróżowania do obiektów UMW poniżej przedstawiono tylko ich wybrane wyniki.

Wybór środka transportu w podróżach do obiektów Urzędu Miasta Wrocławia

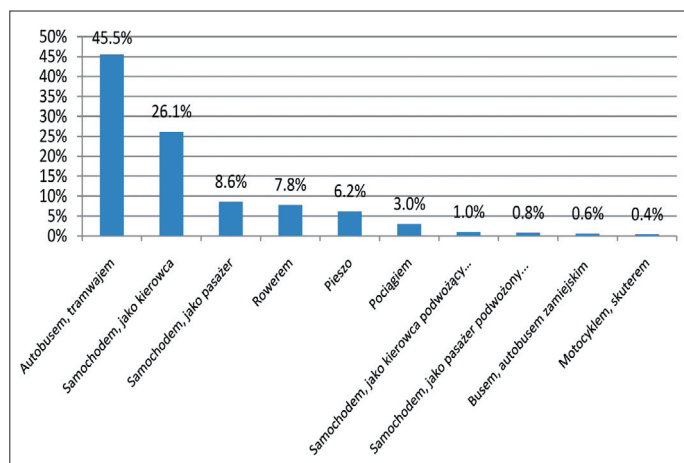
Celem głównym badań ankietowych było pozyskanie danych dotyczących obecnego sposobu podróżowania pracowników i klientów do obiektów Urzędu Miejskiego, powodów wyboru poszczególnych środków transportu oraz gotowości do zmiany tych środków na alternatywne formy lokomocji. Ankietowani udzielali odpowiedzi na pytanie o rodzaj środka transportu, jakim realizowali swe podróże do miejsca pracy w dniu badania. Jako że część z nich łączy różne formy przemieszczania się (np. pierwszy etap podróży odbywa samochodem, a następnie pozostawia pojazd w pobliżu miejsca, w którym możliwe jest skorzystanie z komunikacji zbiorowej), pytanie dotyczyło środka dominującego w dojeździe do UMW. Odpowiedzi pracowników prezentuje rysunek 2, a odpowiedzi klientów – rysunek 3.

Analizując dane przedstawione na rysunku 2, zauważa się, że połowa pracowników UMW wykorzystuje w swych podróżach różnego rodzaju środki transportu zbiorowego, w tym 45,5% badanych jako główną formę przemieszczania się, wybiera środki miejskiej komunikacji zbiorowej (autobus, tramwaj), 3,0% – transport kolejowy, a 0,6% – środki obsługiwane przez operatorów realizujących przewozy zamiejskie. Komunikacja autobusowa i tramwajowa jest wykorzystywana w największym stopniu przez osoby zatrudnione w budynkach UMW przy ulicy Strzegomskiej, przy placu Nowy Targ/ulicy Bernardyńskiej oraz alei Kromera

² *carpooling* (ang.) – zaferowanie przez właściciela miejsca w samochodzie osobowym innym osobom, które dokonują codziennych podróży w zbliżonym czasie i w pobliskich źródłach i celach podróży, przynoszące obu stronom korzyści wynikające z oszczędności czasu i kosztów podróży.

i oscyluje na podobnym poziomie (średnio ok. 50%), natomiast w przypadku pozostałych obiektów przekracza nieco ponad 40%.

Niepokojąco duży jest udział podróży realizowanych przez pracowników samochodem (rys. 2), wynoszący łącznie dla wszystkich kompleksów około 35% (26,1% – podróże realizowane jako kierowca, 8,6% – jako pasażer). Dodatkowo około 2% badanych umawia się na wspólny dojazd do pracy, czyli podróżuje w systemie *carpooling* (na rys. 2 odpowiedzi: „samochodem jako kierowca podwożący współpracowników do pracy” oraz „samochodem jako pasażer podwożony do pracy przez współpracownika”). Jednoosobowe podróże samochodem są wykonywane najczęściej przez osoby zatrudnione w obiektach UMW przy alei Kromera, przy ulicy Strzegomskiej oraz przy alei Zapolskiej/Boguśławskiego/Świdnickiej, w przypadku których odsetek ten waha się od 28,0% do 32,4%. Najmniejszy udział komunikacji indywidualnej odnotowano dla obiektów UMW usytuowanych w ścisłym centrum miasta, zapewne z uwagi na ich lokalizację, problemy związane z parkowaniem oraz dobrą ofertę komunikacji zbiorowej.



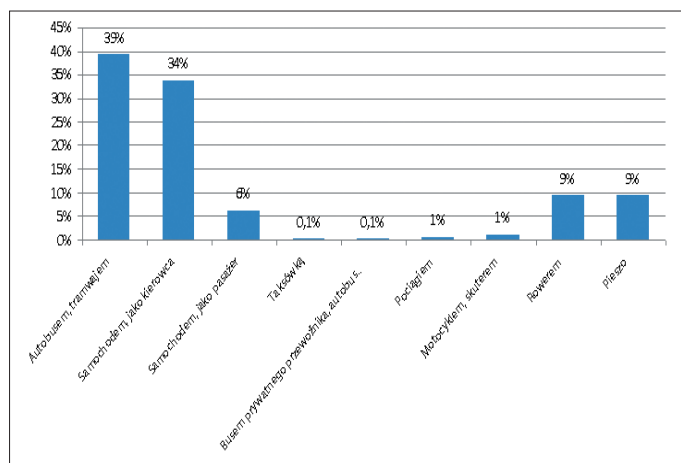
Rys. 2. Środek transportu dominujący, wykorzystany w podróżach pracowników do obiektów UM Wrocławia.

Zaznaczyć również warto, że dość wysoki, jak na warunki polskie, jest odsetek pracowników korzystających z jednoślada – 7,8% (w sezonie zimowym odsetek ten spada do ok. 4,2%). Dojazdy rowerem deklarowało blisko 12% ankietowanych zatrudnionych w budynku UMW przy ulicy Strzegomskiej oraz ponad 10% pracujących w budynkach przy placu Nowy Targ/ulicy Bernardyńskiej. W pozostałych przypadkach udział ten też jest dość wysoki i wynosi nieco ponad 5%. Pieszko do miejsca pracy podróżuje średnio 6,2% pracowników. Najczęściej są to osoby zatrudnione w centrum Wrocławia. Ponadto obserwuje się śladowe ilości pracowników podróżujących skuterem oraz motocyklem.

Wyższy niż w przypadku pracowników jest udział dojazdów wykonywanych samochodem przez klientów UMW (rys. 3). 34% badanych deklaruje podróże odbywane pojazdem prywatnym jako kierowca, a 6% – jako pasażer. Łącznie udział podróży realizowanych samochodem kształtuje się na tym samym poziomie, co procent dojazdów

środkami miejskiej komunikacji zbiorowej (rys. 3). Podobnie jak w przypadku pracowników podkreślić należy dosyć pokaźny odsetek przejazdów wykonywanych rowerem (9%) oraz podobny udział podróży pieszych.

Zarówno w przypadku pracowników, jak i klientów jednoosobowe podróże samochodem realizowane są głównie ze względu na wygodę, oszczędność czasu podróży oraz realizację w tym dniu także innych podróży. Natomiast najczęstsze motywy korzystania ze środków komunikacji zbiorowej są następujące: oszczędność kosztów podróży, brak samochodu oraz brak możliwości zaparkowania samochodu (podkreślane przez pracowników), a także dobra oferta komunikacji zbiorowej (wskazywane przez klientów). Jednoślad użytkowany jest w dojazdach do UMW w większości z uwagi na dbałość o zdrowie/kondycję, oszczędność czasu podróży oraz łatwość dojazdu/uniezależnienie od korków. Respondenci podkreślali także, że po prostu lubią jeździć rowerem. Natomiast podróże piesze odbywane są przez wzgląd na bliskość miejsca zamieszkania oraz dbałość o zdrowie i kondycję.



Rys. 3. Środki transportu wykorzystane w dojazdach klientów do obiektów UMW.

Opracowanie: K. Solecka.

Czynniki zachęcające do rezygnacji z samochodu na rzecz transportu zbiorowego i podróży odbywanych rowerem

Badania objęły również analizę czynników stymulujących pracowników i klientów do rezygnacji z samochodu w podróżach do UMW. Ankietowanych, obecnie korzystających z samochodów, pytano o czynniki zachęcające do korzystania z transportu zbiorowego i rowerowego (a w przypadku pracowników – do dojazdów w systemie *carpooling*), związane z poprawą warunków infrastrukturalnych, organizacyjnych lub wdrażaniem instrumentów finansowych. Odpowiedzi respondentów odnośnie warunków korzystania z komunikacji zbiorowej przedstawiono w tabeli 1 oraz na rysunku 4, a w przypadku komunikacji rowerowej – w tabeli 2 i na rysunku 5.

Wśród najważniejszych czynników wskazywanych przez pracowników podróżujących obecnie do pracy samochodem, zachęcających ich do zmiany środka transportu na komunikację zbiorową, wymienić należy: dopłaty do biletów okresowych lub ich finansowanie przez pracodawcę,

skrócenie czasu jazdy pojazdami komunikacji zbiorowej, przesunięcie godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy poza godziny szczytu oraz zapewnienie nowoczesnego taboru komunikacji zbiorowej (tabela 1).

W odniesieniu do dojazdów realizowanych do obiektów UMW przy placu Nowy Targ/ul. Bernardyńskiej oraz ulicy Strzegomskiej ważne wydaje się być również zwiększenie pojemności pojazdów komunikacji zbiorowej na liniach gwarantujących dostęp do tych budynków. Osoby zatrudnione w obiektach UMW przy ulicy Strzegomskiej, Kotlarskiej/Rynek/Sukiennice wskazywały także na konieczność zwiększenia częstotliwości kursowania linii obsługujących przystanki zlokalizowane w pobliżu UMW, a pracownicy budynku UMW przy alei Kromera – na potrzebę zmiany trasy przebiegu linii, z której potencjalnie mogliby korzystać. Czynnikiem mogącym mieć duży wpływ na realizację dojazdów do UMW przy ulicy Strzegomskiej wydaje się być zmiana usytuowania przystanku w kierunku Urzędu. Dodatkowo, wśród innych czynników wskazywanych wielokrotnie przez respondentów, wymienić można: zapewnianie bezpośrednich połączeń oraz czystości w pojazdach komunikacji miejskiej, a także zagwarantowanie miejsc siedzących dla osób starszych i zwiększenie bezpieczeństwa podróży.

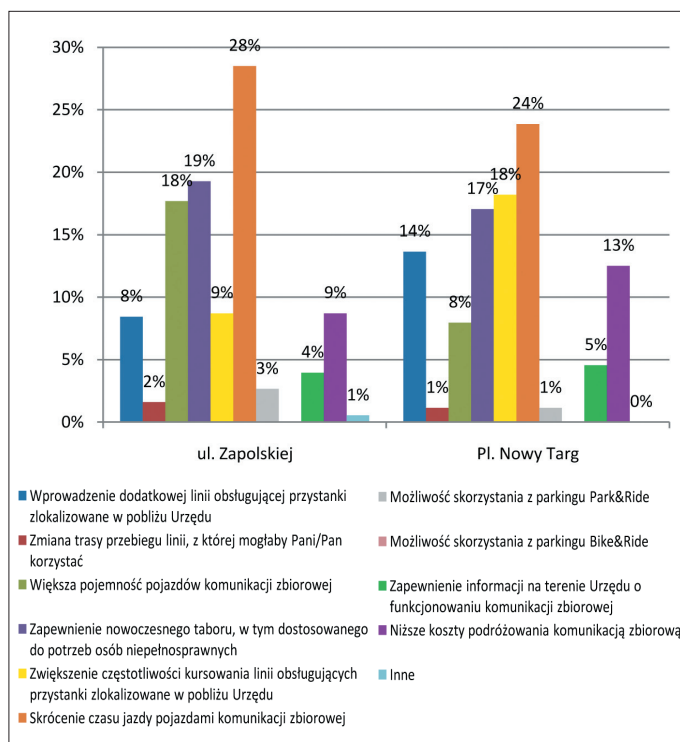
Z kolei klienci UMW jako czynniki zachęcające do rezygnacji z samochodu na rzecz komunikacji zbiorowej (rys. 4) najczęściej wskazywali: skrócenie czasu jazdy środkami komunikacji zbiorowej oraz zapewnienie nowoczesnego taboru, w tym dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Podkreślano również potrzebę wprowadzenia pojazdów komunikacji zbiorowej o większej pojemności oraz sugerowano zwiększenie częstotliwości kursowania linii obsługujących przystanki zlokalizowane w pobliżu obiektów UMW.

Wśród najważniejszych czynników zachęcających do zmiany środka lokomocji na rower, zarówno pracownicy, jak i klienci wskazywali: budowę lub uzupełnienie tras rowerowych oraz zwiększenie liczby miejsc parkingowych dla rowerów na terenie obiektów Urzędu (tabela 2 i rys. 5). Dodatkowo pracownicy podkreślali potrzebę zapewnienia możliwości skorzystania z przebieraalni i pryszniców na terenie obiektów Urzędu oraz oferowania przez pracodawcę zachęt finansowych np. w postaci dopłaty do zakupu roweru, klienci zaś – konieczność lokalizacji stacji roweru Wrocławskiego Roweru Miejskiego w sąsiedztwie miejsca zamieszkania oraz w pobliżu obiektów Urzędu. Ponadto należy zwrócić uwagę na wysoki odsetek odpowiedzi pracowników: „nic mnie nie zachęci” do jazdy rowerem – wynoszący, w zależności od obiektu, od 14% do 25%.

Inne czynniki zachęcające do jazdy jednośladem, proponowane już przez samych ankietowanych, w przypadku pracowników dotyczyły stworzenia systemu rozwożenia dzieci do szkół/przedszkoli/ żłobków, możliwości darmowego korzystania z wypożyczalni roweru miejskiego, dostępności rynkowej roweru trzyosobowego (ze względu na dowóz dzieci do szkoły) oraz wprowadzenia elastycznego czasu pracy. Wśród podawanych przez klientów „innych czynników” największy odsetek dotyczył odpowiedzi: „nic mnie nie zachęci”, „posiadanie roweru” oraz „lepszy stan zdrowia”.

Tabela 1

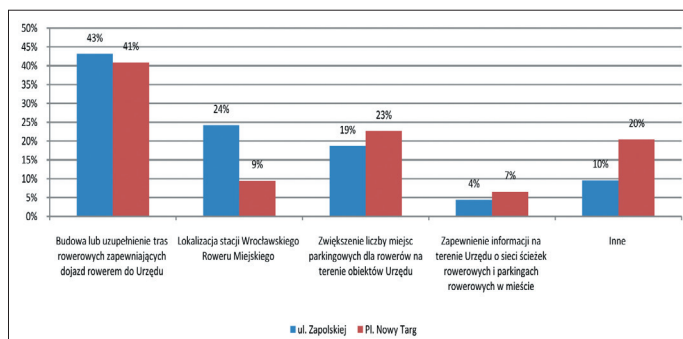
Czynniki zachęcające pracowników do zmiany środka transportu na komunikację zbiorową					
Czynniki	UMW Zapolska/ Bogusławskiego/ Świdnicka [%]	UMW Nowy Targ/ Bernardyńska [%]	UMW Kromera [%]	UMW Strzegomska [%]	UMW Kotlarska/ Rynek/ Sukiennice [%]
Dopłaty do biletów okresowych lub ich finansowanie	20	16	14	15	15
Skrócenie czasu jazdy pojazdami komunikacji zbiorowej	16	10	20	7	15
Przesunięcie godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy	15	11	22	19	14
Zapewnienie nowoczesnego taboru	10	11	8	4	10
Inne	10	15	8	7	10
Większa pojemność pojazdów komunikacji zbiorowej	8	13	0	11	7
Zwiększenie częstotliwości kursowania linii obsługujących przystanki zlokalizowane w pobliżu Urzędu	7	3	8	11	10
Zmiana trasy przebiegu linii, z której mogłaby Pani/Pan korzystać	5	3	14	7	7
Możliwość skorzystania z parkingu Park & Ride	3	5	0	0	5
Wprowadzenie dodatkowej linii obsługującej przystanki zlokalizowane w pobliżu Urzędu	3	7	3	4	1
Zmiana lokalizacji przystanku, z którego potencjalnie mogłaby Pani/Pan korzystać	2	3	3	15	4
Zapewnienie informacji na terenie Urzędu o funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej	1	2	0	0	0
Możliwość zakupu biletów na terenie UMW	1	0	0	0	4
Możliwość skorzystania z parkingu Bike & Ride	0	0	0	0	0
Nic mnie nie zachęci	0	0	0	0	0



Rys. 4. Czynniki zachęcające klientów do zmiany środka transportu na komunikację zbiorową. Opracowanie: K. Solecka.

Tabela 2

Czynniki zachęcające pracowników do zmiany środka transportu na rower					
Czynniki	UMW Zapolska/ Bogusławskiego/ Świdnicka [%]	UMW Nowy Targ/ Bernardyńska [%]	UMW Kromera [%]	UMW Strzegomska [%]	UMW Koltarska / Rynek/ Sukiennice [%]
Budowa lub uzupełnienie tras rowerowych	22	21	21	24	20
Możliwość skorzystania z przebiegalni i przyszniców na terenie obiektów Urzędu	17	20	11	8	15
Nic mnie nie zachęci	14	22	17	20	25
Zachęty finansowe za codzienny dojazd rowerem do pracy oferowane przez pracodawcę	11	13	12	4	7
Zwiększenie liczby monitorowanych i zadaszonych miejsc parkingowych dla rowerów na terenie obiektów Urzędu	10	3	11	12	13
Zachęty finansowe np. w postaci dopłaty do zakupu roweru oferowane przez pracodawcę	7	6	14	16	5
Lokalizacja stacji WRM	5	4	5	0	5
Zapewnienie bezpiecznego zamkniętego parkingu rowerowego w miejscu zamieszkania	4	5	8	8	3
Inne	4	3	1	0	3
Możliwość skorzystania z narzędzi do serwisu roweru w razie awarii	3	2	0	8	2
Zapewnienie informacji na terenie Urzędu	2	2	2	0	2



Rys. 5. Czynniki zachęcające klientów do zmiany środka transportu na rower. Opracowanie: K. Solecka.

Możliwość podróżowania do pracy w systemie *carpooling*

Pracownicy odpowiadali na pytanie dotyczące obecnego ich uczestnictwa w dojazdach do pracy odbywanych w systemie *carpooling*. Okazało się, że jest to niezbyt popularna forma przemieszczania się – do wszystkich obiektów UMW średnio odbywanych jest 8% podróży w systemie *carpooling*, a najwięcej takich przejazdów (11–12% odpowiedzi) deklarują osoby zatrudnione w obiektach usytuowanych poza centrum miasta. Choć liczba uczestników systemu *carpooling* nie jest wysoka, badani prawidłowo identyfikują korzyści płynące z podróżowania do miejsca pracy w ten sposób. Najważniejsze korzyści, jakie w opinii respondentów, można odnieść w przypadku dzielenia się miejscem w samochodzie, to: zmniejszenie kosztów podróży, zmniejszenie zatłoczenia na drogach, zmniejszenie zapotrzebowania na

miejsca parkingowe oraz zmniejszenie emisji szkodliwych zanieczyszczeń. Ankietowani wskazują także gwarancję dojazdu do pracy w razie awarii prywatnego samochodu.

Na pytanie o chęć uczestnictwa w systemie *carpooling* respondenci odpowiadali w większości twierdząco (56% odpowiedzi), przy czym obserwuje się większą chęć do podróżowania w systemie jako pasażer (27% odpowiedzi) lub wymiennie jako kierowca lub pasażer (24%), niż tylko jako kierowca (5%). 7% wszystkich respondentów, dla których samochód był dominującym środkiem transportu w dniu badania (osoby podróżujące samochodem jako kierowca) deklaruje chęć uczestnictwa w programie.

Czynniki, które wydają się być ważne dla respondentów deklarujących możliwość zaangażowania się we wspólne przejazdy to: bliskość zamieszkania i punktualność partnerów. Nieco mniej ważne są: to, że osoba jest palaczem, kultura osobista, dłuższy czas znajomości, wypłacalność finansowa oraz miłe usposobienie. Ponad 6% osób nie ma zdania w tym temacie, a inne czynniki wskazywane przez ankietowanych to: „żeby ta osoba nie krytykowała mojego stylu jazdy”, „dostosowanie się do godzin pracy”. Czynniki takie jak płeć, czy wiek wydają się nie mieć większego znaczenia. Osoby które nie deklarowały chęci uczestnictwa w programie swoją decyzję motywowały przede wszystkim: brakiem niezależności, koniecznością zawożenia/odbierania dzieci do/z przedszkola/szkoły, realizacją innych celów podróży przed lub po pracy oraz tym, iż lubią podróżować rowerem lub środkami komunikacji zbiorowej.

Realizacja podróży służbowych

Pracownicy UMW, z racji wykonywanej pracy, odbywają w ciągu dnia wiele podróży służbowych. Środki transportu wykorzystywane przez nich najczęściej w podróżach służbowych to środki komunikacji zbiorowej (tab. 3), choć udział podróży odbywanych samochodem, zarówno służbowym, jak i prywatnym, jest także wysoki, w szczególności w odniesieniu do osób zatrudnionych w obiektach UMW zlokalizowanych przy placu Nowy Targ/ulicy Bernardyńskiej oraz przy alei Kromera i ulicy Strzegomskiej. Pracownicy obiektów położonych w centrum miasta przemieszczają się także pieszo oraz korzystają z roweru.

Czynniki wskazywanymi przez osoby realizujące podróże służbowe samochodem jako te, które zachęciłyby ich do wyboru innego środka lokomocji, to przede wszystkim: skrócenie czasu przejazdu środkami komunikacji zbiorowej, dobre skomunikowanie komunikacją zbiorową do celu podróży, możliwość zakupu biletu przez pracodawcę na przejazdy komunikacją zbiorową lub dopłaty do biletu okresowego. Istotne wydają się być również: ułatwienie dostępu do roweru służbowego, zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji autobusowej i tramwajowej, poprawa komfortu podróży oraz zapewnienie punktualności kursowania i czystości w środkach komunikacji zbiorowej, a także ładna pogoda umożliwiająca skorzystanie z roweru. 16% osób obecnie korzystających z samochodu w podróżach służbowych nic nie zachęci do zmiany środka lokomocji.

Tabela 3

Środki transportu wykorzystywane w podróżach służbowych pracowników UMW					
Środek transportu	UMW Zapolskie/ Bogusławskiego / Świdnicka* [%]	UMW Nowy Targ/ Bernardyńska* [%]	UMW Kromera [%]	UMW Strzegomska [%]	UMW Koltarska / Rynek/ Sukienice* [%]
Środki komunikacji zbiorowej	54	47	64	58	36
Podróż piesze	20	16	0	0	43
Samochód służbowy	13	25	15	34	15
Samochód prywatny	10	6	21	8	5
Rower	3	6	0	0	1

*obiekty zlokalizowane w centrum miasta

Podsumowanie

Wyniki badań ankietowych pozwoliły na sformułowanie wniosków pomocnych w następnym etapie wdrażania projektu do określenia działań niezbędnych do realizacji planu mobilności. Wnioski te przedstawiono poniżej.

Blisko połowa pracowników korzysta w podróżach do UMW ze środków komunikacji zbiorowej, jednakże dosyć wysoki jest również odsetek dojeżdżających komunikacją indywidualną. W przypadku klientów udział samochodów w podróżach jest wyższy niż dla pracowników i równy procentowi przejazdów komunikacją zbiorową. Konieczne jest więc wprowadzanie przez władze Urzędu działań, które w konsekwencji mogłyby doprowadzić do zwiększenia udziału komunikacji zbiorowej, obniżenia udziału komunikacji indywidualnej oraz zwiększenia napelnienia pojazdów w dojazdach do obiektów UMW. Dość wysoki, jak na warunki krajowe, jest udział podróży wykonywanych rowerem, szczególnie w odniesieniu do obiektów UMW usytuowanych w centrum miasta – polityka transportowa prowadzona przez władze Urzędu powinna mieć na celu przynajmniej jego utrzymanie, a docelowo – zwiększenie dojazdów realizowanych jednoślądem.

Ankietowani podróżują do obiektów UMW samochodem głównie ze względu na oszczędność czasu, wygodę oraz realizację innych celów podróży w tym samym dniu. Aby więc zaoferować pracownikom i klientom konkurencyjne, w stosunku do samochodu, formy lokomocji, władze UMW powinny przede wszystkim dążyć do wdrażania działań dotyczących poprawy warunków podróży, w tym zadbać o skrócenie czasu przejazdu i poprawę komfortu, a także realizować rozwiązania dla zapewnienia spójnej i gęstej sieci tras rowerowych.

Pracownicy i klienci podróżują do obiektów UMW środkami komunikacji zbiorowej głównie ze względu na oszczędność na kosztach podróży, brak samochodu, brak możliwości zaparkowania samochodu oraz dobrą ofertę komunikacji zbiorowej. Należałoby zatem sukcesywnie podnosić jakość usług komunikacji zbiorowej, tak, aby zatrzymać obecnych jej użytkowników, w tym osoby, które nie nabyły jeszcze samochodu.

Skuteczne w zakresie potencjalnej rezygnacji z samochodu wydają się być czynniki, które według wskazań respondentów podróżujących obecnie samochodem mogłyby ich zachęcić do podróżowania komunikacją zbiorową: skrócenie czasu jazdy pojazdami komunikacji zbiorowej, zapewnienie nowoczesnego taboru o większej pojemności oraz zwiększenie częstotliwości kursowania linii obsługujących przystanki zlokalizowane w pobliżu obiektów UMW. W przypadku pracowników, efektywne mogą okazać się dodatkowo dopłaty do biletów okresowych oraz przesunięcie godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy. Natomiast wśród najważniejszych czynników zachęcających do zmiany środka transportu na rower kluczowe znacznie wydaje się mieć budowa oraz uzupełnianie tras rowerowych, zwiększenie liczby monitorowanych i zadaszonych miejsc parkingowych dla rowerów oraz rozbudowa systemu Wrocławskiego Roweru Miejskiego. Zachęcanie pracowników może się również odbywać poprzez zapewnienie możliwości skorzystania z przebieralni i pryszniców na terenie obiektów UMW oraz zachęt finansowych np. w postaci dopłat do zakupu roweru.

Większość pracowników odpowiada twierdząco na pytanie o chęć przystąpienia do systemu *carpooling*, przy czym więcej deklaracji odnotowano w odniesieniu do podróżowania w systemie jako pasażer lub wymiennie, jako, kierowca lub pasażer. Władze UMW powinny promować *carpooling* oraz umożliwić kontakt osobom zainteresowanym uczestnictwem np. poprzez stworzenie platformy wymiany informacji o potencjalnych użytkownikach.

Czynnikami, które mogłyby pozwolić na ograniczenie samochodu w podróżach służbowych, są niejednokrotnie już podkreślane – skrócenie czasu przejazdu środkami komunikacji zbiorowej, wyższa częstotliwość kursowania, zapewnienie punktualności kursowania oraz poprawa komfortu podróży. Duże znacznie może mieć zapewnienie lepszego dostępu do służbowego biletu okresowego, możliwość zakupu biletu komunikacji zbiorowej przez pracodawcę oraz zaoferowanie dostępu do roweru służbowego.

Literatura

1. Kingham S., Copsey C., *Travelling to work: will people move out of their cars*, „Transport Policy”, 2001, nr 8.
2. Marshall S., Banister D., *Travel reduction strategies: intentions and outcomes*, „Transportation Research”, 2000, Parth A, no 34.
4. Nosal K., *Przykłady planów mobilności i ocena ich skuteczności*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2011, nr 1.
5. Nosal K., Starowicz W., *Wybrane zagadnienia zarządzania mobilnością*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2010, nr 3.
6. *Innowacje na rzecz zrównoważonego transportu miejskiego. Doświadczenia z realizacji projektu Unii Europejskiej CIVITAS-CARAVEL*, red. Rudnicki A., Wydawnictwo PiT Kraków 2010.
7. *Wrocławska polityka mobilności*, Załącznik do Uchwały nr XLVIII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r.