

KINGA MARKOWSKA

lic., studentka studiów magisterskich, Akademia Nauk Stosowanych w Koninie, ul. Przyjaźni 1, 62-510 Konin, e-mail: kingamarkowska98@gmail.com

Identyfikacja i ocena ułatwień oraz utrudnień w korzystaniu z transportu zbiorowego w Koninie przez osoby o ograniczonej mobilności¹

Streszczenie: W artykule opisano wyniki badań opinii osób z ograniczoną mobilnością, mieszkających w Koninie i jego okolicach, na temat ułatwień i utrudnień występujących podczas korzystania przez nich z miejskiego transportu. Badanie dokonano na podstawie ankiety bezpośredniej (wywiad z użytkownikami transportu) oraz drogą mailową czy poprzez ankiety wysyłane za pomocą mediów społecznościowych. Wybór tego rodzaju badania wynikał z przeprowadzenia go w listopadzie i grudniu 2020 roku, czyli w czasie, kiedy zarówno w Polsce, jak i na całym świecie trwała pandemia koronawirusa. Spowodowało to utrudnienia w bezpośrednim przeprowadzeniu badania problemu, dlatego w większości ankiety były realizowane przy użyciu Internetu.

Słowa kluczowe: transport miejski, transport zbiorowy, ograniczona mobilność.

Wprowadzenie

W Koninie, na 31 grudnia 2019 roku, mieszkały 73 522 osoby, z czego 52,8% były to kobiety, a 47,2% – mężczyźni. Średni wiek mieszkańców wynosił 44,4 lata. W ciągu ostatnich 10 lat (2009–2019) liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrosła o 44% (z 13 420 w 2009 do 19 270 w 2019). Natomiast liczba osób w wieku produkcyjnym zmalała o 19% (z 55 127 w 2009 do 44 800 w 2019)². Wzrost liczby osób starszych wśród mieszkańców miasta powoduje, że to właśnie ich liczba jest jednym z najbardziej istotnych elementów mających wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego. Osoby starsze stanowią najliczniejszą liczną grupę wśród osób z ograniczoną mobilnością w Koninie.

Charakterystyka użytkowników miejskiego transportu zbiorowego o ograniczonej mobilności

Pojęcie ograniczonej mobilności w głównej mierze jest łączone z osobami niepełnosprawnymi. To jednak błędna interpretacja, gdyż sformułowanie to ma dużo większy zasięg. Ograniczenia te obejmują:

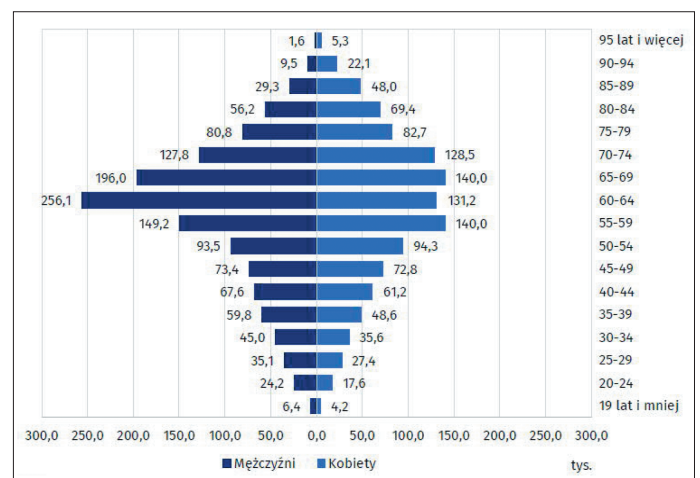
- osoby niepełnosprawne,
- osoby w podeszłym wieku,
- osoby z wózkiem dziecięcym,
- kobiety w ciąży,
- ludzi z ciężarami, np. małymi dziećmi na rękach, bagażem,

- inne osoby, które na skutek wypadku bądź choroby mają trudności w swobodnym poruszaniu się³.

Specyficzną grupę osób z ograniczoną mobilnością stanowić mogą również osoby obcojęzyczne (bariera językowa), jak i analfabeci.

Jedną z liczniejszych grup z wyżej wymienionego podziału stanowią osoby niepełnosprawne. Według wyników przeprowadzonego w 2011 roku w Polsce ich liczba ogółem wynosiła około 4,7 mln, co stanowiło 12,2% ogółu. Udział mężczyzn wśród osób niepełnosprawnych wynosił 46,1%, natomiast kobiet – 53,9%⁴. Biorąc pod uwagę powody ograniczenia mobilności wśród osób niepełnosprawnych można wyróżnić:

- osoby niepełnosprawne ruchowo (poruszające się za pomocą sprzętów i urządzeń wspomagających np. kul, lasek, protez, balkoników czy wózków inwalidzkich),
- osoby niesłyszące,
- osoby niewidome i niedowidzące,
- osoby niepełnosprawne umysłowo⁵.



Rys. 1. Osoby posiadające orzeczenie o niepełnosprawności lub niezdolności do pracy według płci i grup wiekowych w 2019 r.

Źródło: Osoby niepełnosprawne w 2019 r., GUS, 3.12.2020 r.

³ E. Kaczmarska, *Udostępnienie przestrzeni osobom niepełnosprawnym. Likwidacja barier*, Materiały Pierwszego Europejskiego Kongresu „Niepełnosprawni bliżej Europy”, Kraków, 1993, s. 17.

⁴ www.niepełnosprawni.gov.pl

⁵ S. Puławska-Obiedowska, *Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością w Krakowie*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2017, nr 7, s. 23.

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2022.

² *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Konina na lata 2021–2030*, s.12.

Populacja osób niepełnosprawnych prawnie w wieku 16 lat i więcej w Polsce w 2019 roku liczyła 3038 tys., co stanowiło 10,0% ogółu populacji osób. Mężczyźni stanowili 49,9% populacji osób niepełnosprawnych (1518 tys.), a kobiety 50,1% (1519 tys.). 62,1% osób niepełnosprawnych (1885 tys.) mieszkało w miastach, a 37,9% (1152 tys.) na wsi. Największą grupę wśród osób niepełnosprawnych prawnie stanowiły osoby:

- w wieku 65 lat i więcej – 40,7% ogółu osób niepełnosprawnych (1235 tys.),
- w wieku 55–64 lata – 28,5% (867 tys.),
- w wieku 45–54 lat – 12,6% (383 tys.),
- w wieku 35–44 lat – 8,9% (271 tys.).

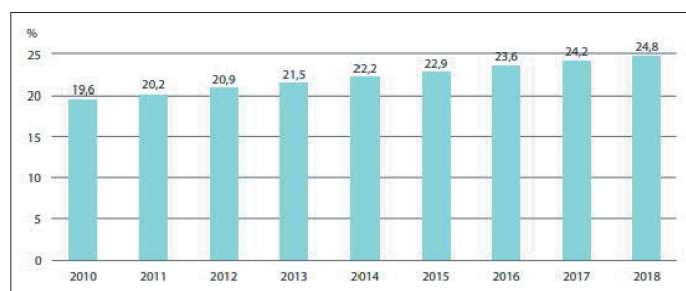
Najmniej liczne w tej zbiorowości były najmłodsze grupy wiekowe:

- w wieku 25–34 lat – 6,0% (181 tys.),
- w wieku 16–24 lata – 3,3% (101 tys.).

Wśród osób niepełnosprawnych prawnie w wieku 16 lat i więcej można było wyróżnić osoby:

- o znacznym stopniu niepełnosprawności – 27,4% (831 tys. osób),
- o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności – 47,3% (1437 tys. osób),
- o lekkim stopniu niepełnosprawności – 25,3% (769 tys. osób)⁶.

Kolejną, równie istotną grupę osób z ograniczoną mobilnością stanowią osoby w podeszłym wieku. W ostatnich latach w Polsce można zaobserwować nasilający się proces starzenia się społeczeństwa. Polega to na wzroście udziału w populacji osób starszych. Zwane jest to starzeniem demograficznym. Przeprowadzane badania demograficzne pokazują, że największy wpływ na starzenie się społeczeństwa ma kształtowanie się struktury urodzeń. Od ponad 20 lat w Polsce utrzymuje się tendencja spadku liczby urodzeń, co skutkuje wzrostem średniego wieku społeczeństwa⁷. Udział osób starszych w populacji mieszkańców Polski systematycznie rośnie. Na koniec 2018 roku osoby w wieku 60 lat i więcej stanowiły w Polsce blisko 25% ogółu miesz-



Rys. 2. Udział osób starszych w liczbie ludności ogółem w latach 2010-2018

Źródło: Sytuacja osób starszych w Polsce w 2018r, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2020, s. 18

⁶ Informacja Rządu Rzeczypospolitej Polskiej o działaniach podejmowanych w 2019 r. na rzecz realizacji postanowień uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. – Karta Praw Osób Niepełnosprawnych, Warszawa 2020, s. 7.

⁷ K. Solecka, D. Maderak, Ocena miejskiego systemu transportu publicznego w Krakowie przez osoby starsze, „Transport Miejski i Regionalny”, 2017, nr 11, s.18.

kańców, podczas gdy w roku 2010 wskaźnik ten kształtował się na poziomie 19,6%. W strukturze osób starszych dominowały osoby względnie najmłodsze (w grupie wieku 60–64 lata).

Charakterystyka badania i próby badawczej

Ankieta składa się z pytań zamkniętych. Miało to na celu ułatwienie badanym udzielenie odpowiedzi na zadane pytania i zachęcenie do udziału. Pozwoliło to na skrócenie czasu, który musieli poświęcić na wykonanie tej czynności. Kwestionariusz ankiety zawiera głównie pytania jakościowe, przez co nie wymaga specjalistycznej wiedzy o danym zjawisku od badanych. Wypełnianie ankiety polegało głównie na ocenie poszczególnych wartości przeważnie w skali od 1 (bardzo źle) do 5 (bardzo dobrze). Oprócz pytań oceniających w ankiecie znalazły się również pytania skłaniające do wyboru maksymalnie 3 wariantów odpowiedzi. Charakterystykę badanych osób przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1

Charakterystyka próby badawczej		
Cecha próby	Liczba odpowiedzi	Udział procentowy [%]
Cała próba	409	100
Próba w podziale na płeć		
Kobiety	213	52,1
Mężczyźni	196	47,9
Próba w podziale na wiek		
Poniżej 25 lat	121	29,6
25 – 65 lat	154	37,7
Powyżej 65 lat	134	32,7
Próba w podziale na miejsce zamieszkania		
Miasto Konin	218	53,3
Poza miastem	191	46,7
Próba w podziale na ograniczenia mobilności		
Osoby starsze i kobiety w ciąży	176	43,0
Osoby niepełnosprawne	127	31,1
Rodzice (opiekunowie) osób niepełnosprawnych	106	25,9

Źródło: opracowanie własne

52,1% badanych (213 osób) stanowiły kobiety, natomiast 47,9% – mężczyźni (196 osób). Użytkownicy transportu zbiorowego, którzy wzięli udział w badaniu ankietowym, to w większości osoby w przedziale wiekowym od 26 do 65 lat. Stanowią one 37,7% badanych. Osoby powyżej 65 roku życia to 32,7% badanych. Natomiast grupa osób młodych (0–25 lat) poddanych badaniu obejmowała 29,6%. Ze względu na miejsce zamieszkania strukturę respondentów przedstawia wykres 9. Stanowili oni odpowiednio: mieszkańcy Konina – 53,3% badanych, mieszkańcy okolic Konina – 46,7% badanych. 43,0% stanowiły osoby starsze oraz kobiety w ciąży, 31,1% osoby niepełnosprawne, a 25,9% rodzice (opiekunowie) osób niepełnosprawnych.

Charakterystykę badanych osób ze względu na rodzaj ograniczonej mobilności i wiek przedstawia tabela 2.

Wśród osób starszych oraz kobiet w ciąży 27,9% stanowiły osoby do 25 roku życia, 19,3% w przedziale wiekowym

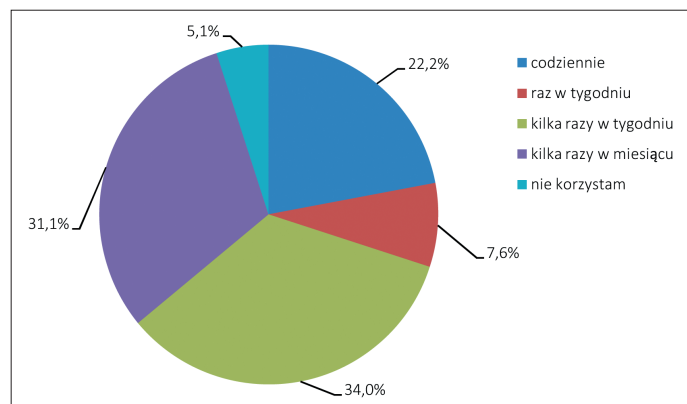
Tabela 2

Zestawienie badanych osób ze względu na wiek i rodzaj ograniczonej mobilności						
Wiek	Osoby starsze i kobiety w ciąży		Osoby niepełnosprawne		Rodzice (opiekunowie) osoby niepełnosprawnej	
	Liczba odpowiedzi	Udział procentowy [%]	Liczba odpowiedzi	Udział procentowy [%]	Liczba odpowiedzi	Udział procentowy [%]
poniżej 25	49	27,9	55	43,3	17	16,0
26-65	34	19,3	63	49,6	57	53,8
powyżej 65	93	52,8	9	7,1	32	30,2
ogółem	176	100,0	127	100,0	106	100,0

Źródło: opracowanie własne

26–65 lat i 52,8% – osoby powyżej 65 lat. 43,3% osób niepełnosprawnych to osoby do 25 roku życia, 49,6% stanowiły osoby w wieku 26–65 lat, a 7,1% osoby powyżej 65 lat. Natomiast w grupie rodziców (opiekunów) osób niepełnosprawnych 16,0% to osoby w wieku 0–25 lat, 53,8% – 26–65 lat oraz 30,2% – powyżej 65 lat.

Większość ankietowanych pasażerów korzysta ze środków komunikacji zbiorowej w Koninie kilka razy w tygodniu. Stanowią oni ponad 1/3 ogółu badanych (34,0%). Następne co do wielkości grupy stanowią pasażerowie podróżujący kilka razy w miesiącu (31,1%) oraz codziennie (22,2%). Tylko 7,6% stanowią osoby przemieszczające się środkami komunikacji zbiorowej raz w tygodniu. Najmniej liczną grupą ankietowanych (5,1%) są ci, którzy nie korzystają w ogóle z tego typu środka transportu. Wyniki te przedstawia rysunek 3.

Rys. 3. Częstość korzystania ze środków komunikacji miejskiej
Źródło: opracowanie własne

Analiza i ocena udogodnień związanych z korzystaniem z miejskiego transportu zbiorowego⁸

Pierwsze z badanych zagadnień w ankiecie dotyczyło czynników, które mają znaczenie przy wyborze komunikacji zbiorowej jako środka transportu. Charakterystykę czynników, które mają znaczenie przy wyborze komunikacji zbiorowej przedstawia tabela 3.

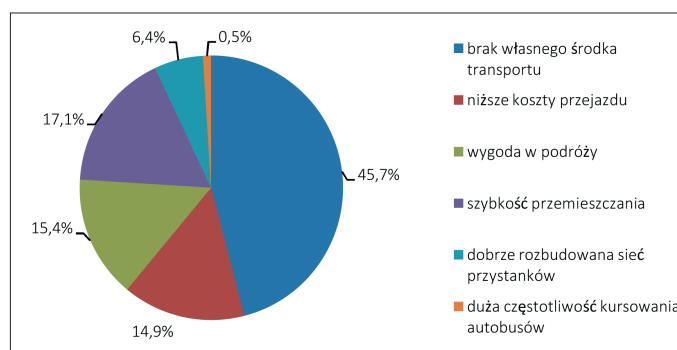
⁸ K. Markowska, *Identyfikacja ułatwień i utrudnień w korzystaniu z transportu zbiorowego w Koninie przez osoby o ograniczonej mobilności, praca dyplomowa*, PWSZ w Koninie, Konin 2021, s. 40–49.

Tabela 3

Charakterystyka czynników mających znaczenie przy wyborze komunikacji miejskiej		
Czynniki mające znaczenie przy wyborze komunikacji miejskiej	Liczba odpowiedzi	Udział procentowy [%]
brak własnego środka transportu	187	45,7
niższe koszty przejazdu	61	14,9
wygoda w podróży	63	15,4
szybkość przemieszczania	70	17,1
dobrze rozbudowana sieć przystanków	26	6,4
duża częstotliwość kursowania autobusów	2	0,5
ogółem	409	100

Źródło: opracowanie własne

Najczęściej wskazywanym przez ankietowanych czynnikiem był brak własnego środka transportu. W ten sposób odpowiedziało 45,7% badanych. Kolejne dwa z wyżej wymienionych czynników zostały ocenione podobnie. Niższe koszty przejazdu i wygoda w podróży mają znaczenie dla prawie 15% respondentów. Szybkość przemieszczania się jest ważna dla 17,1%. Mniejsze znaczenie ma dobrze rozbudowana sieć przystanków stanowiąca 6,4% ogółu udzielonych odpowiedzi. Najmniej ważnym czynnikiem jest duża częstotliwość kursowania autobusów – jedynie 0,5%. Obrazuje to rysunek 4.

Rys. 4. Czynniki mające znaczenie przy wyborze komunikacji miejskiej
Źródło: opracowanie własne

Zestawienie czynników w podziale na rodzaj ograniczonej mobilności ankietowanych prezentuje tabela 4.

Tabela 4

Czynniki mające znaczenie przy wyborze komunikacji miejskiej	Osoby starsze i kobiety w ciąży		Osoby niepełnosprawne		Rodzice (opiekunowie) osób niepełnosprawnych	
	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]
brak własnego środka transportu	81	46,0	58	45,8	48	45,3
niższe koszty przejazdu	25	14,2	22	17,3	14	13,2
wygoda w podróży	29	16,5	20	15,7	14	13,2
szybkość przemieszczania	26	14,8	20	15,7	24	22,6
dobrze rozbudowana sieć przystanków	14	7,9	6	4,7	6	5,7
duża częstotliwość kursowania autobusów	1	0,6	1	0,8	0	0,0
ogółem:	176	100,0	127	100,0	106	100,0

Źródło: opracowanie własne

Brak własnego środka transportu jest czynnikiem prawie jednakowo ważnym dla każdej z tych grup. Niższe koszty przejazdu najważniejsze są dla osób niepełnosprawnych (17,3%). Wygoda w podróży ma największe znaczenie dla osób starszych (16,5%). Szybkość przemieszczania się ma istotne znaczenie głównie dla rodziców (opiekunów) osób niepełnosprawnych (22,6%). Dwa ostatnie czynniki zostały wskazane przez zdecydowanie mniejszą liczbę respondentów w każdej z grup osób ograniczonych mobilnie. Duża częstotliwość kursowania autobusów nie ma żadnego znaczenia dla rodziców (opiekunów) osób niepełnosprawnych.

W kolejnym pytaniu ankiety respondenci mieli ocenić czynniki ułatwiające korzystanie ze środków komunikacji miejskiej przez osoby ograniczone mobilnie. Oceniano następujące czynniki:

- odpowiednia wysokość podłóg w autobusie i krawężników na przystankach,
- czytelność systemu oznakowania trasy i linii,
- czytelność i rozmieszczenie rozkładów jazdy na przystankach,
- oznakowanie i usytuowanie poręczy w autobusach,
- życzliwość i pomoc kierowców.

Wyniki oceny dla wszystkich czynników zawiera tabela 5.

Tabela 5

Ocena czynników ułatwiających korzystanie z komunikacji miejskiej											
Czynniki	bardzo źle (1)		źle (2)		umiarkowanie (3)		dobrze (4)		bardzo dobrze (5)		Wartość średnia oceny
	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]	
odpowiednia wysokość podłóg w autobusie i krawężników na przystankach	1	0,2	21	5,1	80	19,6	187	45,7	120	29,4	3,99
czytelność systemu oznakowania trasy	2	0,5	31	7,6	76	18,6	174	42,5	126	30,8	3,96
czytelność i rozmieszczenie rozkładów jazdy na przystankach	5	1,2	23	5,6	98	24,0	164	40,1	119	29,1	3,9
oznakowanie i usytuowanie poręczy w autobusach	6	1,4	11	2,7	68	16,6	179	43,8	145	35,5	4,09
życzliwość i pomoc kierowców	8	1,9	29	7,1	99	24,2	152	37,2	121	29,6	3,85
Wartość średnia oceny wszystkich czynników											3,96

Źródło: opracowanie własne

Ocena odpowiedniej wysokości podłóg w autobusie i krawężników na przystankach

Najczęściej zaznaczaną oceną była 4 (dobrze) – 45,7%. Łącznie czynnik ten dobrze i bardzo dobrze oceniło blisko $\frac{3}{4}$ respondentów (75,1%). Źle i bardzo źle czynnik oceniło 5,3% respondentów. Wartość średnia oceny wysokości podłóg w pojazdach i krawężników wyniosła 3,99.

Ocena czytelności systemu oznakowania trasy i linii

Najczęściej zaznaczaną oceną była 4 (dobrze) – 42,5%. Łącznie czynnik ten dobrze i bardzo dobrze oceniło blisko $\frac{3}{4}$ respondentów (73,3%). Źle i bardzo źle czynnik oceniło 8,1% respondentów. Wartość średnia oceny czytelności systemu oznakowania trasy i linii wyniosła 3,96.

Ocena czytelności i rozmieszczenia rozkładów jazdy na przystankach

Najczęściej zaznaczaną oceną była 4 (dobrze) – 40,1%. Łącznie czynnik ten dobrze i bardzo dobrze oceniło 69,2% respondentów. Źle i bardzo źle czynnik oceniło 6,8% respondentów. Wartość średnia oceny czytelności i rozmieszczenia rozkładów jazdy na przystankach wyniosła 3,9.

Ocena oznakowania i usytuowania poręczy w autobusach

Najczęściej zaznaczaną oceną była 4 (dobrze) – 43,8%. Łącznie czynnik ten dobrze i bardzo dobrze oceniło 79,3% respondentów. Źle i bardzo źle czynnik oceniło 4,1% respondentów. Wartość średnia oceny oznakowania i usytuowania poręczy w autobusach wyniosła 4,09.

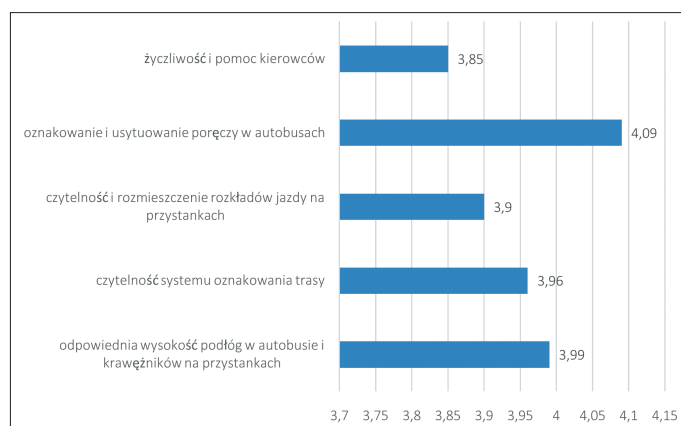
Ocena życzliwości i pomocy kierowców

Najczęściej zaznaczaną oceną była 4 (dobrze) – 37,2%. Łącznie czynnik ten dobrze i bardzo dobrze oceniło 66,8% respondentów. Źle i bardzo źle czynnik oceniło 9,0% respondentów. Wartość średnia oceny życzliwości i pomocy kierowców wyniosła 3,85.

Łączna ocena czynników ułatwiających korzystanie z transportu miejskiego

Ogólna średnia ocena wszystkich czynników wyniosła 3,96. Jest to ocena dobra. Najwyższą ocenę uzyskało oznakowanie i usytuowanie poręczy w autobusach – 4,09, najniższą natomiast życzliwość i pomoc kierowców – 3,85. Szczegółowe ich zestawienie przedstawia rysunek 5.

Kolejnym ocenianym zagadnieniem były udogodnienia występujące w pojazdach komunikacji miejskiej, takie jak: tablice informacyjne w autobusie, biletomaty, dostępność innych punktów zakupu biletów, zapowiedzi głosowe przy-



Rys. 5. Średnie oceny czynników ułatwiających korzystanie ze zbiorowej komunikacji miejskiej w Koninie

Źródło: opracowanie własne

Tabela 6

Ocena udogodnień w autobusach komunikacji zbiorowej											
Czynniki	bardzo źle (1)		źle (2)		umiarkowanie (3)		dobrze (4)		bardzo dobrze (5)		Wartość średnia oceny
	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]	
tablice informacyjne w autobusie	7	1,8	30	7,3	88	21,5	173	42,3	111	27,1	3,86
biletomaty	10	2,4	40	9,7	109	26,7	141	34,5	109	26,7	3,73
dostępność innych punktów zakupu biletów (w tym drogą internetową)	16	3,9	43	10,5	130	31,8	113	27,6	107	26,2	3,62
zapowiedzi głosowe przystanków	4	0,9	23	5,6	95	23,2	172	42,1	115	28,2	3,91
miejsca przystosowane dla osób ograniczonych mobilnie	8	2,0	14	3,4	63	15,4	193	47,2	131	32,0	4,04
obniżająca się podłoga przy wysiadaniu z autobusu	1	0,3	16	3,9	55	13,4	190	46,5	147	35,9	4,14
Wartość średnia oceny wszystkich czynników											3,88

Źródło: opracowanie własne

stanków, miejsca przystosowane dla osób ograniczonych mobilnie oraz obniżająca się podłoga autobusu. Zestawienie otrzymanych wyników przedstawia tabela 6.

Ocena tablic informacyjnych wewnątrz autobusu

Najczęściej zaznaczaną oceną była 4 (dobrze) – 42,3%. Łącznie czynnik ten dobrze i bardzo dobrze oceniło 69,4% respondentów. Źle i bardzo źle czynnik oceniło 9,1% respondentów. Wartość średnia oceny tablic informacyjnych wewnątrz autobusu wyniosła 3,86.

Ocena biletomatów

Najczęściej zaznaczaną oceną była 4 (dobrze) – 34,5%. Łącznie czynnik ten dobrze i bardzo dobrze oceniło 61,2% respondentów. Źle i bardzo źle czynnik oceniło 12,1% respondentów. Wartość średnia oceny biletomatów wyniosła 3,73.

Ocena dostępności innych punktów zakupu biletów (w tym drogą internetową)

Najczęściej zaznaczaną oceną była 4 (dobrze) – 27,6%. Łącznie czynnik ten dobrze i bardzo dobrze oceniło 53,8% respondentów. Źle i bardzo źle czynnik oceniło 14,3% respondentów. Niska ocena innych punktów zakupu biletów wynika z faktu, iż są one jedynie dostępne w kioskach RUCH oraz u kierowców autobusów. Wartość średnia oceny dostępności innych punktów zakupu biletów (w tym drogą internetową) wyniosła 3,62.

Ocena zapowiedzi głosowej przystanków

Najczęściej zaznaczaną oceną była 4 (dobrze) – 42,1%. Łącznie czynnik ten dobrze i bardzo dobrze oceniło 70,3% respondentów. Źle i bardzo źle czynnik oceniło 6,5% respondentów. Wartość średnia oceny zapowiedzi głosowej przystanków wyniosła 3,91.

Ocena miejsc przystosowanych dla osób o ograniczonej mobilności

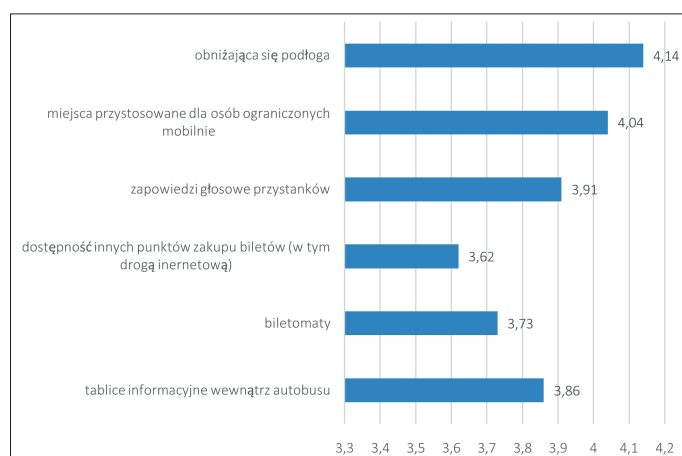
Najczęściej zaznaczaną oceną była 4 (dobrze) – 47,2%. Łącznie czynnik ten dobrze i bardzo dobrze oceniło 79,2% respondentów. Źle i bardzo źle czynnik oceniło 5,4% respondentów. Wartość średnia oceny miejsc przystosowanych dla osób o ograniczonej mobilności wyniosła 4,04.

Ocena obniżającej się podłogi przy wysiadaniu z autobusu

Najczęściej zaznaczaną oceną była 4 (dobrze) – 46,5%. Łącznie czynnik ten dobrze i bardzo dobrze oceniło 82,4% respondentów. Źle i bardzo źle czynnik oceniło 4,2% respondentów. Wartość średnia oceny obniżającej się podłogi wyniosła 4,14.

Łączna ocena udogodnień we autobusach

Ogólna średnia ocena wszystkich czynników wyniosła 3,88. Jest to ocena dobra. Najwyższą ocenę uzyskała obniżająca się podłoga przy wysiadaniu z autobusu – 4,14, najniższą natomiast dostępność innych punktów zakupu biletów – 3,62. Szczegółowe ich zestawienie przedstawia rysunek 6.



Rys. 6. Średnie oceny udogodnień w zbiorowej komunikacji miejskiej w Koninie

Źródło: opracowanie własne

Analiza i ocena utrudnień związanych z korzystaniem z transportu zbiorowego⁹

W kolejnym pytaniu ankiety respondenci mieli wskazać główne czynniki, które utrudniają korzystanie z transportu zbiorowego w Koninie. Oceniano następujące czynniki:

- złe oznakowanie drzwi wejściowych,
- zbyt duże zatłoczenie w autobusie,
- mała częstotliwość kursowania autobusów,
- mały komfort podróży,
- rzadka sieć przystanków,
- słabo słyszalne komunikaty w autobusie,
- nieczytelny rozkład jazdy na monitorze,
- brak uprzejmości ze strony kierowców,
- brak pomocy od pasażerów.

Zestawienie uzyskanych odpowiedzi przedstawia tabela 7.

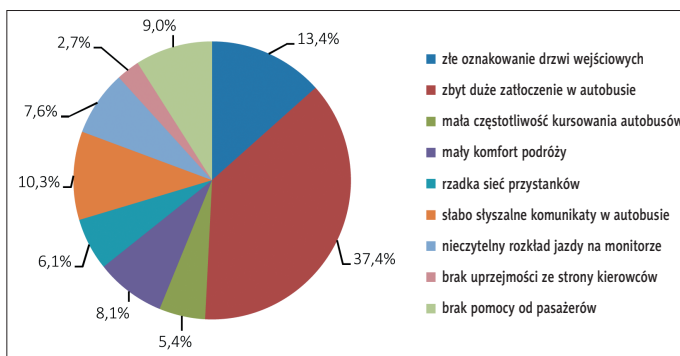
⁹ K. Markowska, *Identyfikacja ułatwień i utrudnień...* op.cit., s. 50–59.

Tabela 7

Charakterystyka utrudnień w transporcie zbiorowym		
Czynniki utrudniające korzystanie z autobusów miejskich	Liczba odpowiedzi	Udział procentowy [%]
złe oznakowanie drzwi wejściowych	55	13,4
zbyt duże zatłoczenie w autobusie	153	37,4
mała częstotliwość kursowania autobusów	22	5,4
mały komfort podróży	33	8,1
rzadka sieć przystanków	25	6,1
słabo słyszalne komunikaty w autobusie	42	10,3
nieczytelny rozkład jazdy na monitorze	31	7,6
brak uprzejmości ze strony kierowców	11	2,7
brak pomocy od pasażerów	37	9,0
	409	100

Źródło: opracowanie własne

Najczęściej wymienianym przez ankietowanych utrudnieniem było zbyt duże zatłoczenie w autobusie. Czynnikiem ten wskazało 37,4% badanych. Kolejnym, co do ilości udzielonych odpowiedzi, było złe oznakowanie drzwi wejściowych, które stanowiło 13,4% uzyskanych odpowiedzi. Na trzecim miejscu były słabo słyszalne komunikaty w autobusie (10,3%). Każde z pozostałych utrudnień wskazywano w mniejszym stopniu – mniejszym niż 10%. W grupie tej największe znaczenie dla badanych miał brak pomocy od pasażerów – 9,0%. Natomiast najmniejsze znaczenie miał brak uprzejmości ze strony kierowców. W ten sposób odpowiedziało jedynie 2,7% ankietowanych. Charakterystykę oceny wszystkich utrudnień przedstawia rysunek 7.



Rys. 7. Ocena głównych czynników utrudniających korzystanie z transportu zbiorowego
Źródło: opracowanie własne

Zestawienie ocen czynników utrudniających korzystanie z transportu zbiorowego w podziale na rodzaj ograniczonej mobilności ankietowanych prezentuje tabela 8.

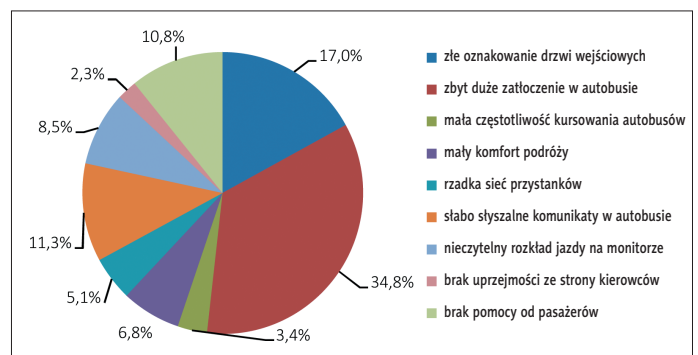
Utrudnienie najczęściej wskazywane przez ankietowanych – zbyt duże zatłoczenie w autobusie – największe znaczenie wśród osób ograniczonych mobilnie miało dla rodziców (opiekunów) osób niepełnosprawnych – 40,6%, najmniejsze natomiast dla osób starszych i kobiet w ciąży – 34,8%. Czynnikiem najmniej uciążliwym dla pasażerów ograniczonych mobilnie był brak uprzejmości ze strony kierowców. Biorąc pod uwagę rodzaj ograniczonej mobilności najbardziej istotny był on dla osób niepełnosprawnych (3,8%), najmniej natomiast dla rodziców (opiekunów) osób niepełnosprawnych – 1,9%.

Tabela 8

Czynniki utrudniające korzystanie z autobusów miejskich	Osoby starsze i kobiety w ciąży		Osoby niepełnosprawne		Rodzice (opiekunowie) osób niepełnosprawnych	
	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]	liczba odpowiedzi	udział procentowy [%]
	złe oznakowanie drzwi wejściowych	30	17,0	10	7,9	15
zbyt duże zatłoczenie w autobusie	61	34,8	49	38,5	43	40,6
mała częstotliwość kursowania autobusów	6	3,4	9	7,1	7	6,6
mały komfort podróży	12	6,8	11	8,7	10	9,4
rzadka sieć przystanków	9	5,1	11	8,7	5	4,7
słabo słyszalne komunikaty w autobusie	20	11,3	11	8,7	11	10,4
nieczytelny rozkład jazdy na monitorze	15	8,5	10	7,9	6	5,7
brak uprzejmości ze strony kierowców	4	2,3	5	3,8	2	1,9
brak pomocy od pasażerów	19	10,8	11	8,7	7	6,6
ogółem	176	100,0	127	100,0	106	100,0

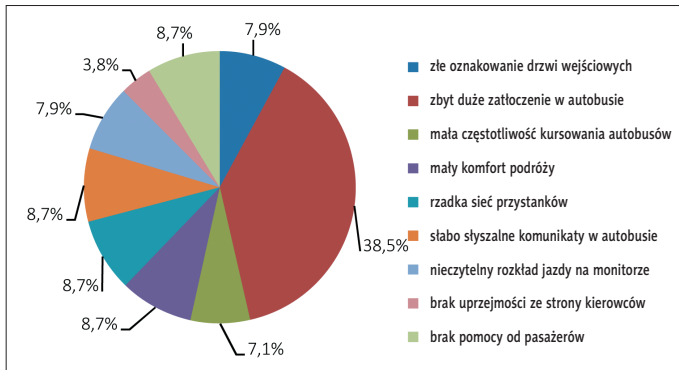
Źródło: opracowanie własne

Dla osób starszych i kobiet w ciąży czynnikiem sprawiającym największe utrudnienie w korzystaniu z komunikacji zbiorowej było zbyt duże zatłoczenie w autobusie. W ten sposób odpowiedziało 34,8% respondentów. Na kolejnych miejscach było złe oznakowanie drzwi wejściowych (17,0%) i słabo słyszalne komunikaty w autobusie (11,3%). Najmniej ważne były natomiast mała częstotliwość kursowania autobusów (3,4%) oraz brak uprzejmości ze strony kierowców (2,3%). Szczegółową charakterystykę ocen czynników utrudniających korzystanie z komunikacji zbiorowej dla osób starszych i kobiet w ciąży przedstawia rysunek 8.



Rys. 8. Ocena utrudnień w transporcie zbiorowym przez osoby starsze i kobiety w ciąży
Źródło: opracowanie własne

Dla osób niepełnosprawnych największym utrudnieniem w korzystaniu z komunikacji zbiorowej było zbyt duże zatłoczenie w autobusie (38,5%). Na kolejnym miejscu znalazły się: mały komfort podróży, rzadka sieć przystanków, słabo słyszalne komunikaty w autobusie oraz brak pomocy ze strony pasażerów. Każde z tych utrudnień wskazało 8,7% badanych osób. Najmniejsze znaczenie miał natomiast brak uprzejmości ze strony kierowców. W ten sposób odpowiedziało 3,8% osób niepełnosprawnych. Pełną

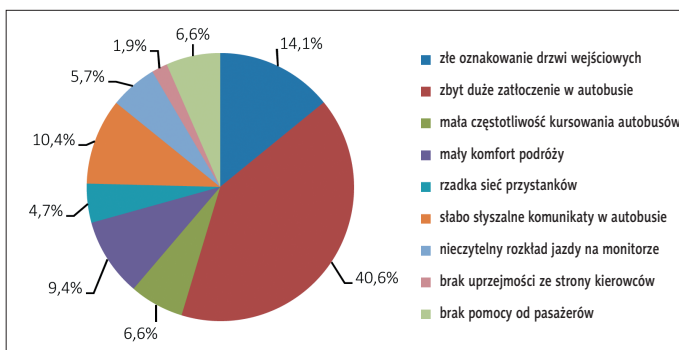


Rys. 9. Ocena utrudnień w transporcie zbiorowym przez osoby niepełnosprawne
Źródło: opracowanie własne

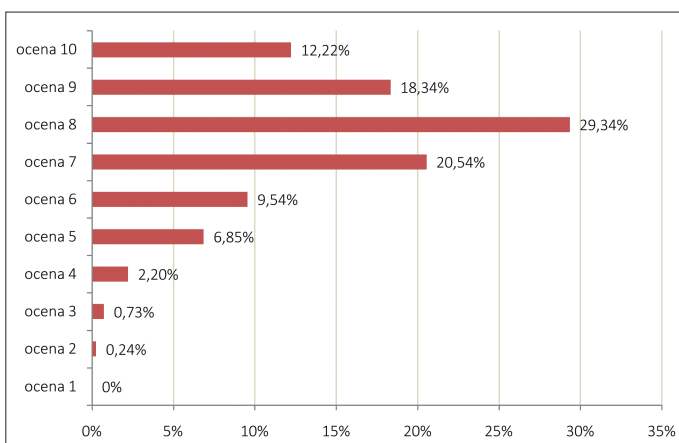
charakterystykę ocen utrudnień dla osób niepełnosprawnych przedstawia rysunek 9.

Dla rodziców (opiekunów) osób niepełnosprawnych czynnikiem najbardziej utrudniającym korzystanie z komunikacji zbiorowej było zbyt duże zatłoczenie w autobusie. Odpowiedź tę wskazało 2/5 ankietowanych. Kolejnym co do częstości wskazywania przez respondentów było złe oznakowanie drzwi wejściowych (14,1%) i słabo słyszalne komunikaty w autobusie (10,4%). Najmniej istotne były natomiast: rzadka sieć przystanków (4,7%) oraz brak uprzejmości ze strony kierowców (1,9%). Pełne zestawienie ocen utrudnień dla rodziców (opiekunów) osób niepełnosprawnych przedstawia rysunek 10.

W ostatnim pytaniu ankiety poproszono dodatkowo respondentów o ocenę miejskiego transportu zbiorowego w Koninie w skali od 1 (bardzo źle) do 10 (bardzo dobrze).



Rys. 10. Ocena utrudnień przez rodziców (opiekunów) osób niepełnosprawnych
Źródło: opracowanie własne



Rys. 11. Ocena transportu zbiorowego w Koninie
Źródło: opracowanie własne

Na 409 badanych osób prawie połowa dała oceny 7 (20,54%) i 8 (29,34%). Nikt z badanych osób nie ocenił miejskiego transportu zbiorowego w Koninie na ocenę 1, czyli bardzo źle. Średnia wartość oceny transportu miejskiego w Koninie ukształtowała się na poziomie 7,7. Ocenę miejskiego transportu zbiorowego przedstawiono na rysunku 11.

Podsumowanie

Celem artykułu była ocena ułatwień oraz utrudnień w korzystaniu z miejskiego transportu zbiorowego w Koninie przez osoby z ograniczoną mobilnością. Do sporządzenia części badawczej wykorzystano badanie ankietowe przeprowadzone wśród pasażerów komunikacji miejskiej, charakteryzujących się ograniczoną mobilnością. Ze względu na panującą pandemię ankieta była przeprowadzona głównie za pomocą Internetu. W badaniu wzięło udział 409 osób mieszkających w Koninie lub na jego peryferiach. W większości były to osoby, które korzystają z transportu zbiorowego przynajmniej kilka razy w tygodniu.

Największe znaczenie przy wyborze z transportu zbiorowego do realizacji podróży ma brak własnego środka transportu. Wśród czynników ułatwiających korzystanie ze środków transportu zbiorowego respondenci najwyżej ocenili oznakowanie i usytuowanie poręczy w autobusach (średnia wartość oceny 4,09) i odpowiednią wysokość podłóg w autobusie oraz krawężników na przystankach (ocena 3,99). Czynnikiem najniżej ocenionym była życzliwość i pomoc kierowców (ocena 3,85).

Najwyżej spośród udogodnień w korzystaniu z transportu zbiorowego oceniono obniżającą się podłogę autobusu przy wysiadaniu (wartość średnia oceny 4,14) i miejsca przystosowane dla osób ograniczonych mobilnie (średnia ocena 4,04). Najniżej oceniono możliwość zakupu biletów w biletomatach (ocena 3,73) oraz dostępność innych punktów zakupu biletów (ocena 3,62).

Najczęściej wymienianym przez ankietowanych utrudnieniem w korzystaniu z transportu zbiorowego było duże zatłoczenie w autobusie (37,4%). Najmniejsze znaczenie w tym kontekście miał brak uprzejmości ze strony kierowców (2,7%).

Literatura

1. *Studium rozwoju transportu zrównoważonego obszaru funkcjonalnego aglomeracji konińskiej*, Konin 2014.
2. *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Konina na lata 2021–2030*, Konin 2016.
3. Kaczmarska E., *Udostępnienie przestrzeni osobom niepełnosprawnym. Likwidacja barier*, Materiały Pierwszego Europejskiego Kongresu „Niepełnosprawni bliżej Europy”, Kraków 1993.
4. Puławska-Obiedowska S., *Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością w Krakowie*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2017, nr 7.
5. *Osoby niepełnosprawne w 2019 r.*, GUS 03.12.2020 r.
6. *Sytuacja osób starszych w Polsce w 2018 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2020.
7. *Karta Praw Osób Niepełnosprawnych*, Warszawa, 2020.
8. Solecka K., Maderak D., *Ocena miejskiego systemu transportu publicznego w Krakowie przez osoby starsze*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2017, nr 11.
9. Markowska K., *Identyfikacja ułatwień i utrudnień w korzystaniu z transportu zbiorowego w Koninie przez osoby o ograniczonej mobilności*, praca licencjacka, PWSZ w Koninie, Konin 2021.