

SYSTEM TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO W OCENIE JEGO UŻYTKOWNIKÓW¹

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KODY JEL: R4, R40

Oliwia Pietrzak

Wydział Inżynierjno-Ekonomiczny Transportu, Akademia Morska w Szczecinie
e-mail: o.pietrzak@am.szczecin.pl

STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono wybrane wyniki badań zrealizowanych wśród użytkowników systemu transportu pasażerskiego województwa zachodniopomorskiego w latach 2013 i 2015. Funkcjonowanie i kształtowanie systemów transportu pasażerskiego w regionach zdeterminowane jest szeregiem czynników. Z uwagi na przyjęte przez Unię Europejską kierunki polityki transportowej czynnikiem, który nabiera szczególnego znaczenia, jest identyfikacja potrzeb i preferencji transportowych zgłaszanych przez użytkowników transportu zbiorowego oraz indywidualnego. Celem artykułu było poznanie i ocena stopnia zaspokojenia potrzeb i preferencji użytkowników badanego systemu. Badania miały ponadto pokazać, czy i w jakim zakresie system odpowiada na oczekiwania jego użytkowników, a także jakie następują w tym obszarze zmiany. Do osiągnięcia założonego celu wykorzystano metodę krytycznej analizy literatury, metodę dokumentacyjną oraz metodę badań ankietowych. Badania pierwotne zrealizowane zostały na obszarze administracyjnym województwa zachodniopomorskiego.

SŁOWA KLUCZOWE

systemy transportowe, transport pasażerski, transport regionalny, pasażer, potrzeby transportowe

WPROWADZENIE

Transport, obok innych swoich istotnych właściwości, jest wyznacznikiem jakości życia społeczeństwa dzięki takim parametrom, jak dostępność, niezawodność czy bezpieczeństwo (Pawłowska, 2005, s. 88). System transportu pasażerskiego ma na celu przede wszystkim zapewnienie efektywnej obsługi transportowej mieszkańców i użytkowników danego obszaru

¹ Wyniki badań powstałe w ramach realizacji pracy badawczej pt. Problemy transportu pasażerskiego w regionach nr 4/S/IZT/16, finansowanej z dotacji Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego na finansowanie działalności statutowej

(w tym także regionu). W obliczu jednak zachodzących zmian społeczno-gospodarczych, w tym w szczególności odnoszących się do intensyfikacji wykorzystania środków transportu indywidualnego i narastania zjawiska kongestii transportowej (wynikających m.in. z rozproszenia rynków pracy, zmian demograficznych, procesów suburbanizacji, zmiany stylu życia), niezwykle istotne staje się poznanie potrzeb i oczekiwań użytkowników systemów transportowych, a w dalszej perspektywie kształtowanie ich zachowań komunikacyjnych.

Analiza zachowań transportowych społeczeństwa pozwala na zidentyfikowanie aktualnych słabości sektora transportu w odniesieniu do stopnia wypełnienia bieżących potrzeb, a także stanowi punkt wyjścia do prognozowania przyszłych potrzeb transportowych (Pawłowska, 2005, s. 87). Prowadzenie regularnych badań w zakresie potrzeb, preferencji i zachowań komunikacyjnych użytkowników systemu transportu pasażerskiego danego regionu może się przyczynić do poznania ich uwarunkowań, struktury i charakteru, zachodzących w ich obszarze zmian, a także stopnia zaspokojenia potrzeb i oceny funkcjonowania systemu.

Artykuł prezentuje wybrane wyniki badań ankietowych zrealizowanych w latach 2013 oraz 2015 wśród użytkowników systemu transportu pasażerskiego województwa zachodniopomorskiego. Badanie przeprowadzono z wykorzystaniem kwestionariusza ankiety „Badanie potrzeb przewoźnych i preferencji użytkowników systemu transportu pasażerskiego w województwie zachodniopomorskim i stopnia ich zaspokojenia oraz oceny systemu transportu pasażerskiego w regionie”. Badanie realizowane było na obszarze administracyjnym województwa zachodniopomorskiego. Jako ankietowe metody pomiaru wykorzystano metody ankiety bezpośredniej oraz ankiety internetowej.

Liczebność populacji generalnej, którą objęto zrealizowane badania, należy wyrazić liczbą mieszkańców województwa zachodniopomorskiego², która na koniec roku 2012 wyniosła 1 721 405 osób, zaś na koniec 2014 roku – 1 715 431 osób (Ludność, ruch naturalny..., 2013, 2015). Z uwagi na zróżnicowany stopień samodzielności w procesie podejmowania decyzji odnośnie do wyboru rodzaju oraz środka transportu wyłączono osoby o najniższym stopniu samodzielności w tym zakresie – dzieci. Jako populację badaną przyjęto zatem osoby w wieku powyżej 15 lat. Liczebność tak określonej populacji badanej dla województwa zachodniopomorskiego na koniec 2012 roku wyniosła zatem 1 470 003 osoby, na koniec 2014 roku natomiast 1 467 217 osób (Ludność, ruch naturalny..., 2013, 2015).

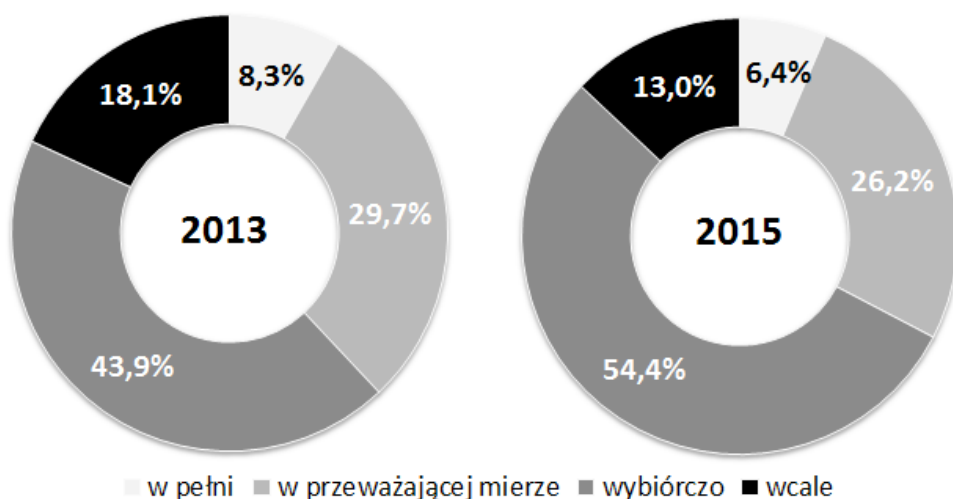
Liczba zwróconych i wypełnionych ankiet wyniosła odpowiednio 1835 w 2013 roku oraz 1 675 kwestionariuszy w 2015 roku. W wyniku przeprowadzonej oceny formalnej (sprawdzenie czytelności, zupełności i poprawności wypełnienia) ostatecznie do badania przyjęto 1752 ankiety w 2013 roku oraz 1528 w 2015 roku. Biorąc pod uwagę zakres podmiotowy realizowanych badań (konsumenci indywidualni), a także zakres przestrzenny (badania regionalne), uzyskaną próbę badawczą należy uznać za próbę reprezentatywną (Kędzior, Karcz, 2001; Bazarnik, Grabiński, Kąciak, Mynarski, Sagan, 1992).

² Należy zauważyć, iż użytkownikami systemu transportu pasażerskiego w województwie zachodniopomorskim są również osoby niebędące jego mieszkańcami, a przebywające na jego obszarze z różnych względów, korzystające z jego systemu transportowego, częstokroć regularnie (np. osoby pracujące bądź uczące się na terenie badanego regionu). W związku z tym nie jest możliwe określenie ostatecznej wielkości próby generalnej dla zrealizowanych badań pierwotnych.

OCENA DOSTOSOWANIA SYSTEMU TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO DO POTRZEB JEGO UŻYTKOWNIKÓW

Sukces produktu bądź usługi na rynku może być obserwowany wówczas, gdy przejawia on/ona zdolność do zaspokajania określonych potrzeb (Kelles-Krauz, 1998, s. 15). W przypadku systemu transportu pasażerskiego w regionie podstawową potrzebą jego użytkowników jest przemieszczanie (Pietrzak, 2015, s. 68). Należy jednak w tym miejscu zaznaczyć, iż nie występuje ona samoistnie jako wyłączone zapotrzebowanie na przemieszczanie z miejsca na miejsce, lecz wynika z innych potrzeb społeczeństw i poszczególnych jednostek, związanych z koniecznością zaspokojenia wymogów życia gospodarczego i rozwoju duchowego ludności. Ma ona charakter wtórny (Małek, 1977, s. 42).

W toku realizacji badań respondenci poproszeni zostali o ocenę dostosowania systemu transportu pasażerskiego województwa zachodniopomorskiego do ich potrzeb. Skierowane w tym celu do ankietowanych pytania miały charakter pytań-skali z czterema możliwymi odpowiedziami: system jest dostosowany w pełni, w przeważającej mierze, wybiórczo bądź wcale nie jest dostosowany. Wskazania respondentów w tym zakresie zaprezentowano na rysunkach 1 oraz 2.

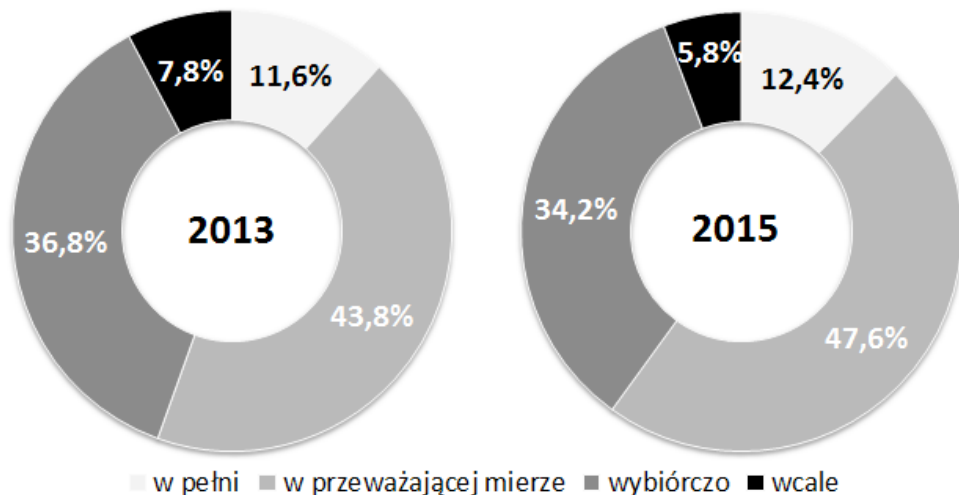


Rysunek 1. Ocena dostosowania transportu zbiorowego do potrzeb przewoźnych użytkowników systemu transportu pasażerskiego w województwie zachodniopomorskim w latach 2013 oraz 2015

Źródło: opracowanie własne na podst. przeprowadzonych badań ankietowych.

Analiza uzyskanych wyników wskazuje na znacznie niższy stopień dostosowania transportu zbiorowego do potrzeb użytkowników systemu w porównaniu do transportu indywidualnego. Ponad 60% ankietowanych w 2013 roku stwierdziło, iż transport zbiorowy dostosowany jest do ich potrzeb wyłącznie wybiórczo bądź wręcz wcale. Dostosowanie natomiast transportu indywidualnego w tym samym okresie negatywnie oceniło niecałe 45% respondentów. Niepokojący jest fakt, iż 2 lata później najniższe oceny w zakresie stopnia dostosowania transportu zbiorowego do potrzeb użytkowników przyznało już prawie 68% respondentów, w zakresie oceny nato-

miast transportu indywidualnego tylko 40%. Pomimo zatem wdrożenia ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wraz z jej zapisami dotyczącymi obowiązku opracowywania Planów Transportowych, w tym również realizacji badań potrzeb, na przestrzeni badanego okresu zauważalne jest pogłębiające się zjawisko niezadowolenia użytkowników systemu transportu pasażerskiego z dostosowania transportu zbiorowego do ich potrzeb przy jednoczesnym wzroście pozytywnych odczuć w tym względzie w aspekcie transportu indywidualnego.



Rysunek 2. Ocena dostosowania transportu indywidualnego do potrzeb przewozowych użytkowników systemu transportu pasażerskiego w województwie zachodniopomorskim w latach 2013 oraz 2015

Źródło: opracowanie własne na podst. przeprowadzonych badań ankietowych.

Plan Transportowy województwa zachodniopomorskiego zakłada skłonność osób podróżujących komunikacją indywidualną do rezygnacji z samochodu na rzecz podróży komunikacją zbiorową (Uchwała, 2014, s. 113), jednak podstawowym wymogiem tworzenia strategii rynkowych przedsiębiorstw transportowych jest znajomość preferencji klientów, a w przypadku przewozów o charakterze publicznym stanowi ona powinność organizatorów transportu (Kłos-Adamkiewicz, Kondraciuk-Gabryś, Perenc, Załoga, 2013, s. 105). Przesunięcie zatem przynajmniej części wyborów użytkowników z transportu indywidualnego w kierunku zbiorowego bądź też powtarzanie wyborów transportu zbiorowego nie będzie możliwe bez dostosowania oferty do potrzeb rynku – konsumentów.

WADY I ZALETY SYSTEMU TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO W OCENIE JEGO UŻYTKOWNIKÓW

W ramach zrealizowanych badań ankietowani poproszeni zostali o wskazanie kluczowych ich zdaniem wad oraz zalet systemu transportu pasażerskiego w regionie w podziale na subsystem transportu zbiorowego oraz transportu indywidualnego. Syntetyczne ujęcie uzyskanych

wyników przedstawiono w tabelach 1 oraz 2. Kolorem ciemnoszarym zaznaczono odpowiedzi najczęściej wskazywane przez ankietowanych, jasnoszarym te, które występowały rzadziej, na biało zaś zaznaczono cechy wskazywane przez najmniejszą liczbę respondentów.

Analizując wyniki, warto zauważyć, iż ankietowani w obu badaniach – zarówno w tym zrealizowanym w 2013 roku, jak i tym z 2015 roku – wskazali na podobne cechy w odniesieniu do obu subsystemów. Zarówno w przypadku transportu zbiorowego, jak i indywidualnego respondenci częściej wskazywali ich wady niż zalety. Ponadto w niektórych przypadkach dana cecha subsystemu przez część ankietowanych zaliczana była jako wada, przez część natomiast jako zaleta, na przykład częstotliwość połączeń w transporcie zbiorowym. I tak, w zakresie transportu zbiorowego kluczowymi zaletami według ankietowanych były: ceny biletów oraz stosowane w nich ulgi, elastyczne formy zakupu biletów, a także czas przejazdu i dogodne kierunki połączeń. Najczęściej wskazywanymi przez respondentów wadami transportu zbiorowego na obszarze województwa były natomiast: zbyt długi czas przejazdu oraz niewłaściwa częstotliwość połączeń. Znaczącym problemem według badanych jest brak integracji transportu zbiorowego w ujęciu międzygałęziowym oraz z transportem indywidualnym. Do tego respondenci zwrócili uwagę na niedostosowaną do ich oczekiwań i potrzeb informację oraz niewłaściwe podejście do nich jako klientów. Te cechy wydają się być niezwykle ważne w dobie gospodarki rynkowej, gdzie istotnym elementem staje się ukierunkowanie na klienta, a tym samym zmiana podmiotu działania jednostek z produktu bądź usługi na klienta i jego preferencje (Rosa, Meyer, Sondej, 2000, s. 207).

W odniesieniu do transportu indywidualnego w regionie zachodniopomorskim najczęściej wskazywanymi zaletami były takie aspekty, jak: właściwy stan ilościowy infrastruktury oraz aktualnie realizowane i planowane inwestycje. Istotnymi dla ankietowanych cechami pozytywnymi charakteryzującymi transport indywidualny w regionie były ponadto odpowiedni stan jakościowy infrastruktury oraz koszty przejazdu. Warto w tym miejscu wskazać, iż ponad dwa razy więcej respondentów wskazało (zarówno w badaniu z 2013, jak i z 2015 r.) stan jakościowy infrastruktury jako kluczową wadę tego rodzaju transportu w regionie.

Kluczowe natomiast zdaniem badanych wady transportu indywidualnego w województwie to: zjawisko kongestii, brak lub błędne plany inwestycyjne (w przypadku tej cechy niemal tyle samo ankietowanych zaliczyło ją do zalet tego subsystemu), zbyt mała liczba parkingów i/lub miejsc obsługi podróżnych, brak integracji z transportem zbiorowym, zbyt długie czasy przejazdów, a także niewłaściwy system informacji dla użytkowników.

Można zatem zauważyć, iż takie cechy, jak brak integracji transportu zbiorowego z indywidualnym czy też niewłaściwy system informacji, zauważane są przez użytkowników oceniających zarówno transport zbiorowy, jak i indywidualny. Jest to o tyle istotne zjawisko, iż w przypadku zasadności (co do której nie ma wątpliwości w większości krajów rozwiniętych i rozwijających się) podjęcia działań na rzecz przeniesienia ciężaru obsługi ruchu pasażerskiego w regionach i obszarach zurbanizowanych w kierunku transportu zbiorowego, w tym w szczególności publicznego, takie negatywne cechy będą stanowić skuteczną przeszkodę w ich realizacji. Dostarczanie ponadto odpowiedniej pod wieloma względami informacji jest czynnikiem, który może przyczynić się do wzrostu wykorzystania przez użytkowników publicznego transportu zbiorowego. Potencjalni użytkownicy tego subsystemu częstokroć są zniechęceni do niego przez brak lub ograniczony zakres niezbędnych informacji. Zapewnienie im łatwych, dostępnych, zaufanych źródeł informacji może przyczynić się do podniesienia atrakcyjności tego rodzaju transportu w regionie (Ibraeva, Figueira de Sousa, 2014, s. 121–122).

Tabela 1. Wady i zalety transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim w ocenie jego użytkowników

| Transport zbiorowy | | | | | |
|---|----------------|------|---|----------------|------|
| Zalety | Liczba wskazań | | Wady | Liczba wskazań | |
| | 2013 | 2015 | | 2013 | 2015 |
| ulgi w cenach biletów | 628 | 543 | zbyt długi czas przejazdu | 789 | 856 |
| ceny biletów | 512 | 508 | niewłaściwa częstotliwość połączeń | 752 | 789 |
| czas przejazdu | 463 | 356 | brak integracji z transportem indywidualnym | 704 | 845 |
| dogodne kierunki połączeń | 418 | 402 | brak integracji między gałęziami | 628 | 721 |
| elastyczne formy zakupu biletów | 347 | 427 | informacja dla pasażera | 534 | 589 |
| częstotliwość połączeń | 308 | 297 | niewłaściwe podejście do klienta | 408 | 528 |
| informacja dla pasażera | 298 | 154 | nieatrakcyjne ceny biletów | 391 | 306 |
| udogodnienia dla osób niepełnosprawnych | 258 | 198 | mało dogodne kierunki połączeń | 387 | 411 |
| stan jakościowy taboru | 203 | 157 | mało elastyczna taryfa biletowa | 345 | 307 |
| stan ilościowy infrastruktury | 182 | 205 | brak okolicznościowych promocji | 305 | 298 |
| okolicznościowe promocje | 119 | 156 | stan jakościowy infrastruktury | 305 | 357 |
| podejście do klienta | 118 | 88 | stan jakościowy taboru | 289 | 313 |
| bezpieczeństwo podróży | 96 | 156 | stan ilościowy infrastruktury | 264 | 167 |
| integracja międzygałęziowa | 65 | 89 | brak udogodnień dla rodzin z dziećmi | 217 | 198 |
| stan jakościowy infrastruktury | 28 | 36 | brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych | 138 | 75 |
| udogodnienia dla rodzin z dziećmi | 27 | 13 | mało elastyczne formy zakupu biletów | 105 | 94 |
| elastyczna taryfa biletowa | 8 | 4 | wąski zakres stosowanych ulg w cenach biletów | 84 | 90 |
| inne | 9 | 2 | niskie bezpieczeństwo podróży | 29 | 22 |
| | | | inne | 12 | 23 |

Źródło: opracowanie własne na podst. badań ankietowych.

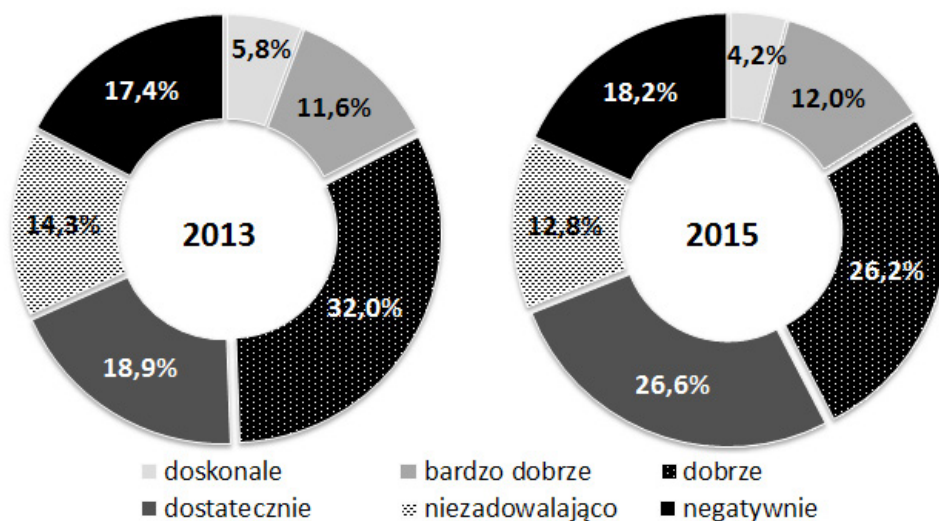
Tabela 2. Wady i zalety transportu indywidualnego w województwie zachodniopomorskim w ocenie jego użytkowników

| Transport indywidualny | | | | | |
|--|----------------|------|---|----------------|------|
| Zalety | Liczba wskazań | | Wady | Liczba wskazań | |
| | 2013 | 2015 | | 2013 | 2015 |
| stan ilościowy infrastruktury | 864 | 823 | stan jakościowy infrastruktury | 961 | 942 |
| planowane inwestycje | 832 | 856 | zjawisko kongestii | 862 | 928 |
| aktualnie realizowane inwestycje | 725 | 678 | brak lub błędne plany inwestycyjne | 842 | 903 |
| koszty przejazdu | 448 | 423 | zbyt długie czasy przejazdów | 723 | 825 |
| stan jakościowy infrastruktury | 442 | 406 | zbyt mała liczba parkingów i/lub MOP | 711 | 733 |
| informacja dla podróżujących | 228 | 178 | brak integracji z transportem zbiorowym | 694 | 713 |
| bezpieczeństwo podróży | 117 | 126 | niewłaściwa organizacja prowadzonych remontów | 629 | 699 |
| integracja z transportem zbiorowym | 76 | 56 | brak lub ograniczony system informacji dla podróżujących | 516 | 603 |
| wykorzystanie nowoczesnych technologii informatycznych | 41 | 36 | brak/ograniczone wykorzystanie nowoczesnych technologii informatycznych | 397 | 454 |
| czas przejazdu | 36 | 25 | niskie bezpieczeństwo podróży | 304 | 402 |
| liczba parkingów i/lub MOP | 24 | 37 | zbyt wysokie koszty przejazdów | 278 | 295 |
| udogodnienia dla osób niepełnosprawnych | 19 | 13 | brak udogodnień dla rodzin z dziećmi | 209 | 178 |
| udogodnienia dla rodzin z dziećmi | 0 | 3 | brak/ograniczone udogodnienia dla osób niepełnosprawnych | 167 | 67 |
| inne | 13 | 23 | stan ilościowy infrastruktury | 49 | 174 |
| | | | inne | 7 | 10 |

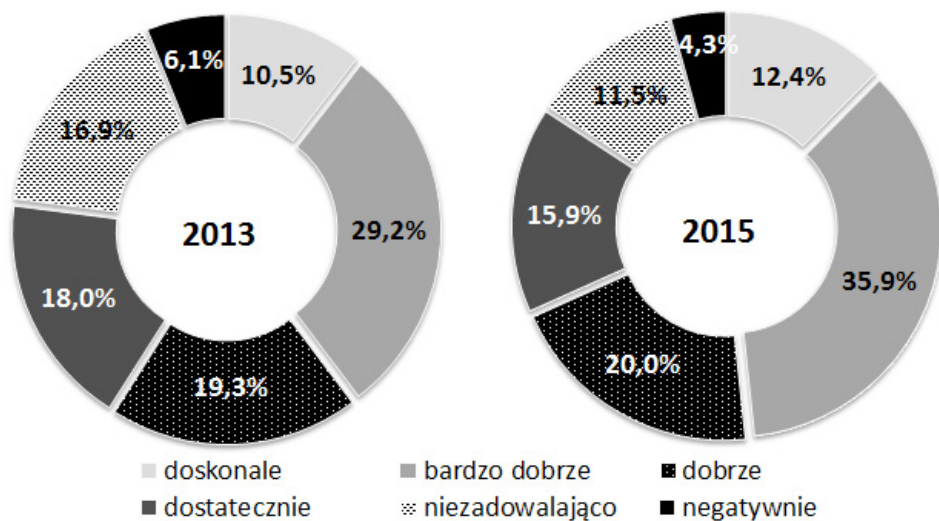
Źródło: opracowanie własne na podst. badań ankietowych.

OGÓLNA OCENA SYSTEMU TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO W OPINII JEGO UŻYTKOWNIKÓW

Ogólna ocena stanu systemu transportu pasażerskiego w regionie zachodniopomorskim w latach 2013 oraz 2015 w podziale na subsystemy transportu zbiorowego oraz indywidualnego dokonana została przez ankietowanych za pomocą 6-stopniowej skali ocen: doskonale, bardzo dobrze, dobrze, dostatecznie, niezadowolająco oraz negatywnie. Odpowiedzi respondentów wskazują na znaczną różnicę w odniesieniu do najwyższych ocen przyznawanych obu rodzajom transportu i nieco mniejszą w przypadku ocen najniższych. Porównanie wyników zestawiono na rysunkach 3 i 4.



Rysunek 3. Ogólna ocena transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim
Źródło: opracowanie własne na podst. przeprowadzonych badań ankietowych.



Rysunek 4. Ogólna ocena transportu indywidualnego w województwie zachodniopomorskim
Źródło: opracowanie własne na podst. przeprowadzonych badań ankietowych.

Jak wynika z zaprezentowanych na rysunkach 3 i 4 danych, transport zbiorowy doskonale i bardzo dobrze oceniło ponad 17% ankietowanych w 2013 roku oraz niewiele ponad 16% w 2015 roku; transport indywidualny natomiast ponad 40% respondentów w 2013 roku i ponad 48% w 2015 roku. Analiza wystawionych przez respondentów najniższych ocen dla obu rodzajów transportu wykazuje mniejsze zróżnicowanie, jednak również na niekorzyść transportu zbiorowego – zarówno w 2013, jak i 2015 roku około 31% ankietowanych oceniło transport zbiorowy niezadowolająco i negatywnie, transport indywidualny natomiast tylko niecałe 23% w 2013 roku i niecałe 16% 2 lata później.

Pomimo zatem znacznej liczby wad wskazywanych przez respondentów pod adresem transportu indywidualnego i licznych niedogodności obserwowanych w regionie (m.in. kongestia, remonty, niezadowolający stan jakościowy infrastruktury liniowej oraz ilościowy i jakościowy infrastruktury punktowej) jest on lepiej oceniany przez użytkowników niż transport zbiorowy. Na przestrzeni badanych lat widoczny jest nawet wzrost pozytywnych ocen dla transportu indywidualnego przy jednoczesnym wzroście negatywnych i dostatecznych ocen dla transportu zbiorowego.

Takie zjawisko jest o tyle niepożądane, iż wraz ze wzrostem mobilności obserwowane jest coraz częstsze wykorzystanie indywidualnych środków transportu. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest nie tylko wzrost dobrobytu społecznego, lecz także nieodpowiednia organizacja usług transportu publicznego, które stanowią ważną alternatywę dla korzystania z samochodu wciąż tylko w sytuacjach sporadycznych (Vitale, Festa, Guido, Rogano, 2014, s. 224).

PODSUMOWANIE

Przeprowadzone wśród użytkowników systemu transportu pasażerskiego regionu zachodniopomorskiego badania ankietowe potwierdziły występujące problemy i ograniczenia w zakresie funkcjonowania badanego systemu. Szczególnym zagadnieniem poruszonym w niniejszym artykule jest niewystarczający stopień dostosowania systemu, w tym w szczególności publicznego transportu zbiorowego w regionie, do potrzeb jego obecnych i potencjalnych użytkowników.

W obliczu narastającego zjawiska kongestii, negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, w tym w szczególności przez transport indywidualny, wysokich kosztów społecznych transportu, a co za tym idzie – konieczności przesunięcia ciężaru przewozów pasażerskich w kierunku publicznego transportu zbiorowego, niezbędne wydaje się badanie potrzeb transportowych, analiza i kształtowanie zachowań komunikacyjnych, a także bieżąca analiza i ocena dostosowania systemu do oczekiwań jego użytkowników. Odpowiednio zaprojektowane usługi transportu publicznego mają decydujące znaczenie dla zapewnienia zrównoważonej i przyjaznej dla środowiska mobilności dla wszystkich obywateli współczesnych miast i regionów (Bakas, Drakoulis, Floudas, Lytrivis, Amditis, 2016, s. 1689). Postrzeganie publicznego transportu zbiorowego w sposób niekorzystny skutkować będzie dalszym faworyzowaniem przez społeczeństwo regionu środków transportu indywidualnego i zaspokajaniem swoich potrzeb przy udziale tego rodzaju transportu.

LITERATURA

- Bakas, I., Drakoulis, R., Floudas, N., Lytrivis, P., Amditis, A. (2016). *A Flexible Transportation Service for the Optimization of a Fixed-route Public Transport Network*. Procedia 14, Elsevier. Pobrane z: www.sciencedirect.com (30.06.2016).
- Bazarnik, J., Grabiński, T., Kąciak, E., Mynarski, S., Sagan, A. (1992). *Badania marketingowe. Metody i oprogramowanie komputerowe*. Kraków: Wyd. AE w Krakowie.
- Ibraeva, A., Figueira de Sousa, J. (2014). *Marketing of Public Transport and Public Transport Information Provision*. Procedia – Social and Behavioral Sciences 162, Elsevier. Pobrane z: www.sciencedirect.com (30.06.2016).
- Kelles-Krauz, M. (1998). *Czynniki ekonomiczne i organizacyjne racjonalizacji komunikacji miejskiej*. Ka-jetanów: BOG & ART.
- Kędzior, Z., Karcz, K. (2001). *Badania marketingowe w praktyce*. Warszawa: PWE.
- Kłós-Adamkiewicz, Z., Kondraciuk-Gabryś, G., Perenc, J., Załoga, E. (2013). Preferencje użytkowników transportu w świetle badań rynkowych. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 792, Problemy Transportu i Logistyki*, 24, 105–148.
- Ludność, ruch naturalny i migracje w województwie zachodniopomorskim* (2013, 2015). Szczecin: Urząd Statystyczny w Szczecinie.
- Małek, P. (1977). *Ekonomika transportu*. Warszawa: PWE.
- Pawłowska, B. (2015). Analiza czynników kształtujących popyt na usługi transportowe w Unii Europejskiej. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 871, Problemy Transportu i Logistyki*, 30, 87–104.
- Pietrzak, O. (2015). *Systemy transportu pasażerskiego w regionach – funkcjonowanie, kształtowanie, rozwój (przykład województwa zachodniopomorskiego)*. Szczecin: BEL Studio Sp. z o.o.
- Rosa, G., Meyer, B., Sondej, T. (2000). Kierunki rozwoju działań marketingowych przedsiębiorstw transportowych w świetle trendów zachowań konsumentów. W: S. Dziadek, M. Michałowska (red.), *Liberalizacja i konkurencja na rynku transportowym w Europie*. Katowice: Wyd. AE w Katowicach.
- Uchwała nr XXXVII/498/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z 24.06.2014 w sprawie uchwalenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego. Dz.Urz. Województwa Zachodniopomorskiego Szczecin poz. 2918, 11.07.2014.
- Vitale, A., Festa, D.C., Guido, G., Rogano, D. (2014). *A Decision Support System based on Smartphone Probes as a Tool to Promote Public Transport*. Procedia – Social and Behavioral Sciences 111, Elsevier. Pobrane z: www.sciencedirect.com (30.06.2016).

EVALUATION OF THE PASSENGER TRANSPORT SYSTEM
OF WEST POMERANIA PROVINCE BY ITS USERS

ABSTRACT | The article presents selected results of research carried out among users of West Pomerania Province passenger transport system in 2013 and 2015. The functioning and development of passenger transport systems in the regions is determined by a number of factors. Due to the EU transport policies, a factor which became of particular importance in recent years is to identify the needs and preferences of transport reported both by the users of public transport, as well as the individual transport.

The aim of the article is to identify and evaluate the needs and preferences of passenger transport users in the West Pomerania region. Moreover, the research aimed to show whether and to what extent the system surveyed responds to the needs of its users and changes that occur in this area over the period studied. Respondents also indicated advantages and disadvantages of the public transport and individual transport.

To achieve the objective the method of critical analysis of literature, documentary method and survey, followed by a questionnaire, were used. Primary research was carried out in the administrative area of West Pomerania Province. The survey method included direct survey and online survey.

KEYWORDS | transport systems, passenger transport, regional transport, passenger, transport needs

Translated by Zuzanna Grunt-Pawłowska