

Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców gmin położonych na obrzeżu aglomeracji w kształtowaniu oferty przewozowej transportu zbiorowego¹

KRZYSZTOF GRZELEC

dr hab., Wyższa Szkoła Bankowa
w Bydgoszczy, Metropolitalny Związek
Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej,
e-mail: k.grzelec@mzkzg.org

Streszczenie. Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców tworzą obszar podstawowego zakresu badań marketingowych w transporcie zbiorowym. Wyniki tych badań powinny być wykorzystywane przez organizatorów transportu miejskiego do kształtowania oferty przewozowej, przede wszystkim w aspekcie jakości usług przewozowych. Małe i średnie gminy położone w obrębie aglomeracji miejskich charakteryzuje znacznie większy udział transportu indywidualnego w realizacji potrzeb przewozowych, w porównaniu z miastami dużymi, tworzącymi trzon aglomeracji. Odmiennie w związku z tym mogą kształtować się preferencje mieszkańców w małych gminach położonych na obrzeżach aglomeracji, w tym przyczyny wyboru określonych środków transportu w realizacji podróży miejskich, międzymiejskich i podmiejskich. Tę specyfikę preferencji i zachowań transportowych mieszkańców gmin położonych na obrzeżach aglomeracji należy uwzględnić już na etapie projektowania badań. Artykuł prezentuje wyniki badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców gmin położonych na obrzeżu aglomeracji gdańskiej. Badania zostały zrealizowane przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG) w latach 2010–2013, a ich wyniki przekazano władzom samorządowym i organizatorom transportu zbiorowego, świadczącym usługi przewozowe na obszarze tych gmin, w celu wykorzystania wyników do planowania, organizowania, zarządzania i kontrolowania usług transportowych.

Słowa kluczowe: preferencje transportowe, zachowania transportowe, badania marketingowe, transport zbiorowy

Wprowadzenie

Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców tworzą obszar podstawowego zakresu badań marketingowych w transporcie zbiorowym.

Preferencje transportowe to oczekiwania mieszkańców, pasażerów i osób odpowiedzialnych za realizację dostaw odnoszące się do jakości usług transportowych. Preferencje dotyczące transportu pasażerskiego znajdują odzwierciedlenie w postulatach przewozowych zgłaszanych pod jego adresem. Bez badań można określić ogólne wymagania wobec tego transportu. Ich znajomość jest jednak niewystarczająca przy planowaniu oferty przewozowej transportu zbiorowego. Zadaniem badań preferencji transportowych jest określenie rangi postulatów przewozowych oraz stopnia ich realizacji w ramach oferty przewozowej. W ramach badań postulatów przewozowych powinno nastąpić także rozwinięcie zgłaszanych wymagań, przez ich uszczegółowienie i skonkretyzowanie.

Zachowania transportowe definiowane są jako kompleks działań i czynności mających na celu zaspokojenie potrzeb przewozowych poprzez realizację procesu przemieszczania się według odczuwanego systemu preferencji. [1]

Identyfikacja preferencji i zachowań transportowych jest niezbędna dla kształtowania oferty przewozowej w sposób odpowiadający oczekiwaniom mieszkańców. Menedżerski sposób zarządzania usługami w transporcie miejskim opiera się najczęściej na intuicji i doświadczeniu. Te jednak, w warunkach dynamicznie zmieniającej się sytuacji rynkowej, zdeterminowanej przede wszystkim konkurencją samochodów osobowych, postępowaniem technologicznym i wzrastającymi oczekiwaniami pasażerów, wymagają wsparcia marketingowego, w tym zwłaszcza wynikami badań marketingowych.

W Polsce miejski transport zbiorowy funkcjonuje na podstawie modeli zakładających jego regulację. Decyduje o tym użyteczność publiczna tego transportu i realizowanie za pośrednictwem usług przewozowych celów polityki transportowej i społecznej. Zasada regulacji funkcjonowania transportu miejskiego przekształca się niestety niekiedy w ręczne sterowanie. Utylitarne cele polityki transportowej i społecznej są wówczas zastępowane partykularnymi celami politycznymi, a decyzje menedżerskie decyzjami administracyjnymi. Sprzyja temu krajowe prawo, funkcjonowanie organizatorów transportu w nieefektywnych strukturach organizacyjnych, podatnych na ręczne sterowanie i prymat realizacji dużych zadań inwestycyjnych nad konsekwentnym wdrażaniem nowoczesnych rozwiązań w zakresie organizacji i zarządzania w transporcie miejskim. W rezultacie w wielu miastach i gminach powstaje złudne przekonanie, że za pośrednictwem każdego nowoczesnego rozwiązania technicznego i technologicznego można zrealizować postulaty przewozowe zgłaszane przez pasażerów transportu miejskiego. Grozi to niedostosowaniem oferty przewozowej do tych czynników, które decydują o wyborze środków transportu i w konsekwencji wydatkowaniem wielomilionowych kwot bez osiągnięcia zakładanego celu strategicznego.

W artykule zaprezentowano wyniki badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców gmin położonych na obrzeżu aglomeracji gdańskiej. Badania zostały zrealizowane przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG) w latach 2010–2013, a ich wyniki zostały przekazane władzom samorządowym i orga-

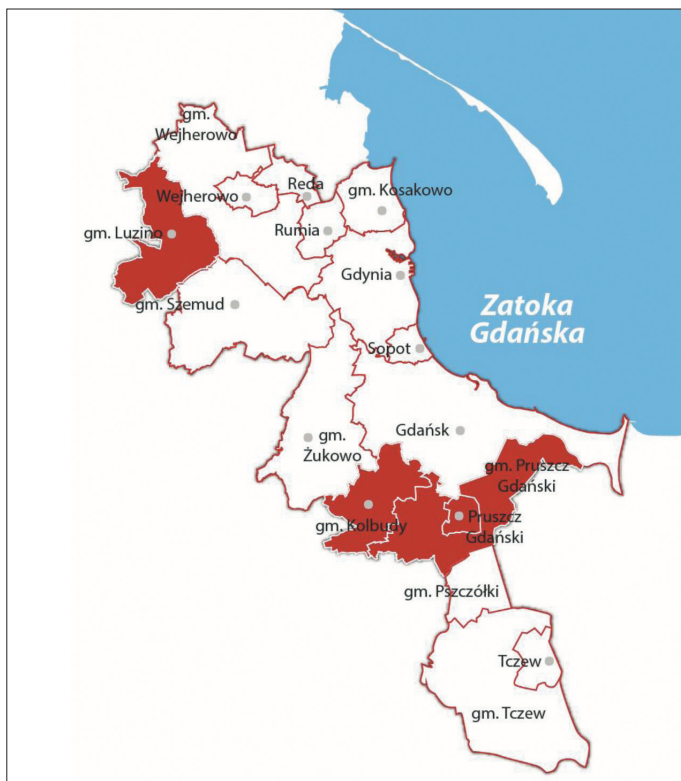
¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2015

nizatorom transportu zbiorowego, świadczącym na obszarze tych gmin usługi przewozowe, w celu ich wykorzystania do planowania, organizowania, zarządzania i kontrolowania tych usług.

Charakterystyka gmin, w których zrealizowano badania

Badania preferencji i zachowań transportowych MZKZG zrealizował w czterech gminach zlokalizowanych na obrzeżu aglomeracji gdańskiej (rysunek 1):

- w mieście Pruszcz Gdański (badania zrealizowano w 2010 roku),
- w gminie wiejskiej Pruszcz Gdański (badania zrealizowano w 2010 roku),
- w gminie wiejskiej Luzino (badania zrealizowano w 2011 roku),
- w gminie wiejskiej Kolbudy (badania zrealizowano w 2013 roku).



Rys. 1. Położenie gmin Kolbudy, Luzino, Pruszcz Gdańsk oraz miasta Pruszcz Gdański w obszarze aglomeracji gdańskiej

Źródło: opracowanie własne.

Badania przeprowadzono w gospodarstwach domowych metodą wywiadu bezpośredniego standaryzowanego. Próbę w każdej gminie dobrano w sposób losowy warstwowy, zapewniając jej reprezentatywność. Firmy realizujące badania wybrano w procedurach przetargowych, ograniczając ich rolę wyłącznie do pomiarów w terenie. Wybór metody badawczej, budowę kwestionariusza, redukcję i analizę danych oraz kontrolę realizacji pomiarów wykonali pracownicy MZKZG.

Gmina Kolbudy jest położona na zachód od obszaru gminy Pruszcz Gdański. Gminę o obszarze 82,8 km² zamieszkuje 13,8 tysiąca mieszkańców. Przez obszar gminy prowadzą trasy 4 miejskich linii autobusowych organizowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku,

na których obowiązują bilety MZKZG. Linie te obsługują sołectwa położone przy granicy z Gdańskiem, nie dojeżdżają natomiast do centrum gminy – wsi Kolbudy. Gminy nie obsługuje także Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (SKM).

Gmina Luzino jest położona w północno-zachodniej części aglomeracji gdańskiej. Gminę zamieszkuje 11,2 tysiąca mieszkańców. Na obszarze gminy o powierzchni 111,9 km² jest zlokalizowana trasa 1 miejskiej linii autobusowej i przystanek SKM.

Obszar gminy Pruszcz Gdański, otaczającej miasto Pruszcz Gdański, jest zamieszkały przez 19,9 tys. mieszkańców i zajmuje 143,8 km². Gminę obsługuje 5 miejskich linii autobusowych, w tym 2 nocne, organizowane przez ZTM w Gdańsku i SKM w Trójmieście (1 przystanek).

Miasto Pruszcz Gdański położone jest w południowej części aglomeracji. Jego obszar wynosi 16,47 km². Pruszcz Gdański obsługuje 1 linia autobusowa, która nie jest zintegrowana z transportem miejskim funkcjonującym w ramach oferty biletowej MZKZG. Ponadto miasto obsługuje 5 miejskich linii autobusowych (w tym 1 nocna), organizowanych przez ZTM w Gdańsku. Na liniach tych, podobnie jak w SKM, której trasa prowadzi przez obszar Pruszcza Gdańskiego, honorowane są bilety metropolitalne emitowane przez MZKZG.

Podstawowe dane charakteryzujące gminy, w których przeprowadzono badania przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1

Wybrane determinanty zachowań transportowych mieszkańców Gdyni, Pruszcza Gdańskiego i gminy Pruszcz Gdański				
Wyszczególnienie	Gmina Kolbudy	Gmina Luzino	Gmina Pruszcz Gd.	Miasto Pruszcz Gd.
Liczba mieszkańców	13 800	11 170	19 900	26 600
Powierzchnia km ²	82,80	111,90	143,80	16,47
Liczba mieszkańców/km ²	167	100	138	1 615
Liczba szkół	8	7	9	8
Liczba placówek uczelni wyższych	0	0	0	0
Liczba pracujących w podmiotach gospodarczych pow. 9 osób na 1000 mieszkańców	193	138	161	367
Liczba miejskich linii autobusowych, na których obowiązują bilety MZKZG	4	1	5	5
Objęcie obsługą przez Szybka Kolej Miejską	nie	tak	tak	tak

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Gdańsku <http://www.stat.gov.pl/gdansk>. Dostęp w dn. 06.01.2015 r. oraz materiałów ZKM w Gdyni i ZTM w Gdańsku.

Kształtowanie oferty przewozowej na podstawie wyników badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców zbadanych gmin

Głównym elementem badań preferencji transportowych ludności jest identyfikacja i ranking postulatów przewozowych i ocena stopnia ich realizacji w ramach oferowanych usług. Najważniejsze postulaty przewozowe mieszkańców Kolbud, Luzino, gminy Pruszcz Gdański i miasta Pruszcz Gdański przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Ranking postulatów przewozowych mieszkańców Kolbud, Luzina, gminy Pruszcz Gdański i miasta Pruszcz Gdański				
Postulaty	Miejsce postulatów w rankingu/rok			
	Gmina Kolbudy (2013)	Gmina Luzino (2011)	Gmina Pruszcz Gd. (2010)	Miasto Pruszcz Gd. (2010)
Bezpośredniość	3	1	4	2
Częstotliwość	1	2	3	3
Dostępność	7	4	5	4
Niezawodność dojazdu	2	7	7	7
Niski koszt	6	3	1	5
Prędkość	5	6	6	6
Punktualność	4	5	2	1
Rytmiczność	10	9	9	8
Wyczerpująca informacja	9	10	10	10
Wygoda	8	8	8	9

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów z badań MZKZG

Ranking postulatów przewozowych nie jest w pełni obiektywną oceną znaczenia czynników (determinant) określonych zachowań transportowych. Każdy ranking jest obciążony w określonym stopniu odczuwaną przez pasażera jakością dostarczonej usługi. Oznacza to, że miejsce danego postulatów w indywidualnym rankingu poszczególnych pasażerów będzie zleżeć nie tylko od jego znaczenia dla pasażera, ale także od odczuwanej oceny stopnia jego spełnienia. W tym kontekście ranking postulatów przewozowych staje się jednocześnie częściowo oceną stopnia spełnienia poszczególnych postulatów. Wpływ stopnia spełnienia danego postulatów na jego miejsce w rankingu jest trudny do oszacowania², tym nie mniej stanowi wskazówkę dla organizatora transportu, które z postulatów wymagają szczególnego zainteresowania i podjęcia działań prowadzących do poprawy określonych parametrów oferty przewozowej.

Ranking postulatów przewozowych przedstawiony w tabeli 1 wskazuje, że najważniejszym postulatem przewozowych w gminie Kolbudy jest częstotliwość. Miejsce tego postulatów odzwierciedla poziom oferty przewozowej – transport miejski w gminie Kolbudy obsługuje wyłącznie sołectwa przy granicy z Gdańskiem, natomiast pozostała część gminy obsługiwana jest przez autobusy komunikacji regionalnej funkcjonującej ze zbyt niską częstotliwością w stosunku do potrzeb transportowych zgłaszanych przez mieszkańców. W konsekwencji wysokie miejsca uzyskały także niezawodność dojazdu (2 miejsce) i bezpośredniość (3 miejsce). Przedstawione wnioski potwierdza niska ocena jakości usług oferowanych przez autobusy regionalne³.

Mieszkańcy gminy Luzino najwyżej cenią bezpośredniość. Tak wysokie miejsce tego postulatów można tłumaczyć funkcjonowaniem w gminie tylko jednej miejskiej linii

autobusowej oraz konieczności korzystania z funkcjonującej z niską częstotliwością SKM i w związku z tym koniecznością przesiadek w realizacji podróży „drzwi–drzwi”. Potwierdzeniem tej tezy jest także wysokie miejsce częstotliwości i niskiego kosztu. Ten ostatni postulat wiąże się z relatywnie wysokimi wydatkami mieszkańców gminy Luzino na transport miejski w rezultacie konieczności przesiadania się⁴.

W gminie Pruszcz Gdański najważniejszym postulatem jest niski koszt. Można przypuszczać, że jest to częściowo rezultat wysokiego udziału wydatków na transport zbiorowy w dochodach gospodarstw domowych – gminę Pruszcz Gdański tworzą w znacznym stopniu tzw. tereny popogiełrowskie.

W mieście Pruszcz Gdański trzema najważniejszymi postulacjami są w kolejności: punktualność, bezpośredniość i częstotliwość. Wysokie znaczenie postulatów punktualności można tłumaczyć podziałem zadań przewozowych, którego wyniki wskazują, że 76% mieszkańców tego miasta korzystających z transportu zbiorowego podróżuje autobusami. Trasy czterech autobusowych linii dziennych prowadzą z różnych obszarów miasta do Gdańska ulicą Trakt św. Wojciecha, położoną w ciągu drogi krajowej nr 1, charakteryzującej się znaczną kongestią. Ponieważ autobusy te dojeżdżają tylko do dworca głównego PKP w Gdańsku, nie dziwi drugie miejsce w rankingu postulatów bezpośredniości. Także trzecie miejsce częstotliwości w rankingu można częściowo tłumaczyć niższą do oczekiwanej częstotliwością poszczególnych linii, które kursują co godzinę do Gdańska, w tym dwie co 30 minut w godzinach szczytu porannego, a jedna kursuje wyłącznie w szczyt porannym co 60 minut.

Dla organizatora transportu publicznego duże znaczenie mają przyczyny wyboru określonego środka transportu w podróżach miejskich i podmiejskich. Dane w tym zakresie przedstawiono w tabelach 3 i 5.

Tabela 3

Ranking przyczyn wyboru samochodu osobowego w podróżach miejskich na podstawie badań mieszkańców Kolbud, Luzina, gminy Pruszcz Gdański i miasta Pruszcz Gdański				
Przyczyny wyboru samochodu osobowego w podróżach miejskich	Miejsce przyczyny w rankingu/rok			
	Gmina Kolbudy (2013)	Gmina Luzino (2011)	Gmina Pruszcz Gd. (2010)	Miasto Pruszcz Gd. (2010)
Bezpieczeństwo	4	6	6	5
Brak konieczności dojścia do przystanku	5	4	4	4
Brak konieczności oczekiwania	3	3	3	2
Krótszy czas podróży samochodem	2	1	2	3
Niższy koszt podróży samochodem	6	7	5	6
Większa wygoda	1	2	1	1
Wykorzystanie samochodu jako narzędzia pracy	7	5	7	7

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów z badań MZKZG

² Wyniki badań ZKM w Gdyni z 2013 r. wskazują, że najważniejszym postulatem przewozowym jest bezpośredniość, pomimo że oferta gdyńskiego organizatora charakteryzuje się relatywnie wysokim udziałem połączeń bezpośrednich.

³ Szybkość i punktualność autobusów regionalnych uzyskały w Kolbudach najniższą ocenę w porównaniu z autobusami miejskimi, tramwajami, trolejbusami, SKM, kolejowymi przewozami regionalnymi.

⁴ Średni miesięczny wydatek w gospodarstwie domowym w gminie Luzino wynosi 108 zł, podczas gdy w pozostałych trzech gminach od 77 do 82 zł. Z biletu metropolitalnego korzystało w 2011 r. tylko 6% mieszkańców Luzina podróżujących transportem zbiorowym.

Wyraźnie zauważalne jest podobieństwo głównych przyczyn wyboru samochodu w podróży miejskich. We wszystkich zbadanych gminach trzema najważniejszymi przyczynami wyboru samochodu w podróży miejskich są:

- większa wygoda,
- krótszy czas dojazdu samochodem,
- brak konieczności oczekiwania.

Wygoda jest postulatem złożonym. W odniesieniu do podróży samochodem osobowym na większą wygodę podróży w porównaniu z podróżą transportem zbiorowym wpływają: możliwość przemieszczania się „drzwi–drzwi”, komfort podróży (brak towarzystwa innych obcych, niejednokrotnie uciążliwych współpasażerów) i przyjemność prowadzenia samochodu.

Krótszy czas jazdy samochodem osobowym jest oczywiście rezultatem jego większej prędkości komunikacyjnej w porównaniu z pojazdami transportu zbiorowego. W miastach prędkość komunikacyjna samochodu wynosi 35 km/h, natomiast autobusów 10–18 km/h.[2] Przywołane wyniki badań wskazują, że przeciętny czas podróży transportem zbiorowym w porównaniu do miejsca pracy jest dłuższy 1,6–2,3 krotnie w porównaniu do podróży samochodem osobowym, natomiast do miejsca nauki 1,2–2,1 krotnie (tabela 4) w zależności od gminy.

Zwraca uwagę fakt niższej rangi krótszego czasu jazdy samochodem w Pruszczu Gdańskim (tabela 3) i mniejsze różnice w czasach dojazdu transportem zbiorowym i samochodem (tabela 4) w podróży mieszkańców tego miasta. Potwierdza to wyniki obserwacji funkcjonowania transportu miejskiego, wskazujące, że na trasach o dużej kongestii różnice w czasie podróży samochodem osobowym i transportem zbiorowym zmniejszają się. Fakt ten może stanowić istotną przesłankę do wprowadzania priorytetu na wybranych odcinkach ulic i skrzyżowaniach, co pozwoli na zbliżenie prędkości komunikacyjnej pojazdów transportu drogowego do samochodów osobowych na tych fragmentach tras.

Wzrost zainteresowania usługami transportu zbiorowego ze strony użytkowników samochodu osobowego można uzyskać, wykorzystując w kształtowaniu oferty przewozowej wyniki badań obejmujące identyfikację i hierarchizację przyczyn korzystania z transportu zbiorowego przez osoby dysponujące w gospodarstwie domowym samochodem osobowym – tabela 5

Wśród najważniejszych przyczyn wyboru transportu zbiorowego przez osoby dysponujące w gospodarstwie domowym samochodem osobowym można wyróżnić:

- korzystanie z samochodu przez inną osobę;
- zatłoczenie dróg;
- niższy koszt podróży transportem zbiorowym;
- trudności z parkowaniem w miejscu docelowym.

Zdyskontowanie pierwszego z wymienionych czynników w długim okresie czasu do kształtowania zachowań transportowych jest ograniczone, ponieważ wymagałoby

Tabela 4

Porównanie przeciętnych czasów dojazdu do miejsca pracy i miejsca nauki w badanych gminach						
Gmina	Czas dojazdu [min]				Stosunek czasu dojazdu transportem zbiorowym do czasu dojazdu samochodem osobowym	
	do miejsca pracy		do miejsca nauki		do miejsca pracy	do miejsca nauki
	samochodem	transportem zbiorowym	samochodem	transportem zbiorowym		
Kolbudy	26	59	32	67	2,3	2,1
Luzino	26	51	40	59	2,0	1,5
Gm. Pruszcz Gdański	31	57	33	56	1,8	1,7
Pruszcz Gdański	28	44	43	53	1,6	1,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów z badań MZKZG

Tabela 5

Ranking przyczyn wyboru transportu zbiorowego w podróży miejskich przez osoby dysponujące samochodem osobowym w gospodarstwie domowym na podstawie badań mieszkańców Kolbud, Luzina, gminy Pruszcz Gdański i miasta Pruszcz Gdański				
Przyczyny wyboru samochodu osobowego w podróży miejskich	Miejsce przyczyny w rankingu			
	Gmina Kolbudy (2013)	Gmina Luzino (2011)	Gmina Pruszcz Gd. (2010)	Miasto Pruszcz Gd. (2010)
Korzystanie z samochodu przez inną osobę	1	2	1	1
Możliwość korzystania z biletu metropolitalnego	10	11	7	11
Niedyspozycje psychofizyczne	9	6	6	8
Niższy koszt podróży transportem zbiorowym	3	1	4	3
Opłaty za parkowanie	5	9	5	7
Trudności z parkowaniem w miejscu docelowym	4	7	2	4
Warunki atmosferyczne	6	4	11	9
Zadawalająca jakość transportu zbiorowego	8	10	8	10
Zatłoczenie dróg	2	3	3	2
Zły stan dróg	7	8	10	6
Zły stan techniczny samochodu	7	5	9	5

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów z badań MZKZG

np. wprowadzenia zakazu posiadania więcej niż jednego samochodu w gospodarstwie domowym. Działanie takie trzeba by więc rozpatrywać wyłącznie w kategoriach *political fiction*. Tym niemniej warto zauważyć, że wprowadzane były już w europejskich miastach zakazy poruszania się samochodów w danym dniu o numerach kończących się na cyfry parzyste lub nieparzyste, mające na celu ograniczenie ruchu samochodowego z powodu smogu⁵.

Możliwość wykorzystania zatłoczenia dróg dla relatywnego wzrostu atrakcyjności podróży transportem zbiorowym została omówiona wyżej.

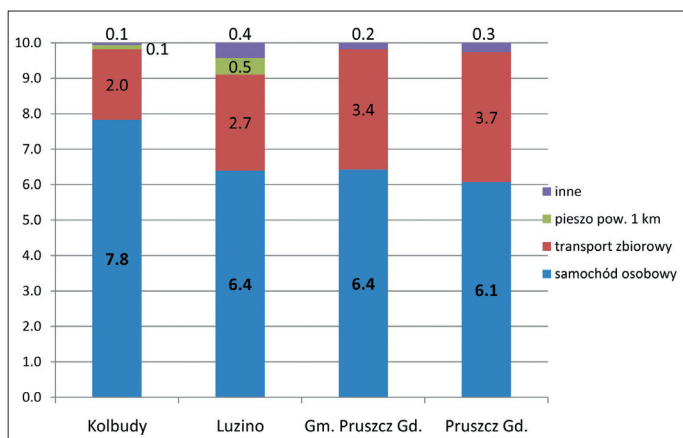
Niższy koszt podróży transportem zbiorowym w porównaniu z podróżami realizowanymi samochodem osobowym wymaga uwzględniania relacji cena biletu–cena 1 litra paliwa. Urzędowy charakter cen biletów w miejskim

⁵ Taki zakaz wprowadzono np. w marcu 2014 r. w Paryżu.

transportie zbiorowym i realizowanie za pośrednictwem przychodów ze sprzedaży biletów celów polityki budżetowej w miastach nie sprzyja, a najczęściej uniemożliwia elastyczne dostosowywanie cen biletów do zmniejszających się cen paliwa. W przypadku niewielkich rynkowych wahań cen paliw, ceny biletów mogą pozostawać na niezmiennym poziomie. Inaczej wygląda sytuacja, gdy spadek cen paliw ma charakter średnio lub długookresowy. Wówczas sztywne utrzymywanie cen biletów może spowodować zmniejszenie lub nawet załamanie popytu w transporcie zbiorowym. W przypadku braku możliwości obniżania cen biletów należy rozpatrzyć możliwość zwiększenia atrakcyjności poszczególnych rodzajów biletów poprzez poszerzenie zakresu ich ważności (obszarowej i czasowej).

Wzrost trudności z parkowaniem, jak wynika z badań, może sprzyjać wzrostowi popytu na usługi transportu zbiorowego. Wysokość opłaty parkingowej powinna być powiązana z ceną biletu jednorazowego w transporcie miejskim w taki sposób, aby zachęcać do podróży transportem zbiorowym. Określone korzyści osiągane są przy wprowadzeniu i zwiększaniu zakresu stref krótkiego postoju. Strefy takie wydzielane są w celu usprawnienia zaopatrzenia sklepów i zakładów usługowych, a także w dążeniu do ograniczenia długotrwałych postojów w określonych obszarach miasta.

Realizacja postulatów przewozowych w transporcie zbiorowym znajduje swoje odbicie w popycie na te usługi, a w szerszym kontekście, wpływa na podział zadań przewozowych (*modal split*) na obszarach zurbanizowanych. Podział zadań przewozowych w badanych gminach przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 2. Podział zadań przewozowych w badanych gminach

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów z badań MZKZG

Interesujące jest porównanie średniej oceny jakości usług transportu zbiorowego w skali ocen od 2 (najniższa) do 5 (najwyższa) i udziału transportu zbiorowego w przewozach. Mieszkańcy Kolbud ocenili transport zbiorowy na 3,71, Luzina na 3,16, gminy Pruszcz Gdański na 3,62, natomiast miasta Pruszcz Gdański 3,69. W trzech gminach występuje wyraźna korelacja ogólnej oceny i udziału transportu zbiorowego w przewozach. Wyjątkiem jest gmina

Kolbudy, w której transport zbiorowy oceniono najwyższej, przy jednoczesnym najniższym spośród wszystkich gmin udziale w przewozach. Ten wyjątek stanowi dobry pretekst do przypomnienia, że samochód osobowy jest nie tylko środkiem transportu, ale także wyrazem ludzkich aspiracji i pozycji społecznej. Stąd też wysoka jakość transportu zbiorowego nie jest w stanie przekonać części mieszkańców do korzystania z jego usług. Im większy udział takich osób, tym trudniej realizować cele polityki transportowej zrównoważonego rozwoju.

Podsumowanie

Zmieniająca się dynamicznie rzeczywistość gospodarcza, zwłaszcza w zakresie wymagań i oczekiwań klientów, wymaga realizowania badań marketingowych. Wyniki badań preferencji i zachowań transportowych powinny stanowić podstawę dla decyzji związanych z kształtowaniem oferty przewozowej transportu zbiorowego w zakresie najważniejszych dla pasażerów atrybutów. Zakres badań preferencji transportowych obejmuje oczekiwania mieszkańców dotyczące poszczególnych cech, którymi powinny się charakteryzować usługi transportu zbiorowego oraz ocenę tego transportu. Badania zachowań transportowych umożliwiają m.in. identyfikację podziału zadań przewozowych, określenie roli transportu zbiorowego w obsłudze obszarów położonych na obrzeżach aglomeracji miejskich i wskazanie określonych prawidłowości związanych z kształtowaniem się udziału tego transportu w przewozach. Kompleksowe badania preferencji i zachowań transportowych mieszkańców powinny być realizowane co 2–5 lat.

Przedstawione w artykule wyniki badań marketingowych wskazują na możliwości oddziaływania organizatora transportu na poszczególne parametry oferowanych usług transportu zbiorowego, jak również na określone uwarunkowania związane z elastycznym dostosowywaniem podaży usług do występującego popytu, wynikające między innymi z użyteczności publicznej tego transportu.

Małe i średnie gminy położone w obrębie aglomeracji miejskich charakteryzuje znacznie wyższy udział transportu indywidualnego w realizacji potrzeb przewozowych w porównaniu z miastami dużymi tworzącymi trzon aglomeracji. Odmienne, w związku z tym, mogą kształtować się preferencje mieszkańców w małych gminach położonych na obrzeżach aglomeracji, w tym przyczyny wyboru określonych środków transportu w realizacji podróży miejskich, międzymiejskich i podmiejskich. Tę specyfikę preferencji i zachowań transportowych mieszkańców gmin położonych na obrzeżach aglomeracji należy uwzględnić już na etapie projektowania badań.

Literatura

1. Hebel K., *Zachowania transportowe mieszkańców w kształtowaniu transportu miejskiego*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2014.
2. *Transport Miejski. Ekonomia i organizacja*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.