

Zuzanna Kłos-Adamkiewicz¹
Genowefa Kondraciuk-Gabryś²
Józef Perenc³
Elżbieta Załoga⁴

PREFERENCJE UŻYTKOWNIKÓW TRANSPORTU W ŚWIELE BADAŃ RYNKOWYCH

Streszczenie

Znajomość preferencji klientów jest podstawowym wymogiem tworzenia strategii rynkowych przedsiębiorstw transportowych. W przewozach o charakterze publicznym stanowi wręcz zasadniczą powinność organizatorów transportu. W artykule przedstawiono szczegółowe wyniki badań ankietowych preferencji użytkowników pasażerskiego transportu regionalnego, przeprowadzonych w 2012 roku na potrzeby grantu NCN. Jako narzędzie badawcze wykorzystano ankietę. Zakresem badań objęto użytkowników transportu regionalnego w województwie zachodniopomorskim (badania bezpośrednie przeprowadzone przez ankierów) oraz użytkowników transportu regionalnego w innych regionach kraju (przez internet).

Słowa kluczowe: transport regionalny, preferencje użytkowników transportu, usługi transportowe

¹ mgr Zuzanna Kłos-Adamkiewicz – Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Systemów i Polityki Transportowej, e-mail: zuzanna.klos@wzieu.pl.

² dr Genowefa Kondraciuk-Gabryś – ekspert zewnętrzny, e-mail: gkg@onet.eu.

³ prof. dr hab. Józef Perenc, prof. zw. – Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Marketingu, e-mail: jozef.prenc@gmail.pl.

⁴ dr hab. prof. US Elżbieta Załoga – Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Systemów i Polityki Transportowej, e-mail: elzbieta.zaloga@wzieu.pl.

Wstęp

W teorii ekonomii ogólne rozważania na temat preferencji mieszczą się w zakresie teorii podejmowania decyzji⁵. W odniesieniu do użytkowników transportu pasażerskiego preferencja oznacza przejawiane lub deklarowane skłonności do wyboru określonych usług spośród możliwości oferowanych na rynku usług transportowych. Preferencje w pasażerskim transporcie regionalnym kształtuje cały szereg czynników. Można je przedstawić w dwóch zasadniczych grupach obejmujących⁶:

- czynniki psychofizyczne pasażerów, kształtujące ich subiektywne opinie o ofertach przewozowych przedstawianych przez przewoźników na cząstkowych rynkach regionalnych,
- uwarunkowania zewnętrzne, znajdujące się w otoczeniu pasażerów, przedstawiające obiektywne możliwości zaspokajania realnych i potencjalnych potrzeb przejazdowych pasażerów.

Posiadanie alternatywy jest zasadniczym warunkiem dla ujawnienia przez nabywców preferencji na rynku, wybór zaś potwierdza wyższą od innych ofert użyteczność danego sposobu zaspokojenia potrzeby transportowej. Podejmowane przez użytkowników transportu decyzje rynkowe wpływają na kształt i rozwój rynku regionalnych przewozów pasażerskich.

Pasażerowie różnią się od siebie np. wymaganiami dotyczącymi wygody podróży, siłą nabywczą, wytrzymałością i wrażliwością na czas jazdy, tolerancją związaną z punktualnością kursowania środków transportu, pobłażliwością lub surowymi sędziami wobec zachowań personelu (kierowców, konduktorów) itp. Uznawane przez pasażera priorytety w zaspokajaniu potrzeb przejazdowych przesądzają o kształcie, strukturze i rankingu ważności preferowanych przez niego usług.

W kształtowaniu się preferencji pasażerów zbiorowego transportu regionalnego bardzo ważną rolę odgrywa miejsce ich zamieszkania, przedstawiające w sposób syntetyczny znaczną ilość uwarunkowań zewnętrznych: społecznych i kulturowych. Preferencje zmieniają się ponadto w zależności od przeobrażających się warunków rynkowych, podnoszenia się lub spadku poziomu zaspokajania dotychczasowych potrzeb i powstawania nowych, przemian w cechach

⁵ Zob. szerzej: E. Załoga, *Strategie rynkowe kolei wobec zmian w preferencjach klientów*, „Rozprawy i Studia”, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1998.

⁶ Ph. Kotler, *Marketing: analiza, planowanie, wdrażanie i kontrola*, Felberg SJA, Warszawa 1999, s. 160.

psychofizycznych obecnych i potencjalnych pasażerów, pojawiania się nowych przewoźników, prowadzenia konkurencji między przewoźnikami oraz kształtowania się innych uwarunkowań zewnętrznych, występujących w otoczeniu pasażerów. Należą do nich między innymi rozwój techniki i technologii, zmiany zagospodarowania przestrzennego – rozmieszczenie osadnictwa, szkolnictwa, placówek służby zdrowia, kulturalnych, wypoczynkowych, rozrywkowych itp.

W artykule przedstawiono wyniki badania preferencji pasażerów transportu regionalnego, przeprowadzonego w 2012 roku na potrzeby grantu⁷ metodą ankietową. Objęto nimi 1347 osób. Od 594 respondentów odpowiedzi uzyskali ankieterzy, natomiast 753 osoby wypełniły ankietę elektronicznie. Ankieterzy badali transportowy rynek województwa zachodniopomorskiego, natomiast odpowiedzi za pomocą internetu udzielali respondenci spoza tego regionu.

Niejednakowy terytorialny zasięg badań oraz zróżnicowane techniki pozyskiwania odpowiedzi wpłynęły na odmienne podejście respondentów do ich udzielania. Zasadnicza różnica polega na znacznie większym udziale braku odpowiedzi na pytania zawarte w metryczce i znikomym udziale bezrobotnych oraz emerytów i rencistów w ankietach wypełnianych za pomocą internetu. Z tego powodu te dwie grupy ankiet będą omawiane odrębnie.

Duża przewaga uczniów i studentów wśród respondentów oraz dominujący udział ankietowanych mieszkających w mieście wojewódzkim mogą zakłócać obraz preferencji pasażerów transportu regionalnego, dlatego w analizie szczególny nacisk położono na interpretację odnoszącą się do poszczególnych grup społecznych.

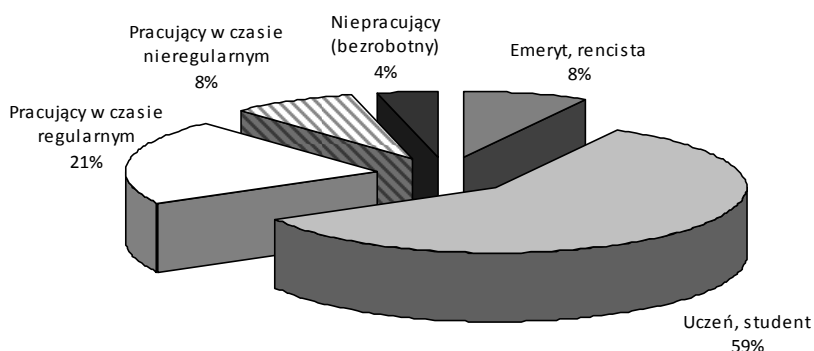
1. Wyniki badań ankietowych przeprowadzonych przez ankieterów

Badania przeprowadzono na terenie województwa zachodniopomorskiego wśród pasażerów przebywających na dworcach kolejowych i autobusowych oraz na przystankach busów, a także podczas przejazdu pociągami i autobusami. Część ankiet wypełnili mieszkańcy Szczecina. Badaniami objęto pasażerów przemieszczających się na trasach docierających między innymi do Stargardu Szczecińskiego, Myśliborza, Białogardu, Koszalina, Szczecinka, Piły, Trzebiatowa, Chojny, Gryfic, Świnoujścia. W badanej próbie znajduje się 35% pasażerów

⁷ *Model funkcjonowania pasażerskiego transportu regionalnego w Polsce*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2012 (projekt NCN nr N N112368440, kierownik: Elżbieta Załoga).

PKP, 25% pasażerów PKS, 24% pasażerów mikrobusów oraz 16% mieszkańców Szczecina.

Wśród 594 ankietowanych zdecydowanie przeważali uczniowie lub studenci, którzy stanowili 59% ogółu badanych, na drugim miejscu znajdowali się pracujący w czasie regularnym (21%), na kolejnym – pracujący w czasie nieregularnym (8%) oraz emeryci lub renciści – również 8%. Najniższy udział w badaniach mają niepracujący (bezrobotni) – 4%. Na pytanie o status społeczny nie odpowiedziało 2% badanych (rys. 1).

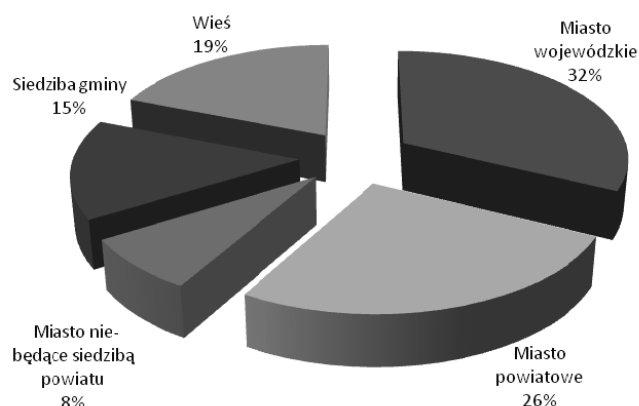


Rys. 1. Struktura badanych według statusu społecznego

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych dla potrzeb grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

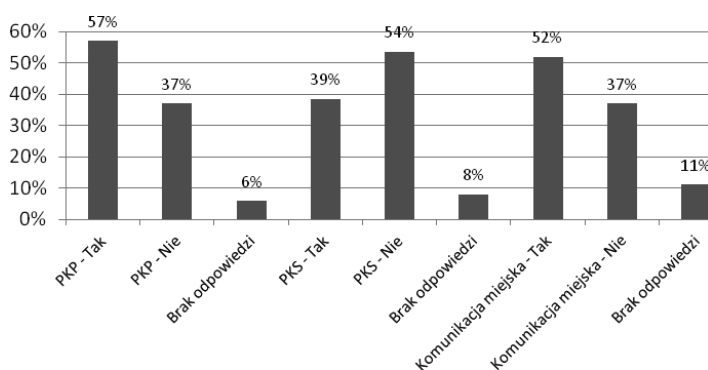
Niemal 1/3 badanych stanowią mieszkańcy miast wojewódzkich, 1/4 – miast powiatowych, prawie 1/5 – to mieszkańcy wsi, 14% mieszka w siedzibie gminy, 8% zaś pochodzi z miast niebędących siedzibą powiatu (rys. 2).

Dużą część respondentów ma uprawnienia do ulg ustawowych przy zakupie biletów. Z ulg PKP korzysta 57% badanych, z ulg udzielanych przez PKS – 39%, natomiast komunikacją miejską na podstawie biletów ulgowych jeździ 52%. Brak odpowiedzi na te pytania kształtuje się w granicach 6–11%. Pozostali płacą pełną cenę za bilety (rys. 3).



Rys. 2. Struktura badanych według miejsca zamieszkania

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r. -



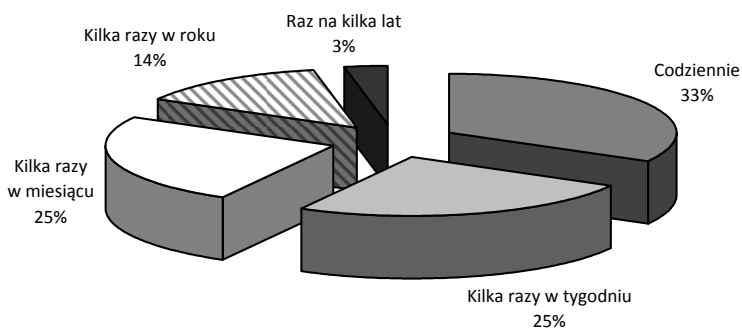
Rys. 3. Korzystanie z ulgowych biletów poszczególnych przewoźników

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

Częstotliwość podróżowania

Ważną informację o zapotrzebowaniu ludności na przewozy pasażerskie stanowią dane o częstotliwości podróżowania poszczególnych grup społecznych i całych zbiorowości zróżnicowanych pod względem struktury społecznej i lokalizacji osadniczej. Zgodnie z wynikami przeprowadzonych badań co trzeci

respondent podróżuje poza miejsce swego zamieszkania codziennie, co czwarty – kilka razy w tygodniu lub kilka razy w miesiącu, co siódmy – kilka razy w roku. Raz na kilka lat wyjeżdża z miejsca zamieszkania 3% badanych (rys. 4).

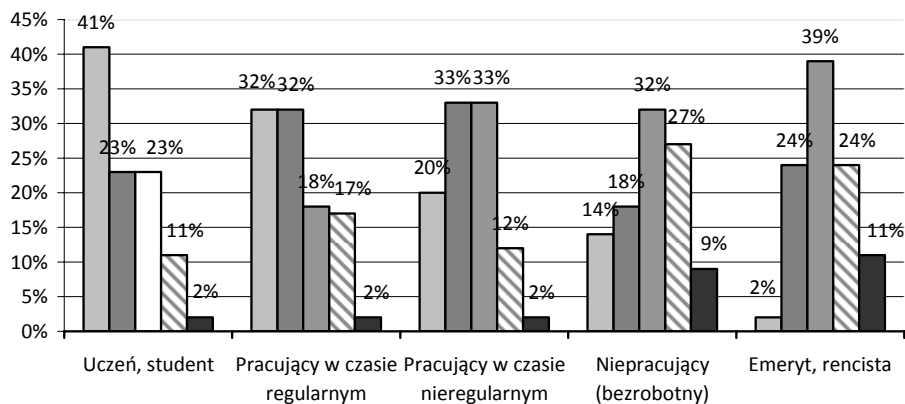


Rys. 4. Częstotliwość przejazdów – ogółem

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

Codziennie podróże odbywa większy odsetek uczniów i studentów (41%) oraz pracujących w czasie regularnym (32%). Okazuje się, że również znaczna część (20%) pracujących w czasie nieregularnym, a także (14%) niepracujących jeździ codziennie. Kilka razy w tygodniu jeździ 1/3 pracujących – zarówno w czasie regularnym, jak i nieregularnym, około 1/4 uczniów i studentów oraz emerytów lub rencistów i blisko 1/5 bezrobotnych. Wśród jeżdżących kilka razy w miesiącu dominują ludzie starsi (emeryci i renciści – 39%), pracujący w czasie nieregularnym i niepracujący (33% i 32%), a mniejszy odsetek uczniów i studentów oraz pracujących w czasie regularnym (23% i 18%). Kilka razy w roku wyjeżdża znaczna część niepracujących (27%) oraz emerytów i rencistów (24%), natomiast wśród pozostałych grup społecznych tak rzadko jeździ od 11% do 17% badanych.

Jeszcze rzadziej, bo raz na kilka lat, podróżuje 11% emerytów i rencistów, 9% bezrobotnych oraz po 2% uczniów i studentów, a także pracujących (rys. 5).

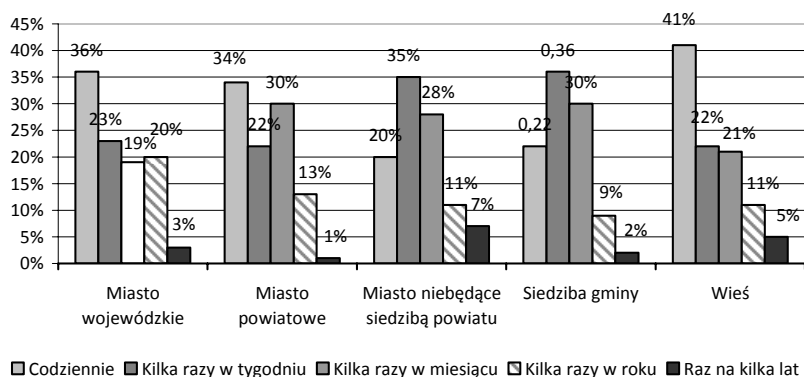


Rys. 5. Zależność potrzeb komunikacyjnych ludności od statusu społecznego

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

Zapotrzebowanie na codzienne dojazdy zgłasza największy odsetek mieszkańców wsi – 41%, miast wojewódzkich – 36% i miast powiatowych – 34%. Znacznie mniejsze potrzeby codziennych dojazdów występują w miastach niebędących siedzibą powiatu (20%) i siedzibach gmin (22%). W tych miejscowościach stosunkowo duża część mieszkańców (35% i 36%) wyjeżdża kilka razy w tygodniu i kilka razy w miesiącu (od 28% do 30%). Kilka razy w roku podróżuje co piąty mieszkaniec miast wojewódzkich, co ósmy mieszkaniec pozostałych miast oraz wsi i co jedenasty zamieszkały w siedzibie gminy. Niezwykle rzadkie wyjazdy zdarzają się 7% mieszkańców małych miast, 5% mieszkańców wsi i od 1% do 3% mieszkańcom pozostałych miejscowości (rys. 6).

Korzystanie z ulg przy zakupie biletów jest znacząco skorelowane z częstotliwością przejazdów. Ulgi są przyznane pasażerom: jeżdżącym codziennie – 33% badanych; kilka razy w tygodniu – 25%; kilka razy w miesiącu – 24%; kilka razy w roku – 14% i raz na kilka lat – 3%.

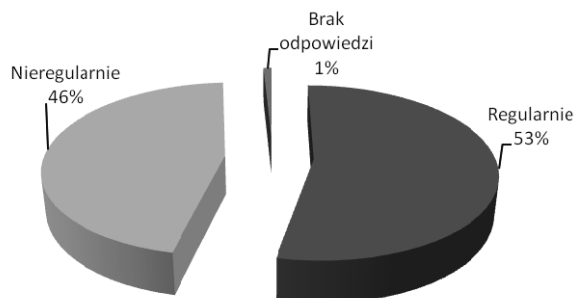


Rys. 6. Zależność potrzeb komunikacyjnych ludności od miejsca zamieszkania

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby tego grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

Regularność korzystania z usług transportu zbiorowego

Znajomość regularności korzystania przez pasażerów z transportu zbiorowego ułatwia trafne rozwiązania przy układaniu rozkładów jazdy przez przewoźników. Regularnie, to jest o stałych godzinach, w określone dni lub miesiące, jeździ ponad połowa badanych – 53% (rys. 7).

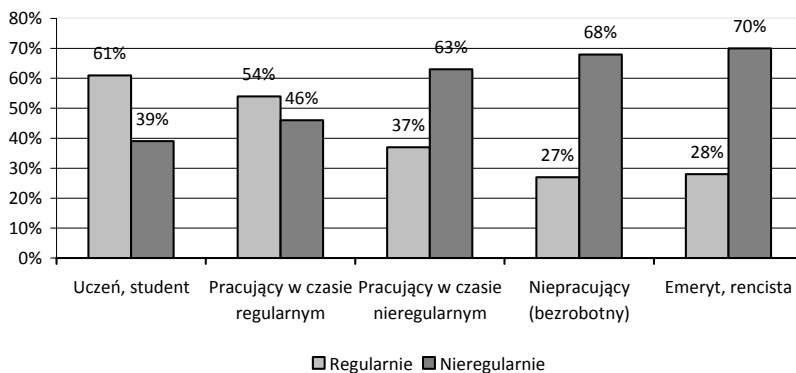


Rys. 7. Regularność korzystania z transportu zbiorowego – ogółem

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

Takie potrzeby przewozowe ma większość (61%) uczniów i studentów oraz pracujących w czasie regularnym (54%), ale też ponad 1/3 pracujących w czasie

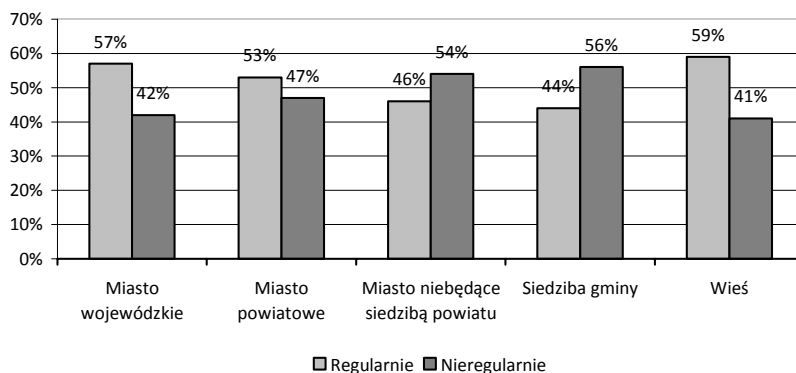
nieregularnym, a nawet bezrobotnych (27%) oraz emerytów i rencistów (28%). Zostało to przedstawione na rys. 8.



Rys. 8. Zależność regularności przejazdów od statusu społecznego

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

Największy odsetek jeżdżących regularnie (59%) mieszka na wsi, na drugim miejscu (57%) znajdują się mieszkańcy miast wojewódzkich. Stosunkowo najmniejsze zapotrzebowanie na przewozy regularne zgłaszają mieszkańcy siedzib gmin – 44% (rys. 9).



Rys. 9. Zależność regularności przejazdów od miejsca zamieszkania

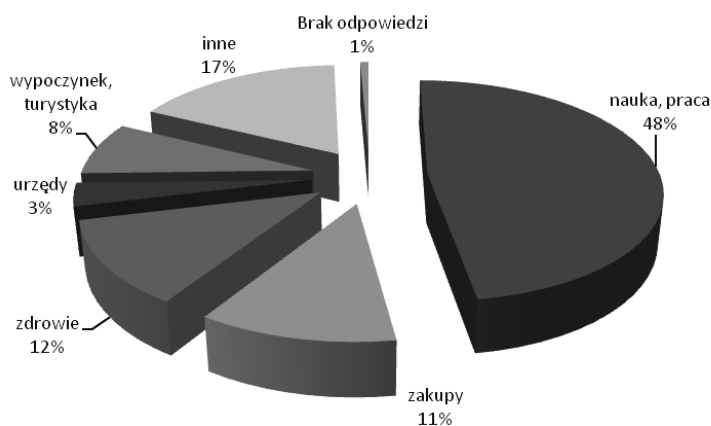
Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

Wśród podróżujących regularnie dominują korzystający z ulg na zakup biletów. Ich udział sięga 58–61% w zależności od przewoźnika.

Cele podróży w regionie

Rozpoznanie najczęstszych celów wyjazdów poszczególnych grup ludności wskazuje z jednej strony na kierunki powiązań komunikacyjnych w sieci osadniczej, z drugiej – rzuca światło na preferencje w zakresie jakościowych cech podróży, takich jak np. częstotliwość i punktualność kursowania środków transportu, szybkość przejazdu, wygoda podróży, dając podstawę do wyróżnienia rynkowych segmentów.

Niemal połowa (48%) badanych najczęściej jeździ w związku z nauką lub pracą. Na drugim miejscu znalazły się podróże w celach rodzinnych i osobistych, które są głównymi przyczynami wyjazdów 17% respondentów. Po około 12% respondentów przemieszcza się poza miejsce swego zamieszkania po zakupy oraz w celach zdrowotnych (do przychodni zdrowia, aptek, sanatoriów). Około 8% badanych najczęściej podróżuje w celach wypoczynkowych i turystycznych (rys. 10).

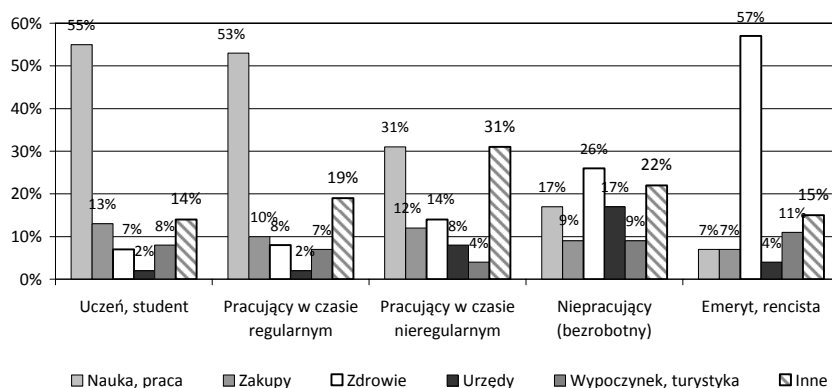


Rys. 10. Najczęściej występujące cele podróży

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

W celach związanych z nauką i pracą jeździ ponad połowa studentów i uczniów (55%) oraz pracujących w czasie regularnym (53%). Natomiast pracujący w czasie nieregularnym równie często (po 31% badanych) jeżdżą w celach związanych z nauką i pracą, jak w celach osobistych, rodzinnych, towarzyskich. W tych celach jeździ znaczna część bezrobotnych (22%). Przejazdy w celach

zdrowotnych dominują wśród emerytów i rencistów (wskazało je 57% odpowiadających z tej grupy) oraz bezrobotnych (26%). Wypoczynek i turystykę jako powody odbywania podróży podał większy (od przeciętnego) odsetek emerytów i rencistów (11%). Załatwianie spraw w urzędach stanowi główny cel przejazdów aż 17% bezrobotnych, 8% pracujących w czasie nieregularnym i 4% emerytów i rencistów. Wśród uczniów i studentów oraz pracujących w czasie regularnym – tylko 2% (rys. 11).



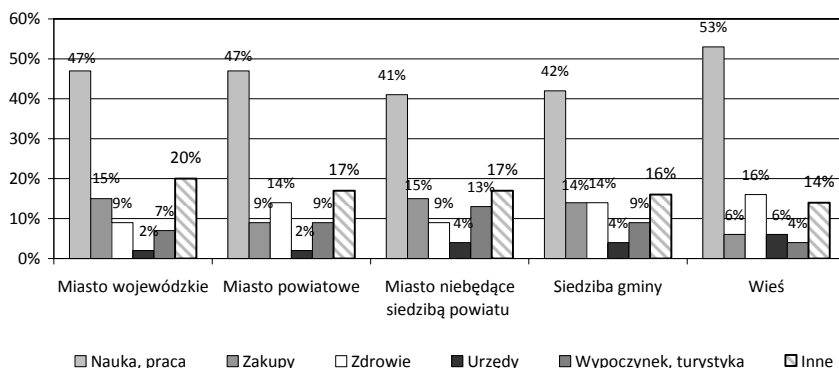
Rys. 11. Zależność najczęstszych celów podróży od statusu społecznego

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

Nauka i praca są głównymi celami przejazdów większości (53%) mieszkańców wsi. Nieco niższy udział (47%) mają dojeżdżający do szkół, uczelni i do pracy w miastach wojewódzkich i powiatowych. Poziom ten obniża się nieco (do 41% i 42%) w miastach niebędących siedzibą powiatu oraz w siedzibach gmin. Drugim, pod względem częstości występowania, motywem przejazdów są cele rodzinne, osobiste, towarzyskie. Głównie w tych celach przemieszcza się od 20% mieszkańców miast wojewódzkich do 14% mieszkańców wsi.

Dla mieszkańców miast i siedzib gmin trzecim, ważnym celem przejazdów, są zakupy (od 15% do 9% odpowiedzi) oraz dbanie o zdrowie (od 14% do 9%). Potrzebę wyjazdów w celach zdrowotnych ma większy odsetek (16%) mieszkańców wsi. Na wypoczynek wyjeżdża stosunkowo większa część mieszkających w miastach niebędących siedzibą powiatu (13%) niż innych typów miejscowości (od 4% na wsi do 9% w miastach). Załatwianie spraw w urzędach stanowi głów-

ne cele wyjazdów dla 6% mieszkańców wsi, 4% – mieszkańców siedzib gmin i miast niebędących siedzibą powiatu oraz 2% – mieszkańców miast wojewódzkich i powiatowych (rys. 12).



Rys. 12. Zależność najczęstszych celów podróży od miejsca zamieszkania

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

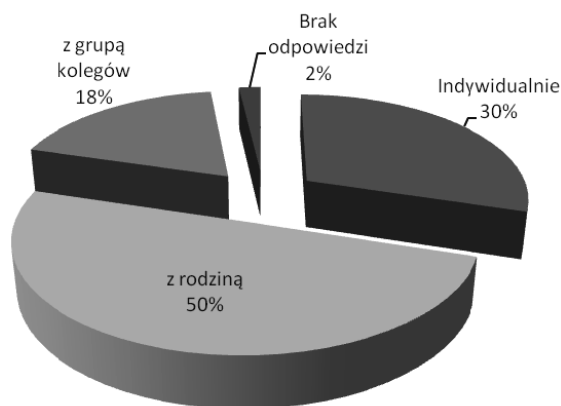
Korzystanie z ulg przy zakupie biletów jest silnie związane z celami podróży. Ulgowe bilety kupuje ponad połowa dojeżdżających do szkół i do pracy autobusami (57%) oraz około połowa dojeżdżających pociągami (51%) i komunikacją miejską (50%). Wśród podróżujących w celach rodzinnych i osobistych z ulgowych biletów korzysta około 17%, a wśród jeżdżących głównie na zakupy oraz w celach zdrowotnych – tylko 8–12%. Minimalny odsetek (2–3%) uprawnionych do korzystania z ulg występuje wśród pasażerów, których głównym celem podróży jest załatwianie spraw w urzędach.

Wykorzystywanie samochodu osobowego do podróżowania indywidualnego lub grupowego

W projektowaniu modelu organizacji transportu regionalnego ważne zagadnienie stanowi rozstrzygnięcia odnoszące się do korzystania z przejazdów samochodami osobowymi. Te środki lokomocji są pożądane z punktu widzenia łagodzenia nierównowagi na rynku przewozów pasażerskich, ponieważ wypełniają luki w zbiorowym zaspokajaniu ilościowego i jakościowego zapotrzebowania na przewozy, natomiast ich nadmierny rozwój zagraża kongestią i obciążenia-

mi o charakterze ekologicznym. Poszukiwanie rozwiązań optymalnych powinno uwzględniać obydwie aspekty tego problemu. Jednym ze sposobów takiego działania jest zwiększanie efektywności przejazdów samochodami osobowymi przez maksymalne wykorzystanie miejsc dla pasażerów.

Wyniki przeprowadzonych badań wskazują, że samochodem osobowym najczęściej badani podróżują z rodziną. Tak jeździ połowa respondentów. Samotnie samochodem osobowym podróżuje tylko 30% badanych. Blisko co piąty spośród ankietowanych przemieszcza się samochodem osobowym ze współpracownikami, kolegami bądź przyjaciółmi (rys. 13).

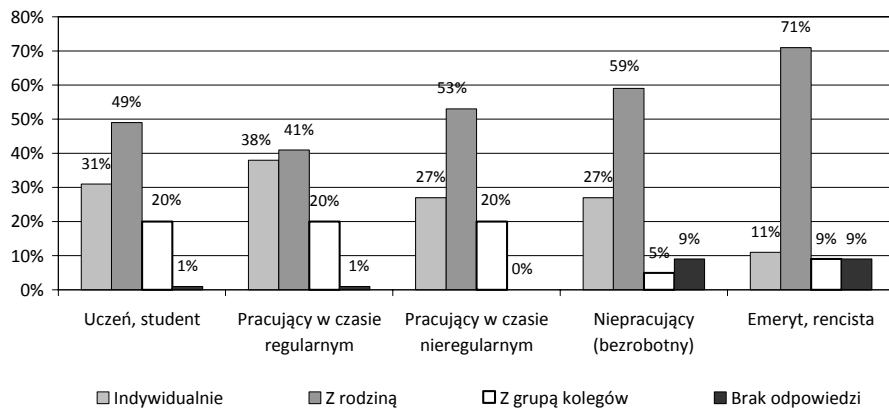


Rys. 13. Wykorzystywanie miejsc w samochodzie osobowym

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

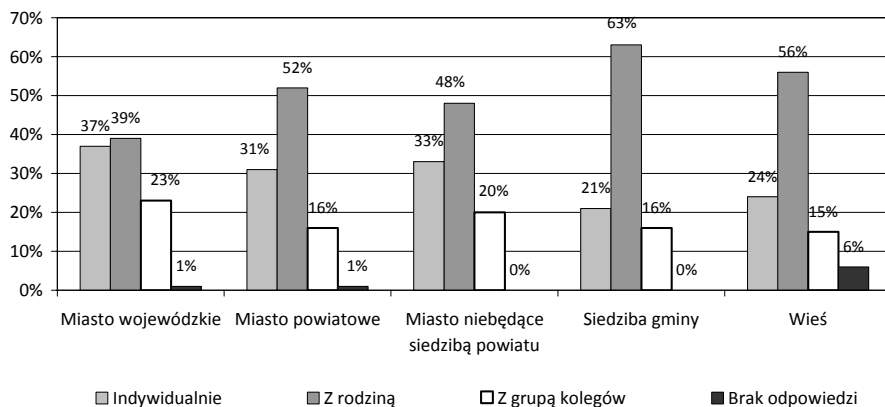
W korzystaniu z przejazdów z rodziną wyróżniają się emeryci i renciści (71%) oraz niepracujący (59%). Nie dotyczy to przejazdów z przyjaciółmi lub kolegami: wśród bezrobotnych w towarzystwie jeździ zaledwie 5%, a wśród ludzi starszych – tylko 9%. Jeżdżący samotnie to w dużej mierze (38%) pracujący w czasie regularnym (rys. 14).

Z rodziną jeździ także większość mieszkających w siedzibie gminy (63%) i na wsi (56%). Przejazdy z przyjaciółmi lub kolegami dominują w miastach wojewódzkich. Tam też dosyć często kierujący samochodem osobowym jeżdżą bez towarzystwa (37%). Mieszkańcy wsi i miast powiatowych rzadziej jeżdżą ze znajomymi i sąsiadami (15% i 16%) niż mieszkańcy miast wojewódzkich – 23% (rys. 15).



Rys. 14. Wykorzystywanie miejsc w samochodzie osobowym przez różne grupy społeczne

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

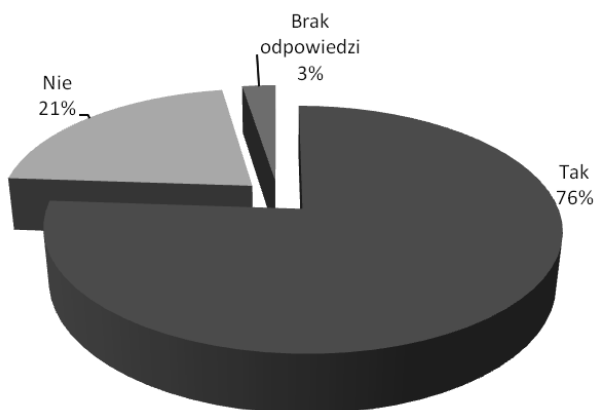


Rys. 15. Wykorzystywanie miejsc w samochodzie osobowym przez mieszkańców różnych typów miejscowości

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby tego grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

Możliwości wyboru środka transportu

W badanej zbiorowości ponad 3/4 respondentów stwierdziło, że ma możliwość wyboru środka transportu do swoich podróży, a około 1/5 – nie ma takiej możliwości (rys. 16).

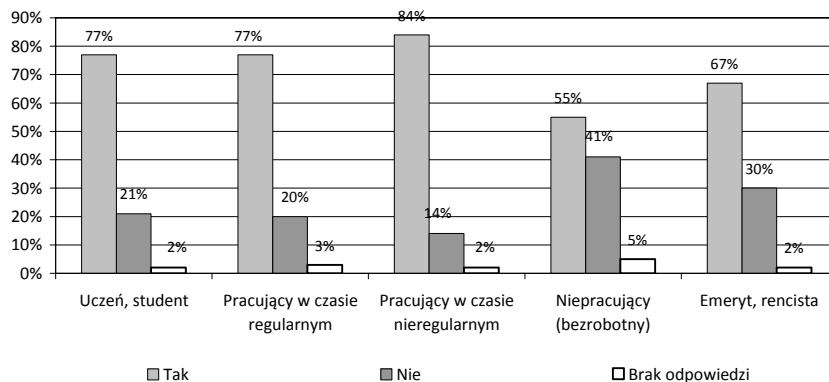


Rys. 16. Możliwość wyboru środka transportu do przejazdów

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

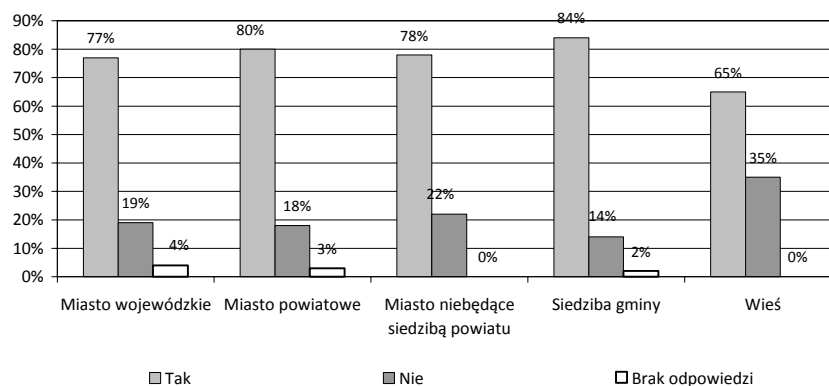
Największy udział niemających możliwości wyboru znajduje się wśród niepracujących (aż 41%). Być może jest to jedna z przyczyn utrudniających znalezienie pracy. Pełnego dostępu do zróżnicowanych środków transportu nie ma prawie 1/3 emerytów i rencistów, a także około 1/5 pracujących w czasie regularnym oraz uczniów i studentów. Największy odsetek osób z możliwością wyboru środka transportu (84%) znajduje się wśród pracujących w czasie nieregularnym (rys. 17).

Najwyższy udział niemających możliwości wyboru przewoźnika mieszka na wsi (35% badanych) oraz w miastach niebędących siedzibą powiatu (22%). Wyjątkowo korzystnie pod względem dostępności do różnych środków transportu wypadli mieszkańcy siedzib gmin, wśród których tylko 14% stwierdziło, że musi jeździć tylko jednym rodzajem transportu, podczas gdy wśród mieszkających w miastach wojewódzkich w podobnej sytuacji jest aż 19%, a w miastach powiatowych – 18% (rys. 18).



Rys. 17. Możliwości wyboru środków transportu do przemieszczeń według grup społecznych

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.



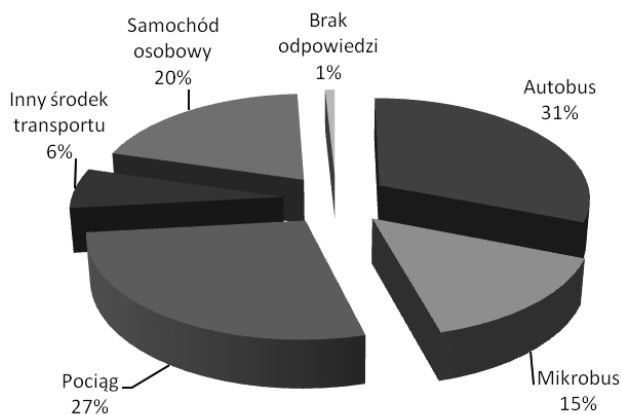
Rys. 18. Możliwości wyboru środków transportu przez mieszkańców różnych typów miejscowości

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

Środki transportu, którymi najczęściej jeżdżą pasażerowie

Najwięcej respondentów ogółem (31%) jeździ autobusami. Drugie miejsce w przewozach regionalnych zajmuje kolej. Pociągami jeździ 27% ogółu badanych. Trzecim środkiem transportu zaspokajającym potrzeby przewozowe lud-

ności jest samochód osobowy. Podróżuje nim co piąty badany ogółem. Znaczna część (15%) ludności korzysta z usług przewoźników operujących mikrobusami. Inne środki transportu (przede wszystkim komunikacja miejska) służą znacznie mniejszej grupie ludności (rys. 19).

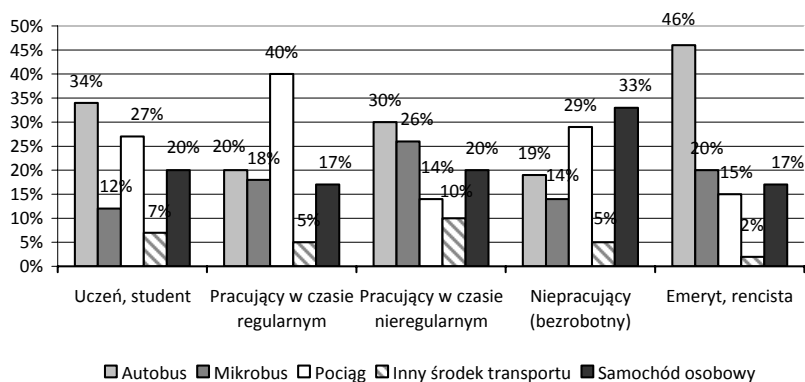


Rys. 19. Środki transportu najczęściej wykorzystywane przez pasażerów

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

Autobusami podróżuje wysoki odsetek (46%) emerytów i rencistów, ale tylko około 20% pracujących w czasie regularnym, a także niepracujących. Z usług przewozów kolejowych korzysta aż 40% osób pracujących w czasie regularnym. W mniejszym stopniu z usług kolei korzystają pracujący w czasie nieregularnym (14%) oraz emeryci i renciści (15%). Samochodem osobowym jeździ co trzeci bezrobotny (prawdopodobnie przewożony jako członek rodziny), co czwarty mieszkaniec siedziby gminy, korzystając również z przejazdów z rodziną. Mikrobusy są wybierane do przejazdów doraźnych przez pracujących w czasie nieregularnym (26%), emerytów i rencistów (20%). Mniej popularne są wśród uczniów i studentów – 12% (rys. 20).

Autobusami podróżuje znaczny odsetek (38%) mieszkających na wsi. Z przewozów kolejowych korzysta 33–34% mieszkających w miastach (poza miastami wojewódzkimi) i co piąty mieszkaniec wsi (21%). Wśród mieszkańców wsi oraz miast niebędących siedzibą powiatu samochodem osobowym jeździ tylko 13% badanych. Mikrobusy są wybierane najczęściej do przejazdów osób mieszkających na wsi (25%).



Rys. 20. Środki transportu najczęściej wykorzystywane przez poszczególne grupy społeczne

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

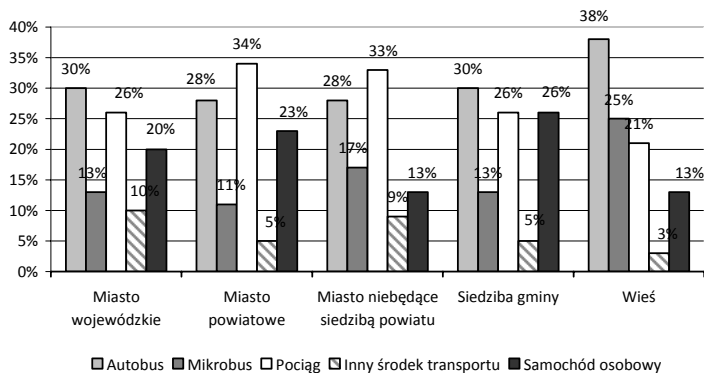
Inne środki transportu są wykorzystywane jako główne środki lokomocji w miastach (około 10%), natomiast we wsiach korzysta z nich 3%, a w siedzibach gmin – 5% badanych (rys. 21).

Preferencje w wyborze środka transportu w zależności od czasu podróży

Czas podróży wpływający na preferencje wyboru określonego środka transportu w pytaniu podzielono na trzy przedziały: do 1 godziny, do 3 godzin oraz ponad 3 godziny.

W przejazdach krótkich (do 1 godziny) najbardziej preferowane są autobusy (69% wskazań) i mikrobusy (63%), wobec tylko 16% wskazań na pociągi i 19% – na samochody osobowe. Inne środki transportu, głównie komunikacji miejskiej, zajęły w tych przejazdach pozycję środkową, zyskując uznanie 27% respondentów.

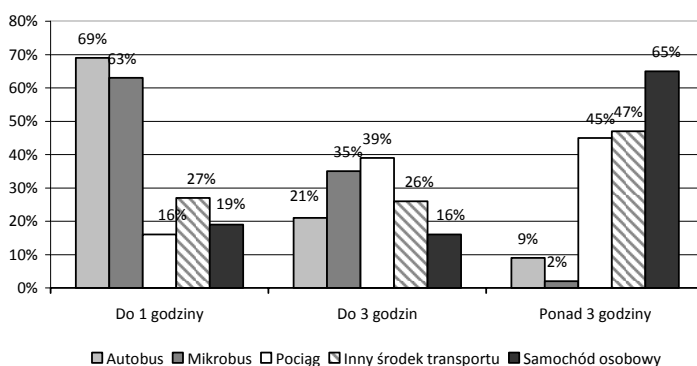
W podróżach trwających do 3 godzin najbardziej lubiane są pociągi – 39% wskazań. Na mikrobusy oddano 35% wskazań. Nieco ponad 1/4 badanych do tych podróży wybrałaby inne środki transportu. Autobusem w czasie jazdy zawierającym się między 1–3 godziny lubi jeździć około 1/5 badanych. Najniższy jest udział osób lubiących jeździć na średnie odległości (do 3 godzin) samochodem osobowym (16%).



Rys. 21. Środki transportu najczęściej wykorzystywane przez mieszkańców różnych typów miejscowości

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

Samochód osobowy, zdaniem większości badanych (65%), jest natomiast idealnym środkiem przemieszczania się w czasie przekraczającym 3 godziny. Na tych odległościach o drugie miejsce konkurują ze sobą pociągi (45% wskazań) oraz inne środki transportu (47% wskazań), do których można zaliczyć samoloty. Amatorami jazdy autobusami w czasie przekraczającym 3 godziny jest tylko 9% badanych, a zaledwie 2% z przyjemnością jeździłoby mikrobusami (rys. 22).

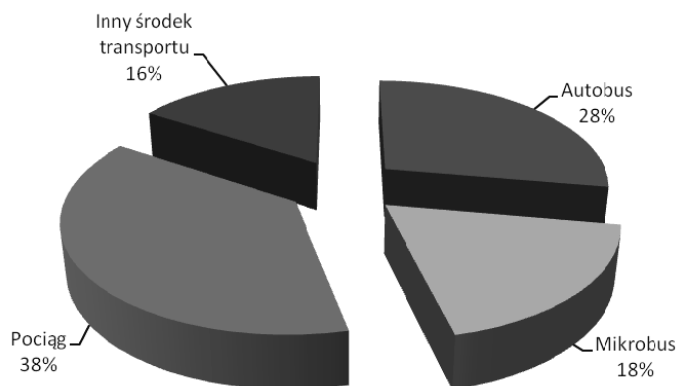


Rys. 22. Preferencje wyboru środka transportu w zależności od czasu podróżowania

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

Przyczyny decydujące o wyborze określonych środków transportu do przejazdów

Z odpowiedzi na pytanie o przyczyny decydujące o wyborze określonych środków transportu uzyskano 4782 opinie, w tym: 38% dotyczyło pociągów, 28% – autobusów, 19% – mikrobusów, a 16% – innych środków transportu. Można z nich wyciągnąć wniosek, że najczęściej zwolenników wśród pasażerów ma transport kolejowy (38% wskazań) oraz autobusowy (28%), ale niepoślednie znaczenie wśród pożądanых sposobów przemieszczania się mają też przewozy mikrobusami (18% wskazań) i innymi środkami transportu – 16% (rys. 23).

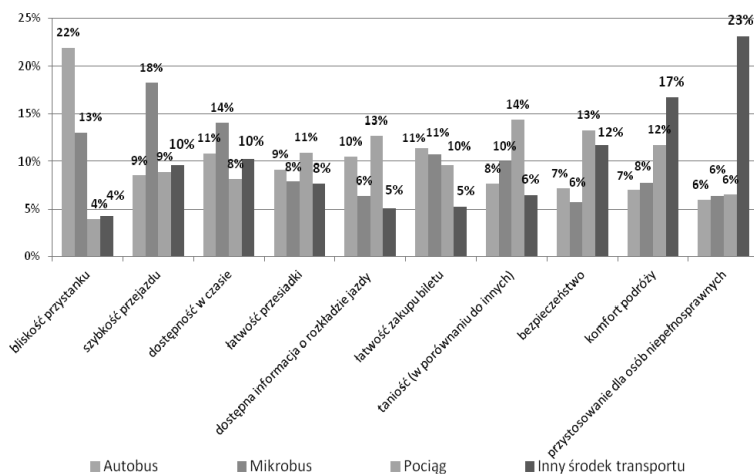


Rys. 23. Środki transportu wybierane do przemieszczania się

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

W pytaniu wymieniono 10 przyczyn zależnych od infrastruktury transportowej, przewoźników i organizacji przewozów. Z uzyskanych odpowiedzi można wywnioskować, że wszystkie z analizowanych 10 przyczyn są ważne. Uznanie dla poszczególnych cech oferty przewozowej wyraża się we wskazaniach o rozpiętości od 5% do 23% i jest uzależnione od poziomu zaspokajania poszczególnych potrzeb przez przewoźników w określonych typach miejscowości (rys. 24). Największym atutem przewozów autobusowych jest najlepiej oceniana przez badanych dostępność przestrzenna (bliskość przystanków – 22% wskazań); inne środki transportu najbardziej są cenione za przystosowania do przewozów osób niepełnosprawnych (23%) i komfort podróżowania (17%); mikrobusy wybierane

są głównie z powodu szybkości przejazdu (18%), a pociągi – taności, bezpieczeństwa, dostępności informacji oraz komfortu podróży (14–12% wskazań).



Rys. 24. Przyczyny wpływające na wybór środków transportu do przemieszczeń

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

Pociąg

Najczęściej wskazywane były zalety podróżowania koleją, przewyższające zalety przejazdu pozostałymi środkami transportu. Pasażerowie doceniają względną taniść tego środka transportu i łatwość zakupu biletów (po 14% wskazań), bezpieczeństwo i łatwość uzyskania informacji o rozkładzie jazdy (po 13% wskazań), a także komfort podróży (12%) oraz łatwość przesiadek (11%). Bezpieczeństwo i komfort w przejazdach pociągiem podkreślają więcej niż przeciętnie ludzie w starszym wieku (odpowiednio 20% i 15% wskazań). Największą wadę transportu kolejowego stanowią odległe, w stosunku do potrzeb, przystanki. Ich bliskość wskazano tylko w 4% odpowiedzi ogółem, natomiast tylko 2% spośród emerytów i rencistów. Zadowolenie z dostosowania rozkładu jazdy do potrzeb pasażerów wyrażono tylko w 8% opinii. Niezadowolające są też przystosowania kolei do przewozu osób niepełnosprawnych. Tę cechę, jako przyczynę wyboru pociągu do przejazdów, wskazano w 6% odpowiedzi.

Oceny oferty przewozowej kolei nie wykazują większych odchyleń w zależności od miejsca zamieszkania respondenta.

Autobus

Największą zaletą przejazdów autobusami jest bliskość przystanku. Wskazało ją 22% oceniających podróżowanie tym środkiem transportu. Wśród mieszkańców miast niebędących siedzibą powiatu wskazania sięgają 28%. Tę cechę autobusowej oferty przewozowej bardziej niż przeciętnie dostrzegają pracujący w czasie regularnym oraz bezrobotni (po 26% wskazań). Autobusy są bardziej niż pociągi dostępne w czasie (11% wskazań), lecz więcej pasażerów ma trudności z zakupem biletów. Podróżowanie autobusem jest oceniane znacznie niżej niż pociągiem ze względu na takie cechy, jak: bezpieczeństwo, komfort podróży (po 7% wskazań ogółem oraz 10–11% wśród emerytów i rencistów) i taniość (8%), a także łatwość przesiadek (9% wskazań). Na tym samym poziomie oceniana jest szybkość jazdy (9%) oraz przystosowania do przewozu osób niepełnosprawnych (6%).

Mikrobus

Szybkość przejazdu jest cechą dominującą w wyborze mikrobusów do przejazdów. Wskazano ją w 18% odpowiedzi oceniających ich ofertę przewozową. Nieco większy odsetek wskazań ta cecha oferty przewozowej zyskała u mieszkańców miast (19–20%) niż u mieszkających na wsi (16–17%). Inne atuty mikrobusów to korzystna dla pasażerów dostępność w czasie (14% wskazań) oraz w przestrzeni (bliskość przystanków – 13%). Przy wyborze mikrobusów mniej typowo zachowują się bezrobotni, wśród których większej grupie zależy na szybkości jazdy (29%) i bliskości przystanków (19%). Główne wady wynikają z niedostatecznego bezpieczeństwa i trudności z informacjami o rozkładzie jazdy (nie są one dostrzegane tylko w 6% odpowiedzi).

Inny środek transportu

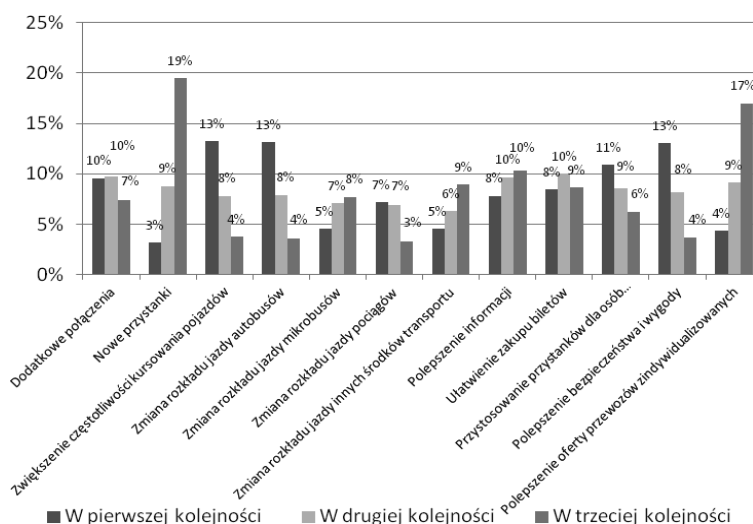
Wyboru innych środków transportu publicznego dokonują osoby potrzebujące ich dostosowania do przewozu osób niepełnosprawnych (23% wskazań), wygody podróżowania (17%) i szczególnie uczulone na bezpieczeństwo (12%). Ważne są dla nich także dostępność w czasie i szybkość przejazdu (po 10% wskazań). Inne środki to zapewne taksówki lub pojazdy specjalistyczne, a w dalszych podróżach – samoloty. Potwierdzają to opinie bezrobotnych, emerytów i rencistów oraz pracujących w czasie nieregularnym. Wśród tych grup społecznych odsetek wybierających inne środki transportu z wyżej wymienionych względów

wzrasta do 36% (przystosowania do przewozu niepełnosprawnych), do 29% (wygoda podróżowania), 18% (bezpieczeństwo).

Zapotrzebowanie na inne środki transportu jest zdecydowanie wyższe we wsiach (27% wskazań), siedzibach gmin i mniejszych miastach (25–26% wskazań), natomiast mniejsze w miastach wojewódzkich (23%).

Preferencje dotyczące poprawy oferty przewozowej

Do scharakteryzowania preferencji ulepszeń oferty przewozów pasażerskich w pytaniu zawarto 12 cech określających jakość tej oferty i zastosowano 3 stopnie kolejności realizacji ulepszeń. Uzyskano 5388 odpowiedzi, w tym 44% dotyczyło ulepszeń do realizacji w pierwszej kolejności, 30% – w drugiej i 26% – w trzeciej (rys. 25).

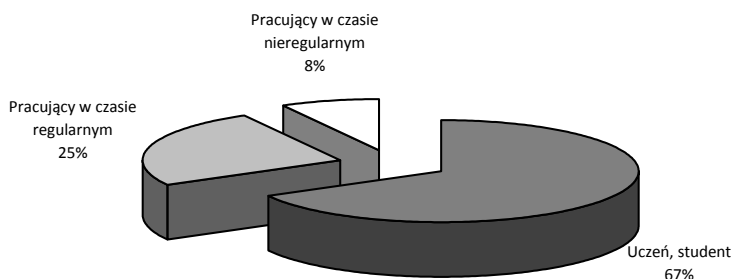


Rys. 25. Preferencje dotyczące poprawy oferty przewozowej

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

2. Wyniki badań ankietowych z wykorzystaniem internetu

Na ankiety opublikowane w internecie odpowiedziało 753 respondentów. Ponad połowę (54%) stanowią studenci i uczniowie, 20% – pracujący w czasie regularnym i 6% – pracujący w czasie nieregularnym. Udział bezrobotnych oraz emerytów i rencistów jest marginalny. Niemal 20% nie podało informacji o swoim statusie społecznym (rys. 26).



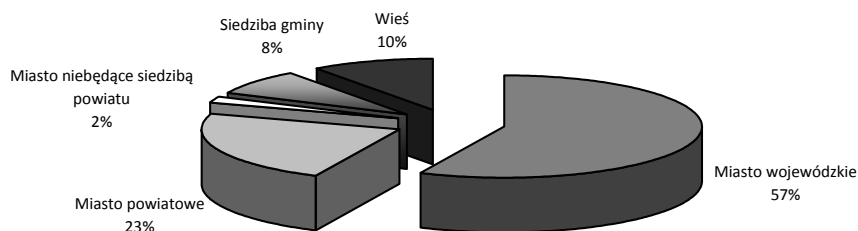
Rys. 26. Struktura badanych według statusu społecznego

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

W tych badaniach, podobnie jak w realizowanych przez ankietowanych, również dominowali mieszkańcy miast wojewódzkich. Ich udział wynosi 47%. Na drugim miejscu znajdują się mieszkańcy miast powiatowych (19%), na trzecim – mieszkańcy wsi (8%), siedzib gmin (6%), a na ostatnim (2%) – mniejszych miast (rys. 27).

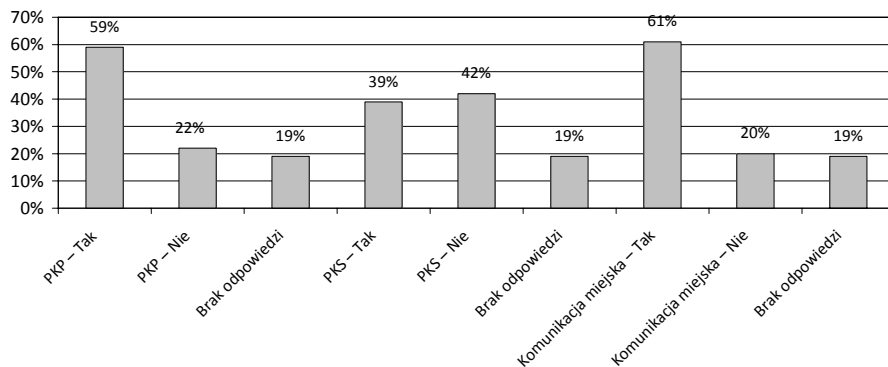
Większość ankietowanych korzysta z ulg przy zakupie biletów kolejowych (59%) i biletów na przejazdy komunikacją miejską (61%). Uprawnienia do ulgowych przejazdów autobusami ma 39% badanych (rys. 28).

Wysoka przewaga wśród respondentów uczniów i studentów, przy znikomym udziale bezrobotnych i emerytów, skłoniły do analizy wyników zawężonej do grup społecznych dostatecznie dobrze reprezentowanych. Dominujący udział respondentów mieszkających w miastach wojewódzkich również skłania do traktowania ich odpowiedzi w odrębny sposób.



Rys. 27. Struktura badanych według miejsca zamieszkania

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

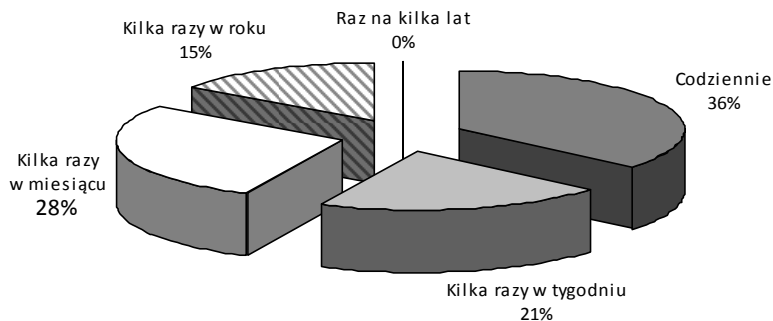


Rys. 28. Korzystanie z ulgowych biletów poszczególnych przewoźników

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

Częstotliwość podróżowania

Codienne przejazdy poza miejsce zamieszkania zgłosiło 36% badanych. Drugie miejsce pod względem popularności zajmują przejazdy realizowane kilka razy w miesiącu (28%), trzecie – kilka razy w tygodniu (21%), a czwarte – ostatnie – kilka razy w roku. Wśród odpowiadających elektronicznie nie zanotowano osób podróżujących raz na kilka lat (rys. 29).

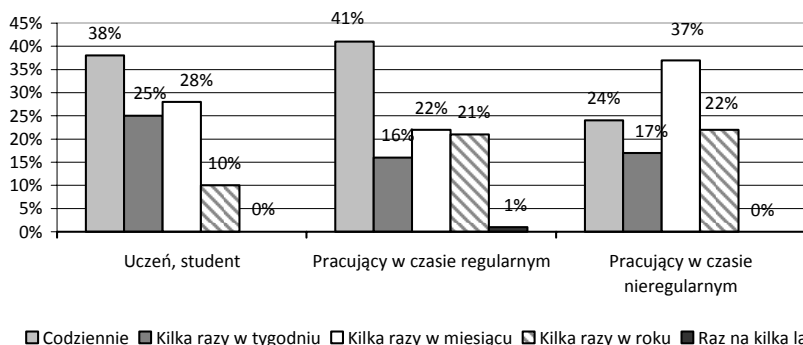


Rys. 29. Częstotliwość przejazdów – ogółem

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

Na średni odsetek jeżdżących codziennie składa się głównie 41% udział pracujących w czasie regularnym, 38% – uczniów i studentów i 24% – pracujących w czasie nieregularnym. Wśród jeżdżących kilka razy w tygodniu udział pracujących w czasie nieregularnym wzrasta do 37%, odsetek uczniów i studentów – wynosi 28%, a pracujących w czasie regularnym spada do 22%. Kilka razy w miesiącu podróżuje 25% uczniów i studentów i tylko 16–17% pracujących. Kilka razy w roku podróżuje 22% i 21% spośród pracujących w czasie nieregularnym i regularnym, a 10% – wśród studentów i uczniów.

W badaniach wzięło udział tylko cztery osoby podróżujące raz na kilka lat, w tym dwie pracujące w czasie regularnym (rys. 30).



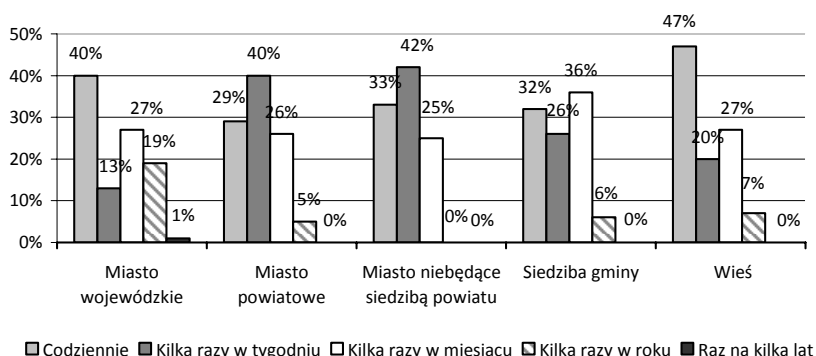
Rys. 30. Zależność częstotliwości podróżowania od statusu społecznego pasażera

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

Największą ruchliwość komunikacyjną wykazują mieszkańcy miast wojewódzkich. 53% z nich jeździ codziennie, 27% – kilka razy w miesiącu, 19% – kilka razy w roku i 13% – kilka razy w tygodniu. W miastach powiatowych największy udział stanowią mieszkańcy wyjeżdżający poza miejsce zamieszkania kilka razy w tygodniu (40%) i codziennie (30%), a mniejszy – wyjeżdżający kilka razy w miesiącu (26%). Kilka razy w roku podróżuje tylko 5% badanych z miast powiatowych. Zbliżoną strukturę mają potrzeby przewozowe mieszkańców mniejszych miast.

Wśród mieszkańców siedzib gmin dominują potrzeby wyjazdów kilka razy w miesiącu (36%) oraz codziennie (32%). Nieco mniejsze jest zapotrzebowanie na wyjazdy kilka razy tygodniowo (26%).

Zaskakująco wysoki (47%) jest udział mieszkańców wsi jeżdżących codziennie, a stosunkowo niski (7%) – podróżujących kilka razy w roku (rys. 31).



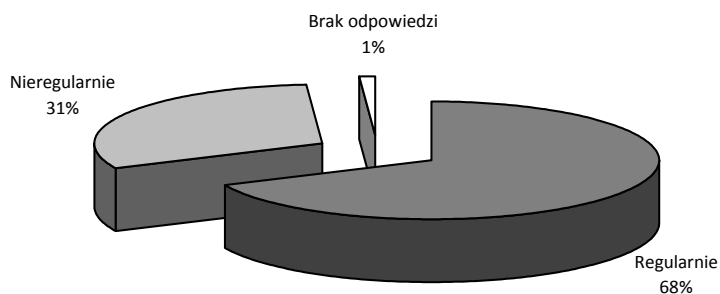
Rys. 31. Zależność częstotliwości podróżowania od miejsca zamieszkania

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

Występuje wyraźna korelacja między korzystaniem z ulg na zakup biletów a częstotliwością przejazdów. Wśród pasażerów jeżdżących codziennie, bardzo często, a nawet kilka razy w miesiącu udział korzystających z ulg kształtuje się na poziomie 60% do niemal 70% na kolei i w komunikacji miejskiej oraz 40–45% w komunikacji autobusowej. Udział korzystających z ulg wśród podróżujących kilka razy w roku spada do 41–42% (kolej i komunikacja miejska) i 26% – w komunikacji autobusowej.

Regularność korzystania z usług transportu zbiorowego

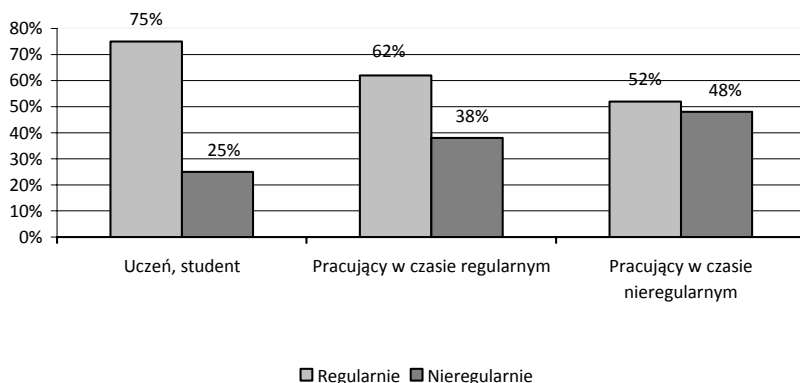
Z usług transportu zbiorowego regularnie korzysta 68% badanych. W okresach nieregularnych podróżuje niespełna 1/3 badanych (rys. 32).



Rys. 32. Regularność korzystania z transportu zbiorowego

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

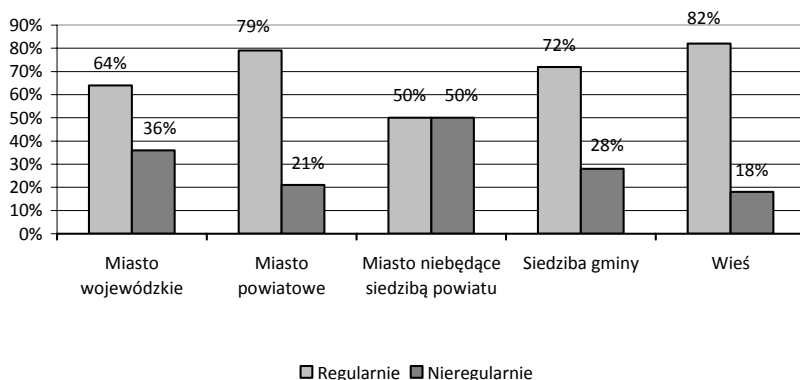
Odsetek jeżdżących regularnie wśród uczniów i studentów wzrasta do 75%, a wśród pracujących – spada do 62%. Nawet 52% pracujących w czasie nieregularnym jeździ regularnie (rys. 33).



Rys. 33. Zależność regularności przejazdów od statusu społecznego pasażerów

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

Najwyższy odsetek przejazdów regularnych zgłosili mieszkańcy wsi (82%) oraz miast powiatowych (79%), a także siedzib gmin (72%). Najniższe potrzeby przejazdów regularnych (tylko 50% mieszkańców) występują w mniejszych miastach (niebędących siedzibą powiatu), trochę wyższe (64% badanych) – mieszkańcy miast wojewódzkich (rys. 34).



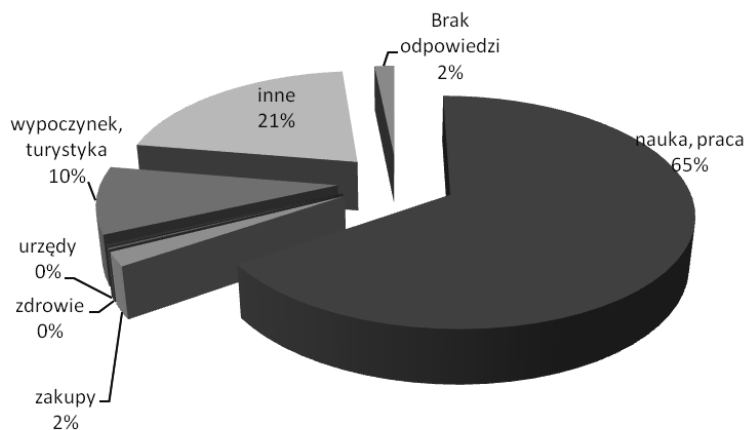
Rys. 34. Zależność regularności przejazdów od miejsca zamieszkania respondentów

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

Regularność przejazdów jest silnie skorelowana z korzystaniem z ulg na zakup biletów. Korzysta z nich 74% jeżdżących regularnie komunikacją miejską, 73% podróżujących pociągami i 66% – autobusami. Wśród jeżdżących nieregularnie z ulg korzysta od 26% do 34%, w zależności od przewoźnika.

Cele podróży w regionie

Ponieważ wśród badanych, którzy wypełnili ankiety elektronicznie, występują w zasadzie tylko uczniowie, studenci oraz pracujący, to dominującymi celami ich podróży są nauka i praca (68% badanych), na drugim miejscu – motywy osobiste, rodzinne, towarzyskie (21%), a na trzecim – wypoczynek i turystyka (10%). Te grupy społeczne tylko sporadycznie wyjeżdżają na zakupy, w celach zdrowotnych czy związanych z załatwianiem spraw urzędowych (rys. 35).

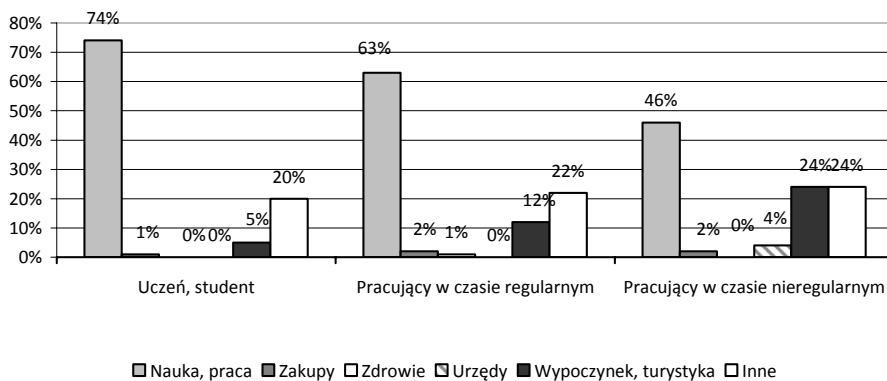


Rys. 35. Najczęściej występujące cele podróży – ogółem

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

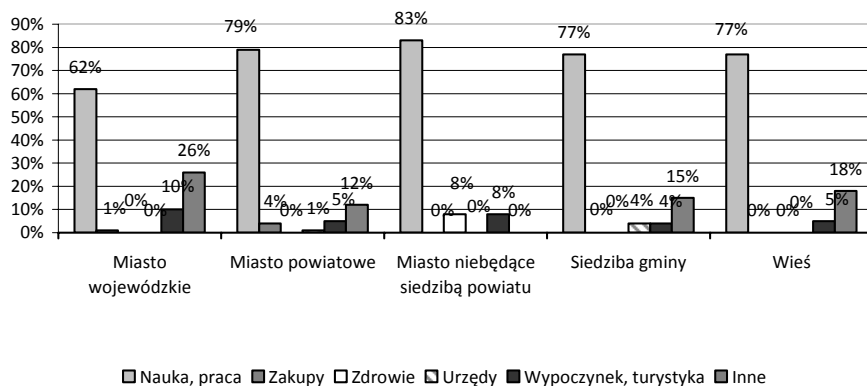
Występuje natomiast znaczne zróżnicowanie najczęstszych celów podróży między dwiema wymienionymi grupami społecznymi. Do szkół i uczelni (ewentualnie również do pracy) dojeżdża 74% badanych uczniów i studentów, 63% – pracujących w czasie regularnym, a tylko 46% – pracujących w czasie nieregularnym. Głównie w celach rodzinnych, towarzyskich, osobistych podróżuje 20% uczniów i studentów, 20% pracujących w czasie regularnym oraz 24% pracujących w czasie nieregularnym. W wyjazdach wypoczynkowych i turystycznych wyróżniają się pracujący w czasie nieregularnym (24%) i pracujący w czasie regularnym – 22%. Wśród uczniów i studentów ten odsetek spada do 5%. Do wyjazdów na zakupy, w celach zdrowotnych i załatwiania spraw w urzędach przyznały się tylko jednostki, stanowiące mniej niż 1% (rys. 36).

Struktura przejazdów według miejsc zamieszkania respondentów wskazuje, że najwyższy udział podróżujących w celach związanych z nauką i pracą jest wśród mieszkańców mniejszych miast (83%), miast powiatowych i siedzib gmin oraz wsi (79% i 77%), a najniższy – miast wojewódzkich (62%). Względnie duży odsetek mieszkańców miast wojewódzkich (26%) najczęściej wyjeżdża w celach rodzinnych i osobistych, a mieszkańcy miast niebędących powiatami mają stosunkowo duże potrzeby wyjazdów w celach zdrowotnych – aż 8% wobec zerowego udziału mieszkańców innych typów miejscowości (rys. 37).



Rys. 36. Zależność najczęstszych celów podróży od statusu społecznego pasażerów

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

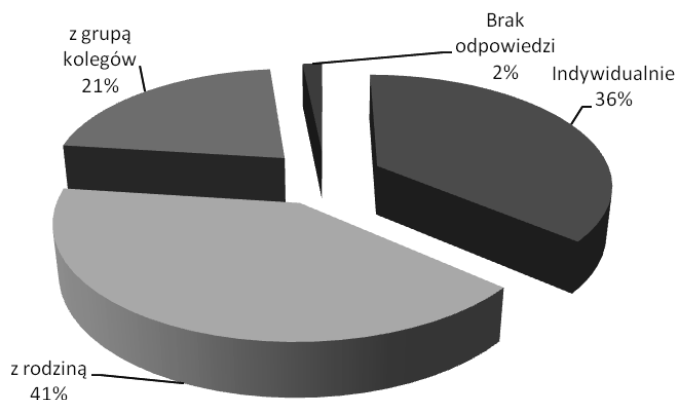


Rys. 37. Zależność najczęstszych celów podróży od miejsca zamieszkania

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

Wykorzystywanie samochodu osobowego do podróżowania indywidualnego lub grupowego

Największy odsetek badanych samochodem osobowym jeździ z rodziną (41%), następną pozycję zajmują jazdy jednoosobowe (36%); najrzadziej (21%) – ze współpracownikami, kolegami (rys. 38).

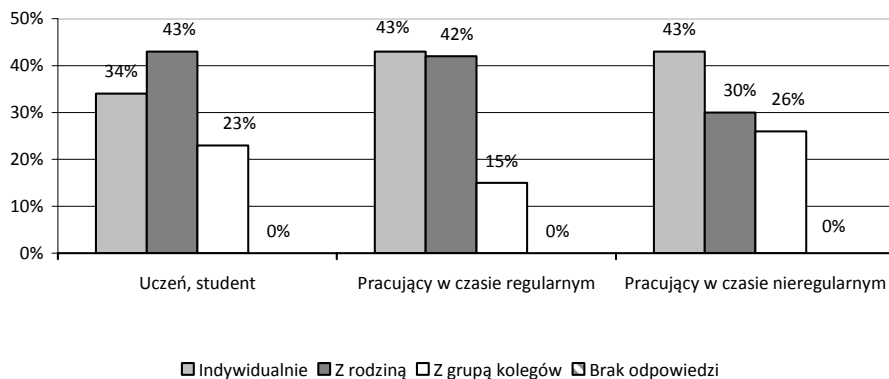


Rys. 38. Wykorzystywanie miejsc w samochodzie osobowym – ogółem

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

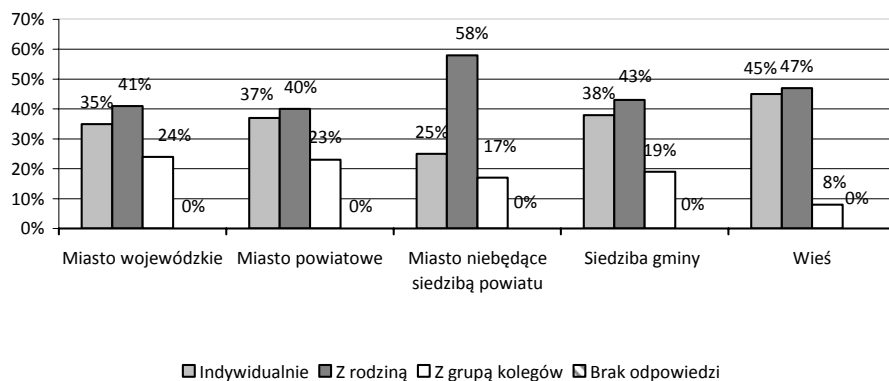
Uczniowie i studenci najczęściej jeżdżą z rodziną (43%), ale też wielu z nich podróżuje indywidualnie (34%) lub z grupą kolegów (23%). Wśród pracujących pierwsze miejsce zajmują przejazdy jednoosobowe (43%) i w towarzystwie rodziny. Z grupą współpracowników lub kolegów jeździ 15% pracujących w czasie regularnym i 26% pracujących w czasie nieregularnym (rys. 39).

Częstymi przejazdami z członkami rodziny wyróżniają się mieszkańcy mniejszych miast i wsi (odpowiednio 58% i 47%). Wśród mieszkańców wsi przeważają przejazdy indywidualne (45%). Mieszkańcy miast wojewódzkich mają zwyczaj podróżować ze współpracownikami lub przyjaciółmi częściej niż mieszkający w innych miejscowościach – 24% wobec 8% mieszkańców wsi (rys. 40).



Rys. 39. Wykorzystywanie miejsc w samochodzie osobowym przez różne grupy społeczne

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

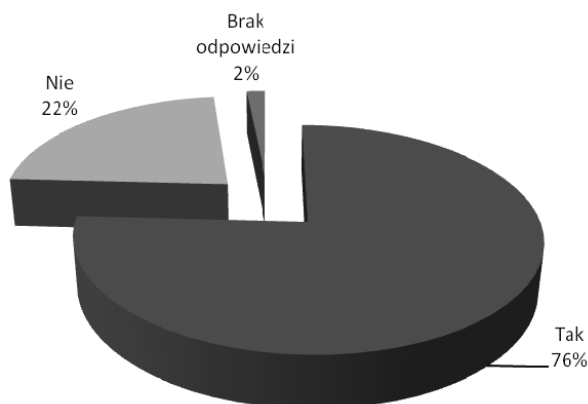


Rys. 40. Wykorzystywanie miejsc w samochodzie osobowym przez mieszkańców różnych typów miejscowości

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

Możliwości wyboru środka transportu

Możliwość wyboru środków transportu do przejazdu ma, w badanej zbiorowości, 76% jej członków, natomiast jest jej pozbawiony co piąty badany (rys. 41).

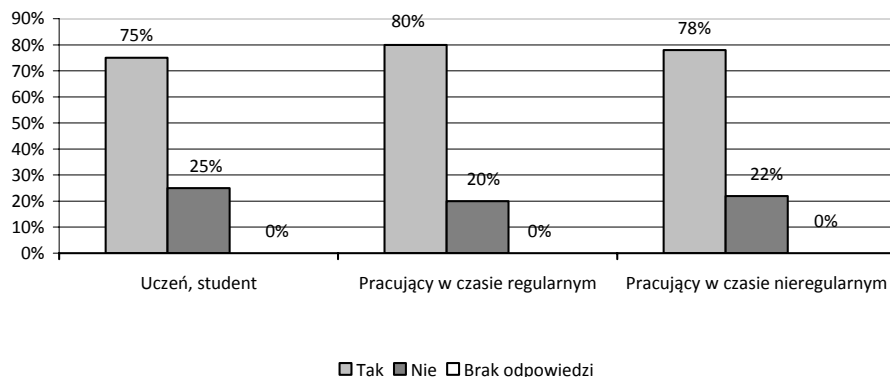


Rys. 41. Możliwość wyboru środka transportu – ogółem

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

Wskaźnik braku dostępności do zróżnicowanego sposobu podróżowania jest najwyższy wśród studentów i uczniów – 25%, trochę niższy wśród pracujących w czasie nieregularnym – 22%, a najniższy wśród pracujących w czasie regularnym – 20% (rys. 42).

Równie silna korelacja zachodzi między możliwością wyboru środka transportu a miejscem zamieszkania badanego (rys. 43). Największy odsetek osób mających wybór mieszka w miastach wojewódzkich (80%), w miastach powiatowych – 76%, w innych miastach – 75%, w siedzibach gminy – 66%, natomiast we wsiach – tylko 65%. Z analizowanych badań wynika wyraźne obniżanie się dostępności do zróżnicowanych środków transportu w miarę zmniejszania się wielkości i administracyjnego oraz kulturowego znaczenia (rangi) miejsc zamieszkania respondentów. Badania nie precyzują, jak bogaty jest ten wybór ani jak uciążliwy jest dostęp do jedyne go środka transportu. Odpowiedzi na te pytania dałyby dokładniejszy obraz stopnia zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców poszczególnych typów miejscowości.

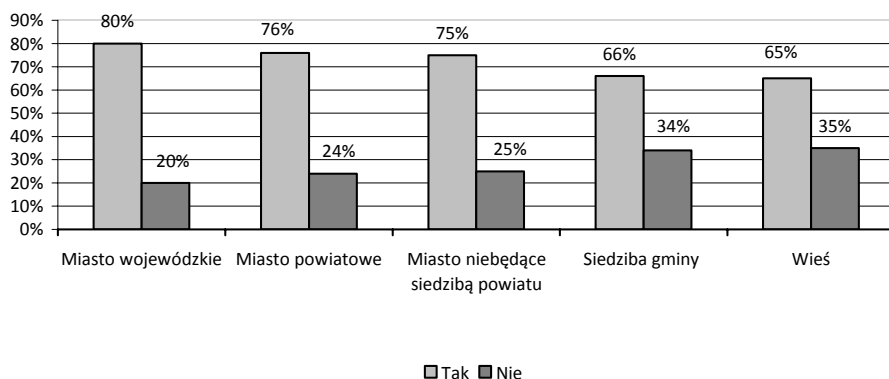


Rys. 42. Możliwości wyboru środków transportu do przemieszczeń według grup społecznych

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

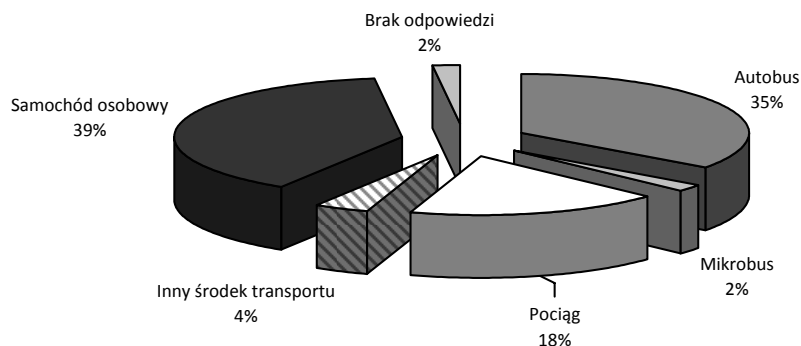
Środki transportu, którymi najczęściej jeżdżą pasażerowie

W badanej zbiorowości największy odsetek stanowią jeżdzący najczęściej samochodem osobowym (39%). Nieco mniej z nich podróżuje autobusem (36%) i dwukrotnie mniej – pociągiem (18%). Zjazd innymi środkami transportu korzysta 5% badanych, a z przejazdów mikrobusami – 2% (rys. 44).



Rys. 43. Możliwości wyboru środków transportu przez mieszkańców różnych typów miejscowości

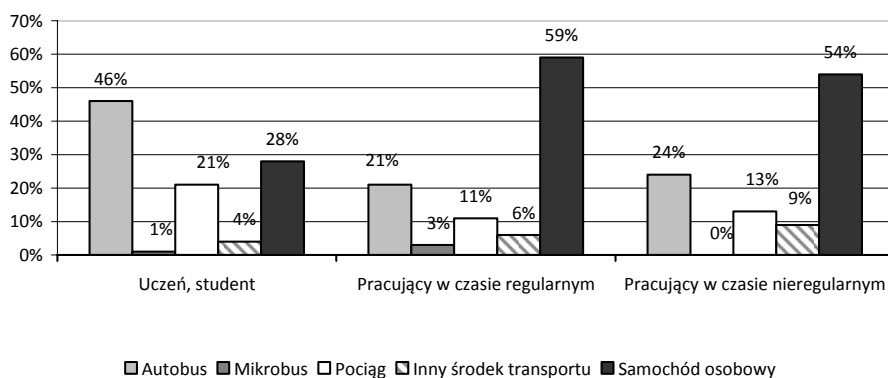
Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.



Rys. 44. Środki transportu najczęściej wykorzystywane przez pasażerów

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

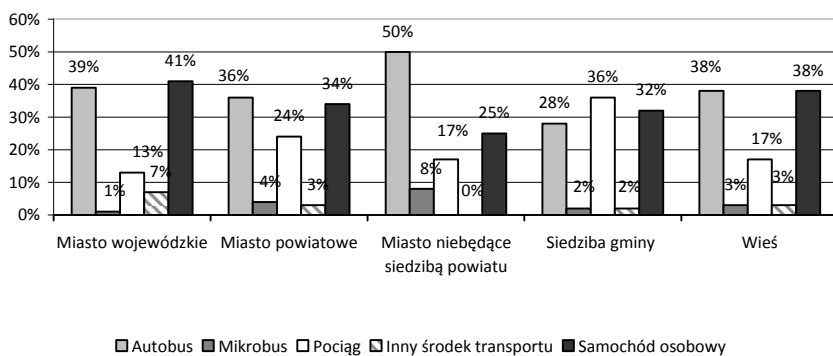
Autobus jest głównym środkiem transportu, którym jeżdżą uczniowie i studenci (46%). Wśród pracujących z tego środka transportu korzysta 21–24% badanych. Podobnemu odsetkowi studentów i uczniów do przejazdów służy pociąg (21%). Z tego środka transportu korzysta około 11–13% pracujących, natomiast samochody osobowe w największym stopniu są wykorzystywane przez pracujących w czasie regularnym – 59%, ale też przez pracujących w czasie nieregularnym – 54% (rys. 45).



Rys. 45. Środki transportu najczęściej wykorzystywane przez poszczególne grupy społeczne

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

41% mieszkańców miast wojewódzkich jeździ samochodami osobowymi, 39% – autobusami, 13% korzysta z usług kolei a 7% – innych przewoźników. W miastach powiatowych udział jeżdżących samochodem osobowym spada do 34% badanych, jeżdżących autobusami – maleje do 36%, a przemieszczających się pociągami – wzrasta do 24%. Mikrobusami jeździ 4% badanych, a innymi środkami transportu – 3%. W miastach niebędących siedzibą powiatu autobusami jeździ połowa badanych, 1/4 wykorzystuje samochód osobowy, 17% – pociąg i 8% – autobus. W siedzibach gmin najpopularniejszym środkiem transportu jest pociąg – jeździ nim 36% badanych, następnie – samochód osobowy (32%) i autobus (28%). Po 2% badanych z tej grupy korzysta z przejazdów mikrobusami lub innymi środkami transportu. Wśród mieszkańców wsi po 38% badanych jeździ samochodem osobowym lub autobusem, 17% – pociągiem i po 3% – mikrobusem lub innym środkiem transportu (rys. 46).



Rys. 46. Środki transportu najczęściej wykorzystywane przez mieszkańców różnych typów miejscowości

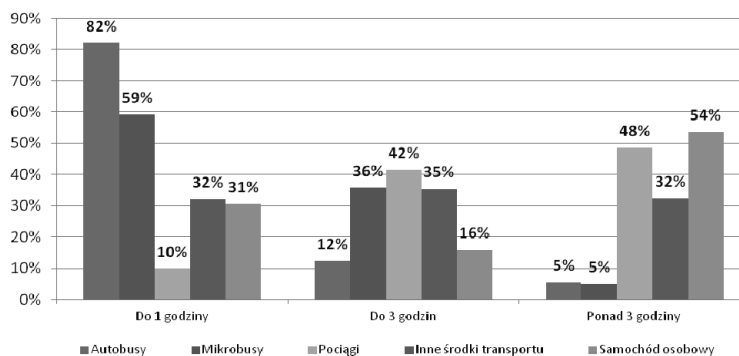
Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

Preferencje w wyborze środka transportu w zależności od czasu podróży

Wybór środka transportu do podróży jest silnie skorelowany z czasem jej trwania. Na pytanie o preferencje wyboru środka transportu w zależności od czasu podróży uzyskano 2216 odpowiedzi. W przejazdach krótkich, nieprzekraczających jednej godziny, najchętniej są wybierane autobusy (82% wskazań), następnie – mikrobusy (59%), a dalej – inne środki transportu i samochód osobowy (32 i 31%). Na przejazdy w tak krótkim czasie pociąg wybierany jest w 10% wskazań.

Pociąg przewyższa inne środki transportu już na dystansach średnich, których przejazd trwa do trzech godzin (42% wskazań). Tuż za pociągiem występują mikrobusy i inne środki transportu (36 i 35%). Autobusy i samochody osobowe w tych podróżach są atrakcyjne dla 17 i 16% badanych.

Zalety pociągu wzrastają, w opinii badanych, w przejazdach trwających dłużej niż trzy godziny (48% wskazań), ale jeszcze większy (54%) odsetek respondentów woli na długich dystansach podróżować samochodem osobowym. Niemal 1/3 badanych wybiera inne środki transportu, a nieco ponad 1/5 – autobusy. Mikrobusami w dalekie trasy lubi jeździć zaledwie 5% badanych (rys. 47).

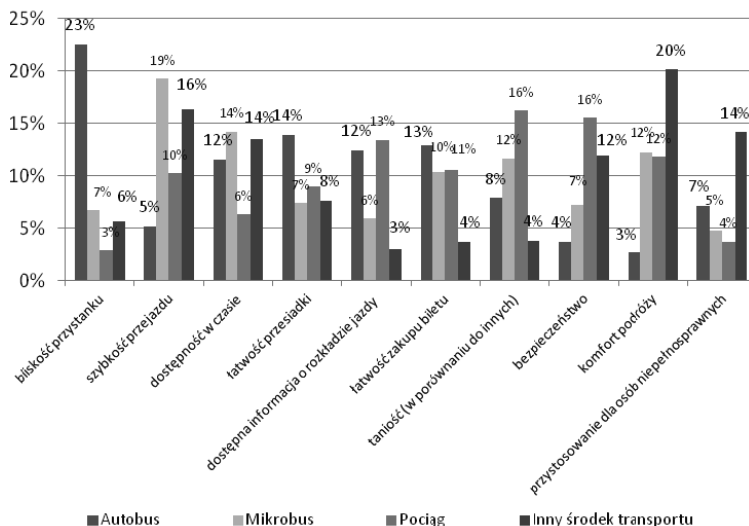


Rys. 47. Preferencje wyboru środka transportu w zależności od czasu podróżowania

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

Przyczyny decydujące o wyborze do przejazdów określonych środków transportu

Z odpowiedzi na pytanie o przyczyny decydujące o wyborze określonych środków transportu uzyskano 5140 opinii, w tym: 36% dotyczyło pociągów, 34% – autobusów, 20% – innych środków transportu, a 10% – mikrobusów. Można z nich wyciągnąć wniosek, że wszystkie z analizowanych 10 przyczyn są ważne (rys. 48).



Rys. 48. Przyczyny wpływające na wybór środków transportu do przemieszczeń

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

Pociąg

Największymi zaletami pociągu są: bezpieczeństwo, względna tania oraz łatwość zakupu biletu (po 14% wskazań). Transport kolejowy jest ceniony także za dostępność informacji dla pasażera oraz komfort podróżowania (12 i 13% wskazań). Znacznie mniej badanych uważa, że pociągi są szybkie i dobrze skomunikowane (9% i 8%). Słabością przewoźnika kolejowego jest rzadka sieć punktów transportowych, niedostateczne przystosowania do przewozów osób niepełnosprawnych (z tego powodu pociągi preferuje tylko po 3% badanych) oraz „luki” w rozkładach jazdy (nie dostrzegło ich tylko 5% wybierających pociągi).

Autobus

W bliskości przystanków rekord bije komunikacja autobusowa. Jest to podstawowa przyczyna wyboru autobusów, wskazana przez 25% ich zwolenników. 10–12% pasażerów wybiera przejazdy autobusami z powodu łatwości przesiadek, dopasowanego do potrzeb rozkładu jazdy, łatwości zakupu biletów i dobrze zorganizowanej informacji dla pasażera. Przystosowania do przewozu osób niepeł-

nosprawnych podkreśliło tylko 7% wybierających autobusy, taniść – 6%, szybkość przejazdu – 4%, a bezpieczeństwo i komfort podróżowania – po 3%.

Inne środki transportu

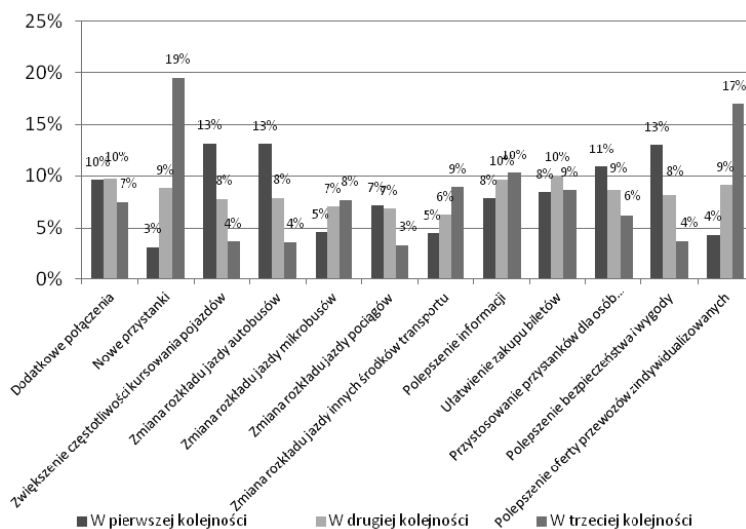
W wyborze innych środków transportu dominuje komfort podróżowania (17% wskazań), szybkość przejazdu (14%), dostosowania do przewozu niepełnosprawnych (13%) i dostępność w czasie (12%) oraz bezpieczeństwo (10%). Należy przypuszczać, że pod zbiorczą nazwą tych środków lokomocji kryją się taksówki, samoloty, samochody osobowe i karetki pogotowia. Znacznie mniejsze odsetki stanowią badani wybierający inne środki transportu ze względu na bliskość przystanku, łatwość przesiadki (po 6%), łatwość zakupu biletów czy taniść (po 4% wskazań) albo dostępność informacji o rozkładzie jazdy (3%). Ta grupa badanych podkreślała wybór środków transportu ze względu na cechy charakteryzujące komunikację miejską.

Mikrobus

Przewoźnicy jeżdżący mikrobusami są, w opinii wybierających je pasażerów, szybcy (17% opinii), dostępni w czasie i tani (po 12%), a nawet zapewniają komfort podróży (dla 11%). Znacznie mniejsza część badanych uważa, że są przystosowane do przewozów niepełnosprawnych, mają dostępne dla pasażera rozkłady jazdy (po 5%), są bezpieczne (6%), korzystają z dostatecznie gęstej sieci przystanków i zapewniają łatwość przesiadek (po 7%) oraz łatwość zakupu biletów (9%).

Preferencje dotyczące poprawy oferty przewozowej

Do scharakteryzowania oczekiwanych przez respondentów ulepszeń oferty przewozów pasażerskich zawarto w pytaniu 12 cech określających jakość tej oferty i zastosowano trzy stopnie kolejności realizacji ulepszeń. Uzyskano 6868 odpowiedzi, w tym 42% dotyczyło ulepszeń do realizacji w pierwszej kolejności, 34% – w drugiej i 24% – w trzeciej. W miarę zaspokajania najpilniejszych potrzeb zmienia się ich struktura (rys. 49).



Rys. 49. Preferencje dotyczące poprawy oferty przewozowej

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań wykonanych na potrzeby grantu w 2012 r. z wykorzystaniem internetu.

Podsumowanie

Wyniki badań przeprowadzonych na terenie województwa zachodniopomorskiego oraz poza tym województwem wykazują znaczne różnice. Wynikają one zarówno z innej techniki zbierania danych (przez ankieterów oraz przez internet), skutkujące niepełną reprezentatywnością poszczególnych grup społecznych w badaniach zrealizowanych techniką elektroniczną, jak też z odmienności zapotrzebowania na przejazdy transportem zbiorowym i oczekiwań ankietowanych w różnych regionach Polski.

Podstawowa różnica w wynikach tych dwóch badań polega na odmiennych proporcjach podziału rynku przewozów pasażerskich.

W województwie zachodniopomorskim samochodami osobowymi jeździ 20% ankietowanych. Połowa z nich najczęściej podróżuje z członkami rodziny, 18% – z kolegami, a 30% – samotnie. Zwyczaj podwożenia znajomych i sąsiadów w najmniejszym stopniu występuje we wsiach. W zaspokajaniu pozostałego zapotrzebowania na przejazdy największy udział mają autobusy (31%), nieco mniejszy (27%) – pociągi i mikrobusy (15%). Innymi środkami transportu jeździ 6% ankietowanych.

Dla badanych poza województwem zachodniopomorskim, reprezentowanych przez najbardziej mobilną komunikacyjnie część społeczeństwa, zasadniczą rolę na rynku przewozów pasażerskich odgrywa „samoobsługa”, czyli przejazdy samochodami osobowymi. W ten sposób najczęstsze potrzeby komunikacyjne zaspokajają niemal 40% ankietowanych, wśród których 41% podróżuje z członkami rodziny, a 21% – z kolegami. Ze znajomymi jeździ najmniejszy odsetek mieszkańców wsi. Bez pasażerów jeździ 36% ankietowanych. Tylko 2% spośród badanych korzysta z usług przewoźników mikrobusowych, a 4% – z usług świadczonych innymi środkami transportu (komunikacja miejska, lotnictwo, żegluga). Autobusami jeździ 35% badanych, a pociągami – 18%.

Mimo metodycznych różnic obydwa rodzaje badań pokazały zbieżne wyniki wskazujące skalę braku dostępności do więcej niż jednego środka transportu. Kształtuje się ona w granicach 21–22%. Możliwość wyboru środków transportu istnieje dla 76% badanych.

Z badań przeprowadzonych w województwie zachodniopomorskim wynika, że brak możliwości wyboru środka transportu występuje najczęściej wśród niepracujących oraz emerytów i rencistów, natomiast najlepszy wybór mają pracujący w czasie nieregularnym. Ten czynnik wpływa zapewne na możliwość znalezienia i podejmowania pracy.

Badania wykonane poza województwem zachodniopomorskim pokazują wyraźne obniżanie się dostępności do zróżnicowanych środków transportu w miarę zmniejszania się wielkości i administracyjnego oraz kulturowego znaczenia miejsc zamieszkania respondentów.

Odwrotna zależność występuje w częstotliwości zapotrzebowania na przejazdy mieszkańców miejscowości mniejszych i słabiej zagospodarowanych. Im mniejsza miejscowość, tym większe potrzeby komunikacyjne jej mieszkańców. W województwie zachodniopomorskim ze wsi codziennie wyjeżdża 41% mieszkańców, z innych typów miejscowości – od 34% do 36%. Z miast wojewódzkich aż 20% ankietowanych podejmuje podróże tylko kilka razy w roku, w innych miejscowościach ten odsetek jest o połowę mniejszy (9–13%). Tę zależność potwierdzają badania internetowe, z których wynika, że osoby dojeżdżające codziennie stanowią aż 47% mieszkańców wsi, a jeżdżący kilka razy w tygodniu – 20%, łącznie – 67%, natomiast w miastach wojewódzkich łączny odsetek najbardziej mobilnych komunikacyjnie wynosi 53%.

Uczący się i pracujący najczęściej jeżdżą regularnie. W województwie zachodniopomorskim udział dojeżdżających regularnie w tej grupie ankietowanych wynosi 61%, wśród badanych internetowo – aż 75%.

Do najczęściej występujących celów podróży należą dojazdy do szkół i do pracy (50% ankietowanych w woj. zachodniopomorskim). Na wsi udział podróży w tym celu wynosi 53%, w miastach wojewódzkich i powiatowych – 47%. Kolejne miejsca zajmują przejazdy w celach osobistych (17%), zdrowotnych (12%) i zaopatrzeniowych (11%) oraz wypoczynkowo-turystycznych (10%). Wśród najaktywniejszej komunikacyjnie zbiorowości osób ankietowanych internetowo aż 65% osób jeździ głównie do pracy lub szkoły, 21% – w celach osobistych i 10% – w celach turystycznych i wypoczynkowych.

Zbieżne są opinie ankietowanych na temat wyboru środka transportu w zależności od czasu trwania podróży, zwłaszcza w przedziale do trzech godzin. W przejazdach najkrótszych (do jednej godziny) najbardziej preferowane są autobusy i mikrobusy, na średnich dystansach – pociągi, mikrobusy i inne środki transportu, a do podróży długotrwałych (ponad trzy godziny) – samochody osobowe i pociągi.

W obydwu wariantach badań podobne są też inne (poza długością podróży) preferencje wyboru środków transportu, zależne od ofert przewoźników i doświadczeń oraz oczekiwań podróżujących. Autobusy wybierane są głównie z powodu bliskości przystanków, pociągi są względnie tanie, bezpieczne, mają dobrze zorganizowaną informację dla pasażerów i sprzedaż biletów. W mikrobusach najwyżej są oceniane szybkość jazdy oraz elastyczność w dostępności w czasie i przestrzeni, a w innych środkach transportu – wygoda podróżowania i przystosowania do przewozu osób niepełnosprawnych.

Mimo pozytywnych opinii na temat ofert przewozowych poszczególnych przewoźników występująca na rynku ich wspólna oferta wymaga zmian. Największymi ograniczeniami w realizacji potrzeb przewozowych na rynku regionalnych przewozów pasażerskich są: niedostateczna częstotliwość kursowania pojazdów, wymagające szybkiej poprawy bezpieczeństwo i wygoda podróżowania, przystosowanie przystanków do potrzeb niepełnosprawnych oraz wprowadzenie dodatkowych połączeń. Niezwłocznego polepszenia wymaga zatem dostępność czasowa, przestrzenna oraz uwarunkowana specyficznymi wymaganiami dotyczącymi przewozów dzieci, osób starszych, niepełnosprawnych.

Badania nie precyzują, jak bogaty jest ten wybór ani jak uciążliwy jest dostęp do jedyne go środka transportu. Odpowiedzi na te pytania dałyby dokładniejszy obraz stopnia zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców poszczególnych typów miejscowości.

BIBLIOGRAFIA

Kotler Ph., *Marketing; analiza, planowanie, wdrażanie i kontrola*, Felberg SJA, Warszawa 1999.

Model funkcjonowania pasażerskiego transportu regionalnego w Polsce, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2012 (projekt NCN nr N N112368440, kierownik: Elżbieta Załoga).

Załoga E., *Strategie rynkowe kolei wobec zmian w preferencjach klientów*, Rozprawy i Studia, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1998.

TRANSPORT USERS PREFERENCES IN THE LIGHT OF MARKET RESEARCH**Summary**

Knowledge about customers' preferences is a fundamental requirement for creating marketing strategies of transport companies. In a public transport it is an essential duty of transport operators. This paper presents a detailed survey of user preferences in regional passenger transport carried out in 2012 for the NCN research grant. Questionnaire has been used as a research tool. The scope of research included regional transport users in Western Pomerania region (direct examination conducted by interviewers) and regional transport users in other regions of the country (through the Internet).

Keywords: regional transport, transport users preferences, transport services

Translated by Elżbieta Załoga